Département de la Somme

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

2013-2017

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA SOMME

somme
LE CONSEIL GENERAL

MAIRES DE LA SOMME

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT DE LA SOMME

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

2013-2017

Document Général d'orientations 2013-2017

Préambule

La lutte contre l'insécurité routière constitue une priorité nationale. En quarante années de mesure, la mortalité sur les routes de France a pu être divisée par quatre. Mais ces efforts doivent être poursuivis pour réduire encore les chiffres de l'accidentalité et atteindre l'objectif fixé par l'Union Européenne de diviser par deux le nombre de morts d'ici 2020. Cet objectif consiste pour la France à être en dessous de 2000 personnes tuées sur les routes à la fin de la décennie.

Dans la Somme, même si les efforts ont permis de réduire le nombre d'accidents, de tués et de blessés, le nombre de victimes reste encore trop important. L'atteinte de cet objectif national signifie pour le département de diminuer de 25 le nombre de tués sur les routes.

Dans cette lutte, la conjonction des efforts de tous les partenaires s'impose, aux premiers rangs desquels figurent l'État, le Conseil général et les communes. Chacun, dans son champ de compétences, s'efforcera de mettre en œuvre les axes prioritaires d'actions définis de manière partenariale dans ce Document Général d'Orientations (DGO) 2013/2017.

Ainsi, les signataires mobiliseront leurs efforts respectifs sur les priorités suivantes :

- l'accidentalité liée à l'alcool ;
- l'accidentalité liée à la vitesse ;
- l'accidentalité des jeunes ;
- l'accidentalité des deux roues motorisés ;
- la lutte contre les comportements dangereux ;
- la protection des usagers vulnérables ou sur-exposés.

La réalisation de cette politique et des actions mises en œuvre se concrétiseront chaque année dans le Plan départemental d'actions en faveur de la sécurité routière (PDASR).

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

Le préfet de la région Picardie, préfet de la Somme	Le président du Conseil général de la Somme	Le président de l'association des maires de la Somme
Jean-François CORDET	Christian MANABLE	Pierre MARTIN

Table des matières

PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE....6
1. LE RÔLE DU DGO....7
2. LES ENJEUX NATIONAUX 2013-2017....8
3. LA DÉMARCHE DE TRAVAIL....9
3.1. Pilotage de la démarche....9
3.2. Analyse de l'accidentalité....9
3.3. Définition des enjeux et préparation des orientations d'actions....10
3.4. Mobilisation des partenaires....10
1 Les collectivités territoriales....10
2 Les partenaires institutionnels....10
3 Les partenaires associatifs et professionnels....10
3.5 Validation des enjeux locaux et des fiches d'actions....11
4. LE PDASR, DÉCLINAISON DU DGO....12
L'ACCIDENTOLOGIE DU DÉPARTEMENT Période 2007/2011....13
1. CONTEXTE LOCAL....14
1.1 Caractéristiques générales du réseau routier....14
1.2 Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) 2 sens....14
1 Les autoroutes....14
2 Les routes nationales....14
3 Les principales routes départementales....15
2. BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ....16
2.1 Évolution du nombre d'accidents, de tués et de blessés....16
1 Évolution quinquennale glissante....16
2 Évolution annuelle des accidents, tués et blessés entre 2007 et 2011....16
2.2 Évolution du nombre d'accidents par catégorie d'impliqués....16
3. L'ACCIDENTOLOGIE DU DÉPARTEMENT PAR CATÉGORIE D'USAGERS....17
3.1 L'accidentologie des véhicules légers (VL)....17
1 Part des tués en VL sur la période....17
2 Part des victimes VL par tranches d'âge....17
3 Accidentalité des VL sur routes départementales....17
4 Analyse selon l'heure....18
3.2 L'accidentologie des deux-roues motorisés....19
1 Toutes cylindrées confondues....19
2 Les cyclomoteurs....19
3 Les motocyclettes....20
4. ANALYSE DES CIRCONSTANCES TEMPORELLES....21
4.1 Selon le mois....21
4.2 Selon le jour....22
4.3 Selon l'heure....23
5. ACCIDENTOLOGIE PAR TYPE DE RÉSEAU ROUTIER....24
5.1 Analyse globale par réseau....24
5.2 Autoroutes....24
5.3 Routes départementales (RD)....25
5.4 Voies communales....25
6. ACCIDENTALITÉ PAR ZONE....26
6.1 Zone « rurale »....26
6.2 Zone « urbaine »....26
6.3 Zones d'Accumulations d'Accidents Corporels (ZAAC)....27
7. ACCIDENTOLOGIE PAR AGE....28
8. LES COMPORTEMENTS ACCIDENTOGENES....29
8.1 L'inadaptation de la vitesse....29
8.2 L'alcoolémie....30
8.3 Les autres infractions....30
DÉFINITION DES ENJEUX LOCAUX et ORIENTATION DES ACTIONS....31
1. BILAN DU DGO 2008/2012....32
2. DÉFINITION DES ENJEUX LOCAUX....33
2.1 Les enjeux nationaux....33
2.2 Les enjeux locaux....33

3. LES ENJEUX POUR LES COLLECTIVITES TERRITORIALES....34
1 Les communes 34
2 Le Conseil général de la Somme.... 34
3 La ville d'Amiens 34
4. LES ORIENTATIONS D'ACTIONS....35

.Annexe 1 : Bibliographie et Glossaire.... 43
.Annexe 2 - Zone d'Accumulation des Accidents Corporels (ZAAC).... 45
.Annexe 3 - Données des stations de comptage implantées sur le réseau routier du département de la Somme (données 2010). 46

PARTIE I

PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

1. LE RÔLE DU DGO

Dans le département de la Somme, l'objectif national fixé à moins de 3000 morts annuels se traduit par un nombre de tués inférieur à 28 chaque année. Il était de 73 en 2007 et de 47 en 2011.

Mais même si la baisse du nombre de tués est significative en 2011, ce nombre reste bien supérieur à celui de la contribution théorique du département de la Somme.

Afin de permettre une fédération autour des enjeux de la lutte contre l'insécurité routière, la Délégation interministérielle à la sécurité et la circulation routières (DSCR) a proposé à chaque préfet de département d'élaborer un Document Général d'Orientations (DGO) qui a pour ambition de définir les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents.

Le préfet de la Somme a répondu à la sollicitation de la DSCR en réalisant ce DGO qui sera le document de référence pour la politique locale de sécurité routière durant la période 2013-2017. Il permettra à l'État et aux collectivités 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 tels que les associations mais aussi toutes les institutions concernées par la sécurité routière dans la Somme.

Le DGO constitue donc un outil de mobilisation locale et de programmation de la polique à mener.
Il est constitué d'enjeux définis au niveau national et d'enjeux locaux qui répondent aux particularités du territoire.

Chaque année, un Plan départemental d'actions en faveur de la Sécurité routière (PDASR) est élaboré en cohérence avec les orientations du DGO.

2. LES ENJEUX NATIONAUX 2013-2017

L'analyse de l'accidentalité nationale des 5 dernières années permet de mettre en exergue les mêmes causes récurrentes d'accidentalité que celles qui avaient amené à définir les orientations du DGO actuel. De même, on retrouve une sur-représentation identique de catégories d'usagers impliquées dans les accidents.

Les orientations nationales restent donc les mêmes que pour le DGO précédent :

L'ALCOOL
LA VITESSE
LES JEUNES
LES DEUX ROUES MOTORISÉS

3. LA DÉMARCHE DE TRAVAIL

3.1. Pilotage de la démarche

Le pilotage du DGO 2013-2017 pour le département de la Somme est conduit par :

- Monsieur le Préfet de la région Picardie, Préfet de la Somme
- Monsieur le Sous-préfet, directeur de cabinet, chef de projet sécurité routière

Une réunion de présentation de la démarche du DGO 2013-2017 s'est tenue le 14 septembre 2012 à la préfecture en présence des représentants du Groupement de gendarmerie départementale de la Somme, de la Direction départementale de la sécurité publique (DDSP), de la Direction départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) et de la Direction Régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

La méthodologie adoptée lors de cette réunion a été la suivante :

1. Analyse de l'accidentalité du territoire entre 2007 et 2011 à partir du diagnostic réalisé par le service Éducation et sécurité routières (ESR) de la DDTM de la Somme

2. Définition de propositions d'enjeux locaux et préparation des pistes d'actions

3. Concertation avec l'ensemble des partenaires mobilisés par la politique de sécurité routière

4. Validation des enjeux et des orientations d'actions et signature partenariale du DGO

3.2. Analyse de l'accidentalité

Le diagnostic sur l'accidentologie de la Somme a été réalisé par l'ESR à partir des données corrigées des bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) renseignés par les forces de l'ordre, sur la période 2007-2011.

Le diagnostic a été réalisé à partir de l'exploitation :

- de la connaissance des accidents :
  - fichiers BAAC produits par les forces de l'ordre
  - géolocalisation et correction par l'Observatoire départemental de sécurité routière (ODSR), service de la DDTM
  - exploitation par le logiciel CONCERTO[1]

- de la collecte d'informations :
  - données trafic des gestionnaires avec les stations SIREDO (Système Informatisé de REcueil de DOnnées) implantées sur les réseaux routiers national et départemental. Les stations mesurent des paramètres comme la vitesse, la longueur, la masse ou la vitesse du véhicule.
  - statistiques des organismes de contrôle :
    - la gendarmerie nationale pour sa zone de compétence
    - la police nationale pour sa zone de compétence
    - la DREAL (statistiques des contrôleurs des transports terrestres)
  - statistiques nationales de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR)

- des données démographiques issues du recensement INSEE au registre de population de 2006 sans double compte.

1 CONCERTO est un applicatif SIG (Système d'Information Géographique) dédié à la connaissance de l'accidentologie et intégrant un module « statistiques »

3.3. Définition des enjeux et préparation des orientations d'actions

Le diagnostic réalisé par l'ODSR permet d'identifier une sur-représentation de certaines catégories d'usagers impliqués dans les accidents de la circulation routière.

Les caractéristiques du département rejoignent pour partie les conclusions de l'analyse nationale de laquelle découlent les orientations décidées pour l'ensemble du pays. Certaines caractéristiques propres au département permettent quant à elles de définir des enjeux locaux qui viennent compléter ces enjeux nationaux.

La définition des enjeux locaux permet ensuite d'élaborer des axes globaux d'action pour chaque enjeu dans des domaines d'intervention variés. La déclinaison opérationnelle de ces axes s'inscrit quant à elle dans le plan départemental d'actions en faveur de la sécurité routière (PDASR) annuel.

3.4. Mobilisation des partenaires

La lutte contre l'insécurité routière mobilise de très nombreux partenaires (collectivités territoriales, partenaires institutionnels et associatifs), qu'il convient d'associer à la définition des orientations d'actions répondant aux enjeux.

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 :

- Le Conseil général
- la ville d'Amiens
- la ville d'Abbeville
- la ville de Péronne
- la ville de Montdidier

Par ailleurs, l'association des maires de la Somme a également été associée à la démarche.

