



## Les statistiques de la DRE

Directeur de la publication : Michel PIGNOL  
 Réalisation : DRE Picardie  
 Impression : imprimerie Polygraphique à Amiens  
 Dépôt légal : 4ème trimestre 2007  
 ISSN 1634-3638

56, rue Jules Barni  
 80040 Amiens Cedex 1  
 téléphone DRE : 03 22 82 25 00  
 télécopie : 03 22 91 73 77  
 mél : dre-picardie@equipement.gouv.fr

Contact : Observatoire Régional de la Sécurité Routière  
 03 22 82 25 11



# Conjoncture statistiques de la DRE

Numéro 85, mercredi 3 octobre 2006

## BILAN DÉTAILLÉ DES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN PICARDIE : ANNÉE 2006

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En Picardie, les baisses des nombres d'accidents et de blessés sont comparables à celles enregistrées au niveau national. Par contre, par rapport à 2005, le nombre de tués sur les routes picardes est en hausse de 14% alors qu'au niveau national, l'on assiste à un recul de 11% de cet indicateur.

La hausse du nombre de tués est de 34% dans le département de la Somme et de 17% dans le département de l'Oise. Le département de l'Aisne se distingue par des évolutions très favorables des accidents et des victimes. Les nombres d'accidents et de blessés sont en baisse de 13% et le nombre de tués recule de 8%.

+ 28 tués en Picardie par rapport à 2005

- \* Le nombre de tués âgés de 18 à 24 ans est en forte progression (+12%)
- \* 36% des tués dans des accidents sans tiers, opposable
- \* La situation se dégrade en rase campagne
- \* Une augmentation de l'implication des cyclomotoristes dans les accidents

## QUI SOMMES NOUS ?

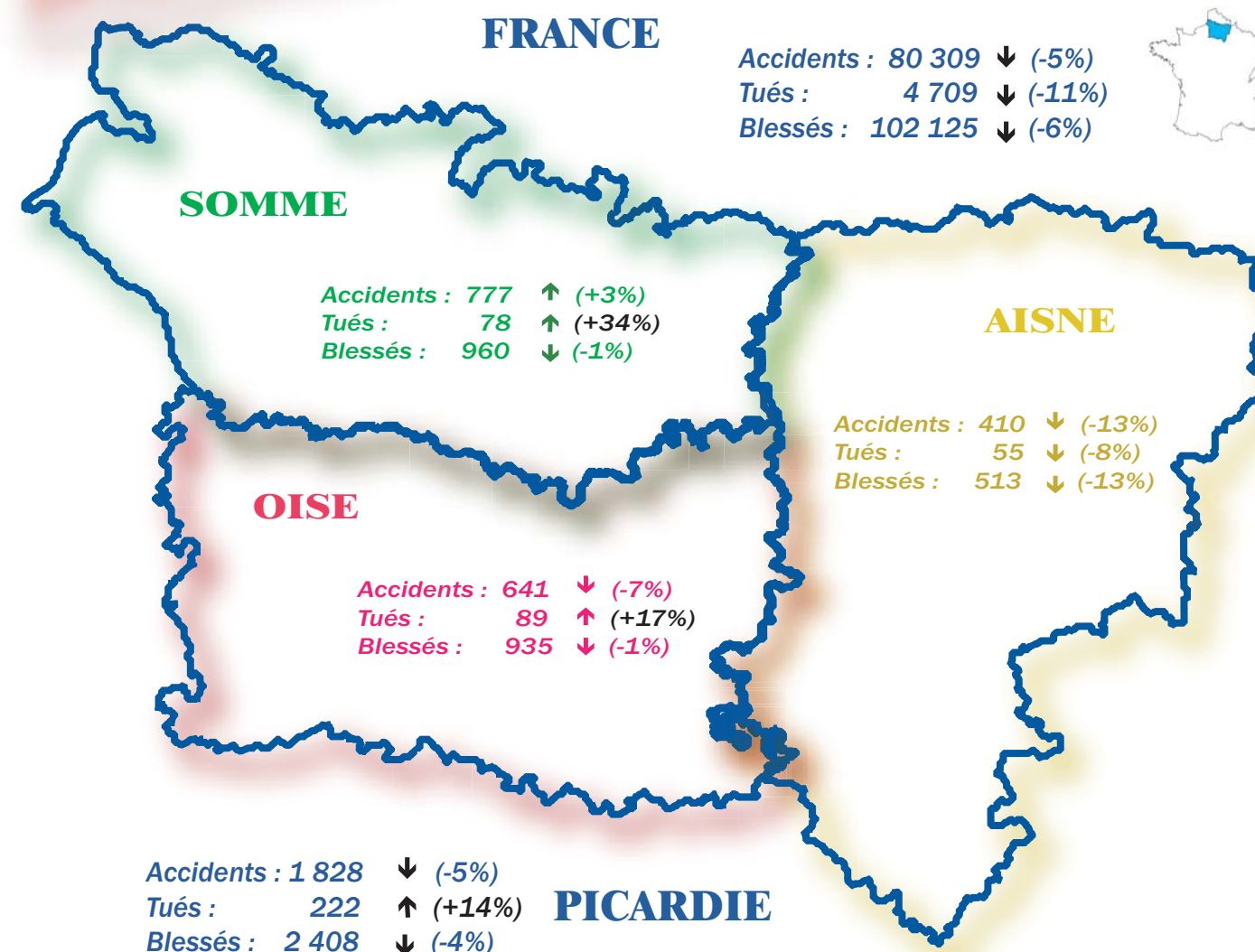
Observatoire Régional de Sécurité Routière (ORSR)

Relais de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, le réseau des Observatoires Régionaux de Sécurité Routière a été créé en 1987.

L'Observatoire Régional de Sécurité Routière est une structure de niveau régional au sein de la Direction Régionale de l'Équipement (DRE) placée sous l'autorité du préfet de région.

