



PRÉFECTURE DE L'OISE

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

# Document général d'orientations Sécurité routière

2009 - 2012



# Sommaire

|   |    |
|---|----|
| PRÉAMBULE   | 3  |
| PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE                                     | 4  |
| <b>Les objectifs du DGO</b>                                     | 4  |
| <b>La démarche d'élaboration</b>                                | 4  |
| <b>Validation, évaluation et suivi</b>                          | 4  |
| <b>Remerciements</b>  | 4  |
| L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS L'OISE                               | 5  |
| <b>Les caractéristiques accidentogènes du département</b>       | 5  |
| <b>Accidentologie 2002 – 2007</b>                               | 6  |
| LES ENJEUX  | 11 |
| <b>Introduction</b>   | 11 |
| <b>Processus de hiérarchisation des enjeux</b>                  | 11 |
| <b>Exposé des enjeux</b>  | 12 |
| ORIENTATIONS D'ACTION   | 13 |
| ANNEXES   | 15 |
| <b>Annexe 1 : Fiches d'enjeux détaillées</b>                    | 15 |
| <b>Annexe 2 : Les caractéristiques de l'accidentologie 2008</b> | 31 |
| <b>Annexe 3 : Composition du Comité de pilotage</b>             | 33 |
| <b>Annexe 4 : Glossaire</b>                                     | 34 |

## Préambule

*Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012, contre 4620 en 2007.*

*Le Comité Interministériel de Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.*

*Ce nouveau défi devra se traduire concrètement, dans chaque département, par une réduction massive et continue du nombre des blessés et des tués, en moyenne voisine de 8% par an. Il ne s'agira donc pas de se contenter de poursuivre les initiatives déjà entreprises. Cela supposera, tout spécialement en direction des cibles présentant un enjeu fort : l'émergence de nouvelles initiatives dans des champs jusque là non investis, la mise en œuvre de démarches organisées et structurées autour de partenariats actifs, mobilisant l'ensemble des acteurs de la politique départementale.*

*Dans ce contexte, le Préfet de l'Oise a rassemblé les acteurs locaux nombreux à se mobiliser dans notre département pour la cause sécurité routière, administrations de l'Etat, Justice, Conseil Général, Communes, Associations, bénévoles, chambres consulaires, assureurs sociaux, assureurs, entreprises,..., afin d'élaborer le Document Général d'orientations, Sécurité Routière pour les années 2008 à 2012.*

Le Préfet de l'Oise

Le Président  
du Conseil Général de l'Oise  
ou son représentant

**Philippe GREGOIRE**

Le Directeur de la gestion  
des risques professionnels  
de la CRAM Nord-Picardie  
ou son représentant

Le Président  
de l'Union des Maires de l'Oise  
ou son représentant

## Présentation de la démarche

### ***Les objectifs du DGO***

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'État, au Conseil Général, aux principales agglomérations et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en oeuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés. Ils seront associés à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en oeuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Le Document Général d'Orientations constitue l'outil politique de programmation et de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

### ***La démarche d'élaboration***

Pour que les acteurs adhèrent à la démarche proposée et participent à la déclinaison annuelle dans le cadre des PDASR, le DGO doit être élaboré dans un cadre partenarial large.

A cette fin, un comité de pilotage a été créé. Il est animé par le chef de projet sécurité routière, directeur de cabinet du préfet, et associe forces de l'ordre, procureurs de la République, Éducation Nationale, Conseil Général, grandes agglomérations et représentants des assureurs sociaux du risque professionnel<sup>1</sup>.

Le travail d'élaboration s'est déroulé en deux phases : la phase « enjeux » et la phase « orientations d'actions », du 19 juin au 30 octobre 2008.

### ***Validation, évaluation et suivi***

Le DGO a vocation à être co-signé par le plus grand nombre de partenaires, qu'ils soient co-auteur ou se rattachant ultérieurement aux enjeux exprimés. C'est ainsi que tout acteur de la sécurité routière pourra reprendre à son compte les objectifs poursuivis et les mettre en oeuvre dans son domaine propre.

Chaque année, à l'occasion du bilan des actions du PDASR, une évaluation de leur cohérence par rapport aux enjeux du DGO sera réalisée ainsi qu'une analyse de la pertinence des enjeux dans le temps.

### ***Remerciements***

Le Préfet, le Directeur de Cabinet et la coordination Sécurité Routière remercient tous ceux qui ont apporté leur concours à ce travail en acceptant de participer aux entretiens et en enrichissant les réflexions développées dans ce document.

---

<sup>1</sup> Liste en annexe 2

# L'insécurité routière dans l'Oise

## *Les caractéristiques accidentogènes du département*

Le département de l'Oise présente diverses caractéristiques accidentogènes :

### **Le réseau routier**

De par sa position limitrophe de l'Île-de-France et juste au nord de Roissy, l'Oise est devenue une plaque tournante routière où se croisent les norias de poids lourds reliant Paris au nord de l'Europe et ceux transitant du Havre vers Reims ; ce charroi routier (25 000 véhicules/jour en moyenne sur les axes) est en croissance, d'autant plus que de grandes plates-formes logistiques ont été implantées.

Long de 12 000 km, son réseau est particulièrement dense et maillé (7 400 km de voies communales, 4 300 km de départementales, 165 km de nationales et 129 km d'autoroutes), mais il possède fréquemment un profil à risque (par l'intensité de son trafic notamment l'autoroute A1), vétuste et inadapté (très peu de 2x2 voies ; absence de bandes d'arrêt d'urgence ; peu d'aménagement de tourne-à-gauche), étroit et tourmenté dans la traversée des très nombreuses petites communes (559 d'entre elles comptent moins de 1 000 habitants) ; de nombreux engins agricoles cheminent de surcroît sur les routes, dont la production betteravière accentue le côté glissant. ; globalement, cette situation génère d'ailleurs un contentieux sensible avec le département, celui-ci considérant que le transfert des routes nationales s'est effectué dans des conditions financières inéquitables eu égard à leur état d'entretien rapporté au trafic supporté ;

### **Les déplacements professionnels**

L'intensité des déplacements quotidiens domicile-travail (340 000) est le double de la moyenne nationale selon l'INSEE, du fait que l'habitat est très dispersé (bien que peuplé de 812 000 habitants, l'Oise ne compte aucune grande ville, le chef-lieu ne comptant que 57 000 habitants) et que 85 000 personnes, soit 24 % de la population active, se rendent chaque jour en Île-de-France pour y travailler ; les transports collectifs étant insuffisants, l'utilisation des véhicules individuels est forte.

### **Les phénomènes sociologiques**

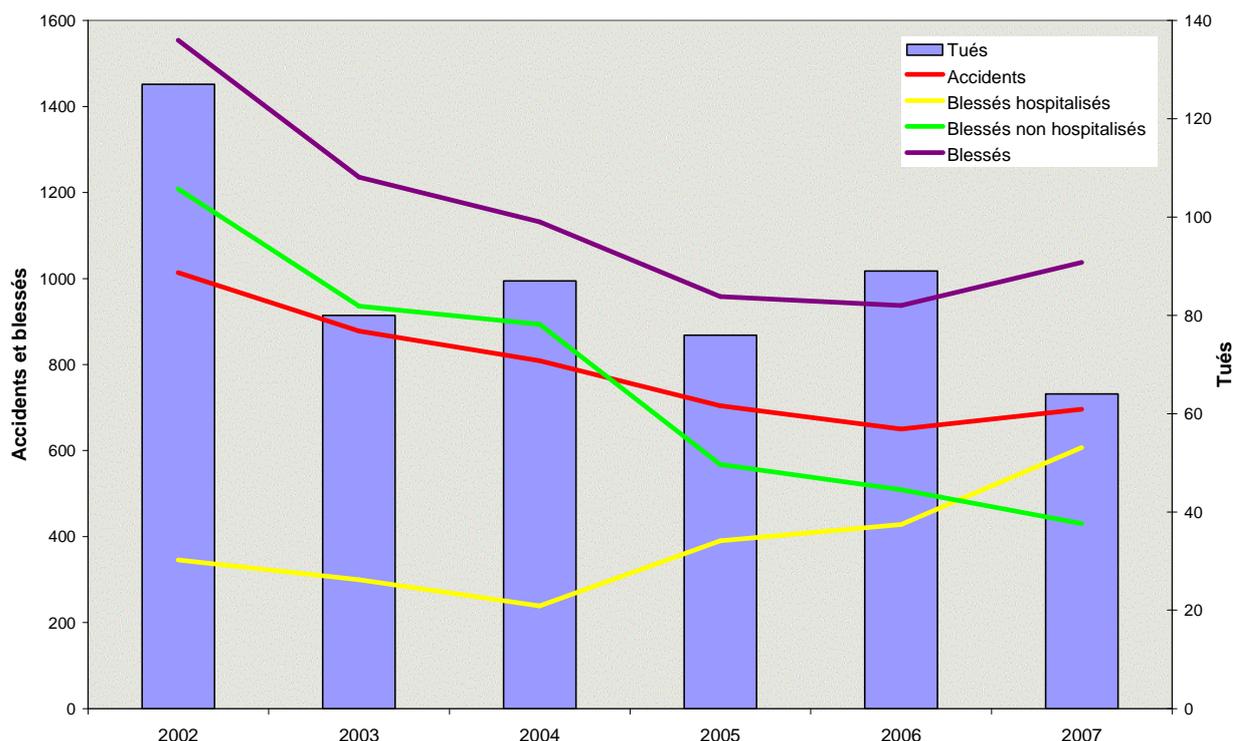
Du fait d'un taux de fécondité particulièrement fort qui tracte à lui seul toute la démographie picarde, l'Oise compte plus de jeunes qu'en moyenne nationale ; mais cette jeunesse, également moins qualifiée qu'en moyenne nationale, est sujette aux comportements immatures (alcool, drogue, conduite sans permis) ou désespérés (le taux de suicide des jeunes est l'un des plus élevés de France).

Département notoirement délinquant en dépit des résultats obtenus (le taux de criminalité a diminué de 71,49 ‰ en 2002 à 57,39 ‰ en 2006), l'Oise demeure un territoire marqué par la récurrence de nombreux délits et incivilités de la part d'individus qui acceptent difficilement la discipline sociale et qui défient par principe les règles de la sécurité routière

## Accidentologie 2002 – 2007

### L'évolution entre 2002 et 2007 de l'accidentologie dans l'Oise

|                 | Accidents   | Accidents mortels | Accidents graves | Tués       | Blessés hospitalisés | Blessés non hospitalisés | Blessés     |
|-----------------|-------------|-------------------|------------------|------------|----------------------|--------------------------|-------------|
| <b>2002</b>     | 1014        | 112               | 356              | 127        | 346                  | 1208                     | 1554        |
| <b>2003</b>     | 878         | 77                | 324              | 80         | 300                  | 936                      | 1236        |
| <b>2004</b>     | 809         | 79                | 272              | 87         | 239                  | 893                      | 1132        |
| <b>2005</b>     | 704         | 64                | 389              | 76         | 390                  | 568                      | 958         |
| <b>2006</b>     | 650         | 80                | 407              | 89         | 428                  | 509                      | 937         |
| <b>2007</b>     | 696         | 59                | 517              | 64         | 607                  | 430                      | 1037        |
| <b>Ensemble</b> | <b>4751</b> | <b>471</b>        | <b>2265</b>      | <b>523</b> | <b>2310</b>          | <b>4544</b>              | <b>6854</b> |

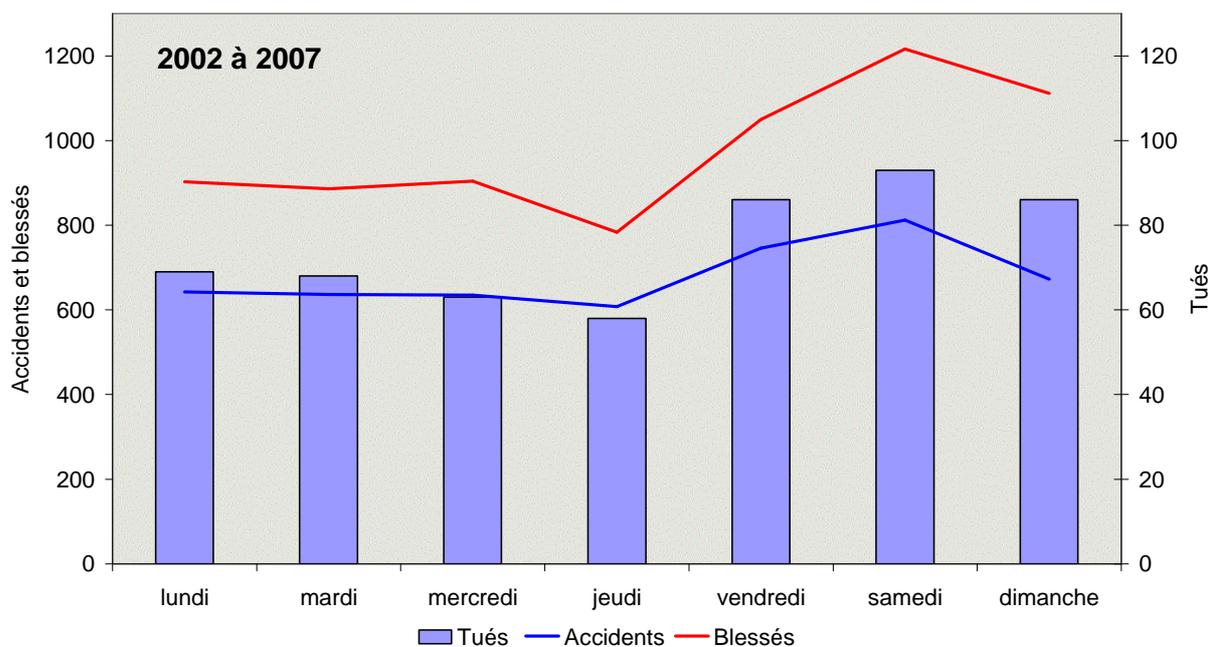


Le nombre d'accidents dans l'Oise décroît continuellement entre 2002 et 2007 (-31%), le nombre de blessés suit la même tendance (-32%), avec pour les deux indicateurs une légère remontée en 2007. Par contre, le nombre de tués fluctue davantage.