Les partenaires de la politique publique de la sécurité routière ont été associés à la réflexion relative aux enjeux et aux orientations d'actions.
Les partenaires associés ont été les suivants :

2 Les partenaires institutionnels

- La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) de la Somme
- la Direction Départementale de Sécurité Publique (DDSP) de la Somme
- le Groupement de Gendarmerie départementale de la Somme
- la Direction Départementale de la Cohésion Sociale (DDCS) – pôle jeunesse
- le rectorat d'Amiens
- la direction académique des services de l'éducation nationale
- l'unité territoriale de la Somme de la Direction Régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE), service santé et sécurité au travail
- le procureur de la République d'Amiens
- la direction interdépartementale des routes du Nord
- Le relai-Vélo
- Le chargé de mission « Deux roues motorisés »

3 Les partenaires associatifs et professionnels

- la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC)
- la Coordination Technique de Développement de Piste à Amiens (CTDPA)
- le Comité départemental de la Prévention Routière
- L'Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie (ANPAA), Somme

- l'Association Picarde d'Action Préventive (APAP)
- l'Association Amiens Avenir Jeunes
- le comité régional du sport automobile Nord Picardie
- l'Association Nationale pour la Promotion de l'Education Routière (ANPER) Picardie
- le Service de formation et d'étude pour la diminution du risque automobile
- La ligue contre la violence routière
- L'association Le Mail
- la délégation départementale de la Croix Rouge Française (et la délégation jeunesse)
- Roue libre 80
- Vélo Service
- l'Association des familles de traumatisés craniens de Picardie
- L'association Robin des routes
- des assureurs du risque automobile, branche prévention (prévention MAIF, MACIF prévention...)
- l'Association Départementale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public (ADATEEP 80)
- la Fédération des familles rurales de la Somme
- l'Association Régionale d'Aide aux Victimes et Accidentés de la Route (ARAVAR)
- la délégation départementale de l'association des Paralysés de France (APF)
- les caisses d'assurance sociale (CARSAT branche risques professionnels, MSA, RSI)
- le CFA des métiers de la route AFT-IFTIM
- la délégation régionale de la fédération nationale des transporteurs routiers et de voyageurs (FNTR – FNTV)
- la Sanef

3.5 Validation des enjeux locaux et des fiches d'actions

Au regard de l'analyse effectuée par le service Éducation et sécurité routières de la DDTM, des propositions d'enjeux et d'orientations d'actions ont été élaborées puis proposées à l'ensemble des partenaires qui ont été conviés à en débattre à l'occasion d'une concertation plénière à la préfecture le 18 décembre 2012. Ils ont également été invités à proposer des orientations nouvelles. Les propositions émises ont été répertoriées et prises en compte pour l'élaboration du document.

4. LE PDASR, DÉCLINAISON DU DGO

Une déclinaison des orientations d'actions du DGO sera élaborée chaque année dans un Plan départemental d'actions en faveur de la sécurité routière (PDASR).

Celui-ci constitue le plan annuel de la politique locale de sécurité routière et détermine chaque année les enjeux, établis en fonction de l'analyse la plus récente de l'accidentologie locale. Les actions programmées dans le PDASR seront axées sur ces enjeux.

Les orientations du PDASR seront forcément influencées par la politique nationale dont on mesure désormais les résultats probants sur le comportement des usagers.

Dans le cadre du PDASR, un appel à projet sera lancé chaque année, et 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.

Afin de pouvoir analyser la pertinence des actions menées, un compte-rendu à la fin de chaque action (financier et de réalisation) devra être élaboré par l'organisateur et transmis à la préfecture et un suivi de la mise en œuvre des actions sera réalisé annuellement. Cette démarche d'évaluation permettra de mesurer l'impact des actions conduites.

La déclinaison opérationnelle annuelle que constitue le PDASR au regard du DGO sera réalisée sur la base des résultats des évaluations des actions locales et de l'évolution des caractéristiques de l'accidentalité.

Par ailleurs, un plan départemental mensuel de contrôles routiers sera établi par les forces de l'ordre en tenant compte des orientations de la politique départementale. Les contrôles routiers prioritaires seront déterminés en fonction de l'importance du caractère accidentogène des différentes zones d'intervention et adaptés à l'évolution spatio-temporelle de l'accidentalité.

PARTIE II

L'ACCIDENTOLOGIE DU DÉPARTEMENT

PÉRIODE 2007/2011

Données extraites du « Bilan de l'accidentalité 2007/2011 » réalisé par la DDTM de la Somme

1. CONTEXTE LOCAL

1.1 Caractéristiques générales du réseau routier

En 2011, le réseau routier se compose d'environ :

- 283 km d'autoroutes :
    - A1 Paris Lille, seule autoroute à 2 x 3 voies du département pour un linéaire de 47 km (SANEF)
    - A2 de Péronne vers Cambrai et la Belgique pour un linéaire de 3,5 km (SANEF)
    - A26 Calais-Troyes pour un linéaire de 1,5 km (SANEF)
    - A16 Paris-Calais pour un linéaire de 95 km (SANEF)
    - A28 Abbeville-Rouen (autoroute non concédée), pour un linéaire de 33 km
    - A29 pour un linéaire de 103 km (SANEF) :
- 45 km de routes nationales
- 4 597 km de routes départementales
- 5 700 km de routes communales

Le trafic routier se développe de manière radiale autour des pôles économiques d'Amiens (137 027 habitants), d'Abbeville (25 145 habitants), de Péronne (8 446 habitants), d'Albert (10211 habitants), et de Roye (6 273 habitants). [2]

1.2 Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) 2 sens

L'année de comptage est 2010. L'A1, la RN 25 (rocade Amiens) et la rocade ouest d'Abbeville ont un trafic particulièrement important.

1 Les autoroutes

Itinéraire	Section	TMJA 2010	Données 2007
A1	RD 1029 / Pas-de-Calais	55 424 à 61 119	55 587
A16	Oise / Amiens	11 109	10 290
	Amiens / Abbeville	10 458 à 12 314	12 417
	Abbeville / Pas-de-Calais	11 519 à 12 787	11 554
A28	Echangeur de Bouttencourt	10 726	12 555
	Abbeville	14 611	15 937
A29	Saint-Quentin / Amiens	6 054 à 15 777	11 375
	Amiens / Neufchatel-en-Bray	8 824 à 9 126	9 000

2 Les routes nationales

Itinéraire	Section	TMJA 2010	Données 2007
RN 25	Rocade Amiens	Non réalisé	22 085 à 32 126
RN 25	Beauval PR 28+100	19276	7 379 à 12 933

2 Source INSEE 2009

3 Les principales routes départementales

Itinéraire	Section	TMJA 2010	observations	Données 2007
RD 1	Amiens / Corbie	1369 à 10915	6%PL	8 568
RD 925	Seine Maritime / Abbeville	2370 à 11488	13% PL	2 576 à 8 243
RD 928	Abbeville / Pas de calais	1917 à 7668	Jusqu'à 32,5 % de PL	1960 à 4 976
RD 929	Rocade Amiens / Pas de calais	4634 à 9743	11,6% PL	6 203 à 7 561
RD 934	Rocade d'Amiens / Oise	5296 à 16813	Jusqu'à 18,2% PL	10 652 à 16 955
RD 1001	Oise / Amiens	5013 à 11509	7,5% PL	6 072
	Amiens / Pas-de-Calais	3637 à 14417	16% PL	5 616 à 11 077
RD 1015	Gamaches / Mers-les-Bains	2540 à 12909		6 443
RD 1017	Oise / Pas-de-Calais	2953 à 8106		3 433 à 7 583
RD 1029	Amiens / Aisne	4100 à 10391		4 542 à 6 254
	Oise / Amiens	2329 à 7089		2 330 à 5 383
RD 1235	Amiens / RD 1001	5 603		5 797

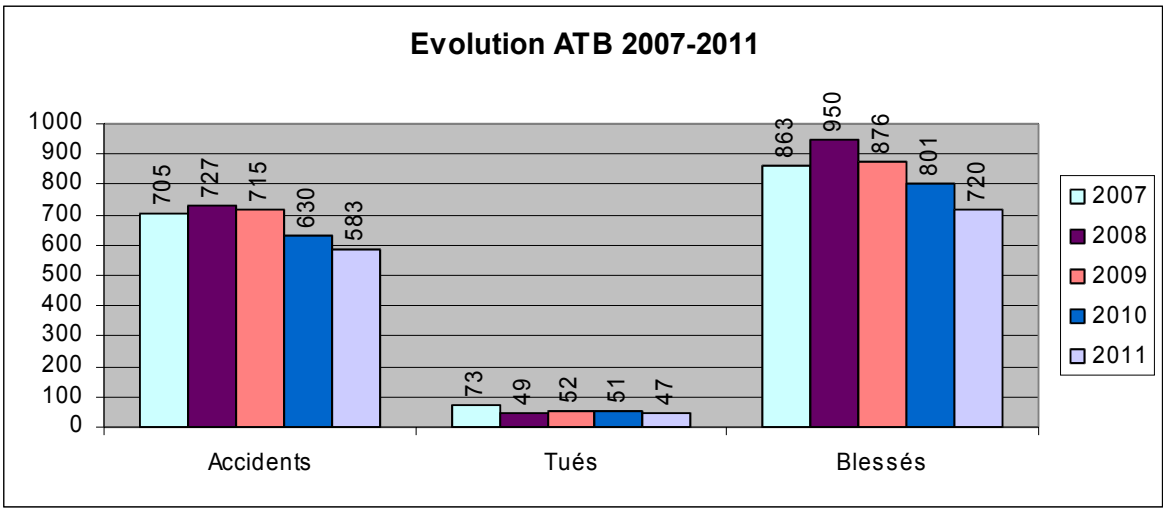
2. BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ

2.1 Évolution du nombre d'accidents, de tués et de blessés

1 Évolution quinquennale glissante

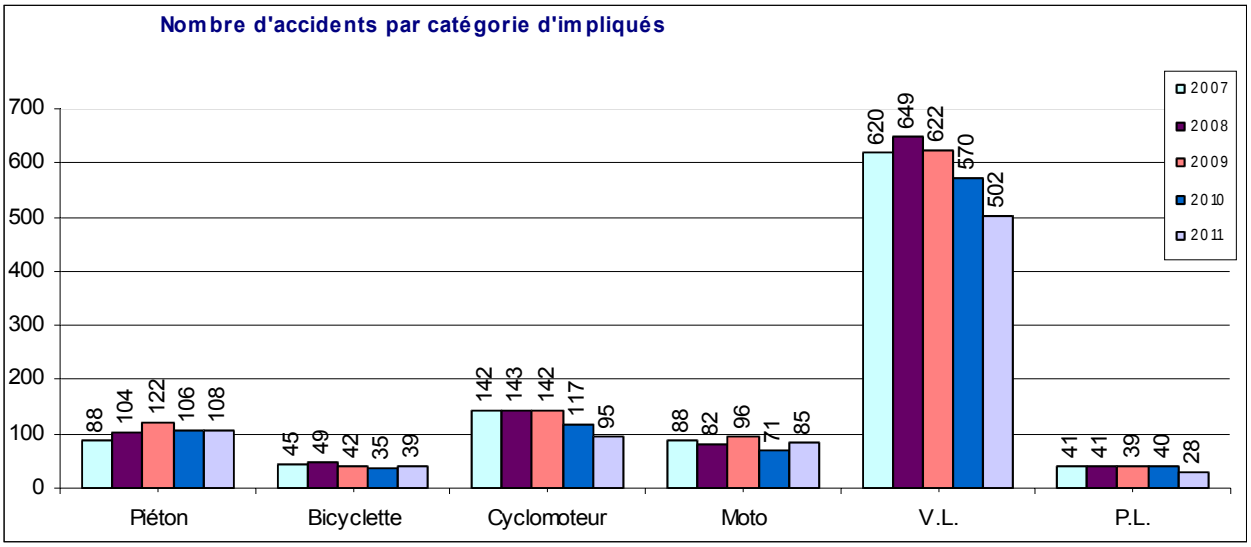
	Somme 2007-2011	Somme 2006-2010	Somme 2005-2009
Accidents	3 360	3 553	3 681
Tués	272	302	309
BH	1 590	1 749	1 776
BNH	2 620	2 709	2 863

2 Évolution annuelle des accidents, tués et blessés entre 2007 et 2011



On constate une baisse régulière du nombre d'accidents et de blessés depuis 2008.