Véritable interface entre l'administration centrale et les acteurs locaux, son rôle est de contribuer à l'amélioration de la connaissance de l'insécurité routière au niveau local par l'analyse statistique de l'accidentologie et la réalisation d'études spécifiques liées aux enjeux des départements et de la région. Par ses publications techniques et grand public largement diffusées auprès des acteurs locaux institutionnels et associatifs, l'ORSR participe à la valorisation et à la capitalisation de la connaissance : évolution de l'accidentalité, enjeux locaux, rappel de la réglementation en vigueur, etc...

Les travaux de l'ORSR sont disponibles sur le site internet de la Direction Régionale de l'Équipement de Picardie - <http://www.picardie.equipement.gouv.fr>



DONNEES REGIONALES 2006

Population : 1 857 481 Habitants  
 Superficie : 19 412 km<sup>2</sup>  
 Densité : 96 Habitant/km<sup>2</sup>



## SOMMAIRE

Evolution de l'accidentologie	3
Analyse détaillée de l'accidentologie en 2005 - âge et mode de déplacement	5
Comportement	6
Usagers impliqués en 2006	7
Répartition des accidents et des victimes en 2006	8
Contrôles Sanctions Automatisés (CSA)	9
Bilan d'exécution du permis à points en Picardie	10
Actions des pouvoirs publics en 2006	11
Qui sommes nous ?	12

## Définitions

### Accident corporel

Accident survenu sur une voie ouverte à la circulation qui implique au moins un véhicule et provoque au moins une victime.

### Tués

Victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

### Blessés hospitalisés

Victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.

### Blessés non hospitalisés

Victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été hospitalisées plus de 24 heures.

### Mention NS

Non significatif - Indique que la comparaison porte sur des effectifs trop faibles.

### Gravité

Nombre de tués pour 100 accidents.

### Milieu urbain

L'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) qu'elle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la rase campagne

## Sources des données utilisées

Les données contenues dans cette brochure proviennent du fichier informatique national constitué par le Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (S.E.T.R.A.) d'après les informations fournies localement par les forces de police, de gendarmerie et par les compagnies de CRS.

Le fichier national "brut" a pour origine les Bulletins d'Analyses d'Accidents Corporels centralisés au niveau national et traités de manière informatique. Il est retransmis par le S.E.T.R.A. aux DDE et à la DRE dans un délai de 5 mois. Les DDE valident les données et précisent la localisation de chaque accident.

Nota : les chiffres pour la France métropolitaine sont issus des bilans édités par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.



## A compter du 1er janvier 2005,

afin d'harmoniser les définitions avec celles de nos principaux voisins européens, les définitions des tués et de la gravité des blessures changent.

jusqu'au 31 décembre 2004	à partir du 1er janvier 2005
<b>Tué</b> : victime décédée sur le coup ou dans les six jours qui suivent l'accident	<b>Tué</b> : victime décédée sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident
<b>Blessé grave</b> : blessé dont l'état nécessite plus de six jours d'hospitalisation	<b>Blessé hospitalisé</b> : victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures
<b>Blessé léger</b> : blessé dont l'état nécessite des soins médicaux ou jusqu'à six jours d'hospitalisation	<b>Blessé non hospitalisé</b> : victime ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été hospitalisée plus de 24 heures

L'action des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière porte sur les trois composantes que sont le conducteur, le véhicule et la route.

Cette action n'est possible que par une meilleure connaissance de l'accidentologie et par la mise en œuvre d'une politique locale forte visant à associer les services de l'État, les collectivités locales et les associations oeuvrant dans la lutte contre l'insécurité routière.

Cette politique s'articule autour de deux axes majeurs :

1) Faire comprendre la règle : agir sur la formation et l'information pour faire émerger une culture sécurité routière et impliquer tous les acteurs

2) Faire respecter la règle : accroître les contrôles et aggraver les sanctions pour changer les comportements.

Les deux comités Interministériels de la Sécurité Routière qui se sont tenus les 6 juillet et le 8 novembre 2006 ont décidé de nouvelles mesures en faveur des jeunes et des deux roues motorisés :

## Actions en faveur des jeunes

- Sensibiliser d'avantage les jeunes en milieu scolaire en consacrant une meilleure place à l'éducation routière.
- Renforcer l'éducation routière (mise en place d'un professeur référent) et prise en compte de l'assiduité à la préparation de l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) dans la nouvelle note de vie scolaire.
- Réorganiser des épreuves de l'ASSR et de l'ASR et introduction de nouveaux outils multimédia.

## Les usagers des deux roues motorisées

- \* Formation obligatoire pour la conduite des motocyclettes légères
- \* Extension du permis à 1€ par jour au permis moto
- \* Sanction de la vente de plaques d'immatriculation non conformes
- \* Lutte contre le débridage par aggravation des sanctions

## Les grandes dates de la sécurité routière en 2006

**5 janvier** : loi prévoyant l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesses de 50km/h et plus en renforçant l'efficacité de la peine de confiscation du véhicule.

**29 novembre** : décret prévoyant, à partir de janvier 2008, que chaque enfant transporté dans les véhicules légers doit être attaché selon le mode le plus approprié à sa morphologie. Chaque place équipée d'une ceinture de sécurité ne doit être occupée que par un seul enfant.

**Du 16 au 23 octobre** : Septième semaine de la sécurité routière.



En Picardie, au cours de l'année 2006, 118 623 infractions ont été traitées, soit une augmentation de 7.2% par rapport à 2005

L'un des faits marquants de l'année 2006 est l'augmentation de 16.9% des infractions commises par les femmes contre 3.6% d'augmentation de celles commises par les hommes. La part des infractions commises par les femmes passe de 27.1% en 2005 à 29.5%.

