



Document général d'orientations de la sécurité routière

2018 - 2022

Département de la Somme

Sauvons plus de vies sur nos routes



SOMMAIRE

Glossaire	p 3
Préface	p 5
Présentation du département de la Somme	p 7
1) Les données démographiques.....	p 8
2) Les données économiques.....	p 8
3) L'accès aux biens d'équipement.....	p 8
4) L'état du parc de véhicules légers, de poids lourds.....	p 9
Analyse synthétique de l'accidentalité 2012-2016	p 10
La stratégie départementale de lutte contre l'insécurité routière 2018-2022	p 11
Enjeu 1 : Le risque routier professionnel.....	p 11
Enjeu 2 : La conduite après usage de substances psychoactives ,.....	p 12
Enjeu 3 : Les jeunes	p 14
Enjeu 4 : Les seniors	p 15
Enjeu 5 : Le partage de la route.....	p 16
Enjeu 6 : Les distracteurs	p 18
Annexes	p 20
Bilan détaillé de l'accidentalité 2012-2016	p 21
Le risque routier professionnel.....	p 30
La conduite après usage de substances psychoactives.....	p 35
Les jeunes.....	p 40
Les seniors	p 44
Le partage de la route.....	p 47
Les distracteurs.....	p 56

GLOSSAIRE

BAAC

Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation. Etabli par les forces de l'ordre et décrivant les caractéristiques essentielles d'un accident, il sert de base aux études épidémiologiques exhaustives des accidents corporels de la circulation en France ; un procès-verbal est dressé parallèlement sur les lieux de l'accident.

CISR

Comité interministériel de sécurité routière, chargé de définir la politique gouvernementale en la matière et de s'assurer de son application. Présidé par le Premier ministre, son secrétariat est assuré par le Délégué interministériel à la sécurité routière qui est également le Directeur de la sécurité et de la circulation routières (DSR) au ministère des Transports, ayant en charge les problèmes de sécurité et de circulation routières.

CNSR

Conseil national de la sécurité routière. Créé par le Comité interministériel de la sécurité routière du 25 octobre 2000 et mis en place en 2001, c'est un organisme indépendant qui a une mission d'évaluation, d'études et de propositions.

DDSP

La direction départementale de la sécurité publique a une mission généraliste et variée : les policiers du département assurent la protection des personnes et des biens, l'assistance à la population, la tranquillité et le maintien de l'ordre.

DDTM

La direction départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) est un service déconcentré de l'État français créé au 1^{er} janvier 2010, prenant la forme d'une direction départementale interministérielle, placée sous l'autorité du préfet de département. Elle gère les politiques d'aménagement du territoire et notamment le service du risque routier.

DGO

Le document général d'orientations (DGO) doit permettre à l'État, aux collectivités territoriales et aux assureurs du risque professionnel impliqués dans la démarche, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle, sur une période de cinq ans, pour faire reculer l'insécurité routière. Chaque année, ces orientations communes se déclinent en actions dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

Distracteurs

Détourner de son objet, de son occupation actuelle en reportant l'attention sur un autre objet, sur une autre activité. Il existe de nombreuses sources de distraction lorsqu'on est sur le partage de la route en tant que piétons, cyclistes, automobilistes. User de son téléphone, avoir des écouteurs sur les oreilles, regarder son GPS plus que la route, envoyer des sms en conduisant, etc. sont autant d'activités annexes qui perturbent l'attention et détournent le conducteur de sa mission première : conduire avec prudence.

DREAL

La direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement est l'organe régional des services de l'État. Elle assure le budget opérationnel (BOP 207) de la sécurité et de la circulation routières. Le service mobilités et infrastructures agit sur la demande de déplacements, pour améliorer l'offre coordonnée de transports en favorisant l'intermodalité. Il assure l'aménagement durable du réseau routier national et pilote l'utilisation des crédits de l'État en matière d'infrastructures et services de transports. Le service sécurité des transports et des véhicules est chargé de la régulation et du contrôle des transports terrestres et du contrôle des véhicules, partie intégrante de la sécurité routière. Il s'appuie sur les unités départementales pour le contrôle des véhicules.

GGD

Groupement de gendarmerie départemental est « une force armée instituée pour veiller à l'exécution des lois. La police judiciaire constitue l'une de ses missions essentielles. La gendarmerie nationale est destinée à assurer la sécurité publique et l'ordre public, particulièrement dans les zones rurales et périurbaines, ainsi que sur les voies de communication. Elle contribue à la mission de renseignement et d'information des autorités publiques, à la lutte contre le terrorisme, ainsi qu'à la protection des populations. Elle participe à la défense de la patrie et des intérêts supérieurs de la nation, notamment au contrôle et à la sécurité des armements nucléaires. L'ensemble de ses missions, civiles et militaires, s'exécute sur toute l'étendue du territoire national, hors de celui-ci en application des engagements internationaux de la France, ainsi qu'aux armées ».

PL

Poids lourds est un véhicule dont le PTAC (Poids Total Autorisé en Charge) est supérieur à 3,5 tonnes.

SANEF

Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (Sanef) est une société française concessionnaire d'autoroutes. Il s'agit du troisième réseau autoroutier de France par sa longueur et du quatrième réseau autoroutier d'Europe.

VL

Véhicule léger est un véhicule dont le PTAC (Poids Total Autorisé en Charge) est inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

Préface

Depuis environ une quarantaine d'année, les gouvernements successifs ont fait de la sécurité routière une politique publique prioritaire qui se caractérise par la mobilisation d'acteurs très divers : les acteurs publics (État et collectivités), des acteurs privés (assureurs, constructeurs automobiles, associations de prévention routière ou de défense des usagers de la route...), et qui concerne *in fine* chacun d'entre nous en tant qu'usagers.

A partir des années 1970, l'État s'engage dans une politique volontariste pour réduire substantiellement le nombre de morts sur la route. Les résultats sont spectaculaires, puisque le nombre des morts sur la route va diminuer de 10 000 en trente ans (de 18 000 morts au début des années 1970 à 8 000 en 2000) puis il sera divisé par 3 entre 2000 et 2013 (3 268 en 2013). Pour atteindre ces résultats, des mesures fortes, parfois impopulaires, destinées à combattre l'insécurité routière, ont été adoptées : fixation des seuils de taux d'alcool dans le sang, instauration de limitations de vitesse, port obligatoire de la ceinture ou du casque, création du système de bonus-malus sur les primes d'assurances, instauration du permis à point, du permis probatoire et du contrôle technique obligatoire, pénalisation de certains délits routiers, automatisation des sanctions et du traitement des infractions... Dans le même temps, les actions de prévention se sont multipliées.

Cependant, depuis 2014, le nombre de tués repart à la hausse. Cette tendance s'est confirmée en 2016 avec 3 655 personnes décédées sur les routes en 2016, ce qui place la France au 14^e rang de l'Union européenne avec 55 personnes tuées par million d'habitants. Ainsi, en 2016, la France déplore 9 morts et 65 blessés graves par jour.

Dans ce contexte, le gouvernement s'est fixé en 2014 un objectif ambitieux qui est de parvenir à moins de 2 000 tués par an sur les routes en 2020. Cet objectif a été réaffirmé par le ministre de l'intérieur, le 23 janvier 2017, lors de l'installation du Conseil national de sécurité routière (CNSR).

A la suite du Conseil national de sécurité routière (CNSR), le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018, s'est fixé quatre priorités d'action pour réduire l'accidentalité sur les routes :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux,
- protéger les usagers les plus vulnérables,
- anticiper pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière,
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

Si dans le département de la Somme, la tendance depuis 2012 est celle d'une diminution du nombre des morts sur les routes, ce chiffre oscille néanmoins en fonction des années pour atteindre des pics comme en 2012 (52 tués), 2014 (47) et 2016 (44) ou des creux comme en 2013 (40), en 2015 (34) ou encore en 2017 (40). Mais, dans tous les cas de figure, le département de la Somme ne parvient pas pour l'instant à la déclinaison locale de l'objectif national qui est d'atteindre 20 morts par an à partir de 2020.

Les usagers les plus concernés par des accidents mortels sont les automobilistes qui correspondent à 67 % des personnes tuées sur la période 2012-2016 (soit 146) et les usagers des deux roues qui représentent sur la même période 18 % (soit 38 personnes). Les accidents mortels ont lieu à 70 % sur les routes départementales et sur le réseau communal à 16 %. Les 15-29 ans représentent la tranche d'âge la plus touchée par des accidents mortels (32%), suivie par celle des 45-64 ans qui représentent 25 %. Dans le département de la Somme, les accidents mortels sont liés à la consommation de stupéfiants (10%) et d'alcool (24%) tandis que la vitesse reste la première cause des accidents non mortels (52% pour l'année 2016).

Le document général d'orientations de la sécurité routière du département de la Somme (DGO) a intégré les 4 enjeux obligatoires : le risque routier professionnel, la conduite après usage de substances psychoactives, les jeunes, les seniors et les deux enjeux facultatifs suivants : le partage de la voirie et les distracteurs. La thématique de la vitesse n'a pas été, en tant que telle, retenue en raison de sa dimension transversale qui a vocation à être abordée à travers les autres enjeux. Quant-à la problématique des deux roues motorisés, il a été décidé de la traiter dans le cadre plus global du partage de la voirie.

Si le nombre d'**accidents samariens liés au trajet professionnel** diminue de 38 % en comparaison des périodes 2007-2011 et 2012-2016 pour représenter sur cette dernière période 807 accidents, la part des accidents professionnels (sur un trajet connu) reste néanmoins stable et s'élève à 41 % tandis que l'indicateur de mortalité lié au risque professionnel reste toujours élevé avec 43 % contre 40 % au niveau national.

L'alcool et les stupéfiants ont causé la mort de 72 personnes entre 2012 et 2016 et 402 accidents corporels. Ce phénomène, qui a tendance à s'accroître, doit faire l'objet d'une politique publique territoriale en mesure de le réduire.

Dans le département de la Somme 2 314 accidents ont impliqué sur la période 2012-2016 des **jeunes** de 14 à 17 ans (10%), 18 à 24 ans (34%) et 25 à 29 ans (23%). Sur la même période, le département compte 217 morts au total

Les **seniors** représentent dans la Somme 8 % des tués et 12 % des victimes des accidents corporels pour la période de référence. De plus, le département comprenant une population de 65 ans ou plus supérieur à la moyenne régionale (17,3 % contre 15,5 %), il s'agit pour notre territoire d'un enjeu tout à fait particulier.

Dans le département de la Somme le comité de pilotage restreint a proposé de conserver l'enjeu « **partage de la voirie** » en raison d'une augmentation des accidents survenus entre un véhicule tiers hors autoroute et un piéton, un cycliste ou engin agricole sur la période 2012-2016. En effet, les piétons représentent désormais 11 % des tués contre 9 % sur la période précédente et les cyclistes 3 % des tués contre 2 % précédemment.

Enfin, le phénomène des objets sources de distraction (téléphone portable par exemple) se généralise désormais à toute la population expliquant le choix de cet *item*. En effet, en 2016, le département de la Somme a enregistré 86 accidents et 6 morts imputés directement à un distracteur ce qui représente le chiffre le plus élevé depuis 2007.

La synthèse de ces constats partagés et travaillés avec l'ensemble des acteurs ayant participé à l'élaboration du DGO de la Somme, a permis de structurer les grandes orientations stratégiques pour la période 2018-2022 qui seront déclinées annuellement dans le cadre du plan départemental annuel de la sécurité routière (PDASR).

Pour élaborer la stratégie de lutte contre l'insécurité routière, le DGO s'appuie d'abord sur l'expertise et l'expérience des gestionnaires de voirie au premier chef desquels se trouvent le Conseil départemental et les communes, voire les Etablissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, représentés par l'Association des maires de la Somme. Aux côtés de ces deux partenaires incontournables pour conduire une action efficace, l'État entend mobiliser les services du procureur de la République et de l'éducation nationale. Il entend également mieux associer l'ordre des médecins pour renforcer les actions préventives auprès d'un public toujours plus large.

L'objectif de ce document stratégique est d'améliorer le travail en réseau avec nos partenaires pour mieux coordonner et décupler nos forces et sauver plus de vies sur nos routes.

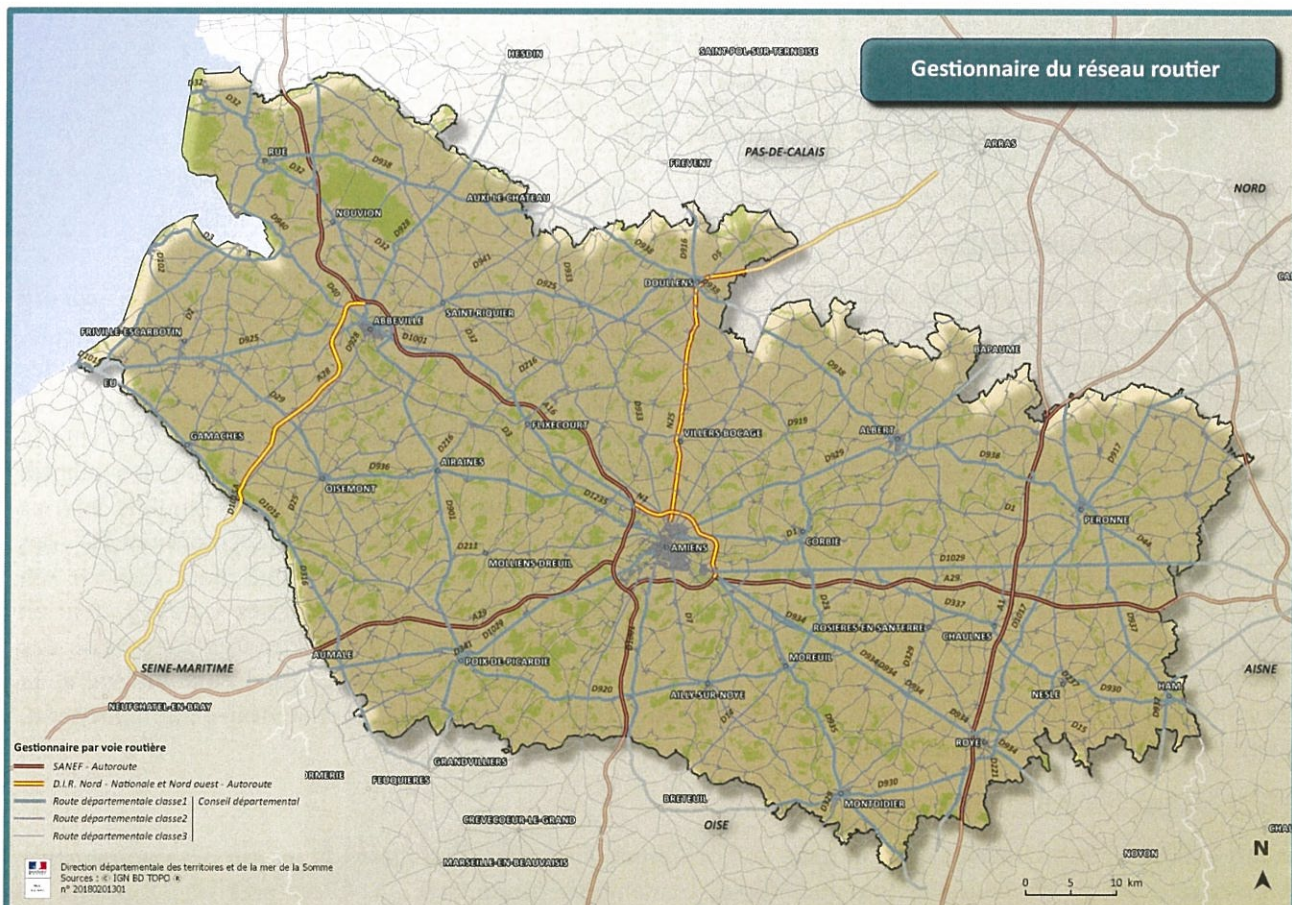
Présentation du département de la Somme

La Somme, département de la Région des Hauts de France, est limitrophe des départements de l'Aisne, du Nord, du Pas de Calais, de l'Oise et de la Seine-Maritime.

Le département de la Somme occupe une place centrale au sein de la région des Hauts-de-France, puisqu'il est le seul à avoir une frontière commune avec chacun des autres départements. Il s'étend par ailleurs sur 6 172 km², de sa façade maritime, entre la baie d'Authie et Mers les Bains jusqu'au plateau du Santerre, situé au coeur de l'actuelle région. Cette superficie en fait le troisième plus grand département de la région derrière l'Aisne et le Pas-de-Calais.

La Somme est traversée par quatre autoroutes : d'un côté, l'A1 et l'A28 qui permettent de relier le nord de l'Europe à la région parisienne et à l'ouest de la France, de l'autre, l'A16 et l'A29 qui structurent les déplacements entre l'ouest et l'est du territoire en reliant Abbeville à Amiens, les deux plus grandes communes du département, en les interconnectant avec Rouen (76) et Saint-Quentin (02).¹

La longueur totale du réseau routier du département de la Somme est de 11 469 km. En termes de linéaire de routes samariennes, les autoroutes représentent 306 km. Le réseau routier départemental compte 4 575Km.



Certaines données liées notamment à la démographie, à la population ainsi qu'à des statistiques économiques doivent permettre de renforcer la présentation du département et de mieux comprendre ou d'anticiper certains comportements routiers.

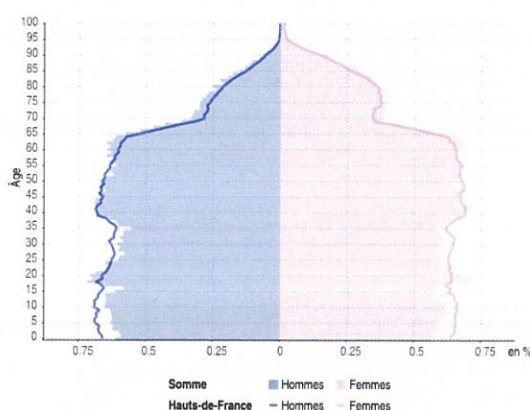
¹ Un portrait de la Somme, un lien entre les zones peuplées du nord et du sud de la région, Insee Analyses Hauts de France, n°37, décembre 2016

1) Les données démographiques

La Somme est, avec l'Aisne, l'un des deux départements les moins peuplés de la région ([figure 2](#)). Avec 571 675 habitants au 1^{er} janvier 2013, il ne regroupe que 9,5 % de la population des Hauts-de-France. Sa densité est de 93 habitants au km², ce qui représente un niveau deux fois plus faible que la moyenne régionale (188 habitants au km²). Seule 27,5 % de la population vit dans une commune de plus de 10 000 habitants alors que la moyenne régionale est de 42,5 %. Ce constat doit être nuancé par la concentration importante d'habitants dans l'arrondissement d'Amiens qui compte 300 657 personnes.

Le département de la Somme est confronté à un déficit important au sein de la population des moins de 18 ans, dont la part se réduit au sein de la population totale (23,3 %), et se situe près de 2 points au-dessous de la moyenne régionale. À l'inverse, le poids des 65 ans ou plus est plus important : 17,3 % contre 15,5 % dans les Hauts-de-France.

Pyramide des âges de la population de la Somme en 2013



Source : Insee, recensement de la population 2013.

2) Les données économiques

L'emploi dans la Somme se caractérise par une place de l'agriculture et de l'industrie encore importante ([figure 6](#)). Ainsi, en 2013, 3,8 % des effectifs du département travaillent dans le secteur agricole, un niveau plus élevé qu'au niveau régional et national, respectivement de 2,1 % et 2,5 %. De même, les exploitations agricoles représentent en 2014, 12,2 % des établissements implantés dans la Somme, un poids quasiment deux fois supérieur à la moyenne régionale. Leur production est principalement tournée vers la culture de céréales, qui représente 51,7 % de la surface agricole utilisée. Viennent ensuite les plantes industrielles (21,8 %) et les fourrages et superficies en herbe (16,2 %). En 2013, 17,6 % des emplois salariés dépendent de l'industrie. Les établissements relevant de ce secteur représentent 9 % des 40 786 établissements du département. L'industrie agroalimentaire (IAA) y occupe une place centrale, en lien avec le poids de l'agriculture dans le tissu productif local. Plus de 6 800 personnes y travaillaient en 2013, soit 19,4 % de l'emploi industriel. Des grands groupes comme Bonduelle ou Pasquier font partie des principaux employeurs du département. Le second secteur industriel d'importance est la métallurgie et la fabrication de produits métalliques qui emploie plus de 5 700 personnes. La part du tertiaire non marchand, représente 38,4 % de l'emploi salarié en 2013.

3) L'accès aux biens d'équipement

En 2014, 63,5 % des Samariens vivent dans une commune disposant d'au moins la moitié des équipements nécessaires à de la vie courante (banque, école, boulangerie, pharmacie...). C'est près de 18 points en dessous de la moyenne régionale (81,8 %). En effet, en 2013, 37,9 % des communes comptent moins de 200 habitants, regroupant 6,6 % de la population samarienne. Un bon réseau routier et la concentration de la population dans la périphérie des grands pôles d'emplois font que, malgré tout, les Samariens accèdent rapidement à ces équipements de la vie courante, à condition d'être motorisés. **En 2014, 91,3 % de la population vivait à moins de 7 minutes des 21 équipements de la gamme de proximité (banque, écoles, boulangerie, pharmacie...).** Ces déplacements peuvent être couplés avec ceux liés au travail, puisque 63,9 % des ménages du département doivent quitter leur commune de résidence pour aller travailler.

4) L'état du parc de véhicules légers (VL), de poids lourds (PL)

La Somme possède, en pourcentage par habitant, un parc de véhicules légers qui tend à se rajeunir avec une augmentation de véhicules de moins de 7 ans. Pour autant, la part des véhicules anciens reste prédominante sur les routes et les sommiens bénéficient ainsi moins des dernières protections passives.

Parc des véhicules légers des Hauts de France au 1^{er} janvier 2017

Départements	Nombre de VL moins de 7 ans		Nombre de VL plus de 7 ans		Total		
		% de VL		% de VL	VL	Habitants	% par hab
Aisne	123 580	46 %	153 131	54 %	278 271	539 000	52 %
Oise	280 678	49 %	293 459	51 %	574 137	83 800	69 %
Somme	134 575	48 %	146 836	52 %	281 411	583 000	48 %
Pas-de-Calais	315 939	46 %	368 476	54 %	684 415	1 472 000	46 %
Nord	552 890	45 %	674 489	55 %	1 227 379	2 595 000	47 %

Parc des camionnettes et camions par source d'énergie des Hauts-de-France

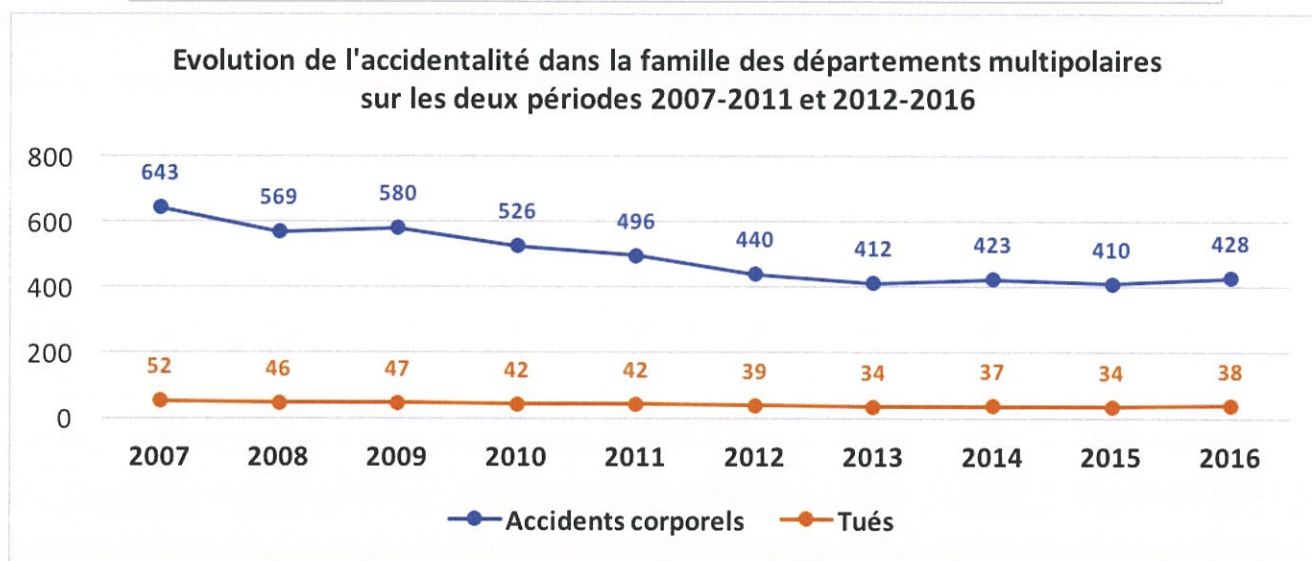
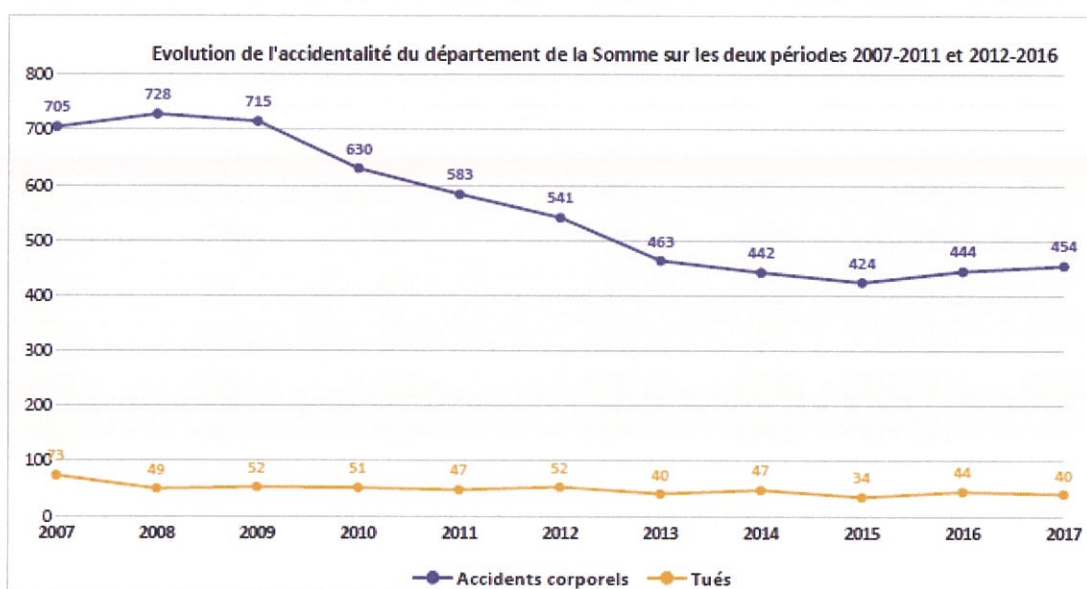
Départements	Gazole	Essence	Essence-GPL	Electricité	Autres	Total
Aisne	52 703	1112	93	100	85	54 093
Oise	108 426	1527	124	200	167	110 444
Somme	56 432	1012	254	160	92	57 950
Pas-de-Calais	109 419	2072	370	289	120	112 270
Nord	182 176	3398	920	857	580	187 931

Analyse synthétique de l'accidentalité 2012-2016

Evolution de l'accidentalité corporelle sur 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011

Sur la période 2012-2016, le département de la Somme enregistre une baisse du nombre d'accidents corporels (541 en 2012 et 424 en 2015), malgré une reprise observée en 2016 (444 accidents corporels). De même, la tendance générale de la mortalité dans le département de la Somme est orientée à la baisse, bien que le nombre de tués oscille selon les années (pic en 2012 avec 52 tués, creux en 2013 et 2015 avec 40 et 34 personnes tuées).

