



# Document général d'orientations de sécurité routière dans l'Oise 2018 - 2022



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**



<b>PRÉFACE</b>	<b>5</b>
<b>1. ÉTAT DES LIEUX, DES RISQUES ET DES ENJEUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS L'OISE.</b>	<b>8</b>
→ Le contexte départemental.	8
→ Évolution et analyse de l'accidentologie	14
<b>2. QUELLE SÉCURITÉ POUR LES ANNÉES À VENIR SUR LES ROUTES DE L'OISE ?</b>	<b>23</b>
AGISSONS POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS L'OISE	
→ Une priorité : promouvoir la sécurité routière auprès du jeune public	23
→ Sensibiliser le grand public	24
→ Lutter contre les principales causes de mortalité routière :	26
■ Alcool	
■ Drogue	
■ Vitesse	
→ Renforcer le travail avec les élus	29
→ Communiquer et informer sur les autres comportements à risque	30
→ Agir pour des infrastructures plus sûres	32
<b>3. LE DISPOSITIF DE SUIVI</b>	<b>33</b>
→ Un suivi régulier	33
→ Un bilan annuel de la sécurité routière	33
<b>4. ANNEXES</b>	<b>34</b>



# PRÉFACE

La sécurité routière est une politique publique prioritaire depuis de nombreuses années. Cette politique vise à réduire l'accidentalité et le nombre de morts et de blessés sur la route. Elle mobilise tous 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 concerne chacun d'entre nous en tant qu'usagers.

En quelques décennies, cette politique volontariste a permis de réduire substantiellement le nombre de morts sur la route, en le ramenant de 18 000 au début des années 1970 à 8 000 en 2000 et 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, ces dernières années, le nombre de tués a tendance à repartir à la hausse : 3 655 personnes sont mortes sur les routes en 2016, ce qui place la France au 14<sup>e</sup> rang de l'Union européenne avec 55 personnes tuées par million d'habitants.

Convaincu de nos marges de progrès, le gouvernement s'est fixé en 2014 l'objectif de tomber 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).

La déclinaison dans l'Oise de cet objectif ramène le nombre de victimes à 21 en 2020. Il était encore de 70 en 2016.

Pour atteindre cet objectif, qui impose d'agir sur le triptyque de sécurité des véhicules, infrastructures et usagers, d'utiliser l'éducation routière pour réduire les comportements à risque et de cibler les usagers surreprésentés (les jeunes, les véhicules deux-roues motorisés, les piétons, les cyclistes et les seniors), le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, par circulaire du 11 avril 2017, a chargé chaque préfet de département d'établir un **document général d'orientations** (DGO) pour les années 2018-2022.

Le DGO est à la fois un outil de programmation, qui doit définir les orientations d'actions à mener dans le département, et de mobilisation locale de la politique de sécurité routière, pour renforcer la sécurité sur les routes. Ce document doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière dans l'Oise et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux qui seront déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions et de sécurité routière (PDASR).

Le présent DGO de l'Oise a été élaboré sur la base d'un diagnostic précis. Il est le fruit d'une large concertation entre les différents services de l'État, dont les forces de l'ordre et les procureurs de la République, les communes, les intercommunalités, le département, le monde associatif et des professionnels particulièrement concernés compte tenu de leurs missions (assureurs, transporteurs routiers, etc.). La liste des partenaires est reprise en annexe.

Cette concertation a été réalisée dans le cadre d'un comité de pilotage présidé par le préfet et de groupes de travail coordonnés par le bureau de la sécurité routière de la direction départementale des territoires de l'Oise. Les partenaires ont été invités à travailler sur huit enjeux (quatre obligatoires et quatre facultatifs) retenus comme importants par le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière. Il est rapidement apparu que ces huit enjeux devaient tous faire l'objet d'actions spécifiques compte tenu des problématiques de sécurité routière rencontrées dans le département.

Ainsi, le premier enjeu (obligatoire) portant sur le **risque routier professionnel** est pertinent dans l'Oise, compte tenu de l'importance des déplacements domicile-travail, du trafic poids-lourds et du réseau routier du département. Dans 1 accident corporel sur 3 enregistrés en moyenne sur la période 2012-2016, au moins un des usagers de la route était en déplacement professionnel.

Le deuxième enjeu (obligatoire) portant sur **la conduite après usage de substances psychoactives**, touche particulièrement notre département, où la part des tués liés à l'alcool ne cesse d'augmenter ces dernières années, atteignant près de 29 % des accidents mortels en moyenne sur la période 2012-2016. Sur ces 5 dernières années, dans la plupart des accidents où un conducteur au moins était alcoolisé, le taux d'alcool relevé était délictueux, c'est-à-dire supérieur à 0,8 g/l de sang. Par ailleurs, le taux d'accidents mortels impliquant un conducteur positif aux stupéfiants était en moyenne de 27 % sur cette période. Ce taux est en hausse depuis quelques années et est parfois couplé à l'alcool, ce qui rend le risque d'accident extrêmement élevé.

Le troisième enjeu (obligatoire) portant sur **les jeunes** est également important dans l'Oise, car le public de 15 à 29 ans représentait en moyenne, sur la période 2012-2016, 33 % des tués sur les routes alors qu'il ne représentait que 18 % de la population du département. En outre, les jeunes sont très fortement impliqués dans les accidents de la route, puisque l'on identifie un jeune impliqué dans 68 % des accidents de la circulation, en moyenne.

Le quatrième enjeu (obligatoire), portant sur **les Seniors** de 65 ans et plus, est aussi pertinent dans le département. En raison du vieillissement, les seniors sont des usagers vulnérables sur la route dans tous leurs déplacements. En moyenne sur la période 2012-2016, ils représentaient 11 % de la part des tués sur la route, et 18 % des accidents corporels impliquaient un senior.

Le cinquième enjeu (facultatif) portant sur **le partage de la voirie**, qui correspond à la cohabitation des modes actifs (piétons et cyclistes) avec le reste de la circulation, a été retenu par le comité de pilotage en considération du fait que, dans l'Oise, près d'un accident sur cinq en moyenne (hors autoroute) a impliqué un piéton sur la période 2012-2016. En agglomération, dans les communes de plus de 5 000 habitants, les piétons ont même été impliqués dans près d'un accident sur deux en moyenne. Concernant les cyclistes, ils représentaient 6 % des accidents (hors autoroute) et presque le double en agglomération dans les communes de plus de 5 000 habitants.

Pour retenir le sixième enjeu (facultatif) portant sur **les véhicules deux-roues motorisés**, le comité de pilotage a pris en compte que cette catégorie d'usagers de la route est fortement touchée proportionnellement à sa représentation dans le trafic : dans l'Oise, les motards représentent 19 % des tués et 24 % des accidents en moyenne sur la période 2012-2016, alors qu'ils ne représentent que 1,9 % des usagers de la route (au niveau national).

Le septième enjeu (facultatif) portant sur **la vitesse** a été retenu par le comité de pilotage faisant le constat que les excès de vitesse représentent un comportement largement répandu dans le département. En 2016, une vitesse excessive ou inadaptée a été la cause ou un facteur aggravant dans 27 % de accidents mortels sur les routes de l'Oise (selon les informations relatives aux auteurs présumés d'accidents mortels). Pour les conducteurs de deux roues motorisées spécifiquement, ce nombre passe à 50 %.

S'agissant enfin du huitième enjeu (facultatif) portant sur **les distracteurs**, le comité de pilotage l'a intégré au DGO compte tenu de la banalisation de ce phénomène qui multiplie par trois le risque d'accident. On estime ainsi qu'un accident sur 10 serait lié à l'utilisation du téléphone, selon les chiffres nationaux. Dans l'Oise, le facteur « attention perturbée » était présent dans 13 % des accidents corporels et a été responsable de 9 % des accidents mortels en moyenne sur la période 2012-2016.

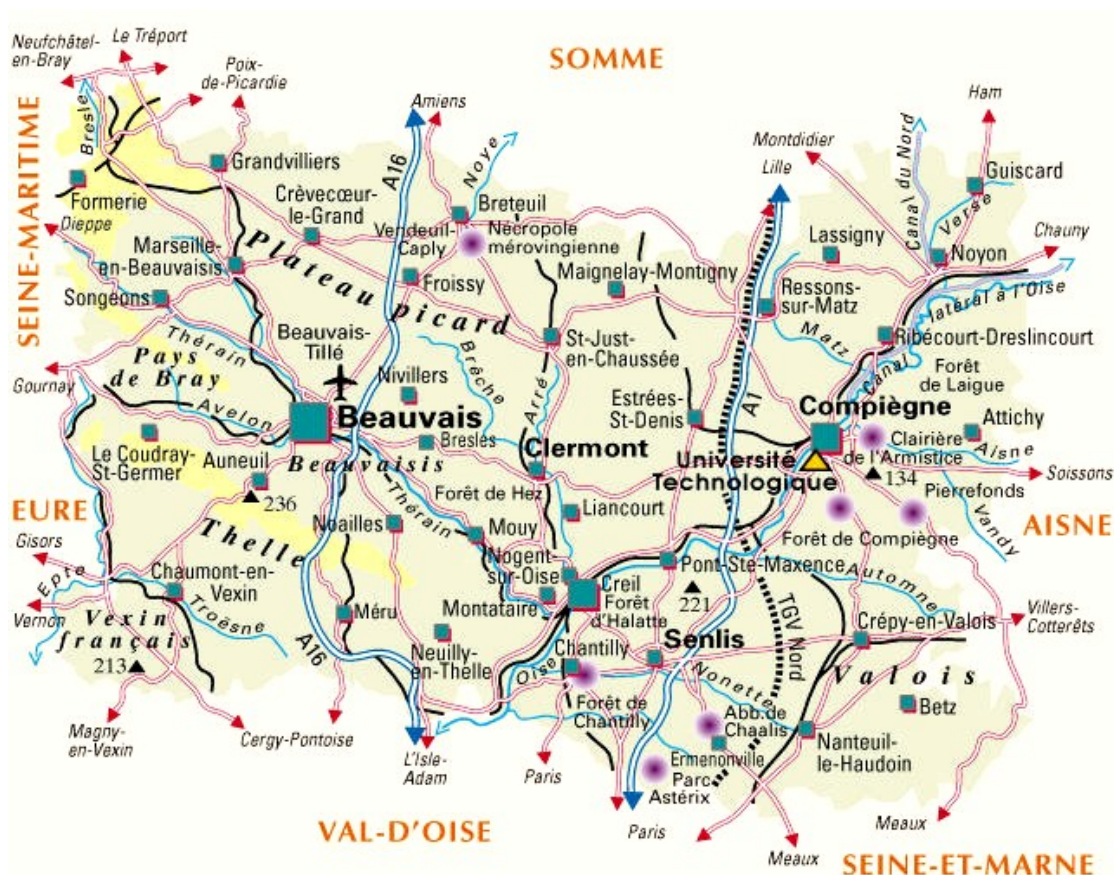
C'est donc avec la volonté de répondre à tous les enjeux de sécurité routière identifiés par le gouvernement que le présent document général d'orientations a été élaboré entre les partenaires. Il sera le cadre des actions de sécurité routière dans le département pour la période 2018-2022.

# 1 ÉTAT DES LIEUX, DES RISQUES ET DES ENJEUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS L'OISE.

## 1.1 Le contexte départemental

L'Oise, département de la Région Hauts de France, créé en 1790, est limitrophe des départements de Seine-Maritime à l'ouest, de la Somme au nord, de l'Aisne à l'est, de l'Eure, du Val d'Oise, de la Seine-et-Marne au sud.

Situé à une quarantaine de kilomètres au nord de Paris, ce qui en fait le département non francilien le plus proche de Paris avec lequel il est relié par une ligne de réseau express régional (RER D) et trois lignes, H, K et J du Transilien, le département appartient toutefois à la zone de défense nord.



Le département de l'Oise compte 21 cantons et 4 arrondissements, ceux de Beauvais, Compiègne, Clermont et Senlis. Le chef-lieu est Beauvais.

D'une superficie de 5860 km<sup>2</sup>, l'Oise qui a la forme d'un rectangle, présente une longueur de 100 kms et une largeur de 60 kms.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, suite à la création de 4 communes nouvelles, le département de l'Oise compte 687 communes.



### 1.1.1 La géographie physique

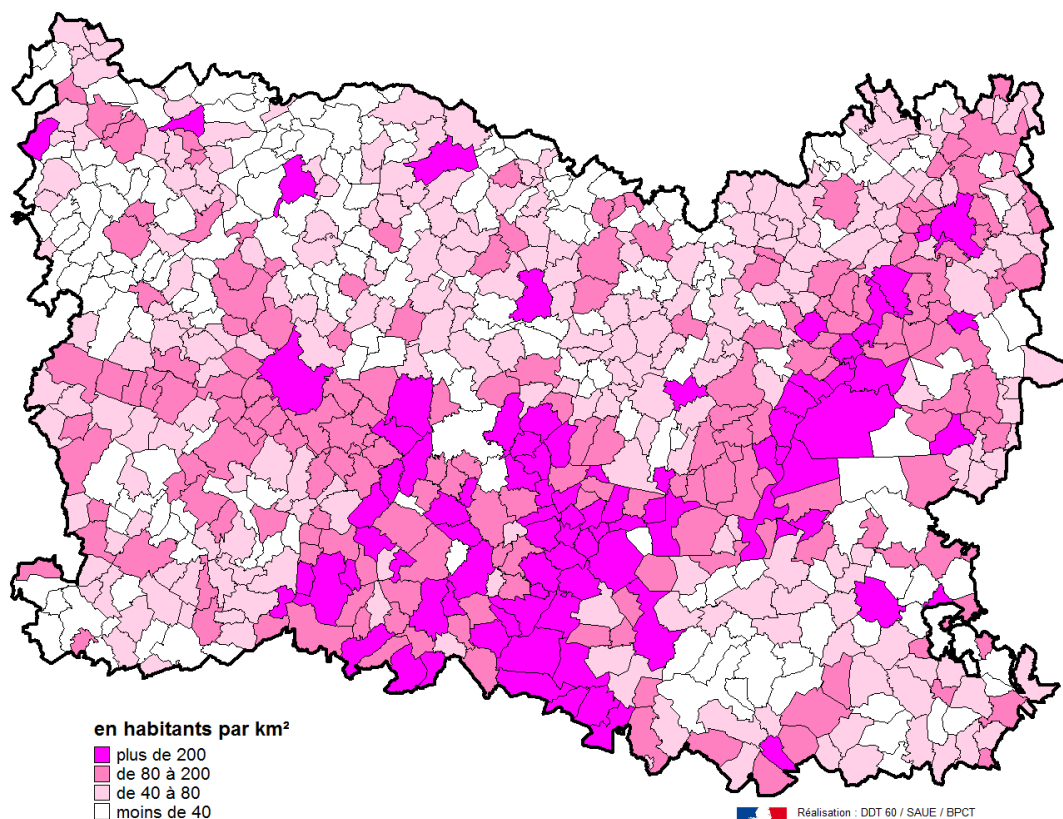
Le département de l'Oise a connu 1 635 heures d'ensoleillement en 2016, contre une moyenne nationale des départements de 1 888 heures de soleil. Le département de l'Oise a bénéficié de l'équivalent de 68 jours de soleil en 2016. Le département se situe à la position n°79 du classement des départements les plus ensoleillés.