Les excès de vitesse sont à l'origine de 74.5% des infractions contre 66% en 2005. Ils sont suivis par le non-respect des règles de circulation avec 10.4%, viennent ensuite, les règles de priorité avec 6.1%, le non-port de la ceinture ou du casque avec 5.4% et la conduite avec un dépassement du taux légal d'alcoolémie avec 3.6%.

Avec 221 611 points retirés sur les permis de conduire en 2006 contre 235 013 en 2005, la tendance est à la baisse.

Faute de points, 1 825 permis de conduire ont été invalidés contre 1560 en 2005, soit une hausse de 13%. Le nombre de permis de conduire rétablis à leurs soldes de points d'origine est de 38 896 contre 27 081, soit une hausse de 44%

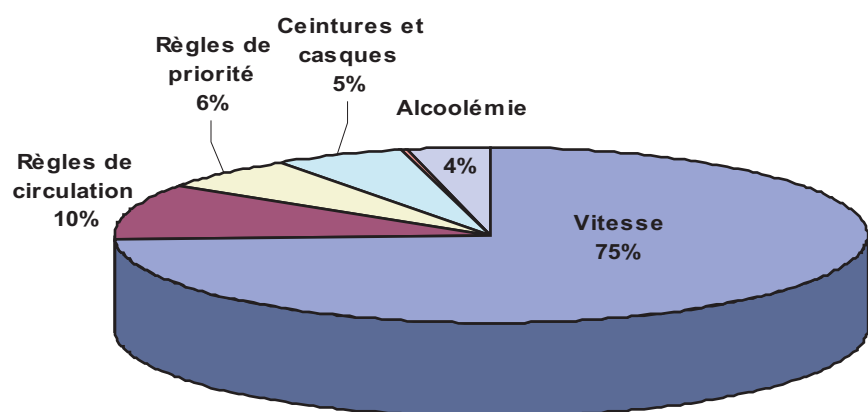
Les infractions sanctionnées par le retrait d'un point, dû essentiellement aux excès de vitesse inférieurs à 20km/h, sont en nette augmentation (+40%).

Les infractions donnant lieu à un retrait de 2 points telles que l'usage du téléphone portable au volant et les excès de vitesse entre 20 et 30km/h, sont en baisse de 8.3%.

Les infractions passibles d'un retrait de 3 points, notamment les excès de vitesse entre 30 et 40km/h et le défaut de port de la ceinture ou du casque, reculent de près de 30%. Le constat est identique pour les infractions sanctionnées par le retrait de 4 points, excès de vitesse entre 40 et 50km/h ou non-respect d'un feu ou d'un stop, qui baissent de près de 25%.

En passant de 4680 à 4898, les infractions à 6 points, conduite en état d'alcoolémie ou excès de vitesse de plus de 50km/h, progressent de 4.7%.

## Répartition des principales infractions



Depuis le 1er mars 2004, le permis de conduire est doté d'un capital de 6 points pendant une période probatoire de 3 ans (réduite à 2 ans pour les conducteurs ayant suivi un apprentissage anticipé de la conduite - AAC).

Passé ce délai probatoire, si aucune infraction n'a été commise, le permis de conduire est affecté du nombre maximal de 12 points.

A compter de cette même date, le disque « A » doit être apposé à l'arrière du véhicule pendant 3 ans sauf pour les conducteurs issus de l'AAC dont la période est réduite à 2 ans.

## Par rapport à 2005

L'évolution des indicateurs de la sécurité routière est favorable dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants et elle est constante dans les agglomérations de plus de 5 000 habitants. En rase campagne, la situation se dégrade ; Malgré une légère baisse des accidents et des blessés, le nombre de tués progresse de 30%.

Sur le réseau autoroutier, la hausse du nombre de tués est de 53%, elle est de 22% sur les routes départementales alors que sur les routes nationales, l'on assiste à une baisse de 4%.

Les conducteurs âgés de 18 à 25 ans sont impliqués dans 38% des accidents ayant provoqué 87 tués et 978 blessés dont 484 ont été hospitalisés. Leur implication dans les accidents recule mais les dégâts humains engendrés ne connaissent aucune amélioration.

Les évolutions sont défavorables à tous les modes de déplacements mais plus particulièrement aux usagers de véhicules utilitaires, aux piétons et aux cyclomotoristes. . A noter aussi que les véhicules de transport en commun de personnes sont impliqués dans 20 accidents qui ont causé 5 tués et 57 blessés parmi leurs usagers.

