

département de la Somme

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

**DOCUMENT GENERAL  
D'ORIENTATIONS  
2008-2012**





MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

*Direction Départementale de l'Équipement de la Somme*  
*Service Prévention des Risques et Sécurité*  
*Mission Sécurité Routière*

# DEPARTEMENT DE LA SOMME

## DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS

2008-2012





## Document général d'orientations 2008-2012

### Préambule

La baisse du nombre de personnes tuées sur nos routes depuis sept ans est significative. En 2008, 28 vies ont été sauvées. Il nous faut améliorer encore les résultats en se fixant pour objectif d'avoir à déplorer moins de trente morts sur nos routes par an, en 2012.

Dans cette lutte contre l'insécurité routière, la conjonction des efforts s'impose. La mise en œuvre de cette politique publique repose sur l'implication de chacun dans son propre champ de compétence, et l'implication de tous dans la coordination des actions.

Le document général d'orientations (DGO) 2008-2012, constitue le cadre d'une démarche partenariale où l'État et ses partenaires, au premier rang desquels figurent le conseil général et les communes, définissent les axes prioritaires de la politique de sécurité routière ainsi que l'orientation des actions à mener pour les prochaines années. La réalisation de cette politique se concrétise dans le plan départemental annuel d'actions de sécurité routière (PDASR).

Conscients de l'enjeu que recouvre la sécurité routière pour la population du département, les signataires additionneront leurs efforts respectifs sur quatre priorités :

- l'accidentologie des jeunes,
- l'accidentologie des deux-roues motorisés,
- l'accidentologie liée aux grandes infractions routières (alcool, vitesse, priorités...),
- et l'accidentologie des véhicules légers.

Par cette déclaration, ils expriment leur ferme détermination commune à faire reculer l'insécurité routière dans la Somme.

Le préfet de la région Picardie,  
préfet de la Somme

Michel DELPUECH

Le président du Conseil général de  
la Somme

Christian MANABLE

Le président de l'association des  
maires de la Somme

Pierre MARTIN

<b>1. PRESENTATION DE LA DEMARCHE.....</b>	<b>5</b>
1.1. L'adoption des enjeux.....	5
1.2. La mobilisation des partenaires .....	5
1.2.1. les collectivités territoriales.....	5
1.2.2. Les partenaires institutionnels et associatifs .....	5
1.3. La validation des enjeux .....	6
1.4. Le pilotage du DGO .....	6
1.5. La déclinaison du DGO en PDASR.....	6
<b>2. DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION .....</b>	<b>8</b>
2.1. Méthodologie.....	8
2.2. Les caractéristiques générales .....	8
2.2.1. Classement du département de la Somme dans la région Picardie.....	8
2.2.2. Répartition des accidents corporels en Picardie.....	8
2.2.3. Répartition des blessés.....	9
2.2.4. Répartition des tués .....	9
2.3. Evolution de l'accidentologie de la Somme par rapport à la France métropole.....	9
2.3.1. Une diminution des accidents.....	9
2.3.2. Une diminution des Blessés Hospitalisés (BH).....	10
2.3.3. Une augmentation des tués.....	10
<b>3. LES ENJEUX DU DEPARTEMENT DE LA SOMME .....</b>	<b>11</b>
3.1. La démographie de la Somme .....	11
3.2. Evolution des tués par tranche d'âge.....	11
3.3. Evolution des Blessés Hospitalisés (BH) par tranche d'âge.....	12
3.4. Part des tués par rapport à la part de population.....	12
3.5. Part des Blessés Hospitalisés par rapport à la part de population.....	12
3.6. Les catégories d'usagers .....	13
3.6.1. Les deux roues motorisées : Enjeu national.....	13
3.6.2. Les Véhicules Légers (VL).....	15
Part des tués en VL dans le département.....	15
3.7. Répartition semaine / week-end des accidents et des tués .....	16
3.8. Répartition journalière des accidents mortels VL.....	16
3.9. La vitesse et les accidents .....	18
3.9.1. Analyse nationale.....	18
3.9.2. Analyse régionale sur le réseau autoroutier non concédé et les routes nationales de Picardie.....	18
3.9.3. Localisation des dépassements de vitesses autorisées sur le réseau national de la Somme, années 2002 à 2006 .....	19
3.10. L'alcool.....	20
<b>4. ANALYSE PAR RESEAU.....</b>	<b>21</b>
4.1. Répartition par type de réseaux 2003-2007.....	21
4.2. Les accidents sur autoroutes.....	22
4.3. Les accidents sur routes départementales (RD).....	22
4.3.1. La domanialité du réseau départemental.....	22
4.3.2. Analyse de l'accidentologie sur la période 2003/2007 .....	22
4.4. Les accidents sur voies communales.....	23
4.5. Les accidents par zone.....	24
4.5.1. La zone gendarmerie.....	24
4.5.2. La zone police.....	24
4.5.3. Evolution des accidents par zone.....	25
4.5.4. Propositions d'actions.....	26
<b>5. LES ENJEUX POUR LES COLLECTIVITES TERRITORIALES.....</b>	<b>27</b>
5.1. Conseil général de la Somme - DGO 2008-2012.....	27
5.2. Amiens Métropole - DGO 2008-2012.....	27
5.3. Autres agglomérations - DGO 2008-2012.....	27
<b>6. SYNTHÈSE.....</b>	<b>28</b>
<b>7. LES ORIENTATIONS D'ACTIONS.....</b>	<b>29</b>

---

## 1. PRESENTATION DE LA DEMARCHE

En décembre 2007, le Président de la République lançait aux Français un défi ambitieux :

*« Si depuis cinq ans, on constate une diminution des personnes tuées sur les routes d'environ 40 %, il n'est pas possible de se résoudre à une fatalité de plus de 4 500 décès sur les routes de France ».*

Le Président de la République a fixé, en accord avec le premier ministre, le ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire en charge de la Sécurité Routière, Jean-Louis BORLOO, et l'ensemble des ministres concernés, l'objectif de « moins de 3 000 personnes tuées sur la route en 2012 ».

**Ce qui en l'état actuel de la population de la Somme fixe l'objectif à 28<sup>1</sup> tués en 2012 contre 73 en 2007.**

Le DGO<sup>2</sup> a été préparé en application de la circulaire du 30 janvier 2003, cosignée par les ministres de l'Intérieur et de l'Équipement.

Il sera le document de référence pour la politique locale de sécurité routière durant la période 2008-2012. Il permettra à l'État et aux collectivités locales territoriales impliquées dans la démarche, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou individuellement, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'État et les élus des collectivités territoriales, le DGO permet également de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, d'autres acteurs potentiels (associations, assurances, institutions concernées par la sécurité routière dans la Somme, etc. ).

Chaque année, le PDASR<sup>3</sup> est élaboré en cohérence avec les orientations du DGO. Une démarche d'évaluation permet de mesurer l'impact des actions conduites.

Il constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

**Pour le DGO 2008-2012, au vu des orientations générales fixées par le Président de la République et déclinées lors du CISR<sup>4</sup> du 13 février 2008, les enjeux nationaux sont :**

**l'alcool,  
la vitesse ,  
les jeunes,  
les deux roues motorisées.**

---

1 La population de la Somme correspond à 0,916 % (estimation INSEE 2006) de la population nationale (France métropole). La Somme devra, pour respecter l'objectif de 3000 tués en 2012 au niveau national, cumuler un nombre maxi de 28 tués soit :  $3000 \times 0,916 / 100 = 27,5$  tués soit 28 tués.

2 DGO : Document Général d'Orientation

3 PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière

4 CISR : Comité Interministériel de la Sécurité Routière.

---

## 1.1. L'adoption des enjeux

Le diagnostic sur l'accidentologie de la Somme a été réalisé par l'ODSR<sup>5</sup> de la Direction Départementale de l'Équipement de la Somme à partir des bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) renseignés par les forces de l'ordre, sur la période 2003-2007.

L'analyse de l'évolution de l'accidentologie sur cette période se caractérise par une **baisse (-15%)** du nombre d'accidents plus **faible** que celle enregistrée sur le territoire national (-17%) et une stagnation du nombre des tués.

**La sécurité routière reste donc une préoccupation importante dans le département de la Somme.**

## 1.2. La mobilisation des partenaires

### 1.2.1. les collectivités territoriales

Les collectivités territoriales touchées par les taux d'accidentologie les plus élevés ont été associées. Cette accidentologie élevée est liée à l'importance des réseaux qui traversent ces territoires, il s'agit en effet des communes et des agglomérations les plus peuplées de la Somme qui supportent un fort trafic. Ces collectivités sont les suivantes :

- x Le conseil général,
- x la ville d'Amiens,
- x la ville d'Abbeville,
- x la ville de Péronne.

### 1.2.2. Les partenaires institutionnels et associatifs

Les partenaires de la politique publique de la sécurité routière ont été associés à la réflexion. Ils ont été informés des enjeux départementaux et ont proposé des orientations d'actions. Ces dernières ont été prises en compte dans le DGO.

- **Les partenaires institutionnels**

- x le ministère de l'Éducation Nationale,
- x la Direction Régionale et Départementale de la Jeunesse et des Sports ( DRDJS ),
- x la Direction Départementale de Sécurité Publique ( DDSP ),
- x le groupement de gendarmerie de la Somme ( EDSR ),
- x la Direction Départementale du Travail, de l'Emploi et de la Formation professionnelle ( DDTEFP )  
Le conseil général de la Somme,
- x les communes d'Amiens, d'Abbeville et Péronne.

- **Les partenaires associatifs**

- x La Fédération Française des Motards en Colère ( FFMC ),
- x la Coordination Technique de Développement de Piste à Amiens ( CTDPA ),
- x le comité régional Nord Picardie du sport automobile,
- x l'Association Nationale pour la Promotion de l'Éducation Routière Nord-Pas- de- calais -Picardie( ANPER ),
- x le Lion's club,

5 ODSR : Observatoire Départemental de Sécurité Routière

- x la Croix Rouge Française,
- x l'Association d'Entraide aux Malades Traumatés Crâniens ( AEMTC ),
- x Alcool assistance,
- x prévention MAIF,
- x l'Association Départementale pour les Transports Educatifs de l' Enseignement Public ( ADATEEP 80 ),
- x les familles rurales de la Somme,
- x l'Association Régionale d'Aide aux Victimes et Accidentés de la Route ( ARAVAR ),
- x l'association des Paralysés de France ( APF ).

### 1.3.La validation des enjeux

Une réunion de présentation de la démarche s'est tenue le 7 novembre 2008. Les quatre enjeux du DGO 2008-2012 suivants ont été proposés et validés :

- **L'accidentologie des Véhicules Légers**
- **l'accidentologie mettant en cause la vitesse et aux autres infractions**
- **l'accidentologie des deux roues motorisées**
- **l'accidentologie des jeunes**

L'État fera bénéficier, prioritairement ces collectivités d'un soutien technique pour approfondir la connaissance de l'accidentologie locale. Dans le cadre du PDASR, l'État pourra financer la réalisation d'actions construites à partir des orientations retenues annuellement. Un effort de coordination sera entrepris pour fédérer des initiatives qui seront utilement conduites en commun sur des objectifs partagés.

### 1.4.Le pilotage du DGO

Le comité de pilotage pour le département de la Somme est représenté par :

Monsieur le préfet de la région Picardie, préfet de la Somme,  
Monsieur le procureur général près le tribunal de grande instance d'Amiens,  
Mesdames et messieurs les membres du pôle de compétence;

Des groupes de travail ont été constitués sur les enjeux du DGO. Ils ont été chargés à l'occasion de réunions périodiques de proposer et de suivre la réalisation des actions découlant des orientations retenues.

Les orientations du DGO seront adaptées pendant quatre ans selon les résultats des évaluations et l'évolution de l'accidentologie.

### 1.5.La déclinaison du DGO

Les actions programmées dans le PDASR<sup>6</sup> seront axées sur les enjeux choisis dans le plan annuel de la politique locale de sécurité routière. Ces choix seront établis en fonction de l'analyse la plus récente de l'accidentologie.

Les orientations du DGO seront adaptées pendant cinq ans selon les résultats des évaluations des actions locales et l'évolution de l'accidentologie. Ces orientations seront forcément influencées par la politique nationale dont on mesure désormais les résultats probants sur le comportement des usagers.

Par ailleurs, le PDCR<sup>6</sup> sera élaboré annuellement en tenant compte des orientations de la politique départementale définie par le DGO. Les contrôles routiers prioritaires seront déterminés en fonction de l'importance du caractère accidentogène des différentes zones d'intervention des forces de l'ordre.

Le DGO doit donc garder une grande souplesse d'adaptation en relation avec les partenaires qui l'ont élaboré, sur la base d'une analyse actualisée de l'accidentologie.

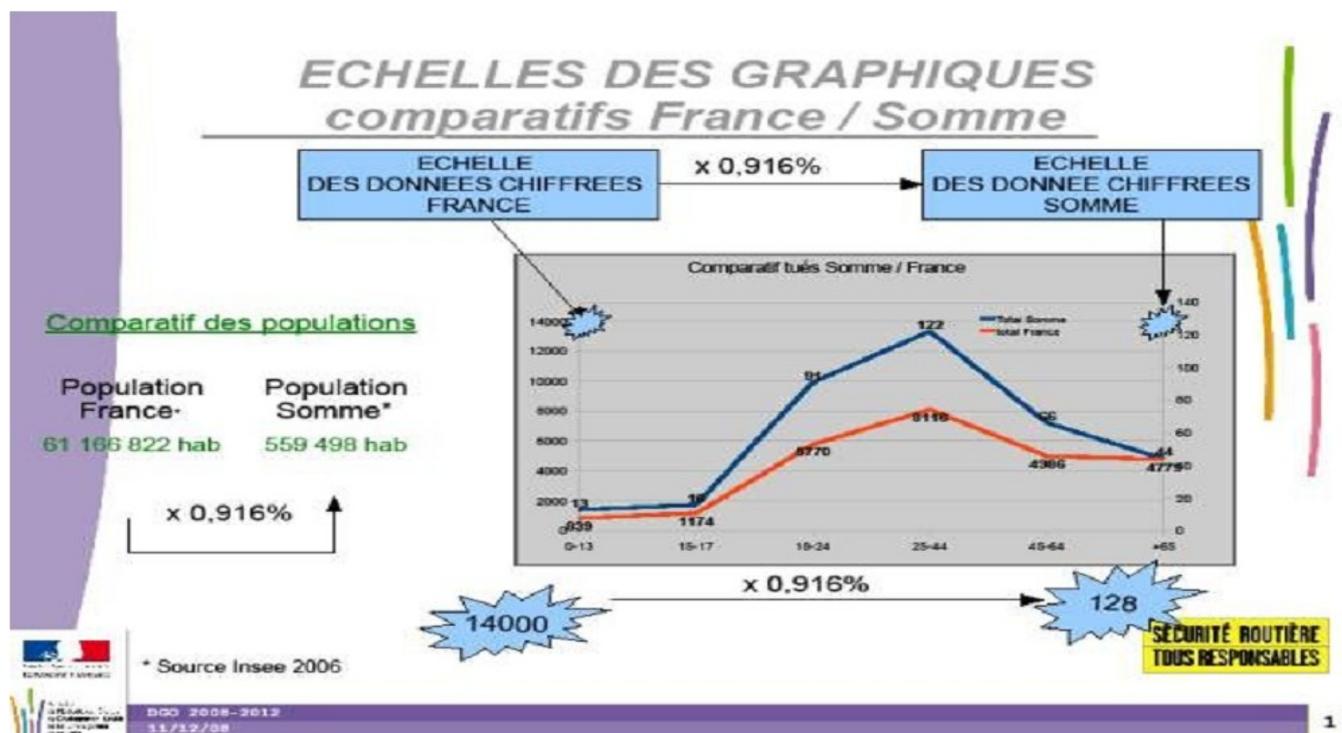
6 PDCR : Plan Départemental de Contrôles Routiers

---

## 2.DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

### 2.1.Méthodologie

Les valeurs du présent document sont extraites des données corrigées des bulletins d'analyse d'accidents sur la période 2003-2007. Les graphiques reprennent les données nationales et les données départementales. Afin de comparer l'évolution de l'accidentologie dans le département de la Somme par rapport au niveau national deux échelles apparaissent sur les graphiques. Pour obtenir une correspondance d'échelle les valeurs nationales (échelle de gauche) ont été multipliées par 0,00916, soit 0,916%. Cette valeur est la part de la population de la Somme (base 2006) par rapport à la population de la France métropolitaine (échelle de droite).



### 2.2.Les caractéristiques générales

#### 2.2.1.Classement du département de la Somme dans la région Picardie

La Somme est le 2<sup>ème</sup> département de la région Picardie par sa population. Le département de la Somme représente 31% du total des accidents en Picardie. Le nombre d'accidents corporels et le nombre de blessés sont en baisse constante entre 2002 et 2007 pour les trois départements. **Le même constat ne se vérifie pas pour le nombre de tués. La Somme présente un nombre quasi invariable de tués depuis 2002 (exception faite en 2005) alors que les deux autres départements affichent une baisse constante.**

#### 2.2.2.Répartition des accidents corporels en Picardie

Départements	Evolution du nombre d'accidents corporels						Total 2002 à 2007	Evolution 2002-2007	
	2002	2003	2004	2005	2006	2007			
Somme	1025	872	790	758	776	705	3903	-320	-31%
Oise	1012	868	805	691	650	692	3697	-320	-32%
Aisne	779	65	544	470	419	400	2474	-379	-49%

Malgré une baisse du nombre des accidents corporels, le département de la Somme présente le plus faible taux de baisse des trois départements de la Picardie.