	Somme		Départements multipolaires ²	
	Nombre d'accidents corporels	Nombre de tués	Nombre d'accidents corporels	Nombre de tués
2007-2011	3 361	272	2 814	229
2012-2016	2 314	217	2 113	182
2017	454	40	Non communiqué à ce jour	



²Une famille multipolaire comprend les départements composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale. Portée par une population démographiquement assez équilibrée, son dynamisme économique et ses universités, elle bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes. 25 départements français appartiennent à cette famille « multipolaire » dont la Somme.

La stratégie départementale de lutte contre l'insécurité routière 2018-2022

	Nombre d'accidents corporels	Nombre de tués
2007-2011	3 361	272
2012-2016	2 314	217

L'objectif départemental pour 2020 est de ne pas avoir plus de 20 morts par an sur nos routes.

Enjeu 1 : Le risque routier professionnel (trajet domicile-travail et mission)	
Chiffres Clés sur la période 2012-2016	<ul style="list-style-type: none"> - 41 % des personnes tuées (90 décès). - 59 décès lors d'une mission. - 43% des accidents corporels liés à une mission professionnelle impliquent les 25-44 ans. - 35% des accidents corporels lors d'un trajet domicile-travail ont lieu le vendredi.
Evolution 2017	<ul style="list-style-type: none"> - 14% des personnes tuées (5 décès). - 3 décès lors d'une mission. - 46% des accidents corporels liés à une mission professionnelle impliquent les 25-44 ans. - 27% des accidents corporels lors d'un trajet domicile-travail ont lieu le lundi.
Contexte dans le département de la Somme	<p>Si le nombre d'accidents samariens liés au trajet professionnel diminue de 38 % en comparaison des périodes 2007-2011 et 2012-2016 pour représenter sur cette dernière période 807 accidents, la part des accidents professionnel (sur un trajet connu) reste néanmoins stable et s'élève à 41 % tandis que l'indicateur de mortalité lié au risque professionnel reste toujours élevé avec 43 % contre 40 % au niveau national. De plus, la problématique agricole très présente dans le département peut accentuer les accidents de trajet professionnel à l'occasion des campagnes betteravières, de récoltes et transport des pommes de terre ou encore des céréales.</p>
Objectifs	<p>1 – Renforcer la sensibilisation et l'information sur les risques routiers professionnels auprès des employeurs,</p> <ul style="list-style-type: none"> - sous-objectif a : sur la responsabilité des employeurs (plan de prévention du risque routier, management des véhicules, des déplacements, des communications, des compétences...), - sous-objectif b : sur les risques locaux spécifiques (les intempéries par exemple...). <p>2 – Utiliser le réseau des médecins du travail à travers l'ordre des médecins de la Somme pour sensibiliser les salariés.</p> <p>3 – Engager des actions de préventions (ateliers, parcours alcool...) au sein des entreprises ciblées.</p> <p>4 – Nouer des conventions d'engagements entre l'État et les entreprises ciblées pour mieux adapter la prévention aux spécificités professionnelles.</p>
Indicateurs et responsable du suivi annuel	<p>1 - Recensement des entreprises à cibler sur les 5 ans <i>Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i></p> <p>2 – Nombre de médecins du travail partenaires <i>Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i></p> <p>2 - Nombre d'actions d'information et de sensibilisation conduites au sein des entreprises. <i>Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i></p> <p>3 - Nombre d'actions conduites pour les salariés au sein des entreprises (ateliers thématiques mis à disposition par la coordination de la sécurité routière). <i>Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière (GGD et DDSP).</i></p> <p>4 - Nombre de conventions d'engagements signés entre l'État et les entreprises. <i>Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i></p>

Enjeu 2 : La conduite après usage de substances psychoactives

Chiffres Clés sur la période 2012-2016	<p><u>L'alcool :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 24% des personnes tuées (51 décès) . - 253 accidents corporels. - 59% des accidents corporels ont lieu en fin de semaine, entre le vendredi et le dimanche. - 27% des personnes tuées le dimanche. - 49% des accidentés et 41% des décès liés à l'alcool touchent les 25-44 ans. - 74% des accidents ont lieu en véhicule de tourisme. <p><u>Les stupéfiants :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 9% des personnes tuées (21 décès). - 74 accidents corporels.
Evolution 2017	<p><u>L'alcool :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 31% des personnes tuées (11 décès) . - 41 accidents corporels. - 61% des accidents corporels ont lieu en fin de semaine, entre le vendredi et le dimanche. - 45% des personnes tuées le samedi. - 39% des accidentés et 64% des décès liés à l'alcool touchent les 25-44 ans. - 73% des accidents ont lieu en véhicule de tourisme. <p><u>Les stupéfiants :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 8% des personnes tuées (3 décès). - 13 accidents corporels.
Contexte dans le département de la Somme	<p>L'alcool et les stupéfiants ont causé la mort de 72 personnes entre 2012 et 2016 ainsi que plus de 320 accidents corporels. Ce phénomène, qui a tendance à s'accroître, doit faire l'objet d'une politique publique territoriale en mesure de le réduire.</p>
Objectifs	<p>1 – Sensibiliser et informer sur les risques liés aux substances psychoactives des publics cibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sous-objectif a : les scolaires à partir de la 3^{ème} - sous-objectif b : les étudiants - sous-objectif c : à l'occasion des grands rassemblements festifs - sous-objectif d : participation des inspecteurs du permis de conduire aux stages du service pénitentiaire d'insertion et de probation (3 par an). <p>2 – Mieux mobiliser les responsables des établissements de la nuit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sous-objectif a : accompagner et conseiller sur les dispositifs de mesure de l'état alcoolique mis à la disposition des consommateurs par les établissements fédérés par l'UMIH - sous-objectif b: en fonction de ce recensement, établir avec les établissements volontaires des partenariats pour renforcer la prévention <p>3 – Renforcer le nombre de contrôle organisé par les policiers et les gendarmes</p> <p>4 – Recourir dès que possible à l'immobilisation du véhicule</p> <p>5 – Conduire des opérations aux financements communs PDASR / MILDECA</p> <p>6 – Lutter contre la récidive</p>
Indicateurs et responsable suivi annuel	<p>1 – Nombre d'actions de sensibilisation et d'information organisées auprès des publics identifiés nombre d'actions de prévention mis en place. <i>Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i></p> <p>2 – Nombre d'établissements de la nuit recensés. <i>Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i></p> <p>3 – Nombre de partenariats signés entre ces établissements et l'État. <i>Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i></p> <p>4 – Nombre de contrôles effectués par les forces de sécurité. <i>GGD et DDSP</i></p> <p>5 – Nombre de suspension de permis de conduire et nombre de suspension de jeune permis - cartographie des lieux festifs samariens nécessitant une mise en place d'actions.</p>

Sous-préfecture d'Abbeville

6 – Nombre d'actions coordonnées avec les acteurs de la MILDECA (forum de santé...).

Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination routière.

7 – Nombre d'immobilisations administrative et judiciaire

Sous-préfecture d'Abbeville

Enjeu 3 : La jeunesse

<p>Chiffres Clés sur la période 2012-2016</p> <p>Evolution 2017</p>	<p>-17% des tués et 34% des accidents corporels concernent un jeune de 18 à 24 ans.</p> <p>-78% d'entre eux se déplacent en véhicule de tourisme.</p> <p>-73% des personnes entre 25 et 29 ans ont eu un accident en se déplaçant en véhicule de tourisme.</p> <p>-10% des tués et 20% des accidents corporels concernent un jeune de 18 à 24 ans.</p> <p>-66% d'entre eux se déplacent en véhicule de tourisme.</p> <p>-73% des personnes entre 25 et 29 ans ont eu un accident en se déplaçant en véhicule de tourisme.</p>
<p>Contexte</p>	<p>Dans le département de la Somme 2 314 accidents ont impliqué sur la période 2012-2016 des jeunes de 14 à 17 ans (10%), 18 à 24 ans (34%) et 25 à 29 ans (23%).</p>
<p>Objectifs</p>	<p>1 – Améliorer la cartographie des structures accueillant des jeunes autres que les établissements scolaires et la connaissance des actions conduites par les différents acteurs (éducation nationale, maires, associations...) pour renforcer la coordination de ces actions.</p> <p>2 – Organiser des actions de sensibilisation au code de la route et aux équipements de protection des 2 roues auprès des élèves, collégiens, lycéens et étudiants.</p> <p>3 – Mieux mobiliser le réseau des maires et l'éducation nationale pour faire de la prévention routière un axe fort des activités périscolaires.</p> <p>4 – S'appuyer sur les auto-écoles pour sensibiliser les jeunes aux dangers de la route (diffusion du film prévention réalisée par la préfecture de la Somme).</p> <p>5 – Renforcer la civilité : travailler sur le comportement exemplaire dans les transports en commun.</p>
<p>Indicateurs et responsable du suivi annuel des indicateurs</p>	<p>1 – Nombre de structures recensées proposant des activités aux jeunes. <i>DDCS en lien avec la Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i></p> <p>2 – Typologie des actions déjà organisées pour mieux les coordonner. <i>Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i></p> <p>3 – Nombre de maires partenaires et ayant travaillé sur l'axe « prévention routière » dans le cadre des activités périscolaires. <i>DDCS</i></p> <p>4 – Nombre d'auto-écoles partenaires pour diffuser des messages de prévention auprès du public concerné. <i>DDTM – pôle éducation routière</i></p> <p>5 – Nombre d'interventions sur le thème des transports collectifs. <i>ADATEEP 80 en lien avec la direction des sécurités, Conseil régional pour l'opération Respect</i></p>

Enjeu 4 : Les seniors

Chiffres Clés sur la période 2012-2016	<ul style="list-style-type: none"> - 8% des tués et 12% des accidents corporels concernent une personne entre 65 et 74 ans. - 59% des usagers accidentés ayant entre 65 et 74 ans le sont en agglomération. - 82% des personnes entre 65 et 74 ans ont eu un accident en se déplaçant en véhicule de tourisme.
Evolution 2017	<ul style="list-style-type: none"> - 10% des tués et 12% des accidents corporels concernent une personne entre 65 et 74 ans. - 57% des usagers accidentés ayant entre 65 et 74 ans le sont en agglomération. - 92% des personnes entre 65 et 74 ans ont eu un accident en se déplaçant en véhicule de tourisme.
Contexte dans le département de la Somme	Les seniors représentent dans la Somme 8 % des tués et 12 % des victimes des accidents corporels pour la période de référence. De plus, le département comprenant une population de 65 ans ou plus supérieur à la moyenne régionale (17,3 % contre 15,5 %), il s'agit pour ce territoire d'un enjeu tout à fait particulier.
Objectifs	<ol style="list-style-type: none"> 1 – Renforcer les actions en faveur de la sécurité des piétons en développant des « opérations carton jaune ». 2 – Sensibiliser par l'intermédiaire de l'Ordre des médecins de la Somme, les professionnels de santé pour qu'ils délivrent des messages de prévention en fonction du public reçu pendant leurs consultations. 3 – Mettre en place des journées de sensibilisation à destination des personnes majeures sous tutelle ou curatelle. 4 – Renforcer les contrôles d'aptitude à la conduite (audiomètre, visiomètre, réactionmètre...). 5 – Déployer une communication adaptée notamment dans le cadre des ateliers « santé et conduite ». 6 – Soutenir les projets associatifs qui aident à développer une alternative à la voiture à l'attention des personnes âgées. 7 – Mettre en œuvre un partenariat avec le Conseil départemental pour communiquer auprès des plus de 65 ans dans le cadre du salon départemental des seniors. 8 – Développer les possibilités de remise à niveau pour les titulaires du permis de plus de 30 ans.
Indicateurs et responsable du suivi annuel des indicateurs	<ol style="list-style-type: none"> 1 – Nombre d'opérations « carton jaune ». <i>Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i> 2 – Nombre de médecins partenaires <i>DDTM- Pôle Education routière– Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i> 3 – Nombre de journées de sensibilisation à destination de la protection des majeurs <i>DDCS– Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i> 4 – Nombre de contrôles d'aptitude à la conduite et d'adaptation du véhicule au handicap. <i>DDTM- Pôle Education routière– Direction des sécurités -bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i> 5 – Nombre d'actions de sensibilisation sur la « santé et la conduite » <i>Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i> 6 – Nombre de projets alternatifs à la conduite des personnes âgées retenu par le PDASR <i>Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i> 7 – Nombre d'actions de partenariat mis en place <i>Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i> 8 – Nombre de personnes ayant bénéficié de la remise à niveau des connaissances <i>DDTM- Pôle Education routière.</i>

Enjeu 5 : Le partage de la voirie

Chiffres Clés sur la période 2012-2016	<p><u>1- Les piétons :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 11% des personnes tuées. - 18% des accidents corporels. - 85% des accidents sont causés par un véhicule de tourisme. - 75% des accidents en agglomération, dans des communes de plus de 5 000 habitants. - 62% des accidents ont lieu dans la commune d'Amiens. - 72% des accidents se localisent sur voie communale. - 68% des accidents ont lieu en plein jour. <p><u>2- Les vélos :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 3% des personnes tuées. - 77% des accidents, hors agglomération, ont lieu hors intersection. - 71% des accidents ont lieu sur voie communale.
Evolution 2017	<p><u>1- Les piétons :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 13% des personnes tuées. - 16% des accidents corporels. - 89% des accidents sont causés par un véhicule de tourisme. - 60% des accidents en agglomération, dans des communes de plus de 5 000 habitants. - 55% des accidents ont lieu dans la commune d'Amiens. - 74% des accidents se localisent sur voie communale. - 76% des accidents ont lieu en plein jour. <p><u>2- Les vélos :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 5% des personnes tuées. - 28% des accidents ont lieu hors agglomération. - 71% des accidents ont lieu sur voie communale.
Contexte dans le département de la Somme	<p>Le « partage de la voirie » est un enjeu en raison d'une augmentation des accidents survenus entre un véhicule tiers hors autoroute et un piéton ou un cycliste sur la période 2012-2016. En effet, les piétons représentent désormais 11 % des tués contre 9 % sur la période précédente et les cyclistes 3 % des tués contre 2 % précédemment.</p>
Objectifs	<p>1 – Renforcer la sensibilisation et l'information auprès de publics cibles sur le partage de la voirie,</p> <ul style="list-style-type: none"> -sous-objectif a : les collectivités territoriales et les gestionnaires de voirie -sous-objectif b : les professionnels (agriculteurs, transporteurs...) -sous-objectif c : les cyclistes (associations concernées) -sous-objectif d : les piétons (augmenter la visibilité des piétons en développant les itinéraires dédiés et l'aménagement des abords immédiats des passages piétons). <p>2 – Mobiliser des auto-écoles pour mieux aborder cette question lors de l'apprentissage des conduites.</p> <p>3 – Mobiliser les maires pour améliorer le respect des usagers au sein des voiries partagées :</p> <ul style="list-style-type: none"> -sous-objectif a : améliorer l'identification du partage des zones -sous-objectif b : sensibiliser les policiers municipaux sur cette thématique. <p>4 – Participer à des actions de prévention du type (Cyclistes Brillez, Bien vu...).</p> <p>5 – Aménager les zones pour mieux dissocier les flux à différentiel de vitesse</p>
Indicateurs et responsable du suivi annuel des indicateurs	<p>1 – Nombre d'actions de sensibilisation et d'information. <i>DREAL service mobilité et infrastructure et service Sécurité et Transports des véhicules – DDTM pôle prévention des risques</i></p> <p>2 – Nombre d'auto-écoles partenaires.</p>

DDTM- Pôle Education routière

3 – Nombre d'actions engagées par les maires.

DREAL service mobilité et infrastructure

4 – Nombre d'actions de prévention.

Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.

5 – Nombre d'aménagements réalisés (séparateurs de chaussée, pistes cyclables, signalétiques...) à charge des gestionnaires de voiries

Gestionnaires de voiries – DREAL service mobilité et infrastructure et service Sécurité et Transports des véhicules – DDTM pôle prévention des risques

Enjeu 6 : Les distracteurs³

Chiffres Clés	<ul style="list-style-type: none"> - 12% des personnes tuées. - 10% des accidents corporels sont causés par un conducteur ou piéton distrait. - 57% se déplacent en véhicule de tourisme.
Contexte dans le département de la Somme	La banalisation des distracteurs et leur généralisation à toute la population expliquent le choix de cet item. En 2016, le département de la Somme a enregistré 86 accidents liés à un distracteur ce qui représente le chiffre le plus élevé depuis 2007 et 6 morts.
Evolution 2017	<ul style="list-style-type: none"> - 8% des personnes tuées. - 13% des accidents corporels sont causés par un conducteur ou piéton distrait. - 65% se déplacent en véhicule de tourisme.
Objectifs	<p>1 – Sensibiliser un large public sur les risques liés aux distracteurs,</p> <ul style="list-style-type: none"> -sous-objectif a : les étudiants -sous-objectif b : les professionnels (conf enjeu 1) -sous-objectif c : les plus de 65 ans (conf enjeu 4) -sous-objectif d : les vendeurs de téléphonie. <p>2 – Mobiliser sur ce sujet le réseau des auto-écoles.</p> <p>3 – Renforcer les contrôles de gendarmerie et de police.</p>
Indicateurs et responsable du suivi annuel des indicateurs	<p>1 – Nombre d’actions de sensibilisation. <i>Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i></p> <p>2 – Nombre de partenariat avec les auto-écoles. <i>Direction des sécurités – bureau de la sécurité intérieure – coordination sécurité routière.</i></p> <p>3 – Nombre de contrôles. <i>GGD, DDSP.</i></p>

³User de son téléphone, avoir des écouteurs sur les oreilles, regarder son GPS plus que la route, envoyer des sms en conduisant, etc. sont autant d'activités annexes qui perturbent l'attention et détournent le conducteur de sa mission première : conduire avec prudence.

Le présent document général d'orientations 2018-2022 pour la sécurité routière de la Somme est adopté à Amiens, le

Le Préfet



Philippe DE MESTER

Le 1^{er} Vice-président du Conseil départemental



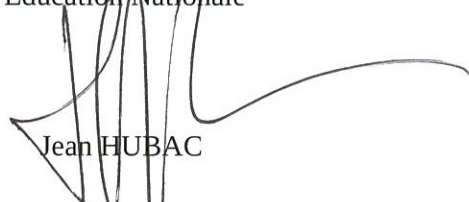
Hubert DE JENLIS

Le procureur de la République



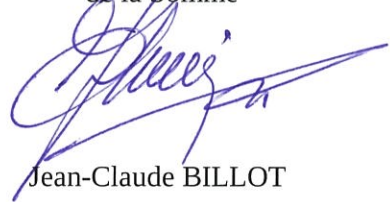
Alexandre DE BOSSCHERE

Le Directeur Académique des Services de l'Éducation Nationale



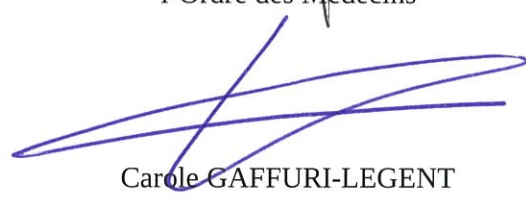
Jean HUBAC

Le Président de l'Association des Maires de la Somme



Jean-Claude BILLOT

La secrétaire générale du Conseil Départemental de l'Ordre des Médecins



Carole GAFFURI-LEGENT

Annexes

Bilan détaillé de l'accidentalité 2012-2016

Les ressources disponibles proviennent principalement de l'outil CONCERTO de l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière de la Somme, géré par le Service Risque et Sécurité Routière de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer, qui est la résultante de la saisie des fichiers BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation) établis par les forces de l'ordre compétentes.

Les objectifs consistent à caractériser l'accidentalité du département sur les thématiques généralistes.

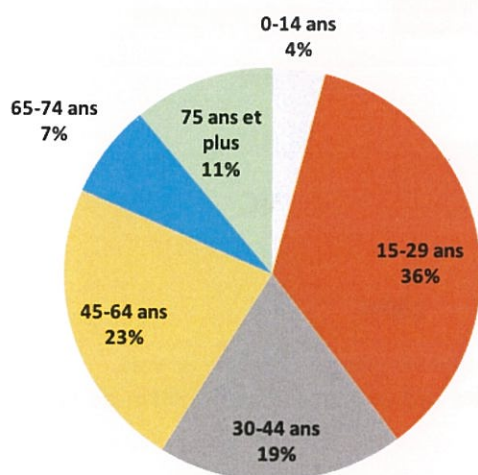
1. Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le mode et selon l'âge sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011

Période 2007-2011						Total
	Piéton	Cycliste	Usagers 2RM (moto/cyclo)	Automobiliste (VL/VU)	Autre usager	
Nb de véhicules impliqués	528	210	1 063	2 966	314	5 081
%	10%	4%	21%	58%	6%	100%
Nb de personnes tuées	24	6	67	168	7	272
%	9%	2%	25%	62%	3%	100%

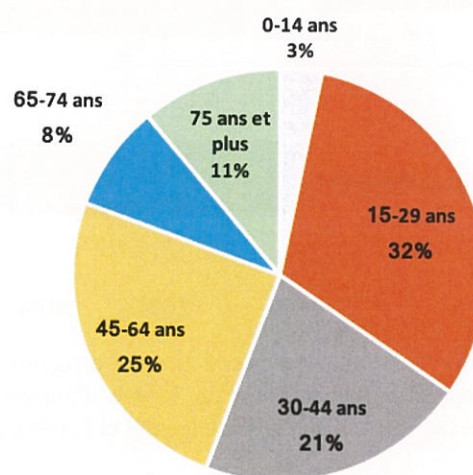
Période 2012-2016						Total
	Piéton	Cycliste	Usagers 2RM (moto/cyclo)	Automobiliste (VL/VU)	Autre usager	
Nb de véhicules impliqués	393	167	635	2 032	266	3 493
%	11%	5%	18%	58%	8%	100%
Nb de personnes tuées	22	6	38	146	5	217
%	10%	3%	18%	67%	2%	100%

(*) Un accident peut impliquer plusieurs types de véhicules.