Si on observe l'évolution des blessés, on remarque une inflexion forte entre 2004 et 2005 sur les courbes des blessés hospitalisés et des blessés non hospitalisés, correspondant pour une large aux changements de définitions.

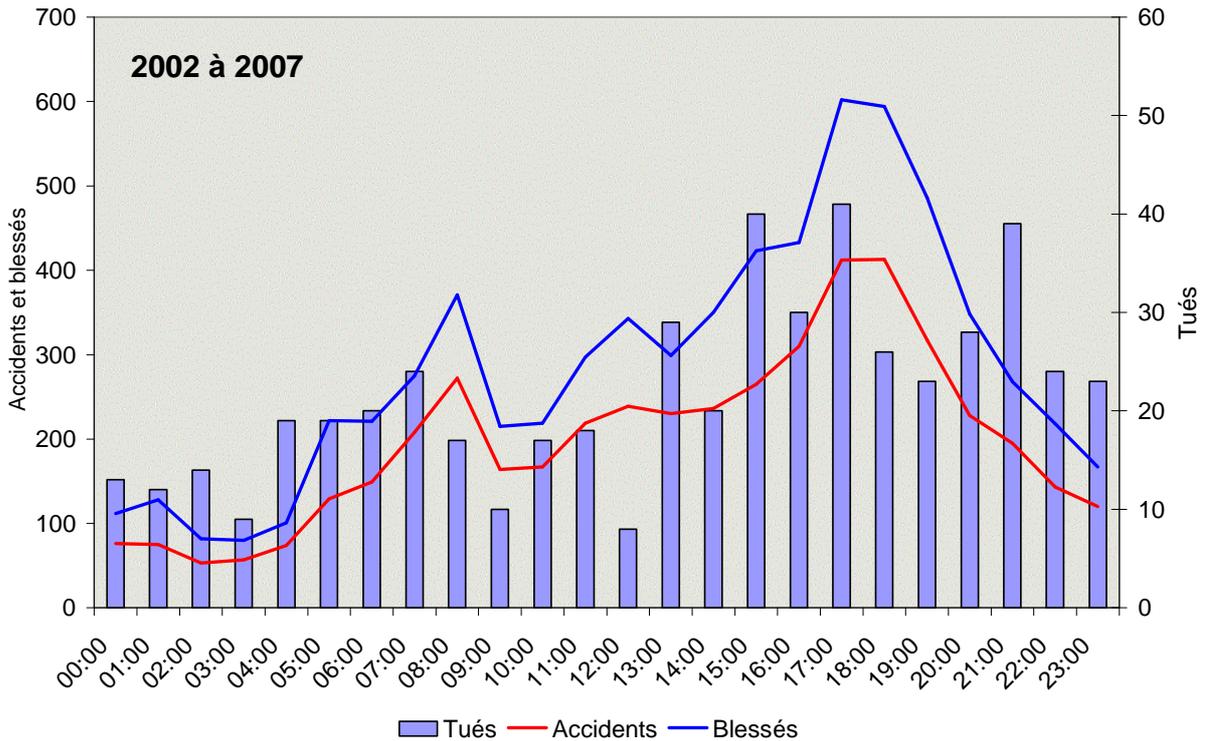
## Accidents par jour de la semaine

| 2002 à 2007     | Accidents   | Accidents mortels | Accidents graves | Tués       | Blessés hospitalisés | Blessés non hospitalisés | Blessés     |
|-----------------|-------------|-------------------|------------------|------------|----------------------|--------------------------|-------------|
| lundi           | 642         | 63                | 307              | 69         | 290                  | 613                      | 903         |
| mardi           | 636         | 58                | 322              | 68         | 332                  | 554                      | 886         |
| mercredi        | 635         | 55                | 272              | 63         | 279                  | 625                      | 904         |
| jeudi           | 608         | 55                | 284              | 58         | 284                  | 500                      | 784         |
| vendredi        | 746         | 78                | 351              | 86         | 357                  | 693                      | 1050        |
| samedi          | 812         | 87                | 388              | 93         | 386                  | 830                      | 1216        |
| dimanche        | 672         | 75                | 341              | 86         | 382                  | 729                      | 1111        |
| <b>Ensemble</b> | <b>4751</b> | <b>471</b>        | <b>2265</b>      | <b>523</b> | <b>2310</b>          | <b>4544</b>              | <b>6854</b> |



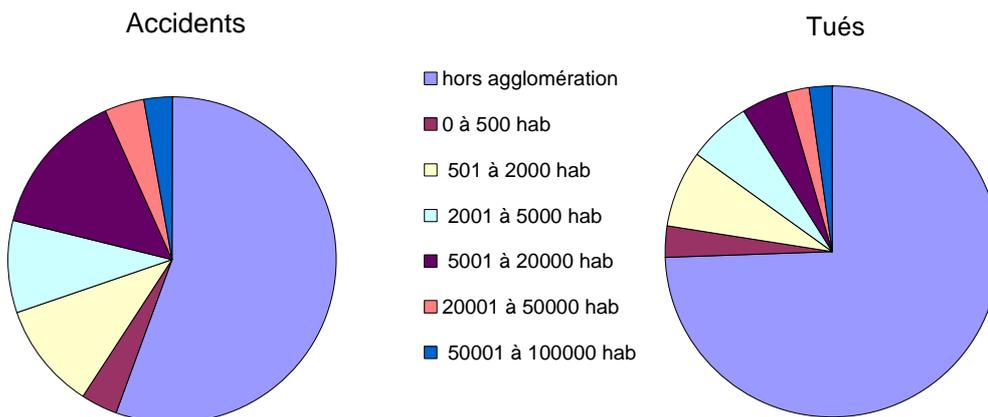
L'accidentologie augmente en fin de semaine, à partir du vendredi, avec un maximum le samedi. Cette augmentation est visible autant sur les tués que sur les accidents et blessés.

## Accidents par heure



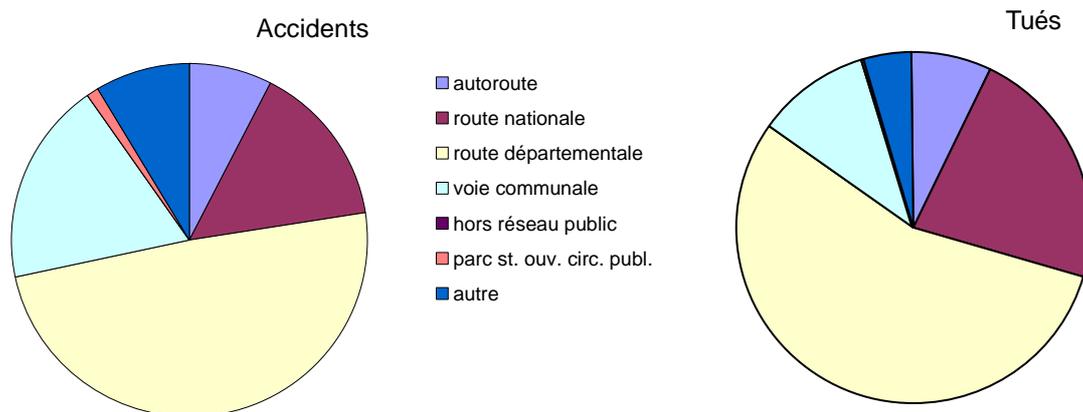
Les maximums en termes d'accidents et de blessés se situent aux périodes d'heures de pointe du matin et du soir, avec également un pic à l'heure du déjeuner. Pour les tués, ils se situent davantage l'après-midi et le soir.

## Accidents en rase campagne ou en agglomération



Plus de 50% des accidents ont lieu en rase campagne, et cause de près de 75% des tués.

## Accidents par réseau

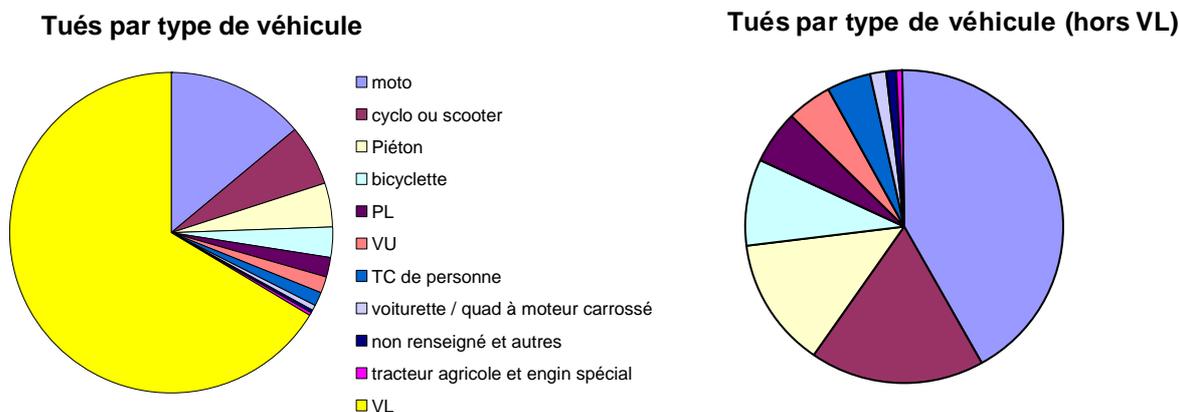


Plusieurs routes nationales ont été transférées au département au 1<sup>er</sup> janvier 2006.

Les longueurs en kilomètres des réseaux du département sont les suivantes :

| Autoroutes | RN  | RD    | VC    | Total  |
|------------|-----|-------|-------|--------|
| 129        | 165 | 4 060 | 7 393 | 11 994 |

## Accidents par catégories d'usagers

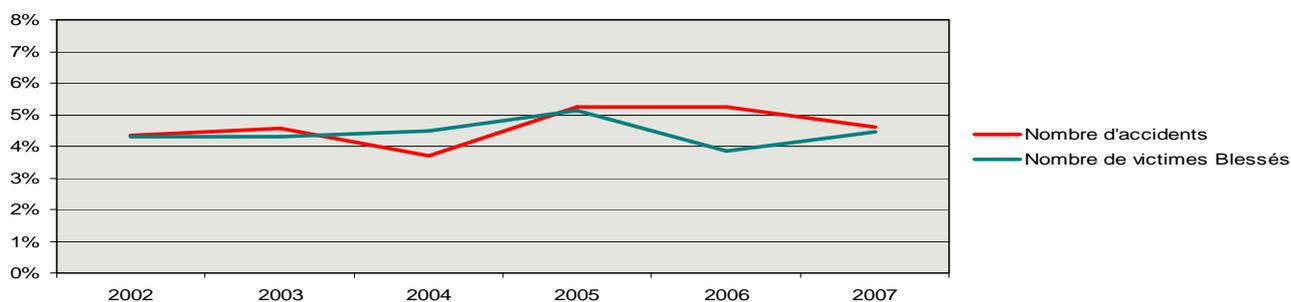


Le nombre de tués est majoritaire dans les véhicules légers (66%), ce qui est bien évidemment lié à leur prépondérance au sein du trafic routier. Cependant, les deux-roues motorisés (motocyclettes, cyclomoteurs, scooters, ...) et les piétons sont fortement représentés au vu de leur présence moindre dans la circulation. En effet, les deux-roues motorisés représentent 20% des tués globaux, et les piétons 5% ; les deux-roues motorisés ne constituent que 1,1% du trafic.

En faisant abstraction des véhicules légers, les deux-roues motorisés représentent plus de la moitié des tués.

## La conduite sans permis

On retrouve un conducteur ayant un permis non valide ou sans permis dans environ 5% des accidents, sans augmentation particulière dans les dernières années.



## Les équipements de sécurité

Sur les 4 751 accidents survenus entre 2002-2007, 450 ont fait ressortir une non-utilisation des équipements de sécurité, sur au moins un des usagers, soit 9,5%.

## Les enjeux

### **Introduction**

Les analyses nationales de l'accidentologie font ressortir 4 enjeux forts : la vitesse, les jeunes, l'alcool, les deux-roues.

L'analyse de l'accidentologie isarienne fait également ressortir deux enjeux supplémentaires à savoir : les seniors et les déplacements professionnels

### **Processus de hiérarchisation des enjeux**

Même si depuis, cinq ans, on constate une diminution des personnes tuées sur les routes d'environ 40%, 4 620 morts sur les routes de France demeure un fléau inacceptable, qui devra passer sous le seuil des 3 000 en 2012.

Appliqués à l'échelle départementale, les objectifs de l'Oise sont les suivants :

| <b>ENJEUX</b> | <b>TUES<br/>OISE 2007</b> | <b>OBJECTIFS<br/>OISE 2012</b> |
|---------------|---------------------------|--------------------------------|
| Vitesse       | 28                        | 18                             |
| Jeunes        | 21                        | 14                             |
| Alcool        | 17                        | 11                             |
| Deux-roues    | 17                        | 11                             |
| Seniors       | 15                        | 10                             |
| Trajets pros  | 12                        | 8                              |

Au regard de ces derniers éléments et compte tenu du fait de l'importance des déplacements domicile-travail dans le département de l'Oise, ainsi que la forte représentation des déplacements professionnels, les partenaires ont décidé de hiérarchiser les enjeux comme suit :

- Enjeu n°1 **la Vitesse**
- Enjeu n°2 **les Jeunes**
- Enjeu n°3 **l'Alcool**
- Enjeu n°4 **les Deux-roues**
- Enjeu n°5 **les Trajets professionnels**
- Enjeu n°6 **les Seniors**

## **Exposé des enjeux**

Les 6 enjeux sont présentés synthétiquement ci-dessous. Leur description détaillée figure en annexe 1.