Le département de l'Oise a enregistré par ailleurs 722 millimètres de pluie en 2016, contre une moyenne nationale des départements de 797 millimètres. Le département se situe à la position n°58 du classement des départements les plus pluvieux.

Le département est caractérisé par un climat tempéré d'influence océanique et continentale. Les précipitations annuelles moyennes sont de 600 à 800 millimètres. Les vents sont de Nord-Ouest à Sud-Ouest (influence océanique, sur le plateau Picard) et d'Est à Nord-Est (influence océanique, à l'intérieur des terres).

### 1.1.2 L'habitat et les agglomérations

L'Oise, bénéficiant de l'attractivité de l'Île-de-France, représente 13,6 % de la population de la région Hauts-de-France. 25<sup>e</sup> département français, il se situe loin derrière le Nord, 1<sup>er</sup> avec 2 595 536 habitants, et le Pas-de-Calais 8<sup>e</sup> avec 1 465 205 habitants. Le département de l'Oise se caractérise par une forte implantation de la population le long des deux grandes vallées de l'Oise et du Thérain propices de tous temps au développement économique et le long des grands axes ferroviaires et routiers, liens de convergence des migrations domicile travail vers Paris et sa région et des déplacements entre les principales villes Beauvais, Clermont, Creil et Compiègne.



Sur les 687 communes isariennes, de Beauvais (54 738 habitants) à Gouy-les-Groseillers (32 habitants), 12 ont plus de 10 000 habitants, tandis que 360 sont sous le seuil des 500. Ces communes de taille modeste, mais toutes autour de bourgs importants, regroupent à elles seules un quart de la population départementale.

Les trois grandes structures intercommunales de Beauvais, Compiègne et Creil, fortes d'un passé industriel et d'un secteur tertiaire très développé, rassemblent chacune plus de 70 000 habitants. Les grands espaces agricoles, par définition très peu denses, sont le nord du département de l'Oise, le Valois et le Vexin.

La densité de population dans l'Oise ;39,1 habitants au km<sup>2</sup>, est supérieure à celle de la France.

### *1.1.3 La géographie humaine*

Le département de l'Oise a connu un essor démographique considérable depuis 1968 en grande partie lié au vaste mouvement de périurbanisation amorcé au début des années 60, conduisant au desserrement d'une partie de l'habitat francilien dans l'Oise, principalement dans les territoires situés au sud de la RN31, reliant Beauvais à Compiègne.

Composé de 687 communes, le département de l'Oise rassemble 818 680 habitants en 2014, soit 17 168 personnes de plus qu'en 2009. Sur ces cinq années, cela correspond à un accroissement annuel moyen de +0,4 %. Cette hausse de population est deux fois plus marquée que celle observée au plan régional (+0,2%) mais reste inférieure au niveau national (+0,5%).

Contrairement à la région, où la hausse de population est portée principalement par les communes de petites tailles, la croissance isarienne est mieux répartie. En effet, le groupe des cinquante plus grandes communes de l'Oise a gagné 7429 habitants entre 2009 et 2014, soit une augmentation annuelle de +0,4 % comparable à celle du département dans son ensemble.

Dans l'Oise, les cinquante communes ayant le plus d'habitants regroupent 52,1 % de la population en 2014 alors qu'elles constituent 7,2 % des communes. Six communes isariennes font partie des plus peuplées de la région. La commune de Beauvais, avec 54 738 habitants, se classe au 9<sup>e</sup> rang de la région. Les communes de Compiègne (40 732 habitants) et de Creil (34 922 habitants) se positionnent respectivement aux 15<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> places. Viennent ensuite les communes de Nogent-sur-Oise (40<sup>e</sup>), Senlis (48<sup>e</sup>), et Crépy-en-Valois (50<sup>e</sup>).

### *1.1.4 Les grands événements*

Chaque année de grands événements sont organisés dans l'Oise. Leur sécurisation nécessite une importante mobilisation des forces de sécurité. Les principaux sont repris dans le tableau ci-après. Ne sont pas mentionnées les brocantes qui pour certaines ont un retentissement européen, comme celle de Crèvecœur-le-Grand, l'une des plus importantes du nord de la France, qui réunit plus de 30 000 acheteurs et vendeurs.

## GRANDS RASSEMBLEMENTS

Commune	Nom de l'événement	Public	Nature de l'événement
Chantilly	Journée des plantes	30 000	Concours, expositions et vente de plantes et accessoires de jardin dans le parc du château. Reprise du concept des journées des plantes de Courson.
Chantilly	Prix de Diane	35 000	Course hippique ayant lieu chaque année sur l'hippodrome.
Chantilly	Qatar prix de l'Arc de Triomphe	42 000	Course hippique transférée en 2016 sur l'hippodrome de Chantilly en raison de travaux sur celui de Longchamp. Course reconduite en 2017.
Chantilly	Arts et élégances	20 000	Concours d'élégance avec expositions de voitures anciennes, de concept-car, d'objets de luxe et animations dans le parc du château. Des étrangers sont présents à cet événement.
Crépy-en-Valois	Les cochons de Crépy	25 000	Fête médiévale se déroulant au parc Sainte Agathe sur 2 jours avec animations, restauration, vente au déballage.
Compiègne	Concert « NRJ Music Tour » et couronnement de la reine du muguet (place devant le Palais Impérial)	20 000	Concert gratuit.
Compiègne	Les fêtes Jeanne d'Arc	10 000	Marché médiéval, animations dans les rues, spectacle nocturne, concert, défilé aux flambeaux.
Compiègne	Fête de la nature et de la chasse	28 000	Manifestation autour de la chasse organisée dans le parc du Palais Impérial.
Margny-les-Compiègne	Festival « Imaginarium »	12 000	Festival de musique organisé par des étudiants de l'UTC sur 2 jours dans la salle « le Tigre ».
Noyon	Marché aux fruits rouges	15 000	Marché artisanal auquel participent les producteurs locaux de fruits rouges. Chaque année la collectivité invite une personnalité (grand chef cuisinier, animateur télé...).
Beauvais	La fête à carottes	20 000	Brocante au cours de laquelle une tonne de carottes est distribuée pour décorer les maisons.
Beauvais	Les ovalies	8 000	Tournoi de rugby universitaire. Les organisateurs sont tous étudiants.
Saint-Martin-le-Noeud	Marché de Noël	20 000	Marché comptant des stands d'artisanat et de gastronomie.
Aux Marais	La fête de l'âne et des traditions	18 000	Fête champêtre réunissant un large public autour d'ânes et d'animations liées aux anciens métiers de la ruralité.
Beauvais	Les foulées de la rue	7 000	Course pédestre.

### 1.1.5 Les infrastructures de transports et les flux

Les équipements routiers, autoroutiers et ferroviaires structurent la localisation des habitants et accompagnent la croissance démographique et économique du département. Le département de l'Oise est traversé du nord au sud par les autoroutes A1 (Paris – Lille) et A16 (L'Isle-Adam – Boulogne) assurant la desserte du territoire grâce à 4 échangeurs chacune. 139 000 habitants, soit 17% des Isariens, résident à moins de 10 minutes d'un échangeur autoroutier. 216 000 habitants (25% de la population) résident à plus de 20 minutes : la Picardie Verte, le Pays de Bray et le Vexin à l'ouest, le Plateau Picard au centre ou le Noyonnais et le Valois à l'est sont concernés. L'accès aux infrastructures autoroutières est déterminant dans l'implantation des zones d'activités et de l'emploi : pour exemple, l'arrivée d'entreprises de renom à proximité de l'échangeur Beauvais-sud ou la création de la plate-forme multimodale de Longueil-Sainte-Marie tirant profit notamment de sa position géographique à proximité de l'autoroute A1. L'Oise dispose d'un réseau routier dense et de bonne qualité permettant d'accompagner le développement périurbain dans le département. Les pôles de services peuvent rayonner sur leurs communes proches non équipées et constituer de ce fait des zones d'attractivité. Cet ensemble d'infrastructures facilite aussi la vie quotidienne des isariens dans leurs déplacements domicile-travail. Le train reste le transport en commun privilégié pour les déplacements quotidiens principalement vers les pôles d'emplois de l'Île-de-France. La structuration du réseau ferré TER isarien permet de proposer en général aux habitants du département un accès rapide aux différentes gares : seuls 20% des habitants (160 000), résidant dans 262 communes sur les 687 que compte l'Oise, résident à plus de 10 minutes en voiture individuelle d'une gare. Le temps d'accès n'est pas le seul facteur pris en considération par les usagers : la qualité de la desserte routière, l'offre en stationnement et de services à proximité de la gare ou la fréquence des trains aux heures dites de bureau influent largement dans le choix de prendre le train dans telle ou telle gare, celles de Creil et de Clermont étant très sollicitées.

#### *Les infrastructures routières et autoroutières*

Le département de l'Oise se situe au cœur d'un maillage routier et autoroutier interrégional dense. Sa situation géographique sur un axe nord-sud entre l'Europe du Nord et Paris et sur un axe est-ouest entre Reims et Rouen favorise d'importants trafics locaux et de transit. Les autoroutes A1 et A16, les routes nationales 2 et 31 et les principales routes départementales à grande circulation forment la véritable ossature du réseau routier isarien.

L'autoroute A1, qui relie Paris à Lille puis à la Belgique, traverse l'Oise sur 60 kilomètres. Terminée en 1967, elle est l'autoroute la plus ancienne de France mais aussi la plus fréquentée. 85 000 véhicules dont 17 à 20 % de poids lourds y transitent quotidiennement à la limite sud avec l'Île-de-France. 4 échangeurs, entre Ressons-sur-Matz au nord et Senlis au sud, assurent la desserte de toute la partie est du département. L'autoroute A16, baptisée l'Européenne, entre l'Isle-Adam au nord de Paris, Calais, Boulogne et la frontière belge, est empruntée quotidiennement en moyenne par 19 000 véhicules dont 10 % de poids lourds. Ses 4 échangeurs, le long des 60 kms de son tracé isarien, permettent de desservir l'ouest de l'Oise.

Le département est aussi connecté à d'autres grands axes autoroutiers dont les tracés passent à quelques kilomètres des limites départementales : A28 et A29 au nord, A26 et A4 à l'est, A13 et A15 au sud. Au sud-est de l'Oise, la RN 2 relie le département de l'Aisne – Villers-Cotterêts, Soissons et Laon – à l'Île-de-France en traversant le Valois sur 33 km avec une fréquentation quotidienne de 15 000 véhicules dont 16,7% de poids lourds. La RN 31, qui traverse le département d'ouest en est sur 110 kms, est la première infrastructure routière transversale située au nord de l'Île-de-France. Elle assure la liaison entre le Havre et l'est de la France via

Rouen et Reims. Véritable axe de transit, elle est empruntée en moyenne chaque jour par 20 500 véhicules (12,2 % de poids lourds) entre Beauvais et Clermont et 32 500 (8 % de poids lourds) entre l'échangeur de l'autoroute A1 à Arsy et Compiègne. 4 056 km de routes départementales et 256 km d'ex-routes nationales gérées depuis 2006 par le Conseil Général de l'Oise assurent la circulation interne dans le département et irriguent toutes ses zones périurbaines et rurales. Le réseau routier forme un maillon essentiel en matière d'aménagement du territoire, permettant à la fois le développement économique de l'Oise et le désenclavement des territoires.

#### *Les infrastructures ferroviaires*

Le réseau ferré TER isarien, d'une longueur totale de 655 kilomètres, fait partie des 1 516 km du réseau picard historique.

Organisé sur des axes nord-sud avec comme points de départ les gares parisiennes, Nord et Saint-Lazare, il est complété dans sa partie sud par la ligne D du RER et 3 lignes du réseau transilien. Une de ses caractéristiques est le réseau en étoile autour de la gare de Creil vers Beauvais, Compiègne, Saint-Just-en-Chaussée, Chantilly ou Persan-Beaumont dans le Val d'Oise.

Le niveau de desserte entre les zones est hétérogène : les tronçons entre Paris et les gares du sud du département présentent un très bon niveau de fréquentation : Paris-Creil et Paris-Chantilly sont en tête des lignes TER Picardes les plus fréquentées en 2010 alors que l'on enregistre en moyenne deux fois moins de voyageurs, entre Paris et les autres gares importantes comme Beauvais, Compiègne ou Clermont.

Le département de l'Oise est aussi traversé par la ligne Grande Vitesse nord, sans arrêt sur son territoire, empruntée par le réseau TGV Thalys vers Lille et la Belgique et par Eurostar à destination de Londres.

La réalisation, en 2020, du projet de nouveau tronçon ferré de quelques kilomètres dans le Val-d'Oise, rendant possible une liaison directe Creil-Roissy permettra la mise en œuvre d'un double service ferroviaire :

- TGV entre Amiens, Creil et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle et au-delà vers les grandes métropoles régionales que sont Lyon, Marseille ou Bordeaux.
- TER entre Compiègne, Creil et le pôle économique de Roissy, grand pourvoyeur d'emplois, évitant ainsi aux usagers un long détour par la gare du Nord à Paris.

La construction de la plate-forme multimodale de Longueil-Sainte-Marie sur les bords de l'Oise et d'un embranchement ferroviaire uniquement dédié au transport de marchandises, ainsi que le projet d'une autre dans le Noyonnais lié au chantier du canal Seine Nord Europe à grand gabarit, visent à promouvoir le transport de fret par train actuellement peu développé dans le département.