2.2 Évolution du nombre d'accidents par catégorie d'impliqués



La tendance à la baisse des accidents cyclomoteurs et véhicules légers se poursuit depuis 2008.

3. L'ACCIDENTOLOGIE DU DÉPARTEMENT PAR CATÉGORIE D'USAGERS

3.1 L'accidentologie des véhicules légers (VL)

Un des enjeux repris dans le DGO 2008-2012 porte sur l'accidentologie des VL.

L'analyse des accidents montre que les usagers VL sont toujours les plus impliqués dans les accidents et présentent la plus forte part des victimes tuées (en 2011, 30 tués VL pour un total de 47, soit 64%) .

En 2010, le parc de VL s'élevait à 272 273 unités, soit 86% des véhicules[3] en circulation dans le département de la Somme.

Plus de 81% des ménages de la Somme sont équipés. 47% d'entre eux possèdent un VL et 33,9% en possèdent au moins deux.

1 Part des tués en VL sur la période

2007-2011	Tués VL	Autres tués	BH VL	Autres BH
Nombre de victimes	167	105	936	654
part	61,4%	38,6%	58,9%	41,1%

Les usagers VL sont les plus impliqués dans les accidents et présentent la plus forte part des victimes.

2 Part des victimes VL par tranches d'âge

Victimes	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	>65 ans	Total victimes VL	Total victimes toutes catégories	Part de victimes VL
Tués	6	4	35	40	48	34	167	272	61,4%
Blessés hospitalisés	43	35	228	295	224	111	936	1590	58,9%

La répartition du nombre de tués par tranche d'âges montre en premier lieu que toutes les classes d'âges sont impliquées dans les accidents mortels "Véhicules Légers". A noter que la représentation la plus forte est celle des 45-64 ans concernant les victimes tuées.

3 Accidentalité des VL sur routes départementales

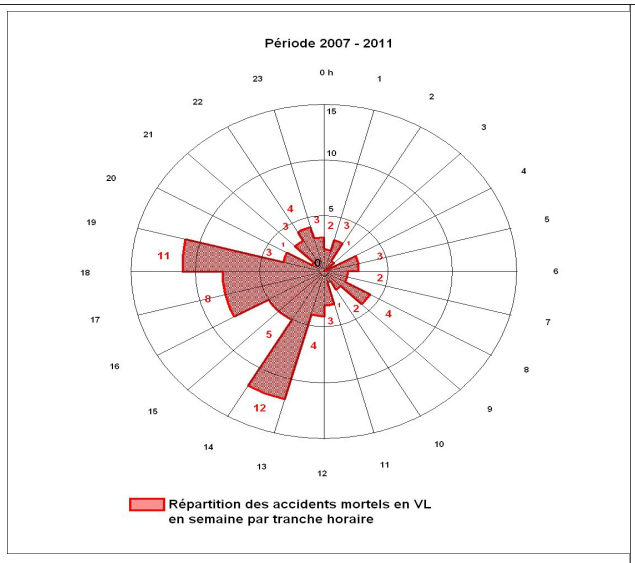
Une analyse des accidents VL sur la période 2007-2011, faisant au moins un tué, sur les réseaux de classe 1 et de classe 2[4], permet d'établir le bilan suivant :

Classe de RD	Accidents		Tués		BH	
	Total accidents mortels	Accidents mortels VL	Total Tués	Tués VL	Total BH	BH VL
Classe 1	96	67	106	75	513	363
Classe 2	60	34	67	37	268	181

Réseau de classe 1 : Les 67 accidents VL mortels ont fait 75 tués soit 71 % du nombre de tués sur ce réseau.
Réseau de classe 2 : Les 34 accidents VL mortels ont fait 37 tués soit 55 % du nombre de tués sur ce réseau.

3 Véhicules en circulation : VL,tracteur PL, camionnettes,autocars et autobus, camions
4 *Identification des classes de réseaux de routes départementale : voir L'Accidentologie par type de réseau routier (p 23)*

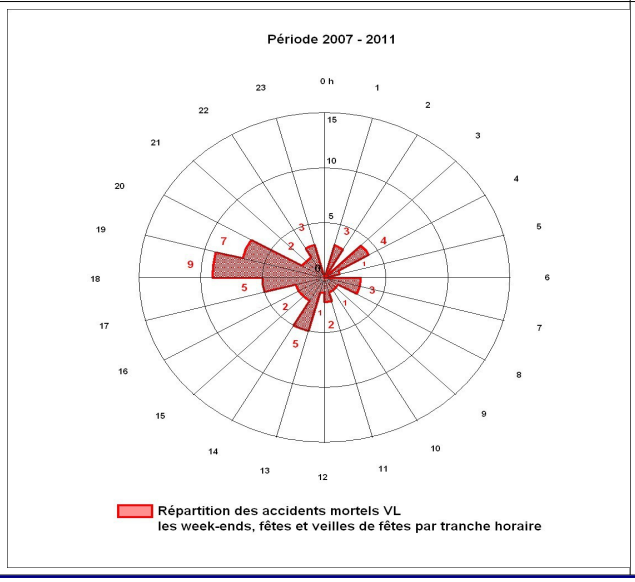
4 Analyse selon l'heure



En semaine, l'analyse temporelle des accidents mortels VL permet de constater deux tranches horaires qui génèrent le plus d'accidents:

- la tranche 13-14 heures avec 12 accidents mortels
- la tranche 16-19 heures avec 27 accidents mortels.

Cette deuxième tranche est la plus représentative et correspond à des trajets domicile/travail.



Les week-ends, jours fériés et veilles de jour férié, l'analyse temporelle des accidents mortels VL permet de constater trois tranches horaires qui génèrent le plus d'accidents :

- La tranche 3-4 heures avec 4 accidents mortels, qui correspond à des retours de soirées festives
- On note également un nombre important d'accidents mortels entre 13 et 14 heures avec 5 accidents mortels.
- La tranche 17-20 heures avec 21 accidents mortels tend à correspondre aux retours de week-ends.

3.2 L'accidentologie des deux-roues motorisés

1 Toutes cylindrées confondues

Sur la période analysée, les usagers de deux roues motorisés représentent un quart des victimes, tuées ou blessées.

	Accidents	Tués	Blessés
2007	228	19	228
2008	223	12	229
2009	238	13	241
2010	187	10	188
2011	179	13	180
Total	1055	67	1066
% de l'accidentalité totale	31,4%	24,6%	25,3%

2 Les cyclomoteurs

Avec 36 tués et 663 blessés en cinq ans, l'accidentalité des cyclomoteurs représente 13,3% du nombre total des tués et 15,7 % du nombre de blessés sur la période 2007-2011.

Les jeunes de 15 à 24 ans, principaux utilisateurs de cyclomoteurs sont également les plus impactés. Ils représentent 47,2 % des tués en cyclomoteurs et 63 % des blessés.

Répartition des tués cyclomoteurs par âge

	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	sup 65	Total
2007	0	3	4	3	1	0	11
2008	1	2	3	2	1	0	9
2009	1	1	0	1	0	1	4
2010	0	2	0	4	0	0	6
2011	0	1	1	1	2	1	6
Total	2	9	8	11	4	2	36
%	5,6%	25,0%	22,2%	30,5%	11,1%	5,6%	100%

Répartition des blessés cyclomoteurs par âge

	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	sup 65	Total
2007	7	30	53	39	10	0	139
2008	6	43	55	33	7	1	145
2009	5	37	62	29	11	1	145
2010	7	25	46	26	7	0	111
2011	1	29	30	32	4	0	96
Total	33	170	248	164	40	8	663
%	5,0%	25,6%	37,4%	24,7%	6,0%	1,2%	100,0%

3 Les motocyclettes

Avec 31 tués en cinq ans, l'accidentalité des motocyclettes représente 11,4 % du nombre total des tués sur la période 2007-2011 (Elle représente 17 % en 2011 avec 8 victimes tuées).

Les 25-44 ans représentent 58 % des tués et la moitié des bléssés de la catégorie de véhicules.

Répartition des tués motocyclettes par âge

	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	sup 65	Total
2007	0	0	3	5	0	0	8
2008	0	0	0	2	1	0	3
2009	0	0	4	4	1	0	9
2010	0	0	0	2	2	0	4
2011	0	0	2	5	0	0	7
Total	0	0	9	18	4	0	31
%	0,0%	0,0%	29,0%	58,0%	12,9%	0,0%	100,0%

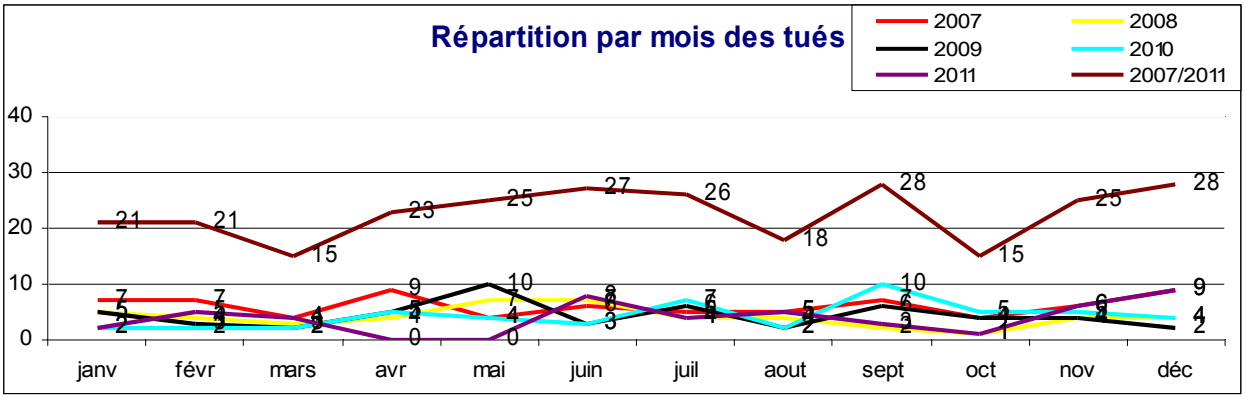
Répartition des blessés motocyclettes par âge

	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	sup 65	Total
2007	0	3	22	49	15	0	89
2008	0	2	26	44	11	1	84
2009	2	4	24	47	19	0	96
2010	0	5	27	28	16	1	77
2011	4	1	16	47	16	0	84
Total	6	15	115	215	77	2	430
%	1,4%	3,5%	26,7%	50,0%	17,9%	0,5%	100,0%