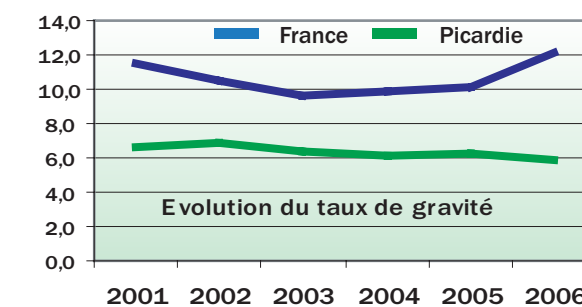
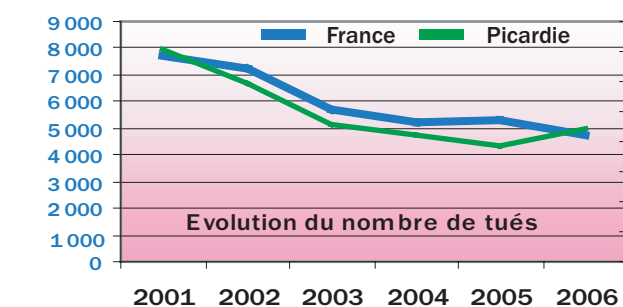
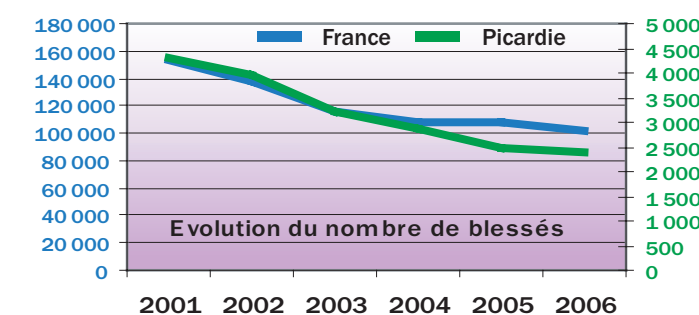
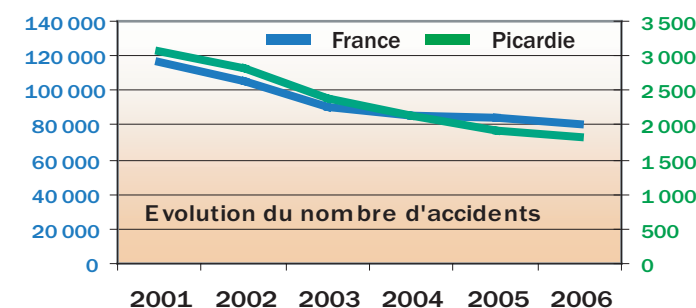
Evolution 2005/2004	Accidents corporels		Tués		Blessés hospitalisés	Blessés		Gravité (tués pour 100 accidents)
	nombre	Evolution	nombre	Evolution	nombre	nombre	Evolution	
France	80 309	-5%	4 709	-11%	39 811	102 125	-6%	6
Picardie	1 828	-5%	222	+14%	1 246	2 408	-4%	12
Aisne	410	-13%	55	+2%	321	513	-13%	13
Oise	641	-7%	89	-7%	534	935	-1%	14
Somme	777	+3%	78	+34%	391	960	-1%	10

## Depuis 2001 en France et en Picardie

	Picardie				France			
	Accidents	Tués	Blessés	Gravité	Accidents	Tués	Blessés	Gravité
2001	3 072	353	4 305	11,5	116 745	7 720	153 945	6,6
2002	2 819	296	3 942	10,5	105 470	7 242	137 839	6,9
2003	2 391	229	3 218	9,6	90 220	5 731	115 929	6,4
2004	2 139	210	2 861	9,8	85 390	5 232	108 727	6,1
2005	1 919	194	2 498	10,1	84 525	5 318	108 076	6,3
2006	1 828	222	2 408	12,1	80 309	4 709	102 125	5,9
évolution 2006/moyenne 2001 - 2005	-26%	-13%	-28%	18%	-17%	-25%	-18%	-9%

En Picardie, les nombres d'accidents et de blessés évoluent à la baisse au cours des six dernières années. Par contre le nombre de tués a augmenté en 2006 marquant ainsi une rupture avec la tendance à la baisse observée depuis 2002.

Au niveau national, l'année 2006 est marquée par le passage sous le seuil des 5000 tués à 30 jours et par des nombres d'accidents et de blessés en forte baisse.



## Depuis 2001 dans les trois départements

	Aisne			
	Accidents	Tués	Blessés	Gravité
2001	785	95	1121	12
2002	779	95	1060	12
2003	650	75	863	12
2004	544	55	757	10
2005	470	60	591	13
2006	410	55	513	13
évolution 2006/ moyenne 2001-2005	-36%	-28%	-42%	+14%

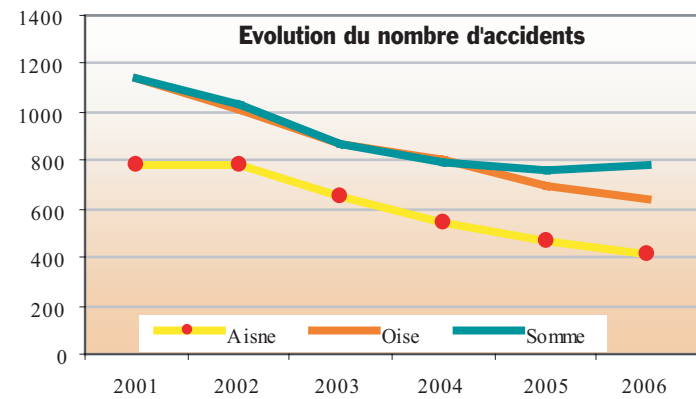
Dans le département de l'Oise, L'évolution à la baisse des accidents et des blessés se poursuit en 2006. Par contre l'évolution du nombre de tués a augmenté revenant au niveau de 2004.

De réels progrès sont constatés pour les jeunes de 15 à 24 ans, avec une baisse du nombre de tués dans cette classe d'âge.

Le nombre de tués cyclomotoristes et motocycliste est stable .

Trois accidents impliquant un véhicule de transport en commun ont alourdi le bilan départemental, provoquant 6 tués.

	Somme			
	Accidents	Tués	Blessés	Gravité
2001	1144	109	1579	10
2002	1028	73	1370	7
2003	873	75	1133	9
2004	790	68	979	9
2005	758	58	965	8
2006	777	78	960	10
évolution 2006/ moyenne 2001-2005	-15%	+2%	-20%	+21%



Dans le département de l'Aisne, la tendance est favorable à la sécurité routière. Les nombres d'accidents et de blessés continuent de baisser. Après avoir connu une légère hausse en 2005, le nombre de tués revient à son niveau le plus bas enregistré en 2004.

Avec 19 tués, plus d'un tué sur trois est un jeune âgé de 15 à 24 ans.