#### **1.1.6 Le parc véhicules légers (VL), poids lourds (PL) et camionnettes**

L'Oise possède, en pourcentage par habitant, **le parc de véhicules légers le plus récent** des Hauts de France, mais aussi **le plus important** : 0,69 % VL par habitant, contre 0,48 % en moyenne dans les autres départements.

## Parc des véhicules légers des Hauts de France au 1er janvier 2017 :

Départements	Nbre de VL - 7ans		Nbre de VL + 7ans		Total		
		% de VL		% de VL	VL	habitants	% par hab
Aisne	129580	0,46	153131	0,54	282711	539000	0,52
Oise	280678	0,49	293459	0,51	574137	838000	0,69
Somme	134575	0,48	146 836	0,52	281411	583000	0,48
Pas-de-calais	315939	0,46	368 476	0,54	684415	1472000	0,46
Nord	552890	0,45	674489	0,55	1227379	2595000	0,47

Par rapport au parc national qui compte 6 539 112 poids lourds et camionnettes, l'Oise, avec ses 110 444 véhicules, se situe au 15<sup>e</sup> rang national et représente 1,7 % du parc Français. On peut également constater que notre département possède autant de véhicules que le Pas-de-Calais qui est d'un tout autre dimensionnement.

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

Départements	Gazole	Essence	Essence-GPL	Electricité	Autres	Total
Aisne	52703	1112	93	100	85	54093
Nord	182176	3398	920	857	580	187931
Oise	108426	1527	124	200	167	110444
Pas-de-Calais	109419	2072	370	289	120	112270
Somme	56432	1012	254	160	92	57950
Total :	509156	9121	1761	1606	1044	522688

## 1.2 Évolution et analyse de l'accidentologie

### 1.2.1 Accidentalité générale entre 2012 et 2016

Le nombre d'accidents dans l'Oise a légèrement augmenté entre 2012 et 2016 (respectivement 375 et 390). Cette progression de + 4 % sur la période est le reflet d'une dégradation régulière de l'indicateur depuis 2013.

Après avoir atteint un minimum de tués en 2014 (39), ce nombre est reparti à la hausse pour atteindre son plus haut en 2016 (70).

Toutefois, il y a eu en 2016 moins de blessés qu'en 2014 (respectivement 537 contre 562). Mais ce chiffre reste mauvais en comparaison de 2012 (512), puisque sur la période le nombre de blessés progresse de 4,9 %.

Années	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Ensemble blessés
<b>2012</b>	375	51	59	285	227	512
<b>2013</b>	364	48	49	305	192	497
<b>2014</b>	366	38	39	315	247	562
<b>2015</b>	387	56	69	300	221	521
<b>2016</b>	390	62	70	312	225	537
<b>Ensemble</b>	<b>1882</b>	<b>255</b>	<b>286</b>	<b>1517</b>	<b>1112</b>	<b>2629</b>
<b>Rappel 2007-2011</b>	<b>2626</b>	<b>307</b>	<b>336</b>	<b>2006</b>	<b>1661</b>	<b>3667</b>

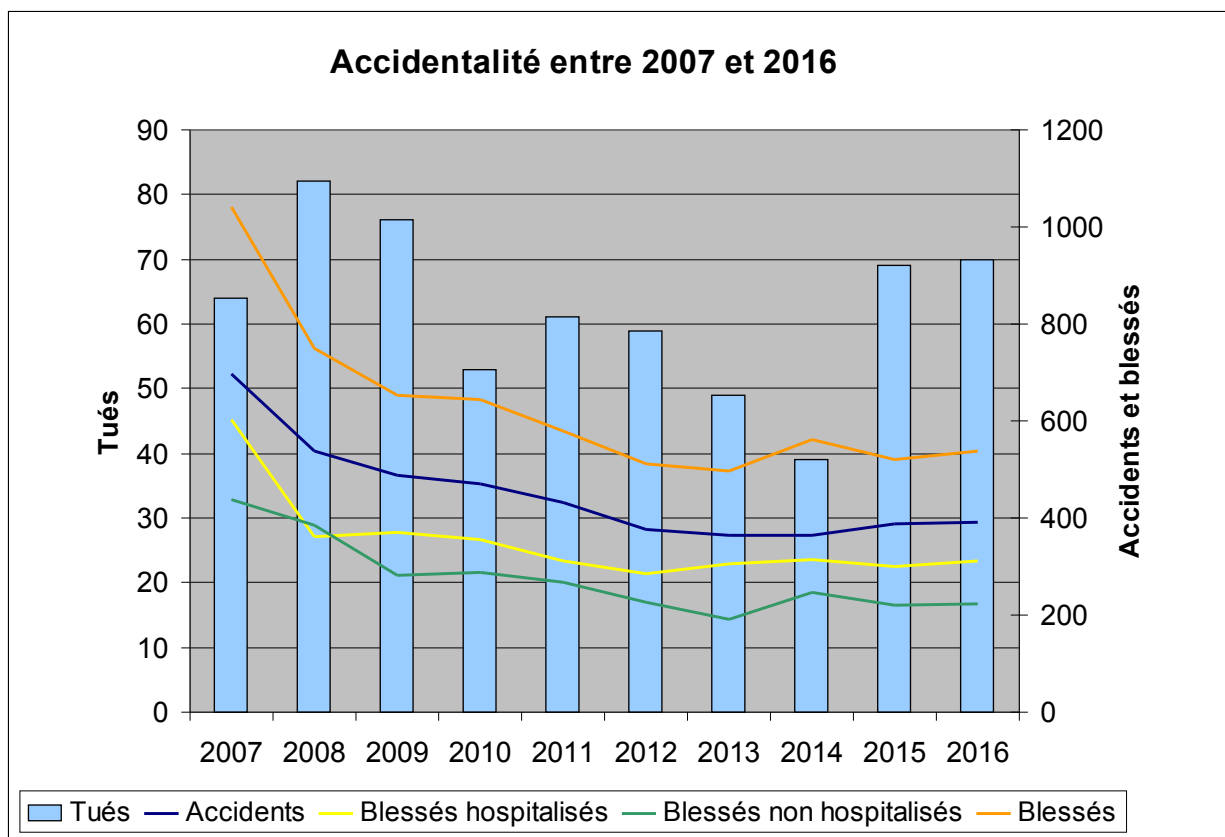
### 1.2.2 Comparaison avec la période 2007-2011

Sur la période allant de 2007 à 2011, en comparaison de la période 2012-2016, les indicateurs de la sécurité routière ont fortement évolué.

En effet, cette période a été marquée par une forte baisse des indicateurs « accidents » (-37,9 %) et « blessés » (-44,4 %). Le nombre de tués a diminué dans une moindre mesure : - 4 décès en 2011 par rapport à 2007, avec un pic de 74 tués en 2008.

Sur la période 2007-2016, malgré une diminution sensible des accidents (- 44 %) et des blessés (- 48,4 %), les résultats restent mitigés au regard du nombre de tués qui a augmenté de + 9,4 %, passant de 64 à 70. Cependant, ces chiffres élevés masquent la moyenne de 62,2 morts par an sur les routes.

Années	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Ensemble blessés
<b>2007</b>	696	59	64	603	438	1041
<b>2008</b>	539	74	82	363	386	749
<b>2009</b>	487	69	76	372	282	654
<b>2010</b>	472	50	53	356	288	644
<b>2011</b>	432	55	61	312	267	579
<b>Ensemble</b>	<b>2626</b>	<b>307</b>	<b>336</b>	<b>2006</b>	<b>1661</b>	<b>3667</b>



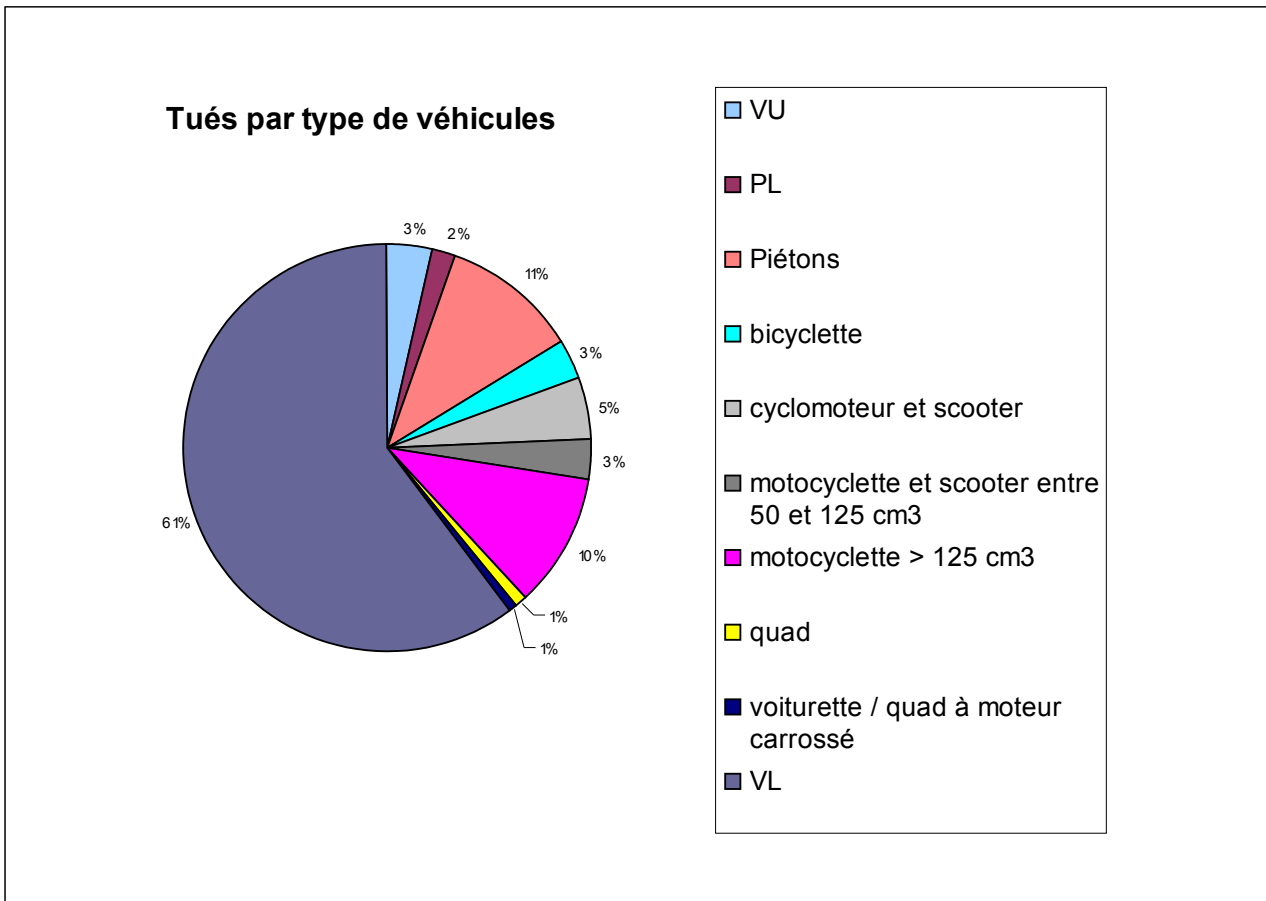
### 1.2.3 Accidentalité par mode de déplacements

Sur la période 2012-2016, les véhicules légers représentent la part majoritaire des tués sur la route (61 %), ce qui est bien évidemment lié à leur prépondérance au sein du trafic routier.

Cependant, les véhicules deux-roues motorisés (motocyclettes, cyclomoteurs, scooters...) sont surreprésentés comparativement à leur nombre dans la circulation (18 % des tués pour 1,9 % du trafic).

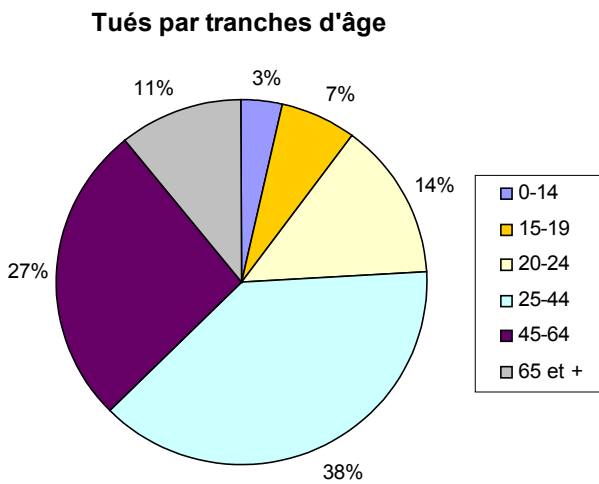
Les piétons représentent 11 % des tués en raison de leur forte vulnérabilité.



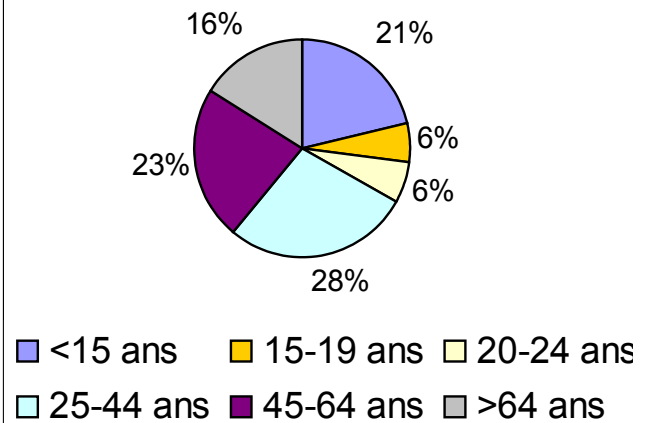


### 1.2.4 Accidentalité par classes d'âge

Sur la période 2012-2016, les deux tranches d'âge les plus touchées dans les accidents mortels sont les 20-24 ans et les 25-44 ans, proportionnellement à ce qu'elles représentent dans la population (52 % contre 34 %).