### **1: la Vitesse**

Il s'agit de lutter contre la pratique de vitesses excessives car le dépassement des limitations de vitesse reste un comportement assez largement répandu. Lorsque la circulation est fluide, 35% des automobilistes, 45% des conducteurs de poids lourds et 55% des motocyclistes roulent au-dessus des limitations de vitesse. Près de 1% des véhicules dépassent de plus de 30km/h la vitesse limite. Sur la période 2002-2007, la vitesse est considérée comme cause principale dans 20% des accidents. L'incidence de la vitesse sur la gravité des accidents est évidente. Le respect des limitations de vitesse permettrait de sauver encore 25% du nombre de tués.

### **2: les Jeunes**

Réduire le nombre d'accidents impliquant les jeunes de 15 à 29 ans est capital car ces derniers représentant en moyenne 44% des tués sur les routes de l'Oise, alors qu'ils ne représentent que 19% de la population du département. Ils sont très fortement impliqués dans les accidents de la route, on retrouve un jeune dans 60% des accidents de la circulation. Leur accidentologie est notamment liée à l'alcool.

### **3: l'Alcool**

La part des tués liés à l'alcool ne cesse d'augmenter dans l'Oise, atteignant près de 20% en 2007 ; aussi, lutter contre l'alcoolisme au volant est une réelle priorité. Sur les 5 dernières années, dans un accident où un conducteur au moins est alcoolisé, son taux d'alcool est dans la plupart des cas délictuel, c'est à dire supérieur à 0,8 g/l de sang.

### **4: les Deux-roues**

Il faut également améliorer la sécurité des déplacements en deux roues motorisés. En effet, les deux-roues motorisés sont fortement représentés dans les victimes de la route, proportionnellement à leur représentation dans le trafic : ils constituent 20% des tués alors qu'ils ne représentent que 1,1% des déplacements.

### **5: les Trajets professionnels**

Dans 44% des accidents corporels, au moins un des usagers était en déplacement professionnel. Cette situation est probablement liée à l'importance des déplacements domicile-travail, du trafic poids lourds et à la géométrie du réseau du département.

### **6: les Seniors**

Les seniors, 65 ans et plus, représentent avec les jeunes, les populations les plus touchées dans les accidents mortels. En particulier, parmi les 25 piétons tués dans un accident entre 2002 et 2007, 32% avaient plus de 75 ans, 40% avaient plus de 72 ans et près de la moitié avaient plus de 60 ans.

## Orientations d'actions

L'étude des enjeux nous conduit à proposer les orientations d'actions qui suivent. Leur déclinaison annuelle suivant les axes ainsi définis, se fera dans le cadre des **Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière<sup>2</sup>** (PDASR).

| <b>Orientations d'actions</b>   | <b>Actions</b>  | <b>Enjeux</b>                |
|---|---|------------------------------|
| Favoriser la mobilisation des jeunes autour de projets SR                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Développer le programme Label Vie<sup>2</sup></li> <li>○ Concours d'affiches</li> <li>○ Sketches théâtres ou vidéo...</li> </ul>   | <i>Jeunes</i>                |
| Développer le réseau des IDSR <sup>2</sup>                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Développer la formation des IDSR</li> <li>○ Multiplier les interventions dans les collèges et lycées</li> </ul>  | <i>Tous</i>                  |
| Accentuer l'efficacité du Plan de contrôle                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Affiner les échanges relatifs aux données accidents avec les forces de l'ordre</li> <li>○ Organiser les échanges entre les gestionnaires de réseau et les forces de l'ordre</li> <li>○ Mieux collaborer dans la mise en place des CSA<sup>2</sup></li> <li>○ Communiquer sur les contrôles et sanctions</li> </ul> | <i>Tous</i>                  |
| Mener des actions de prévention à destination des jeunes dans les lieux festifs | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Élaborer une Charte avec les discothèques</li> <li>○ Poursuivre et amplifier les interventions « Capitaine de soirée »</li> <li>○ Cibler des contrôles aux sorties des établissements festifs</li> </ul>   | <i>Jeunes<br/>Alcool</i>     |
| Sensibiliser les milieux sportif, culturel et de loisir                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Développer les actions de prévention lors de tournois sportifs, manifestations culturelles ou de loisirs</li> </ul>  | <i>Jeunes<br/>Alcool</i>     |
| Participer à des événements locaux  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Stands dans les foires-expositions, les marchés communaux, les foires aux vins...</li> </ul>   | <i>Alcool</i>                |
| Développer la prise en compte du risque routier dans le monde du travail        | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Conforter le partenariat avec la CRAM et les entreprises</li> <li>○ Multiplier, accompagner et suivre les actions des chartes État, CRAM, Entreprises</li> <li>○ Mettre en place des dispositifs collectifs de prévention du risque trajet par pôle emploi important</li> </ul>                                    | <i>Trajets Pro</i>           |
| Accroître l'impact de la Semaine Sécurité Routière                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Faire de la Semaine Sécurité Routière un moment fort de sensibilisation et de valorisation des actions des partenaires</li> </ul>  | <i>Tous</i>                  |
| Éclairer les jeunes sur les risques spécifiques aux deux-roues                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mettre en place une campagne de promotion pour le port du casque</li> <li>○ Poursuivre l'opération « cyclo-réglo »</li> <li>○ Créer des pistes d'éducation vélo</li> <li>○ Organiser des sorties VTT</li> </ul>  | <i>Deux-roues<br/>Jeunes</i> |
| Développer le partenariat avec les collectivités locales                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Signer un protocole d'échanges de données avec le Conseil Général</li> <li>○ Signer et suivre la charte avec l'Union des Maires de l'Oise</li> </ul>   | <i>Tous</i>                  |

<sup>2</sup> Voir annexe 3

| <b>Orientations d'actions</b>              | <b>Actions</b>   | <b>Enjeux</b>     |
|--|--|-------------------|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Favoriser la création d'une Maison Mobile de la Sécurité Routière</li> <li>○ Animer un réseau d'élus référents Sécurité Routière</li> </ul>   |                   |
| Développer la communication                | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Publier à l'occasion de la Semaine SR un dossier des acteurs de la Sécurité Routière</li> <li>○ Préparer des dossiers de presse</li> <li>○ Diffuser des spots radio à l'occasion des moments forts de l'année (vacances Noël, Toussaint, semaine SR)</li> </ul>         | <i>Tous</i>       |
| Veiller à la cohérence des infrastructures | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Organiser la communication, les échanges d'expérience entre les différents gestionnaires de réseaux sur le thème Sécurité Routière, notamment sur les sujets des deux-roues et des circulations douces</li> <li>○ Mettre en place une commission des usagers</li> </ul> | <i>Deux-roues</i> |

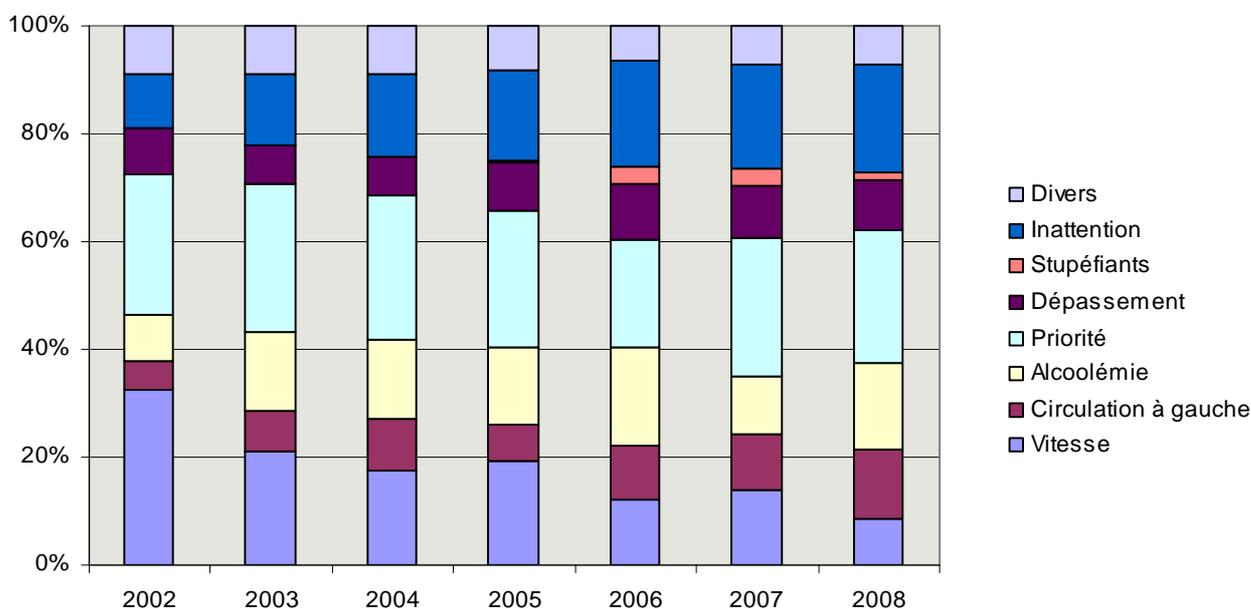
## Annexes

### Annexe 1 : Fiches d'enjeux détaillées

#### Enjeu n°1 : la vitesse

Le graphique ci-dessous représente les accidents déroulés en zone Gendarmerie Nationale classés par cause principale. Sur la période 2002-1<sup>er</sup> semestre 2008, la vitesse est considérée comme cause principale dans 20% des accidents, avec une décroissance au fil des années.

Mais, ce n'est qu'un minimum car la vitesse peut aussi être intervenue dans les autres accidents, notamment les accidents liés à une circulation à gauche, à un dépassement, une faute de priorité. Cela provient de la multifactorialité des accidents de la route. De même si un accident a impliqué de l'alcool et une vitesse excessive, il aura été classé dans la catégorie « alcool », mais la vitesse restera une des origines de l'accident.



Le dépassement des limitations de vitesses reste un comportement assez largement répandu. Lorsque la circulation est fluide, 35% des automobilistes, 45% des conducteurs de poids lourds et 55% des motocyclistes roulent au-dessus des limitations de vitesse. Près de 1% des véhicules dépassent de plus de 30km/h la vitesse limite.

#### Les Contrôles Sanctions Automatisés (radars)

##### A l'échelle nationale

En se basant sur les données globales du CSA (nombre d'infractions constatées), on a pu noter que les accidents locaux à proximité des radars ont très fortement baissé: de l'ordre de 45% pour les accidents corporels et de 70% si on s'intéresse aux seuls accidents mortels contre respectivement 19% et 28% pour la France entière. L'étude des vitesses et des accidents locaux a montré que la zone d'impact ne dépassait pas 3 km.

La baisse des vitesses globales a été très forte et a commencé dès l'annonce de la mise en place des radars à l'automne 2002 soit donc presque un an avant l'implantation réelle en novembre 2003. Globalement, on est passé de 35% de dépassement de 10 km/h au-dessus de la limitation de vitesse en 2002, à 20% en 2005. Sur la même période, les dépassements de plus de 30km/h ont été divisés par 5.

Plus récemment encore, on a pu noter, qu'au cours du mois d'avril 2008, ce sont 2031 radars automatiques qui ont été utilisés pour les contrôles de vitesse contre 1307 un an auparavant soit en un an une augmentation de 55.4% du nombre de radars. Automatiques.

Au premier quadrimestre on comptait une moyenne de 1226 contraventions par radar automatique en activité, contre 1374 un an auparavant, et 1591 contraventions par radar mobile contre 1815 l'année précédente.

L'impact sur les accidents est de ce fait très fort: les trois quarts de la baisse des accidents sont attribuables à la mise en place du contrôle automatisé.

Le respect des limitations de vitesse permettrait de sauver encore 25% du nombre de tués.

## A l'échelle régionale

Près de 194 millions de véhicules en moyenne par an circulent sur les autoroutes non concédées et routes nationales de la région Picardie, 54 millions les week-end et plus de 140 millions les jours ouvrables.

Une étude menée par le CETE Nord- Picardie sur la période 2002-2005 a permis de démontrer la réelle efficacité des radars :

Comparativement aux données 2002, les taux d'infractionnistes en Picardie pour 2005 ont reculé de 9,4% pour l'ensemble des véhicules, de 12% pour les véhicules circulant durant les week- end et de 8,2% pour les véhicules circulant les jours ouvrables. On constate une diminution sensible en 2003 et 2004 puis une légère tendance à la stagnation en 2005.