### 2.2.3.Répartition des blessés

Départements	Evolution du nombre de blessés						Total 2002 à 2007	Evolution 2002-2007	
	2002	2003	2004	2005	2006	2007			
Oise	1512	1222	1125	942	936	1035	6772	-477	-32%
Aisne	1060	863	757	591	530	550	4351	-510	-48%
Somme	1393	1150	986	982	968	863	6342	-530	-38%

Avec une évolution à la baisse de -38% du nombre de blessés le département de la Somme se place au 3ème rang de la région.

### 2.2.4.Répartition des tués

Départements	Evolution du nombre de tués						Total 2002 à 2007	Evolution 2002-2007	
	2002	2003	2004	2005	2006	2007			
Oise	137	84	93	76	61	64	515	-73	-53%
Aisne	102	80	59	60	61	69	431	-33	-32%
Somme	76	75	70	58	77	73	429	-3	-4%

L'évolution du nombre de tués dans le département de la Somme ne suit pas la courbe descendante des deux autres départements de la Picardie. Cet arrêt dans l'évolution du nombre des tués entre 2002 et 2007, place la Somme au 3<sup>ème</sup> rang des départements de la Picardie.

**Au 30 septembre 2008, il y avait 3085 tués en France métropolitaine. La Somme en comptait 38.**

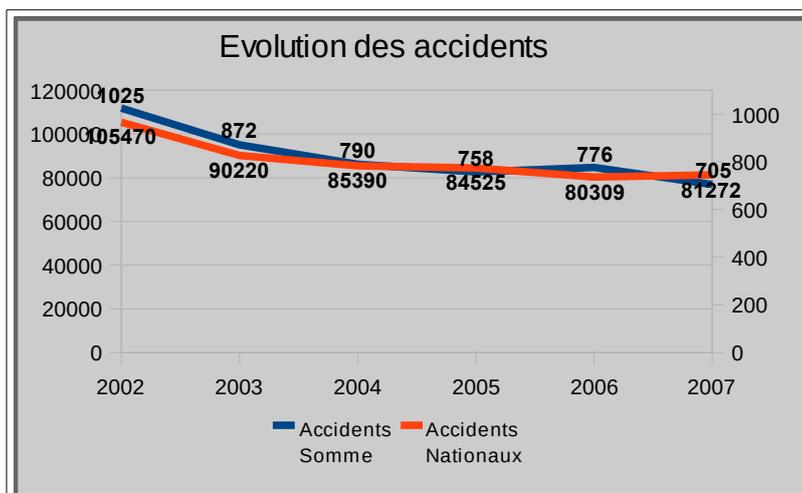
Le département est toujours au-dessus de la moyenne nationale avec un écart de + 10Tués<sup>7</sup>



## Comprendre la stagnation des tués dans la Somme au regard des enjeux nationaux

### 2.3.Evolution de l'accidentologie de la Somme par rapport à la France métropole

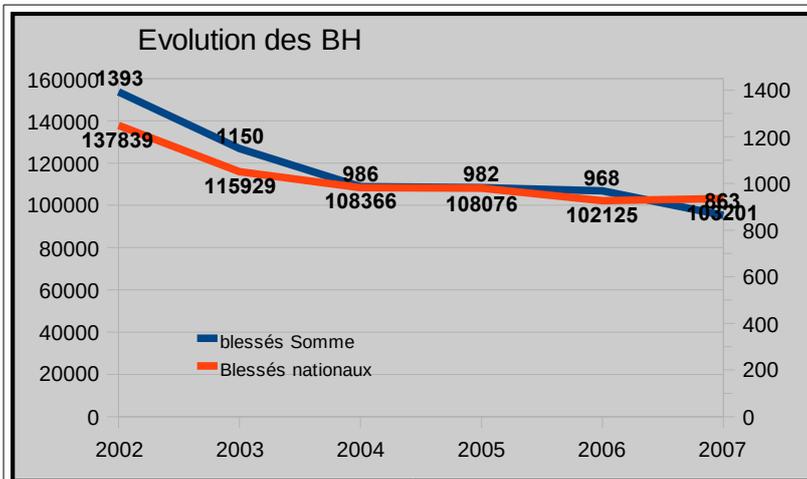
#### 2.3.1.Une diminution des accidents



On constate une baisse régulière des accidents depuis 2002. Cette courbe descendante s'inscrit dans la courbe nationale tout en présentant un indice légèrement supérieur à la moyenne nationale jusqu'en 2006.

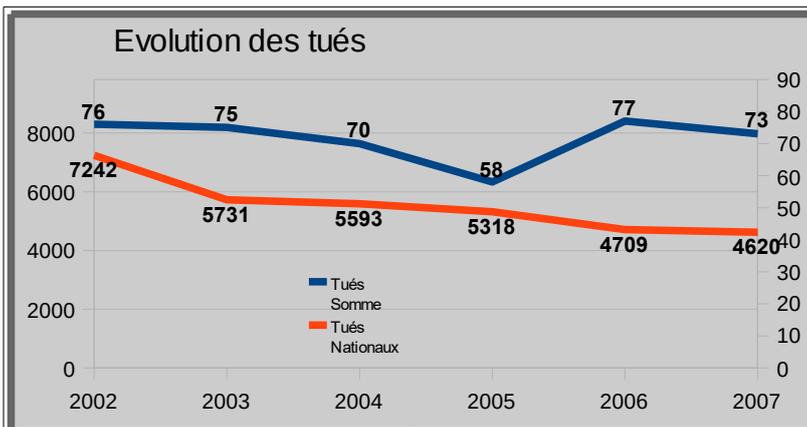
<sup>7</sup> Voir calcul point 1 de la page 2

### 2.3.2. Une diminution des Blessés Hospitalisés (BH)



On constate une baisse régulière des BH depuis 2002. Cette courbe descendante s'inscrit dans la courbe nationale mais reste à un niveau supérieur au niveau national jusqu'en 2006.

### 2.3.3. Une augmentation des tués



**En 2007, un écart de 31 tués<sup>8</sup> par rapport à la situation nationale.**

La baisse des accidents est régulière jusqu'en 2005 et après une mauvaise année 2006, on observe une nouvelle chute du nombre des accidents.

Le constat fait apparaître une courbe sur l'ensemble de la période 2002-2007 nettement supérieure à la moyenne nationale.

La lutte contre les accidents mortels constitue l'enjeu essentiel pour le département de la Somme.



**Cible nationale 3000 tués en 2012**  
**Cible départementale : 28 tués en 2012 soit – 45 tués**

8 Voir calcul point 1 page 2

### 3.LES ENJEUX DU DEPARTEMENT DE LA SOMME

#### 3.1.La démographie de la Somme<sup>9</sup>

La représentativité des tranches d'âge dans le département de la Somme se confond avec le niveau national.

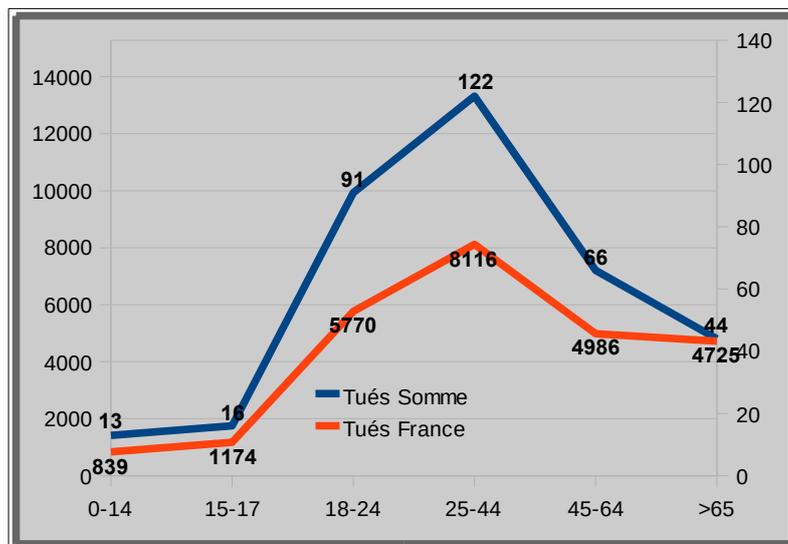
Tranche d'âge	Part par tranche d'âge /population totale de la Somme	Part par tranche d'âge/population totale française
0-14 ans	18,59 %	18,39 %
15-19 ans	7,00 %	6,42 %
20-24 ans	6,62 %	6,42 %
25-44 ans	27,57 %	27,40 %
45-64 ans	24,93 %	24,93%
> 65 ans	15,82 %	16,44%



La population de la Somme par catégorie d'âge s'inscrit dans la moyenne nationale.

On ne constate ni particularité locale ni écart de population.

#### 3.2.Evolution des tués par tranche d'âge



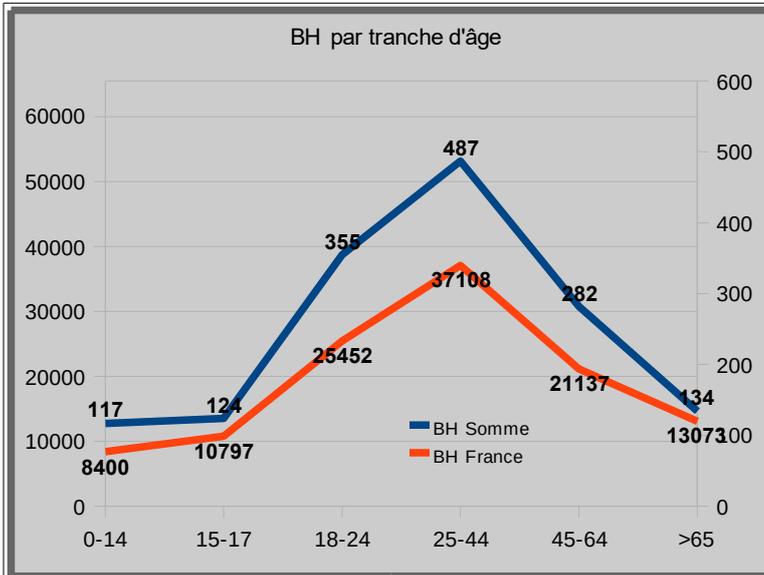
Comparé à la population nationale, le nombre de tués pour la Somme devrait être :

- Tranche 0-14 et 15-17 ans : 8 et 11 tués  
Le niveau de la Somme est de **+ 1 tué par an** par rapport au niveau national.
- Tranche 18-24 ans : 53 tués  
Le niveau de la Somme est de **+ 8 tués par an** par rapport au niveau national.
- Tranche 25-44 ans : 74 tués  
Le niveau de la Somme est de **+ 9 tués par an** par rapport au niveau national.
- Tranche 45-64 ans : 46 tués  
Le niveau de la Somme est de **+ 4 tués par an** par rapport au niveau national

L'enjeu national «jeunes» est très marqué pour la Somme dans la tranche 18-24 ans mais il touche également les 25-44 ans et les 45-64 ans.

9 Valeurs INSEE 2006

### 3.3. Evolution des Blessés Hospitalisés (BH) par tranche d'âge

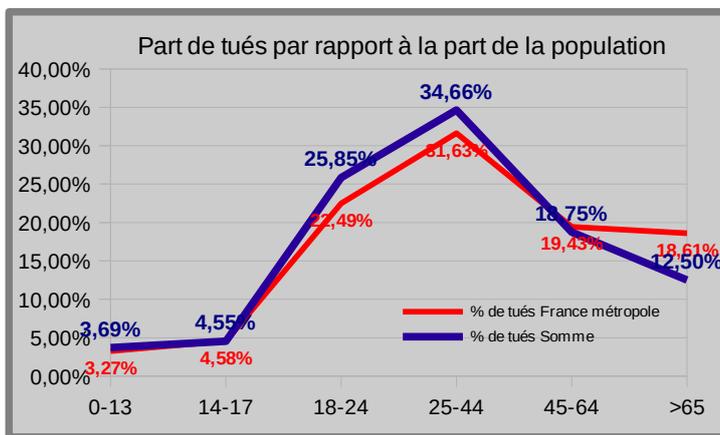


Comparé à la population nationale le nombre de BH pour la Somme devrait être :  
Tranche d'âge 18-24 ans : 233BH  
 Le niveau de la Somme est de **+24 BH par an** par rapport au niveau national.

Tranche d'âge 25-44 ans : 340 BH  
 Le niveau de la Somme est de **+29 BH par an** par rapport au niveau national.

Tranche d'âge 45-64 ans : 194 BH  
 Le niveau de la Somme est de **+18 BH par an** par rapport au niveau national.

### 3.4. Part des tués par rapport à la part de population



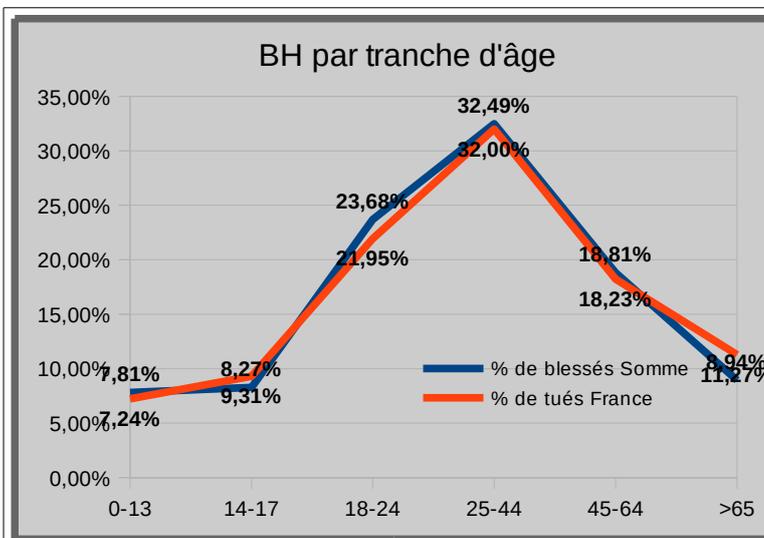
Comparatif part de tués / part de population par tranche d'âge :  
Les 0-17 ans s'inscrivent dans la courbe nationale avec un niveau sensiblement égal voire inférieur.

Les 18-24 ans et les 25-44 ans de la Somme présentent un pourcentage de tués supérieur au pourcentage de tués au niveau national.

A partir de 45 ans le poids des tués par tranche d'âge est inférieur au niveau national

**Les surpopulations de tués sont :  
 Les 18-24 et les 25-44 ans**

### 3.5. Part des Blessés Hospitalisés par rapport à la part de population



Comparatif part de BH / part de la population par tranche d'âge :

Les 0-13 ans s'inscrivent dans la courbe nationale avec un niveau légèrement supérieur au niveau national.

- Les 14-17 ans se situent sous le niveau national.

Les 18-24 ans de la Somme présentent un pourcentage de BH supérieur au BH nationaux.

Les 25-64 ans tangent la courbe nationale

Au delà de 64 ans les BH sont sous la courbe nationale.

**Les surpopulations de BH sont :  
 Les 18-24, 25-44 et les 45-64 ans**

### 3.6. Les catégories d'usagers

Les valeurs sont homogènes d'année en année pour l'ensemble des catégories. Il ressort sans surprise que les VL sont très majoritairement impliqués. Toutefois, on constate une baisse régulière du nombre d'accidents. La deuxième catégorie est représentée par les cyclomoteurs suivie par les piétons et les motos. La catégorie la moins touchée pour l'instant concerne les bicyclettes.

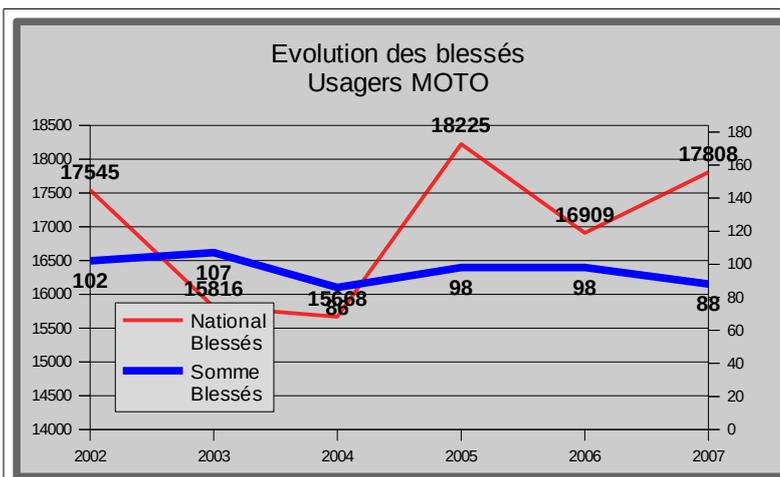
#### 3.6.1. Les deux roues motorisées : Enjeu national

- **Les motos**

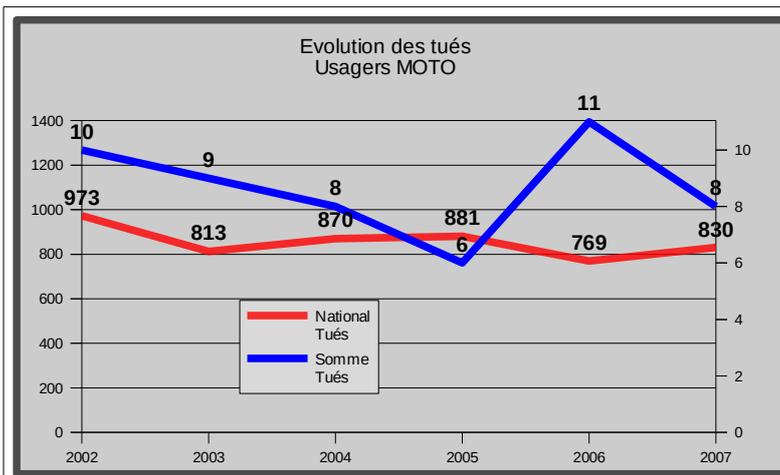
En France, avec une part de 1% du trafic mais de 18% des tués sur la route, les motocyclistes représentent un surrisque considérable par rapport à tous les autres modes de transport. Comparé à la voiture particulière, il est vingt fois supérieur alors qu'il oscille entre dix et treize dans les autres pays européens. Les accidents mortels concernent pour l'essentiel les motos puissantes et se produisent surtout en rase campagne. L'Ile de France et la Provence Alpes Côte d'Azur concentrent près de 58% des accidents motos.