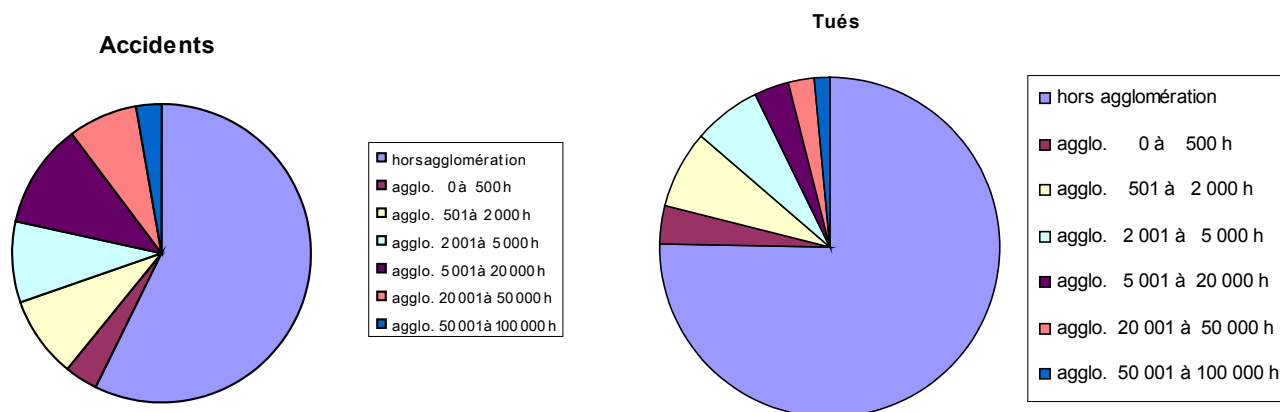


### Répartition de la population de l'Oise (source INSEE)



### 1.2.5 Accidentalité en rase campagne ou en agglomération

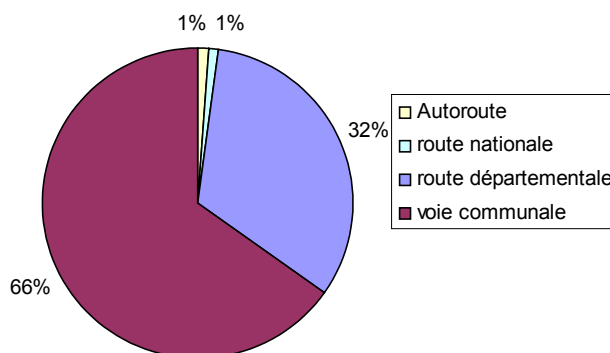
Sur la période 2012-2016, plus de 50 % des accidents ont lieu en rase campagne et causent près de 75 % des tués.



### 1.2.6 Accidentalité par catégorie de voie

Les voies communales représentent la grosse majorité du réseau routier.

Répartition du réseau routier dans l'Oise



Cependant, les accidents mortels sont, en valeur, les plus nombreux sur les voies départementales (190 sur 259 sur la période 2012-2016).

Mais rapportés à la longueur du réseau, les accidents mortels sont, proportionnellement, les plus nombreux sur l'autoroute : Sur la période 2012-2016, il y a eu en moyenne, tous réseaux confondus, 0,02 accident par kilomètre, contre 0,15 sur les seules autoroutes (20 accidents pour 130 km).

Répartition du réseau routier de l'Oise en km :

Réseau	Longueur du réseau en km	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Rapport accidents mortels / longueur du réseau
autoroute	130	192	20	0,15
RN	161	88	14	0,09
RD	4056	1120	190	0,05
VC	8168	531	32	0,004
total	12515	1931	259	0,02

### 1.2.7 Accidentalité par commune

Les 5 communes les plus accidentogènes du département sont les 5 communes les plus peuplées.

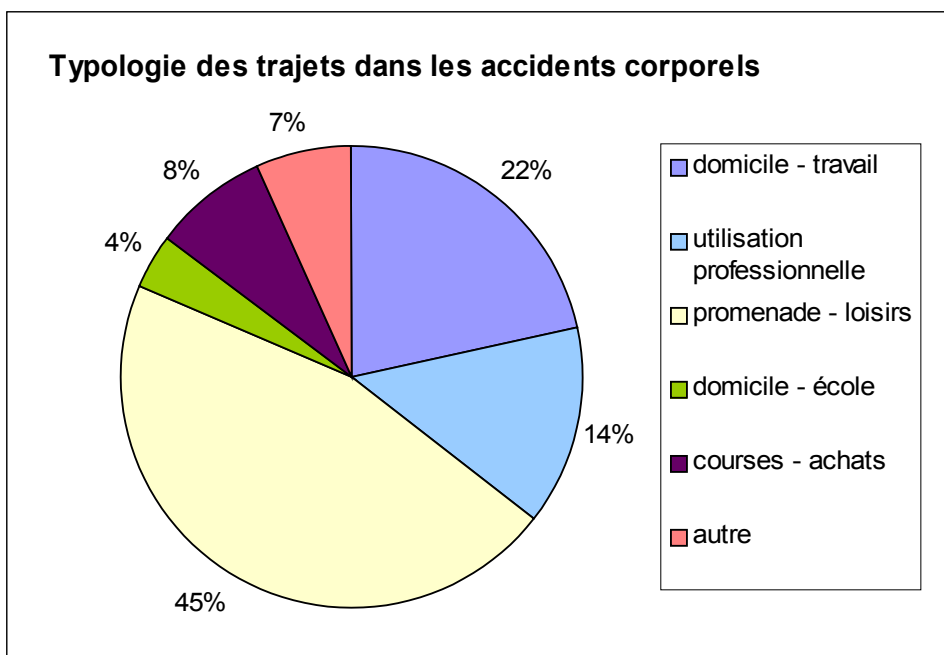
Il est notable que pour une longueur de voirie communale moindre, Compiègne enregistre sur la période 2012-2016 deux fois plus d'accidents que Beauvais.

Communes	Km de voiries communales	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés hospitalisés	Nombre de blessés non hospitalisés
COMPIEGNE	190	129	7	85	91
CREIL	64	78	8	69	42
BEAUVAIS	208	62	8	41	42
SENLIS	105	59	6	33	61
NOGENT-SUR-OISE	55	36	1	28	25

### 1.2.8 Accidentalité par type de trajets

Les accidents corporels se produisent principalement au cours d'un trajet de loisir (45 % des cas enregistrés sur la période 2012-2016).

Les trajets professionnels sont ensuite les plus susceptibles de produire un accident (36 % des cas).



### **1.2.9 Accidentalité liée à la conduite après usage de substances psychoactives**

Sur la période 2012-2016, la part des accidents impliquant un conducteur alcoolisé représente 17 % de la totalité des accidents (dont le facteur alcool est connu) contre 15 % entre 2007 et 2011.

Les accidents mortels avec alcoolémie représentent, sur cette période, près de 29 % de la totalité des accidents mortels.

En outre, sur la période, dans la plupart des accidents où un conducteur au moins était alcoolisé, le taux d'alcool relevé était délictuel, c'est-à-dire supérieur à 0,8 g/l de sang.

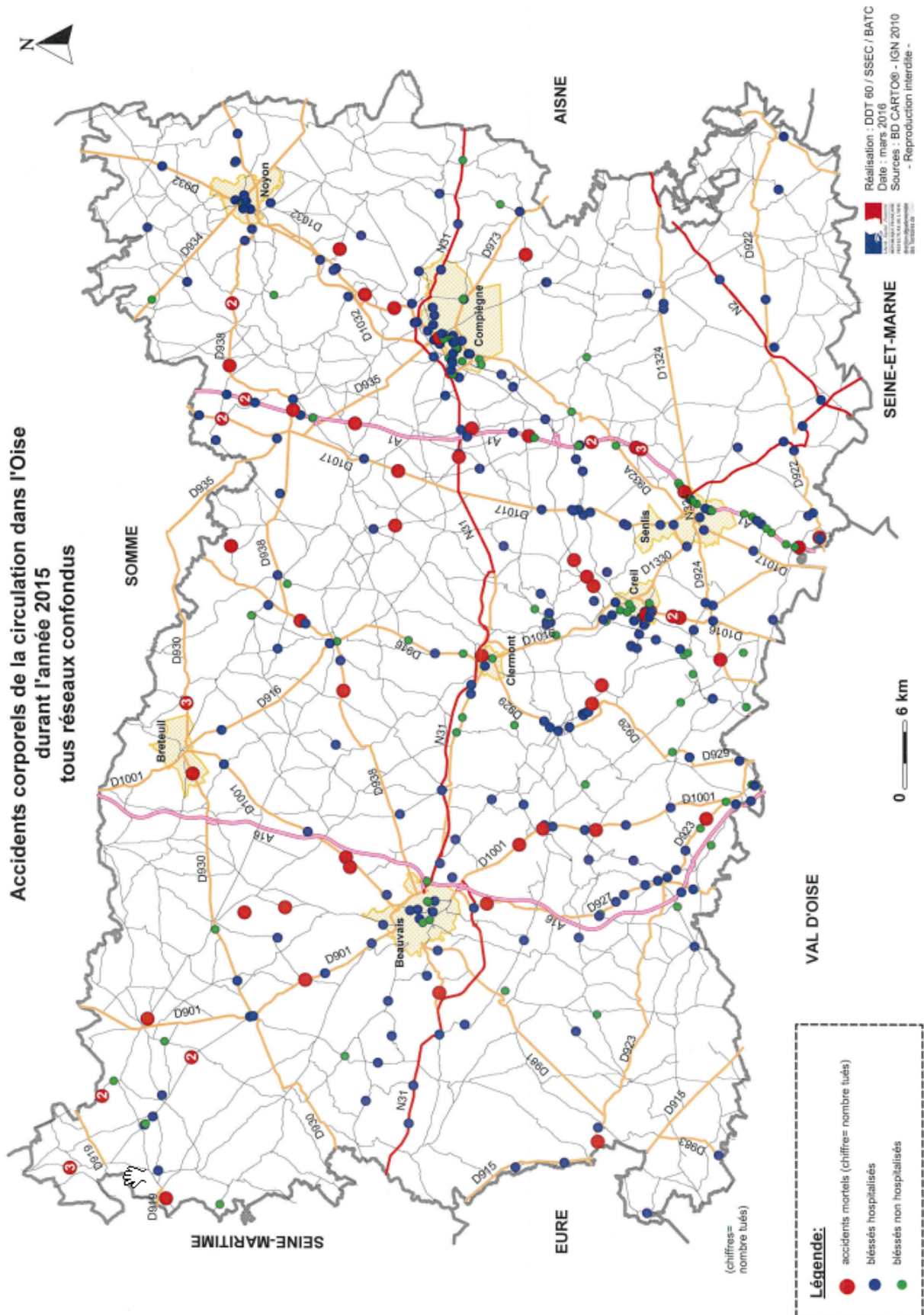
Par ailleurs, le taux d'accidents mortels impliquant un conducteur positif aux stupéfiants était en moyenne de 27 % sur cette période.

### **1.2.10 Accidentalité liée à la vitesse**

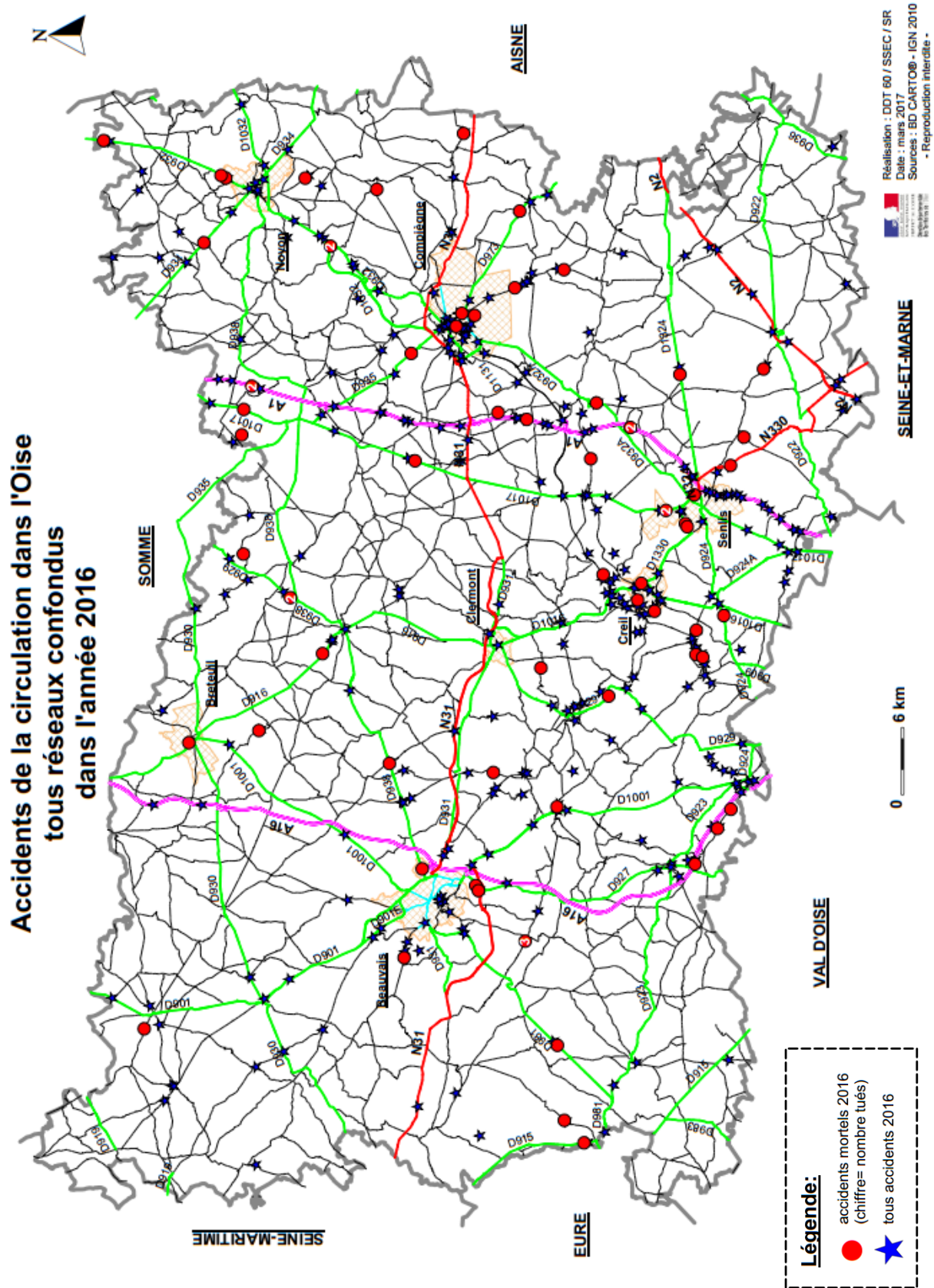
En 2016, une vitesse excessive ou inadaptée a été la cause ou un facteur aggravant dans 27 % de accidents mortels sur les routes de l'Oise (selon les informations relatives aux auteurs présumés d'accidents mortels).