Ce recul des excès de vitesse pour la période 2002-2005 se répartit selon trois classes:

- de 0 à 20 km/h au-dessus de la limite, le taux d'infractionnistes a diminué de 4,9%
- de 20km/h à 40 km/h, le taux d'infractionnistes a diminué de 50%
- de 40 km/h et plus, le taux a également diminué de 50%

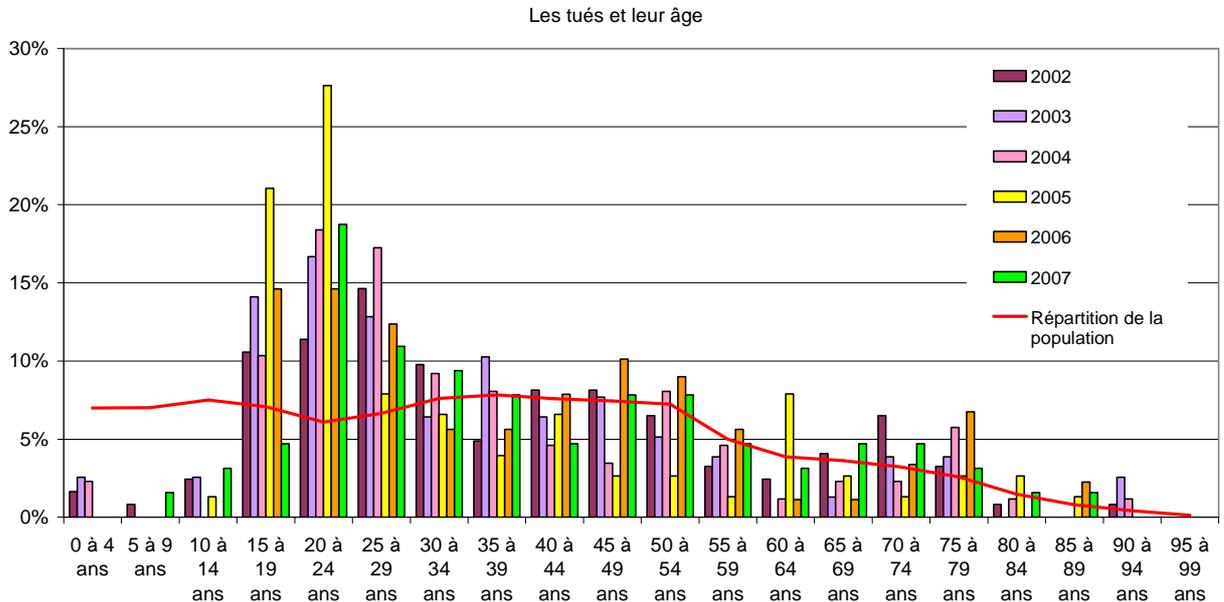
### *Les grands excès de vitesse:*

C'est sur cet indicateur que les progrès ont été les plus importants. Les taux d'infractionnistes dépassant de 20 à 40km/h la vitesse autorisée, ont considérablement chuté, ils ont été divisés par 2,3 pour les sites à 90km/h, par 2,7 pour les sites à 110km/h et 3,1 pour les sites à 130km/h. Pour les excès de vitesse de plus 40km/h, la différence est encore plus importante, en effet ils ont été divisés par 2,7 pour les sites à 90km/h, par 4,7 pour les sites à 110km/h et 5 pour les sites à 130km/h.

Ainsi, il est clairement démontré qu'il faut accentuer les contrôles de vitesse, et améliorer leur pertinence (lieux, horaires...).

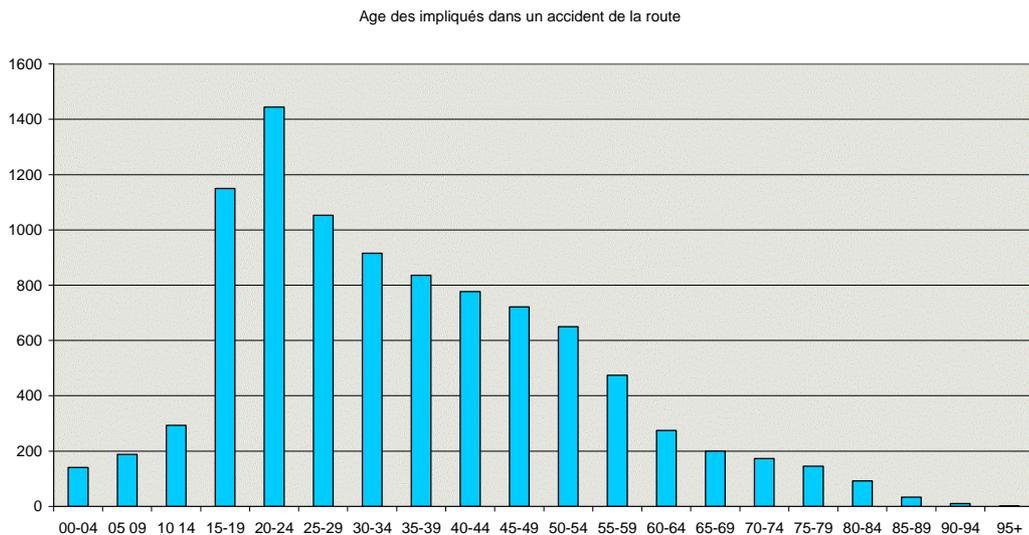
## Enjeu n°2 : les jeunes Enjeu n°6 : les seniors

### L'âge des victimes dans les accidents de la route entre 2002-2007



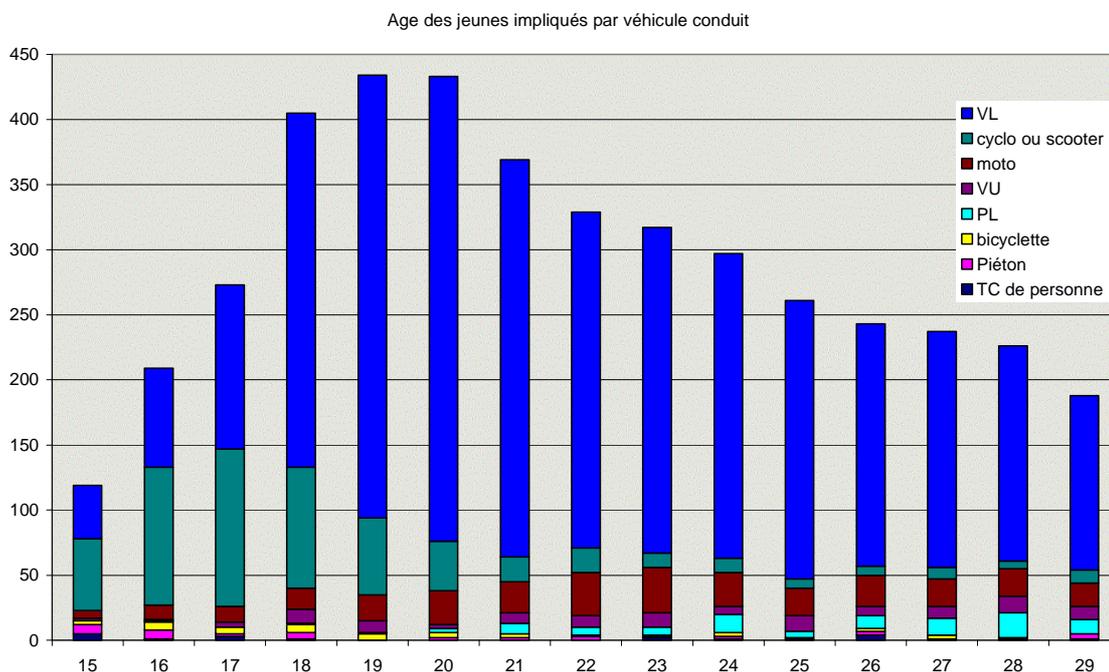
Les deux tranches d'âge les plus touchées dans les accidents mortels sont les 15-29 ans et les 65 ans et plus, notamment si on compare la part dans les tués avec la part dans la population. Les jeunes de 15 à 29 ans représentent en moyenne 44% des tués sur la route, alors qu'ils ne représentent que 19% de la population du département. Nous allons donc étudier, en plus de l'enjeu national « jeunes », l'enjeu « seniors ».

### Les jeunes dans les accidents entre 2002 et 2007

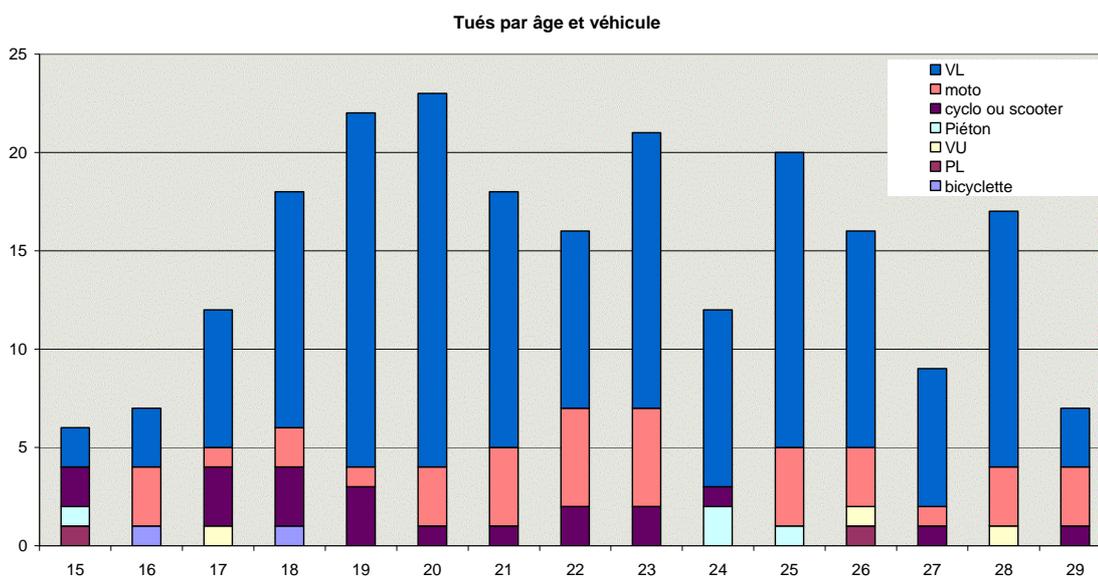


Les jeunes entre 15 et 29 ans sont très fortement impliqués dans les accidents de la route, on retrouve un jeune dans 60% des accidents de la circulation. Leur accidentologie est notamment liée à l'alcool, comme le précise la fiche sur l'enjeu alcool.

## Quel est leur principal moyen de transport ?

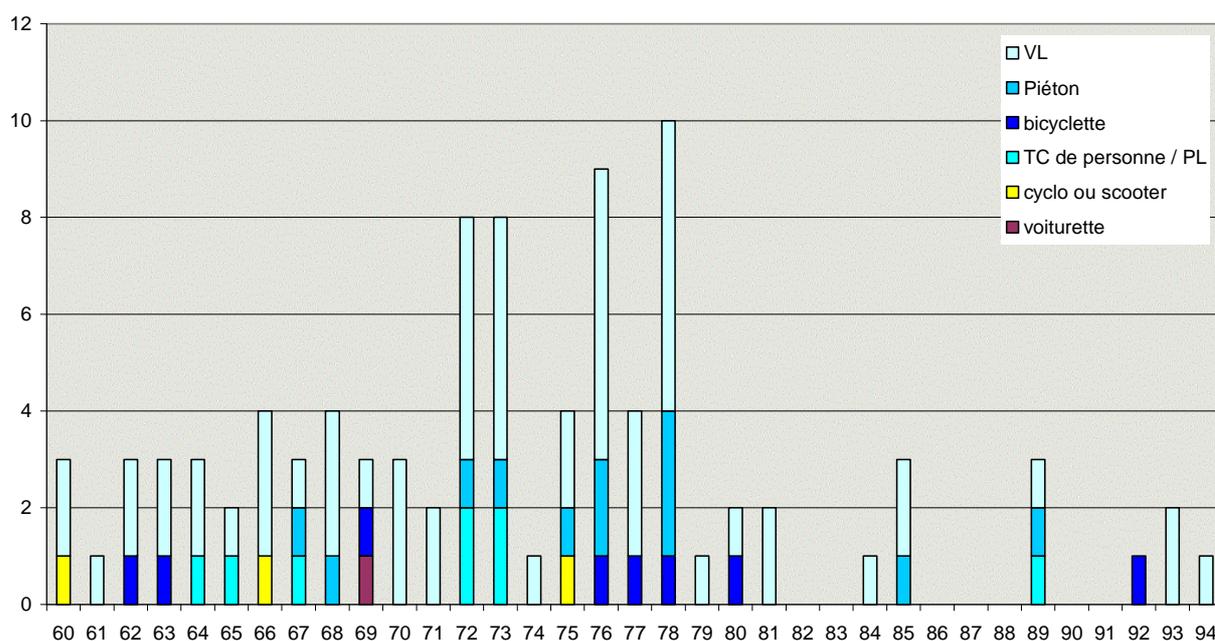


Le principal véhicule représenté reste le véhicule léger (73%). On note tout de même la présence des deux-roues motorisés (20%). Les cyclomoteurs concernent davantage les plus jeunes ; quant aux motocyclettes, elles sont plutôt présentes vers la fin de la tranche d'âge étudiée. Ceci recoupe l'étude de la fiche relative aux deux-roues motorisés.



Dans 35% des accidents où un jeune a été blessé, un jeune (lui ou un autre impliqué) a été présumé responsable.

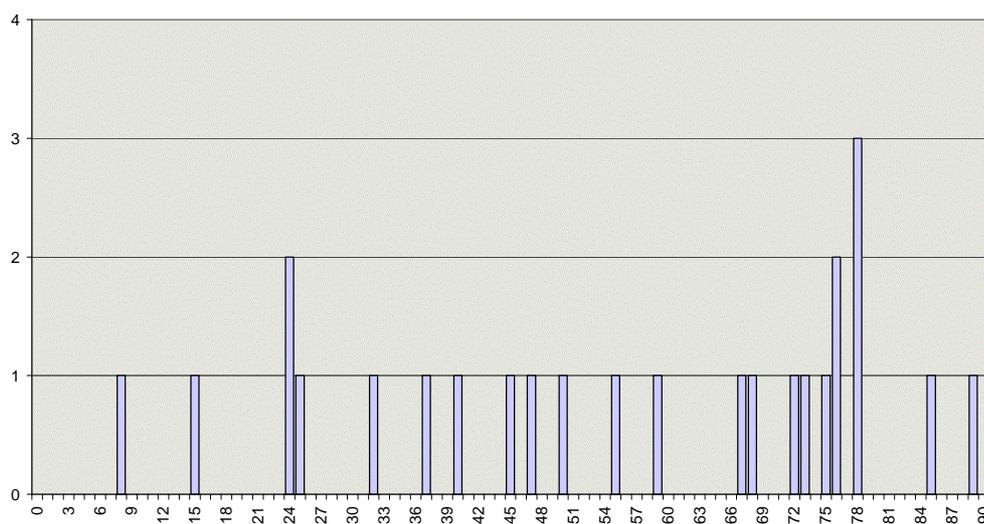
## Les seniors dans les accidents entre 2002 et 2007



Dans ce cas également, le véhicule léger reste majoritaire (66%). Par contre, on note davantage de victimes piétons (13%) et bicyclettes (9%).