Dans la Somme, la courbe des tués et blessés tend à suivre la courbe nationale avec une évolution des victimes qui reste stable, exception faite pour les tués de l'année 2006.

Ce constat permet de dire que l'enjeu « motos » tout en étant un enjeu local, demeure un enjeu national.



La courbe des blessés « motos » suit la courbe nationale et se situe sous la courbe nationale avec un différentiel de 75 blessés en 2007

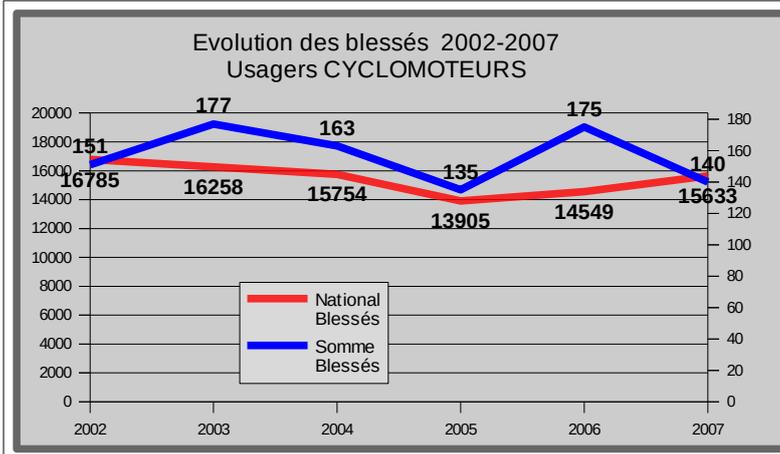


L'évolution des tués en motos dans la Somme tend à se rapprocher de la courbe nationale. L'année 2006 étant l'exception.

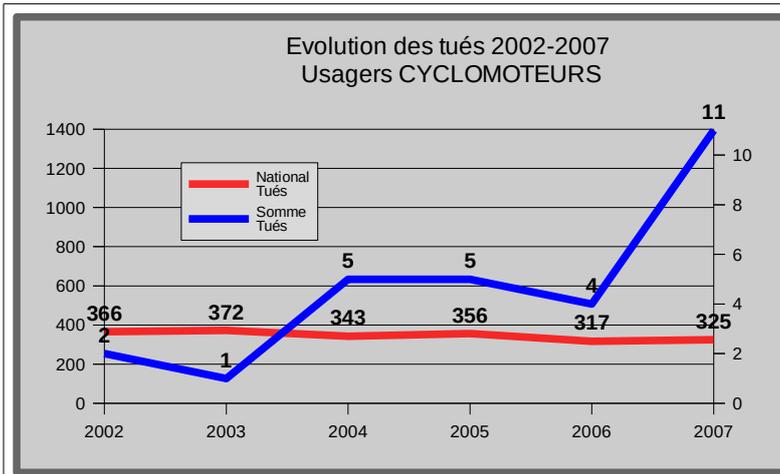
## • Les cyclomoteurs

Au niveau national, les cyclomotoristes présentent un retournement de tendance en 2007 par rapport aux autres années (+2,5% tués).

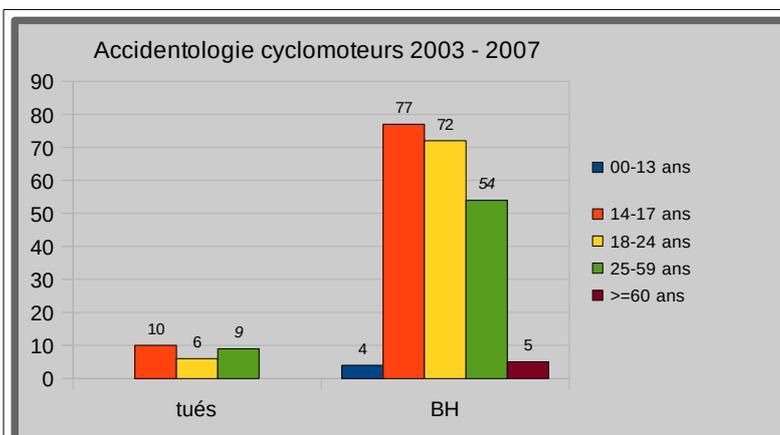
Dans la Somme, le nombre de tués « cyclomoteurs » reste élevé.



Dans la Somme, la courbe des blessés «cyclo» suit la courbe nationale avec toutefois un niveau supérieur.



L'évolution des tués sur le plan local est totalement discordante avec l'évolution nationale qui reste stable sur la période 2002-2007.



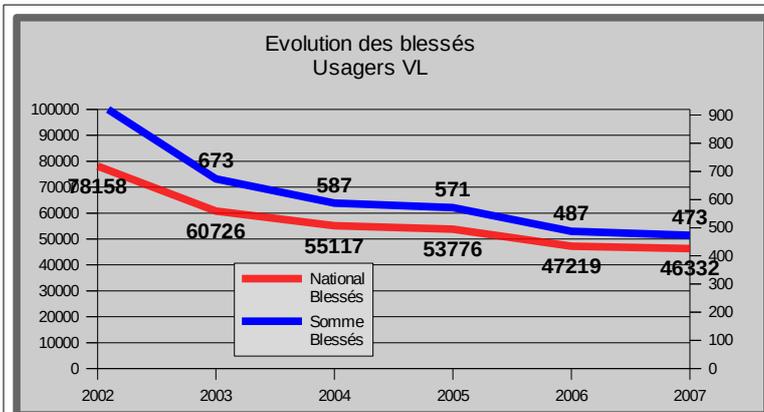
La tranche 14-17 ans qui représente près de 7% de la population de la Somme accuse 40% des tués « cyclomoteurs ».

Il convient de noter que la tranche d'âge 14-17 ans est aussi la 1<sup>ère</sup> classe d'âge la plus accidentée

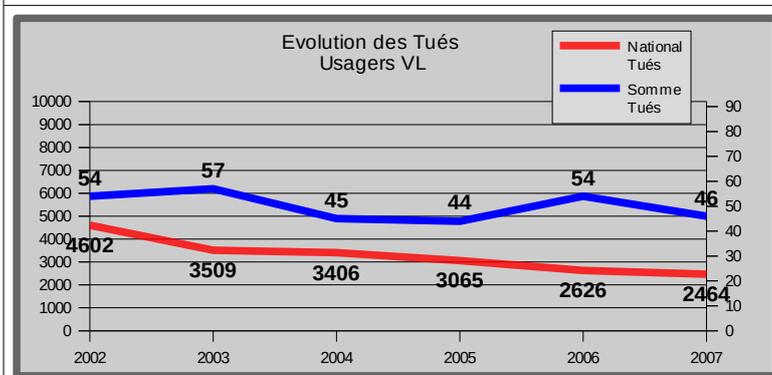


**DIMINUER l'accidentologie des deux roues motorisées :**  
un enjeu pour le département de la Somme à décliner  
selon les catégories d'usagers :  
**Les cyclomoteurs**  
**Les motos**

### 3.6.2. Les Véhicules Légers (VL)



La courbe des blessés reste supérieure à la courbe nationale mais continue à fléchir



La courbe des tués VL ne «colle» pas à la courbe nationale et présente un niveau largement supérieur au national.

#### •Part des tués en VL dans le département

	Tués VL	Autres tués	BH VL	Autres BH
Nombre de victimes	245	108	837	665
part	69%	31%	56%	44%

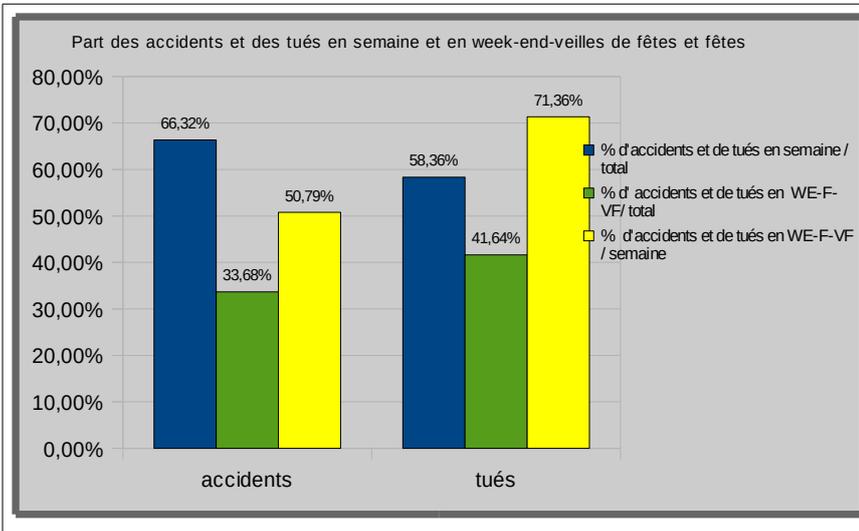
Victimes	0-13 ans	14-18 ans	19-24 ans	25-59ans	>60 ans	Total victimes VL	Total victimes toutes catégories	Part de victimes VL
Tués	8	4	71	123	39	245	353	70%
Blessés hospitalisés	41	34	202	449	111	837	1503	56%

Les usagers VL sont les plus impliqués dans les accidents et présentent la plus forte part des victimes tuées. Cette analyse est également constatée dans la part des blessés hospitalisés.



**DIMINUER le nombre de victimes VL : un enjeu pour le département de la Somme à décliner selon toutes les tranches d'âges pour atteindre l'objectif de moins de 30 tués en 2012**

### 3.7. Répartition semaine / week-end des accidents et des tués



66% des accidents se produisent la semaine et génèrent 58% des tués. 100 accidents VL génèrent 0,8 tués.

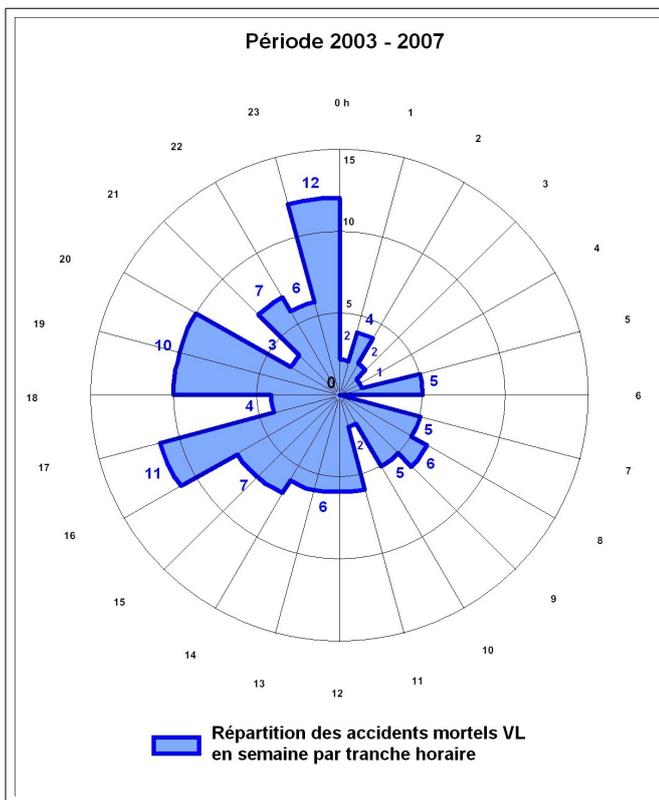
34% des accidents se produisent les week-ends, veilles de fêtes et fêtes (WE-VF-F) et génèrent 42 % des tués.

100 accidents VL génèrent 1,2 tués.

Les accidents des week-ends, veilles de fêtes et fêtes représentent environ 51% des accidents et 71% des tués en semaine

L'analyse accidentologique permet de constater un taux de **0,8 tués pour 100 accidents VL en semaine** et un **taux de 1,2 tués pour 100 accidents VL le week-end**.

### 3.8. Répartition journalière des accidents mortels VL<sup>10</sup>



L'analyse temporelle des accidents mortels VL permet de constater trois tranches horaires en semaine qui génèrent le plus d'accidents:

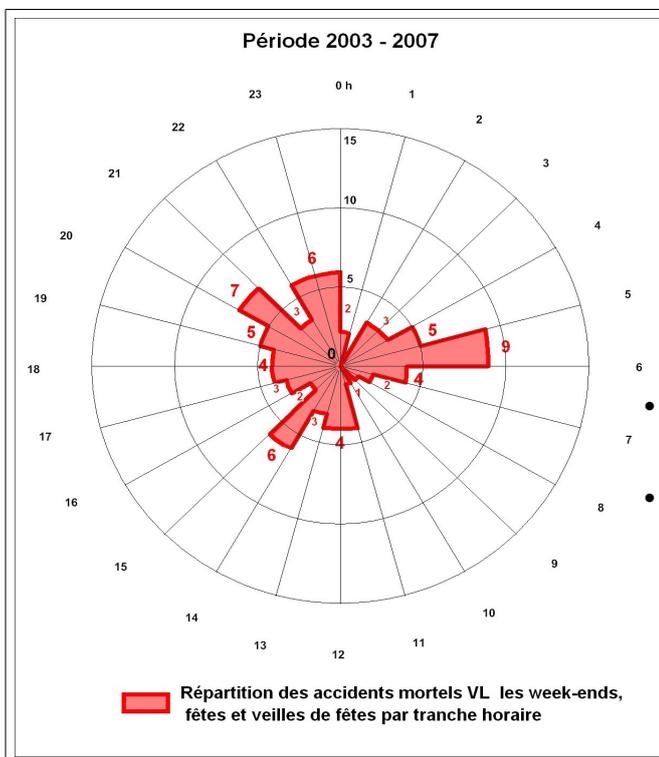
la tranche 16-17 heures avec 11 accidents mortels.

la tranche 18-20 heures avec 10 accidents mortels.

la tranche 23-24 heures la plus accidentogène avec 12 accidents mortels.

Les 2 premières tranches correspondent à des trajets domicile/travail. La 3<sup>ème</sup> laisse supposer des retours de soirées festives.

10 Un accident VL avec un mort à l'intérieur de ce véhicule



L'analyse temporelle des accidents mortels VL permet de constater deux tranches horaires les week-ends, fêtes et veilles de fêtes qui génèrent le plus d'accidents.

- La tranche 5-6 heures se détache des autres tranches et correspond à des retours de soirées festives.
- La tranche 20-21 heures tend à correspondre aux retours de week-ends.

La répartition du nombre de tués par tranches d'âge et par catégories d'usagers montre en premier lieu que toutes les classes d'âges sont impliquées dans les accidents mortels "Véhicules Légers" avec toutefois une représentation plus forte des 25-59 ans, soit 51 % des tués "VL".

Au niveau national, les 15-24 ans représentent 26 % des personnes tués sur la route. Les accidents de la route représentent la première cause de mortalité chez les 15-24 ans. Le département de la Somme est au-dessus des tendances nationales pour la tranche d'âges 15-24 ans avec 31% de tués.

La tranche d'âge 18-54 ans pratiquant la moto représentent 15% des tués.

Les jeunes de 15-24 ans représentent 64 % des tués "CYCLOMOTEURS" et 5 % de l'ensemble des tués.

La gravité est différente entre la semaine et le week-end. Elle est liée au comportement des usagers.



### Les enjeux de la Somme par types d'usagers et tranches d'âges :

- Tués VL : toutes les tranches d'âges
- Tués Moto : les 18-59 ans
- Tués Cyclomoteurs : les 15-24 ans

## 3.9. La vitesse et les accidents

### 3.9.1. Analyse nationale<sup>11</sup>

Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est en recul en 2007, reste un comportement de masse. Tous réseaux confondus, près de 37 % des automobilistes et environ 47 % des conducteurs de poids lourds et des motocyclistes sont concernés. Les dépassements de plus de 10 km/h sont globalement en baisse sensible en 2007 pour les voitures de tourisme, mais ils se sont légèrement dégradés pour les motos et les poids lourds. Ils s'élèvent à 13,7 % pour les véhicules de tourisme (contre 15,4 % en 2006) et à 14,4 % pour les poids lourds hors autoroutes (contre 13,7 %). Même s'il reste à un niveau élevé dans l'absolu, le comportement des motocyclistes s'est nettement amélioré ces dernières années avec un taux de dépassement des limitations de vitesse de 33,6 % en 2007 (contre 30,2 % en 2006, mais 41,8 % en 2005).

En circulation dense, 12 % des conducteurs ont un **temps intervéhiculaire en dessous de la seconde**. En cinq ans, entre 2002 et 2007, la vitesse moyenne pratiquée le jour par les automobilistes français a baissé de près de 8 km/h, passant de 89,5 km/h à 81,6 km/h tous réseaux confondus. Cette diminution des vitesses a contribué à 75 % de la baisse du nombre de personnes tuées sur la route au cours de la période. En 2007, si tous les conducteurs avaient respecté les limitations de vitesse, ce sont au moins 900 vies qui auraient pu être sauvées.

### 3.9.2. Analyse régionale sur le réseau autoroutier non concédé et les routes nationales de Picardie

Près de 194 millions de véhicules en moyenne par an circulent sur les autoroutes non concédées et routes nationales de la région de Picardie, 54 millions les week-ends, plus de 140 millions les jours ouvrables. Les débits moyens calculés sont respectivement de 10300 véhicules par jour, de 8800 les week-ends, et de 11000 les jours ouvrables.