Mortalité par classe d'âge - 2007 à 2011



Mortalité par classe d'âge - 2012 à 2016



(*) Un accident peut impliquer plusieurs usagers.

Sur la période 2012-2016, les véhicules légers représentent la part majoritaire des tués sur la route (67 % contre 62 % en 2007-2011), ce qui est bien évidemment lié à leur prépondérance au sein du trafic routier. Les usagers de deux-roues motorisés et piétons viennent ensuite, avec respectivement 21% et 10% des tués (25% et 9% en 2007-2011).

Les 15-29 ans sont les plus représentés dans la population de tués du département avec 32% des effectifs (36% en 2007-2011), suivi des 45-64 ans : 25% (23% en 2007-2011). Les seniors représentent près d'un tué sur cinq dans le département de la Somme (18% en 2007-2011).

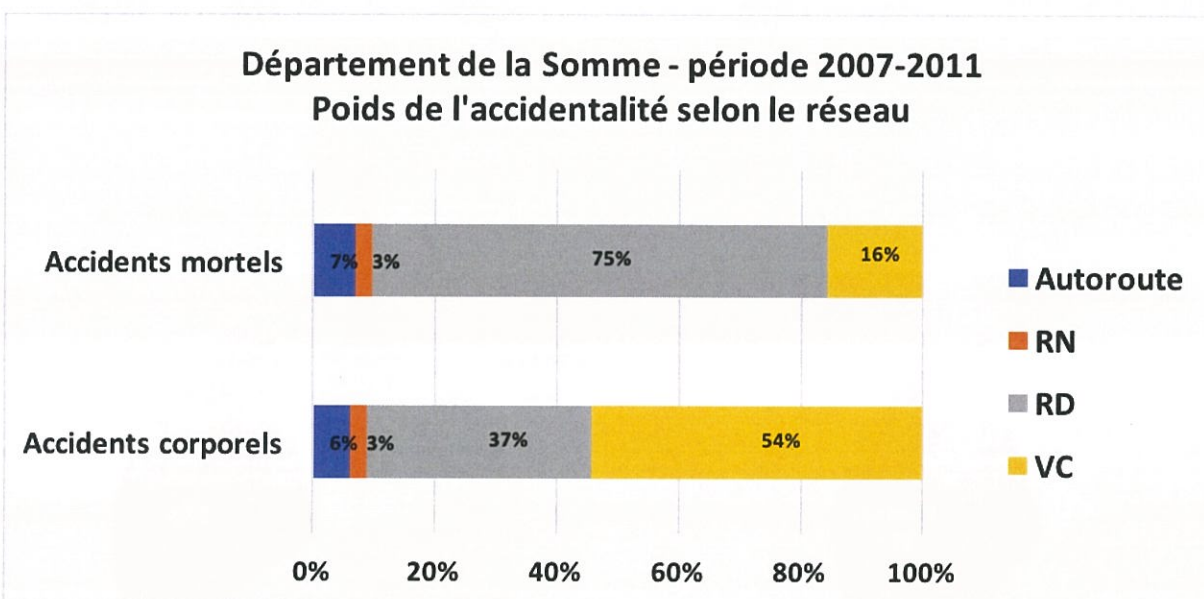
2. Répartition des accidents corporels et des personnes tuées selon le milieu sur la période 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011

Période 2007-2011	En agglomération	Hors agglomération	Sur autoroute	Total
Nb d'accidents corporels	2 165	995	201	3 361
%	64%	30%	6%	100%
Nb de personnes tuées	71	181	20	272
%	26%	67%	7%	100%

Période 2012-2016	En agglomération	Hors agglomération	Sur autoroute	Total
Nb d'accidents corporels	1 406	729	179	2 314
%	61%	32%	8%	100%
Nb de personnes tuées	58	134	25	217
%	27%	62%	12%	100%

3. Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011

Les accidents se sont produits majoritairement sur le réseau communal (47 % contre 53 % en 2007-2011), 43 % sur les routes départementales (38 % en 2007-2011), 8 % sur les autoroutes (6 % en 2007-2011) et 2 % sur les routes nationales (3 % en 2007-2011).



(*) Un accident survenu en intersection, sur 2 catégories de voies, est comptabilisé sur chaque catégorie de voie.

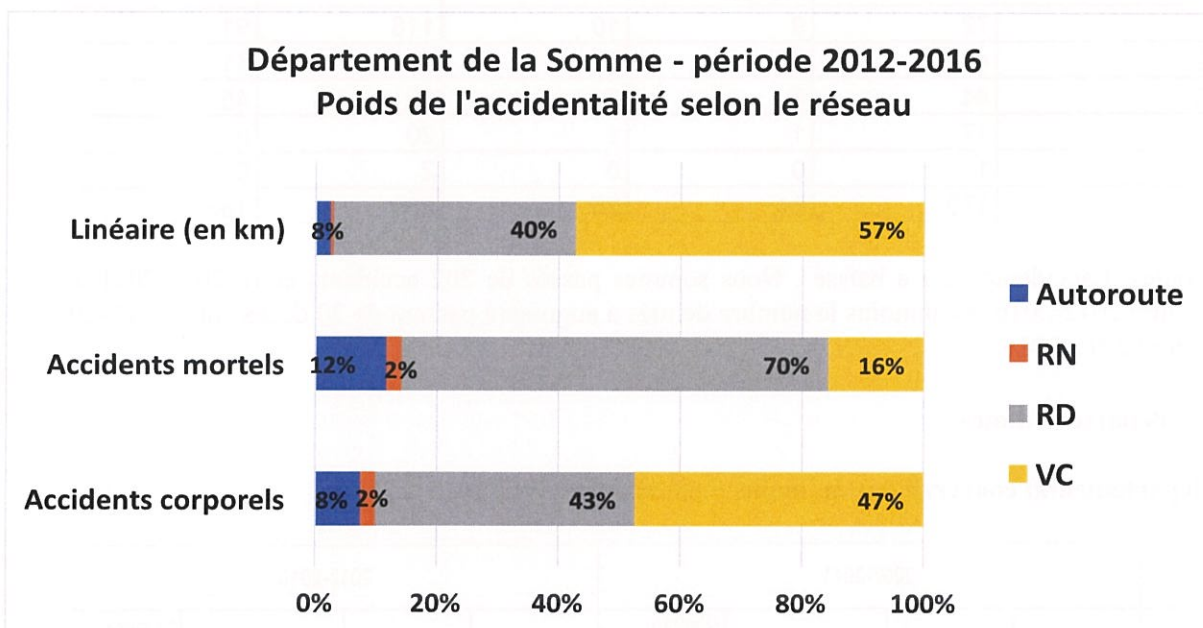
(*) Le linéaire départemental est de 306km d'autoroutes, 4 575km de routes départementales et 6 588km de voies communales (source Conseil Départemental et SANEF).

4. Analyse globale par réseau

Période 2007-2011	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Tués	Blessés	Blessés hospitalisés
Autoroutes	201	17	20	272	146
RN	97	7	8	125	32
RD	1 288	189	206	1 652	1 041
VC	1 814	40	36	2 112	347
	3 400	253	270	4 161	1 566

(*) Un accident survenu en intersection, sur 2 catégories de voies, est comptabilisé sur chaque catégorie de voie.

(**) Les accidents et tués hors réseau public et parcs de stationnement ne sont pas comptabilisés.



Le département enregistre le plus grand nombre d'accidents mortels sur le réseau départemental (70%) puis le réseau communal (16%).

Période 2012-2016	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Tués	Blessés	Blessés hospitalisés
Autoroutes	179	24	25	269	185
RN	53	5	5	70	17
RD	1 010	143	155	1 312	805
VC	1 120	32	31	1 287	235
	2 362	204	216	2 938	1 242

4.1 Autoroutes

Période 2007-2011	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Tués	Blessés	Blessés hospitalisés
A1	109	9	11	148	79
A29	28	4	4	35	21
A16	52	3	4	71	36
A28	12	1	1	18	10
	201	17	20	272	146

Période 2012-2016	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Tués	Blessés	Blessés hospitalisés
A1	72	9	10	118	91
A29	45	9	9	60	41
A16	44	5	5	69	45
A28	17	1	1	20	8
A2	1	0	0	2	0
	179	24	25	269	185

Sur autoroutes, l'accidentologie a baissé . Nous sommes passés de 202 accidents entre 2007-2011 à 179 accidents entre 2012-2016. Néanmoins le nombre de tués a augmenté passant de 20 décès entre 2007-2011 à 25 décès entre 2012-2016.

4.2 Routes départementales

Réseau départemental concerné par au moins 5 décès entre 2012-2016

	2007-2011				2012-2016			
	Nombre de tués	Nombre de blessés	Dont hospitalisés	Nombre d'accidents corporels	Nombre de tués	Nombre de blessés	Dont hospitalisés	Nombre d'accidents corporels
RD1001	11	113	54	79	15	88	55	63
RD0936	2	27	21	18	7	32	20	22
RD1015	4	36	33	35	7	30	24	25
RD0935	3	33	16	20	6	43	23	30
RD0001	3	51	18	49	5	27	13	20
RD0925	8	56	42	39	5	37	26	34
	31	316	184	240	45	257	161	194
Total Somme	206	1 652	1 041	1 288	155	1 312	805	1 010

5. Communes comptant plus de deux décès entre 2012-2016

	2007-2011				2012-2016			
	Nombre de tués	Nombre de blessés	Dont hospitalisés	Nombre d'accidents corporels	Nombre de tués	Nombre de blessés	Dont hospitalisés	Nombre d'accidents corporels
Amiens	21	1 759	151	1 471	17	1 071	96	868
Montdidier	1	12	12	11	5	16	10	16
Bouttencourt	1	5	5	5	4	13	10	9
Boves	6	71	7	51	4	58	7	36
Hattencourt	0	6	5	5	4	13	13	7
Roye	2	27	10	23	4	33	19	22
Abbeville	4	97	63	76	3	76	50	66
Bourdon	2	5	4	4	3	4	3	1
Doingt	1	14	7	9	3	4	4	5
Arry	0	2	1	2	3	5	5	5
Lamotte-Brebière	1	1	1	2	3	4	2	3
Moreuil	4	15	13	12	3	14	13	14
Total Somme	272	4 211	1 590	3 361	217	2 987	1 264	2 314

6. Accidentalité en zone de compétence de la police nationale ⁴

2007-2011						2012-2016					
Nombre d'accidents corporels police	Total accidents Somme	%	Nombre de tués police	Total tués Somme	%	Nombre d'accidents corporels police	Total accidents Somme	%	Nombre de tués police	Total tués Somme	%
1 905	3 361	57%	36	272	13%	1 164	2 314	50%	24	217	11%

Communes recensant au moins 30 accidents corporels

Communes	2007-2011		2012-2016	
	Nombre d'accidents corporels	Nombre de tués	Nombre d'accidents corporels	Nombre de tués
Amiens	1 468	19	866	17
Abbeville	72	4	62	3
Longueau	42	1	36	0
Boves	49	6	31	0
Camon	57	0	31	0
Salouel	37	0	26	0
Dury	37	2	25	0
Glisy	29	1	21	1
Rivery	38	1	15	0
Total Somme	3 160	252	2 135	192

(*) Les accidents survenus sur autoroute traversant le territoire communal ne sont pas comptabilisés.

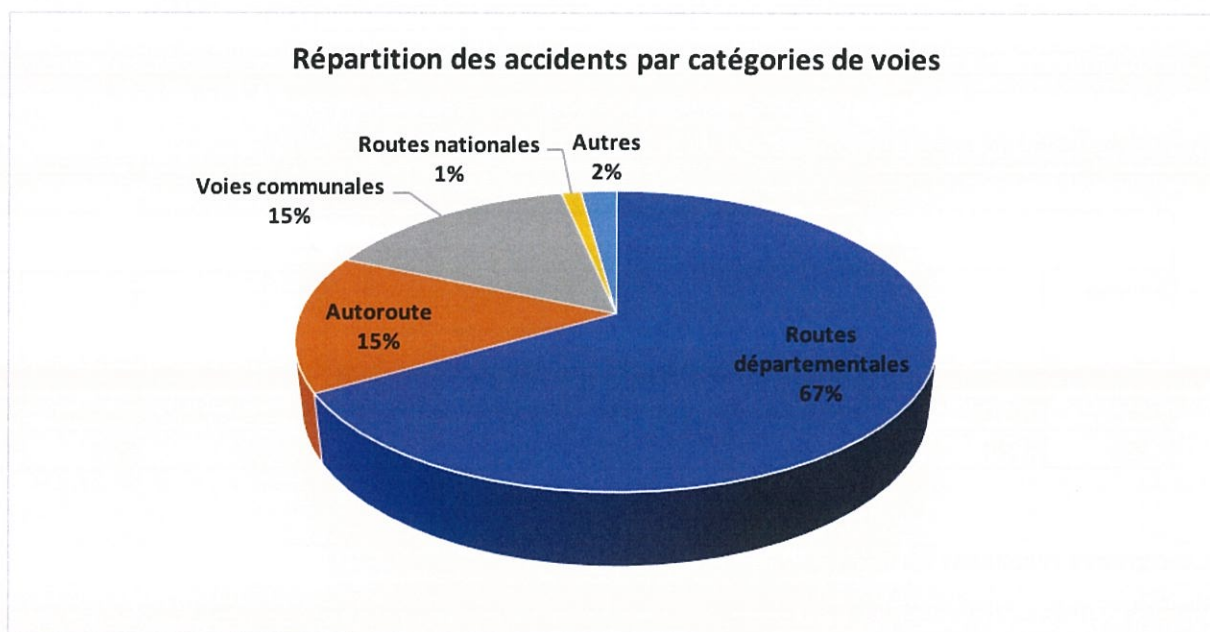
⁴ La zone de compétence de la Direction départementale de la sécurité publique comprend la ville d'Amiens, treize communes qui lui sont limitrophes : Boves, Glisy, Longueau, Saint-Fuscien, Salouel, Saveuse, Pont-de-Metz, Saleux, Saleux, Camon, Cagny, Dreuilles-Amiens, Dury, Longueau et Rivery et la commune d'Abbeville.

7. Accidentalité en zone de compétence de la gendarmerie nationale

7.1- Synthèse de l'accidentologie en zone gendarmerie

2007-2011						2012-2016					
Nombre d'accidents corporels GN	Total accidents Somme	%	Nombre de tués GN	Total tués Somme	%	Nombre d'accidents corporels GN	Total accidents Somme	%	Nombre de tués GN	Total tués Somme	%
1 456	3 361	43%	236	272	87%	1 150	2 314	50%	193	217	89%

7.2- Analyse par catégories de voies



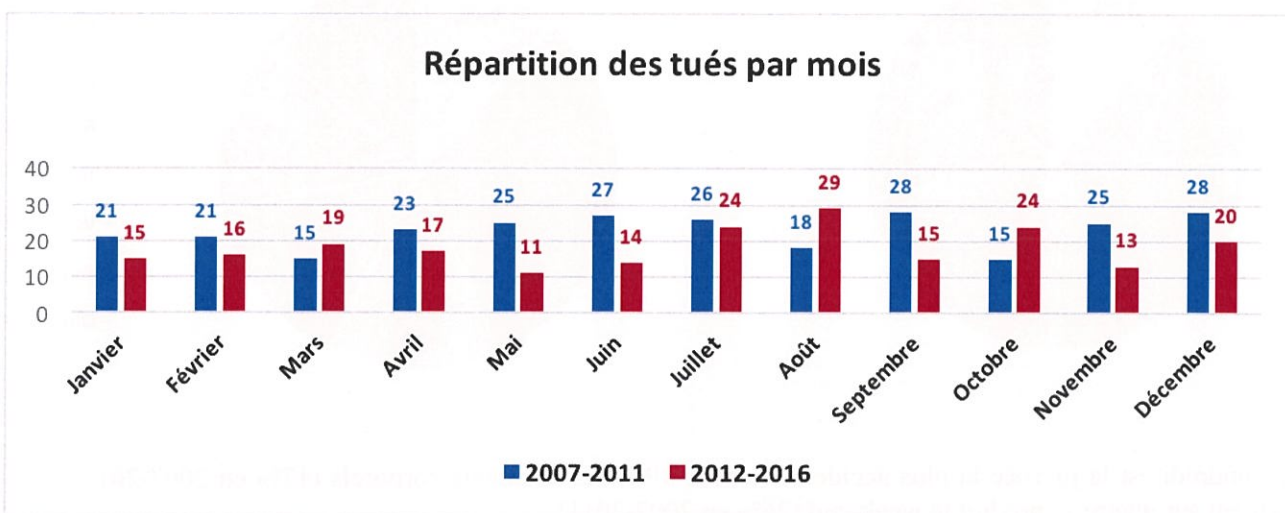
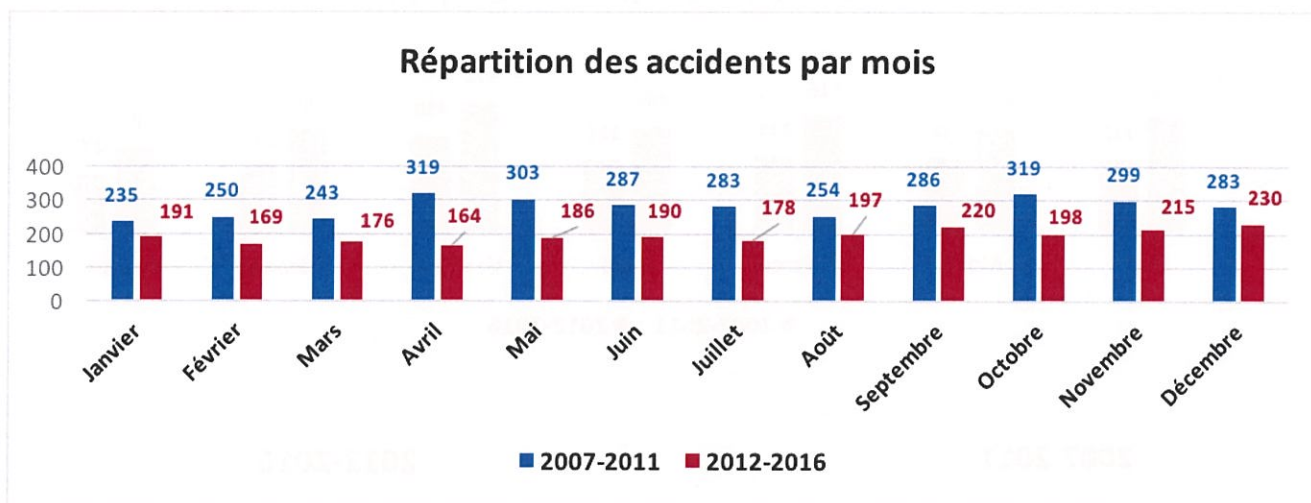
*Un accident ayant lieu à une intersection entre deux types de voies est comptabilisé deux fois.

7.3- Communes recensant au moins 10 accidents corporels en 2012-2016

	2007-2011		2012-2016	
	Nombre d'accidents corporels	Nombre de tués	Nombre d'accidents corporels	Nombre de tués
Albert	23	1	28	0
Roye	23	2	22	4
Friville-Escarbotin	8	0	18	2
Montdidier	11	1	16	5
Moreuil	12	4	14	3
Doullens	26	4	10	1
Flixecourt	8	0	10	0
Ham	8	0	10	1
	119	12	128	16
Total Somme GN	1 456	236	1 150	193

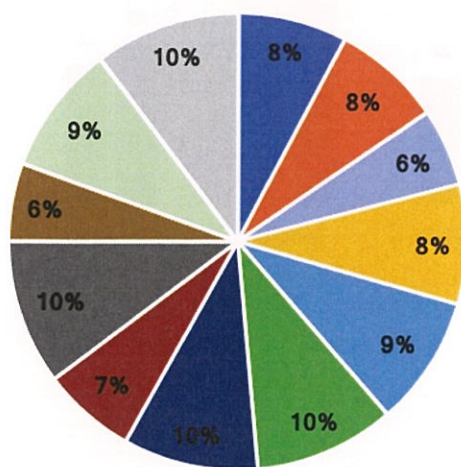
8. Analyse des circonstances temporelles

Selon le mois

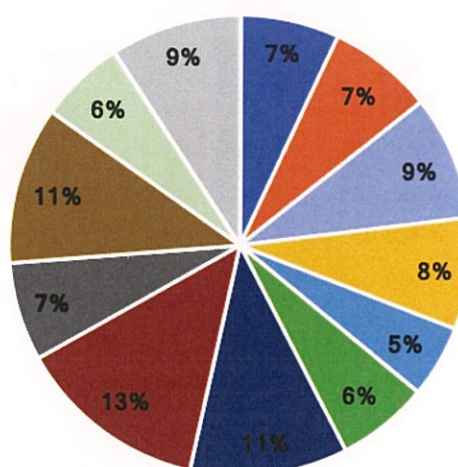


Un quart des accidents mortels ont lieu durant les vacances scolaires estivales (17% en 2007-2011).

2007-2011

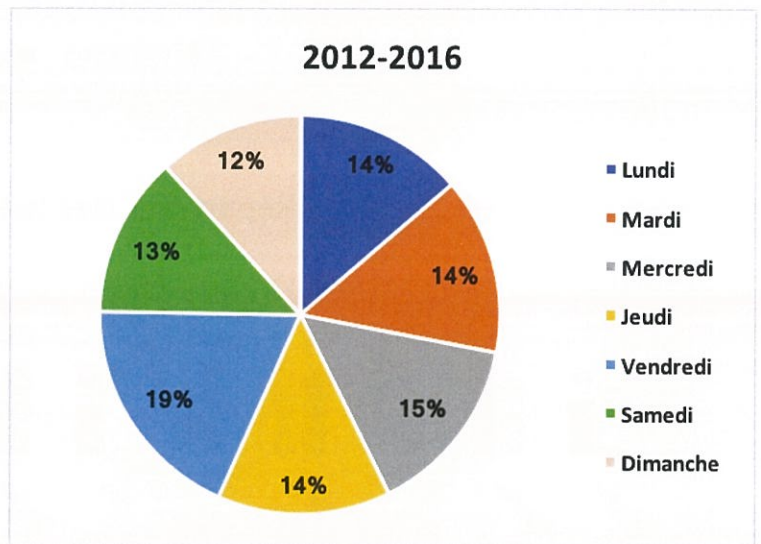
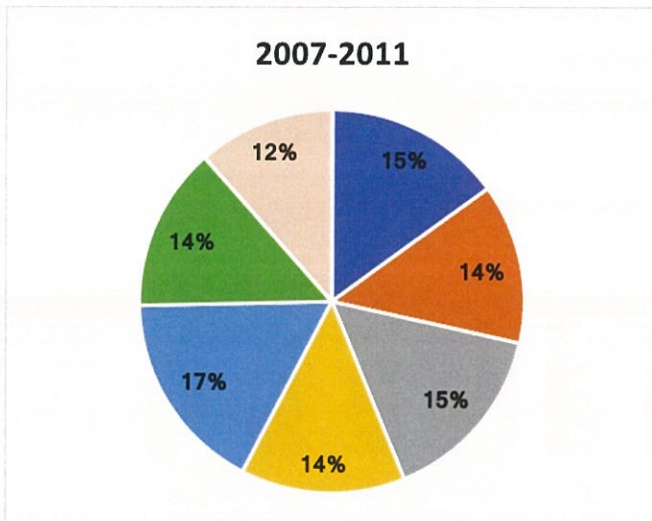
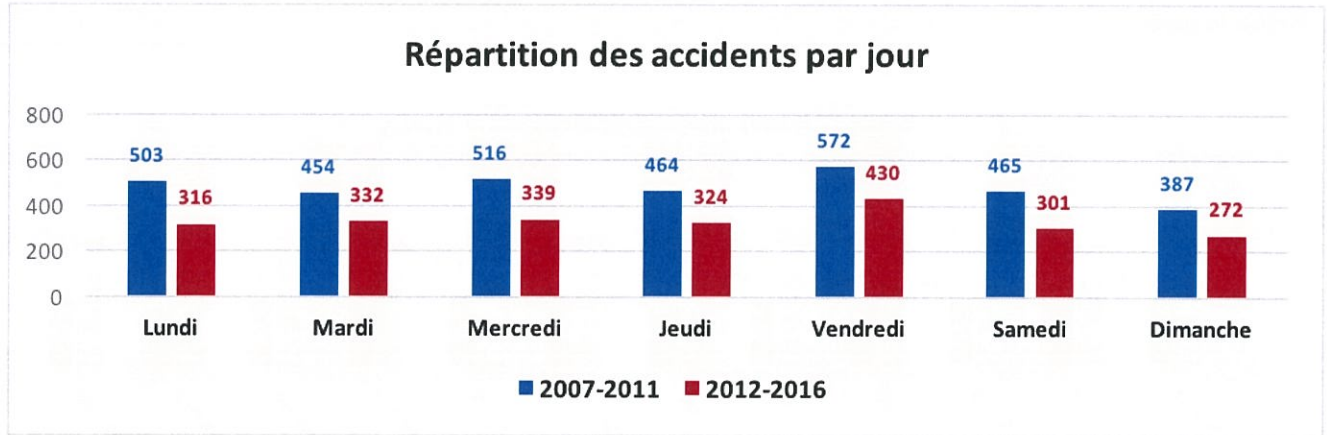