D'ailleurs, quand on étudie l'ensemble des 25 piétons tués dans un accident (voir graphique ci-dessous) :

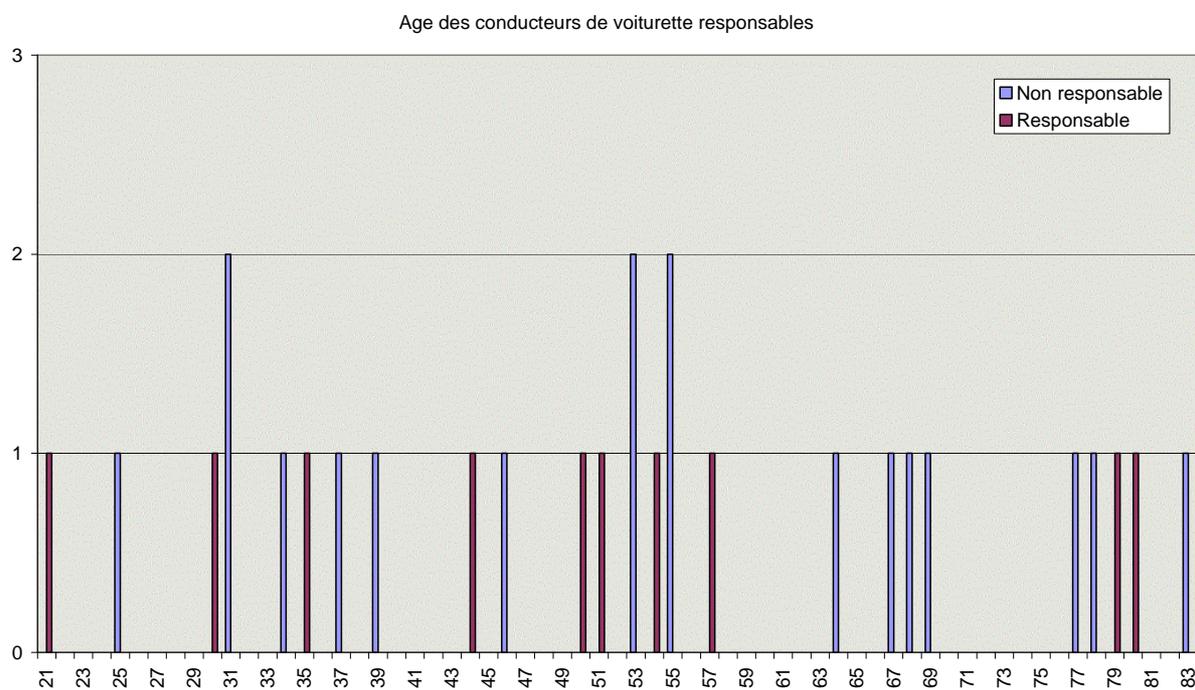
- 32% avaient plus de 75 ans
- 40% avaient plus de 72 ans
- près de la moitié avaient plus de 60 ans



Les piétons étant rarement présumés responsables des accidents dans lesquels ils sont impliqués, il n'y a pas de donnée pertinente à ce sujet.

### Le cas particulier des voitures

Sur les 30 accidents impliquant une voiturette ou un quadricycle à moteur, le conducteur de la voiturette est présumé responsable de l'accident 1 fois sur 3.

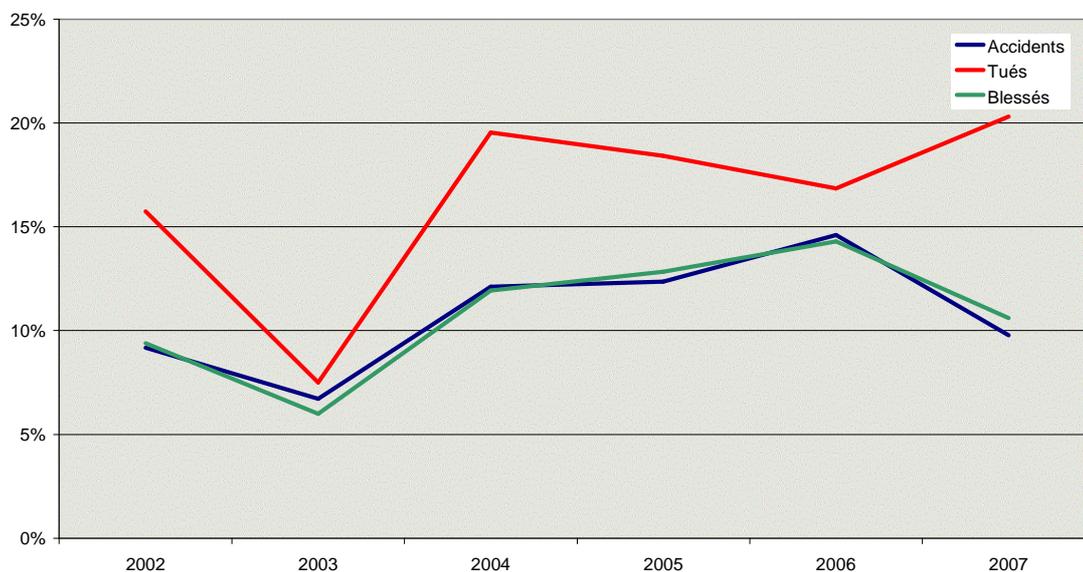


Dans les cas où le conducteur de la voiturette est jeune, ce sont parfois des accidents de quad (qui sont codifiés de manière identique) ou des accidents impliquant de l'alcool. Il est possible aussi qu'il y ait eu suspension ou annulation du permis B du conducteur de la voiturette, mais comme les mentions liées au permis ne sont pas renseignées, cela reste une hypothèse.

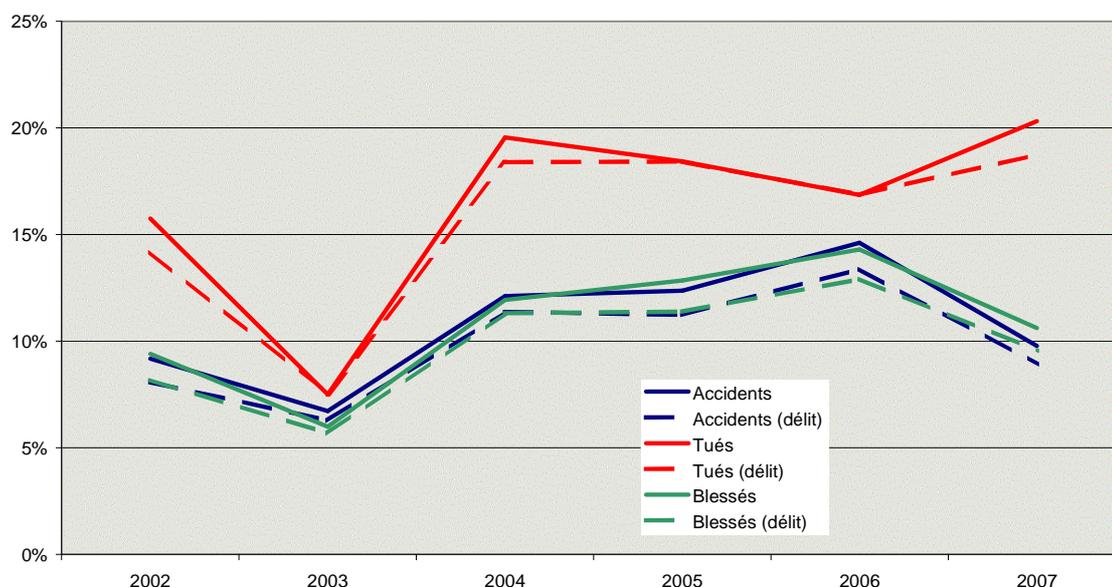
## Enjeu n°3 : l'alcool

### L'évolution entre 2002 et 2007 de l'accidentologie liée à l'alcool dans l'Oise

On observe ici les accidents où au moins un conducteur était sous l'empire d'un état alcoolique (infraction et délit confondus).

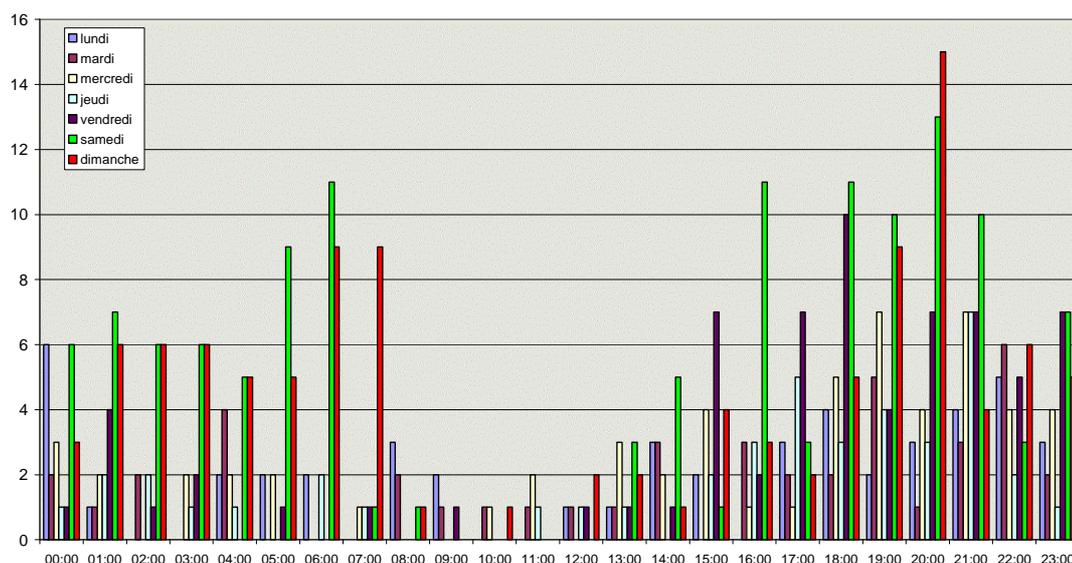


La part des tués liés à l'alcool ne cesse d'augmenter, atteignant 20% en 2007. Dans le même temps, la part des accidents et blessés liés à l'alcool tend à diminuer depuis 2006, mais reste tout de même supérieure à 10%.



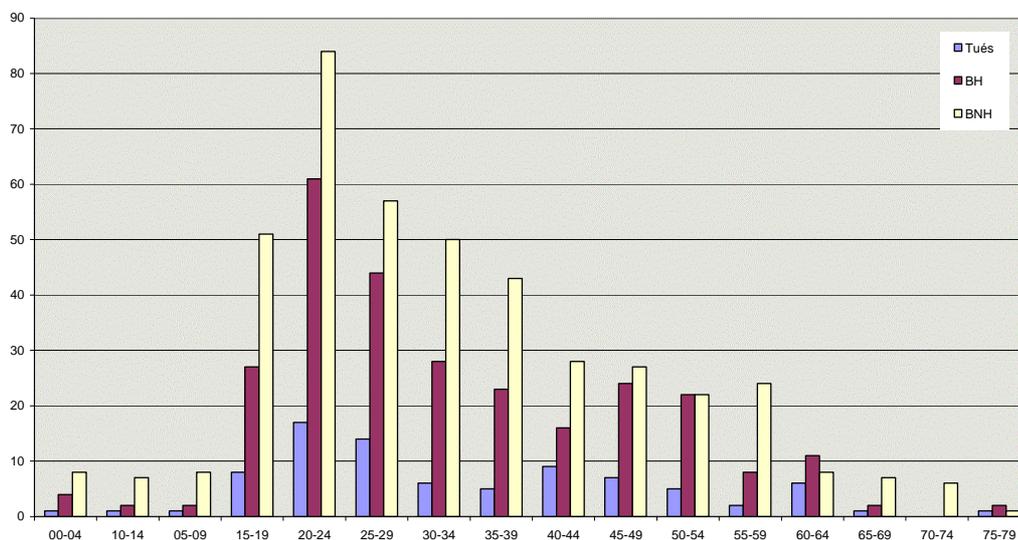
Le graphique ci-dessus montre que dans un accident où un conducteur au moins est alcoolisé, son taux d'alcool est la plupart du temps supérieur à 0,8 g/l de sang, donc en délit. En 2005 et 2006, dans tous les accidents mortels liés à l'alcool, le taux d'alcool constaté sur au moins un des conducteurs était délictuel.

## Accidents par jour et par heure



Ce graphique présente le nombre d'accidents liés à l'alcool par jour et tranche horaire. Il démontre la forte concentration d'accidents les samedi et dimanche (représentés en vert et rouge), notamment dans la tranche 19h00-7h00. Cette tendance se retrouve dans la répartition des tués. La moitié des tués dans un accident lié à l'alcool le sont un samedi ou un dimanche. Et près de 78% des personnes tuées dans ce même type d'accident le sont entre 19h00 et 7h00.