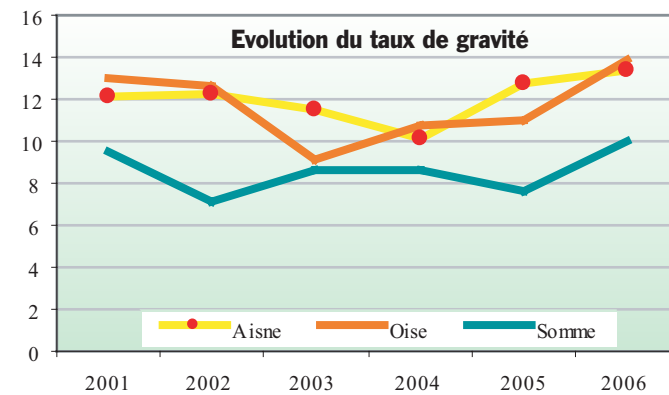
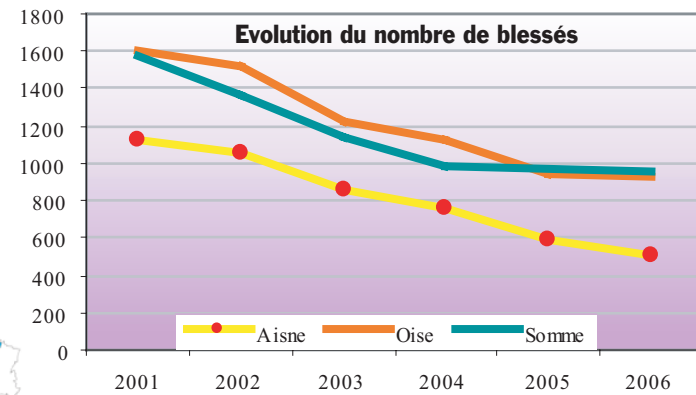
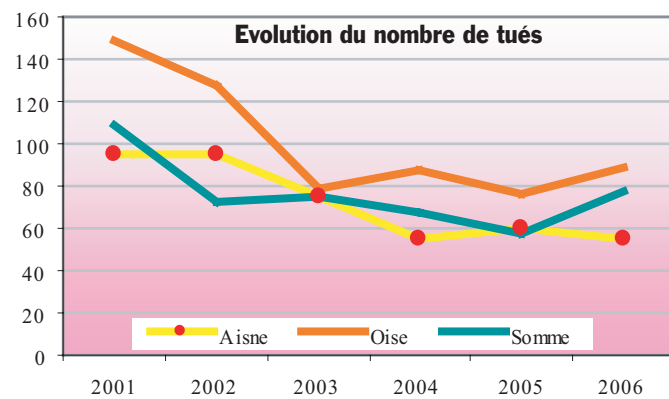
Le nombre de tués motocyclistes a diminué passant de 6 en 2005 à 2 en 2006, celui des cyclomotoristes par contre progresse, passant de 2 à 5.

	Oise			
	Accidents	Tués	Blessés	Gravité
2001	1143	149	1605	13
2002	1012	128	1512	13
2003	868	79	1222	9
2004	805	87	1125	11
2005	691	76	942	11
2006	641	89	935	14
évolution 2006/ moyenne 2001-2005	-29%	-14%	-27%	+23%

Dans le département de la Somme, les nombres d'accidents et de blessés sont stables. Le nombre de tués a par contre progressé pour revenir au niveau de 2003.

La situation se dégrade fortement chez les jeunes âgés de 15 à 24 ans, le nombre de tués est passé de 15 en 2005 à 26 en 2006. Pour mémoire, ils étaient 12 en 2002.

Le nombre de tués cyclomotoristes ne varie pas, mais l'on déplore 4 tués motocyclistes de plus, 7 tués en 2005 contre 11 en 2006.



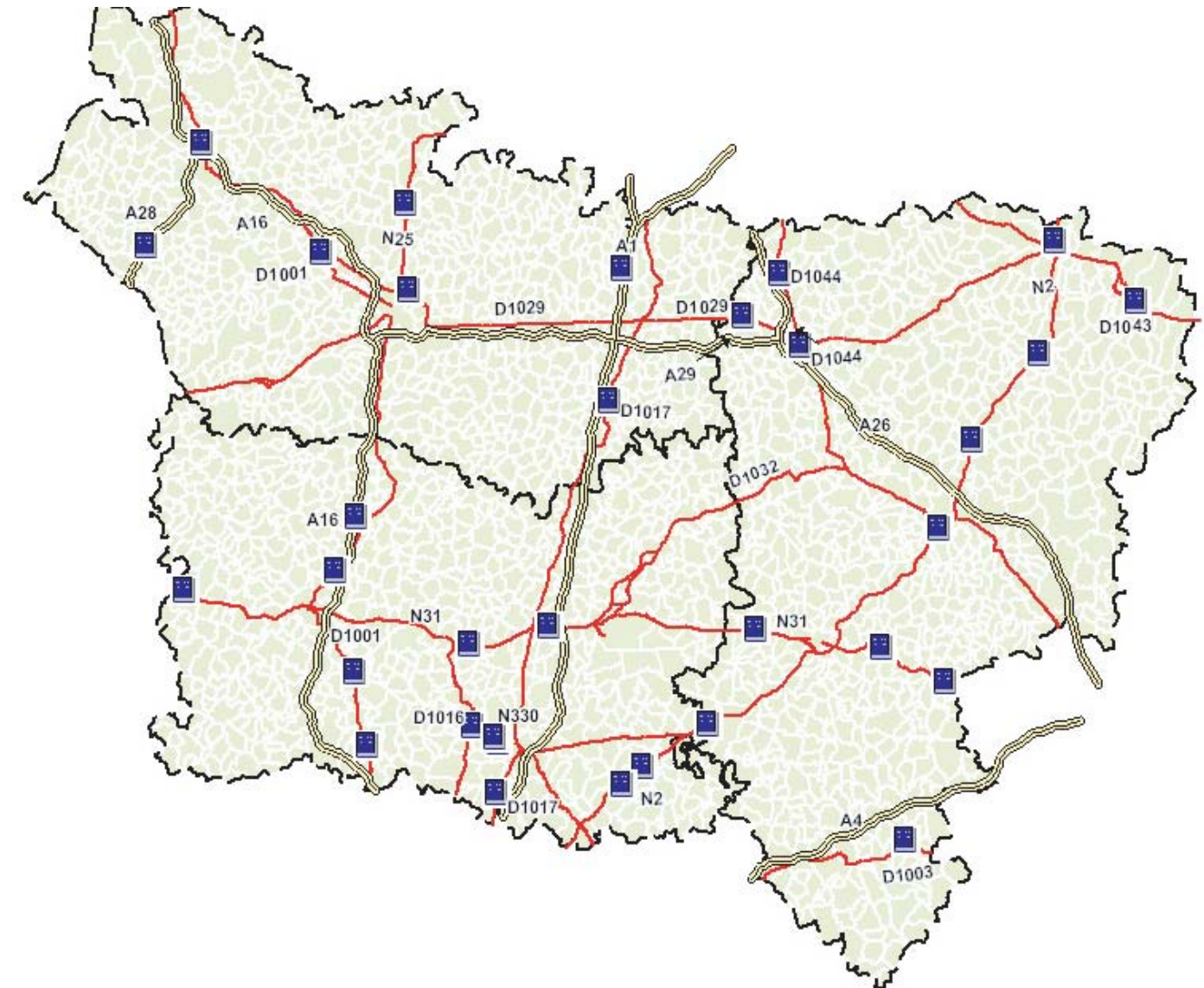
## Contrôles Sanctions Automatisés (CSA)