Pour les conducteurs de deux roues motorisées spécifiquement, ce nombre passe à 50 %.

## 1.2.11 Carte des accidents 2015



## 1.2.12 Carte des accidents 2016



## 2 QUELLE SÉCURITÉ POUR LES ANNÉES À VENIR SUR LES ROUTES DE L'OISE ?

### 2.1 Une priorité : promouvoir la sécurité routière auprès du jeune public

Cette promotion auprès du jeune public passera par :

#### → des actions de sensibilisation en milieu scolaire :

*Partenaires : Inspection d'Académie, direction départementale des territoires (DDT), gendarmerie et police nationales, polices municipales, service départemental d'incendie et de secours (SDIS), associations de prévention.*

Investissement sur le long terme, l'éducation à la sécurité routière trouve sa place dans les établissements scolaires et s'inscrit dans les programmes dispensés dans les établissements et dans les projets d'établissement par le biais d'actions partenariales d'initiative locale sur les enjeux de la sécurité routière et des conduites addictives.

Les établissements publics et privés d'enseignement du département ont nommé un référent sécurité routière afin de mieux coordonner les actions de sensibilisation aux enjeux de la sécurité routière et de la lutte contre la drogue et les conduites addictives dans le cadre de la scolarité.

En 2017, 11 000 élèves de collèges, lycées et CFA ont été sensibilisés à la sécurité routière et aux risques de la route par la direction départementale des territoires (DDT), des représentants de la police, de la gendarmerie et du service départemental d'incendie et de secours (SDIS) ainsi que des associations de prévention contre les conduites à risques.

→ Cette action sera poursuivie et renforcée sur la période 2018-2022, et mise en œuvre avec des outils innovants (voir ci-après l'action « communication »).

#### → la mobilisation des intervenants éducatifs :

*Partenaire : Inspection d'Académie.*

→ L'inspection académique mobilisera les comités d'éducation à la santé et la citoyenneté (CESC) pour promouvoir la sécurité routière, à l'instar du CESC commun aux lycées François Truffaut et Les Jacobins qui vont inscrire cette question à l'Ordre du jour. L'inspection académique saisira les CESC sur cette thématique.

→ L'inspection académique mobilisera les conseils de la vie lycéenne (CVL). L'inspection académique saisira par courriel les présidents des CVL pour inciter à mettre à l'ordre du jour des CVL la thématique de sécurité routière, pour une remontée des idées et projets des lycéens.

→ Les fédérations de parents d'élèves seront impliquées. L'inspection académique adressera un courrier aux deux grandes fédérations des parents (FCPE, PEPP) pour les inviter à participer à la grande opération Carton Jaune Piéton (45 actions par année scolaire).

## ➤ *l'innovation avec les étudiants :*

*Partenaire : Inspection d'Académie.*

→ **Les centres de formation technologique du département seront mobilisés.** L'inspection académique fera appel à ces centres (lycées, IUT, UTC...) afin de promouvoir la réflexion et l'émergence d'outils connectés adaptés à la sécurisation des parcours piétons à la fois pour les jeunes et les seniors.

→ **Des collégiens et des lycéens seront mobilisés dans le cadre du parcours citoyen.** Les outils de communication actuels restent relativement traditionnels et touchent peu les jeunes. Une organisation sera trouvée pour mobiliser les différents réseaux sociaux actuels, pour une diffusion la plus efficace possible. Dans le cadre du parcours citoyen, des visuels pourront être l'objet des campagnes nationales et des productions d'élèves au niveau local.

## ➤ *l'organisation d'actions « Carton jaune piétons » :*

L'objectif est d'intervenir en milieu urbain auprès du public scolaire au regard des problématiques de déplacement en ville de la part d'un public jeune d'une part peu habitué à se déplacer en milieu urbain et d'autre part peu conscient des dangers concernant les piétons,

→ **Une journée opération « carton jaune piétons » sera adaptée aux grands centres urbains de l'Oise.** Afin de mobiliser le plus de partenaire possible et les forces de sécurité publiques, ces opérations seront menées en dehors des sessions d'assises. Un temps d'observation et de relevé d'infraction sera suivi d'un temps de réflexion et de formation des partenaires de la sécurité routière, le dernier temps de la journée correspondant aux départs des élèves, avec des stands de prévention tenus par les différents partenaires.

## 2.2 Sensibiliser le grand public

Cette sensibilisation interviendra :

### ➤ *en entreprise*

36 % des accidents ont lieu sur les trajets professionnels (domicile/travail ou au travail). Il est donc essentiel de faire changer le comportement des professionnels sur leur trajet. Pour cela, il faut sensibiliser ces acteurs par le vecteur de l'entreprise ou lors de la formation initiale.

→ **Une charte sécurité avec les centres de formation sera mise en place :** il s'agit d'informer les apprentis lors d'une journée rencontre autour des risques routiers professionnels (dont arrimage des véhicules)

→ **D'autres moyens seront également déployés,** comme la production d'un film mettant en cause des véhicules professionnels, la distribution de flyers aux salariés, l'affichage en entreprise et la mise en place d'un référent sécurité routière. Une aide financière en cas d'achat d'aide à la conduite pourrait être octroyée (boîtier anti-fatigue, distance de sécurité, éthylotest antidémarrage).



## ➔ *sur les stands sécurité routière, à l'occasion des manifestations importantes*

Depuis quelque temps, les villages sécurité routière chronophages n'attirent plus autant de monde qu'auparavant. Il paraît nécessaire de transformer cette action.

→ Pour remplacer ces villages, **un stand de sécurité routière sera présent aux grands événements organisés dans l'Oise**. Ce stand permettra de toucher un public nombreux et diversifié. L'approche sera différente, car il s'agira d'aller à la rencontre du public dans le cadre d'une manifestation importante, et non de faire venir le public sur un événement uniquement orienté sur la sécurité routière.

## ➔ *à l'occasion des actions de formation « Reprise de guidon » pour les véhicules deux-roues motorisés (2RM)*

Les forces de l'ordre mettent régulièrement en œuvre des actions de formation post-permis.

La gendarmerie organise à ce titre deux week-ends d'actions de formation post-permis dans l'année, sous forme d'ateliers portant sur l'appréciation des trajectoires, la maniabilité et le contrôle technique des motos.

La première action est planifiée chaque année au mois de mai à Beauvais et s'intitule « formation pilotage moto ». Organisée en partenariat avec l'entreprise de production de tracteurs AGCO, elle se déroule sur son parking et propose des ateliers théoriques et pratiques pour rappeler les règles essentielles du code de la route, des évaluations mécaniques des motos du public présent, des exercices de maniabilité sur une piste dédiée et une sortie sur route encadrée par des motocyclistes de la gendarmerie.

La deuxième action se situe au mois de septembre sur Moyvillers et s'intitule « Pilotage moto ». Cette journée a pour but la sensibilisation aux risques routiers spécifiques des 2RM et une remise en forme des fondamentaux de la conduite des motocyclettes.

Cette action est aussi montée en partenariat avec les autorités judiciaires en tant qu'alternative aux poursuites.

→ **Ces 2 actions qui donnent toute satisfaction seront reconduites sur la durée du plan.**

Ces actions seront en outre développées.

→ Ainsi, **les « jeunes permis »** (personnes ayant obtenu leur permis depuis moins de 2 ans), dont la liste est connue des services de l'État grâce à l'action des moto-écoles, **seront systématiquement invités à participer à ces actions.**

## ➔ *dans les centres de rééducation*

*Partenaires : Procureurs, DDT*

→ **Un travail sera mené avec les centres de rééducation d'accidentés de la route pour être plus marquant auprès des prévenus qui ont causé ces accidents**, par l'organisation d'actions de sensibilisation dans les centres ou par la participation d'accidentés à des actions de sensibilisation à l'extérieur.

## 2.3 Lutter contre les principales causes de mortalité routière : alcool, drogues, vitesse.

Cette lutte sera aussi bien préventive que répressive, et s'appuiera sur :

### ➤ *Les soirées « Sans accident mortel » (SAM), dans les soirées étudiantes*

*Partenaires : DDT, discothèques, débits de boissons, associations sportives et étudiantes.*

Sur-représentés parmi les victimes (29% des tués dans l'Oise en 2016), les jeunes constituent une cible prioritaire de la prévention.

→ **Les associations étudiantes, les exploitants de discothèques, les exploitants de débits de boissons, permanents ou temporaires et les responsables d'associations sportives seront incités** à proposer à leur clientèle des moyens d'autocontrôle de l'état d'alcoolisation et à afficher, dans leur établissement, le slogan « SAM, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ».

→ **Des contrôles sont organisés pendant les soirées.**

Dans l'Oise, la soirée d'intégration de l'université de technologie de Compiègne (UTC), qui privatise à cette occasion le parc Astérix, fait l'objet d'une attention particulière. Plus de 3 000 jeunes participent chaque année à cette soirée. Généralement, 300 jeunes se portent volontaires pour être « SAM, le capitaine de soirée » et plus de 700 « souffles » (utilisation d'éthylotests) sont enregistrés.

La DDT mène également ce type d'action lors de manifestations sportives comme les Ovalies, organisées par l'Institut Lasalle de Beauvais. Cet événement, lancé il y a une vingtaine d'années, est le plus grand tournoi européen de rugby universitaire à but humanitaire et rassemble chaque année plus de 3500 jeunes. Sur les 3 jours de compétition, ce sont quelque 1500 « souffles » qui sont effectués chaque année.

→ **Ces actions seront poursuivies avec l'objectif de prévoir 6 interventions par an lors des plus grosses concentrations festives de jeunes.** À cette occasion, l'accent sera mis sur le taux légal d'alcoolémie de 0,2 g/l pour les conducteurs novices (mesure 6 du plan national).

### ➤ *La signature de chartes « Label fête »*

Cette charte, signée entre le préfet, le maire de la commune concernée et l'association organisatrice, doit définir des organisations possibles pour la prise en compte de la prévention, avant, pendant et après les événements festifs, d'informer les organisateurs et communes de leurs responsabilités, et de recenser les acteurs de la sécurité routière.

→ **Une circulaire sera adressée aux élus pour leur présenter cette charte.**

### ➤ *Les opérations « carton jaune »*

Organisées dans tout le département, les opérations "carton jaune" visent à faire prendre conscience aux contrevenants au code de la route de la dangerosité de leur comportement. En proposant aux contrevenants pris en flagrant délit d'échapper à la sanction en échange de leur implication immédiate dans un parcours de sensibilisation (films, rencontres avec des associations et des professionnels de la sécurité routière), ces opérations ont pour objectif une prise de conscience immédiate et durable de ce public fragilisé par l'erreur commise.

Cette opportunité n'est proposée que pour les contraventions des 4 premières classes, relevant de la compétence de l'officier du ministère public.

En 2016, trois opérations « carton jaune » ont été organisées. Une spéciale poids-lourds sur l'autoroute A1 et deux sur les communes de Pont-Sainte-Maxence et Chambly.

→ **L'objectif fixé sur la durée du plan est d'augmenter le nombre de ces opérations, avec une obligation de suivre le parcours de sensibilisation sur chaque stand, avec un test final.**

### ➤ *L'intensification des contrôles*

Toute action de prévention doit obligatoirement être associée à des actions de répression. Aussi, il faut mettre en place des contrôles en vue de verbaliser les mauvais comportements des professionnels en ciblant sur les infractions graves et génératrices d'accidents qui peuvent leur être imputé : téléphones, ceintures, alcool, stupéfiants, mais aussi les infractions plus spécifiques : arrimages des véhicules, vétusté des véhicules ...

→ **Afin de lutter efficacement contre les infractions graves et génératrices d'accidents les forces de l'ordre cibleront les contrôles en fonction de l'accidentalité et prévoient des moyens spécifiques pour les infractions les plus graves.**

Les forces de l'ordre pourraient avec l'apport de kits stupéfiants plus conséquents, réaliser lors d'opérations ciblées sur les véhicules professionnels, des dépistages systématiques qui ne peuvent pas se réaliser systématiquement (prix unitaire : 13 € en moyenne).

→ **Une dotation de kits supplémentaires sera recherchée pour les unités de sécurité routière permettant des contrôles plus nombreux et plus systématiques.**

Enfin, la visibilité des opérations de contrôle peut dissuader les mauvais comportements.

→ **Des grandes opérations de contrôle simultanées seront donc organisées par les services de l'État pour marquer les esprits.**

### ➤ *La prescription d'éthylotest anti-démarrage*

L'interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un éthylotest anti-démarrage (EAD) est une sanction qui s'applique aux conducteurs ayant commis :

- un délit de conduite en état alcoolique ;
- un délit de conduite en état d'ivresse manifeste ;
- un délit de fuite après avoir causé un accident ;
- un homicide ou des blessures involontaires en étant dans un état alcoolique.

Il peut s'agir d'une peine complémentaire ou d'une mesure de composition pénale.

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019, la commission médicale, primaire ou d'appel, faisant le constat chez un conducteur d'une situation de mésusage d'alcool ou de troubles de l'usage de l'alcool, pourra donner un avis d'aptitude temporaire à la conduite avec l'obligation d'utilisation d'un véhicule équipé d'un EAD.

Lorsque le préfet de département décidera d'une mesure de restriction d'usage du permis de conduire prévoyant l'obligation de conduire un véhicule équipé d'un tel dispositif, celle-ci s'accompagnera d'une obligation de suivi d'un stage spécifique dans un établissement spécialisé en addictologie.

→ **Les médecins seront informés de cette nouvelle disposition légale qui sera pleinement exploitée.**

## ➤ *Le durcissement du barème des sanctions administratives qui sera plus adapté au contexte local*

Lorsque les forces de l'ordre constatent une infraction qui peut être sanctionnée par une suspension administrative du permis de conduire (conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, refus de se soumettre aux vérifications concernant l'état d'alcoolémie ou l'usage de stupéfiants, excès de vitesse de 40 km/heure ou plus...), elles transmettent une copie du procès-verbal au préfet. Elles peuvent préalablement avoir procédé, ou non, à la rétention du permis.