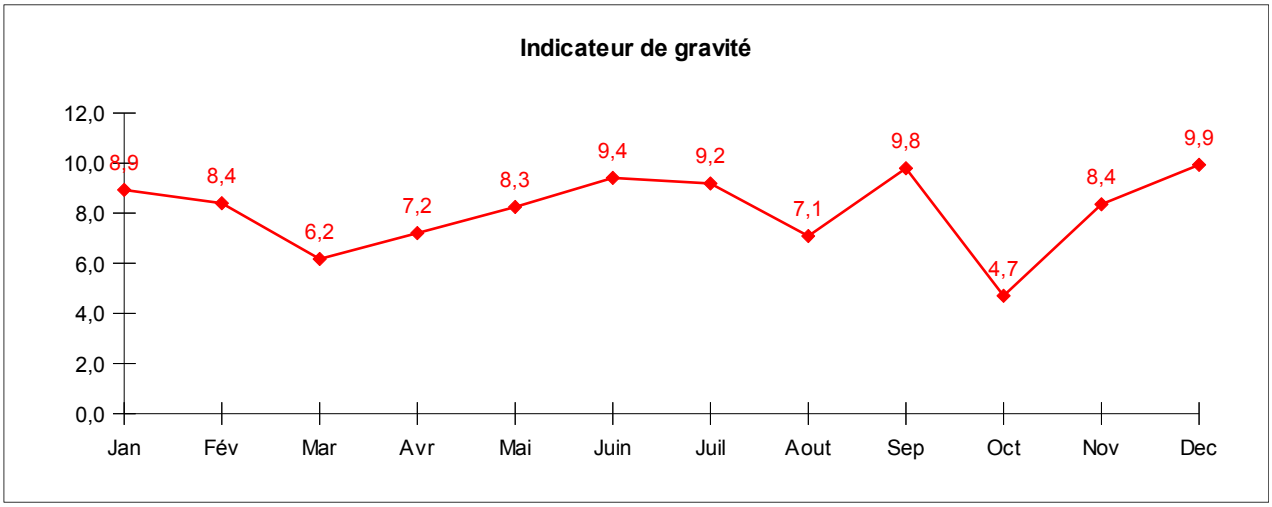
Les accidents mortels concernent pour l'essentiel les motos puissantes et se produisent surtout en rase campagne.

4. ANALYSE DES CIRCONSTANCES TEMPORELLES

4.1 Selon le mois

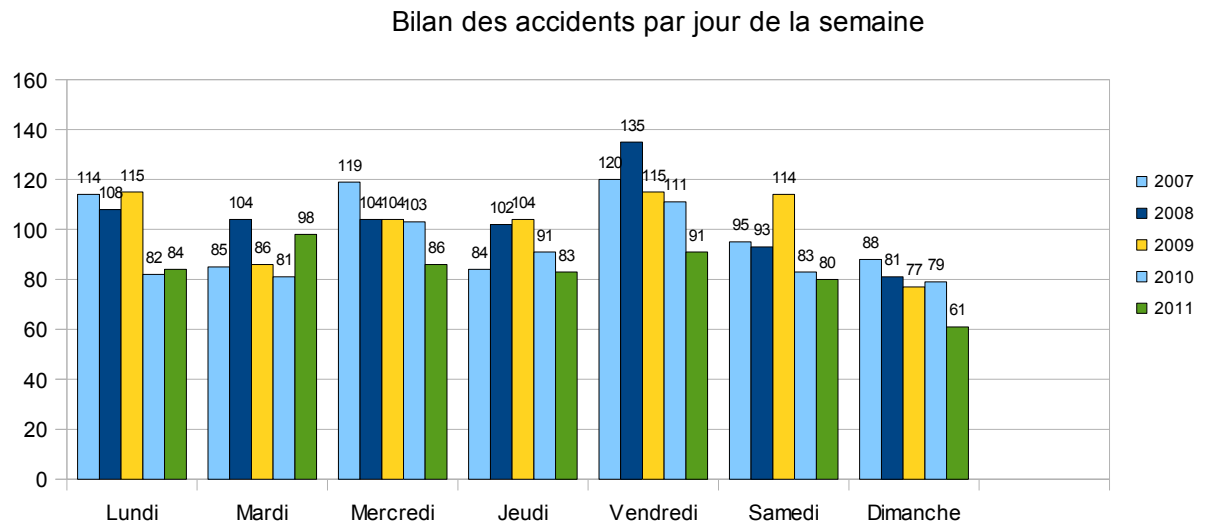


Les mois de mars et octobre présentent en cumulé le nombre de victimes tuées le plus faible.

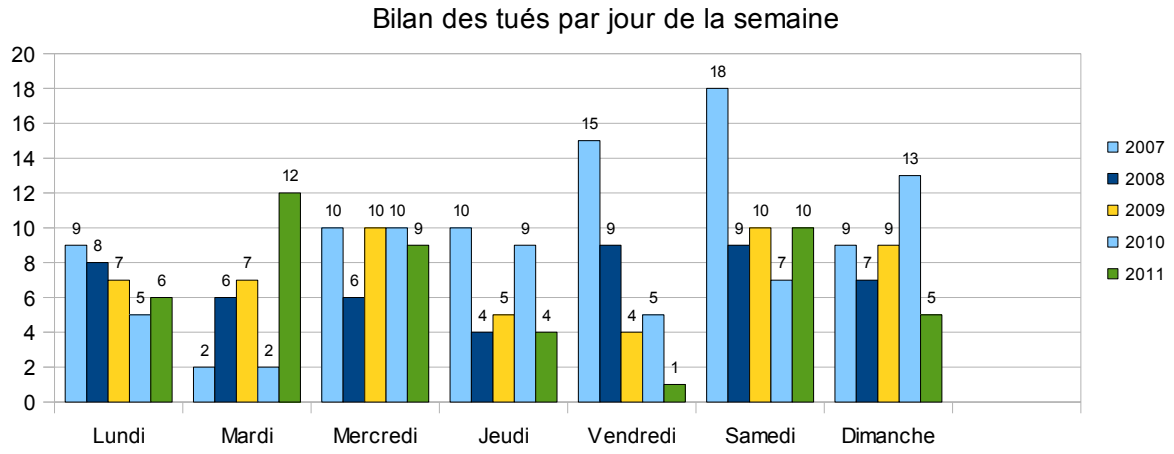


Le taux de gravité est très élevé durant la période estivale et en mars tandis qu'il est plus faible le reste de l'année pour atteindre un taux minimal en octobre.

4.2 Selon le jour

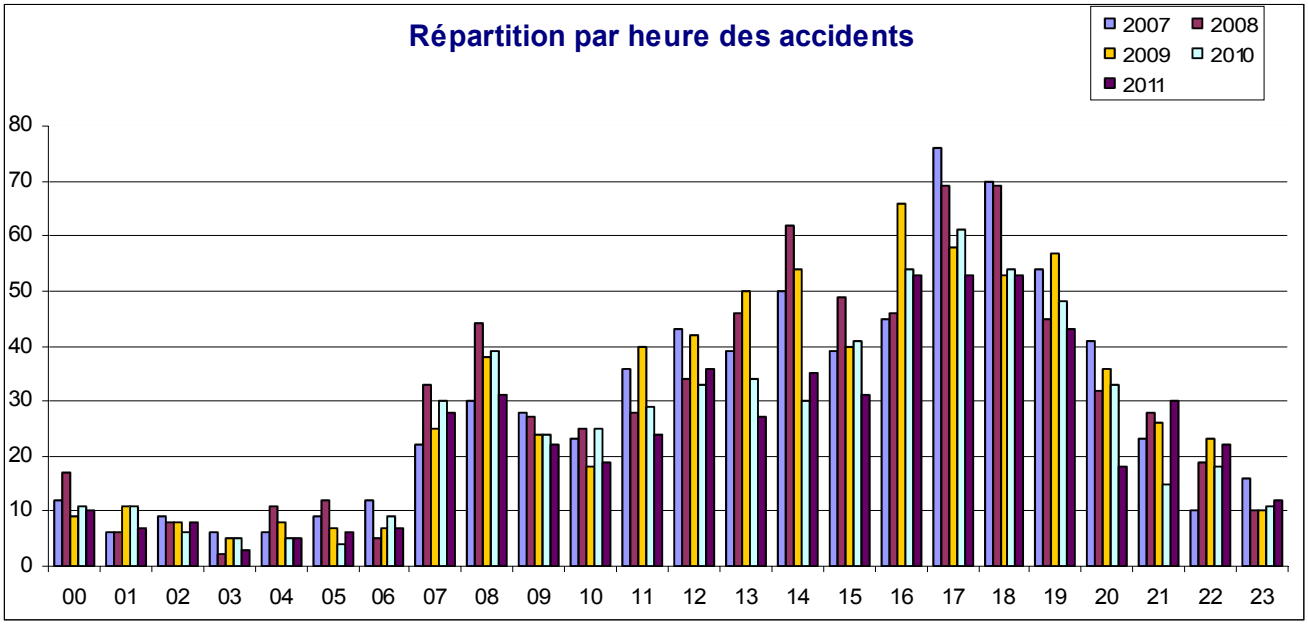


Le vendredi affiche en moyenne un peu plus d'accidents sur la période.

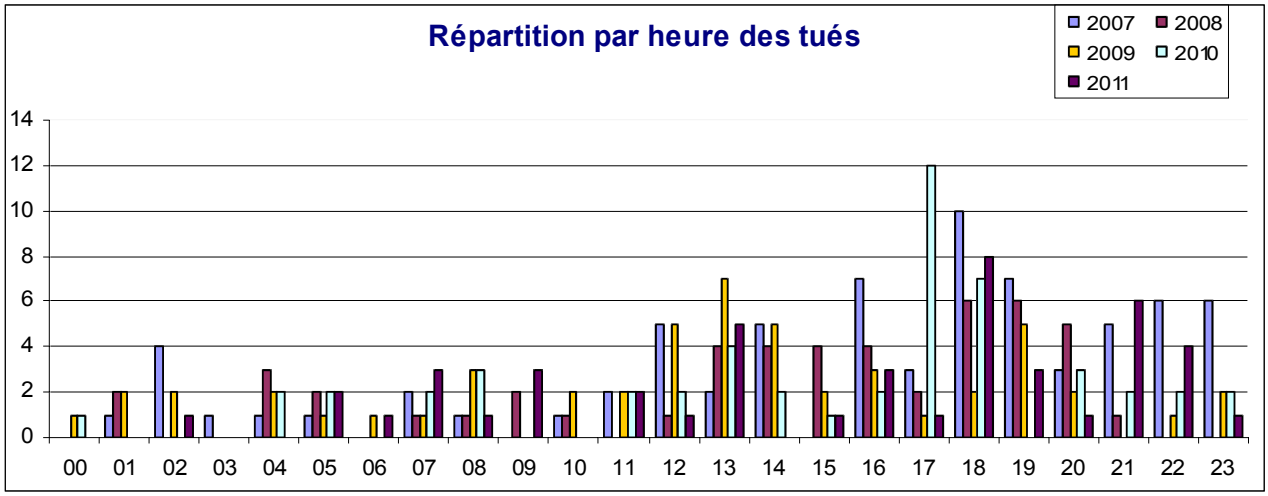


Les fins de semaine affichent en moyenne un plus grand nombre de tués.

4.3 Selon l'heure



Des pics sont observés aux heures de pointe, notamment durant la tranche horaire 16h00-19h00...



...qui provoque le plus grand nombre de tués.