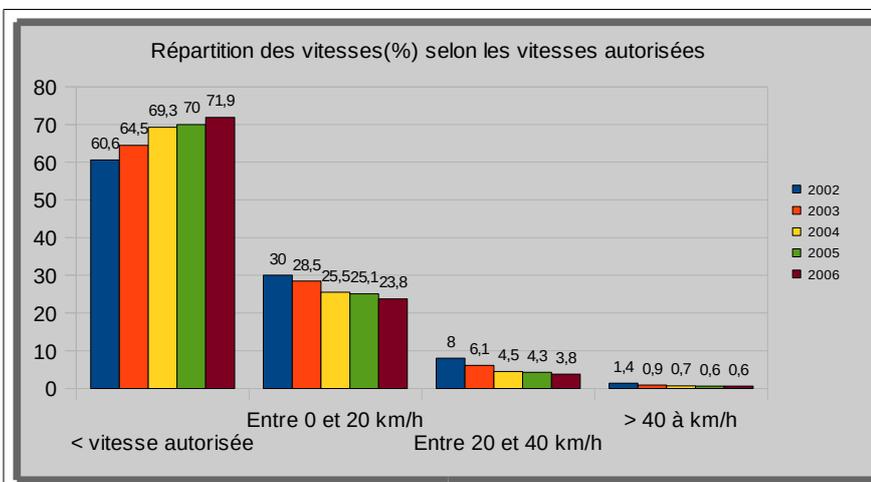
Le tableau ci-dessous reprend la répartition des véhicules selon quatre catégories de vitesses sur une centaine de stations SIREDO<sup>12</sup> en moyenne par an lors des week-ends et jours ouvrables pour l'ensemble des cinq années étudiées (2002 à 2006).

Vitesse maximale autorisée année 2002 à 2006	ensemble des sites	< à la vitesse autorisée	Entre 0 et 20km/h	Entre 20 et 40 km/h	> 40 km/h	% en infraction au delà de la vitesse maximale autorisée	Total
Week-ends, Veilles de fêtes et Fêtes	nb. de véhicules	168577912	80449549	16727962	2618203	9975714	268373626
	nb. véh. en moyenne par jour	5542	2645	550	86	3280	8822
	% de véh. par rapport au total	<b>62,8%</b>	<b>30,0%</b>	<b>6,2%</b>	<b>1,0%</b>	<b>37,2%</b>	<b>100%</b>
Jours Ouvrables	nb. de véhicules	483508342	176515384	34493062	5380686	216389132	699897474
	nb. véh. en moyenne par jour	7644	2791	545	85	3421	11065
	% de véh. par rapport au total	<b>69,1%</b>	<b>25,2%</b>	<b>4,9%</b>	<b>0,8%</b>	<b>30,9%</b>	<b>100%</b>
Ensemble	nb. de véhicules	652086254	256964933	51221024	7998889	316184846	968271100
	nb. véh. en moyenne par jour	6961	2743	547	85	3375	10337
	% de véh. par rapport au total	<b>67,3%</b>	<b>26,5%</b>	<b>5,3%</b>	<b>0,8%</b>	<b>32,7%</b>	<b>100%</b>

Les taux d'infractionnistes mettent en évidence que plus de trois véhicules sur dix dépassent la vitesse maximale autorisée. Les week-ends, la proportion est proche de quatre véhicules sur dix.

11 Données du rapport «Vitesse /accidents en Picardie élaboré par le CETE Nord picardie de vevrier 2008

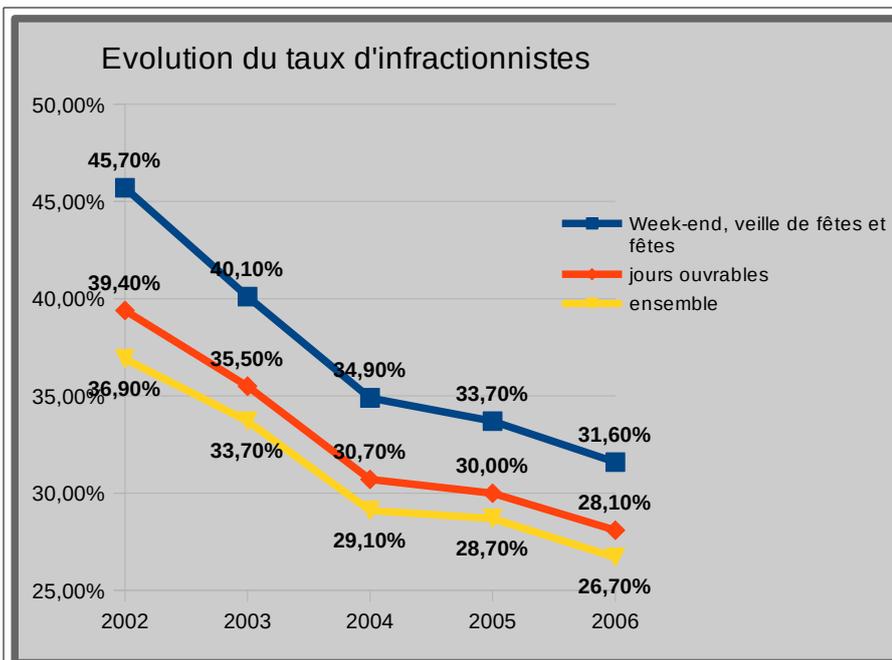
12 SIREDO : Système Informatisé de Recueil de Données



De 0 à 20 km/h au dessus de la vitesse limite, le taux d'infractionnistes a diminué de 6,2 points entre 2002 et 2006.

De 20 à 40 km/h, le taux d'infractionnistes a été divisé par 2 entre 2002 et 2006.

Au delà de 40 km/h, le taux a également diminué mais reste stable depuis 3 ans



Comparativement aux données de 2002, en 2006, les taux d'infractionnistes en Picardie ont reculé de :

11,3 points pour l'ensemble des véhicules,  
14 points pour les véhicules circulant durant les week-ends,

10,2 points pour les véhicules circulant les jours ouvrables.

L'évolution est à la baisse. On constate une différence de comportement entre la semaine et les week-ends.

Le nombre de véhicules circulant au-dessus de la vitesse limite a diminué de 11,3 points de 2002 à 2006 .

### 3.9.3. Localisation des dépassements de vitesses autorisées sur le réseau national de la Somme, années 2002 à 2006

#### Sites à vitesse limite autorisée à 110 km/h (tous jours confondus).

Sur le site d'Abbeville sur l'A 28 on observe plus de la moitié des véhicules circulant à plus de 110 km/h.

#### Sites à vitesse limite autorisée à 130 km/h (tous jours confondus)

Sur les trois sites limités à 130 km/h à statut autoroutier, Behen sur l'A 28 enregistre les meilleures évolutions avec un quart d'infractionnistes en 2006 contre plus d'un tiers en 2002.



**POUR SUIVRE** la réduction du taux d'infractionnistes à la vitesse : enjeu pour le département de la Somme toutes catégories d'utilisateurs confondus.

- Comportement des utilisateurs le week-end
- Infraction > 40 km/h en lien avec la gravité accrue des accidents le week-end

### 3.10.L'alcool

Au niveau national, l'alcool concerne un petit nombre de contrevenants (1% en moyenne des conducteurs en circulation).

Il convient de noter qu'il existe deux types d'alcoolisation bien distincts sur la route :

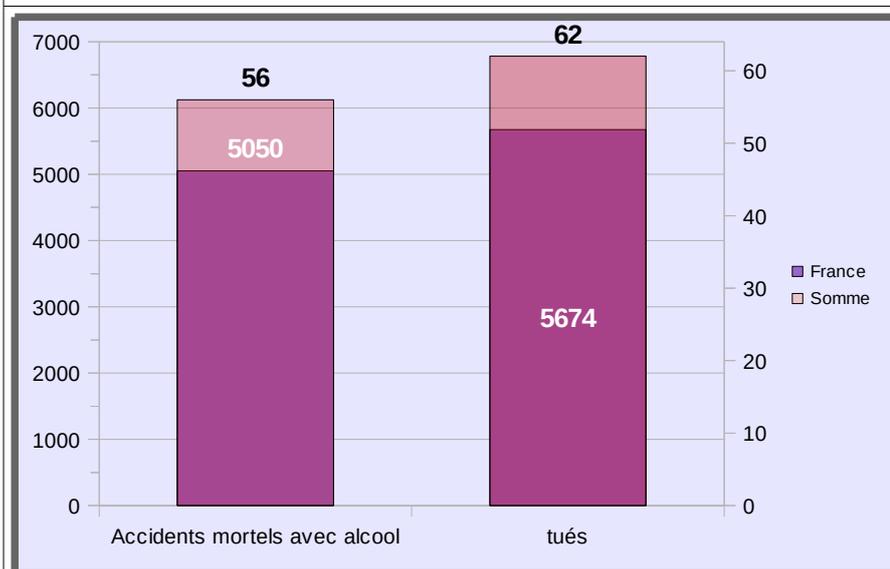
- l'alcoolisation festive et occasionnelle pour laquelle les campagnes de prévention sont une réponse assez appropriée ;
- l'alcoolisation chronique à l'origine d'une bonne partie de la conduite sans permis qui nécessite des mesures spécifiques plus difficiles à mettre en oeuvre comme le suivi social et médical ou l'adaptation des sanctions.

Depuis 2006, l'alcool est le premier facteur d'accidents, avec un enjeu évalué à 26%. Malgré l'augmentation des contrôles, il n'a pas été constaté de progrès. Face à ce constat, le comité des experts de la sécurité routière et d'autres experts ont établi un état des lieux et fait des propositions sur l'alcool au volant. Parmi les différentes propositions, il y avait des mesures nationales qui pour certaines ont déjà été reprises par le dernier CISR<sup>13</sup> (confiscation du véhicule et éthylotests anti-démarrage pour les infractionnistes) et des mesures locales sur la nécessité d'avoir une coordination entre les services de santé, de la justice, de l'intérieur, le rôle des commissions médicales et l'intérêt d'orienter les enquêtes ECPA<sup>14</sup> sur la récurrence des conduites en état d'alcoolémie.

Dans le département de la Somme, sur la période 2003-2007, le bilan de l'accidentologie liée à l'alcool est présenté dans le tableau ci-après . Ces valeurs sont comparées au nombre total d'ATB<sup>15</sup> du département.

	Nbre d'accidents	Nbre d'accidents mortels	Nbre de tués	Nbre de BH	Nbre de BNH
Somme	362	56	62	223	258
Part des accidents dans la Somme / total des accidents	9,5%	18%	17,6%	15%	7%

#### Comparatif France métropolitaine /Somme



Comparée à la part de la population de la Somme par rapport à la population nationale.

Sur la période 2003-2007, les accidents mortels dus à l'alcool devraient être de l'ordre de 46 accidents .

Les tués devraient être de l'ordre de 52 tués.

**Accidents : + 2 accidents mortels par an**

**tués : +2 tués par an**



**REDUIRE l'accidentologie liée à l'alcool :  
Un enjeu pour le département de la Somme**

13 CISR : Comité Interministériel de Sécurité Routière

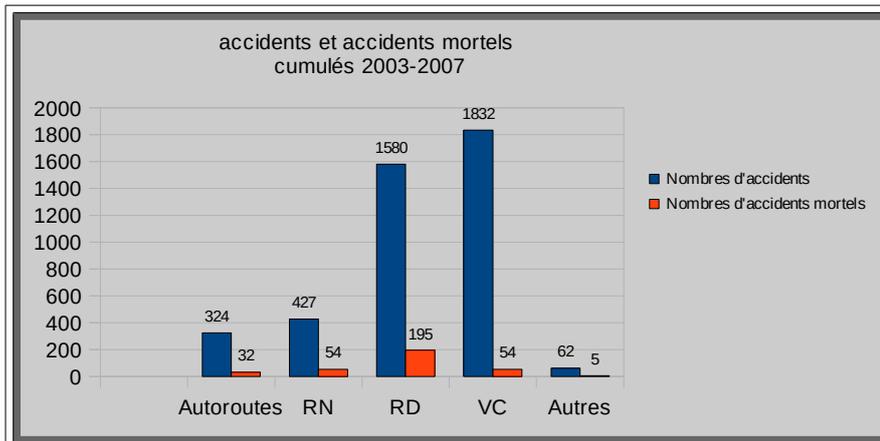
14 ECPA ; Enquête Comprendre Pour Agir

15 ATB : Accidents-Tués-Blessés

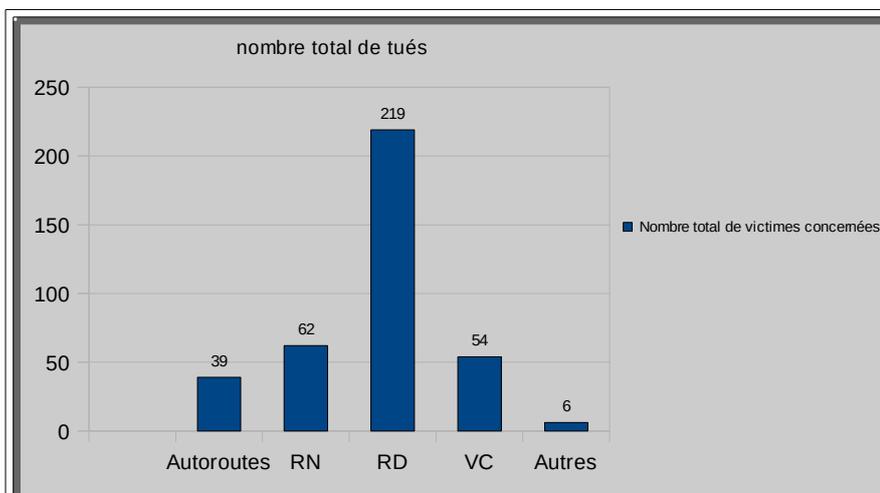
## 4.ANALYSE PAR RESEAU

### 4.1.Répartition par type de réseaux 2003-2007

	Nombres d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre total de victimes concernées		
			Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés non Hospitalisés
<b>Autoroutes</b>	324	32	39	154	271
<b>RN</b>	427	54	62	191	403
<b>RD</b>	1580	195	219	880	1210
<b>VC Amiens Métropole</b>	1371	21	21	125	1508
<b>VC Abbeville</b>	56	2	2	33	34
<b>VC Péronne</b>	12	0	0	0	15
<b>Total VC</b>	1439	23	23	158	1557
<b>Autres</b>	62	25	25	191	1606
<b>Total général</b>	3832	329	368	1574	5047



Le réseau départemental et la voirie communale sont le siège du **plus grand nombre d'accidents corporels avec respectivement 37 % et 43 % de la totalité des accidents** du département.



Avec 219 tués en 5 ans, les routes départementales enregistrent également le plus fort pourcentage de tués (58 %).

## 4.2. Les accidents sur autoroutes

Les autoroutes représentent seulement 1,1% du kilométrage national, mais concentrent 22,9 % du trafic, pour une proportion relativement faible d'accidents (6,6 %). En 2007, Les autoroutes étaient cinq fois moins dangereuses que les autres routes de rase campagne. En effet, le ratio de personnes tuées pour 100 millions de kilomètres parcourus sur autoroute est de 0,21 alors que l'ensemble des réseaux de routes nationales et départementales affiche un taux de 1,18.

## 4.3. Les accidents sur routes départementales (RD)

### 4.3.1. La domanialité du réseau départemental

#### ✓ Les routes départementales de classe 1 - 2 et 3<sup>16</sup>

Le réseau routier départemental est divisé en trois classes de voies. Les voies de classe 1 dites «réseau structurant» constituent des liaisons interdépartementales et un maillage au niveau régional ou départemental. Les voies de classe 2 dites «réseau principal» desservent les chefs-lieux de cantons et maillent le territoire. Les voies de classe 3 dites «réseau secondaire» constituent le réseau d'intérêt local et la desserte des communes.

Le réseau routier départemental de classe 1 représente environ 1030 kilomètres de routes départementales soit 22 % du réseau total et assure 55 % des déplacements. Les routes de classe 2 cumulent un linéaire d'environ 930 km soit 20 % du réseau global et assure 27 % des déplacements. Enfin, les routes de classes 3 avec 2640 km, soit 57% du réseau, couvrent le reste du réseau routier départemental et génèrent 18 % des déplacements.

### 4.3.2. Analyse de l'accidentologie sur la période 2003/2007

#### • Accidentologie générale

	Longueur de routes en km	Dont RD en agglomération	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués	Nombre de BH	Nombre de BNH
<b>RD de classe 1</b>	1030	230	241	27	35	153	191
<b>RD de classe 2</b>	930	250	519	73	85	281	387
<b>RD de classe 3</b>	2640	800	820	95	99	446	632

	% d'accidents	% accidents mortels	% de tués
<b>RD de classe 1</b>	15	14	16
<b>RD de classe 2</b>	33	37	39
<b>RD de classe 3</b>	52	49	45

L'analyse des accidents permet de constater que les routes de classe 2 présente le taux d'accidents et de tués les plus élevés par rapport aux deux autres classes.. On note respectivement :

- 23 accidents et 3,4 tués pour 100 km de classe 1
- **56 accidents et 9,1 tués pour 100 km de classe 2**
- 31 accidents 3,8 tués pour 100 km de classe 3
- 5% du linéaire du réseau RD dont le rapport "coût des victimes/ km" s'avère être le plus élevé présente un ratio supérieur à 10 tués pour 100 km

16 Les longueurs de RD intègre le Réseau National d'Intérêt Local (RNIL)

- **Accidentologie spécifique VL**

Une analyse des accidents VL sur la période 2003-2007 faisant au moins un tué sur les réseaux de classe 1 et de classe 2 permet de constater le bilan suivant :

Classe de RD	Accidents		Tués		BH	
	Total accidents mortels	Accidents mortels VL	Total Tués	Tués VL	Total BH	BH VL
Classe 1	27	21	35	29	153	14
Classe 2	73	49	85	57	281	37

Réseau de classe 1 : 21 accidents VL tous mortels ont fait 29 tués soit 83 % du nombre de tués sur ce réseau.