En année 2006, le programme de déploiement des radars automatiques s'est poursuivi pour atteindre 1200 dispositifs.

48% des radars implantés en 2006 sont destinés au contrôle des véhicules par l'arrière. Ils permettront l'identification des deux roues motorisés en infraction.

Sur l'ensemble des véhicules en infraction, 12% sont des véhicules étrangers. Ainsi, des accords de coopération bilatéraux ont été signés avec le Luxembourg et l'Allemagne (en cours de ratification) et des négociations sont en cours avec d'autres pays dont l'Espagne, la Belgique et l'Italie.

Localisation des radars fixes sur le réseau routier national et les routes nationales d'intérêt local au 07/08/2007



## Par catégorie de voies

Sur les autoroutes, le nombre d'accidents est en baisse (-9%), cependant ils sont plus graves. En effet, avec 23 tués, jamais un tel nombre n'a été atteint au cours des dix dernières années sur ce type de réseau routier.

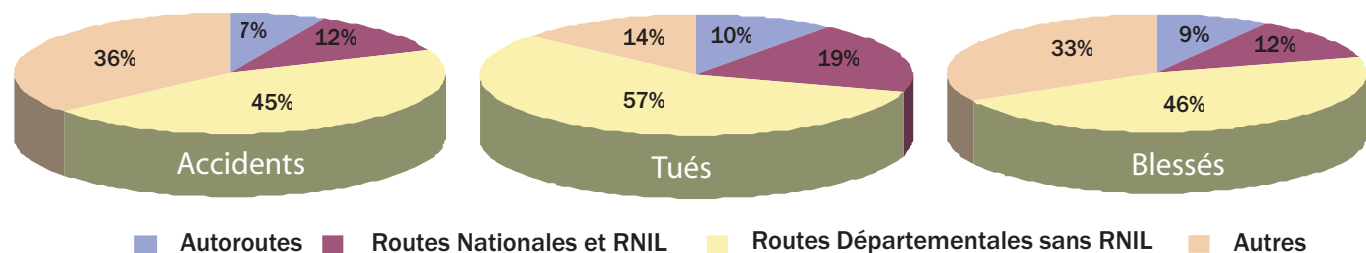
Sur les routes nationales et les RNIL\*, les nombres d'accidents, de tués et de blessés sont en baisse respectivement de 28%, 4% et 28%.

Sur les routes départementales sans les RNIL, les nombres d'accidents et de blessés reculent identiquement de 6% alors que le nombre de tués augmente de 22%.

La situation est alarmante sur les voies communales où l'on assiste à une hausse des accidents et des victimes. Les accidents progressent de 12%, le nombre de tués de 9% et celui des blessés de 15%.

\*RNIL = Routes Nationales d'Intérêt Local : Une partie des routes nationales dont la gestion a été transférée aux départements depuis 2006

	Autoroute	Routes Nationales et RNIL	Routes Départementales sans RNIL	Autres (Communales et autres)
<b>Accidents</b>	130	211	829	658
<b>Tués</b>	23	43	126	30
<b>Blessés</b>	207	289	1114	798
<b>Gravité</b>	18	20	15	5



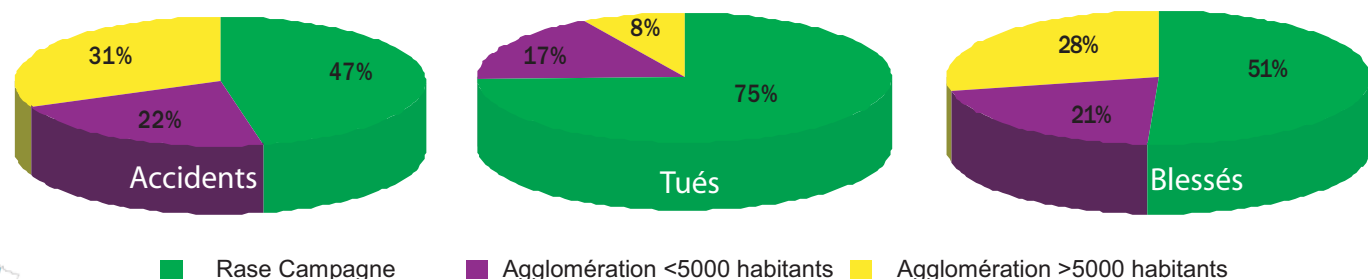
## Selon le milieu

Dans les agglomérations de moins de 5000 habitants, contrairement à la tendance régionale, tous les indicateurs sont favorables à la sécurité routière. Le nombre d'accidents est en baisse de 15%, celui des tués de 21% et le nombre de blessés de 12%.