5. ACCIDENTOLOGIE PAR TYPE DE RÉSEAU ROUTIER

Sur cinq années, les accidents se sont produits pour :

- 6 % sur autoroutes
- 2,9 % sur routes nationales
- 37 % sur routes départementales
- 54 % sur le réseau communal

Ces accidents se sont déroulés pour près de 64% en agglomération et pour 21% en intersection.
Les accidents en courbe représentent 14,8 % du total des accidents.
L'analyse typologique des accidents montre que des aménagements de sécurité comme la protection d'obstacles fixes ou la signalisation des courbes dangereuses sur certaines voies du réseau routier du département de la Somme sont nécessaires et permettraient de réduire le nombre d'accidents dans le département.

5.1 Analyse globale par réseau

	Nombres d'accidents	Taux d'accidents par 10 Km de réseau	Nombre d'accidents mortels	Nombre total de victimes concernées			
				Tués	Taux de tués par 10 Km de réseau	BH	BNH
Autoroutes	202	7,1	17	20	0,7	146	126
RN	98	21,7	7	8	1,7	32	93
RD	1245	2,7	186	206	0,4	1034	562
VC Amiens	1371	3,2	15	15	0,06	137	1492
VC Abbeville	58		1	1		49	23
VC Péronne	2		0	0		2	0
Autres VC	408		23	23		183	335
autres[5]	56		3	3		28	28

N.B. : Dans cette analyse, les accidents qui ont lieu au croisement d'une RD et d'une VC sont comptabilisés dans les deux types de routes. C'est le cas pour 80 accidents dont 4 mortels.

Les routes nationales indiquent le taux le plus élevé pour les accidents et les tués par tranche de 10 km avec des trafics nettement plus élevés que ceux des RD et comparables à ceux des autoroutes.

5.2 Autoroutes

Les autoroutes représentent 1,1% du kilométrage national mais concentrent 22,9 % du trafic, pour une proportion relativement faible d'accidents (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.

Axe routier	Longueur de routes en km	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués	Nombre de BH	Nombre de BNH
A1	47	109	9	11	79	69
A16	95	52	3	4	36	35
A28	33	12	1	1	10	8
A29	103	29	4	4	21	14

5 Parkings, aires de repos, voies hors réseau public

5.3 Routes départementales (RD)

Avec 206 tués en 5 ans (2007-2011), les routes départementales enregistrent le plus fort pourcentage de tués (76 %).

Le réseau routier départemental est divisé en trois classes de voies :

a) Les voies de classe 1 dites «réseau structurant» constituent des liaisons interdépartementales et un maillage au niveau régional ou départemental. Ce maillage représente environ 1030 kilomètres de routes départementales soit 22 % du réseau total et assure 55 % des déplacements.

b) Les voies de classe 2 dites « réseau principal» desservent les chefs-lieux de cantons et maillent le territoire. Elles cumulent un linéaire d'environ 930 km soit 20 % du réseau global et assure 27 % des déplacements.

c) Les voies de classe 3 dites «réseau secondaire» constituent le réseau d'intérêt local et la desserte des communes. Avec 2640 km, soit 57% du réseau, elles couvrent le reste du réseau routier départemental et génèrent 18 % des déplacements.

	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
RD de classe 1	1030	230	598	96	106	513	318
RD de classe 2	930	250	324	60	67	268	131
RD de classe 3	2640	800	323	30	33	253	113

	% des accidents sur RD	% des accidents mortels sur RD	% des tués sur RD
RD de classe 1	48,0	51,6	**51,5**
RD de classe 2	26,0	32,3	**32,5**
RD de classe 3	25,9	16,1	**16,0**

L'analyse des accidents permet de constater que le ratio de personnes tuées pour 100 millions de kilomètres parcourus sur route départementale est variable selon la classe de la RD. On note respectivement :

- RD de classe 1 : 1,1 tué pour 100 millions de km parcourus
- RD de classe 2 : 1,7 tué pour 100 millions de km parcourus
- RD de classe 3 : 1,2 tué pour 100 millions de km parcourus

On peut noter que, durant la période du DGO 2008/2012, plusieurs routes départementales ont fait l'objet de rénovations (RD925, RD90, RD 89, RD 3, RD 1015, RD 938) par le conseil Général de la Somme.
Des axes repérés pour leur accidentalité ont également fait l'objet d'opérations plus importantes (RD 1001, RD 1017, RD 933)

5.4 Voies communales

Les 1371 accidents sur les voies communales d'Amiens représentent 40,8% des accidents du département de la Somme sur la période 2007-2011. Ces 1371 accidents ont fait 5,5% des victimes tuées.

6. ACCIDENTALITÉ PAR ZONE

6.1 Zone « rurale »

La zone de compétence du groupement de gendarmerie départementale de la Somme comprend la majorité des villes du département à l'exception de la ville d'Amiens et de treize communes limitrophes, ainsi que la ville d'Abbeville.

L'analyse des accidents sur la période 2007/2011 permet de constater que la majorité des accidents ont lieu respectivement sur :

- RD : 1027 accidents, soit 70,6%
- Autoroutes : 201 accidents, soit 13,8 %
- VC : 164 accidents, soit 11,3%
- RN : 27 accidents, soit 1,9%

La répartition dans le temps est la suivante :

- la tranche horaire 16 heures-20 heures est la plus accidentogène
- les vendredis, samedis et dimanches présentent le plus d'accidents
- les mois de avril, mai, et juillet sont les mois les plus accidentogènes

L'analyse permet également de constater que 44,8 % des accidents mettent en cause un seul véhicule et 50,1% deux véhicules.

Le nombre d'accidents avec au moins un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale est de 14,36%.

Enfin le bilan fait apparaître que, pour les accidents dans lesquels un conducteur présumé responsable est décrit, 17,22% sont des conducteurs possédant leur permis depuis moins d'un an.

6.2 Zone « urbaine »

La zone de compétence de la Direction départementale de la sécurité publique comprend la ville d'Amiens et treize communes qui lui sont limitrophes : Boves, Glisy, Saint-Fuscien, Salouel, Saveuse, Pont-de-Metz, Saleux, Camon, Cagny, Dreuil les Amiens, Dury, Longueau, Rivery. A ces communes s'ajoute la ville d'Abbeville.

L'analyse des accidents sur la période 2007/2011 permet de constater que les accidents ont lieu respectivement sur :

- VC[1] : 1613 accidents soit 84,67 %
- RD : 204 accidents soit 10,71 %
- RN : 70 accidents soit 3,67%
- Autoroute :1 accident soit 0,05%
- autres : 17 accidents soit 0,9%

La répartition dans le temps est la suivante :

- les tranches horaires 8-9 heures,14-15 et 17-20 heures sont les plus accidentogènes
- les jeudis et les vendredis sont les jours où il y a le plus d'accidents
- les mois de mai, octobre et novembre sont les mois les plus accidentogènes

L'analyse permet également de constater que 34,8 % des accidents mettent en cause un seul véhicule et 59,69 % deux véhicules.

Le nombre d'accidents avec au moins un conducteur ou un piéton présentant une alcoolémie illégale est de 4,72 %.

Enfin le bilan fait apparaître que, pour les accidents dans lesquels un conducteur présumé responsable est décrit, 19,16% sont des conducteurs possédant leur permis depuis moins d'un an.

1 Les accidents en carrefour d'une VC avec une RN ou RD sont comptabilisés en VC

Le phénomène « accidents en intersection » représente le quart des accidents.

L'accidentalité en territoire urbain est principalement « corporelle non mortelle ».

6.3 Zones d'Accumulations d'Accidents Corporels (ZAAC)

Trois niveaux de ZAAC ont été étudiés.

Quatre caractéristiques sont systématiquement prises en compte pour définir ces zones:

- ✔ le nombre d'accidents
- ✔ le nombre de victimes
- ✔ la période
- ✔ la distance

En fonction de leurs caractéristiques, les ZAAC sont définies comme suit :

- ZAAC de niveau 1

Zone dans laquelle se sont produits 4 accidents corporels faisant 4 victimes graves sur une période de 5 ans sur un linéaire de 850 m pour les autoroutes, les Routes nationales (RN) et les Routes départementales (RD).

- ZAAC de niveau 2 :

Zone dans laquelle se sont produits 7 accidents corporels faisant 7 victimes graves sur une période de 5 ans sur un linéaire de 850 m pour les autoroutes, les RN et les RD.

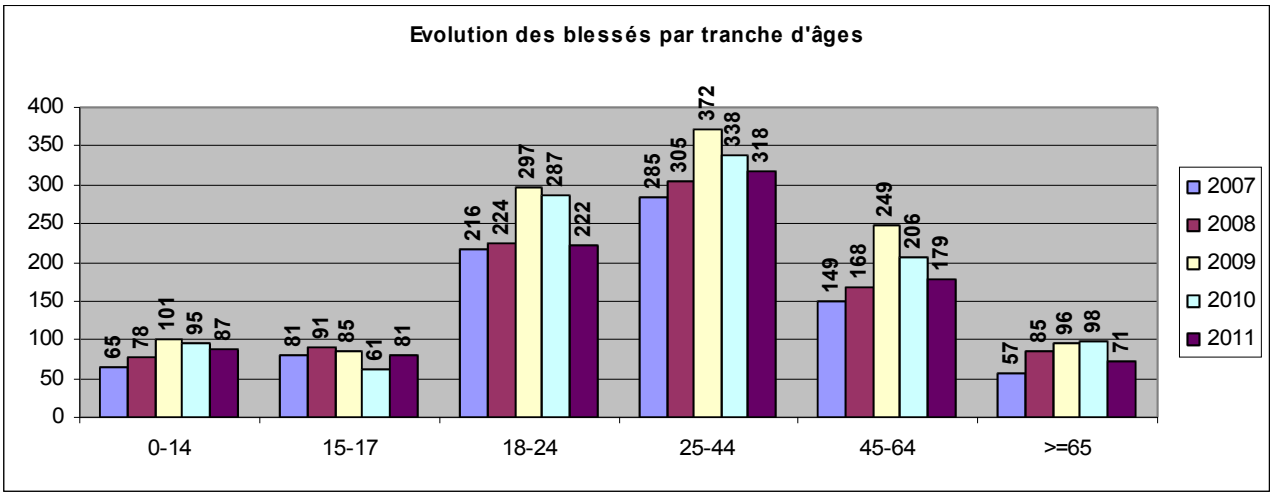
- ZAAC de niveau 3

Zone dans laquelle se sont produits 10 accidents corporels faisant 10 victimes graves sur une période de 5 ans sur un linéaire de 850 m pour les autoroutes, les RN et les RD.