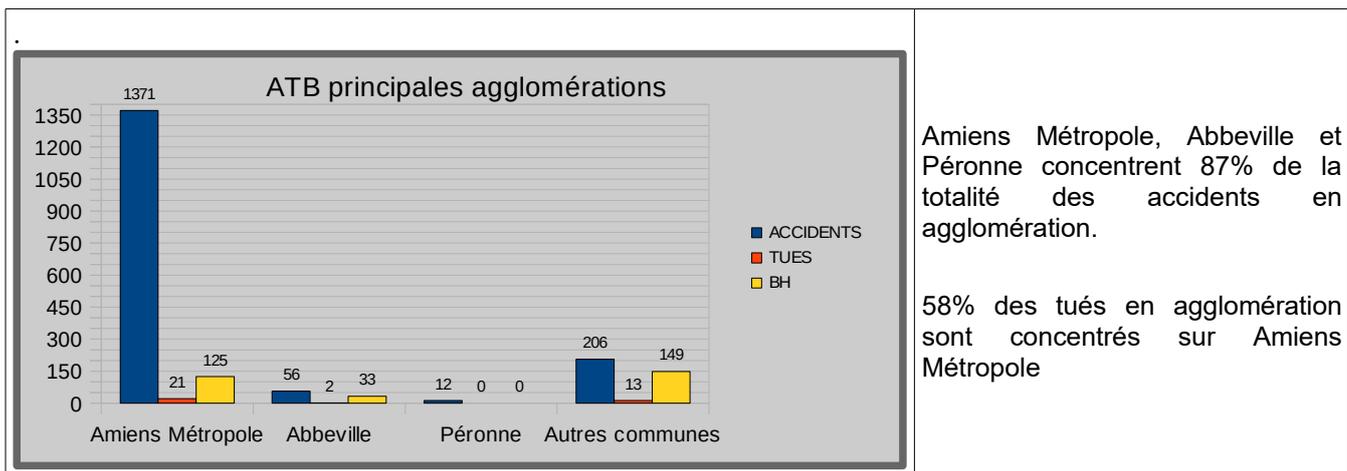
Réseau de classe 2 : 49 accidents VL tous mortels ont fait 57 tués soit 67 % du nombre de tués sur ce réseau.

Les 20% de routes que représentent le réseau de classe 2 concentrent un taux important de tués VL avec 67 % des tués sur le réseau concerné, mais 39% du total des tués pour l'ensemble du réseau routier départemental.

Le réseau routier dans le département de la Somme est d'année en année amélioré pour renforcer la sécurité des usagers. On constate que les victimes VL paient un lourd tribut dans l'accidentologie sur RD. Le réseau départemental de classe 2 concentre à lui seul 26 % des tués VL sur routes départementales. Des actions, des différents acteurs dans le domaine de la sécurité routière, sont à engager en priorité sur ce réseau dit «principal».

#### 4.4. Les accidents sur voies communales

Le réseau routier communal présente une longueur de 5700 km soit 54% de l'ensemble du réseau routier du département. Amiens Métropole cumule 83% des accidents qui ont eu lieu en agglomération . Ces accidents représentent 58 % des tués sur voies communales et 6% du total des tués sur l'ensemble du département ;

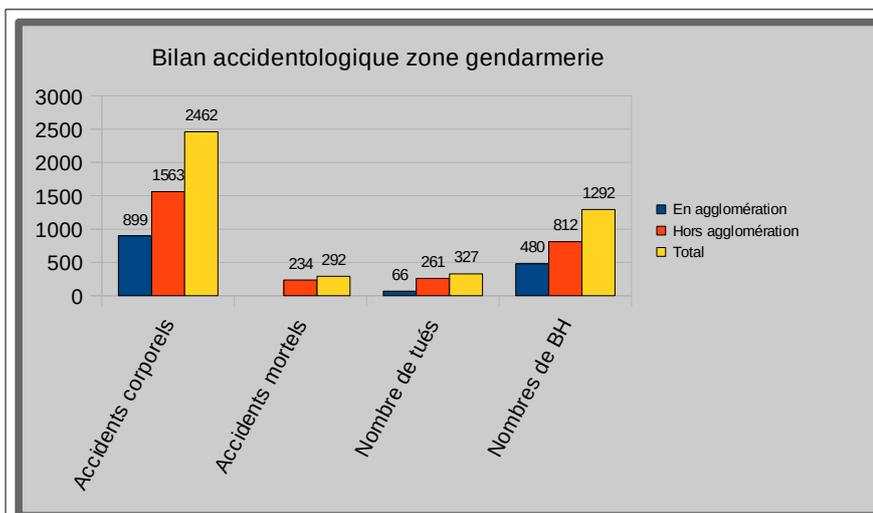


Amiens Métropole, Abbeville et Péronne concentrent 87% de la totalité des accidents en agglomération.

58% des tués en agglomération sont concentrés sur Amiens Métropole

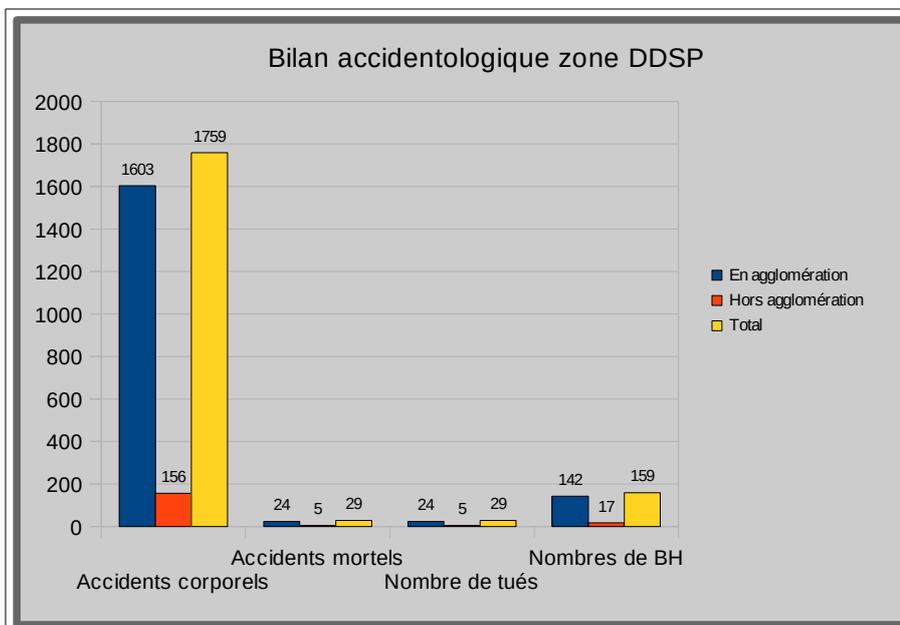
## 4.5. Les accidents par zone

### 4.5.1. La zone gendarmerie



Sur la période 2003-2007, il y a **7 accidents pour 1000 habitants**<sup>17</sup> et **0,9 tués pour 1000 habitants**

### 4.5.2. La zone police

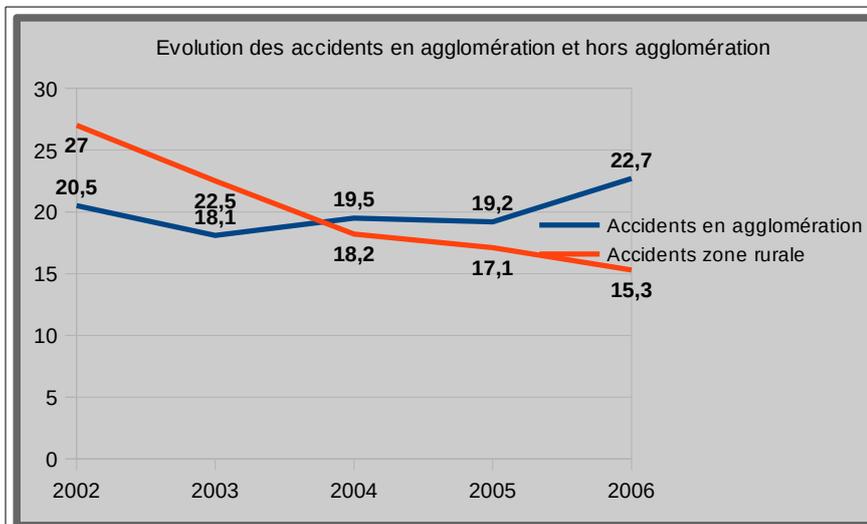


Sur la période 2003-2007, il y a **9 accidents pour 1000 habitants**<sup>18</sup> et **0,14 tués pour 1000 habitants**

17 Population hors Amiens Métropole et Abbeville base INSEE 2006

18 Population Amiens Métropole et Abbeville base INSEE 2006

### 4.5.3. Evolution des accidents par zone



On constate une baisse régulière des accidents en zone rurale, alors qu'en zone urbaine le nombre des accidents stagne.

### 4.5.4. Propositions d'actions

	Gestionnaires	Piste d'actions
	Conseil général	Axer les actions sur les routes de classe 1 <sup>19</sup> concentrant un fort taux d'accidents et les classe 2 et 3 en travaillant l'espace contrôle / vitesse.
	Amiens Métropole et communes	Approfondir l'analyse des accidents. Engager des actions sur les cyclomotoristes.

19 Voir carte RD classe 1 en annexe

---

## 5.LES ENJEUX POUR LES COLLECTIVITES TERRITORIALES

Les communes ont de nombreuses compétences concernant la sécurité routière :

- L'urbanisme et les déplacements urbains.
- L'aménagement, l'équipement et l'entretien du réseau routier communal.
- Les pouvoirs de police du maire.
- Le contrôle par les polices municipales.
- L'organisation d'activités éducatives.
- La gestion du risque pour le personnel communal.
- La communication vers les citoyens.

Le conseil général de la Somme engage en fonction de son champ de compétence des actions pour lutter contre la sécurité routière.

### 5.1.Conseil général de la Somme - DGO 2008-2012

Le nombre de morts sur le réseau routier départemental représente près de 58% des personnes tuées En tant que maître d'ouvrage pour la réalisation d'infrastructures routières et en tant que gestionnaire de 4600 km de routes départementales, le département de la Somme est engagé au quotidien dans la politique générale d'amélioration de la sécurité routière.

Dans le cadre de la nouvelle politique nationale de lutte contre la violence routière, afin de répondre aux attentes de l'usager et en fonction des moyens pouvant être mis en œuvre le Conseil Général pourra travailler sur l'accidentologie de certains itinéraires dans les trajets domicile / travail.

Par ailleurs, quelques axes routiers présentent des zones à fortes accumulation d'accidents Des études de sécurité spécifiques pourront être lancées afin d' en identifier précisément les causes.

### 5.2.Amiens Métropole - DGO 2008-2012

Les accidents sur les voies communautaires représentent 37% du total des accidents du département et 95% des accidents sur l'ensemble du réseau communal du département. On constate une faible part de victimes tuées mais une forte proportion d'usagers vulnérables (Piétons, cyclistes).

Des actions de contrôles par les services de la police municipale et la police nationale pourront être engagées avec par exemple des actions de contrôles sur le respect des feux tricolores. Des actions de communication pourront également être mises en place sur l'accidentologie en coordination avec les services de l'Etat.

### 5.3.Autres agglomérations - DGO 2008-2012

La part d'accidents et de victimes pour le reste des communes du département est faible.

Des actions de contrôle par les forces de l'ordre pourront être menées et des actions de communication réalisées avec l'appui des services de l'Etat.

---

## 6.SYNTHESE

L'analyse présente quatre enjeux qui apparaissent comme étant les plus importants dans le poids de l'accidentologie locale ou représentant un intérêt majeur pour assurer une sécurité renforcée des usagers de la route dans le département de la Somme.

Ces quatre enjeux sont :

- l'accidentologie des deux roues motorisées ;
- l'accidentologie mettant en jeu la vitesse et les autres infractions;
- l'accidentologie chez les jeunes ;
- l'accidentologie des véhicules légers.

Les orientations d'actions proposées dans chaque enjeu sont :

- l'infrastructure,
- l'éducation,
- la formation,
- l'information,
- le contrôle et la sanction.

Ainsi des actions combinant ces orientations pourraient être élaborées à partir des lieux où se produisent les accidents et cibler les publics concernés.

Cette réflexion devra se poursuivre tout au long des cinq années de mise en oeuvre du DGO.

Les collectivités territoriales pourront, si elles le souhaitent, avec l'appui des services de l'Etat approfondir les données de l'accidentologie qui les concernent.

Le DGO gardera une grande souplesse de manière à s'adapter aux volontés politiques locales exprimées par l'ensemble des partenaires, selon un plan annuel d'intervention qui orientera les priorités d'actions retenues dans le PDASR. Les résultats de l'accidentologie pourront confirmer ou réorienter les choix des enjeux retenus chaque année.

---

## 7.LES ORIENTATIONS D'ACTIONS

A l'issue de la réunion de présentation des enjeux du département de la Somme ,quatre groupes de travail ont été constitués.

Un pilote par groupe a été désigné et a été chargé de travailler avec l'ensemble de membres pour définir les orientations d'actions . Les fiches ci-après intègrent les propositions d'orientations faites par chaque groupe de travail.

---

# FICHES D'ORIENTATION D'ACTIONS

## L'accidentologie des véhicules légers

### ◆ Rappel des caractéristiques principales de l'enjeu

- Le niveau des tués VL est supérieur au niveau national. La part des tués VL représente 70% de l'ensemble des tués au niveau du département.

### ◆ Cible principale

- Les 6-11 ans : sensibilisation sur le long terme,
- Les 18-24 ans : **+ 8 tués par an par rapport au niveau national,**
- Les 25-44 ans : **+ 9 tués par an par rapport au niveau national.**

### ◆ Orientations d'actions par domaine

#### ➤ Infrastructure

**RD de classe 1-2 et 3 :** Analyser les zones accidentogènes et proposer des modifications d'aménagements.

#### ➤ Education

Sensibilisation aux risques de la circulation (Ecoles primaires - lycées - CFA - facultés - écoles supérieures, etc.)

#### ➤ Formation

Action dans les administrations et les entreprises (PPRR),

Participation de DDE/PRS dans quelques entreprises et / ou administrations.

#### ➤ Information

Information par les assureurs,

Information sur les procédures d'alerte en cas d'accidents,

Campagne d'information sur les conséquences des délits de fuite après accident.

Appréciation de l'état des véhicules dans la cause des accidents

- Assurer une transversalité des données accidentologiques entre les différents services et les gestionnaires.

#### ➤ Contrôle-sanction

Engager des contrôles le WE dans la tranche 5 - 6 h, la semaine sur les trajets domicile / travail dans les tranches horaires 16-17h et 18-20 h,

Engager des contrôles après les accidents avec analyse environnementale.

---

### ◆ Groupe de travail :

- ◆ Pilote : Mrs Thierry Feroux et Gérard Minette : DDE / PRS / Mission Sécurité Routière
- ◆ Participants :
  - ◆ Conseil général
  - ◆ Comité du sport automobile
  - ◆ Lion's club
  - ◆ ARAVAR
  - ◆ DDSP
  - ◆ Gendarmerie / EDSR
  - ◆ Cellule Education Routière

---

## FICHES D'ORIENTATION D'ACTIONS

### L'accidentologie mettant en jeu la vitesse et les autres infractions

#### ◆ Rappel des caractéristiques principales de l'enjeu

- ◆ Réduire le taux d'infractionnistes à la vitesse.
- ◆ Représentant 18% du nombre d'accidents mortels et de tués, l'alcoolémie au volant provoque 2 accidents mortels et 2 tués supplémentaires dans le département de la Somme chaque année.

#### ◆ Cible principale

- ◆ Même si la vitesse moyenne des véhicules à moteur (toutes catégories confondues) a diminué, la vitesse reste la première cause d'accidents corporels dans le département (38% des tués sur 2003-2007)
- ◆ La conduite sous influence (Alcool et/ou /Stupéfiants)
- ◆ Le non respect des règles de conduite (priorité, signalisation, ceinture de sécurité non portée, téléphone portable, etc)

#### ◆ Orientations d'actions par domaine

##### ◆ Infrastructure

- ✓ Poursuivre la politique d'aménagement de l'infrastructure et de la voirie.
- ✓ Mise en cohérence des limitations de vitesse sur les réseaux.
- ✓ Etudier la possibilité d'une désynchronisation de certains feux de signalisation en intégrant la problématique de régulation des flux de circulation (Amiens Métropole)

##### ◆ Education

- ✓ Maintenir les actions de prévention aux abords des lieux festifs (conduites sous influence)
- ✓ Impliquer les autos-écoles et les associations

##### ◆ Formation

- ✓ Promouvoir la visibilité des usagers (piétons, deux roues)
- ✓ Faire prendre conscience de l'exposition au risque et éduquer à sa perception (éléments informels).

##### ◆ Information

- ✓ Développer la communication partenariale sur la thématique des enjeux
- ✓ Multiplier les campagnes d'information pour informer et sensibiliser sur les conséquences d'une conduite génératrice d'accident (vitesse, alcool, stupéfiant).

##### ◆ Contrôle-sanction

- ✓ Systématiser / renforcer les contrôles répressifs dans un cadre spacio-temporel en corrélation avec l'accidentologie.
- ✓ Développer la concertation entre autorités administratives et judiciaires dans le cadre des sanctions.
- ✓ Imposer aux auteurs de délits routiers, une mise à l'épreuve dans des centres de rééducation ou de réadaptation fonctionnelle.