2012-2016

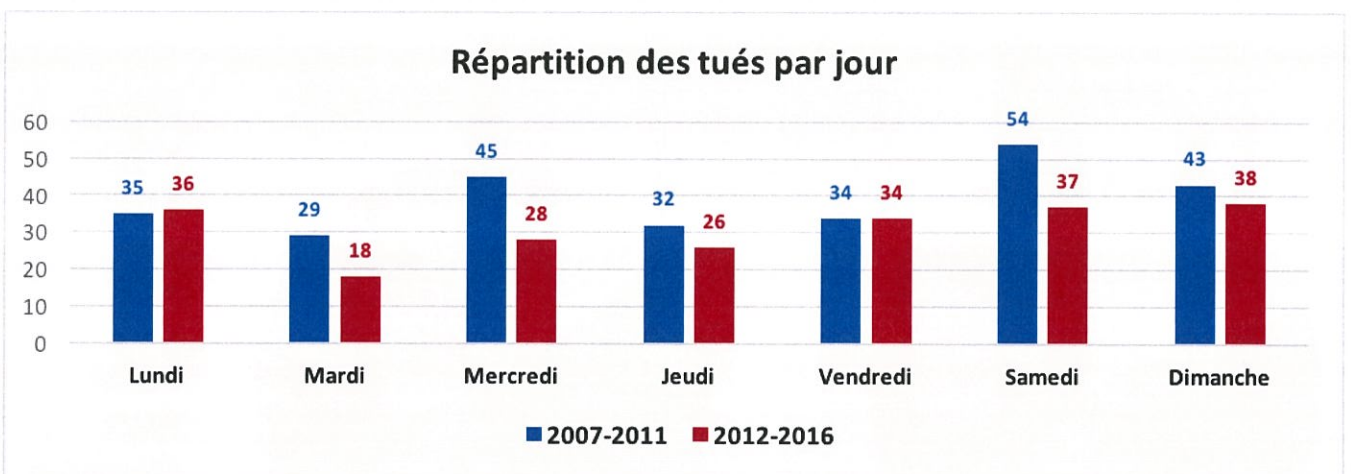


- Janvier
- Février
- Mars
- Avril
- Mai
- Juin
- Juillet
- Août
- Septembre
- Octobre
- Novembre
- Décembre

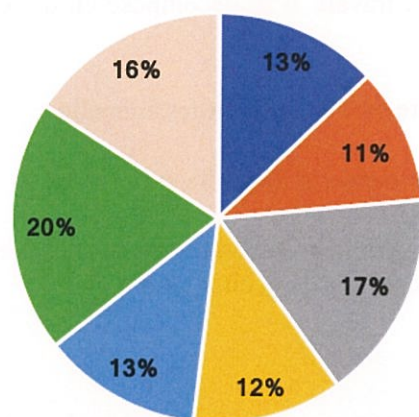
Selon le jour



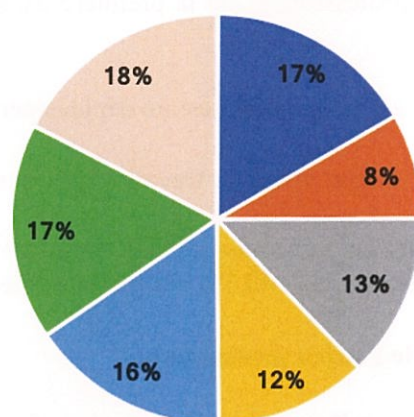
Le vendredi est la journée la plus accidentelle avec 19% des accidents corporels (17% en 2007-2011). Un accident sur quatre se produit le week-end (26% en 2007-2011).



2007-2011



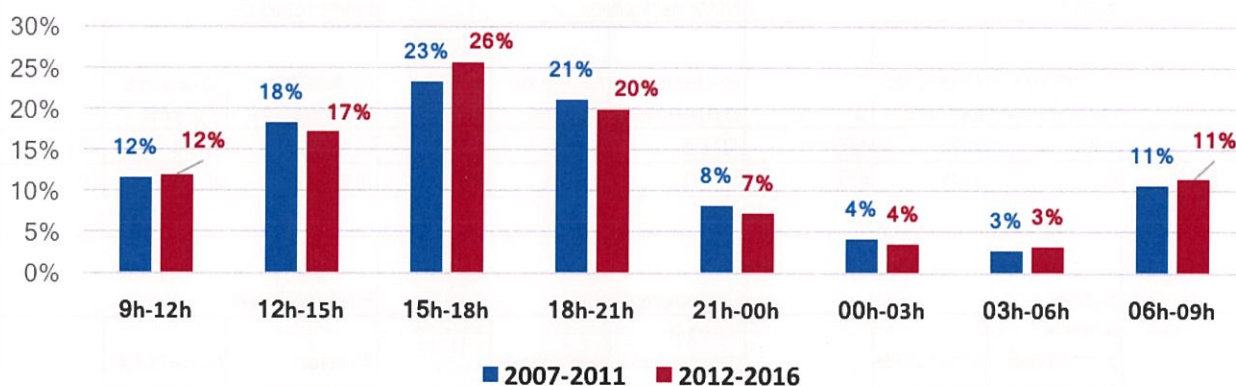
2012-2016



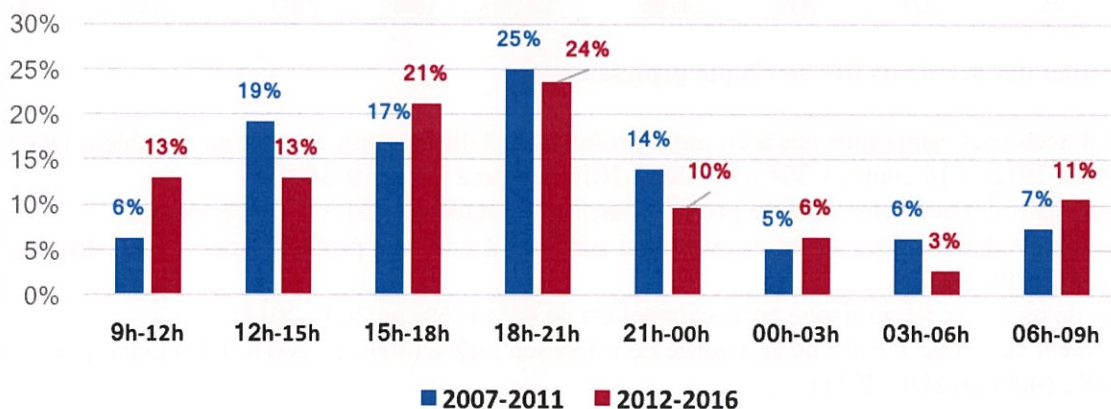
- Lundi
- Mardi
- Mercredi
- Jeudi
- Vendredi
- Samedi
- Dimanche

Selon l'horaire de circulation

Répartition des accidents par heure



Répartition des tués par heure



La tranche horaire 15h-18h concentre 25 % des accidents corporels (32 % en 2007-2011).

Le risque routier professionnel

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- Le risque « mission », qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle.
- Le risque « trajet domicile-travail », qui est un déplacement entre le domicile et le travail.

En France, en 2016, les accidents liés à un trajet professionnel représentent 38,6% des personnes tuées, dont le type de trajet est connu, et 43,3% des victimes⁵ des accidents corporels de la circulation.

1 L'importance de l'enjeu professionnel

L'analyse porte ici sur l'ensemble des trajets professionnels, qui comprennent les trajets dans le cadre d'une mission professionnelle et les trajets domicile-travail.

Tableau comparatif des accidents liés à un trajet professionnel, du département de la Somme, de la famille multipolaire⁶ et de la France métropolitaine, entre 2012 et 2016.

	Somme			France métropolitaine			Famille multipolaire		
	Accidents liés à un trajet professionnel	Accidents avec trajet connu	%	Accidents liés à un trajet professionnel	Accidents avec trajet connu	%	Accidents liés à un trajet professionnel	Accidents avec trajet connu	%
2007-2011	1 304	3 123	42%	137 805	304 988	45%	25 249	61 974	41%
2012-2016	807	1 945	41%	108 978	236 841	46%	18 827	46 200	41%

	Somme			France métropolitaine			Famille multipolaire		
	Nombre de personnes tuées dans un acc. Lié à un trajet professionnel	Nombre total de personnes tuées dans un trajet connu	% de tués trajet professionnel	Nombre de personnes tuées dans un acc. Lié à un trajet professionnel	Nombre total de personnes tuées dans un trajet connu	% de tués trajet professionnel	Nombre de personnes tuées dans un acc. Lié à un trajet professionnel	Nombre total de personnes tuées dans un trajet connu	% de tués trajet professionnel
2007-2011	124	270	46%	7 953	19 990	40%	2 219	5 526	40%
2012-2016	90	207	43%	6 446	16 079	40%	1 810	4 358	42%

2 Le panorama des accidents liés au risque professionnel

Le nombre d'accidents samariens liés à un trajet professionnel diminue par rapport au précédent DGO (807 accidents entre 2012-2016 contre 1 304 entre 2007-2011; soit une baisse de 38%).

Néanmoins, la part des accidents routiers professionnels reste stable entre les deux périodes :

41% des accidents dont le type de trajet est connu sont liés à un trajet professionnel sur la période 2012-2016 (42% entre 2007-2011).

L'indicateur de mortalité lié au risque professionnel est de 43% (46% en 2007-2011).

Il est légèrement supérieur à celui de sa famille de référence : 42% (40% en 2007-2011) ainsi qu'au niveau national : 40% (40% en 2007-2011).

⁵ Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

⁶ Une famille multipolaire comprend les départements composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale. Portée par une population démographiquement assez équilibrée, son dynamisme économique et ses universités, elle bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes. 25 départements français appartiennent à cette famille « multipolaire » dont la Somme.

2.1 Les accidents liés aux missions

a. Les chiffres de l'accidentalité « mission »

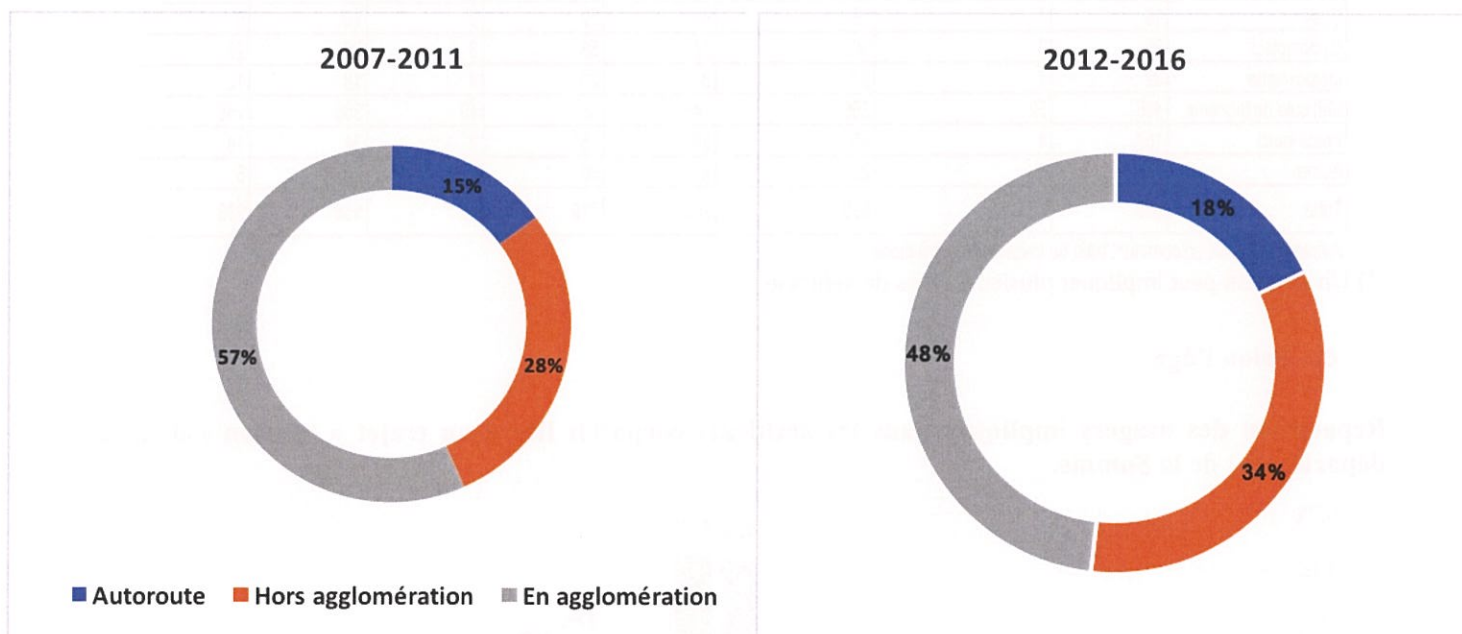
Tableau comparatif des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle, dans le département de la Somme, sa famille d'appartenance et en France métropolitaine entre 2007-2011 et 2012-2016

	2007-2011			2012-2016		
	Nombre d'accidents corporels liés à un trajet mission	Nombre total d'accidents trajets professionnels	% d'accidents trajet mission / trajet professionnel	Nombre d'accidents corporels liés à un trajet mission	Nombre total d'accidents trajets professionnels	% d'accidents trajet mission / trajet professionnel
Somme	526	1 304	40%	425	807	53%
Famille multipolaire	11 304	25 249	45%	8 464	18 827	45%
France métropolitaine	65 795	137 805	48%	51 356	108 978	47%

	2007-2011			2012-2016		
	Nombre de personnes tuées dans un accident lié à un trajet mission	Nombre total de personnes tuées trajets professionnels	% de tués trajet mission / trajet professionnel	Nombre de personnes tuées dans un accident lié à un trajet mission	Nombre total de personnes tuées trajets professionnels	% de tués trajet mission / trajet professionnel
Somme	73	124	59%	59	90	66%

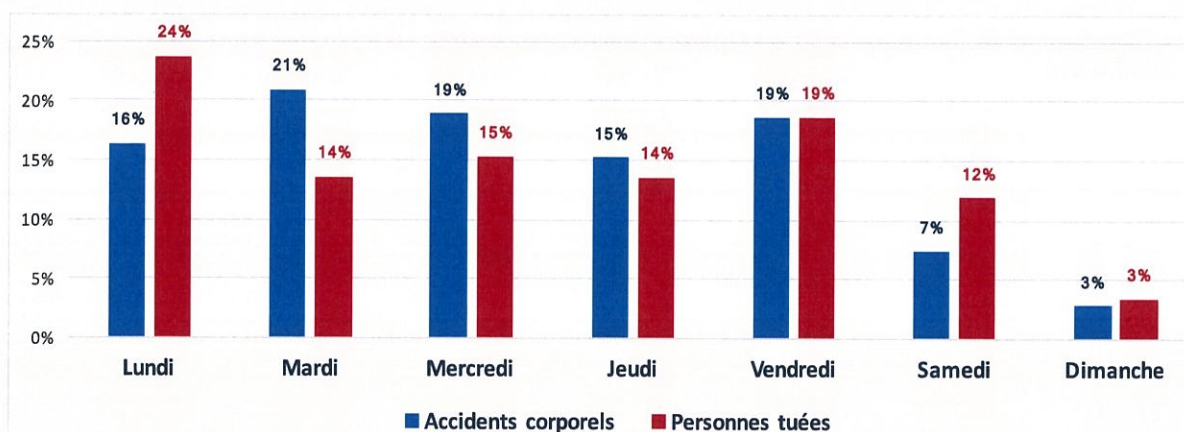
b. Selon le milieu

Répartition des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle selon le milieu, dans le département de la Somme



c. Selon le jour de la semaine

Accidents et usagers concernés dans un accident lié à un trajet mission professionnelle selon le jour de la semaine dans le département de la Somme entre 2012-2016



d. Selon le mode de déplacement

Tableau des accidents corporels impliquant un conducteur en mission professionnelle dans le département de la Somme, entre 2007-2011 et 2012-2016

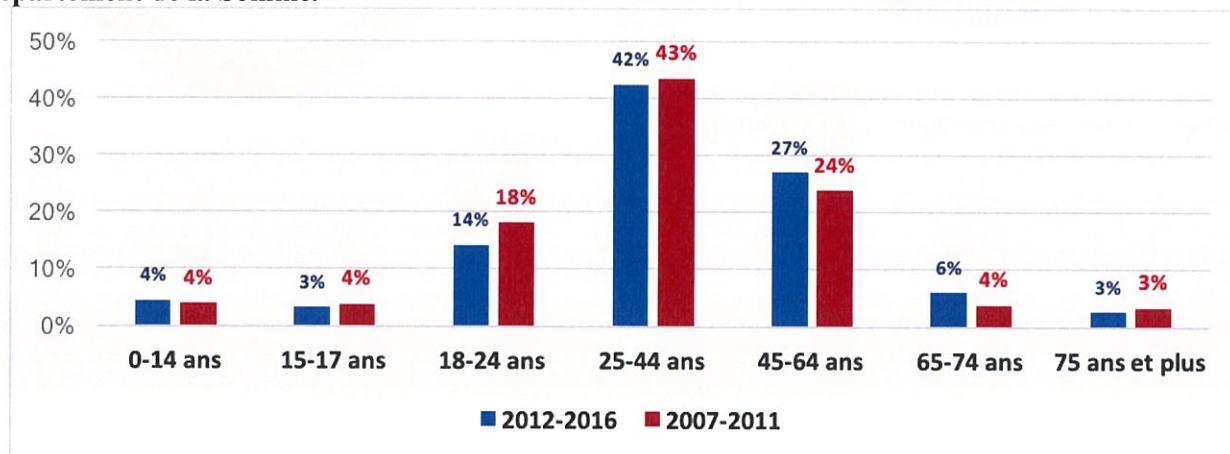
Accidents impliquant au moins un ...	2007-2011				2012-2016			
	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre de BH	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre de BH
Piéton	56	8	50	13	57	7	50	14
Cycle	19	1	19	4	22	3	19	9
Cyclomoteur	95	3	96	17	53	3	50	23
Motocyclette	32	7	27	8	20	4	18	13
Véhicule de tourisme	446	52	365	143	350	40	356	156
Poids lourd	157	1	45	20	151	2	34	18
Autres	63	1	28	4	66	0	29	5
Total	868	73	630	209	719	59	556	238

Autres = transport en commun, train ou tramway et autre mode

(*) Un accident peut impliquer plusieurs types de véhicules.

e. Selon l'âge

Répartition des usagers impliqués dans les accidents corporels liés à un trajet « mission » dans le département de la Somme.



2.2 Les accidents liés aux trajets domicile-travail

En France, en 2016, les accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile-travail représentent 18,5% des personnes tuées et 26,2% des victimes des accidents corporels de la circulation

a. Les chiffres de l'accidentalité

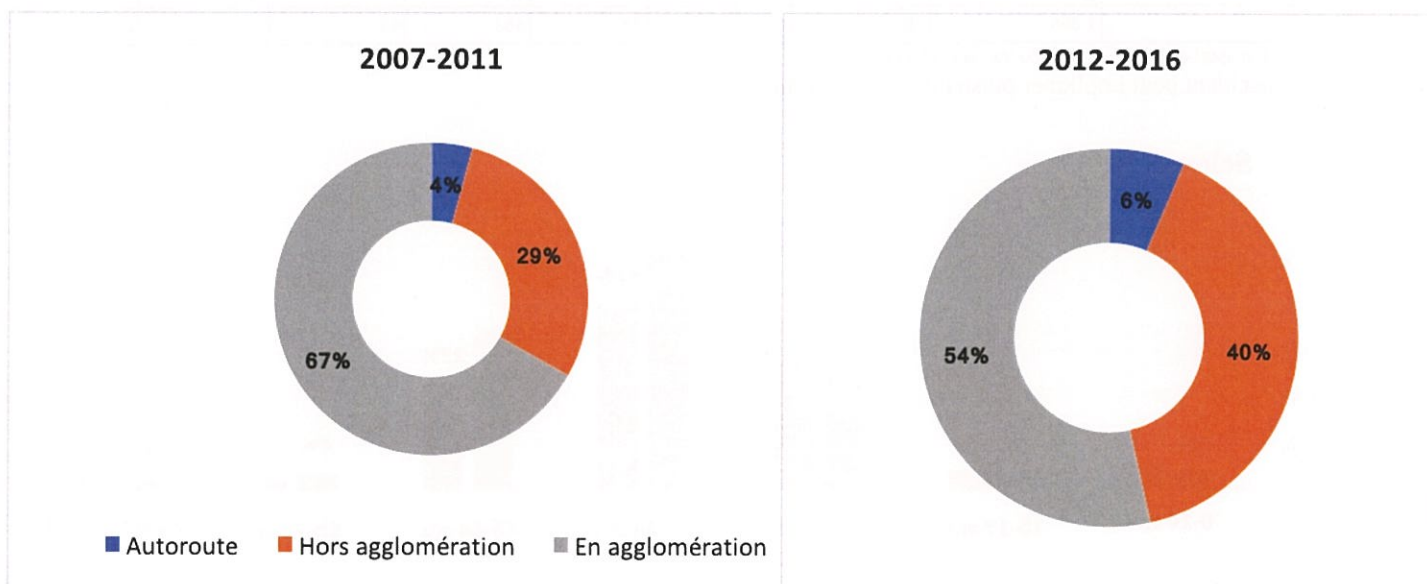
Tableau comparatif des accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile-travail, du département de la Somme, de sa famille d'appartenance et en France métropolitaine entre 2007-2011 et 2012-2016

	2007-2011			2012-2016		
	Nombre d'accidents corporels liés à un trajet domicile travail	Nombre total d'accidents trajets professionnels	% d'accidents trajet dom-travail / trajet professionnel	Nombre d'accidents corporels liés à un trajet domicile travail	Nombre total d'accidents trajets professionnels	% d'accidents trajet dom-travail / trajet professionnel
Somme	864	1 304	66%	452	807	56%
Famille multipolaire	15 985	25 249	63%	11 805	18 827	63%
France métropolitaine	83 526	137 805	61%	66 901	108 978	61%

	2007-2011			2012-2016		
	Nombre de personnes tuées dans un accident lié à un trajet domicile travail	Nombre total de personnes tuées trajets professionnels	% de tués trajet dom-travail / trajet professionnel	Nombre de personnes tuées dans un accident lié à un trajet domicile travail	Nombre total de personnes tuées trajets professionnels	% de tués trajet dom-travail / trajet professionnel
Somme	70	124	56%	43	90	48%

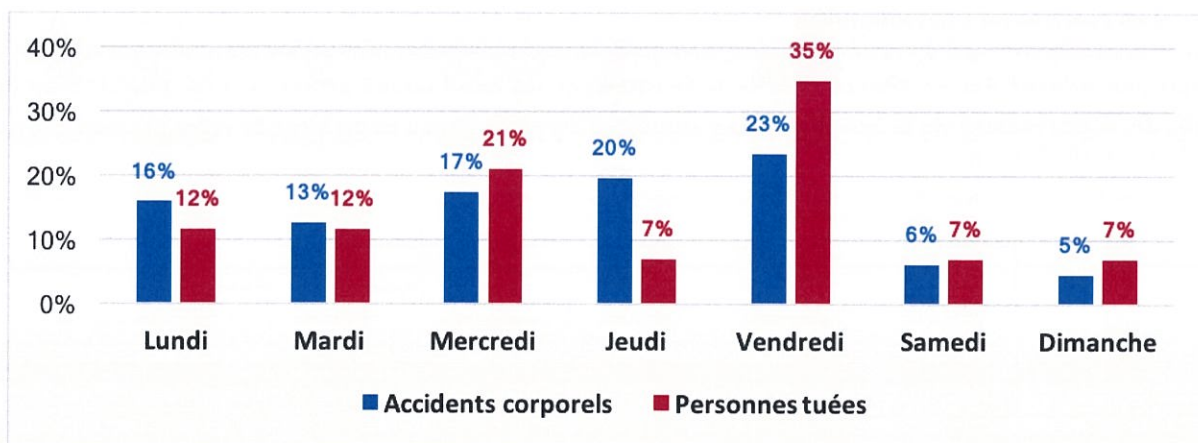
b. Selon le milieu

Répartition des accidents corporels impliquant un conducteur effectuant un trajet domicile-travail selon le milieu dans le département de la Somme



c. Selon le jour de la semaine

Accidents et usagers concernés dans un accident lié à un trajet domicile-travail selon le jour de la semaine dans le département de la Somme entre 2012-2016



23% des accidents de type domicile-travail ont lieu le vendredi (19% en 2007-2011). Le vendredi est le jour qui enregistre le plus d'accidents mortels.