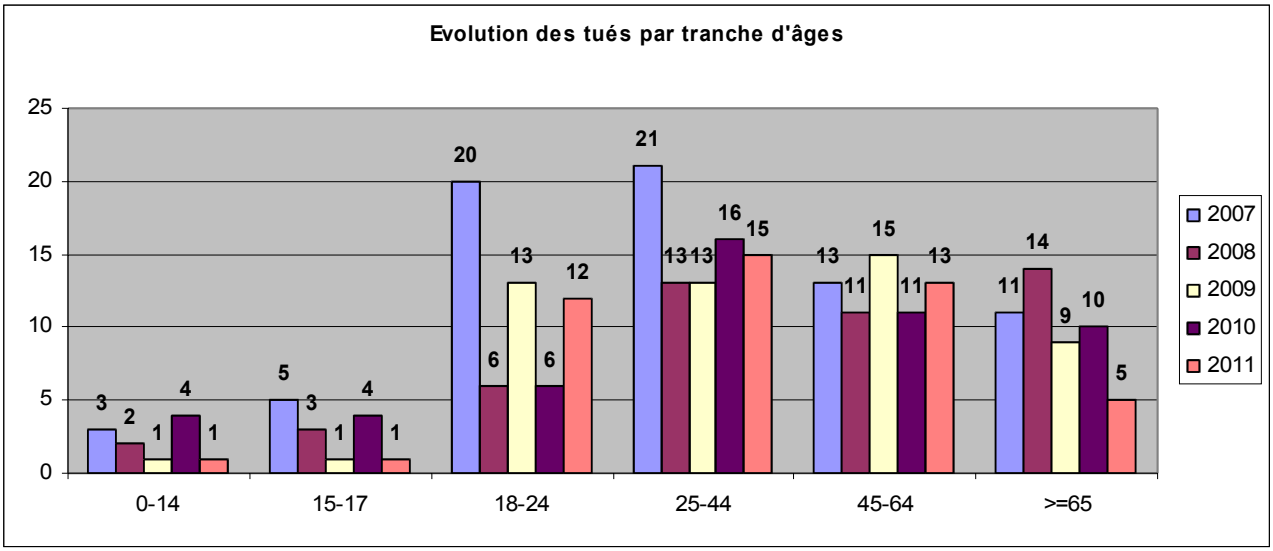
La Somme ne répertorie pas de ZAAC de niveau 3 sur les années 2007-2011. Elle répertorie 28 ZAAC de niveau 1 et une ZAAC de niveau 2.

La liste des ZAAC est présentée en annexe 1.

7. ACCIDENTOLOGIE PAR AGE



La catégorie « 25-44 » reste la plus impactée dans les victimes blessées.



Les catégories « 25-44 » et « 45-64 »sont les plus impactées. La tranche d'âge « 18-24 » représente 20,9 % des tués dans le département de la Somme sur la période (57 tués en 5 ans).

8. LES COMPORTEMENTS ACCIDENTOGENES

8.1 L'inadaptation de la vitesse

Le nombre des infractions ne présente pas de caractère régulier sur la période, à l'exception des deux dernières années. La moyenne des infractions par radar connait elle aussi une diminution stable en 2010 et 2011.

On peut noter que le pourcentage d'usagers roulant à une vitesse de moins de 20km/h supérieure à la vitesse limite autorisée est proche de 90 % et ce de façon stable sur la période.

	2007	2008	2009	2010	2011
Nombre de radars au 31.12 de l'année	13	15	16	20	21
Total des infractions	116049	88869	153727	116745	118363
Dont < à 20 km/h supérieur à VLA	104469	80321	140060	107150	108393
% d'infractions < à 20km/h	90%	90,4%	91,1%	91,8%	91,6%
moyenne des infractions/radar	8926	5924	9607	5837	5636

L'analyse des vitesses faite à partir des stations de comptage installées sur les routes du département *(stations de mesure SIREDO qui fournissent les V15, V50 et V85, c'est-à-dire les vitesse respectivement dépassée par 85%, 50% et 15 % des usagers)* montre quant à elle qu'une proportion relativement importante de conducteurs est en infraction sur les tronçons concernés (annexe 3).

Afin de tenter de répondre à la problématique « Vitesse » et parmi les mesures, on trouve le développement des radars fixes (21 au 31/12/2011), des radars feux rouges (14 au 31/12/2011), des radars discriminants (5 au 31/12/2011) et des radars pédagogiques (18 au 31/12/2011)

Parallèlement, dans le cadre des outils d'aide à la conduite, des sections de zones dangereuses ont été identifiées et affichées par l'administration.Elles ont été répertoriées suivants différents critères :

- une signalisation de danger mise en place par le gestionnaire de voirie
- une limitation de vitesse localisée inférieure à la limitation générale
- une accidentalité spécifique

Parmi ces zones présentant un de ces critères de danger, huit axes ont fait l'objet d'équipements spécifiques (radar pédagogique) :

RN 25 Doullens
RD 11 Rainnneville
RD 928 Neuilly-L'Hopital
RD 929 Camon(Petit camon)
RD 925 Miannay
RD 940 Lanchères
RD 941 Yurench
RD 1017 Péronne

8.2 L'alcoolémie

Sur la période 2007/2011, la consommation excessive d'alcool était impliquée dans 8,9 % des accidents corporels mais dans 22,6 % des accidents mortels (56 sur 248).

23,5 % des victimes tuées (64 tués) ont pour cause la consommation d'alcool.

	Accidents	Tués	Blessés
Total d'ATB avec alcool	299	64	375
Total d'ATB sur la période	3360	272	4210
% de l'implication d'alcool	8,90%	23,50%	8,90%

8.3 Les autres infractions

Les évolutions sont différentes entre la zone gendarmerie et la zone police. Parmi les infractions en augmentation dans les 2 zones on note :

- ✔ le non respect des règles de conduite
- ✔ le non port du casque de sécurité
- ✔ la conduite sans permis de conduire

On peut également noter qu'en 2010, les infractions liées à la conduite avec téléphone portable sont en augmentation de 15,4% par rapport à 2009 en zone gendarmerie et de 21,8% en zone police.

Partie III

DÉFINITION DES ENJEUX LOCAUX ET ORIENTATION DES ACTIONS

1. BILAN DU DGO 2008/2012

Les quatre enjeux définis dans le DGO 2008/2012 de la Somme étaient :

- l'accidentologie des véhicules légers
- l'accidentologie mettant en cause la vitesse et les autres infractions
- l'accidentologie des deux roues motorisés
- l'accidentologie des jeunes

Dans le département de la Somme , le bilan de l'analyse confirme l'adéquation entre ces enjeux et les problématiques du territoire :

- **l'accidentologie des VL** : Si les chiffres sont en diminution par rapport à ceux de l'ensemble des usagers et que le parc VL est de loin le plus conséquent, l'accidentalité des VL reste la plus élevée.
- **l'accidentologie liée à la vitesse et aux autres infractions:** la vitesse constitue une des causes principales de l'accidentalité et un facteur aggravant.

  On observe également sur le territoire de la Somme une proportion importante d'accidents liés à des refus de priorité ou du non respect des règles de conduite en général.
- **l'accidentologie des 2-roues motorisés** : on constate une sur-représentation de la catégorie dans l'accidentalité au regard du parc en circulation.
- **l'accidentologie des jeunes :** La tranche d'âge « 18-24 » représente 20,9 % des tués dans le département de la Somme sur la période (57 tués en 5 ans).

Des actions ont été menées ces cinq dernières années en ciblant ces enjeux. La cible « jeunes » a été particulièrement concernée par les actions mises en place dans le cadre des PDASR, notamment dans les établissements scolaires du département.

Des campagnes de sensibilisation ont également été menées au cours de cinq dernières années.

Si ces actions, combinées à la politique de contrôles mise en place, ont permis une diminution du nombre d'accidents, de tués et de blessés au cours de ces cinq dernières années, il demeure que la sur-représentation des jeunes et des deux roues motorisés perdure. De même, les causes principales des accidents restent la vitesse, l'alcool et le non-respect des règles de conduite (dont le non-respect des priorités).

Concernant les infrastructures, les conditions de sécurité ont été améliorées par une redéfinition des actions de fauchage des accotements routiers par le Conseil général.

L'aide aux communes dans la mise en œuvre de leur politique de sécurité routière a été développée (financements, aides à la réalisation d'études diagnostic, aide aux travaux).

2. DÉFINITION DES ENJEUX LOCAUX

.2.1 Les enjeux nationaux

Au regard de l'analyse de l'accidentalité, il a été décidé d'intéger les quatre enjeux nationaux au nouveau DGO.

L'ALCOOL
LA VITESSE
LES JEUNES
LES DEUX ROUES MOTORISÉS

L'enjeu « alcool » était intégré dans l'enjeu « Vitesse et autres infractions » du DGO 2008/2012.

Cependant, on constate que cette cause est encore impliquée dans près d'un quart des accidents mortels et est responsable d'un quart des victimes tuées. C'est pourquoi l'enjeu « Alcool » est réintégré en tant qu'enjeu prioritaire dans le nouveau DGO.

2.2 Les enjeux locaux

L'accidentologie liée aux infractions telles que des refus de priorité ou le non respect des règles de conduite en général constituent dans la Somme une part plus élevée que celle de la moyenne nationale dans les causes d'accidents.

C'est pourquoi, la lutte contre des comportements dangereux voire irresponsables s'inscrit comme nouvel enjeu dans le DGO 2013/2017.

De plus, la politique locale de développement des modes de transports doux (vélos) sur le territoire urbain permet d'identifier également de nouveaux enjeux pour le DGO 2013/2017.

Ces enjeux locaux qui viennent compléter les enjeux nationaux sont donc:

LA LUTTE CONTRE LES COMPORTEMENTS DANGEREUX

LA PROTECTION DES USAGERS VULNÉRABLES OU SUR-EXPOSÉS

Comme les enjeux nationaux, ces enjeux locaux présentent un intérêt majeur pour assurer une sécurité renforcée des usagers de la route dans le département.

La mise en œuvre de ces enjeux nécessitera la mobilisation des partenaires, et notamment des collectivités territoriales.

3. LES ENJEUX POUR LES COLLECTIVITES TERRITORIALES

1 Les communes

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

2 Le Conseil général de la Somme

Le Conseil général de la Somme engage en fonction de son champ de compétence des actions pour lutter contre l'insécurité routière.

Le nombre de morts sur le réseau routier départemental représente près de 76% des personnes tuées sur la période analysée.

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.

Le Département envisage pour la période à venir :

- de poursuivre son programme de modernisation des grandes infrastructures routières
- de poursuivre un programme spécifiquement dédié à la sécurité routière (sur les tronçons repérés pour leur grande accidentalité
- de mettre en place l'étude d'un schéma directeur spécifique aux déplacements vélos et de définir des opérations à maîtrise d'ouvrage départmeentale (accompagnement des projets d'infrastructures routières)
- de développer des actions de communication
- de poursuivre son activité d'accroissement de la sécurité par ses interventions (fauchage des accotements, campagne relative à la boue sur les chaussées des RD)
- de poursuivre les aides aux communes

3 La ville d'Amiens

Les accidents sur les voies communales d'Amiens représentent près de 41% du total des accidents du département et 75% des accidents sur l'ensemble du réseau communal du département.
On constate au regard de l'accidentalité générale une faible part de victimes mais une forte proportion d'usagers vulnérables (piétons, cyclistes).
Le développement de l'usage des modes de transports doux amène à renforer la réflexion quant à la sécurisation des parcours et à développer une politique de prévention relative au partage de la route et la bonne pratique de ces nouveaux modes de déplacement.
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 par cette catégorie d'usagers et leur visibilité. Des actions de communication pourront également être mises en place sur l'accidentologie en coordination avec les services de l'Etat.

4. LES ORIENTATIONS D'ACTIONS

Les orientations d'actions proposées dans chaque enjeu sont relatives à:

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

Ainsi des actions combinant ces orientations pourraient être élaborées 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.
Cette adaptation s'effectuera selon un plan annuel d'intervention orienté par les priorités d'actions retenues dans le PDASR. Les résultats de l'accidentologie pourront confirmer ou réorienter les choix des enjeux retenus chaque année.