---

#### ◆ Groupe de travail :

- ◆ Animateur : Gendarmerie et Police Nationales (EDSR – SOPSR)
- ◆ Participants : La fédération des familles rurales de la Somme, le conseil général de la Somme, la fédération française des motards en colère, mme Moto, le comité de sport automobile, l'ARAVAR.

---

# FICHES D'ORIENTATION D'ACTIONS

## Les deux roues motorisées – Les cyclomoteurs

### ◆ Rappel des caractéristiques principales de l'enjeu

- ◆ Les accidents mortels avec un cyclomoteur touchent particulièrement les jeunes, les jours de semaine, plus particulièrement de 17h00 à 19h00.
- ◆ Même si les VL sont principalement impliqués dans les accidents, il faut déplorer de la part des cyclomotoristes le non respect du code de la route, mais aussi un comportement inadapté à une conduite sécurisante, parfois sur des véhicules « trafiqués », donc, non réglementaires.
- ◆ La connaissance des causes des accidents pourrait permettre de connaître les responsabilités de chacun.

### ◆ Cible principale

- ◆ les jeunes de 14 à 17 ans, conduisant un cyclomoteur lors de la sortie des établissements scolaires.
- ◆ Les autres usagers, principalement conducteurs de VL.

### ◆ Orientations d'actions par domaine

#### ◆ Infrastructure

- ✓ Réfléchir à une infrastructure plus sécurisante en cas d'accident avec un cyclomoteur (mobilier urbain, état de chaussées, peintures, ...)

#### ◆ Education

- ✓ Sensibiliser les jeunes de 14 à 17 ans sur les trajets aller-retour de leur domicile vers les établissements scolaires.
- ✓ Sensibiliser les jeunes sur les dangers de la conduite d'un cyclomoteur, sur le respect du code de la route.
- ✓ Responsabiliser les jeunes sur le comportement à adopter pour une conduite sécurisée, mais aussi sur l'équipement nécessaire à leur sécurité
- ✓ Rappeler aux autres conducteurs le partage de la route, la prise en compte des usagers à cyclomoteur

#### ◆ Formation

- ✓ Insister sur les règles de conduite lors du passage du BSR.
- ✓ Faire comprendre la vulnérabilité du conducteur de cyclomoteur.
- ✓ Répéter la notion de « partage de la route » aux futurs acquéreurs du permis de conduire.

#### ◆ Information

- ✓ Par les établissements scolaires à l'aide de plaquettes, de vidéos, d'actions de sensibilisation dans ces établissements.
- ✓ Par les auto écoles lors de l'apprentissage de la conduite.
- ✓ Au près des vendeurs de cyclomoteurs en ce qui concerne la vente de systèmes de débridage, mais aussi les risques encourus pour les revendeurs comme pour les acheteurs de ce matériel.
- ✓ Au près de tous les usagers afin de leur remémorer les pratiques de conduites respectant le partage de la route.

◆ **Contrôle-sanction**

- ✓ Contrôle régulier des cyclomoteurs en ce qui concerne les systèmes de sécurité, mais aussi des conducteurs en ce qui concerne la réglementation en matière de BSR et d'assurance.
  - ✓ Contrôles des comportements et des conduites « à risque » vis à vis des cyclomoteurs et des autres véhicules.
- 

◆ **Groupe de travail :**

Animateur : Danielle BOUTHORS – Mme Moto 80

Participants : Préfecture de la Somme, DDSP 80, Police Municipale – BMO, CTDPA,  
DDE 80 / PRS / ODSR

---

# FICHES D'ORIENTATION D'ACTIONS

## Les deux roues motorisées – les motos

### ◆ Rappel des caractéristiques principales de l'enjeu

- ◆ Il n'est pas perçu d'évolution dans le nombre de tués à moto depuis plusieurs années. Les accidents, même s'ils impliquent très souvent un conflit avec un autre véhicule (VL), sont fréquemment causés par des vitesses excessives, mais aussi un défaut de priorité. Il apparaît également la non prise en compte par le motard de sa vulnérabilité en cas d'accident.

### ◆ Cible principale

- ◆ Les conducteurs de motos, mais aussi les conducteurs de VL

### ◆ Orientations d'actions par domaine

#### ◆ Infrastructure

- ✓ Mobilier urbain, revêtements de chaussée, peintures.

#### ◆ Education

- ✓ Sensibiliser les conducteurs de moto au respect des limitations de vitesse, à la conduite « à risques », à un bon équipement au vu de sa vulnérabilité en cas d'accident.
- ✓ Sensibiliser les automobilistes au partage de la route avec les motos, à la perception de celle-ci.

#### ◆ Formation

- ✓ Lors du passage du permis de conduire moto et VL.

#### ◆ Information

- ✓ Par des campagnes de sensibilisation (publicité, plaquettes, actions auprès des usagers, ...)
- ✓ Par les revendeurs d'équipement moto.
- ✓ Par les autos écoles.

#### ◆ Contrôle-sanction

- ✓ Engager des contrôles auprès des automobilistes qui auront un comportement à risque vis à vis des motos.
- ✓ Effectuer des contrôles auprès des conducteurs de moto qui ne respecteraient pas les règles de sécurité, notamment en matière de vitesse.

---

### ◆ Groupe de travail :

- ◆ Animateur : Danielle BOUTHORS – Mme Moto 80
- ◆ Participants : Préfecture de la Somme, DDSP 80, Police Municipale – BMO, CTDPA, DDE 80 / PRS / ODSR

---

# FICHES D'ORIENTATION D'ACTIONS

## L'accidentologie des jeunes

### ◆ Rappel des caractéristiques principales de l'enjeu

- ◆ La tranche d'âge 15/24 ans représente 30 % des tués dans le département de la Somme. (107 tués en 5 ans).
- ◆ La répartition chronologique des accidents fait ressortir deux pics intéressants : en semaine entre 17 h et 19 h avec une très forte implication des cyclomoteurs et le week-end, entre 5 et 6 h du matin. Le premier problème concerne une question de trajet d'habitude et d'effet de groupe aux moments des sorties des établissements scolaires notamment. Le second phénomène n'est pas étranger à l'horaire de fermeture tardive des établissements de loisir de nuit, mais les habitudes festives des jeunes se calque également sur cet horaire.
- ◆ Au niveau des causes, la conduite sous l'empire de produits psychotropes, alcool, stupéfiants (ou dans un état de fatigue avancé, cf. horaire tardif de sortie des boîtes de nuit) reste une cause importante. Les actions de prévention existantes (ex. : SAM, capitaine de soirée) complètent les efforts extrêmement importants menés en matière de répression. La prévention et l'information rencontrent un certain succès et apportent une partie de réponse au problème. De nouvelles habitudes prises par les jeunes (soirées privées, alcoolisation très forte, déplacements dans les pays voisins, banalisation du cannabis...) viennent limiter l'effet de ces actions. D'autres idées, notamment en œuvre dans certains départements, pourraient être initiées afin de compléter utilement celles existantes.
- ◆ La question de la prise de risque chez l'adolescent et le jeune adulte apparaît également comme un facteur à prendre en compte. La question de la responsabilité des parents est soulevée notamment en ce qui concerne les limites à poser (cf. étude de M. JP. Assailly, INRETS), de surveillance des actions de ses enfants (ex : débridage des cyclomoteurs) ou bien d'implication dans les facteurs d'accident (ex : prêt d'un véhicule puissant à un jeune conducteur, achat de cyclomoteurs sans prise en compte de la réalité du risque)

### ◆ Cible principale

- ◆ Les 15/ 24 ans, utilisateurs de cyclomoteurs et les jeunes conducteurs de VL.

### ◆ Orientations d'actions par domaine

#### ◆ Infrastructure

- ✓ Poursuivre le développement d'aménagements de sécurité routière aux abords des lieux d'accueil des jeunes.

#### ◆ Education

- ✓ Susciter les bonnes volontés auprès des adultes encadrants et développer des outils pédagogiques adaptés aux interventions en établissements scolaires, péri et extra scolaires ;
- ✓ renforcer l'éducation routière dans les écoles et collèges et encourager la poursuite du continuum éducatif dans les lycées, centre d'apprentis et établissements de l'enseignement supérieur ;
- ✓ faire prendre conscience de l'exposition au risque et éduquer à sa perception (éléments informels).

#### ◆ Formation

- ✓ Informer, sensibiliser et responsabiliser les parents à la sécurité routière ;
- ✓ promouvoir la visibilité des usagers (piétons, deux roues).

◆ **Information**

- ✓ Susciter et aider le développement d'actions de prévention innovantes autour des habitudes festives des jeunes ;
- ✓ inciter les organes représentatifs des jeunes à s'investir activement dans la sécurité routière et soutenir leurs initiatives.

◆ **Contrôle-sanction**

- ✓ Campagnes de contrôles en sortie d'établissements scolaires avec l'appui des chefs d'établissements.

---

◆ **Groupe de travail :**

- ◆ Animateur : préfecture de la Somme, coordinateur sécurité routière, M. Christophe LEPAGNOL
- ◆ Participants :
- ◆ DRE – Mme. MOTO, Mme. Danielle BOUTHORS,
- ◆ DDE 80, M. Gérard MINETTE,
- ◆ DDSP 80, Capitaine LOUIS, commandant le SOPSR, représenté par le Major DARRAS,
- ◆ Éducation nationale, M. Michel DESACHY,
- ◆ GGD 80, Capitaine TUESTA, commandant l'EDSR,
- ◆ DRDJS Picardie, M. Cédric PORRET,
- ◆ Conseil Général de la Somme, Mlle. Cathie LEVASSEUR,
- ◆ Police municipale d'Amiens, M. Loïc RESIBOIS,
- ◆ Adateep 80, M. Jean-Pierre BRANTRAND,
- ◆ Alcool assistance, M. Philippe BERTHE,
- ◆ ANPER, M. Lionel CHATELIN,
- ◆ CTDPA, M. Christophe CAMUS,
- ◆ Fédération des Familles rurales de la Somme, M. Sébastien DETOURNE,
- ◆ FFMC 80, M. Philippe LEDUNCQ,
- ◆ FFMC 80, M. Franck PERIN,
- ◆ Prévention MAIF, M. Alain AUGUSTE.

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

*Direction Départementale de l'Équipement de la Somme*  
*Service Prévention des Risques et Sécurité*  
*Mission Sécurité Routière*

ANNEXES

# DEPARTEMENT DE LA SOMME

## DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS

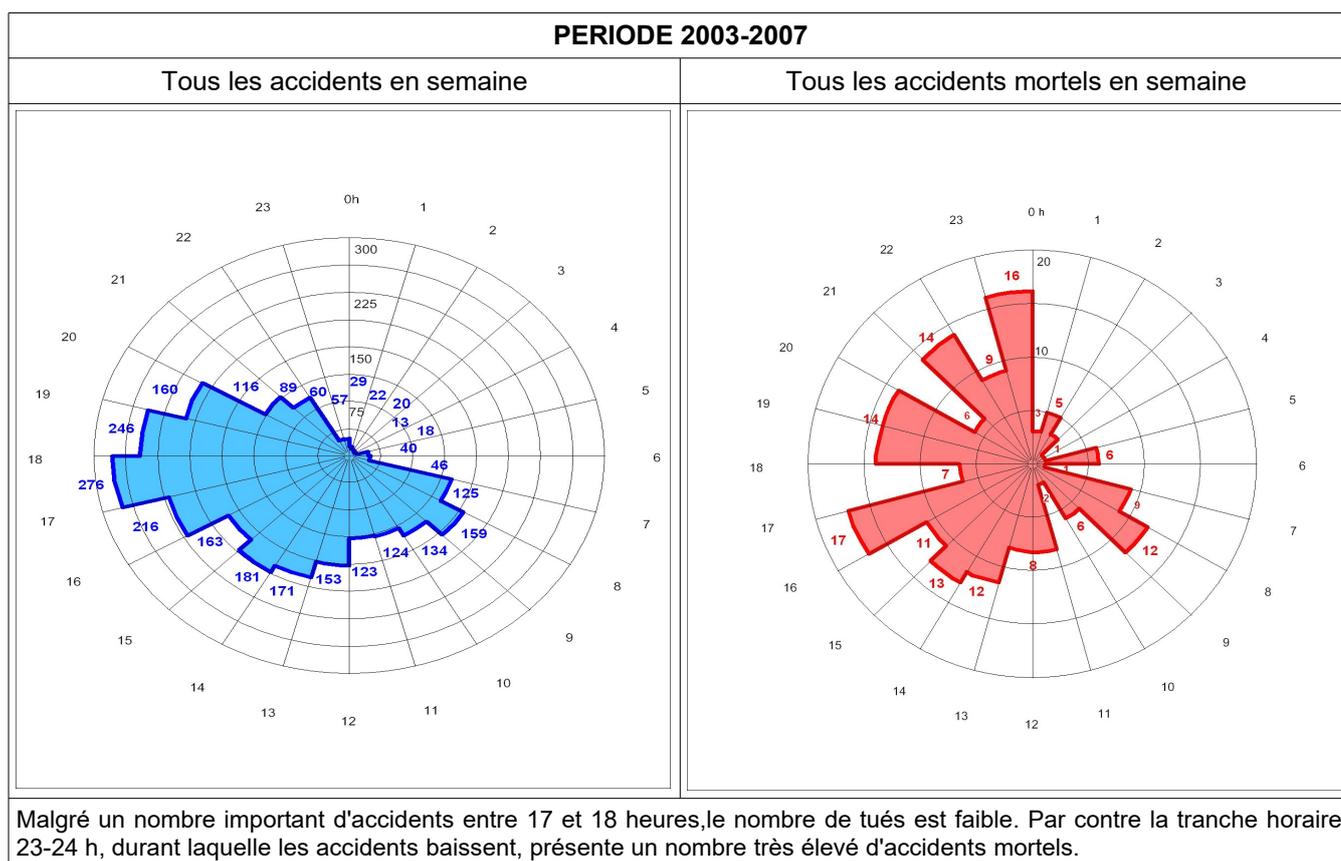
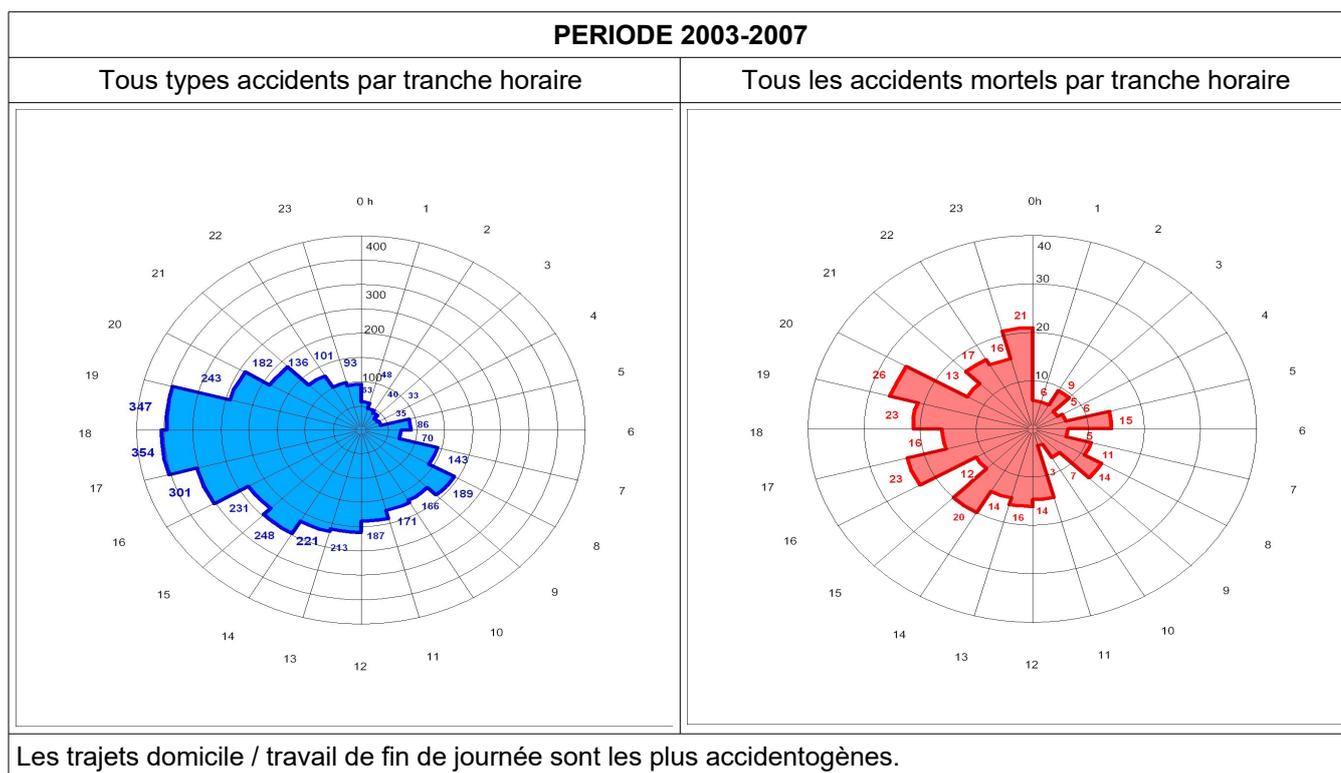
2008-2012



# ANNEXE 1 : ANALYSE TEMPORELLE DES ACCIDENTS

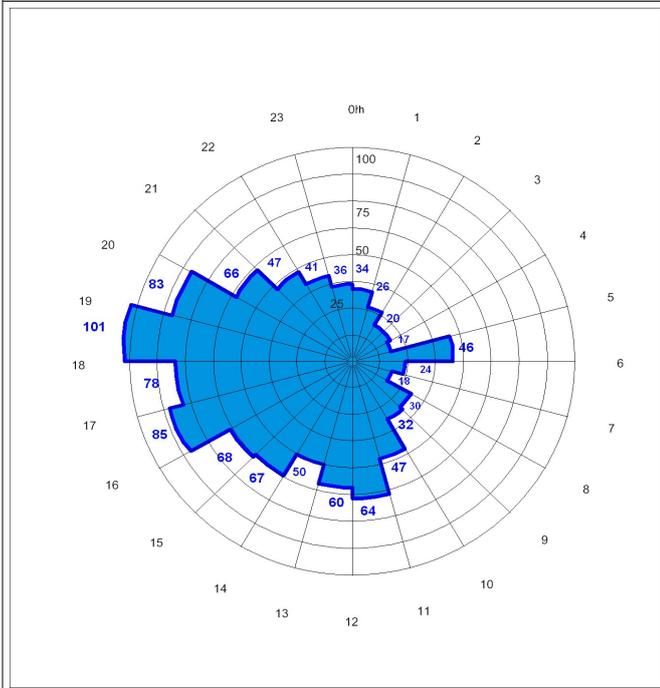
## ◆ Accidentologie générale

Dans ce chapitre sont regroupés tous les accidents sur la période 2003-2007 toute catégorie d'usagers confondue.