Le préfet peut alors prendre, à titre provisoire, dans l'attente de la décision judiciaire, un arrêté de suspension du permis de conduire qui ne peut excéder 6 mois ou 1 an pour les cas les plus graves (atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité de la personne susceptible d'entraîner une incapacité totale de travail, délit de fuite...).

Dans les limites précitées, le préfet a toute liberté pour choisir la durée de la suspension applicable, et peut l'adapter aux réalités de l'insécurité routière dans le département.

Dans l'Oise, sur la période 2012-2016, la part des accidents impliquant un conducteur alcoolisé représentait 17 % de la totalité des accidents, en progression de deux points par rapport à la période 2007-2011. Les accidents mortels avec alcoolémie connue représentaient 36 % des accidents mortels, en progression de 19 points.

Sur la même période, le taux d'accidents mortels impliquant un conducteur positif aux stupéfiants était de 27 %, en progression de 6 points par rapport à la période 2007-2011.

Enfin la vitesse reste un délit très courant : 6 211 infractions relevées dans le département en 2016. La vitesse a été la principale cause de 27 % des accidents mortels en 2015-2016.

Force est de constater que les peines encourues restent trop peu dissuasives pour éviter les comportements dangereux liés à l'alcool, la vitesse ou les stupéfiants – parfois cumulés – de conducteurs délibérément irresponsables.

→ **En conséquence, dès 2018, le barème départemental des suspensions administratives de permis de conduire sera revu pour une plus grande fermeté à l'encontre des contrevenants.**

## ➤ *Le déploiement de radars*

Concernant la politique d'implantation des radars, l'effort sera mis sur la modernisation du matériel existant, notamment leur mise en double sens ou en discriminant véhicules légers / poids lourds, ainsi que sur l'équipement de panneaux leurres associés à des radars mobiles sur les itinéraires les plus accidentogènes.

Les 5 premiers itinéraires de contrôle par panneaux leurres (radar itinéraire) ont été mis en place en 2017.

Pour 2018 il est prévu :

- des radars discriminants double face et inter-distance (photo en approche et éloignement pour les poids lourds mais aussi les motos) ;
- une nouvelle génération de radars déplaçables (avec plus de fonctions) ;
- des radars tourelles (en remplacement des radars feux tricolores) qui pourront sanctionner les excès de vitesse en et hors agglomération, et également l'usage du portable au volant et le non port de la ceinture ;
- des radars urbains sur un mat ou sur du mobilier urbain et facilement déplaçables (« boîtes vides ou pleines »).

→ **L'objectif est de ne pas augmenter le parc des radars mais de rationaliser ce parc, en le faisant tourner et changer de lieu suivant un programme de rotation.**

## 2.4 Renforcer le travail avec les élus

Ce renforcement passera par :

### ➤ *Un partenariat avec les collectivités*

*Partenaires : Union des Maires de l'Oise, Prévention Routière, MACIF, Procureurs*

La sécurité routière doit être l'objectif de tous. Pour cela il ne faut négliger aucun acteur lié à la vie locale ou impliqué dans le suivi des accidentés de la route.

→ **Une Charte entre Monsieur le Préfet et le Président de l'UMO sera signée**, qui aura pour objectif d'informer et de sensibiliser les maires et présidents d'intercommunalité sur les plans d'actions de sécurité routière dans les champs de compétences communales ou intercommunales.

Cette Charte sera le lien entre l'État et les élus : par une rédaction et la diffusion de plaquettes d'informations, par la promotion d'une charte « label fête » et par l'engagement de réunions des maires afin de les informer des plans d'actions.

En particulier, cette charte abordera les leviers essentiels sur lesquels les élus peuvent agir pour mettre en œuvre des actions de sécurité routière locales, à la fois concrètes et efficaces :

- piloter la sécurité routière au sein de sa commune, en nommant un référent sécurité routière ;
- intégrer la sécurité routière dans le développement et l'aménagement du territoire, en tenant compte de cette problématique dans les documents d'urbanisme (PLU, PLUi...) ou dans des documents spécifiques (plan de modération des vitesses, plan des mobilités...) ;
- s'appuyer sur sa connaissance du territoire pour agir sur la sécurité routière en tenant compte de l'ensemble des déplacements dus aux pratiques quotidiennes des habitants ;
- élargir le champ d'action « sécurité routière » au-delà des limites communales en créant un réseau d'élus et en réalisant des actions intercommunales ;
- établir un protocole « sécurité routière » au sein de l'administration locale pour y faire émerger une culture « sécurité routière » et la valoriser ;
- mobiliser les citoyens sur la sécurité routière en organisant ou soutenant des actions pédagogiques, en impliquant la population... ;
- intégrer la sécurité routière dans les événements festifs et les lieux de loisirs (charte « label fête » évoquée précédemment) ;
- et se coordonner avec les forces de police ou de gendarmerie par convention pour développer conjointement une stratégie locale de prévention et de contrôle routier ; élargir le champ d'action avec la vidéoverbalisation.

→ **En outre, il sera proposé aux élus une mutualisation de formation**, proposée par la Prévention Routière, pour les agents communaux ou intercommunaux volontaires qui procéderaient à des campagnes de sécurité routière ou tout simplement expliqueraient lors d'incivilités routières ou petites infractions (se garer sur un trottoir, traverser hors des passages protégés, etc.) les conséquences qui pourraient en découler.

## 2.5 Communiquer et informer sur les autres comportements à risque

Ces actions passeront par :

### ➔ *Une amélioration de la communication existante*

Les campagnes de communication constituent une des actions majeures de la Sécurité Routière, pour faciliter l'acceptation sociale et le respect des mesures, parfois impopulaires, prises dans le cadre de cette politique publique.

→ **Les actions mises en œuvre en application du DGO - prévention comme contrôles - donneront lieu à une communication territoriale via des supports diversifiés.**

La presse traditionnelle sera un relai naturel de ces actions.

Ce canal conventionnel sera alimenté par des communiqués de presse à chaque bilan de l'accidentalité, en vue d'une reprise médiatique permettant gratuitement d'alerter le public sur l'insécurité routière.

Par ailleurs, des points presse sécurité routière seront régulièrement organisés sous la présidence du préfet de l'Oise et des procureurs de la République, et les journalistes seront régulièrement invités à couvrir les grandes opérations: les contrôles routiers estivaux renforcés auxquels les sous-préfets participent ; les opérations menées dans le cadre des rencontres de la sécurité au mois d'octobre en présence du préfet, etc.

L'affichage publicitaire participera également à cette stratégie de communication diversifiée.

À titre d'illustration jusqu'à présent, un emplacement est loué à l'année au complexe karting-bowling Speed-Park de Compiègne. Il reprend le message de prévention « Sécurité routière, tous responsables ».

→ **En complément aux actions déjà conduites, la communication via les réseaux sociaux constituera un axe central de cette stratégie, pour atteindre spécialement un public jeune.**

En complément des réseaux historiques (Twitter @prefet60 et Facebook page « préfet de l'Oise »), nous communiquerons dès 2018 sur un nouveau support, qui a vocation à toucher un plus large public : la chaîne Youtube du préfet de l'Oise. Cette chaîne comportera une catégorie de vidéos spécialement dédiées à la sécurité routière.

Sur ces réseaux, la communication interministérielle nationale sera déclinée dans le département.

→ **La préfecture sera productrice de contenus pour proposer des messages directement utiles, centrés sur les bassins de vie des gens et les touchant concrètement.**

Pour ces contenus originaux, nous viserons une communication encourageante qui aura pour objectif de valoriser les bons comportements. Nous travaillerons en lien avec différents partenaires, notamment l'éducation nationale, via des concours qui seront médiatisés.

### ➔ *Une information des aidants sur les risques sécurité routière*

*Partenaires : DDT 60, CD 60, BPDJ, ARS, SMTCO*

Pour les seniors plusieurs risques existent concernant la conduite : il peut s'agir de la diminution des facultés physiques ou de la prise de médicaments avec des effets sur l'aptitude à la conduite.

→ **Afin d'aider les aidants à accompagner ces seniors, des réunions d'informations dans les centres médicaux sociaux du conseil départemental seront organisées.**

Ces réunions prendront en compte les risques mais seront également co-construites avec les acteurs qui proposent des solutions alternatives (aides à domicile, transports alternatifs avec le SMTCO, ...)

### ➤ *Une communication autour des risques de la prise de médicaments pour la conduite*

*Partenaires : ARS, DDT, ordres des médecins et pharmaciens, URPS médecine, pharmacie*

Depuis 2005, des pictogrammes spécifiques à la conduire sont apposés sur les médicaments.

→ **Une campagne de communication sera menée à ce sujet afin de toucher le maximum de public.**

Le premier vecteur sera les pharmacies qui distribuent les médicaments et sont au plus près des personnes qui prennent ses médicaments. En relation avec l'ordre des pharmaciens et URPS pharmaciens des affiches et 4 pages pourraient être créées et distribuées.

→ **Ensuite, différents publics seront approchés par divers canaux :**

- les médecins, la médecine du travail ;
- les futurs professionnels de la médecine. Une réflexion sera à avoir avec les universités (IFSI, faculté de pharmacie et faculté de médecine et donc avec les autres départements de la région ;
- les auto-écoles pour celles qui font des cours de code (obligatoire pour celles qui sont conventionnées « permis à 1 euro ») ;
- Pass'permis : faire un module sécurité routière dans les 70 heures de TIG ;
- Intégrer la problématique dans les actions en entreprises.

### ➤ *Une formation des intervenants à la problématique des médicaments*

*Partenaires : ARS, ANPA, experts nationaux ?, BPDJ*

Les intervenants locaux ont des connaissances partielles sur le sujet.

→ **L'objectif est de créer un module de formation qui permettra à tous les intervenants qui le souhaitent de pouvoir appréhender l'ensemble du sujet et ainsi être à même de répondre aux questions lors des actions.**

Ce module devra comporter des supports de présentations qu'il sera possible d'utiliser lors des interventions ultérieures.

### ➤ *Une sensibilisation des contrevenants dans les TGI*

Il existe une action primo délinquants adultes au TGI de Beauvais (intervention d'environ 1h30 pour une quinzaine de personnes).

Cette action demandée par le Tribunal à destination des primo délinquants routiers consiste en une présentation d'une vidéo (sur la route de Fanny) qui permet un partage entre les personnes convoquées et les services d'État (bureau sécurité routière / brigade de prévention de la délinquance juvénile de la gendarmerie).

Dans un deuxième temps, les services d'État évoquent les chiffres de l'accidentologie locale ainsi qu'un panel de délits habituellement constatés, leurs conséquences et les sanctions prévues par la loi, toujours sous forme de partage.

Cette action se termine par un tour de table, puis les personnes convoquées sont conduites auprès des greffières qui leur notifient leurs peines.

→ **Cette action sera maintenue au TGI de Beauvais et proposée aux autres TGI.**

## **2.6 Agir pour des infrastructures plus sûres**

Pour améliorer la sûreté des infrastructures, les actions suivantes seront mises en œuvre :

### **➤ Diffuser les bonnes pratiques pour les aménagements routiers**

Concernant les aménageurs des infrastructures routières en agglomération, le devoir de respecter l'état de l'art s'impose à toute personne réputée compétente professionnellement. Pour l'aménagement des traverses d'agglomération, les maires font appel à des maîtres d'œuvre ou des assistants à maîtrise d'ouvrage.

→ **Afin de les soutenir dans leurs réflexions, il sera mis en place une information et mis à disposition de l'ensemble des guides du domaine via l'UMO.**

### **➤ Améliorer le suivi de l'état des infrastructures**

→ **Pour ce faire, seront organisées des rencontres** entre les associations intéressées ou concernées par le suivi de l'état des infrastructures et les gestionnaires de réseau. La FFMC a initié cette démarche sur son site internet qui demande à être élargie à l'ensemble des partenaires.

### **➤ Harmoniser les limitations de vitesse**

→ **Des groupes de réflexions seront constitués pour :**

- harmoniser les limitations de vitesse sur les routes du département ;
- mettre en cohérence la signalisation à partir des situations concrètes ;
- analyser les portions des routes à deux fois deux voies où la signalisation autorise la présence de véhicules lents (voitures sans permis, scooter, ...) en cherchant à identifier les itinéraires de substitution.

Le but de ces groupes de travail sera de proposer des mesures correctives le cas échéant.



## **3 LE DISPOSITIF DE SUIVI**

Le plan départemental d'actions pour la sécurité routière (PDASR), qui est élaboré chaque année, sera la déclinaison du DGO.

### **3.1 Un suivi régulier**

Un comité de pilotage restreint se réunira chaque trimestre autour de la directrice de cabinet, chef de projet sécurité routière. Ce comité sera composé de la DDT, des forces de l'ordre, des pompiers, de l'éducation nationale, de l'UMO et du conseil départemental.

Ce comité sera ouvert afin d'y associer, sur des actions précises, toute autre personne compétente.

### **3.2 Un bilan annuel de la sécurité routière**

Chaque année, vers la fin du premier semestre, une commission départementale de la sécurité routière sera réunie pour établir le bilan de la sécurité routière dans le département pour l'année précédente. Cette commission permettra notamment :

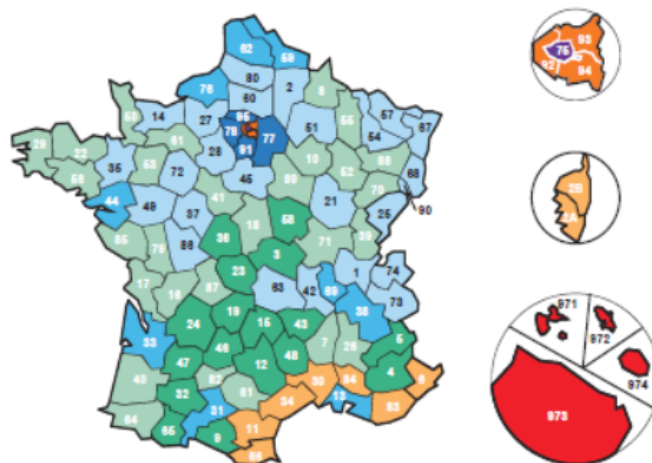
- d'établir un bilan de l'accidentologie de l'année précédente ;
- d'établir le bilan du PDASR de l'année précédente et les perspectives pour l'année en cours ;
- de présenter le travail effectué par les groupes de travail ;
- de suivre les indicateurs du DGO.