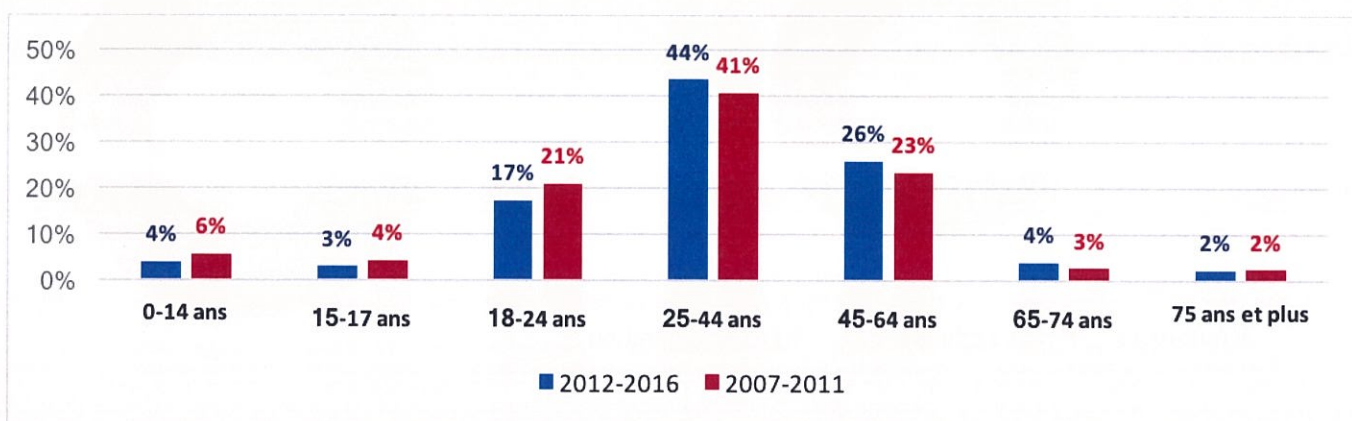
d. Selon le mode de déplacement

Accidents impliquant au moins un ...	2007-2011				2012-2016			
	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre de BH	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre de BH
Piéton	105	1	109	30	40	5	38	17
Cycle	62	1	59	10	35	0	35	12
Cyclomoteur	215	9	213	66	93	4	95	49
Motocyclette	95	9	91	33	48	5	45	22
Véhicule de tourisme	808	47	577	192	422	28	344	164
Poids lourd	44	0	16	3	27	0	1	1
Autres	27	3	12	3	18	1	16	2
Total	1 356	70	1 077	337	683	43	574	267

Autres = transport en commun, train ou tramway et autre mode

(*) Un accident peut impliquer plusieurs types de véhicules.

e. Selon l'âge



Conduite après usage de substances psychoactives

1 L'alcool

En France, en 2016, les accidents liés à un conducteur alcoolisé représentent 29,5% des personnes tuées et 12,6% des victimes⁷ des accidents corporels de la circulation.

1.1 L'importance de l'enjeu « alcool »

L'enjeu « alcool » présente des différences entre les données nationales fournies par l'ONISR et les données issues de notre système d'information CONCERTO dans le département. Les deux données sont présentées.

Tableau comparatif des accidents liés à l'alcool, du département de la Somme, de la famille multipolaire⁸ et de la France métropolitaine, entre 2007-2011 et 2012-2016.

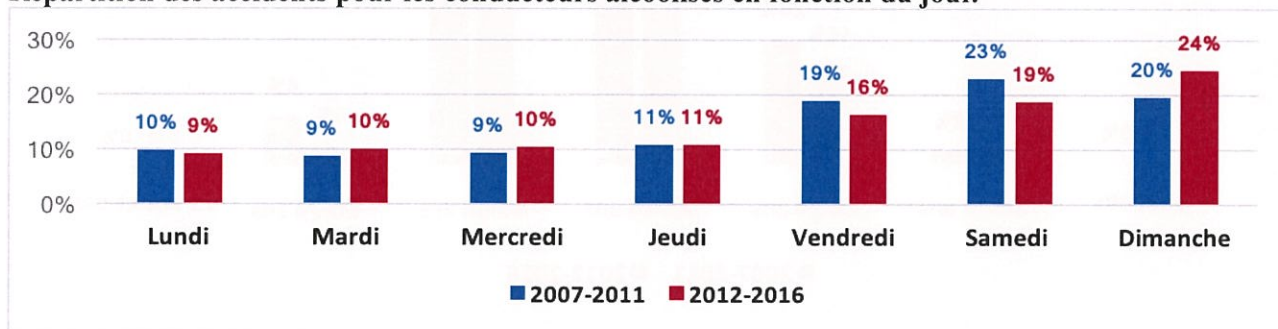
	2007-2011			2012-2016		
	Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre d'accidents, tous conducteurs au taux connu	% alcool / taux connu	Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre d'accidents, tous conducteurs au taux connu	% alcool / taux connu
Somme	236	2 804	8%	253	1 998	13%
Données CONCERTO (ODSR 80)	285	3 187	9%	250	2 178	11%
Famille multipolaire	7 566	60 873	12%	6 046	45 266	13%
France métropolitaine	30 664	285 638	11%	24 499	228 461	11%

	2007-2011			2012-2016		
	Nombre de personnes tuées, accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre de personnes tuées, accidents tous conducteurs au taux connu	% alcool / taux connu	Nombre de personnes tuées, accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre de personnes tuées, accidents tous conducteurs au taux connu	% alcool / taux connu
Somme	50	170	29%	51	173	29%
Données CONCERTO (ODSR 80)	63	240	26%	51	199	26%
Famille multipolaire	1 431	4 661	31%	1 177	3 826	31%
France métropolitaine	4 909	16 432	30%	4 151	14 017	30%

1.2 Le panorama des accidents liés à l'alcool

a. L'analyse selon la catégorie de jour

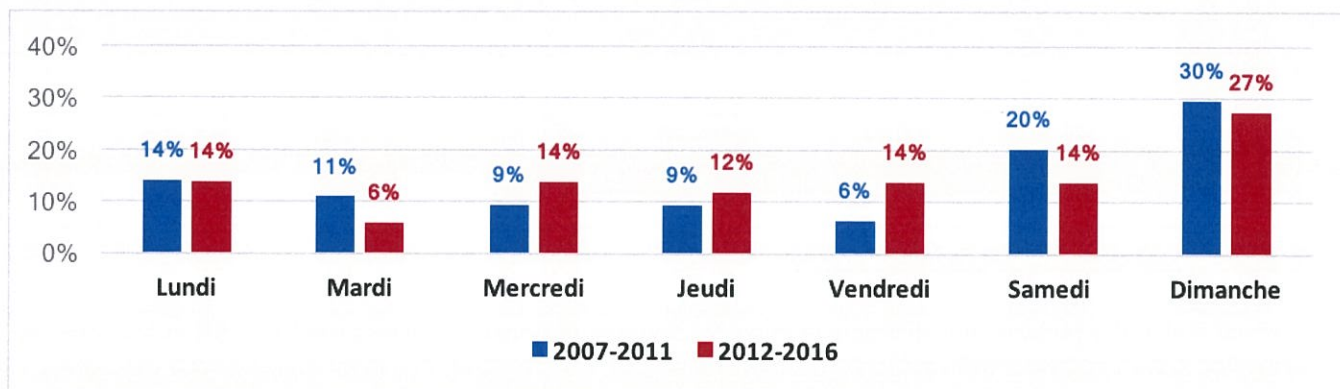
Répartition des accidents pour les conducteurs alcoolisés en fonction du jour.



⁷ Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

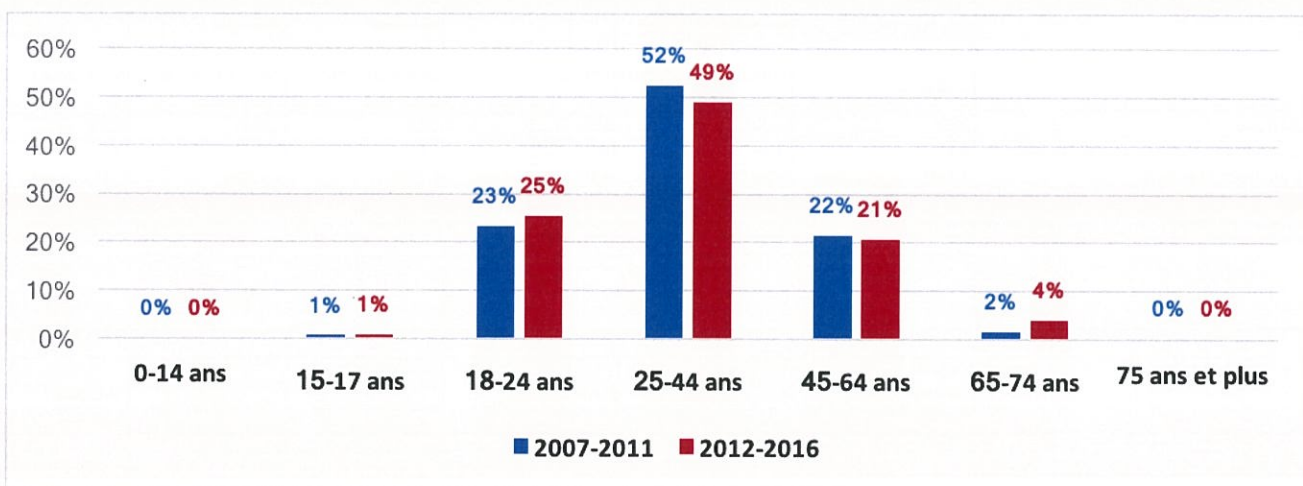
⁸ Une famille multipolaire comprend les départements composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale. Portée par une population démographiquement assez équilibrée, son dynamisme économique et ses universités, elle bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes. 25 départements français constituent cette famille « multipolaire » dont la Somme.

Répartition des conducteurs alcoolisés et décédés en fonction du jour.

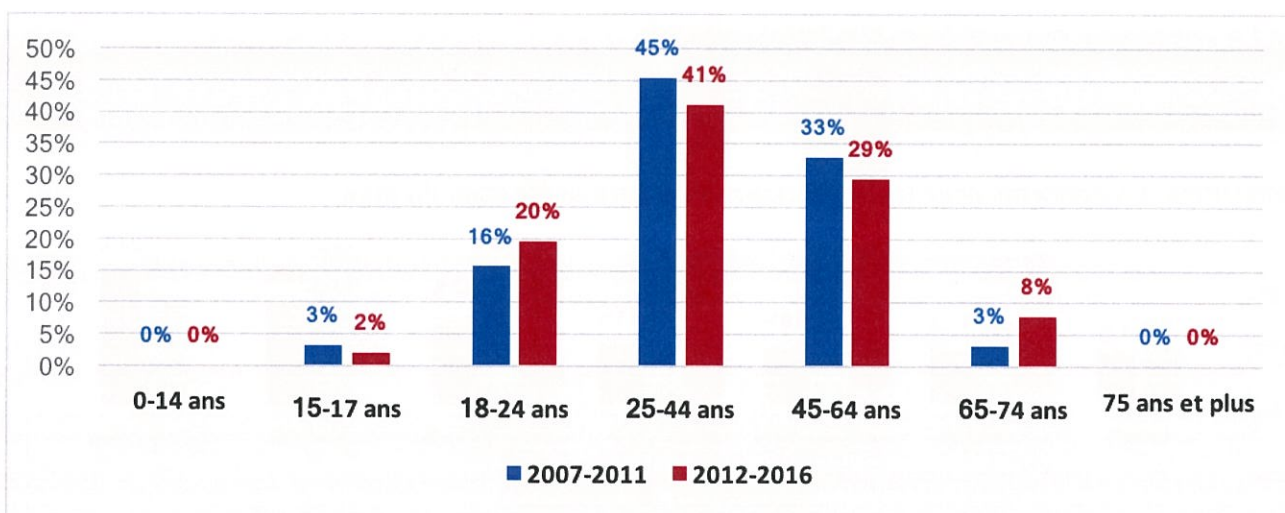


b. L'analyse selon l'âge

Répartition par catégorie d'âge des conducteurs accidentés et alcoolisés



Répartition par catégorie d'âge des conducteurs alcoolisés et décédés



c. L'analyse selon le mode de déplacement

Tableau des accidents corporels impliquant un conducteur alcoolisé dans le département de la Somme, entre 2007-2011 et 2012-2016

Accidents impliquant au moins un ...	2007-2011				2012-2016			
	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre de BH	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre de BH
Piéton	10	1	12	7	6	0	6	3
Cycle	7	1	6	2	6	2	4	2
Cyclomoteur	64	15	52	35	47	4	46	32
Motocyclette	22	3	19	13	20	5	18	10
Véhicule de tourisme	237	41	267	149	205	38	225	149
Poids lourd	11	0	2	2	10	0	5	3
Autres	8	2	3	2	13	2	8	6
Total	359	63	361	210	307	51	312	205

Autres : transports en commun, train, tramway et autres modes

(*) Un accident peut impliquer plusieurs types de véhicules.

2 Les stupéfiants

En France, en 2016, les accidents impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants représentent 22,3% des personnes tuées et 12,9% des victimes des accidents corporels de la circulation.

2.1 L'importance de l'enjeu « stupéfiants »

L'enjeu « stupéfiant » présente des différences entre les données nationales fournies par l'ONISR et les données issues de notre système d'information CONCERTO dans le département. Les deux données sont présentées.

Tableau comparatif des accidents liés aux stupéfiants, du département de la Somme, de la famille multipolaire et de la France métropolitaine, entre 2007-2011 et 2012-2016.

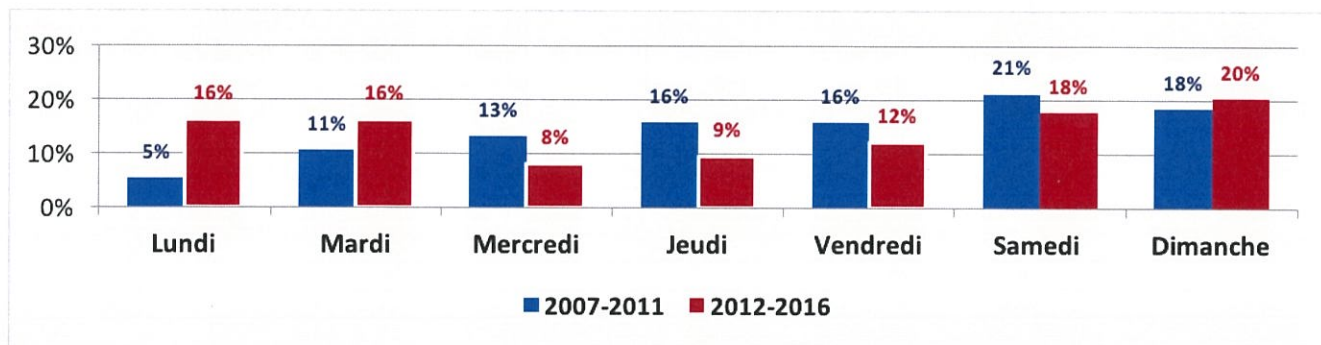
	2007-2011			2012-2016		
	Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre d'accidents, tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant / stupéfiant connu	Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre d'accidents, tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant / stupéfiant connu
Somme	33	231	14%	74	716	10%
Données CONCERTO (ODSR 80)	38	381	10%	74	863	9%
Famille multipolaire	2 130	8 178	26%	2 340	15 003	16%
France métropolitaine	7 424	30 451	24%	9 512	87 789	11%

	2007-2011			2012-2016		
	Nombre de personnes tuées avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre de tués, tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant / stupéfiant connu	Nombre de personnes tuées avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre de tués, tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant / stupéfiant connu
Somme	9	96	9%	21	146	14%
Données CONCERTO (ODSR 80)	11	162	7%	21	179	12%
Famille multipolaire	709	3 209	22%	637	3 095	21%
France métropolitaine	2 480	10 346	24%	2 448	10 959	22%

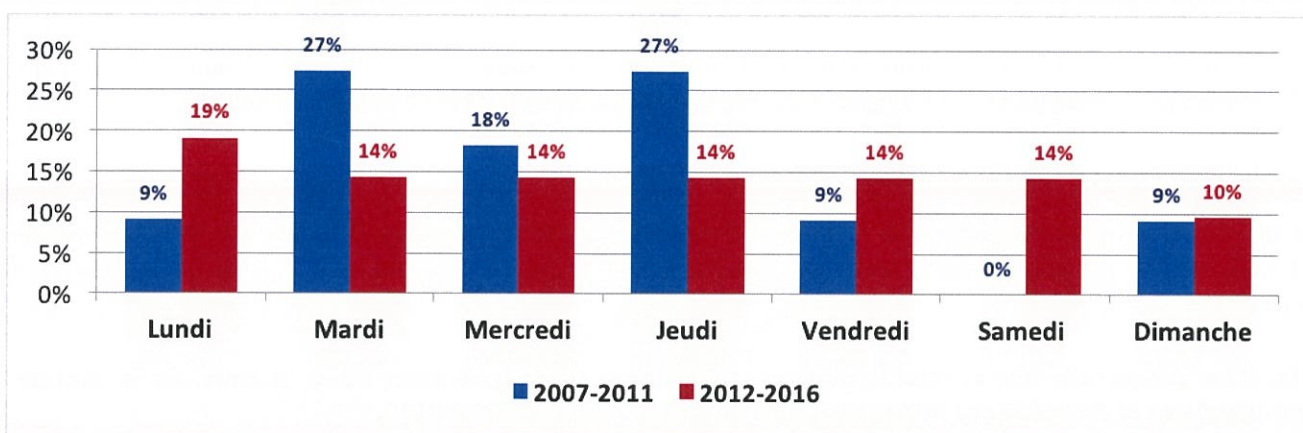
2.2 Le panorama des accidents liés aux stupéfiants

- L'analyse selon la catégorie de jour

Répartition des conducteurs sous emprise de stupéfiants en fonction du jour.

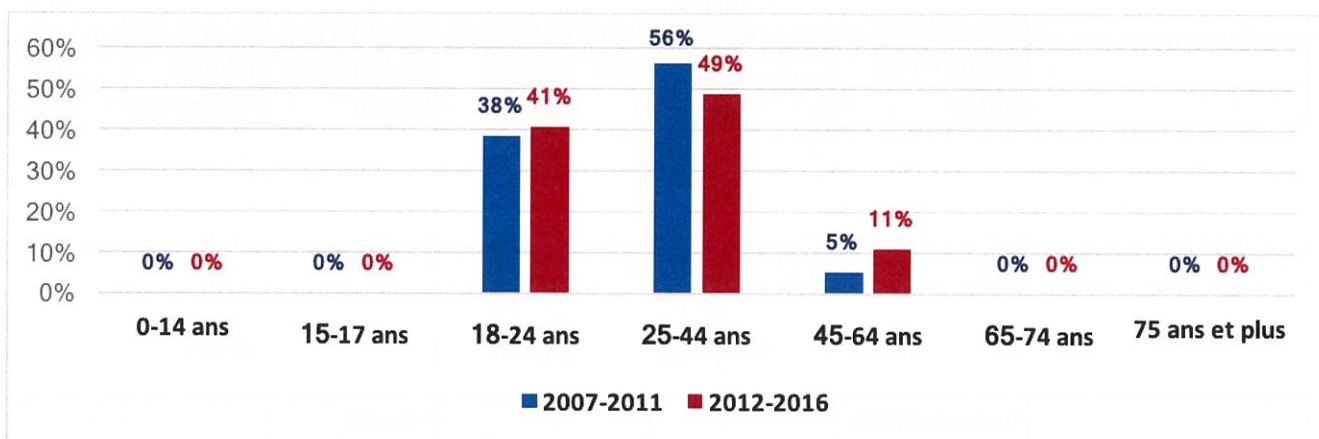


Répartition des conducteurs décédés, sous emprise de stupéfiants, en fonction du jour.

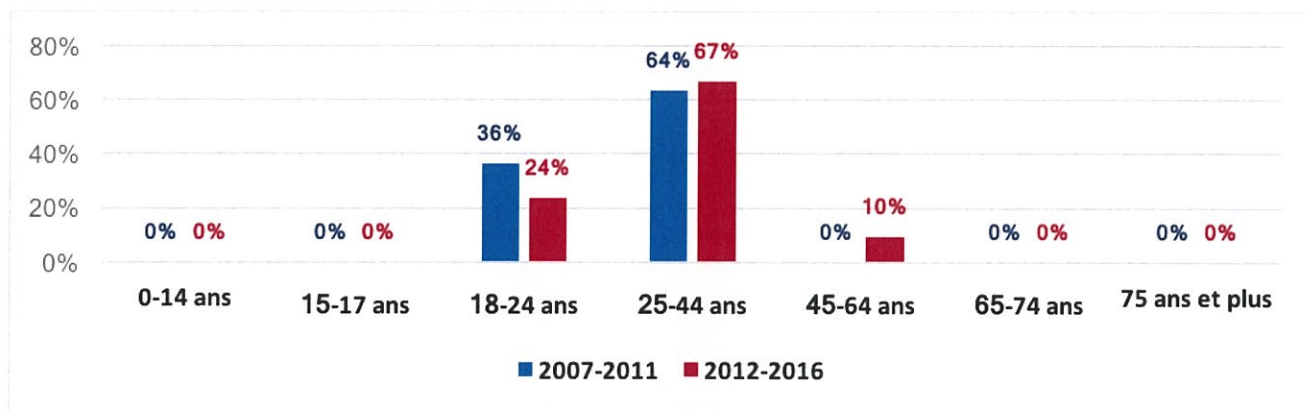


- L'analyse selon l'âge

Répartition par catégorie d'âge des conducteurs accidentés et drogués



Répartition par catégorie d'âge des conducteurs drogués et décédés



- L'analyse selon le mode de déplacement

Tableau des accidents corporels impliquant un conducteur sous emprise de stupéfiants dans le département de la Somme, entre 2007-2011 et 2012-2016

Accidents impliquant au moins un ...	2007-2011				2012-2016			
	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre de BH	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés	Nombre de BH
Piéton	2	0	2	1	3	1	3	2
Cycle	1	0	2	1	1	1	0	0
Cyclomoteur	8	3	5	3	13	3	11	8
Motocyclette	4	2	2	2	8	1	7	6
Véhicule de tourisme	34	6	37	30	58	12	77	54
Poids lourd	4	0	1	0	9	1	2	2
Autres	1	0	1	0	3	2	0	0
Total	54	11	50	37	95	21	100	72

Autres : transports en commun, train, tramway et autres modes

(*) Un accident peut impliquer plusieurs types de véhicules.

Les jeunes

1 L'accidentologie par catégorie d'âge

En France, en 2016, les adolescents 14-17 ans représentent 3,3% des personnes tuées et 6,5% des victimes⁹ des accidents.

Les 18-24 ans représentent 17,3% des personnes tuées et 19% des victimes des accidents.

Les 25-29 ans représentent 8,9% des personnes tuées et 11,4% des victimes des accidents.

Tableau comparatif des accidents impliquant un jeune de 14-17 ans, 18-24 ans et 25-29 ans dans le département de la Somme, sa famille d'appartenance (famille « multipolaire¹⁰ ») et en France métropolitaine entre 2007-2011 et 2012-2016

	2007-2011							2012-2016						
	Accidents par classes d'âges			Totalité	Part des accidents par classes d'âges / totalité des accidents			Accidents par classes d'âges			Totalité	Part des accidents par classes d'âges / totalité des accidents		
	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
Somme	421	1 373	763	3 361	13%	41%	23%	241	791	537	2 314	10%	34%	23%
Famille multipolaire	9 018	26 515	14 871	70 388	13%	38%	21%	5 771	18 164	10 886	52 823	11%	34%	21%
France métropolitaine	39 614	126 115	82 083	360 386	11%	35%	23%	25 853	92 334	65 107	289 565	9%	32%	22%

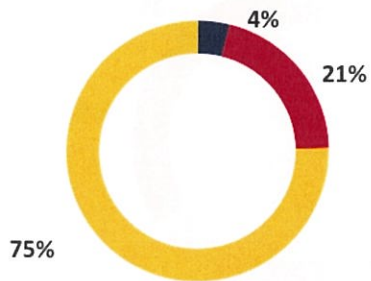
	2007-2011							2012-2016						
	Personnes tuées par classes d'âges			Totalité	Part des tués par classes d'âges / totalité des tués			Personnes tuées par classes d'âges			Totalité	Part des tués par classes d'âges / totalité des tués		
	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans		14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
Somme	16	57	26	270	6%	21%	10%	4	37	27	217	2%	17%	12%
Famille multipolaire	274	1 253	623	5 721	5%	22%	11%	164	891	443	4 557	4%	20%	10%
France métropolitaine	978	4 484	2 212	21 123	5%	21%	10%	635	3 187	1 665	17 243	4%	18%	10%

⁹ Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

¹⁰ Une famille multipolaire comprend les départements composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale. Portée par une population démographiquement assez équilibrée, son dynamisme économique et ses universités, elle bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes. 25 départements français constituent cette famille « multipolaire », dont la Somme.