Dans les agglomérations de plus de 5000 habitants, si le nombre de tués est stable, les nombres d'accidents et de blessés sont respectivement en hausse de +5% et de +3%.

En rase campagne, malgré de légères baisses des nombres d'accidents et de blessés (-5% et -3%), le nombre de tués est en hausse de 30%.

	Rase campagne	Agglo < 5000 hab	Agglo > 5000 hab
<b>Accidents</b>	854	399	575
<b>Tués</b>	166	38	18
<b>Blessés</b>	1221	505	682
<b>Gravité</b>	19	10	3



## âge et mode de déplacement

### Les victimes selon l'âge et le mode de déplacement

Les jeunes, âgés de 14 à 24 ans, demeurent une préoccupation régionale.

de 14 à 17 ans

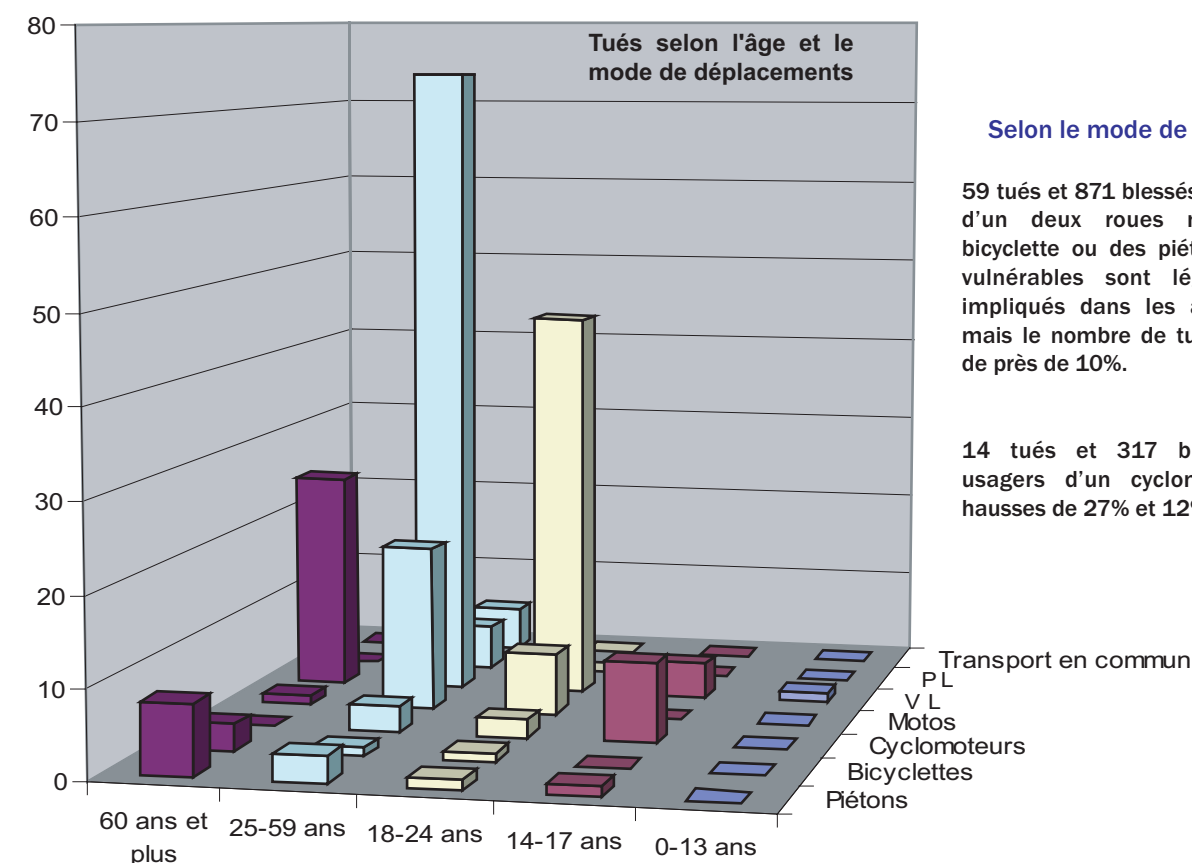
Alors que leur implication dans les accidents corporels a chuté de 7%, le nombre de tués est passé de 12 en 2005 à 14 en 2006.

de 18 à 24 ans

Leur implication dans les accidents est en baisse de 9%, mais leur implication dans les accidents mortels progresse de 12%. 43 tués sont des conducteurs dont 33 au volant d'une voiture et 8 sur un deux roues motorisé, 13 sont des passagers et 1 tué piéton. L'augmentation des tués ayant entre 18 et 24 ans est de 10%.

		00-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
<b>Piétons</b>	Tués		1	1	3	8	13
	Blessés Hospitalisés	38	6	15	31	37	127
	Blessés Non Hospitalisés	28	14	10	42	17	111
<b>Bicyclettes</b>	Tués			1	1	3	5
	Blessés Hospitalisés	9	3	5	16	4	37
	Blessés Non Hospitalisés	14	7	8	15	2	46
<b>Cyclomoteurs</b>	Tués		9	2	3		14
	Blessés Hospitalisés	3	68	68	26	8	173
	Blessés Non Hospitalisés		44	64	33	1	142
<b>Motos</b>	Tués			7	19	1	27
	Blessés Hospitalisés	1	14	42	91	2	150
	Blessés Non Hospitalisés	1	5	20	49	1	76
<b>Véhicules Légers</b>	Tués	1	4	45	74	25	149
	Blessés Hospitalisés	31	33	154	344	86	648
	Blessés Non Hospitalisés	52	22	176	387	65	702
<b>Poids Lourds</b>	Tués				5		5
	Blessés Hospitalisés				3	37	40
	Blessés Non Hospitalisés				4	22	26
<b>Transports en commun</b>	Tués				5		5
	Blessés Hospitalisés				12	7	19
	Blessés Non Hospitalisés	1		3	30	3	37