L'ACCIDENTALITÉ LIÉE A L'ALCOOL

La cause alcool est responsable de 23,5 % du nombre des tués sur la période 2007/2011

- **Rappel des caractéristiques principales de l'enjeu**
  - Réduire le nombre d'accidents liés à l'alcool
  - Réduire le nombre d'infractionnistes à l'alcool
- **Cible principale**
  - La conduite sous influence (essentiellement alcool mais aussi stupéfiants)
- **Orientations d'actions par domaine**
  - **Infrastructure**
    - ✔ Mener une réflexion sur les aménagements possibles aux abords de lieux festifs fréquentés
  - **Education**
    - ✔ Développer les actions de prévention aux abords des lieux festifs et multiplier les partenariats avec les responsables organisateurs de soirées festives.
    - ✔ Renforcer les interventions en milieu scolaire destinées à faire prendre conscience du risque alcool
    - ✔ Impliquer les auto-écoles et les associations pour la prise de conscience
  - **Formation**
    - ✔ Faire prendre conscience de l'exposition au risque
    - ✔ Développer les actions tout public à l'aide d'outils dédiés
  - **Information-sensibilisation**
    - ✔ Développer la communication partenariale et institutionnelle sur la thématique de l'enjeu
    - ✔ Multiplier les campagnes d'information pour informer et sensibiliser sur les conséquences d'une alcoolémie (ou de l'emprise des stupéfiants) sur la conduite
    - ✔ Mieux insérer le discours de sensibilisation à l'occasion des contrôles
  - **Contrôle-sanction**
    - ✔ 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

L'ACCIDENTALITÉ LIÉE A LA VITESSE

- **Rappel des caractéristiques principales de l'enjeu**
  - Réduire le taux d'accidents dus à la vitesse
  - Réduire le taux d'infractionnistes à la vitesse
- **Cible principale**
  - Tous les conducteurs VL et les conducteurs de deux roues motorisés
- **Orientations d'actions par domaine**
  - **Infrastructure**
    - ✔ Mise en cohérence des limitations de vitesse sur les réseaux.
    - ✔ Faciliter le développement de l'implantation de radars préventifs, notamment par les communes.
  - **Education**
    - ✔ Impliquer les écoles de conduite dans la prise de conscience du danger lié à la vitesse
    - ✔ Renforcer les interventions auprès de la cible jeunes
  - **Formation**
    - ✔ Développer les actions de sensibilisation à l'aide d'outils dédiés
    - ✔ Faire prendre conscience de l'exposition au risque et éduquer à sa perception (éléments informels)
  - **Information-sensibilisation**
    - ✔ Développer la communication partenariale et institutionnelle sur la thématique de l'enjeu
    - ✔ Multiplier les campagnes d'information et développer les actions de terrain pour informer et sensibiliser sur les conséquences des effets de la vitesse (en cas d'impact, en termes de distance de freinage, de perception etc...)
    - ✔ Communiquer autour de la corrélation entre les installations de radars et les zones dangereuses
  - **Contrôle-sanction**
    - ✔ Renforcer les contrôles répressifs dans un cadre spacio-temporel en corrélation avec l'accidentologie.
    - ✔ Poursuivre le développement de l'implantation de radars de nouvelle génération
    - ✔ Développer la concertation entre autorités administratives et judiciaires dans le cadre des sanctions.

L'ACCIDENTALITÉ DES JEUNES

La tranche d'âge 18/24 ans représente 20,9 % des tués dans le département de la Somme

- **Rappel des caractéristiques principales de l'enjeu**
  - Réduire le nombre d'accidents chez les 15-24 ans, notamment des VL et 2 roues motorisés
- **Cible principale**
  - Les 15/ 24 ans en général et en tant que principaux utilisateurs de cyclomoteurs
  - Les conducteurs novices 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 la mise en place d'actions par les adultes encadrants, notamment en établissements scolaires et développer des outils pédagogiques adaptés aux interventions en établissements scolaires, péri et extra scolaires
    - ✔ Développer l'éducation routière dès le plus jeune âge à travers des outils adaptés
    - ✔ 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
    - ✔ Développer la notion de partage de la route, souvent inconsidérée
  - **Formation**
    - ✔ Informer, sensibiliser et responsabiliser les parents des jeunes conducteurs à la sécurité routière
    - ✔ Développer des partenariats avec les associations jeunes notamment
  - **Information-sensibilisation**
    - ✔ Susciter et aider le développement d'actions de prévention innovantes autour des habitudes festives des jeunes (en corrélation avec l'enjeu alcool)
    - ✔ Poursuivre les efforts en matière d'actions de prévention existantes autour de Sam, capitaine de soirée...en partenariat avec les organisateurs, mais aussi autour des nouvelles habitudes festives (soirées privées)
    - ✔ Inciter les organes représentatifs des jeunes à s'investir activement dans la sécurité routière et soutenir leurs initiatives
    - ✔ Développer la communication partenariale et institutionnelle sur la thématique de l'enjeu
  - **Contrôle-sanction**
    - ✔ Renforcer les campagnes de contrôles en sortie d'établissements scolaires avec l'appui des chefs d'établissements.
    - ✔ Développer les opérations coordonnées de contrôles en sortie de soirées festives (étudiantes et boîtes de nuit)

L'ACCIDENTALITÉ DES DEUX ROUES MOTORISÉS

- **Rappel des caractéristiques principales de l'enjeu**
  - Réduire le nombre d'accidents des deux-roues motorisés
- **Cible principale**
  - Les conducteurs de deux-roues motorisés, cyclomoteurs et motocyclettes
  - L'ensemble des usagers dans la notion de partage de la route
- **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 et responsabiliser les jeunes sur les risques liés à la conduite d'un cyclomoteur, sur le comportement à adopter pour une conduite sécurisée (vitesse, priorités)
    - ✔ Responsabiliser les jeunes sur le respect de l'usage des équipements nécessaires à leur sécurité
    - ✔ Rappeler aux autres conducteurs (véhicules légers, poids lourds) le partage de la route, la prise en compte des usagers de cyclomoteurs et de motocyclettes. Faire prendre conscience des différenciations de perception selon le véhicule et des dangers qui sont associés (angles morts..)
    - ✔ Sensibiliser les conducteurs de moto au respect des limitations de vitesse, à la conduite « à risque »
    - ✔ Faire prendre conscience de la vulnérabilité des usagers des deux-roues motorisés et adapter l'équipement pour réduire cette vulnérabilité
  - **Formation**
    - ✔ Insister sur les règles de conduite lors du passage du permis AM (ex-BSR)
    - ✔ Asocier les auto écoles pou répéter la notion de « partage de la route » aux futurs détenteurs du permis de conduire VL et 2RM
    - ✔ Responsabiliser les parents des jeunes conducteurs de cyclomoteurs
  - **Information-sensibilisation**
    - ✔ Développer les actions de sensibilisation en établissements scolaires
    - ✔ Sensibiliser les vendeurs de cyclomoteurs sur les risques encourus liés à la vente de systèmes de débridage (risques encourus par l'acheteur mais aussi par le revendeur)
    - ✔ Inciter les acteurs à développer les campagnes de sensibilisation (publicité, plaquettes, actions auprès des usagers, …)
    - ✔ Développer la communication partenariale et institutionnelle sur la thématique de l'enjeu
  - **Contrôle-sanction**
    - ✔ Faire perdurer les contrôles réguliers des cyclomoteurs en ce qui concerne les systèmes de sécurité, et notamment le bédridage mais aussi des conducteurs en ce qui concerne la règlementation en matière de permis AM et d'assurance.
    - ✔ Contrôler les comportements et des conduites « à risque » (notamment vitesse) des deux-roues motorisés mais aussi des conducteurs des autres véhicules

LA LUTTE CONTRE LES COMPORTEMENTS DANGEREUX

- **Rappel des caractéristiques principales de l'enjeu**
  - Réduire les accidents dus au non respect des règles de conduite :
    - ✔ feux, priorité, signalisation, ceinture de sécurité non portée
    - ✔ utilisations de « distracteurs » tels que téléphone, écrans

- **Cible principale**
  - Tout conducteur ayant un comportement susceptible d'être générateur d'accidents

- **Orientations d'actions par domaine**
  - **Education**
    - ✔ Impliquer les auto-écoles, les associations et les établissements scolaires dans la prise de conscience
    - ✔ Faire prendre conscience du danger de la concentration sur les distracteurs
  - **Formation**
    - ✔ Faire prendre conscience de l'exposition au risque, de la conduite génératrice d'accidents
  - **Information-sensibilisation**
    - ✔ Développer la communication partenariale et institutionnelle sur la thématique de l'enjeu
    - ✔ Multiplier les campagnes d'information pour informer et sensibiliser sur les conséquences d'une conduite génératrice d'accident
  - **Contrôle-sanction**
    - ✔ 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.

ENJEU LOCAL

L'ACCIDENTALITÉ DES USAGERS VULNÉRABLES OU SUR-EXPOSÉS

- **Rappel des caractéristiques principales de l'enjeu**

  - Prévenir la multiplication des risques d'accidents des piétons et des cyclistes en raison du développement des modes de transport alternatifs.
  - Prévenir la multiplication des risques d'accidents routiers professionnels
  - Développer la notion de partage de la route

- **Cible principale**

  - Piétons, cyclistes
  - Conducteurs professionnels : fatigue, distracteurs (écrans)

- **Orientations d'actions par domaine**

  - **Infrastructure**

    - ✔ Développer la signalétique à l'attention des usagers VL

  - **Education**

    - ✔ Responsabiliser les cyclistes et les piétons sur le respect du code de la route, notamment des feux tricolores
    - ✔ Impliquer les autos-écoles et les associations
    - ✔ Agir dès le plus jeune âge sur l'apprentissage du code de la rue
    - ✔ Sensibiliser les jeunes en formation aux métiers de la route

  - **Formation**

    - ✔ Promouvoir la visibilité des usagers piétons et vélos par l'ensemble des usagers (angles morts...)
    - ✔ Susciter la prise de conscience du partage de la route
    - ✔ Faire prendre conscience de l'exposition au risque et éduquer à sa perception.
    - ✔ Inciter les entreprises à la formation professionnelle continue relative à tout domaine SR et à mettre en place un plan de prévention
    - ✔ Mieux former à l'adaptation de la conduite professionnelle aux conditions de circulation

  - **Information-sensibilisation**

    - ✔ Sensibiliser les entreprises sur la sécurité, développer l'information à destination des conducteurs routiers professionnels
    - ✔ Sensibilisation à l'hypovigilence des conducteurs professionnels
    - ✔ Développer la communication partenariale sur la thématique de l'enjeu

  - **Contrôle-sanction**

    - ✔ Développer les contrôles des usagers vélos et piétons
    - ✔ 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.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ANNEXES

DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS

Somme

2013-2017

.Annexe 1 : Bibliographie et Glossaire

BIBLIOGRAPHIE

- **Guide méthodologique DGO 2008-2012**
- **Population INSEE 2006**

GLOSSAIRE

APER : Attestation de première Éducation à la Route

ASSR : Attestation scolaire de sécurité routière

ATB : Accidents, Tués, Blessés

AVP : Accident sur la voie publique

BAAC : Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels

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

BNH : Blessés Non Hospitalisés, dont l'état nécessite un soin médical ou moins de 24 heures d'hospitalisation