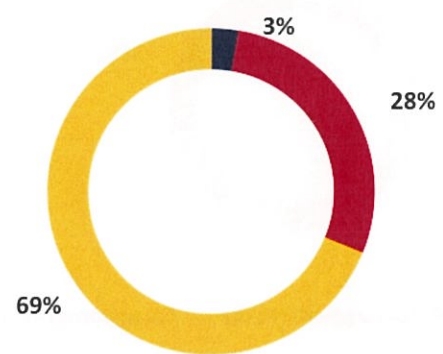
2 L'analyse selon le milieu

Département Somme
14-17 ans
2007-2011

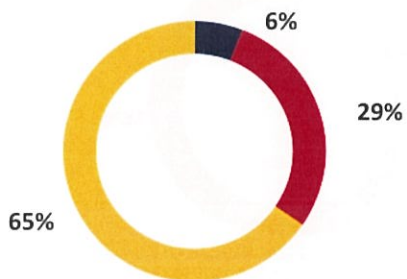


■ Autoroute ■ Hors agglomération ■ En agglomération

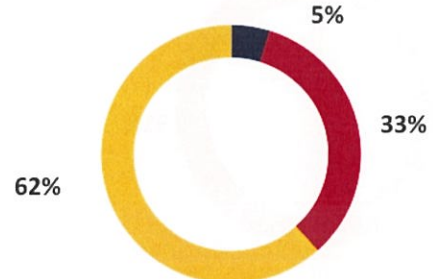
Famille multipolaire
14-17 ans
2007-2011



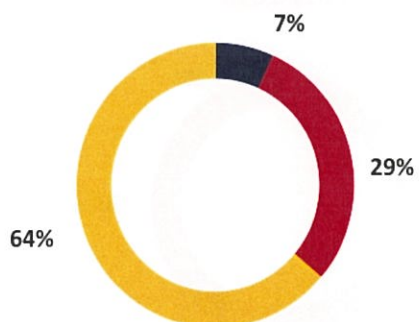
Département Somme
18-24 ans
2007-2011



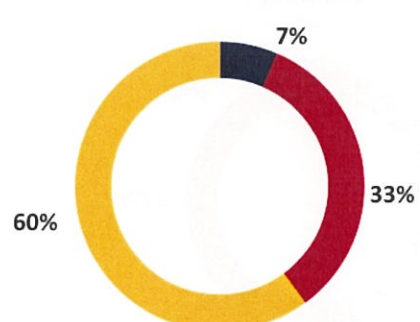
Famille multipolaire
18-24 ans
2007-2011



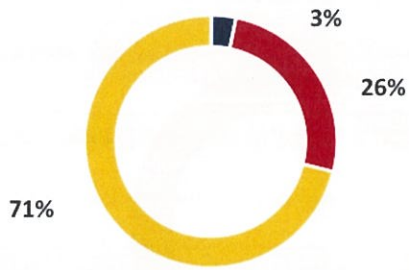
Département Somme
25-29 ans
2007-2011



Famille multipolaire
25-29 ans
2007-2011

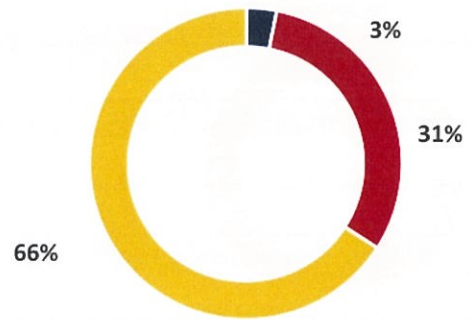


Département Somme
14-17 ans
2012-2016

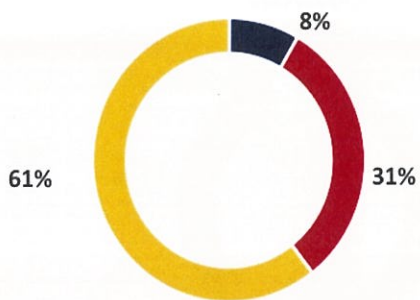


■ Autoroute ■ Hors agglomération ■ En agglomération

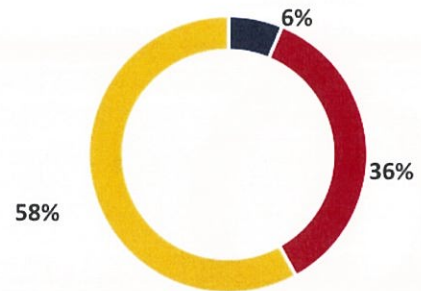
Famille multipolaire
14-17 ans
2012-2016



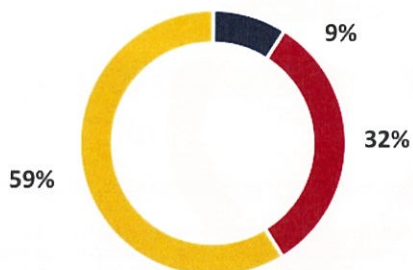
Département Somme
18-24 ans
2012-2016



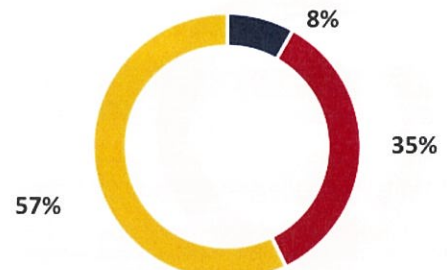
Famille multipolaire
18-24 ans
2012-2016



Département Somme
25-29 ans
2012-2016

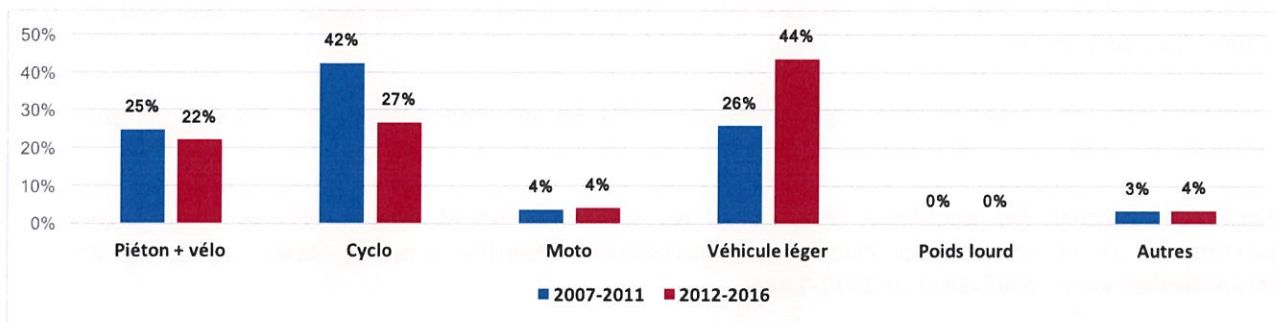


Famille multipolaire
25-29 ans
2012-2016

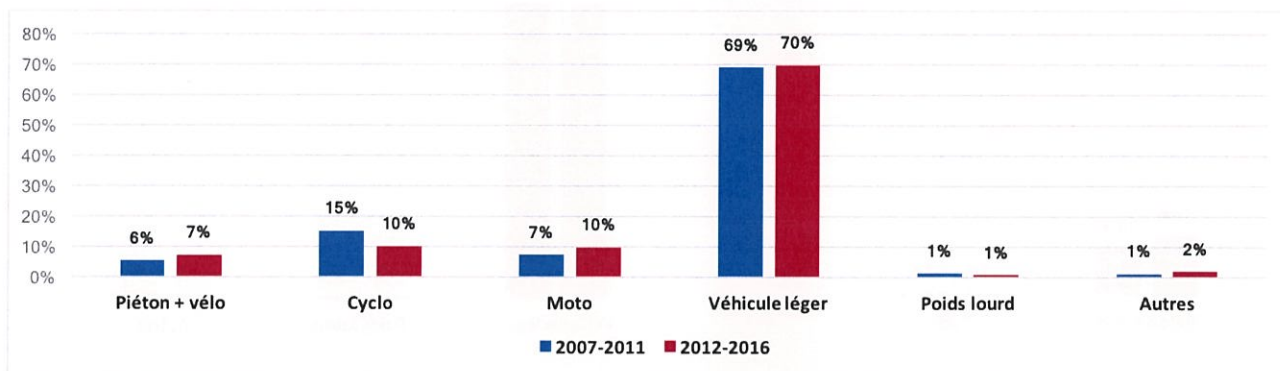


3 L'analyse selon le mode de déplacement

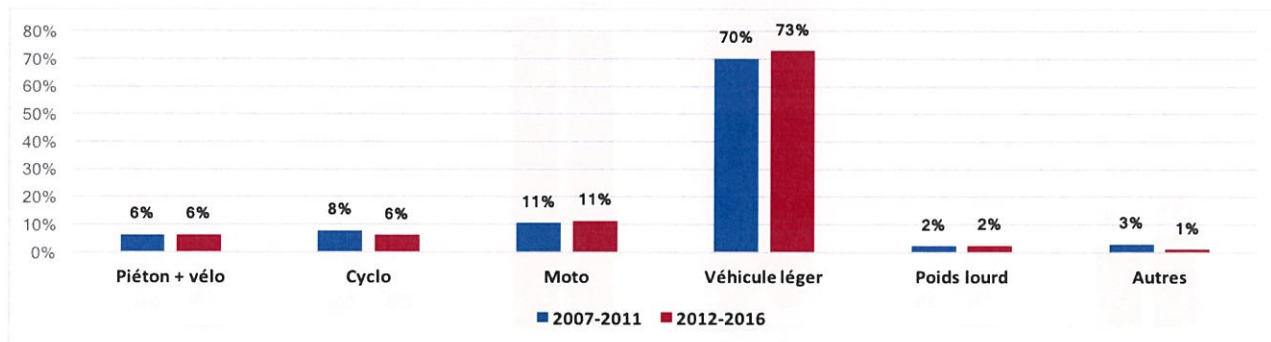
Répartition du nombre d'utilisateurs de 14-17 ans selon le mode de déplacement entre 2007-2011 et 2012-2016



Répartition du nombre d'utilisateurs de 18-24 ans selon le mode de déplacement entre 2007-2011 et 2012-2016



Répartition du nombre d'utilisateurs de 25-29 ans selon le mode de déplacement entre 2007-2011 et 2012-2016



Les seniors

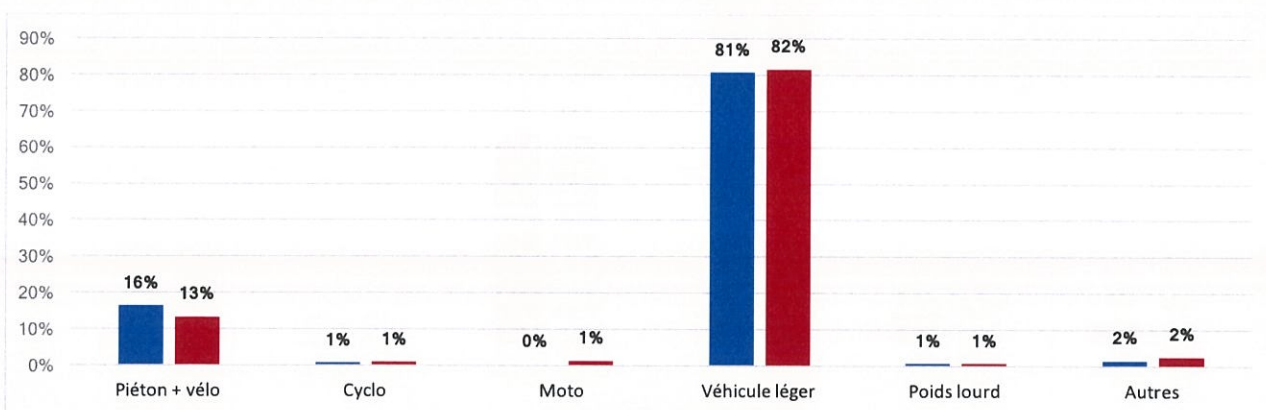
1 L'accidentologie par catégorie d'âge

En France, en 2016, les seniors âgés de 65 à 74 ans représentaient 9,1% des personnes tuées et 5,4% des victimes¹¹ des accidents.

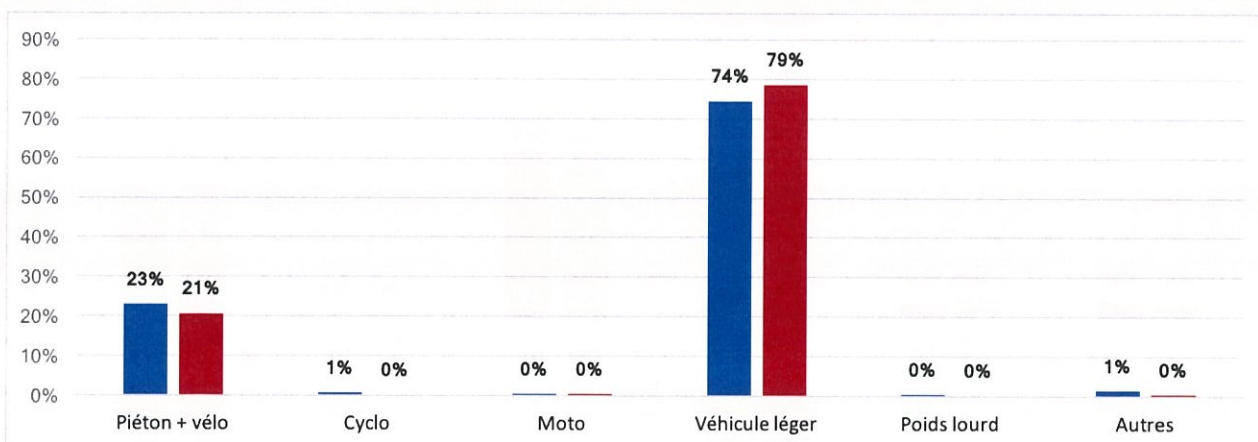
Les seniors âgés de 75 ans et plus représentaient 15,7% des personnes tuées et 5,2% des victimes des accidents.

Tableau comparatif des accidents impliquant un senior de 65-74 ans et 75 ans et plus dans le département de la Somme, sa famille d'appartenance (famille « multipolaire¹² ») et en France métropolitaine entre 2007-2011 et 2012-2016

65-74 ans



75 ans et plus

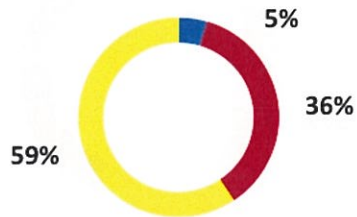


¹¹ Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

¹² Une famille multipolaire comprend les départements composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale. Portée par une population démographiquement assez équilibrée, son dynamisme économique et ses universités, elle bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes. 25 départements français constituent de cette famille « multipolaire », dont la Somme.

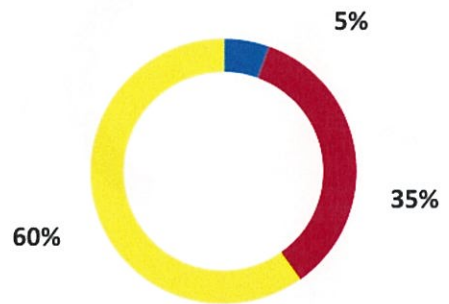
2 L'analyse selon le milieu

Département Somme
65 à 74 ans
2007-2011

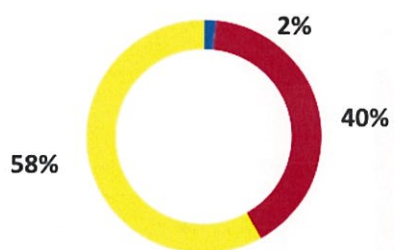


■ Autoroute ■ Hors agglomération ■ En agglomération

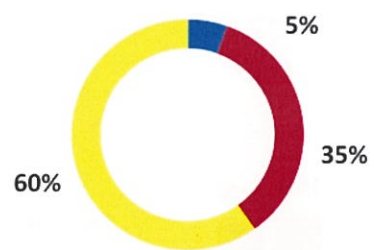
Famille multipolaire
65 à 74 ans
2007-2011



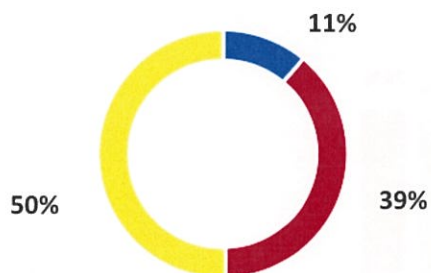
Département Somme
75 ans et plus
2007-2011



Famille multipolaire
75 ans et plus
2007-2011

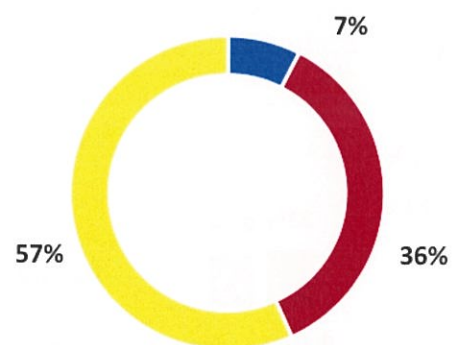


Département Somme
65 à 74 ans
2012-2016

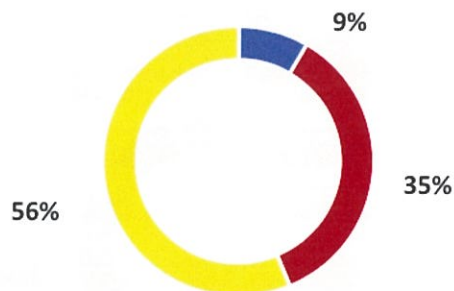


■ Autoroute ■ Hors agglomération ■ En agglomération

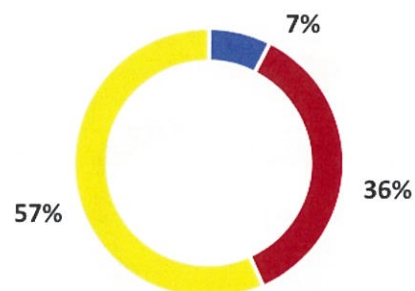
Famille multipolaire
65 à 74 ans
2012-2016



Département Somme
75 ans et plus
2012-2016

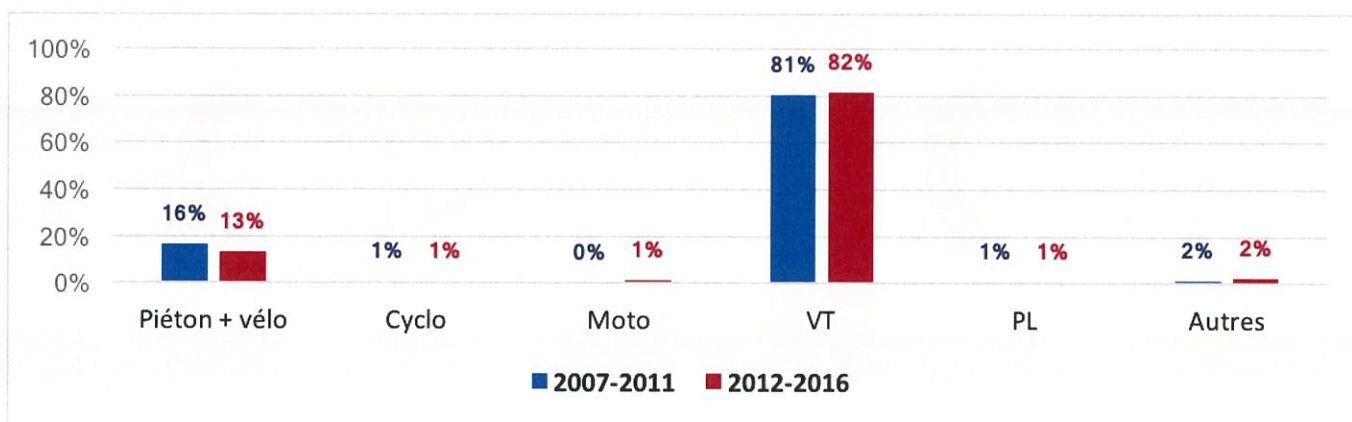


Famille multipolaire
75 ans et plus
2012-2016

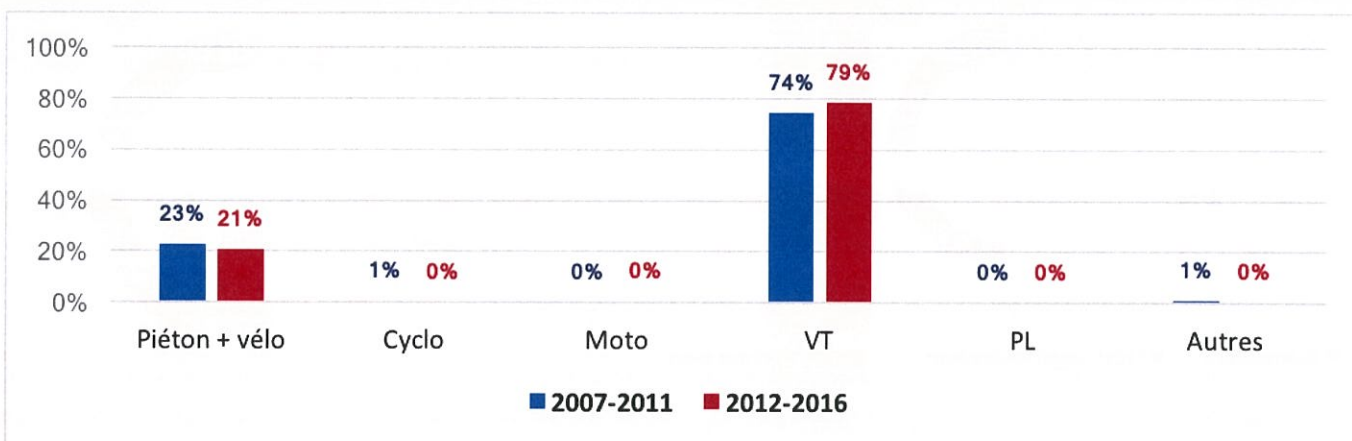


3 L'analyse selon le mode de déplacement

Répartition du nombre d'utilisateurs de 65-74 ans selon le mode de déplacement entre 2007-2011 et 2012-2016



Répartition du nombre d'utilisateurs de 75 ans et plus selon le mode de déplacement entre 2007-2011 et 2012-2016



Le partage de la voirie

1 Les piétons

En France, en 2016, hors milieu autoroutier, les piétons représentent 16,3% des personnes tuées et 16,4% des victimes¹³ des accidents corporels de la circulation.

1.1 L'importance de l'enjeu « piéton »

Tableau comparatif des accidents impliquant un piéton dans le département de la Somme, sa famille d'appartenance (famille « multipolaire¹⁴ ») et en France métropolitaine entre 2007-2011 et 2012-2016

Accidents corporels

	2007-2011			2012-2016		
	Nombre d'accidents avec un piéton, hors autoroute	Nombre total d'accidents, hors autoroute	% d'accidents avec un piéton	Nombre d'accidents avec un piéton, hors autoroute	Nombre total d'accidents, hors autoroute	% d'accidents avec un piéton
Somme	528	3 160	17%	390	2 135	18%
Famille multipolaire	10 948	67 094	16%	9 145	49 837	18%
France métropolitaine	62 442	336 072	19%	54 616	264 856	21%

Personnes tuées

	2007-2011			2012-2016		
	Nombre de piétons tués, hors autoroute	Nombre total de tués, hors autoroute	% de tués piétons	Nombre de piétons tués, hors autoroute	Nombre total de tués, hors autoroute	% de tués piétons
Somme	23	251	9%	21	192	11%
Famille multipolaire	576	5 353	11%	501	4 181	12%
France métropolitaine	2 490	19 771	13%	2 292	15 930	14%

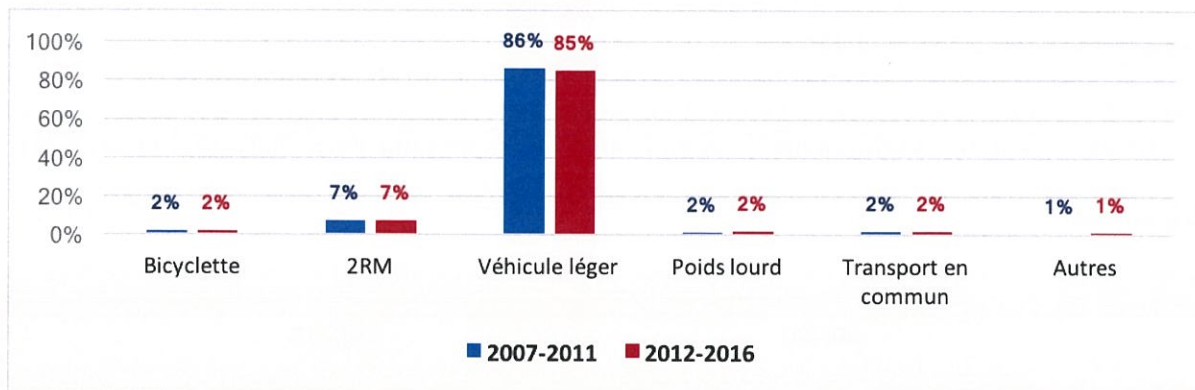
¹³ Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

¹⁴ Une famille multipolaire comprend les départements composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale. Portée par une population démographiquement assez équilibrée, son dynamisme économique et ses universités, elle bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes. 25 départements français constituent cette famille « multipolaire » dont la Somme.