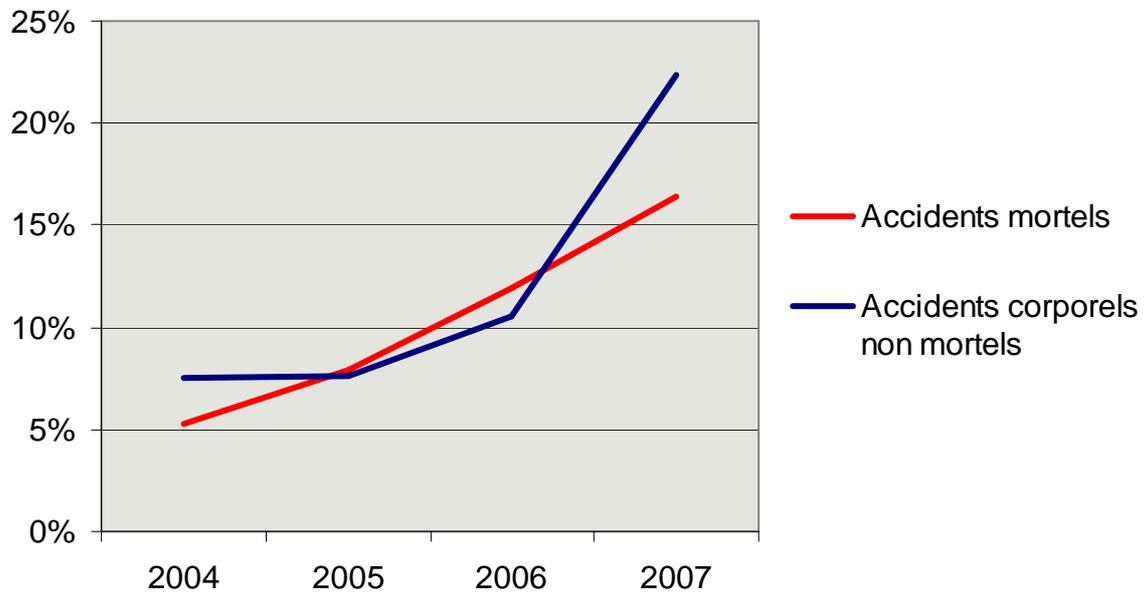
## Les victimes par âge



Les premières victimes des accidents liés à l'alcool sont les jeunes entre 15 et 29 ans, tant pour les tués que les blessés hospitalisés et non hospitalisés.

## Les stupéfiants

Le graphique suivant montre le taux de dépistages positifs lors d'accidents de la route mortels ou non mortels en zone Gendarmerie Nationale. Ce taux est en forte augmentation, alors que les contrôles deviennent systématiques. En effet, les contrôles ne se font plus seulement sur une suspicion d'usage de stupéfiants, mais de façon quasi systématique.

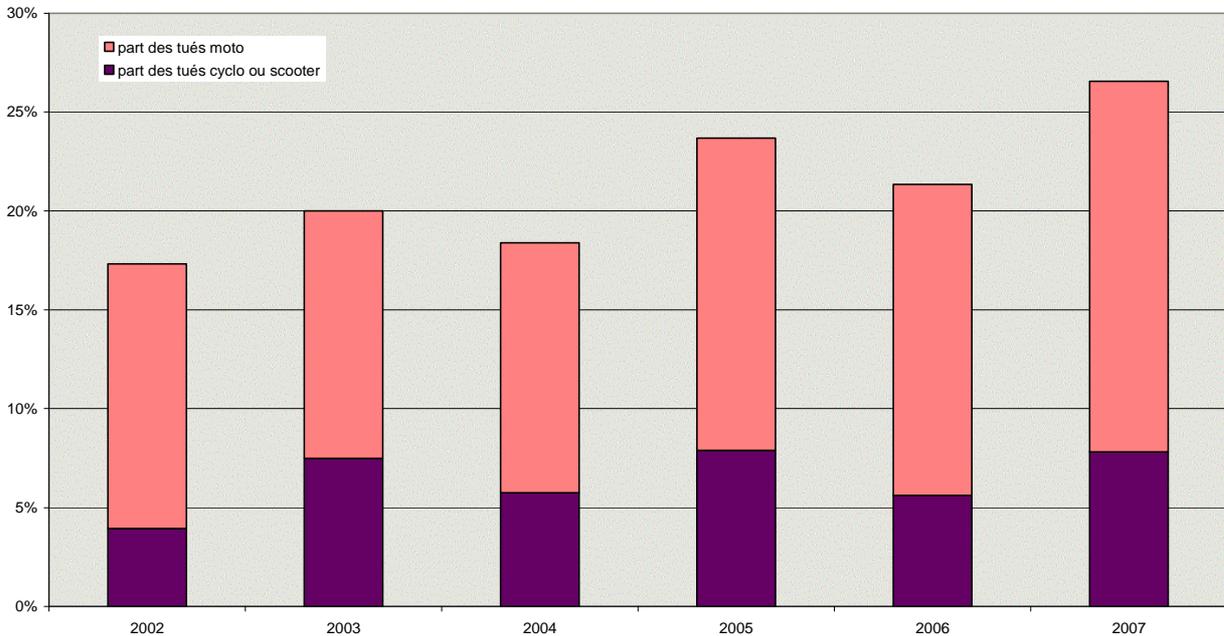
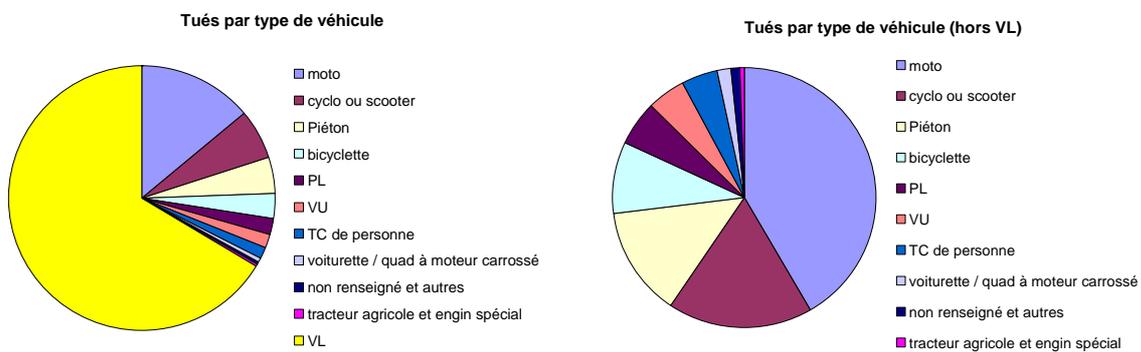


## Enjeu n°4: les deux-roues

### L'évolution de l'accidentologie des deux-roues motorisés 2002 - 2007 dans l'Oise

Comme vu dans la fiche de l'accidentologie globale, les deux-roues motorisés se distinguent fortement dans les victimes de la route par rapport à leur existence effective dans le trafic. En effet, les deux-roues motorisés représentent 20% des tués sur la route, alors qu'on considère qu'ils ne représentent en moyenne nationale 1,5% des déplacements.

Ce taux doit certainement être supérieur dans notre département, de par sa proximité avec la région parisienne. Beaucoup de gens choisissent le deux-roues motorisé pour se rendre sur leur lieu de travail, ce qui leur permet de perdre moins de temps dans les embouteillages.



La part des tués en deux-roues motorisés depuis 2002 est en augmentation. Elle atteint même 27% des tués en 2007, dont une grande part de motocyclistes.

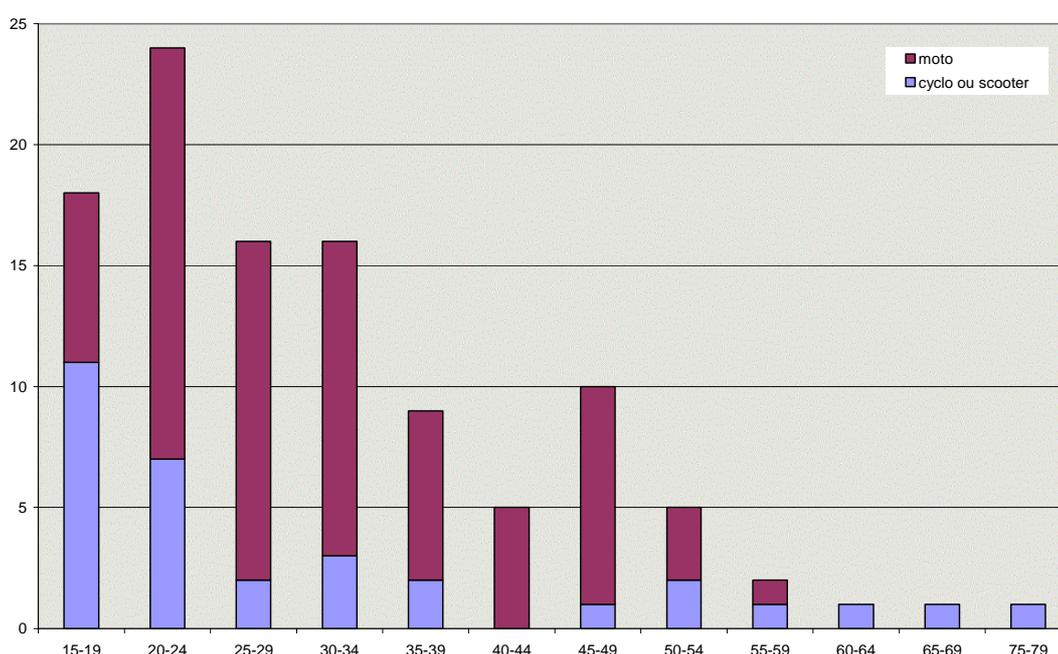
## Les caractéristiques des accidents impliquant un deux-roues

### Qui sont les victimes ?

On recense 111 tués dans un accident impliquant un deux-roues motorisé entre 2002 et 2007. Or 108 d'entre eux sont les usagers de deux-roues motorisés eux-mêmes, répartis entre 32 tués pour les cyclomoteurs ou scooters et 76 tués pour les motocyclettes. Les 3 usagers restants étant des usagers de véhicule léger.

De la même manière, 91% des blessés dans un accident impliquant un deux-roues motorisé sont les usagers de deux-roues motorisés eux-mêmes.

### L'âge des victimes



Cette répartition des tués en deux-roues motorisés par âge démontre que les 15-29 ans sont fortement concernés par ce type d'accident. On remarque également que les accidents de cyclomoteur se raréfient en avançant dans l'âge.

De même la tranche d'âge 40-55 ans est fortement touchée, mais pour cette population, les cyclomoteurs sont peu représentés. La tranche intermédiaire n'est pas à négliger non plus.

En revanche, les accidents impliquant des personnes au-delà de 60 ans concernent systématiquement un usager de cyclomoteur.

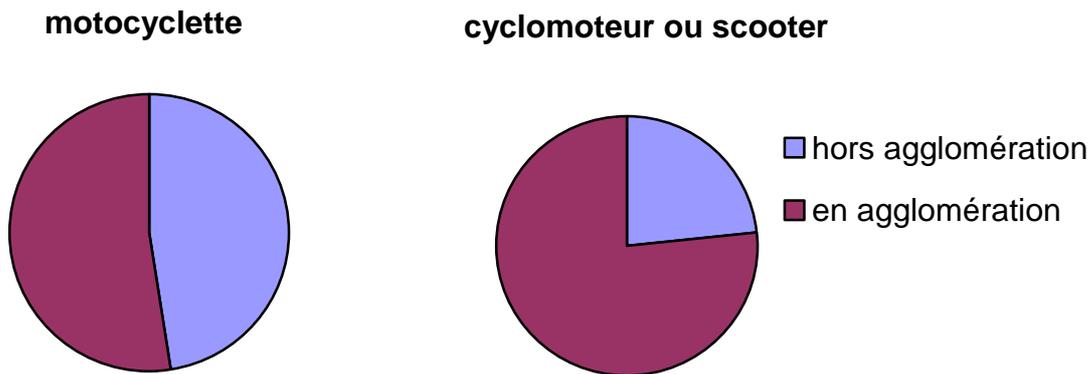
### Le lien avec l'alcool

Si on s'intéresse à la présence d'alcool dans les accidents impliquant un deux-roues motorisé, on constate que le conducteur est positif dans 10% des cas, aussi bien pour les cyclomotoristes que pour les motocyclistes, ce qui est un peu inférieur au taux de conducteurs alcoolisés dans l'ensemble des accidents (cf. fiche alcool)

### La responsabilité des deux roues

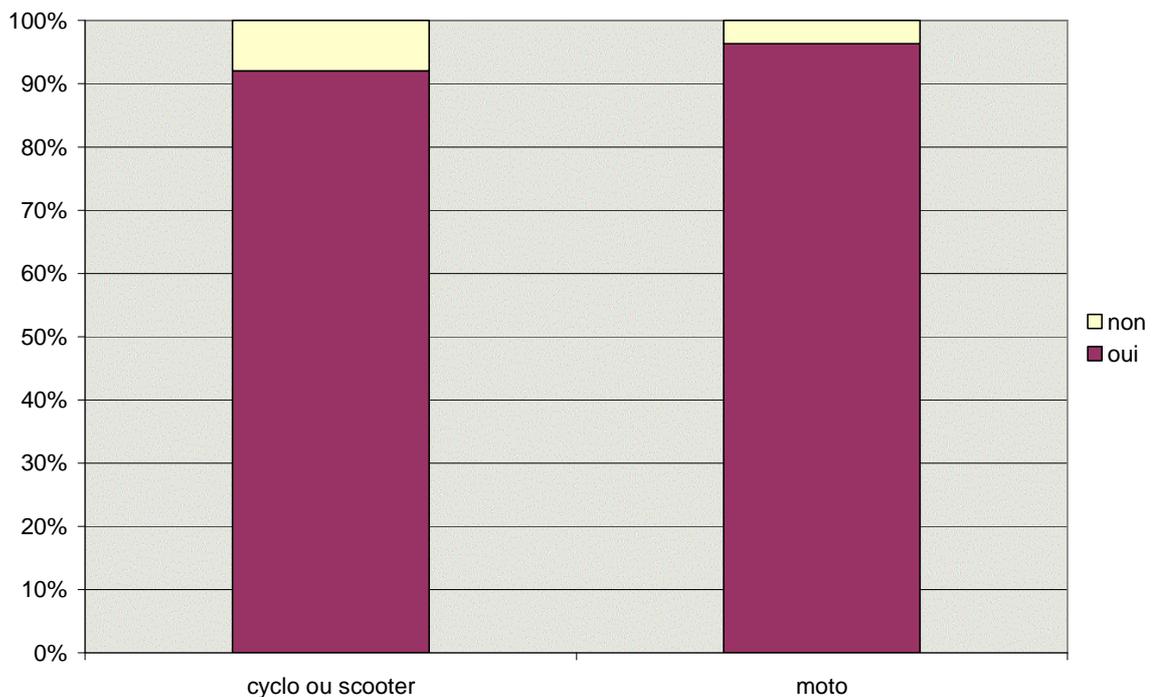
Sur 2002-2007, on dénombre 1229 accidents dans lesquels un motard ou un cyclomotoriste ont été victimes (blessées ou tuées). Dans 35% des cas, l'utilisateur de deux-roues motorisé est présumé responsable de l'accident. De même, dans 40% des accidents où un deux-roues motorisé a été tué, ce dernier était présumé responsable.