# 4 ANNEXES

## 4.1 La classification du département de l'Oise :

Les comparaisons des données accidents de l'Oise se font par rapport aux indicateurs nationaux ainsi qu'aux indicateurs locaux représentant la même famille. **L'Oise est classé comme un département multipolaire**, c'est-à-dire qu'il est composé d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupé de zones à dominante rurale. Porté par une population démographiquement assez équilibrée, son dynamisme économique et ses universités, il bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes en accueillant quelques-uns des grands axes routiers. La classe « famille multipolaire » compte 25 départements tels que le Calvados (14), la Loire (42), le Bas-Rhin (67) et le Haut-Rhin (68), la Haute Savoie (74)...

N°	Famille	Effectif	Classe ACP/CAH	Couleur
F1	Paris	1	Hors analyse	Violet
F2	Petite couronne	3	5	Orange
F3	Grande couronne	4	6	Bleu marine
F4	Outre-mer	4	Hors analyse	Rouge
F5	Métropoles	9	7	Cyan
F6	Méditerranéens	9	3	Orange clair
F7	Ruraux peu denses	17	4	Vert foncé
F8	Multipolaires	25	1	Bleu ciel
F9	De transition	28	2	Vert clair



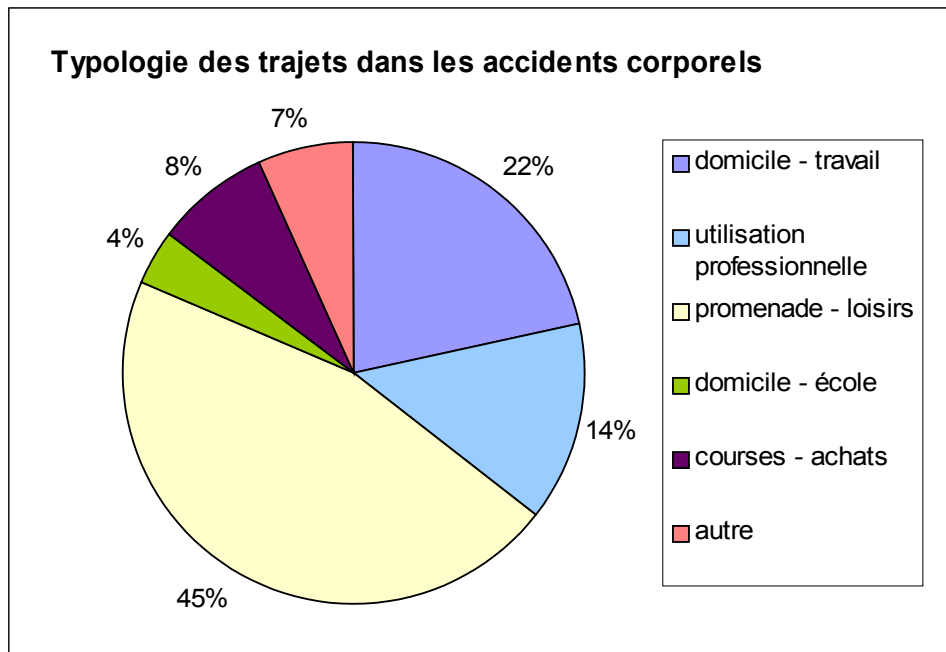
## 4.2 Enjeu « le risque professionnel »

Cette analyse porte sur les accidents de trajets professionnels : les accidents domicile-travail et les accidents de missions professionnelles sur la période 2012-2016. On étudie donc l'ensemble des accidents impliquant au moins un conducteur en déplacement professionnel. Les victimes de l'accident n'étant pas toujours cet usager particulier.

### Les trajets professionnels dans l'Oise

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

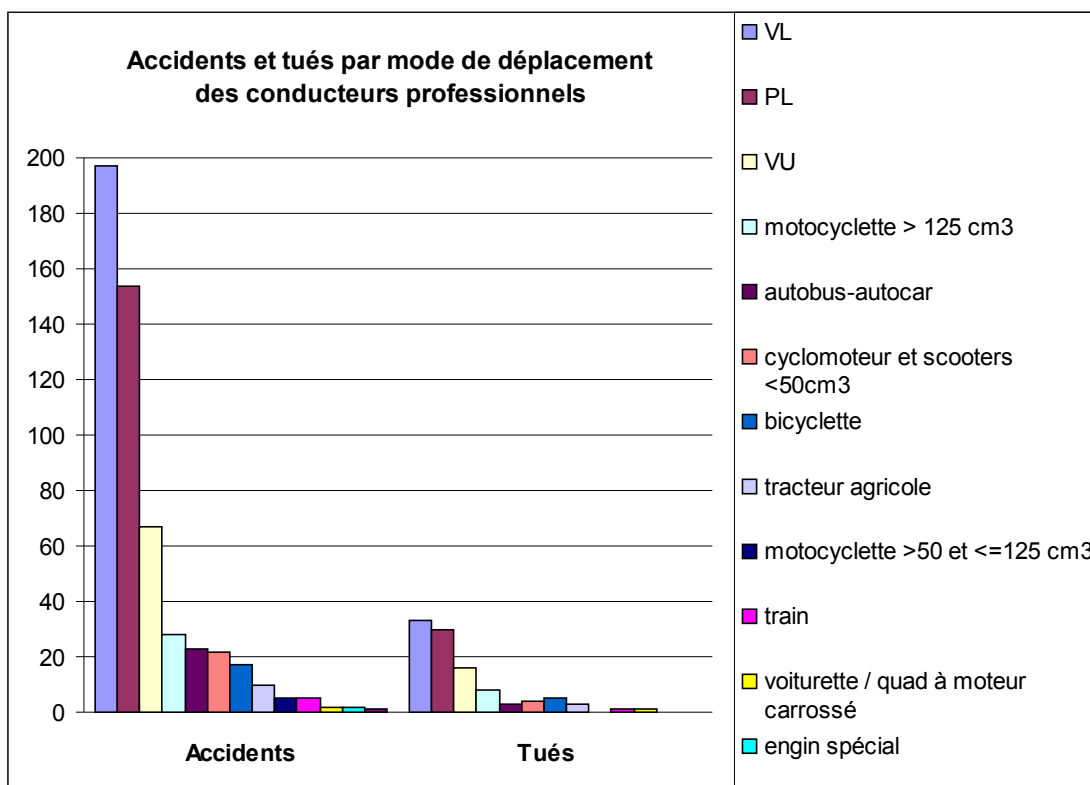
En revanche, le réseau routier du département est bien en deçà des besoins liés à ce trafic poids lourds important, auquel il faut ajouter l'intensité des déplacements quotidiens domicile-travail qui représentent le double de la moyenne nationale selon l'INSEE. Cela se justifie par un habitat très dispersé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



La représentation précédente montre la répartition par trajet des usagers impliqués dans un accident. On retrouve, quand la donnée est renseignée, **un usager en trajet professionnel dans 36 % des accidents**. Ce type de trajet est donc fortement représenté, en 2ème position après le trajet promenade-loisirs.

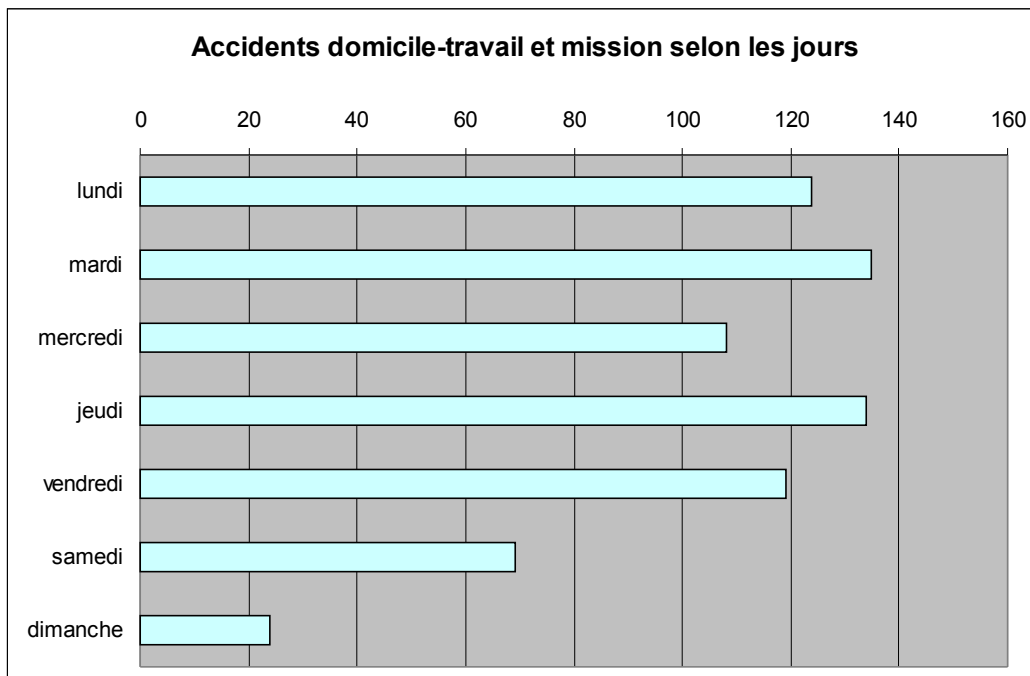
Entre 2012 et 2016, **la part des tués dans un trajet professionnel** (mission et trajet domicile-travail) est de 48 % alors que la moyenne nationale est de 40 % et la moyenne de la famille de référence est de 42 %.

L'accident de trajet demeurait en 2014 le premier risque mortel des accidents du travail selon la Caisse Nationale d'Assurance Maladie.

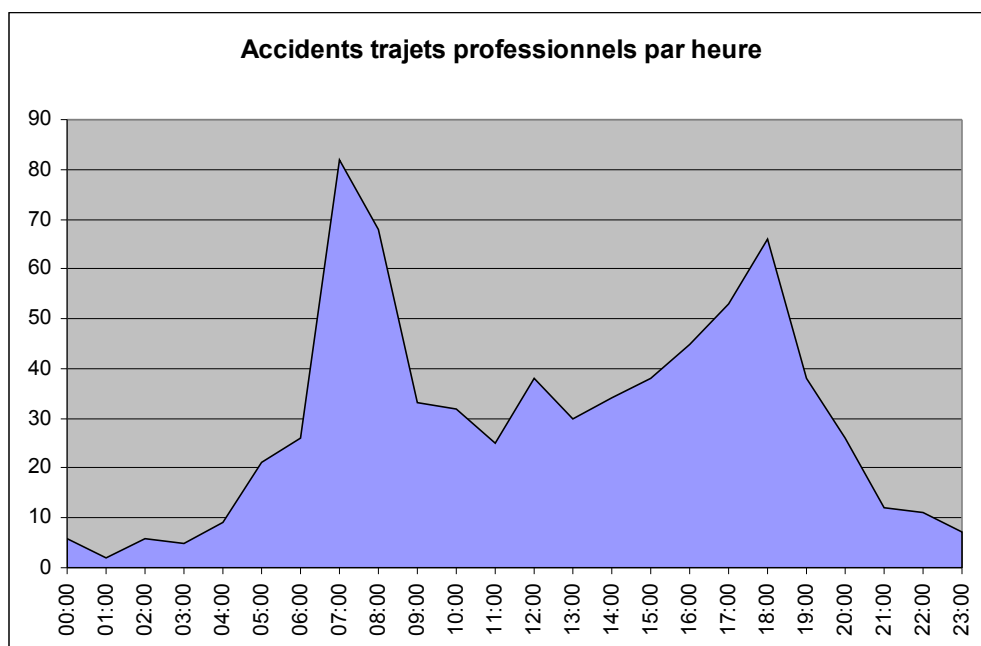


Les accidents sur un trajet « utilisation professionnelle » concernent en 1<sup>er</sup> lieu les VL et dans un 2<sup>nd</sup> temps les PL.

Lors de trajets professionnels, la part des usagers tués en poids-lourds est importante et est à mettre en regard de l'utilisation fréquente de ces véhicules pour ce type de trajet.



La part des accidents se produisant en semaine est naturellement plus importante parmi les accidents liés au travail. Les accidents ont lieu en majorité les **mardi** et **jeudi**. A noter que les élèves sont majoritairement scolarisés les mardi et jeudi ce qui implique plus de trafic ces jours là.



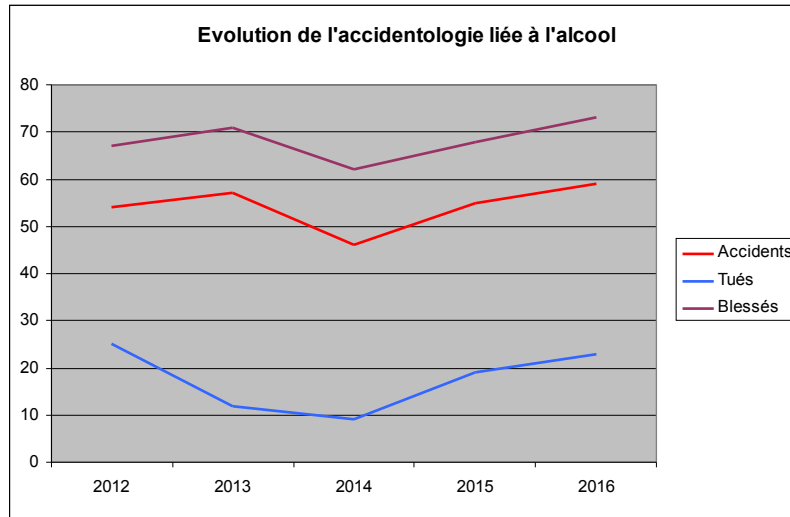
Les accidents se concentrent sur les moments privilégiés des déplacements pour ce motif : le matin entre 7h et 8h, à la pause méridienne et le soir vers 18h. Ce qui correspond aux principaux trajets domicile-travail.

L'enjeu « risque professionnel » est donc bien présent au niveau du département de l'Oise et doit donc être traité comme un enjeu prioritaire.