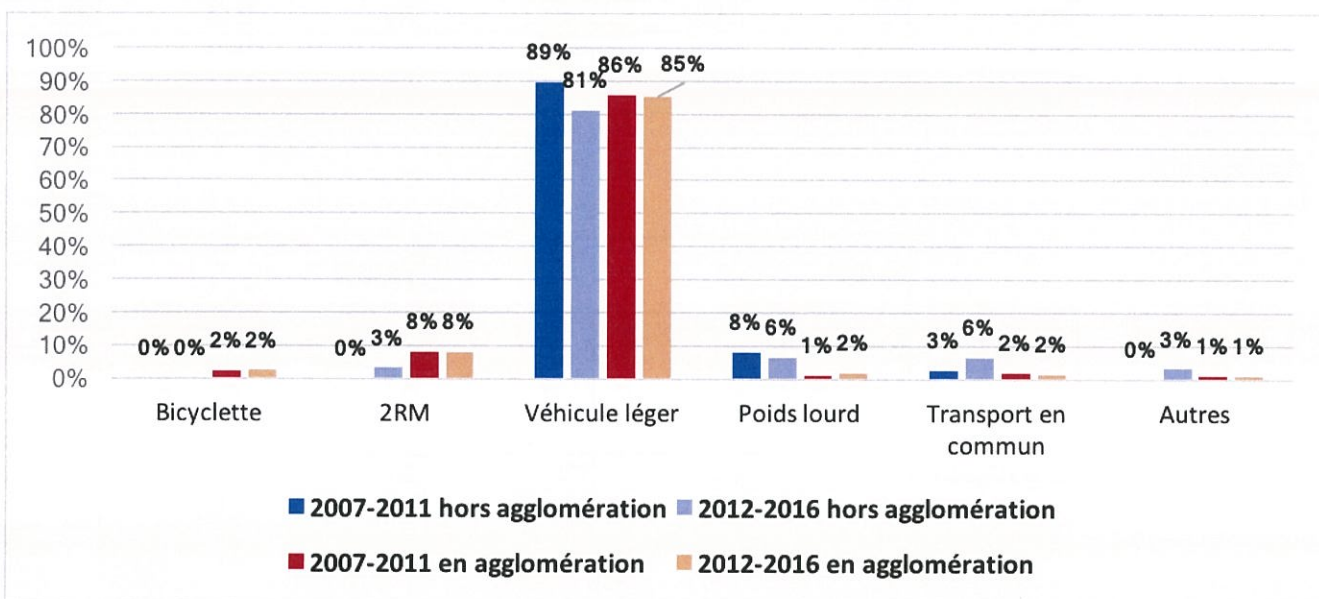
1.2 Le panorama des accidents de piétons

a. L'analyse selon le type de véhicule impliqué

Répartition des accidents de piéton selon le véhicule impliqué, dans le département de la Somme, entre 2007-2011 et 2012-2016



Représentation graphique, en distinguant le milieu

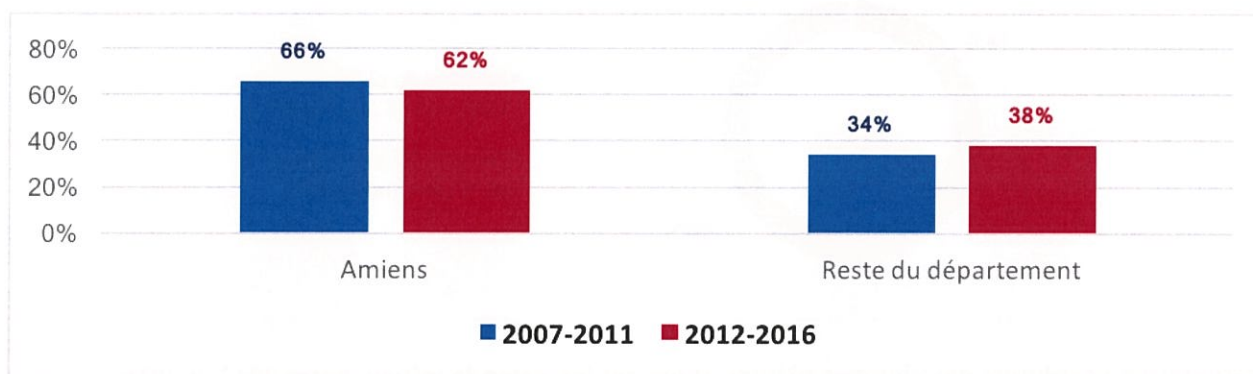


b. L'analyse selon le milieu (urbain / interurbain)

Répartition des accidents de piéton selon le milieu, dans le département de la Somme, entre 2007-2011 et 2012-2016

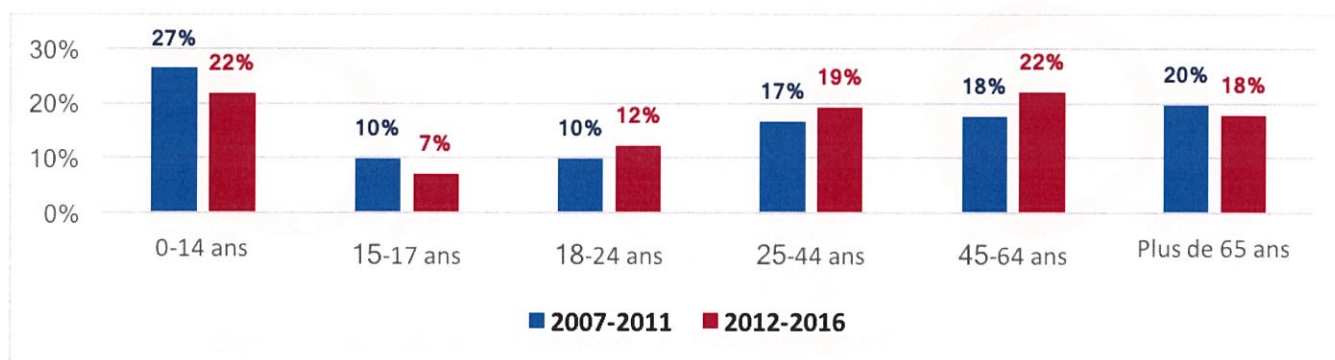
	2007-2011		2012-2016	
	Nb d'accidents de piétons	%	Nb d'accidents de piétons	%
Hors agglomération et hors autoroute	33	6%	25	6%
En agglomération, communes de moins de 5000hab	94	18%	74	19%
En agglomération, communes de 5000hab et plus	401	76%	291	75%
Total	528	100%	390	100%

Répartition des accidents de piéton, dans la commune d'Amiens, entre 2007-2011 et 2012-2016

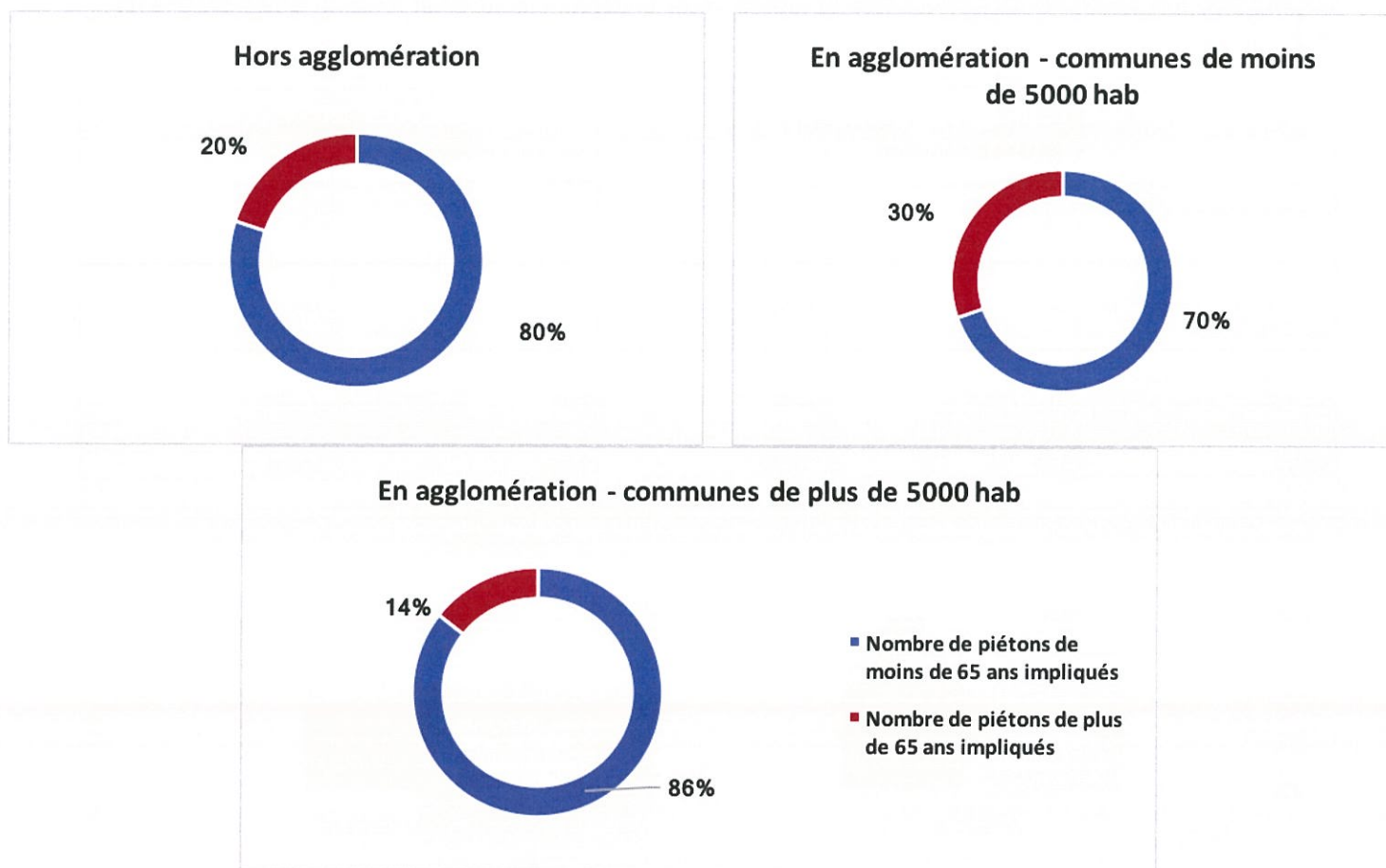


c. L'analyse selon l'âge

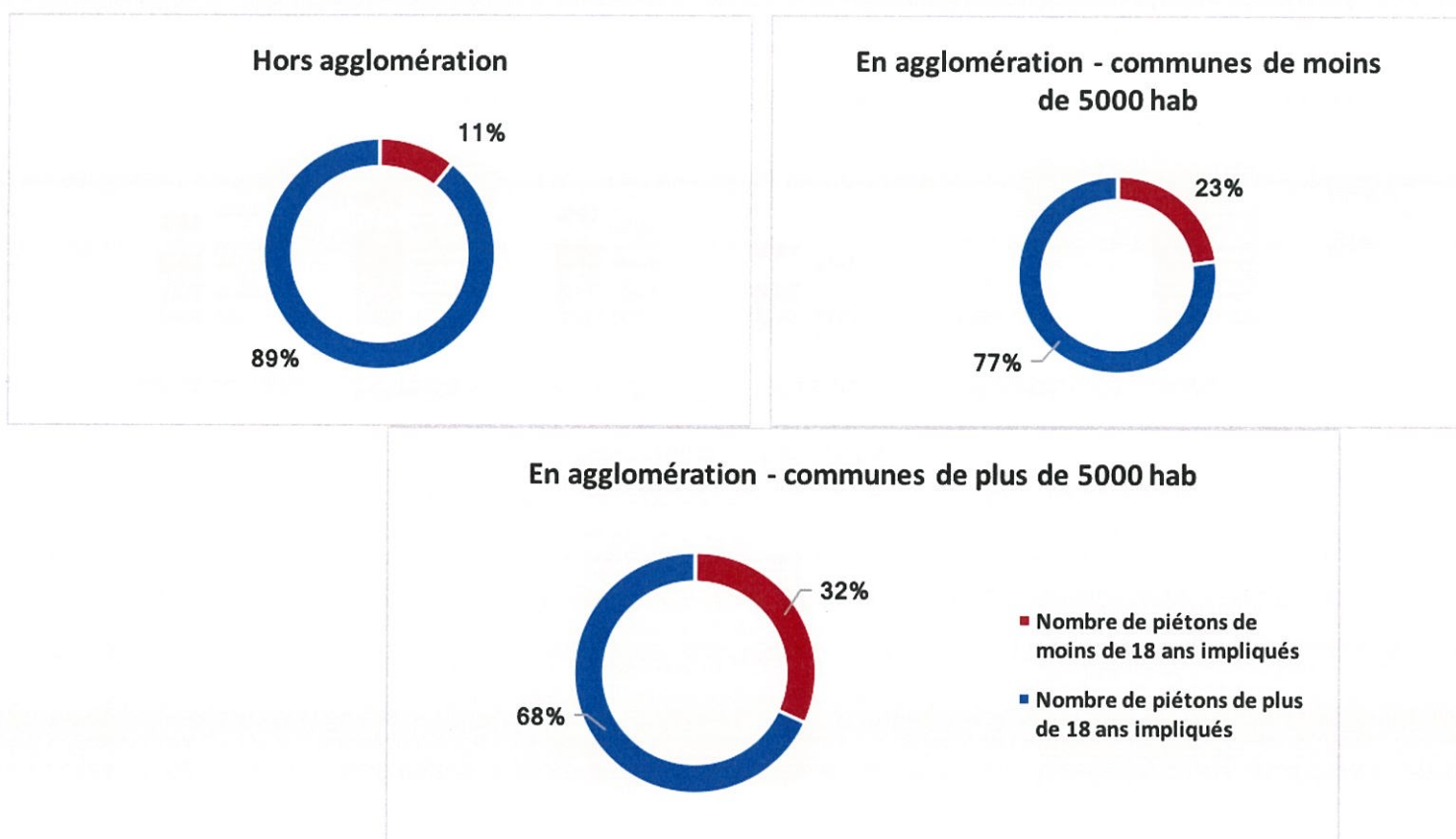
Répartition des victimes piétons par catégorie d'âge, entre 2007-2011 et 2012-2016



Représentation graphique des victimes piétons, selon le milieu, en distinguant les piétons seniors, entre 2012-2016

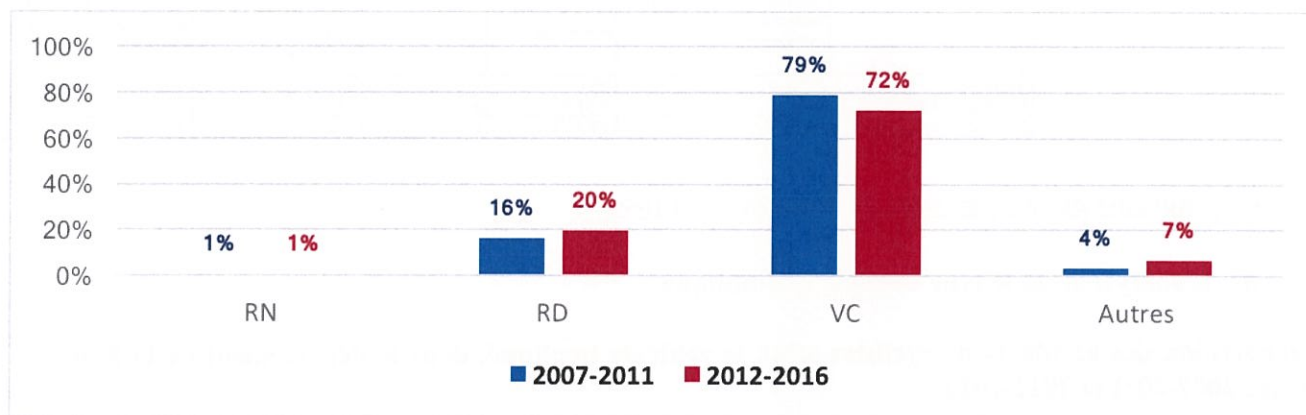


Représentation graphique des victimes piétons adolescentes, selon le milieu, entre 2012 et 2016



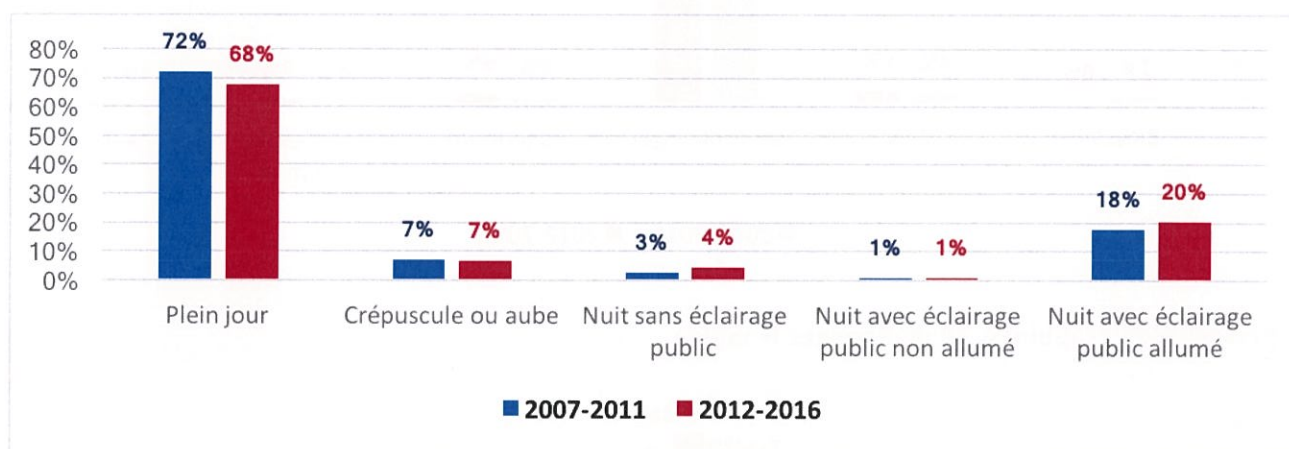
d. L'analyse selon la catégorie de route

Répartition des accidents de piétons par catégorie de route, entre 2007-2011 et 2012-2016



e. L'analyse selon la luminosité

Répartition des accidents de piétons selon la journée, entre 2007-2011 et 2012-2016



2 Les cyclistes

En France, en 2016, hors milieu autoroutier, dans les accidents avec un véhicule tiers, les cyclistes représentent 4,4% des personnes tuées et 5,5% des victimes des accidents corporels de la circulation.

2.1 L'importance de l'enjeu « cycliste »

Tableau comparatif des accidents impliquant un cycliste dans le département de la Somme, sa famille d'appartenance et en France métropolitaine entre 2007-2011 et 2012-2016

Accidents corporels

	2007-2011			2012-2016		
	Nombre d'accidents entre un cycliste et un véhicule tiers, hors autoroute	Nombre total d'accidents, hors autoroute	% d'accidents avec un cycliste	Nombre d'accidents entre un cycliste et un véhicule tiers, hors autoroute	Nombre total d'accidents, hors autoroute	% d'accidents avec un cycliste
Somme	185	3 160	6%	157	2 135	7%
Famille multipolaire	4 849	67 094	7%	4 267	49 837	9%
France métropolitaine	19 966	336 072	6%	18 529	264 856	7%

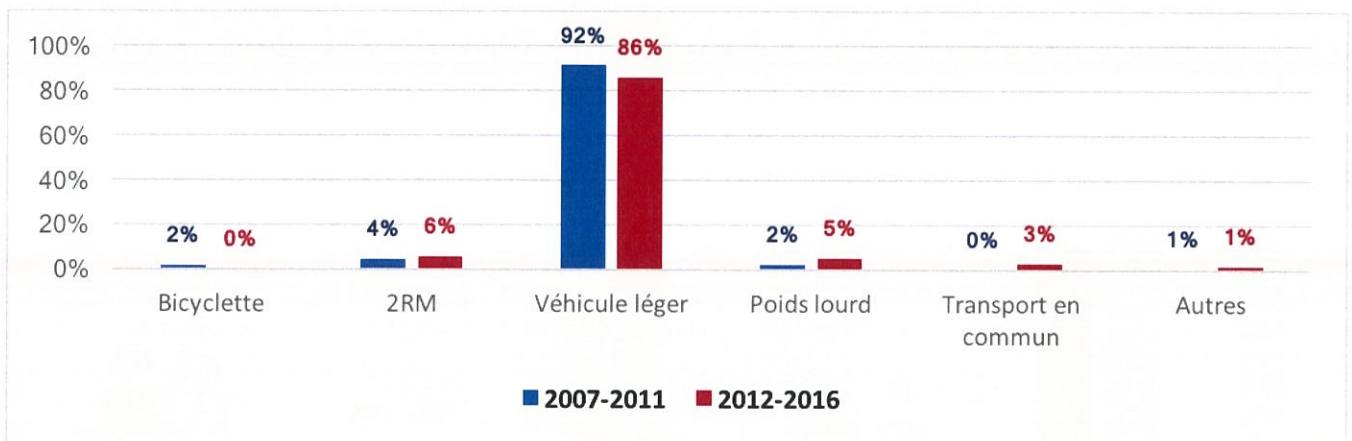
Personnes tuées

	2007-2011			2012-2016		
	Nombre de cyclistes tués dans un acc. avec véhicules tiers, hors autoroute	Nombre total de tués, hors autoroute	% de tués cyclistes	Nombre de cyclistes tués dans un acc. avec véhicules tiers, hors autoroute	Nombre total de tués, hors autoroute	% de tués cyclistes
Somme	6	251	2%	6	192	3%
Famille multipolaire	195	5 353	4%	191	4 181	5%
France métropolitaine	647	19 771	3%	666	15 930	4%

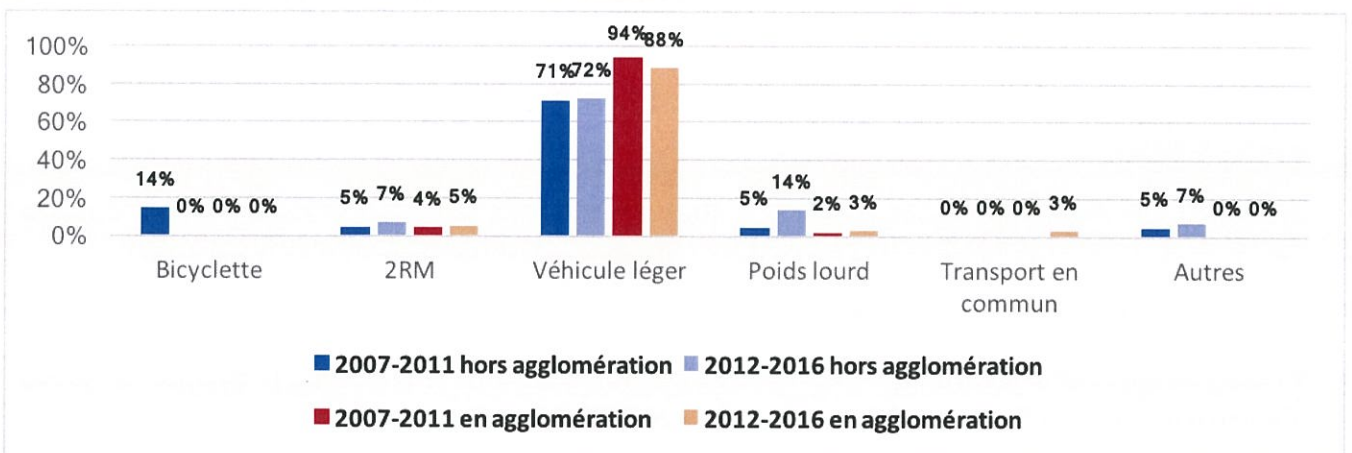
2.2 Le panorama des accidents de cyclistes avec un tiers

a. L'analyse selon le type de véhicule impliqué

Répartition des accidents de cyclistes selon le véhicule impliqué, dans le département de la Somme, entre 2007-2011 et 2012-2016