Les victimes dont l'âge n'est pas renseigné ne sont pas comptabilisées



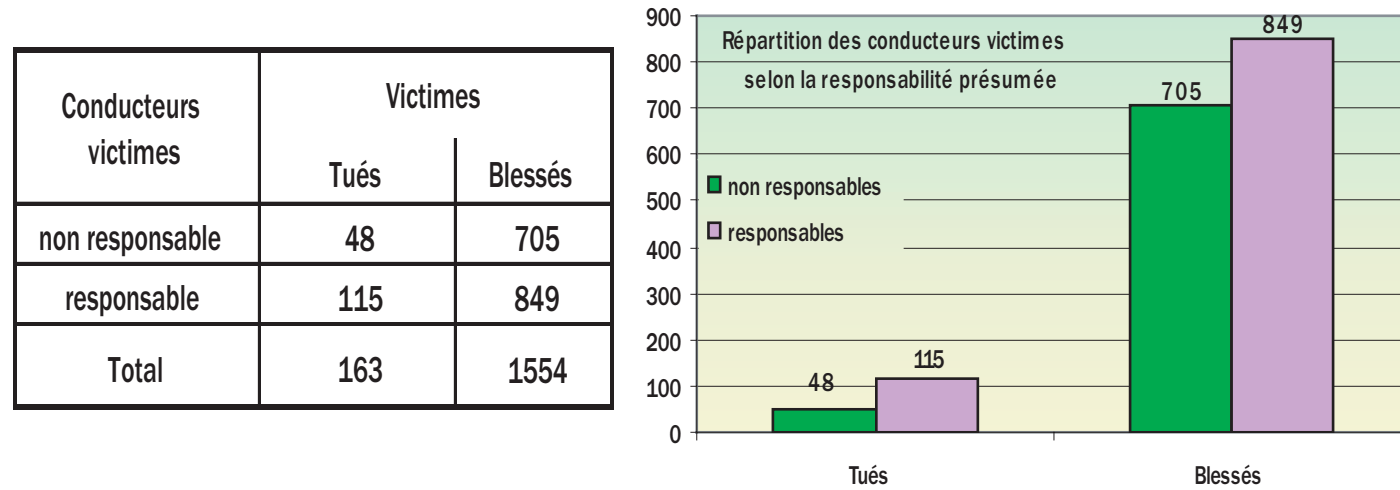
Selon le mode de déplacement

59 tués et 871 blessés sont des usagers d'un deux roues motorisés, d'une bicyclette ou des piétons. Les usagers vulnérables sont légèrement moins impliqués dans les accidents (-1.7%) mais le nombre de tués est en hausse de près de 10%.

14 tués et 317 blessés sont des usagers d'un cyclomoteur, soit des hausses de 27% et 12%.

## Responsabilité présumée des conducteurs victimes

En 2006, 163 tués et 1554 blessés sont des conducteurs. Parmi ces conducteurs, 29% des tués et 45% des blessés ne sont pas responsables des causes de l'accident dont ils sont victimes.



## Alcoolémie

Dans 205 accidents, au moins un conducteur a été dépisté positif au test de l'alcoolémie. Suite à ces accidents, 33 tués et 285 blessés ont été déplorés

## Drogue - Médicaments

Dans 15 accidents au moins un conducteur a consommé une drogue ou un médicament. Dans ces accidents l'on a recensé 9 tués et 16 blessés.

## Fatigue, malaise, inattention

Dans 88 accidents, l'un des conducteurs impliqués se trouvait dans un état de fatigue avancé ou a été victime d'un malaise. Ces accidents ont provoqué 11 tués et 124 blessés.

## Manque de vigilance

Le manque de vigilance de l'un des conducteurs est à l'origine de 157 accidents ayant provoqué 21 tués et 204 blessés.

## Non port de la ceinture de sécurité ou du casque

29 tués (conducteurs ou passagers) ne portaient pas d'équipement de sécurité.

### Non-port de la ceinture de sécurité

véhicules légers : 26 tués  
poids lourds : 1 tué



**Attachez votre ceinture**

La ceinture de sécurité à l'avant comme à l'arrière,  
une règle pour tous

### Non-port du casque

cyclomotoristes : 2 tués



**Sur un deux roues, on est plus fragile,  
le danger c'est de l'oublier**

## Evolution du nombre d'accidents par type d'utilisateur impliqué

En 2006 par rapport à 2005, le nombre d'utilisateurs d'une bicyclette, d'une motocyclette, d'un véhicule léger ou d'un véhicule de transport en commun de personnes impliqué dans un accident est en baisse. A l'inverse, l'implication des usagers d'un cyclomoteur ou d'un poids lourd et des piétons dans les accidents augmente respectivement de 4%, 9% et 13%.

Accident impliquant au moins une ou un.....	bicyclette	cyclomoteur	motocyclette	véhicule léger	poids lourd	transport en commun	Piétons
2001	123	495	370	3178	306	33	404
2002	93	371	303	2540	240	28	283
2003	128	400	286	2071	203	29	261
2004	87	366	243	1886	159	23	253
2005	94	308	245	1663	150	21	221
2006	90	320	227	1538	164	20	250
Evolution 2006/2005	-4%	4%	-7%	-8%	9%	-5%	13%
Evolution 2006/moyenne 2001-2005	-14%	-18%	-22%	-32%	-22%	-25%	-12%

## Evolution du nombre d'accidents impliquant un seul véhicule et pas de piéton

En 2006, en Picardie, 538 accidents n'impliquant qu'un seul véhicule (sans tiers opposable) ont provoqué 80 tués et 600 blessés. Ce type d'accidents est en baisse de 6% par rapport à 2005 mais le nombre de tués progresse de 25%.

Années	Accidents	Tués	Blessés
2001	881	124	1065
2002	884	91	1103
2003	771	84	983
2004	612	64	755
2005	571	64	665
2006	538	80	600