BSR : Brevet de sécurité routière

CETE : Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement

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

DGO : Document Général d'Orientations

DIR : Direction Interdépartementale des Routes

DSCR : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière

EDSR : Escadron Départemental de Sécuirté Routière

ETFR : Équipement de terrain Feux rouges

ETP : Équipement de terrain pédagogique

ETVM : Équipement de terrain vitesse moyenne

ONISR : Observatoire national interministériel de sécurité routière

PDASR : Plan départemental d'actions en faveur de la sécurité routière

RD : Route Départementale

RN : Route Nationale

SIREDO : Système Informatisé de REcueil de DOnnées

SOPSR : Service d'ordre Public et de Sécurité Routière

Taux de gravité : Rapport entre le nombre de tués et le nombre d'accidents corporels

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

TUE : Victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours

UMZ : Unité Mobile de Zone

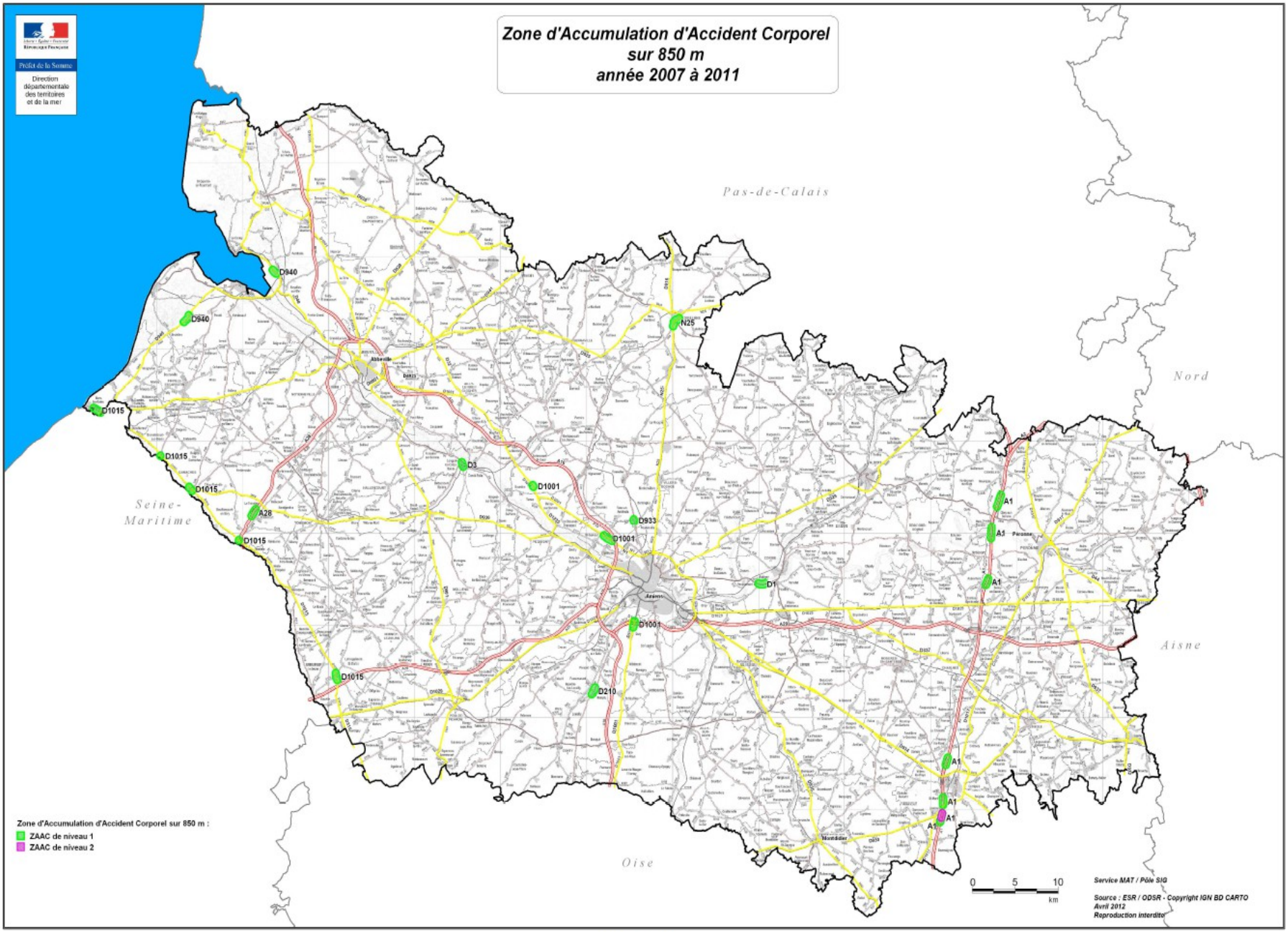
VC : Voie Communale

VL : Véhicule Léger

VLA : Vitesse limite autorisée

ZAAC : Zone d'Accumulation d'Accidents Corporels

.Annexe 2 - Zone d'Accumulation des Accidents Corporels (ZAAC)



.Annexe 3 - Données des stations de comptage implantées sur le réseau routier du département de la Somme (données 2010).

Stations	Localité la plus proche	P.R	Vitesse limite	En direction de	Part des véhicules en infraction	V 15 (km/h)	V50 (km/h)	V85 (km/h)	En direction de	Part des véhicules en infraction	V 15 (km/h)	V50 (km/h)	V85 (km/h)
Autoroutes et routes nationales (ancienne dénomination)													
A28	Bouttencourt	27+500	130	Rouen	16,0 %	93,1	113,8	131,3	Abbeville	9,7 %	75,3	105,5	126,5
A28	Behen	10+736	130	Rouen	19,5 %	93,8	116,2	134,4	Abbeville	23,0 %	93,8	118	137,6
A28	Abbeville	2+650	110	Rouen	44,5 %	90,9	107,2	125,7	Abbeville	57,3 %	93,4	112,8	129,1
A29	Cagny	197+000	130	longueau	23,3 %	94,5	117,8	136,7	Rouen	10,1 %	92,5	113,0	127,9
RN 25	Glisy (viaduc Jules Verne)	2+700	110	Abbeville	28,9 %	88,8	102,4	120,8	Longueau	91,2 %	104,6	123,1	123,1
RN 25	Poulainville (Le Ramponneau)	12+770	70	Doullens	29,2 %	52,2	63,3	80,0	Amiens	53,1 %	66,9	83,8	83,8
Routes départementales													
Stations	Localité la plus proche	PR	Vitese limite	En direction de	Part des véhicules en infraction	V15 (KM/H)	V50 (KM/H)	V85 (KM/H)	En direction de	Part des véhicules en infractio	V15 (KM/H)	V50 (KM/H)	V85 (KM/H)
RD 1	Fouilloy	13+720	90	Corbie	12,3%	35,4	75,6	88,7	Amiens	10,1	39,5	72,2	72,7
RD 29	Tours-en-Vimeu	24+255	90	Fressenneville	26,3%	67,8	79,9	98,8	St-Maxent	24,9	68,6	81,6	97,9
RD 32	Monchaux	38+225	90	Fort-Mahon	17,4%	63,5	78,7	93,2	Rue	21,1	64,5	80	96
RD 40	Port-le-grand	6+280	90	Noyelles-sur-Mer	3,27%	54,3	68	84	Abbeville	10,4	56	71,1	81,2
RD 901	Airaines	31+200	90	Abbeville	Pas de données				Poix de Picardie	1,26	47,2	57,9	56,2
RD 925	Cramont	43+742	50	Abbeville	Pas de données				Abbeville	92,6	52,6	65	82,7
RD 925	Valines	11+425	50	Abbeville	82%	42,5	59,6	71,4	Eu	92,6	52,4	63,3	79,9
RD 928	Froyelles	40+245	90	Pas-de-calais	15%	64,5	79,4	91,2	Abbeville	12,1	60,8	78,3	89,1
RD 929	Déviation de	18+616	70	Albert	Pas de données				Amiens	63,7	77,7	95,1	100,3

Stations	Localité la plus proche	P.R	Vitesse limite	En direction de	Part des véhicules en infraction	V 15 (km/h)	V50 (km/h)	V85 (km/h)	En direction de	Part des véhicules en infraction	V 15 (km/h)	V50 (km/h)	V85 (km/h)
	Querrieu												
RD 929	Franvillers	14+926	70	Albert	63,9%	57,3	75,1	88,3	Amiens	70,9	58,3	76,9	88,7
RD 930	Hombleux	41+880	50	Ham	91,5%	51,7	62,9	86,3	Roye	82,8	43,0	59,8	72,3
RD 934	Le Quesnel	22+295 D et 22+120 G	90	Amiens	23,5%	68,6	81,4	97,5	Roye	38	68,4	84,8	103,2
RD 935	Pierrepont sur Avre	19+844	90	Moreuil	10,8%	57,8	75,2	88,4	Montdidier	20,2	54,3	67,7	76,9
RD 937	Athies	17+070	90	Péronne	Pas de données				Ham	26,4	69,3	75,1	82,6
RD 938	Crécy-en-Ponthieu	75+000	90		Pas de données				Crécy-en-Ponthieu	38,1	72	85,4	104,5
RD 938	Fricourt	18+616	90	Albert	31,3%	70,5	83,4	100,9	Péronne	25,1	69,6	82,7	98,3
RD 940	Morlaix	30+982	90	Rue	31,4%	72,1	84,7	102,5	St valéry/Somme	26,2	67,8	81,8	98,8
RD 940	Rue	40+434	90	Fort-Mahon	36,8%	72,7	85,3	102,9	Rue	42,8	74	87,4	104,8
RD 1001	St-Vaast en chaussée	38+979	90	Abbeville	32,8%	72,7	84,3	101,7	Amiens	42,2	74	87	103,8
RD 1001	Hébécourt	12+160	90	Amiens	20,2%	70,6	81,3	95,1	Oise	31	71,8	83,3	99,3
RD 1001	Mouflers	51+538	50	Abbeville	96,5%	55,8	72,5	86,1	Amiens	98,5	59,5	84,5	89,9
RD 1001	Nouvion-en-Ponthieu	82+270	90	Vron	42,6%	73,7	87,3	105,5	Abbeville	28,9	72,3	83,4	100,0
RD 1015	Oust-Marest	43+027	50	Mers-les-Bains	73,9%	29,1	62,2	68,3	Aumale	33,2	77,5	58,3	68,9
RD 1017	Feuillaucourt	42+662	90	Pas-de-Calais	32%	70,4	83,5	102,7	Péronne	36,1	71,5	77,8	86,2
RD	Eterpigny	34+290	90	Péronne	Pas de données				Roye	38,6	72,7	78,6	103,1

Stations	Localité la plus proche	P.R	Vitesse limite	En direction de	Part des véhicules en infraction	V 15 (km/h)	V50 (km/h)	V85 (km/h)	En direction de	Part des véhicules en infraction	V 15 (km/h)	V50 (km/h)	V85 (km/h)
1017													
RD 1017	Mazancourt	27+900	70	Péronne	35,4%	53,4	65,1	82,4	Roye	49,7	54,8	69,8	85
RD 1029	Fosse-Bleuet	20+869	90	Amiens	49,6%	74,9	90	106,1	Poix de Picardie	38,8	72,9	86,1	103,8
RD 1029	Lamotte-Warfusée	62+917	70	St-Quentin	31,1%	52,8	64,2	80,6	Longueau	81,0	66,6	79,4	92,1
RD 1029	Brie	86+044	90	St-Quentin	Pas de données				Amiens	7,6	57,5	74,9	87,4
RD 1235	Breilly	9+845	90	Picquigny	Pas de données				Ailly-sur-Somme	20,9	69,8	81,1	95,6