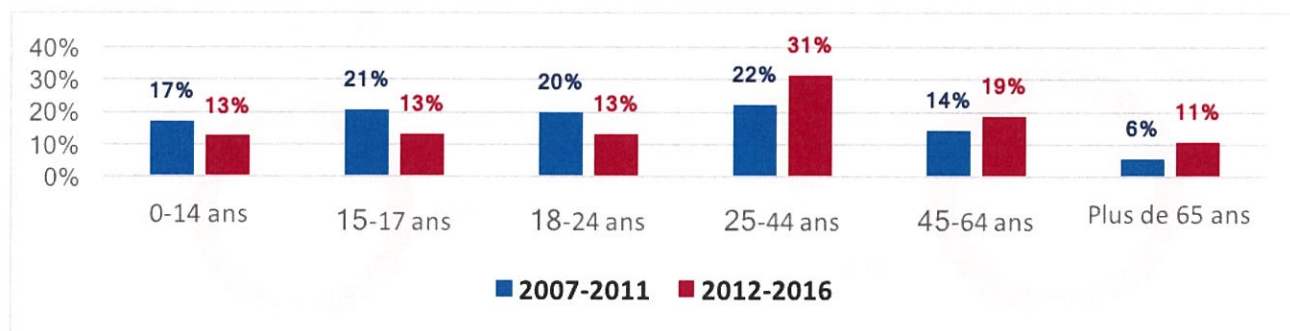


Représentation graphique, en distinguant le milieu



b. L'analyse selon l'âge

Répartition des victimes cyclistes par catégorie d'âge, entre 2007-2011 et 2012-2016

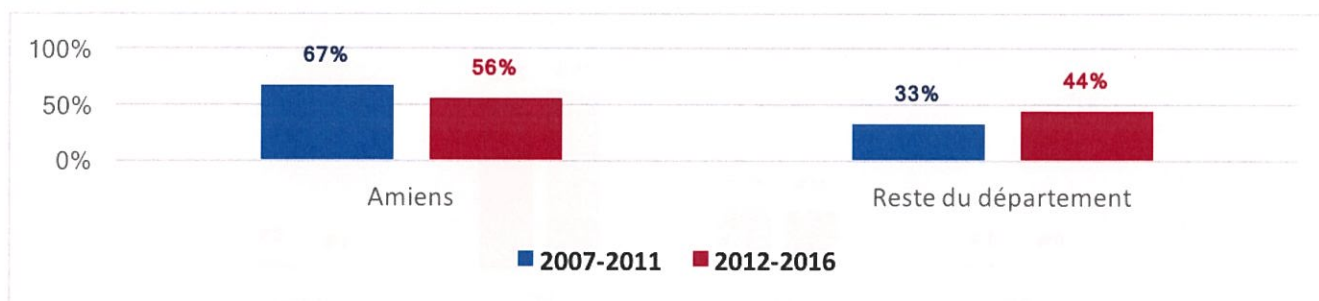


c. L'analyse selon le milieu

Répartition des accidents impliquant une bicyclette et au moins un véhicule tiers, hors piéton, selon le milieu, hors autoroute dans le département de la Somme entre 2007-2011 et 2012-2016

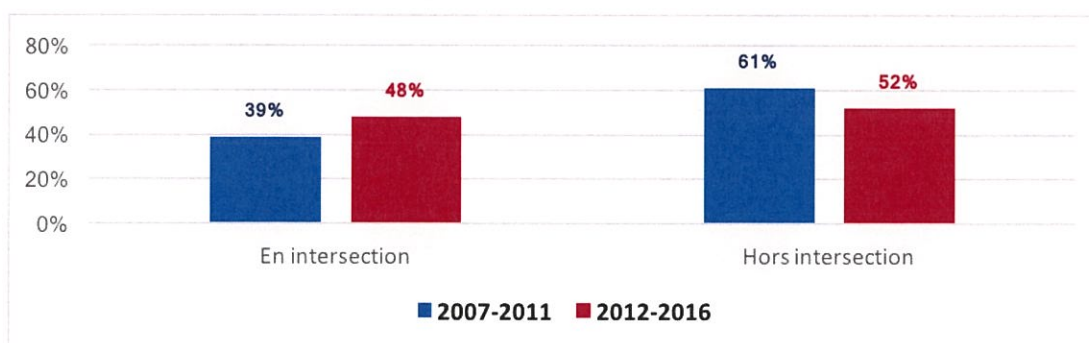
	2007-2011		2012-2016	
	Nb d'accidents de cyclistes avec un tiers	%	Nb d'accidents de cyclistes avec un tiers	%
Hors agglomération et hors autoroute	19	10%	27	17%
En agglomération, communes de moins de 5000hab	26	14%	24	15%
En agglomération, communes de 5000hab et plus	140	76%	106	68%
Total	185	100%	157	100%

Répartition des accidents de cyclistes, dans la commune d'Amiens, entre 2007-2011 et 2012-2016

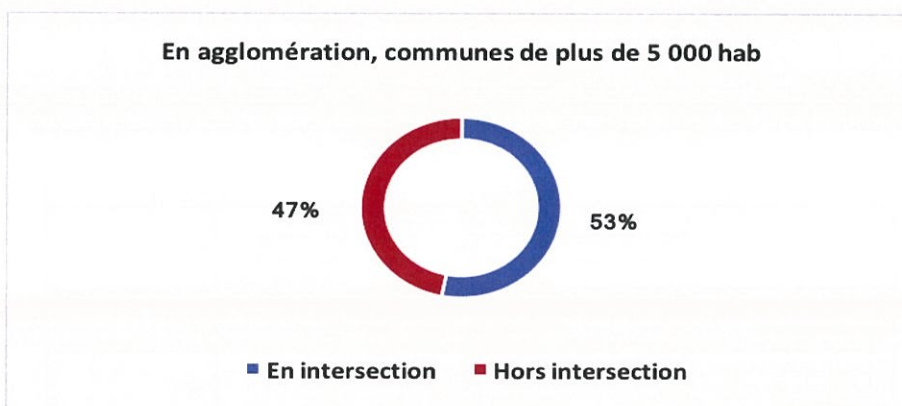
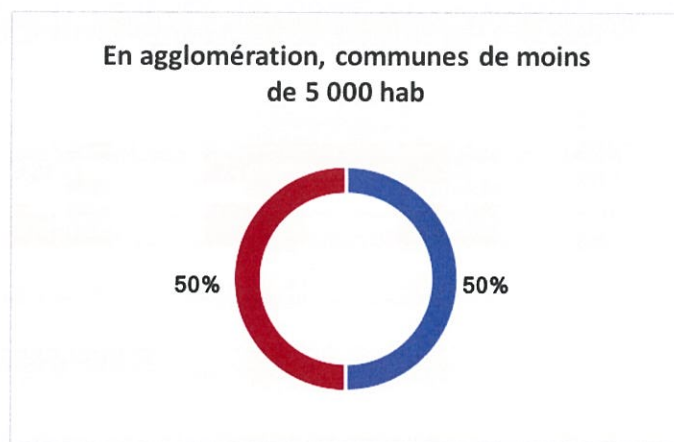
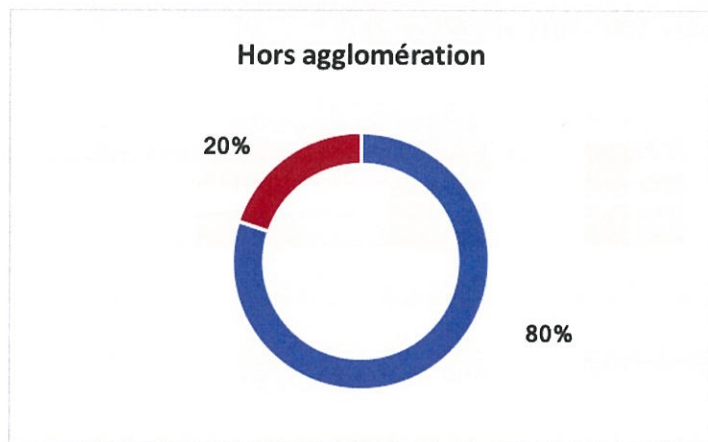


d. L'analyse selon l'intersection

Répartition des accidents impliquant une bicyclette et un tiers selon l'intersection, dans le département de la Somme entre 2012 et 2016

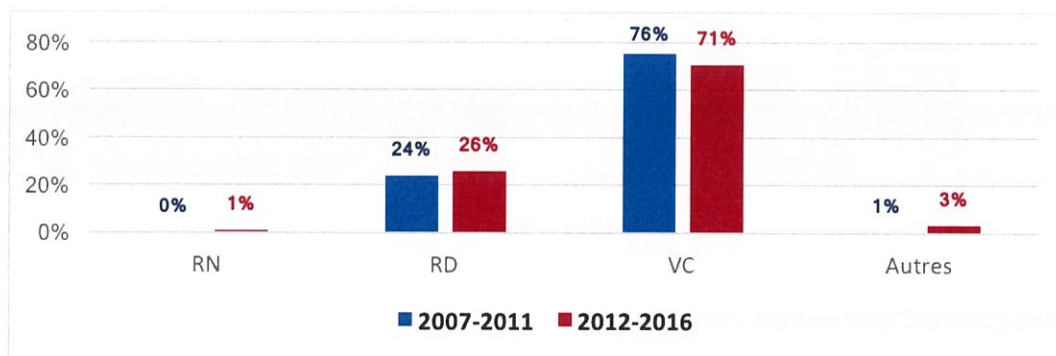


Représentation graphique, en distinguant le milieu

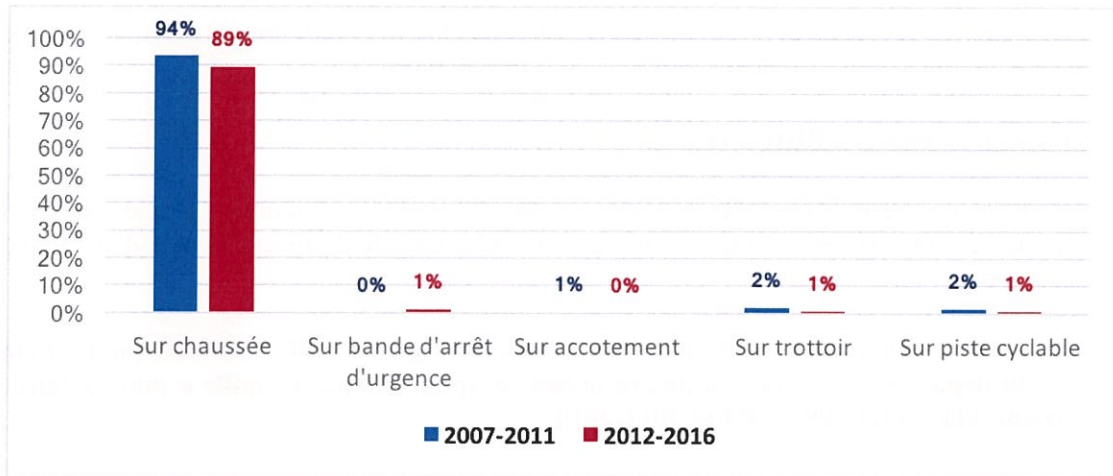


e. L'analyse selon la catégorie de route et type de voie

Répartition des accidents de cyclistes par catégorie de route, entre 2007-2011 et 2012-2016

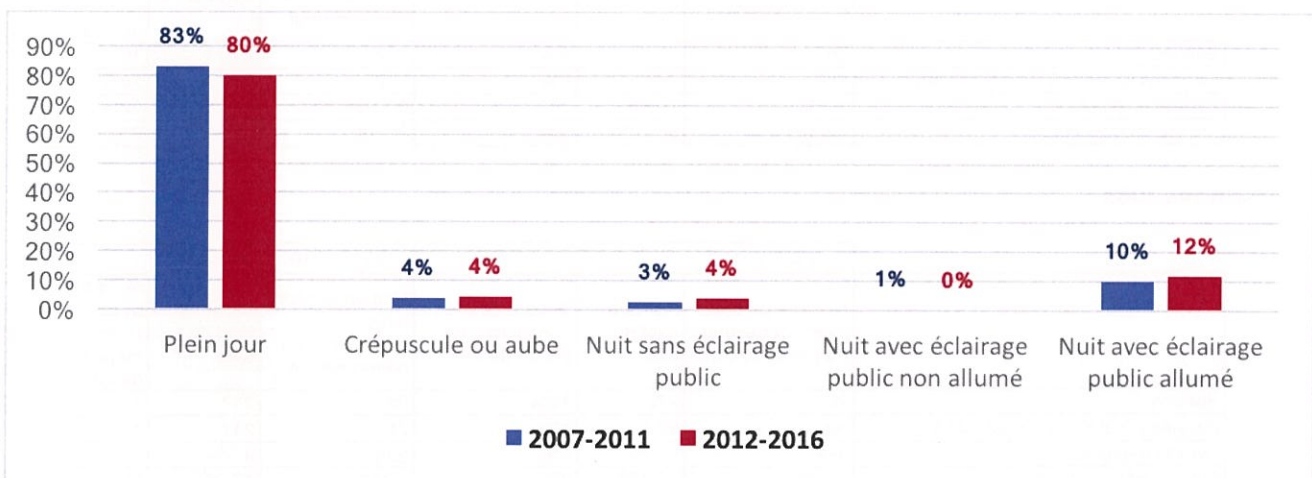


Répartition des accidents de cyclistes par type de voie, entre 2007-2011 et 2012-2016



f. L'analyse selon la luminosité

Répartition des accidents de cyclistes selon la journée, entre 2007-2011 et 2012-2016



Les distracteurs

En France, en 2016, les accidents avec un conducteur ou un piéton distrait représentent 8,7% des personnes tuées et 9,5% des victimes¹⁵ des accidents corporels de la circulation.

1 L'importance de l'enjeu « distracteurs »

L'enjeu « distracteurs » présente quelques différences entre les données nationales fournies par l'ONISR et les données issues de notre système d'information CONCERTO dans le département. Les deux données sont présentées ci-dessous.

Tableau comparatif des accidents impliquant un conducteur ou un piéton distrait parmi l'ensemble des accidents du département de la Somme, sa famille d'appartenance (famille « multipolaire») et en France métropolitaine entre 2007-2011 et 2012-2016

Accidents corporels

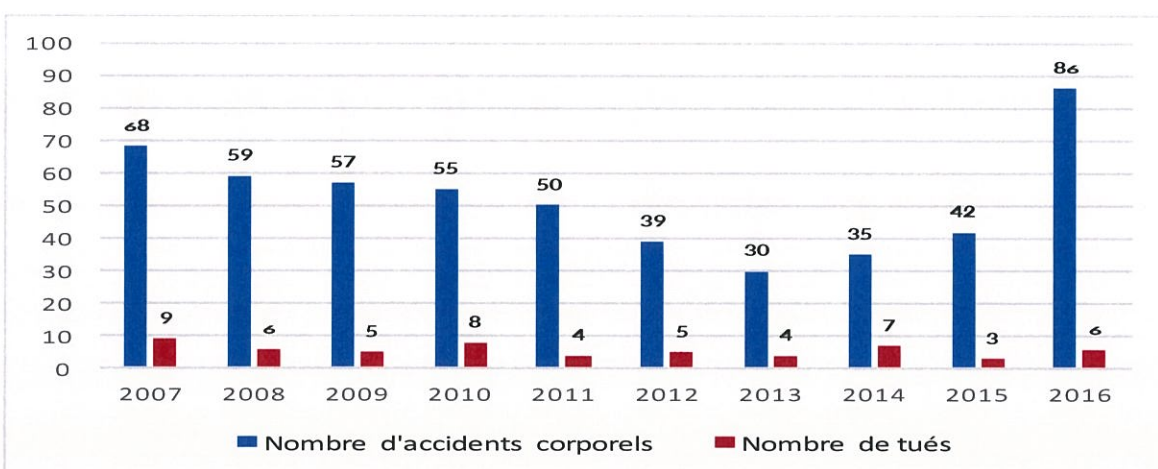
	2007-2011			2012-2016		
	Nombre d'accidents avec conducteur ou piéton distrait	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec conducteur ou piéton distrait	Nombre d'accidents avec conducteur ou piéton distrait	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec conducteur ou piéton distrait
Somme	261	3 361	8%	232	2 314	10%
Données CONCERTO (ODSR 80)	289	3 361	9%	232	2 314	10%
Famille multipolaire	7 153	70 388	10%	6 118	52 823	12%
France métropolitaine	32 876	360 386	9%	26 087	289 565	9%

Personnes tués

	2007-2011			2012-2016		
	Nombre de tués avec conducteur ou piéton distrait	Nombre total de tués	% de tués avec conducteur ou piéton distrait	Nombre de tués avec conducteur ou piéton distrait	Nombre total de tués	% de tués avec conducteur ou piéton distrait
Somme	26	272	10%	25	217	12%
Données CONCERTO (ODSR 80)	32	272	12%	25	217	12%
Famille multipolaire	485	5 721	8%	394	4 557	9%
France métropolitaine	1 766	21 123	8%	1 417	17 243	8%

2 Le panorama des accidents liés à l'attention perturbée

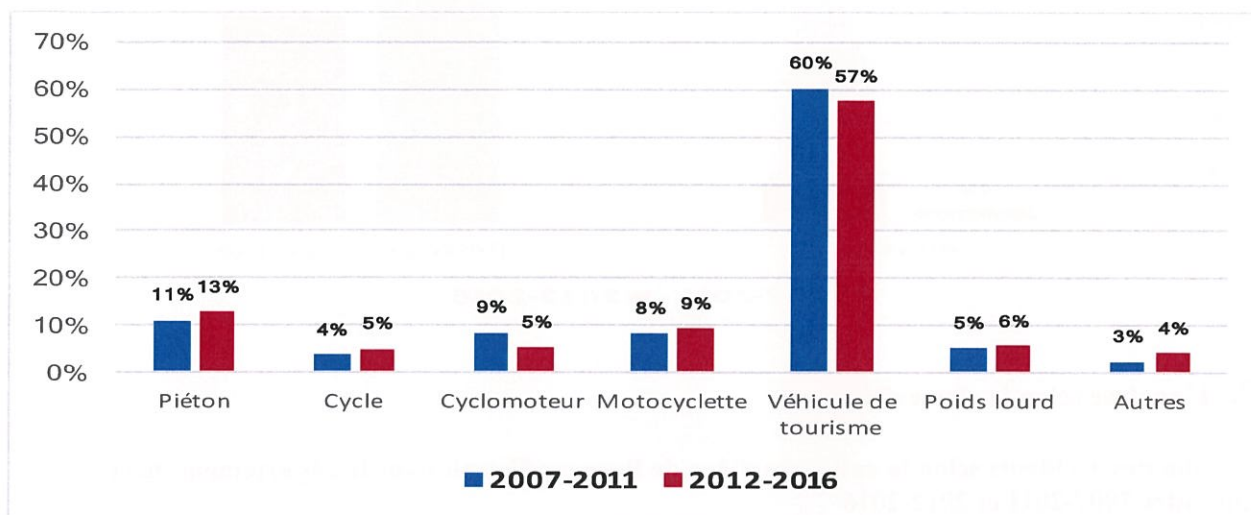
a. Les chiffres de l'accidentalité



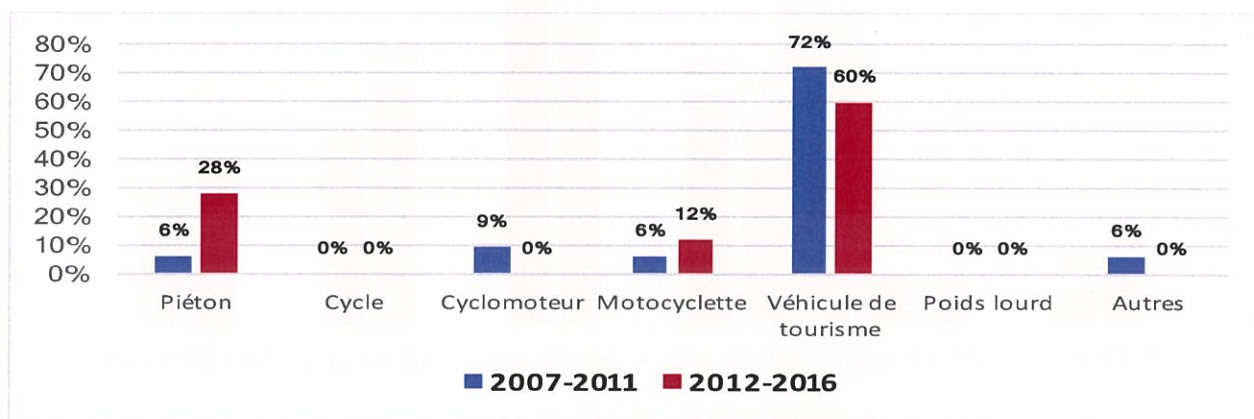
¹⁵ Les victimes des accidents corporels de la circulation comprennent les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés légers.

b. L'analyse selon le mode de déplacement

Répartition des accidents des usagers distraits, selon le mode de déplacement, dans le département de la Somme entre 2007-2011 et 2012-2016

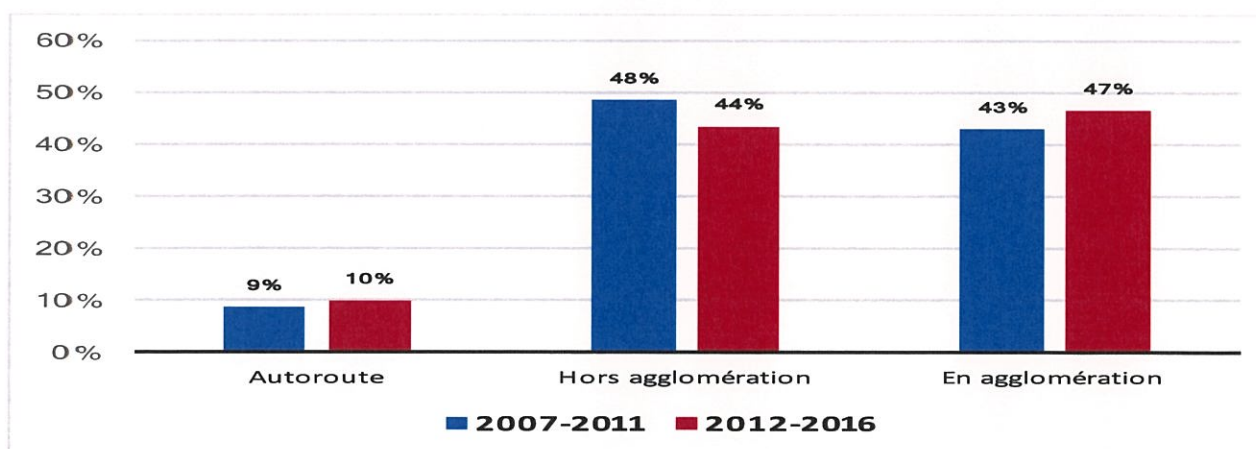


Répartition des usagers distraits tués, selon le mode de déplacement, dans le département de la Somme entre 2007-2011 et 2012-2016

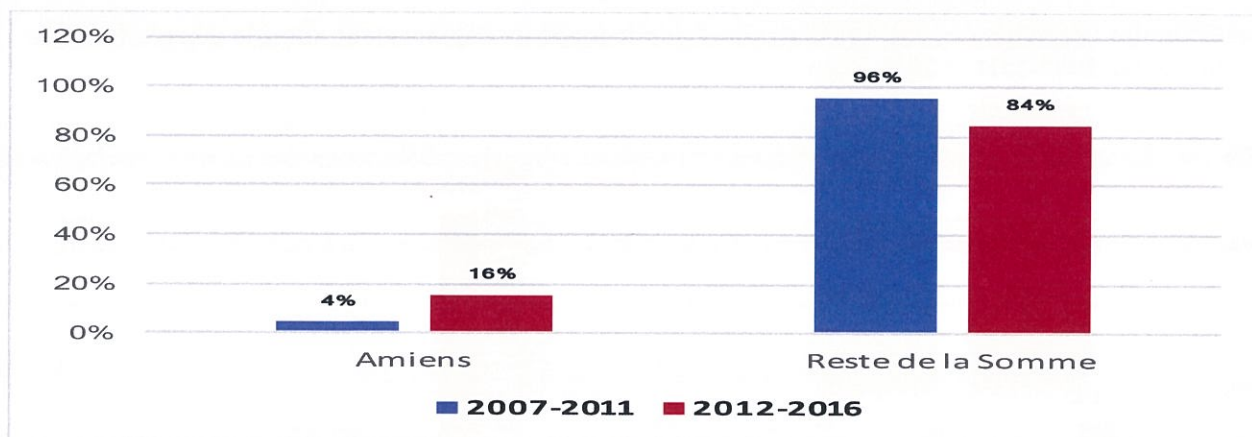


c. L'analyse selon le milieu

Répartition des accidents impliquant un usager distrait, selon le milieu, dans le département de la Somme entre 2007-2011 et 2012-2016



Focus sur la ville d'Amiens



d. L'analyse selon la classe d'âge

Répartition des accidents selon la catégorie d'âge de l'utilisateur distrait dans le département de la Somme entre 2007-2011 et 2012-2016