### Répartition agglomération / hors agglomération



Concernant les motocyclettes, la répartition des accidents est quasi identique en et hors agglomération. En revanche, pour les cyclomoteurs et les scooters, plus des  $\frac{3}{4}$  quarts des accidents se déroulent en agglomération.

### Utilisation des équipements de sécurité : le port du casque



91% des cyclomotoristes impliqués dans un accident portaient un casque, et 96% pour les motards.

## Enjeu n°5: les déplacements professionnels

Cette analyse porte sur les accidents de trajet professionnel : les accidents domicile-travail et les accidents de mission, sur la période 2002-2007. On étudie donc l'ensemble des accidents impliquant au moins un conducteur en déplacement professionnel. Les victimes de l'accident n'étant pas toujours cet usager particulier.

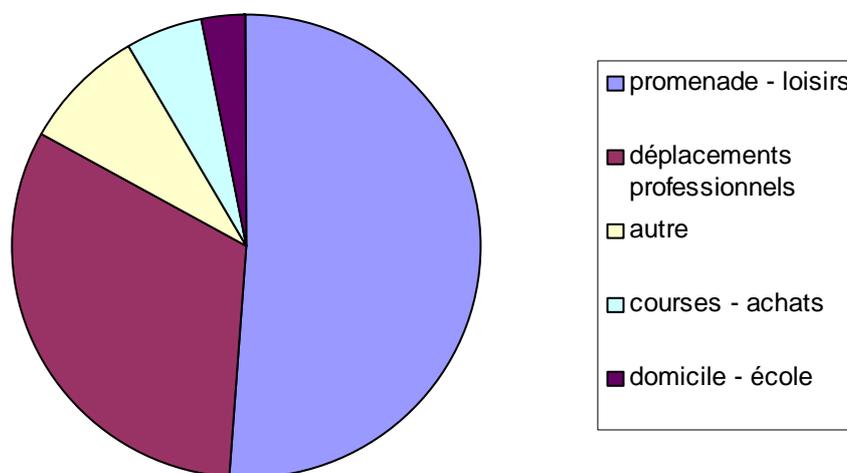
### Les trajets professionnels dans l'Oise

De par sa position limitrophe de l'Île-de-France et juste au nord de Roissy, l'Oise est devenue une plaque tournante routière où se croisent les nombreux poids lourds reliant Paris au nord de l'Europe et ceux transitant du Havre vers Reims.

En revanche, le réseau routier du département est bien en deçà des besoins liés à ce trafic poids lourd important, auquel il faut ajouter l'intensité des déplacements quotidiens domicile-travail qui représentent le double de la moyenne nationale selon l'INSEE. Cela se justifie par un habitat très dispersé et par le fait que 85 000 personnes, soit 24 % de la population active, se rendent chaque jour en Île-de-France pour y travailler ; les transports collectifs étant insuffisants, l'utilisation des véhicules individuels est forte.

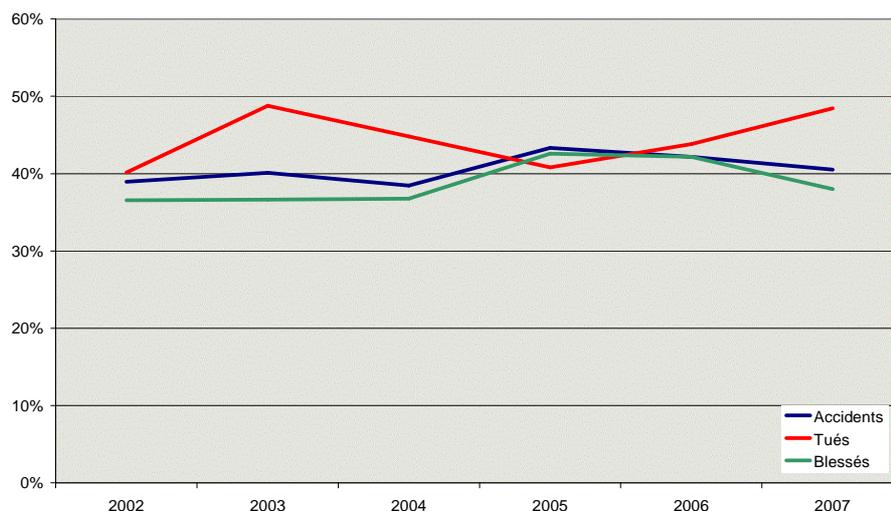
### L'accidentologie des trajets professionnels entre 2002 et 2007

*La représentation des trajets professionnels*



La représentation précédente montre la répartition par trajet des usagers impliqués dans un accident. On retrouve, quand la donnée est renseignée, un usager en trajet professionnel dans plus d'un tiers des accidents. Ce type de trajet est donc fortement représenté, en 2e position après le trajet promenade-loisirs.

### L'évolution au cours des 5 dernières années



Quand on s'intéresse aux trajets professionnels parmi l'ensemble de l'accidentologie, on note que les indicateurs accidents et blessés sont aux alentours de 40%, voire 45% pour les tués. Entre 2002 et 2007, 230 personnes sont décédées dans un accident où au moins un conducteur était en déplacement professionnel, ce qui représente 44% des tués sur la période étudiée.

### La responsabilité

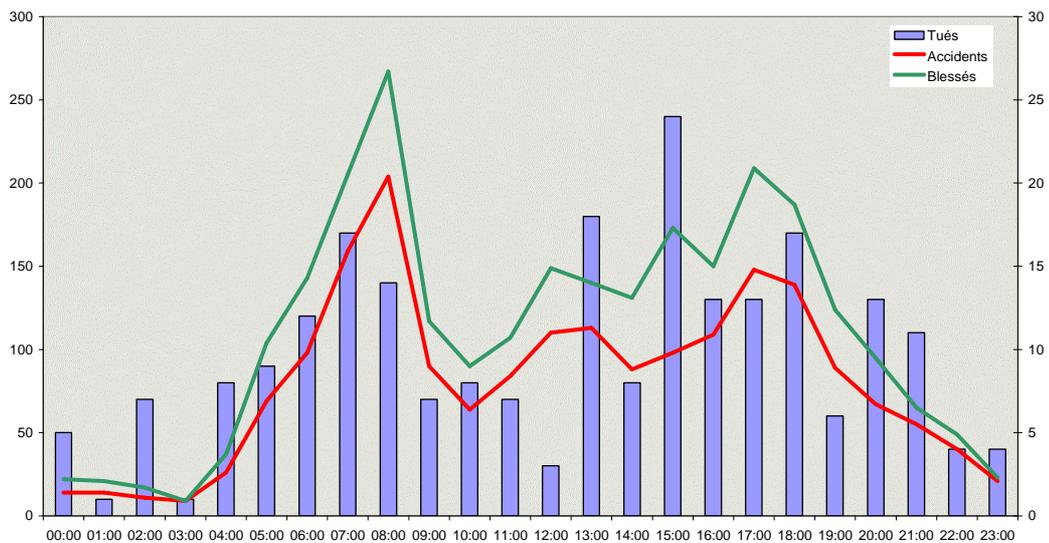
Sur 275 accidents impliquant un utilitaire sur 2002-2007, 94 accidents sont imputables aux conducteurs de ces véhicules (34%). De même, dans 97 des 394 accidents impliquant un poids lourd, celui-ci est présumé responsable (25%).

### Le secteur CRAM (régime général)

L'étude des accidents de la route pour les travailleurs rattachés à ce régime souligne que les métiers les plus touchés sont ceux liés aux services, commerces et industries de l'alimentation. On observe également une implication importante dans le domaine du travail temporaire. Par ailleurs, il est à noter que si la gravité des accidents tend à baisser, le nombre d'accidents, quant à lui, ne cesse d'augmenter depuis 2005.

| Année | Nombre d'assurés | Accidents | Accidents graves | Accidents mortels |
|-------|------------------|-----------|------------------|-------------------|
| 2005  | 200243           | 628       | 67               | 8                 |
| 2006  | 198451           | 636       | 77               | 10                |
| 2007  | 205960           | 638       | 50               | 3                 |

### Les horaires des accidents de trajets professionnels (tous réseaux)



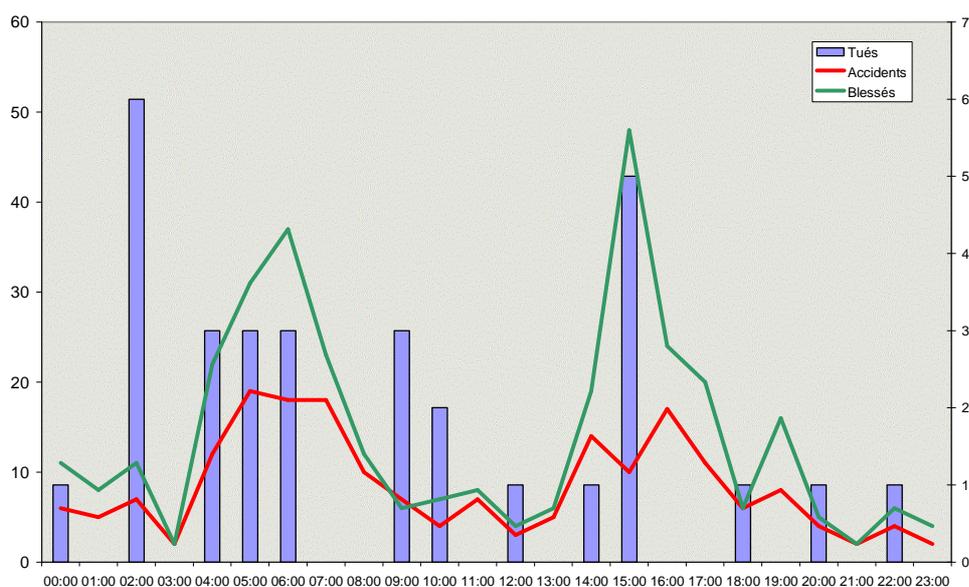
De façon évidente, on retrouve davantage d'accidents liés aux trajets professionnels pendant la journée, et plus spécifiquement aux heures de pointe du matin et du soir. On note malgré tout un pic de tués aux environs de 15 heures que nous allons expliciter dans le paragraphe suivant.

Quant aux jours concernés par ces accidents, il s'agit, comme on pouvait s'en douter, principalement des jours ouvrables.

### Un cas particulier : l'autoroute

Sur les 230 personnes dans un accident impliquant un conducteur en déplacement professionnel, 31 personnes l'ont été sur autoroute, dont 29 sur la seule autoroute A1.

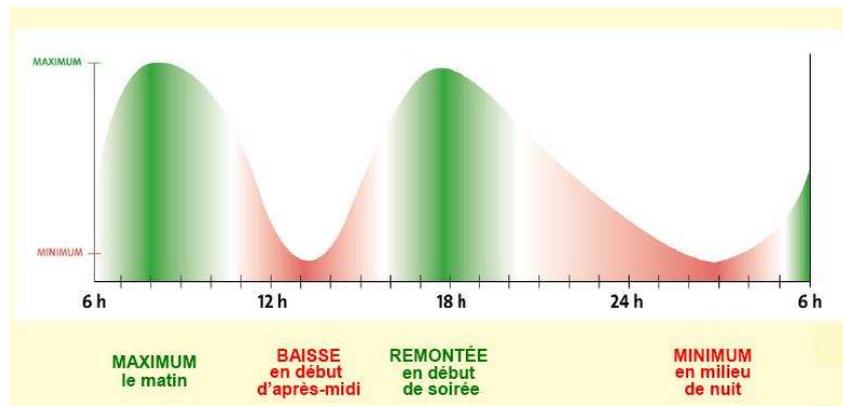
### La répartition horaire des accidents sur autoroute



On note que le maximum d'accidents se déroule de 4h00 à 8h00, ainsi qu'entre 14h00 et 17h00.