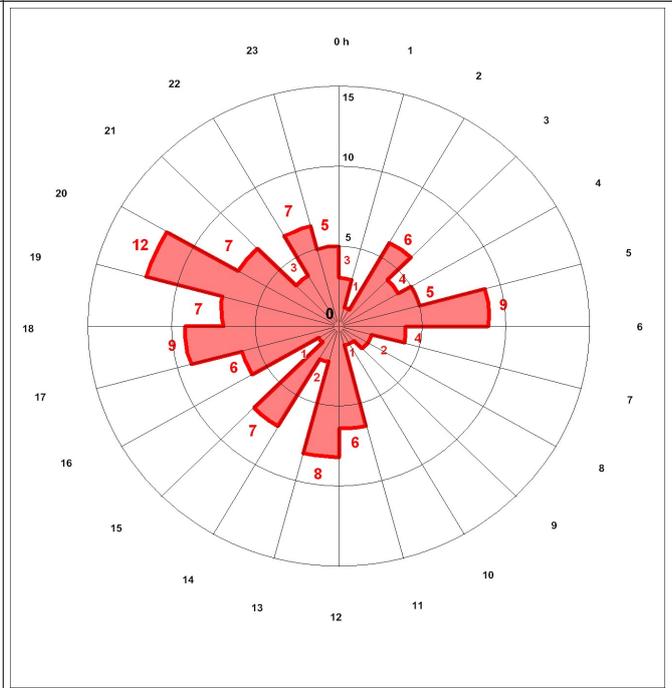


PERIODE 2003-2007

Les accidents le week-end



Les accidents mortels le week-end

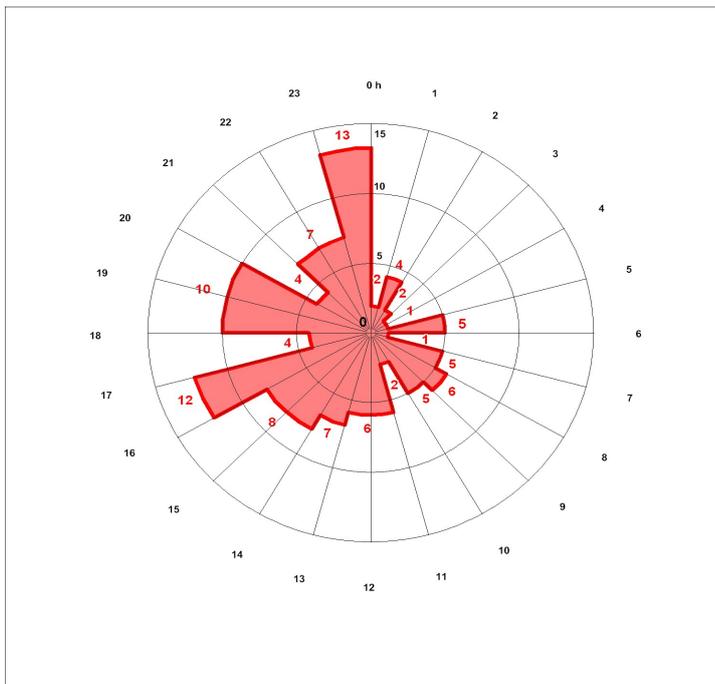


La tranche 16-20 heures est la plus accidentogène et génère le plus d'accidents mortels .On constate également un pic dans le nombre d'accidents mortels dans la tranche 5-6 heures .

# ◆ L'ACCIDENTOLOGIE DES VEHICULES LEGERS

## PERIODE 2003-2007

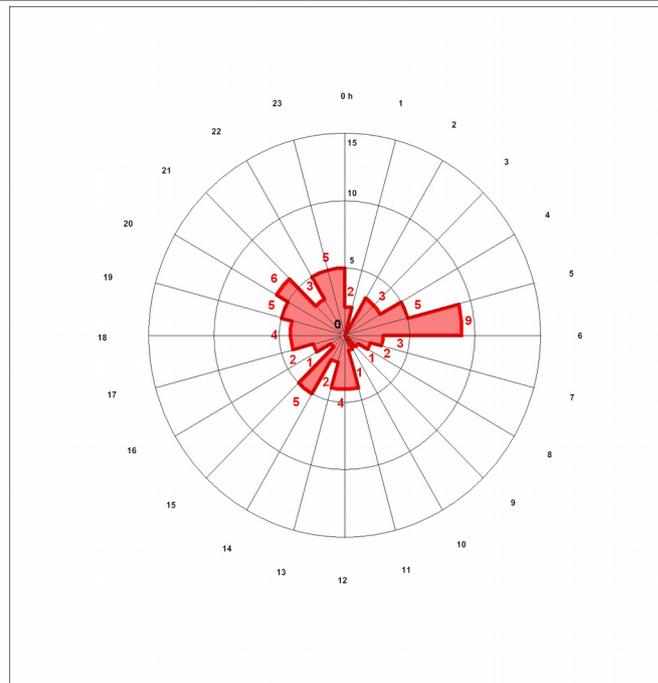
### Tous les accidents mortels en semaine



Les trajets « domicile / travail » de fin de journée accusent le plus grand nombre d'accidents. La tranche 23-24h génèrent un nombre important d'accidents mortels.

## PERIODE 2003-2007

### Tous les accidents mortels le week-end

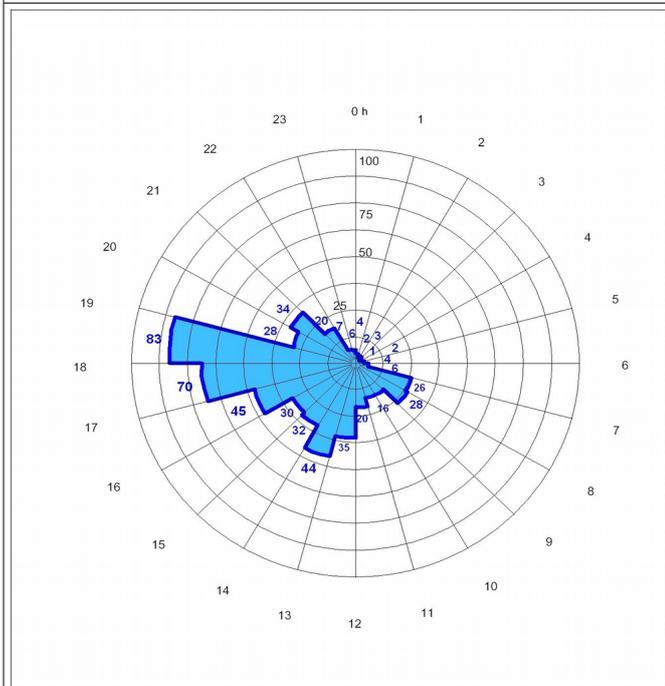


La période présentant le nombre d'accidents mortels le plus élevé correspond aux retours de soirées festives.

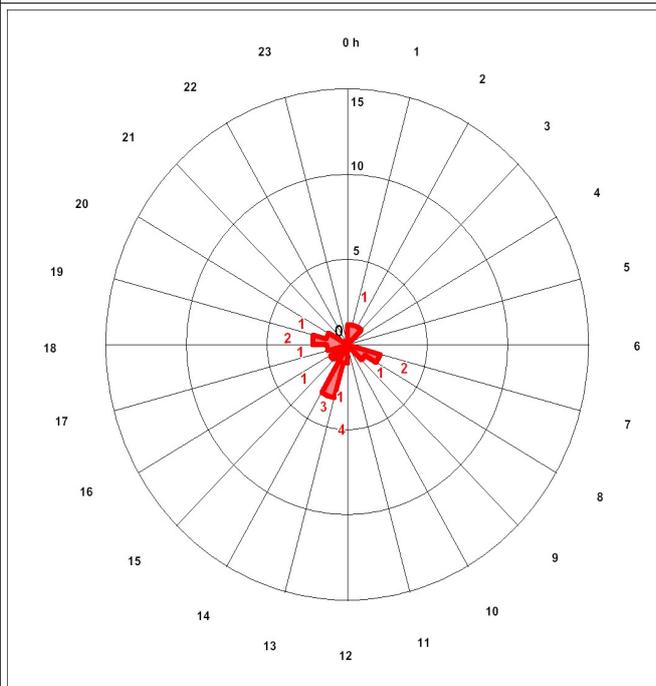
## ◆ LES DEUX ROUES < 50 CM<sup>3</sup>

PERIODE 2003-2007

Tous les accidents en semaine



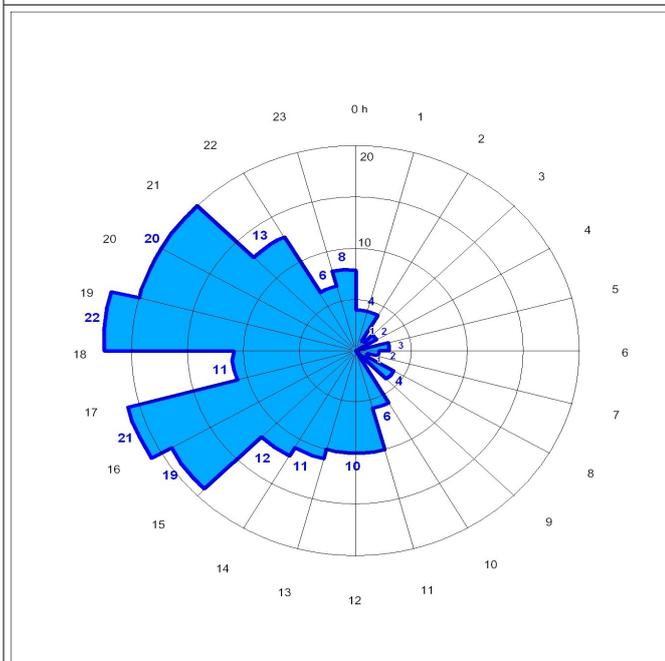
Tous les accidents mortels en semaine



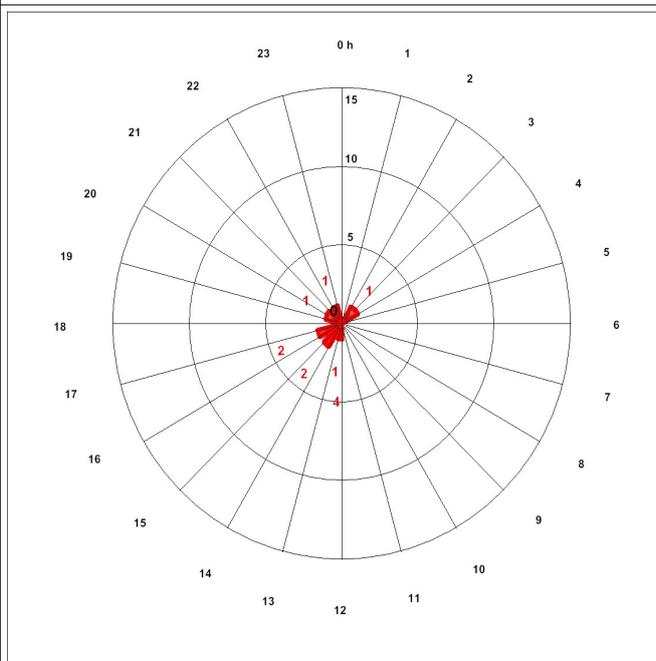
Les tranches horaires qui correspondent aux sorties des établissements scolaires sont accidentogènes.

PERIODE 2003-2007

Tous les accidents en week-end



Tous les accidents mortels en week-end

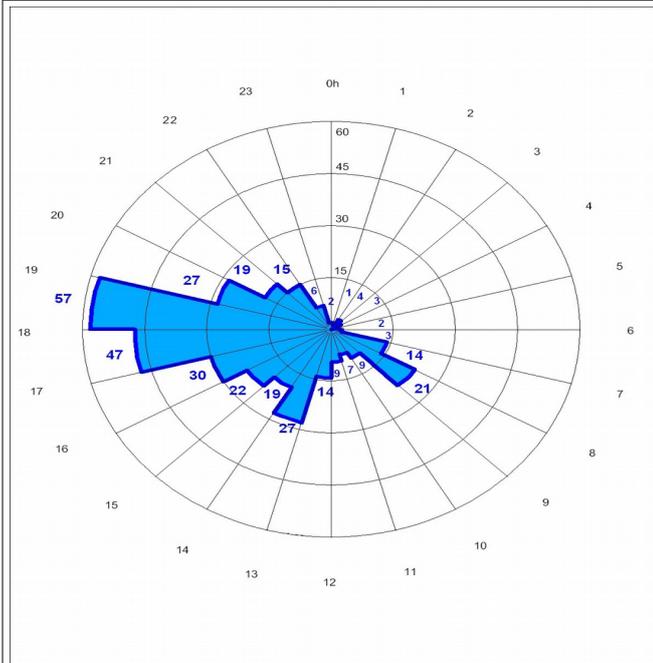


On constate une forte similitude des accidents dans cette catégorie avec les 14-17 ans.

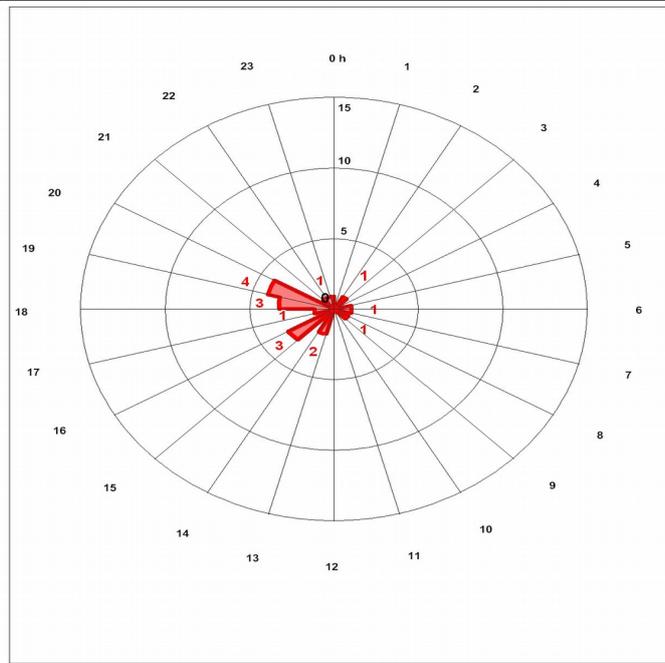
## ◆ LES 14-17 ANS

### PERIODE 2003-2007

Tous les accidents en semaine



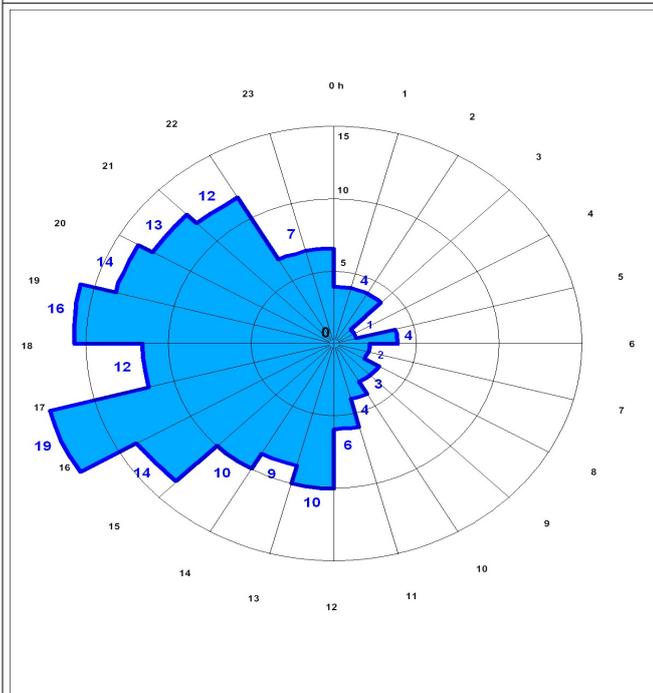
Tous les accidents mortels en semaine



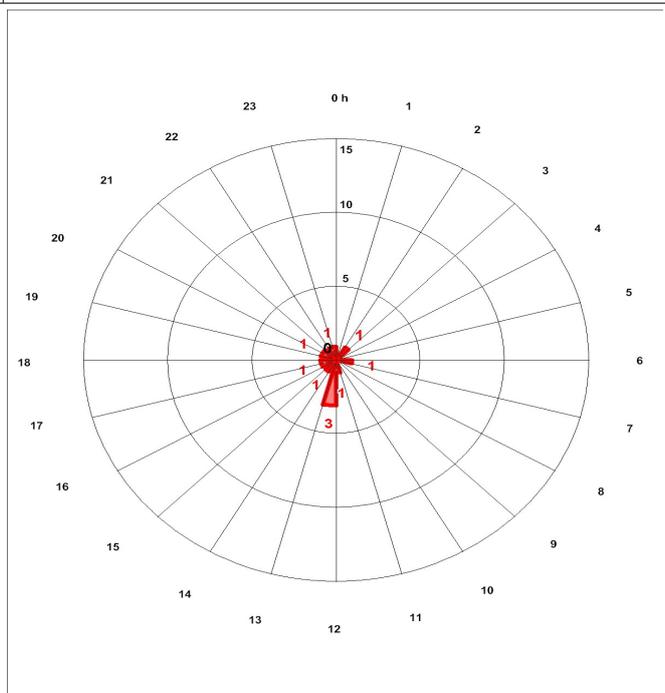
La fin d'après midi qui correspond au heures de sorties des établissements scolaires concentre le plus fort nombre d'accidents. La pose méridienne présente également un grand nombre d'accidents et de tués.