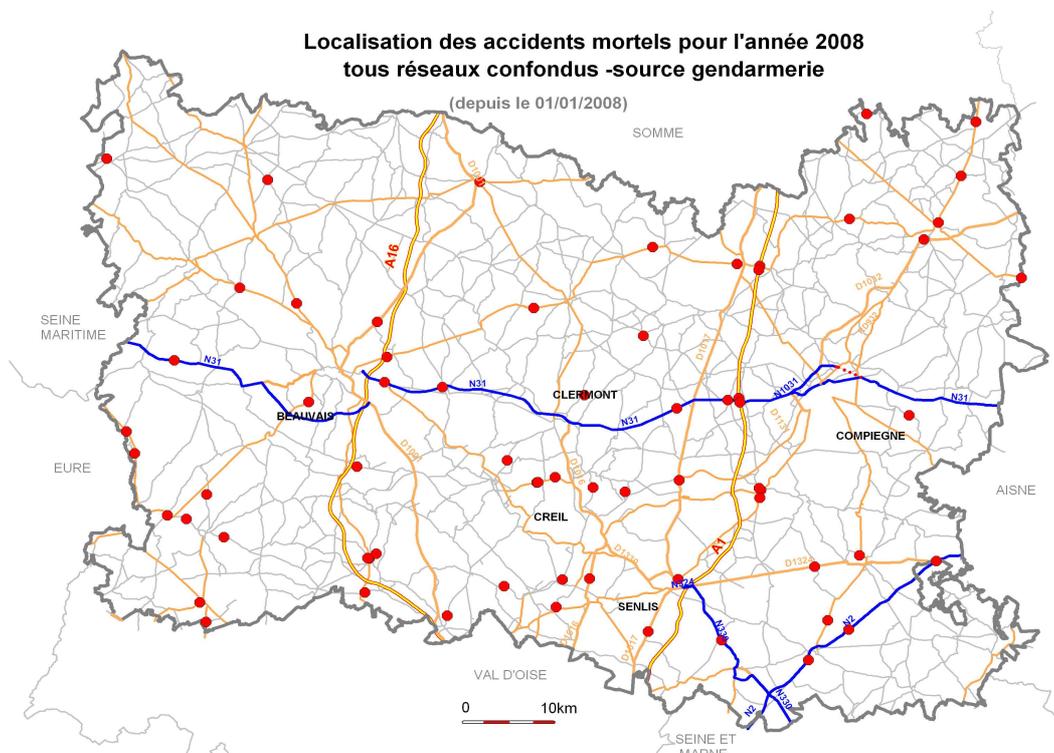
Cependant, les pics relatifs aux tués sont visibles entre 2h00 et 7h00 et 14h00 et 16h00, tranches horaires assimilables aux heures d'hypovigilance explicitées par le graphique suivant (2/3 des tués répartis sur ces deux périodes).

Pour mémoire, l'enquête réalisée suite à l'accident entre un poids lourd et un car polonais sur l'A1 en septembre 2006 (vers 15h) a fait ressortir comme cause la plus probable l'endormissement du chauffeur de bus (4 tués)

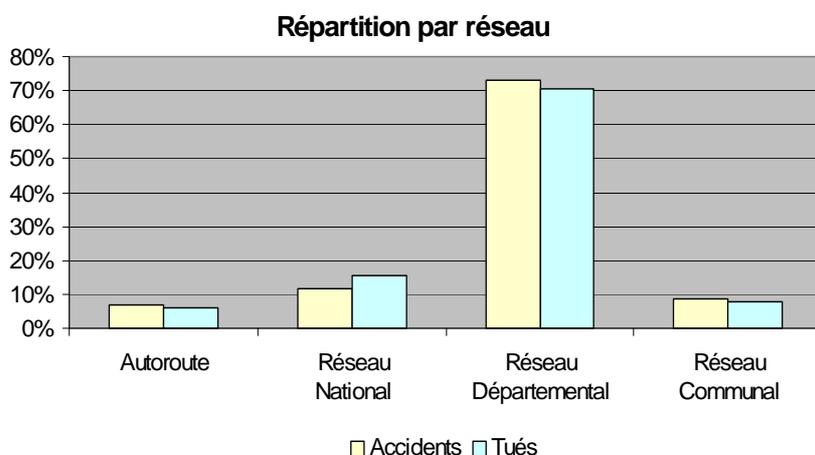


## Annexe 2 : Les caractéristiques de l'accidentologie 2008

Les accidents mortels :



Plus précisément, les accidents mortels se répartissent pour 11% sur le réseau autoroutier, pour 12% sur le réseau national, pour 66% sur le réseau départemental, et pour 11% sur le réseau communal. Compte tenu de la répartition démographique du département, la majeure partie de ces accidents se produit en zone de gendarmerie (3 en zone police, 71 en zone gendarmerie).



Le réseau routier de l'Oise est composé de :

- 129 km d'autoroutes,
- 165 km de routes nationales,
- 4 060 km de routes départementales
- 7 400 km de voies communales.

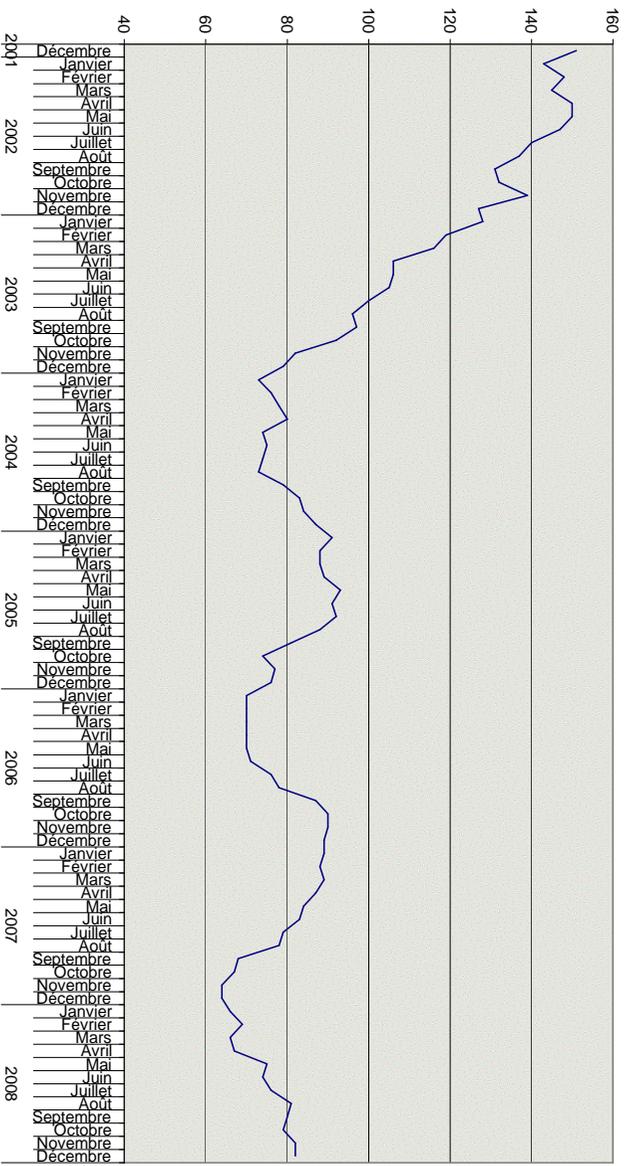
Les causes des accidents mortels sont majoritairement liées à des fautes de comportement (40%) et à la vitesse (32%). Les déplacements professionnels occasionnent en moyenne 40% des tués sur les routes de l'Oise

### Evolution de l'accidentologie de l'Oise sur 12 mois glissants

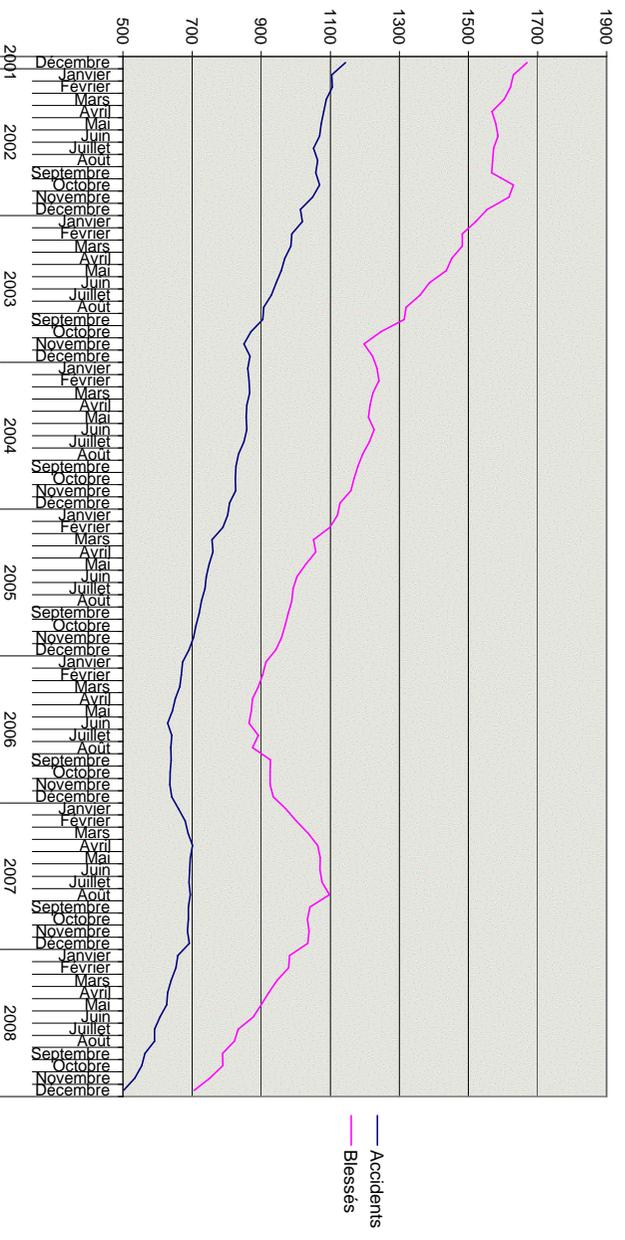
Sur les deux graphiques ci-dessous, on constate que le nombre d'accidents et de blessés sur une année glissante n'a cessé de s'améliorer depuis le début du second semestre 2007.

Quant au nombre de tués sur une année, après la forte baisse constatée de mars à décembre 2007, l'année 2008 a été marquée par une recrudescence de tués. Ce phénomène avait déjà été constaté en 2004 et 2006 sans toutefois atteindre les chiffres de ces mêmes années.

### Evolution du nombre de tués sur 12 mois glissants



### Evolution du nombre d'accidents et de blessés sur 12 mois glissants



### **Annexe 3 : Composition du Comité de pilotage**

---

Le comité de pilotage était composé de :

- Monsieur le Directeur de Cabinet, Chef de projet Sécurité Routière
- Monsieur le Commandant de l'Escadron Départemental de Sécurité Routière de l'Oise
- Monsieur le Directeur Départemental de Sécurité Publique de l'Oise
- Monsieur le Procureur, près le Tribunal de Grande Instance de Beauvais,
- Madame le Procureur, près le Tribunal de Grande Instance de Senlis
- Monsieur le Procureur, près le Tribunal de Grande Instance de Compiègne
- Monsieur le Président du Conseil Général de l'Oise
- Monsieur le Président de l'Union des maires de l'Oise
- Madame le Maire de Beauvais
- Monsieur le Sénateur-Maire de Compiègne
- Monsieur le Maire de Creil
- Monsieur l'Inspecteur d'Académie
- Monsieur le Sous Préfet de Clermont
- Monsieur le Sous Préfet de Compiègne
- Monsieur le Sous Préfet de Senlis
- Monsieur le Directeur de la MSA
- Monsieur le représentant de la MACIF Prévention Val de Seine Picardie
- Monsieur l'Ingénieur Conseil de la CRAM
- Monsieur le représentant du Pôle d'Animation Sécurité Routière Nord Picardie
- Monsieur le responsable du STRS, Coordinateur Sécurité Routière, DDE
- Observatoire départemental de la Sécurité Routière, DDE

## Annexe 4 : Glossaire

---

**AGIR** pour la Sécurité Routière : ce programme permet de rassembler tous ceux qui souhaitent s'impliquer dans des actions contre la violence routière, il regroupe les intervenants départementaux de Sécurité Routière (IDSR).

**CSA** : Contrôle-Sanction Automatisé. Le système mis en place repose sur une automatisation de la chaîne de contrôle-sanction, qui se décompose en 2 niveaux :

- sur le site, les équipements de terrain pour la mesure de vitesse (cinémomètre de type Mesta), la prise de vue (appareil photo numérique) et l'enregistrement des infractions.
- au niveau national, le Centre Automatisé de Constatation des Infractions Routières (CACIR) situé à Rennes centralise les données d'infraction et assure la suite de la procédure (envoi des amendes), grâce au lien avec le fichier national des immatriculations.

**IDSR** : Intervenants départementaux de Sécurité Routière. Ils sont nommés par arrêté préfectoral, formés par des chargés de missions sécurité routière du pôle d'animation. Ils peuvent être spécialisés pour une cible donnée: jeunes, milieu professionnel, etc., en fonction de leurs connaissances propres ou des formations qui leur sont proposées. Ils ont pour mission d'animer et de développer des actions proposées dans le cadre du PDASR, de diffuser des informations sur la politique locale de sécurité routière, ses ressources, ses acteurs, et d'assurer l'animation des opérations locales de sensibilisation et d'éducation routière.

**LABEL VIE** : Le programme LABEL VIE offre aux jeunes l'opportunité de s'impliquer dans une action locale citoyenne de lutte contre l'insécurité routière. Ces derniers peuvent proposer des projets d'animation ou d'action de sensibilisation, en lien avec une association, qui seront déployés avec l'assistance du réseau de la Sécurité Routière et subventionnés jusqu'à 800 €.

**PDASR** : Plan départemental des actions de sécurité routière. Il est élaboré chaque année sous l'autorité du Préfet et permet d'afficher l'ensemble des actions menées dans le département. C'est un outil de concertation et de coordination des projets des différents acteurs. Des crédits sont mis à disposition des Préfets pour le financement des actions qu'ils proposent et pour soutenir celles des partenaires, notamment des associations. D'autres partenaires comme les collectivités territoriales ou des acteurs locaux participent au financement du PDASR.