### PERIODE 2003-2007

Tous les accidents le week-end

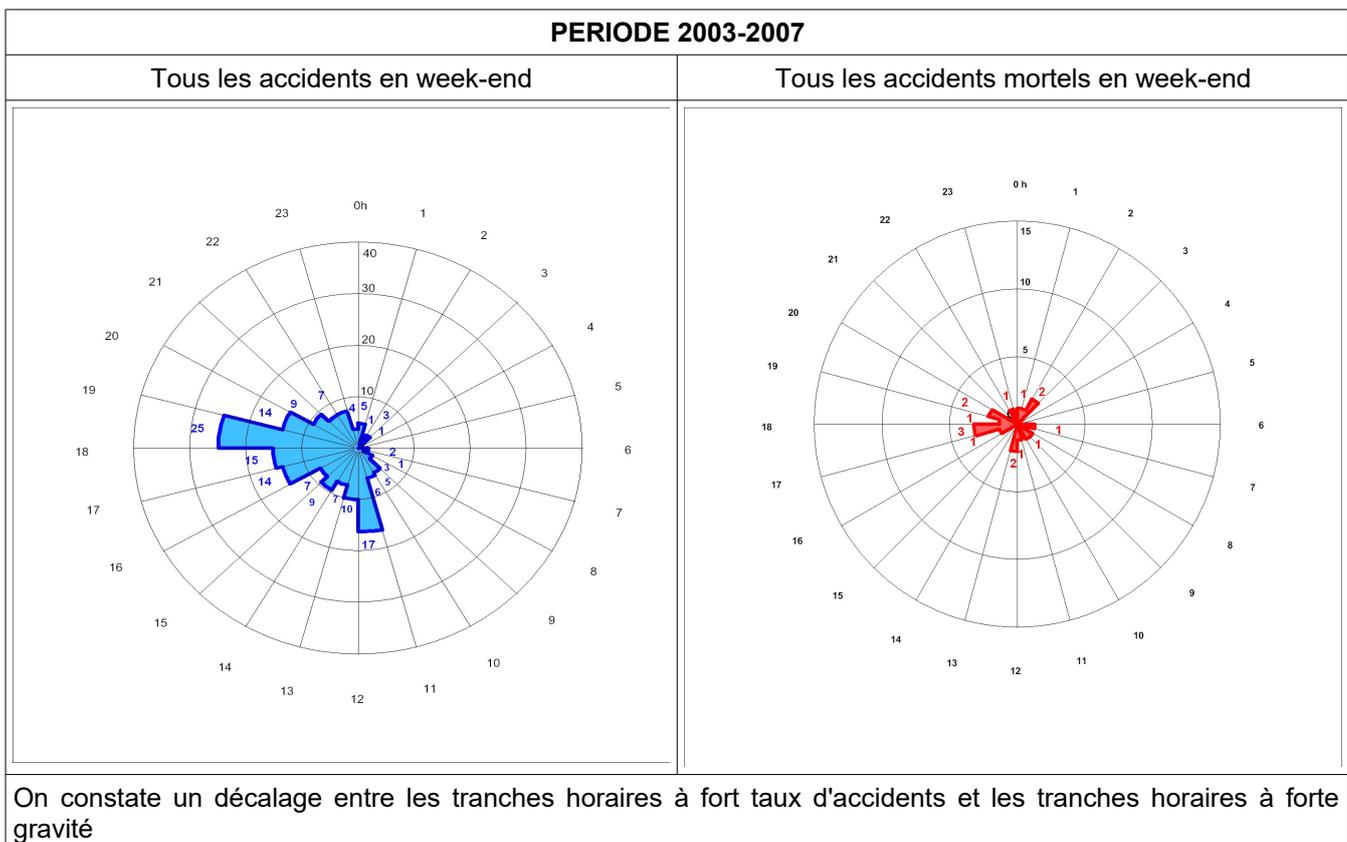
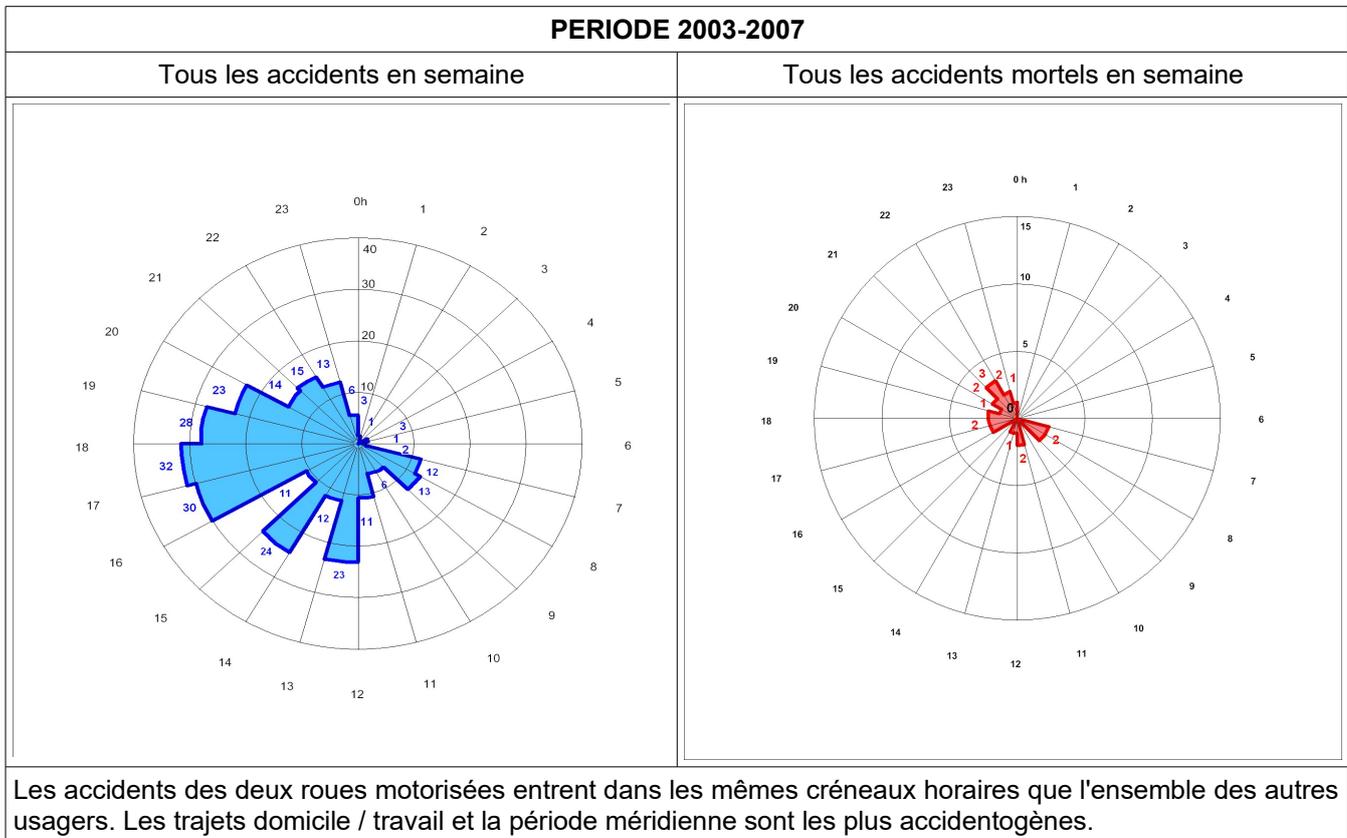


Tous les accidents mortels le week-end



On peut supposer que la large tranche horaire la plus accidentogène 12h- 22 h correspond à un déplacement « loisir ». Le début de cette période présente un nombre de morts élevé.

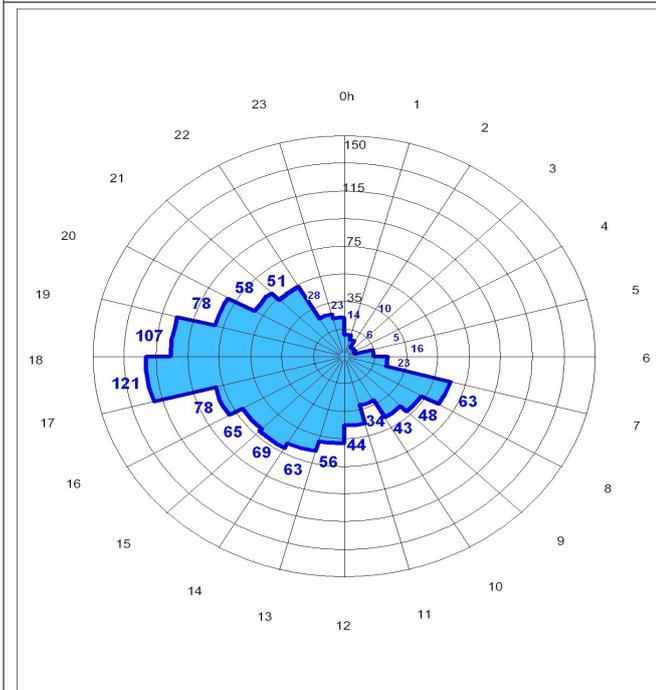
## ◆ LES DEUX ROUES > 50CM<sup>3</sup>



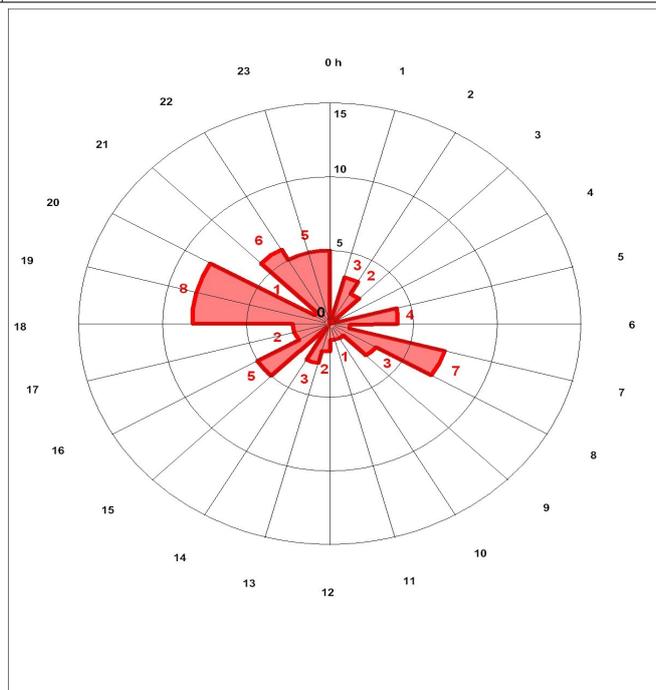
# ◆ LES 18-24 ANS

## PERIODE 2003-2007

Tous les accidents en semaine



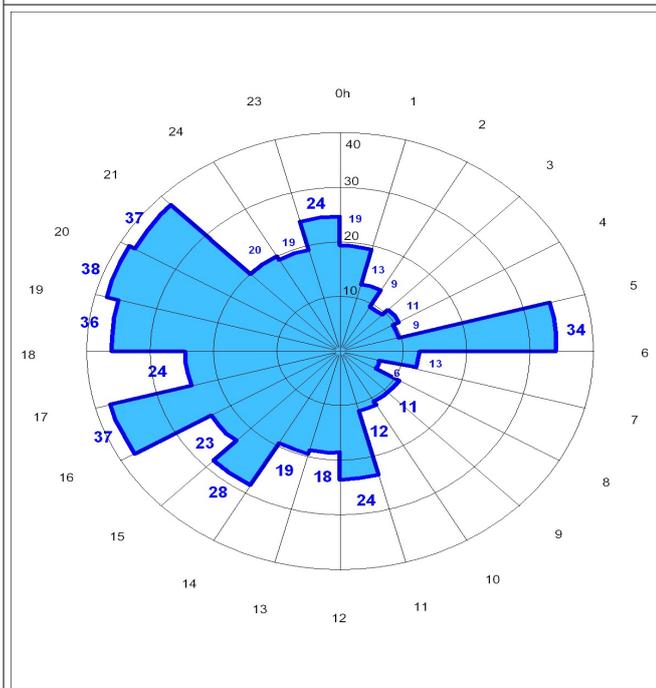
Tous les accidents mortels en semaine



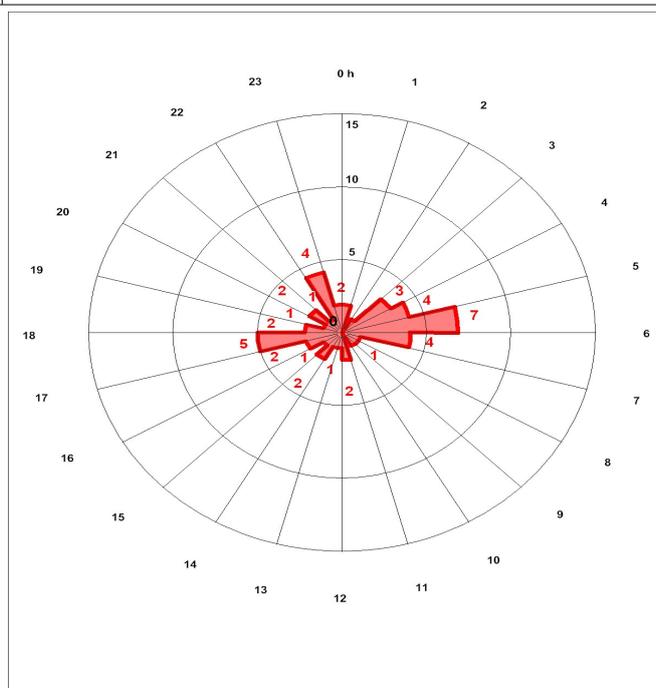
Les horaires domicile / travail sont les plus accidentogènes et les plus mortels.

## PERIODE 2003-2007

Tous les accidents le week-end



Tous les accidents mortels le week-end



La tranche horaire 5h - 6h qui correspond aux retours de soirées est la plus accidentogène et la plus mortels. On constate la même évolution pour la fin d'après midi .

## ◆ CONSTAT

L'analyse des accidents sur la période 2003-2007 fait ressortir un cadran horaire 16-20h fortement accidentogène, toute catégorie d'usagers confondus. Ce dernier correspond aux trajets « domicile/travail » de fin de journée et retour de sorties dominicales.

Les accidents mortels ne présentent pas de corrélation systématique avec les accidents en général. Il convient de noter la très forte similitude entre les accidents des 14-17 ans et les accidents des deux roues motorisées de moins de 50 cm<sup>3</sup>.

Une des caractéristiques du week-end est la tranche 5-6 heures. Celle-ci correspond aux retours de soirées festives.

## **ANNEXE 2 : CARTOGRAPHIE**

- **Carte accidents mortels VL sur routes nationales et autoroutes**
- **Carte accidents mortels VL sur routes départementales de classe 1**
- **Carte accidents mortels VL sur routes départementales de classe 2**
- **Carte des routes départementales à accidentologie élevée ( source conseil général )**

## BIBLIOGRAPHIE

- **PDCR 2008**
- **guide méthodologique DGO 2008-2012**
- **note générale du DGO de la Direction de la Sécurité et de la Circulation routières**
- **Population INSEE 2006**
- **Analyse de vitesse en Picardie sur le réseau national réalisé par le CETE à la demande de la DRE de Picardie**

## GLOSSAIRE

**ATB** : Accidents, Tués, Blessés.

**BAAC** : Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels.

**BH** : Blessés Hospitalisés, dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.

**BNH** : Blessés Légers, dont l'état nécessite un soin médical ou moins de 24 heures d'hospitalisation.

**CETE** : Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement

**CONCERTO** : Applicatif SIG (système d'information géographique) dédié à la connaissance de l'accidentologie et intégrant un module « statistiques ».

**CRS** : Compagnie Républicaine de Sécurité.

**CSA** : Contrôle-Sanction Automatisé.

**DDSP** : Direction Départementale de la Sécurité Publique.

**DGO** : Document Général d'Orientations

**DIR** : Direction Interdépartementale des Routes.

**DRE** : Direction Régionale de l'Équipement.

**DSCR** : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière.

**EDSR** : Escadron Départemental de Sécurité Routière

**INSEE** : Institut National de la Statistique et des Études Économiques.

**ONISR** : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

**PDASR** : Plan départemental d'Actions de Sécurité Routière.

**RD** : Route Départementale.

**RL** : Roue Libre

**RN** : Route Nationale.

**SIREDO** : Système Informatisé de Recueil de Données.

**SOPSR** : Service d'ordre Public et de Sécurité Routière

**TMJA** : Trafic Moyen Journalier Annuel.

**UMZ** : Unité Mobile de Zone.

**VC** : Voie Communale.

**VL** : Véhicules Légers

**ZAAC** : Zone d'Accumulation d'Accidents Corporels