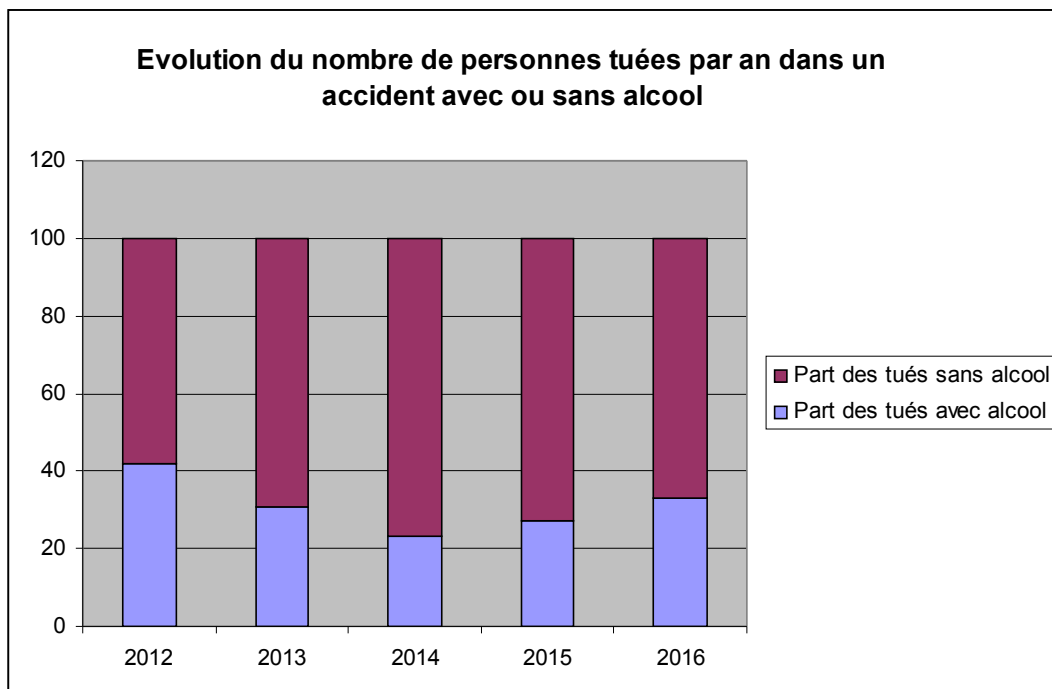
## 4.3 Enjeu « la conduite après usage de substances psychoactives »

### 4.3.1 L'alcool

Un conducteur est dit « alcoolisé » s'il a une alcoolémie illégale, c'est à dire un taux supérieur ou égal à 0,5g/l de sang.



On observe ici les accidents où au moins un conducteur était sous l'empire d'un état alcoolique (infractions et délits confondus) dans les accidents dont le facteur alcool est connu.

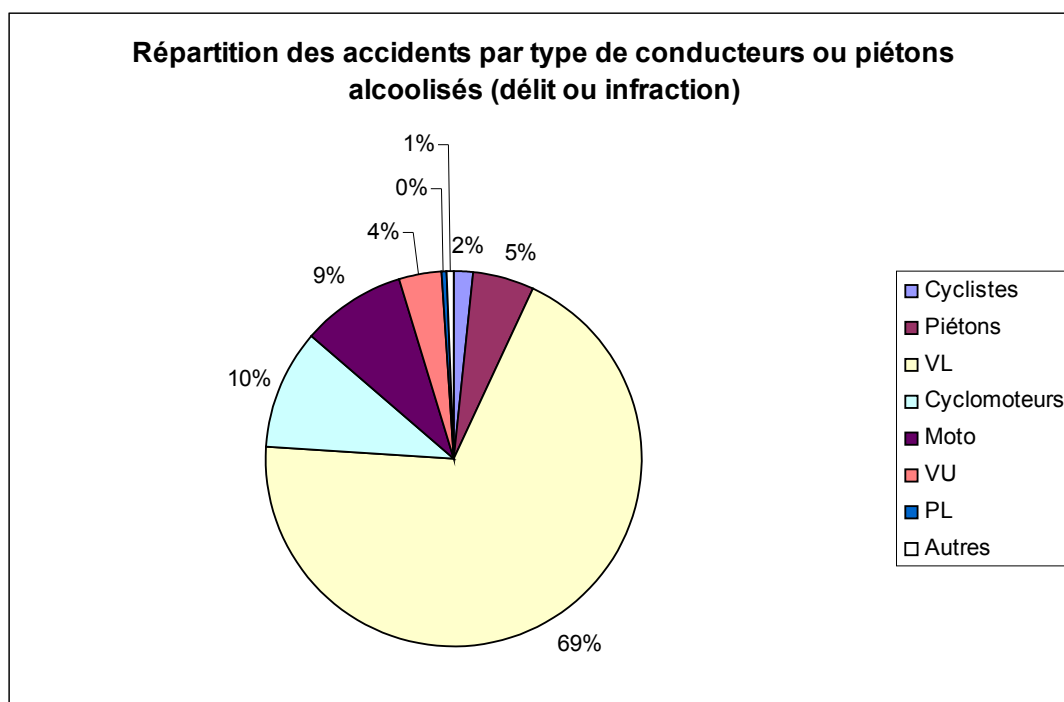


Zone d'étude (2012-2016)		Nombre de pers. tuées dans acc. avec conducteur alcoolisé	Nombre de pers. tuées dans acc. tous conducteurs au taux connu	% alcool/taux connu
Personnées tuées	Département 60	87	241	36%
	Famille Multipolaire	1177	3826	31%
	France entière	4151	14017	30%

Zone d'étude (2012-2016)		Nombre d'acc. avec conducteur alcoolisé	Nombre d'acc. tous conducteurs au taux connu	% alcool/taux connu
Accidents corporels	Département 60	267	1575	17%
	Famille Multipolaire	6046	45266	13%
	France entière	24499	228461	11%

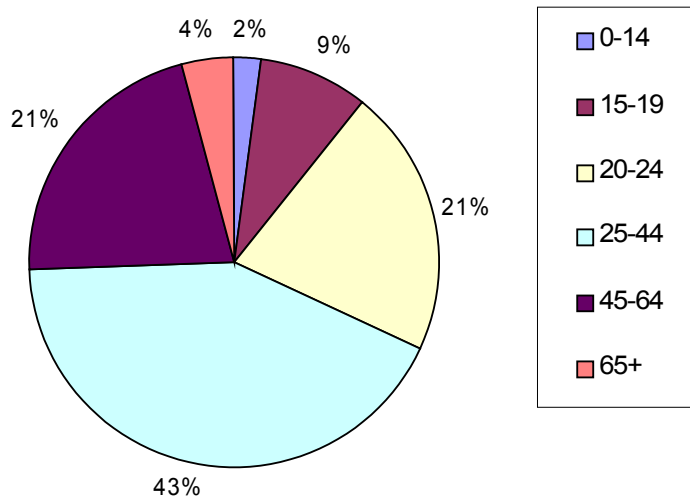
La part des accidents impliquant un conducteur alcoolisé représente 17 % de la totalité des accidents (dont le facteur alcool est connu) contre 15 % entre 2007 et 2011.

En revanche, les accidents mortels avec alcoolémie représentent près de 29 % de la totalité des accidents mortels et même 36 % lorsque le facteur alcool est connu.



Les accidents impliquant un conducteur alcoolisé concernent essentiellement les VL et en 2ème place les cyclomoteurs. Ces conducteurs de cyclomoteurs alcoolisés ont une moyenne d'âge de 45 ans.

### Classe d'âge des conducteurs alcoolisés dans les accidents corporels

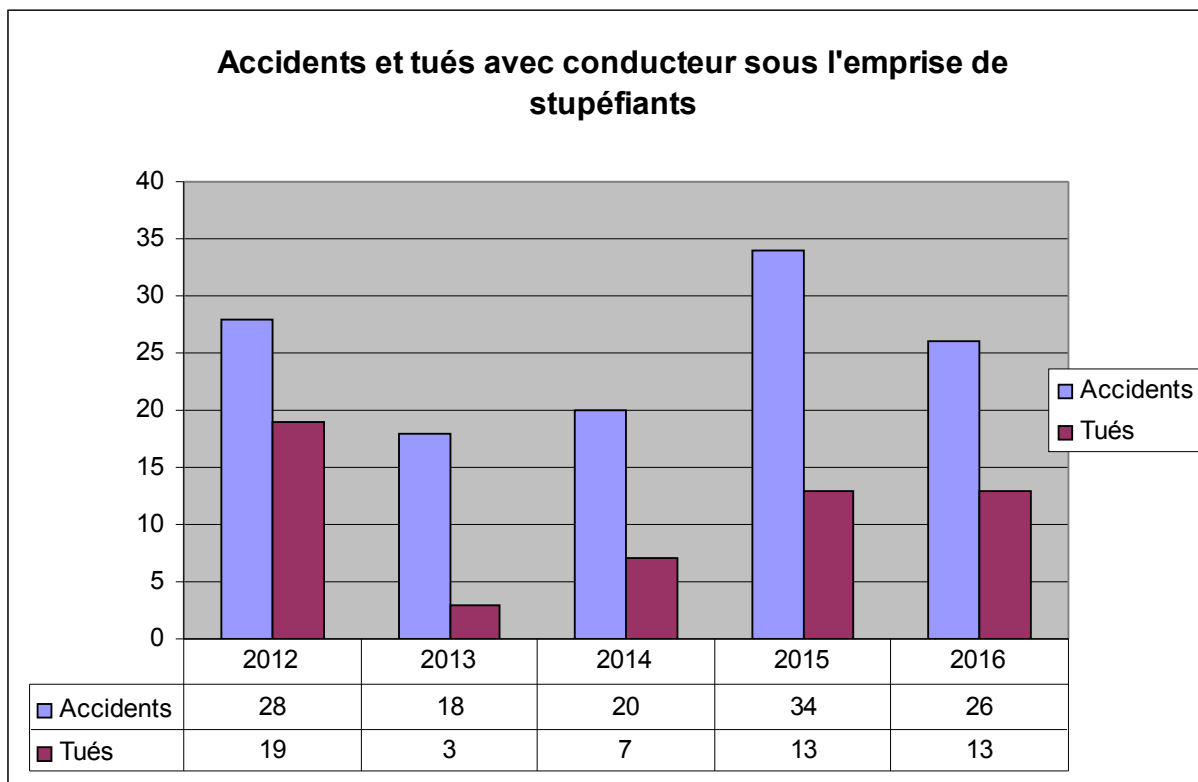


L'alcool au volant touche en majorité les 25-44 ans ainsi que les jeunes entre 15 et 24 ans.

15 % des conducteurs alcoolisés ne portaient pas leur ceinture de sécurité (contre 13 % entre 2007 et 2011), 12 % au niveau de la famille du département et 11 % au niveau national.

### 4.3.2 Les stupéfiants

#### Accidents et tués avec conducteur sous l'emprise de stupéfiants





Le nombre d'accidents corporels impliquant un conducteur positif aux stupéfiants évolue que ce soit à la hausse ou à la baisse. La moyenne sur les 5 ans est de 19 %. Elle était de 27 % entre 2007 et 2011. Il y a donc moins d'accidents corporels impliquant un conducteur drogué.

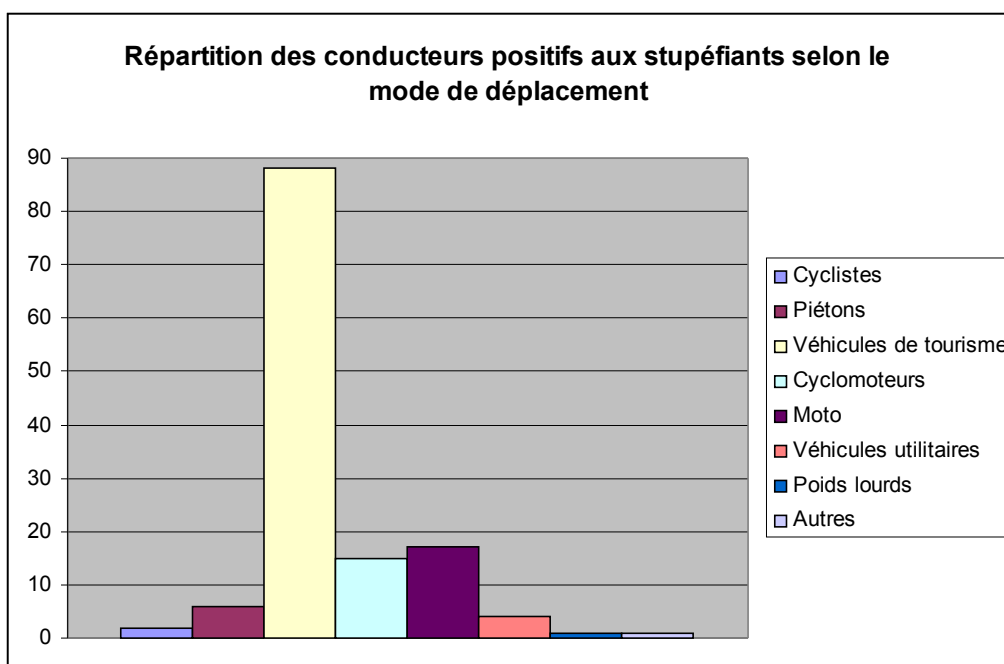
En revanche, les accidents impliquant un conducteur positif aux stupéfiants sont plus graves et plus souvent mortels.

Entre 2007 et 2011, le **taux d'accidents mortels impliquant un conducteur positif aux stupéfiants** (sur la totalité des accidents dont le facteur drogue est connu) était de 21 %. Entre 2012 et 2016, ce taux est passé à **27 %**.

Zone d'étude (2012-2016)		Nombre de pers. tuées dans acc. avec conducteur sous emprise stup.	Nombre de pers. tuées dans acc. tous conducteurs avec facteur stup. connu	% alcool/taux connu
Personnées tuées	Département 60	87	241	<b>36%</b>
	Famille Multipolaire	1177	3826	31%
	France entière	4151	14017	30%

Zone d'étude (2012-2016)		Nombre d'acc. avec conducteur sous emprise stup.	Nombre d'acc. tous conducteurs avec facteur stup. connu	% alcool/taux connu
Accidents corporels	Département 60	267	1575	<b>17%</b>
	Famille Multipolaire	6046	45266	13%
	France entière	24499	228461	11%

Par rapport aux indicateurs locaux, le département dépasse les moyennes nationales et l'enjeu des substances psychoactives doit donc être traité comme un enjeu prioritaire.

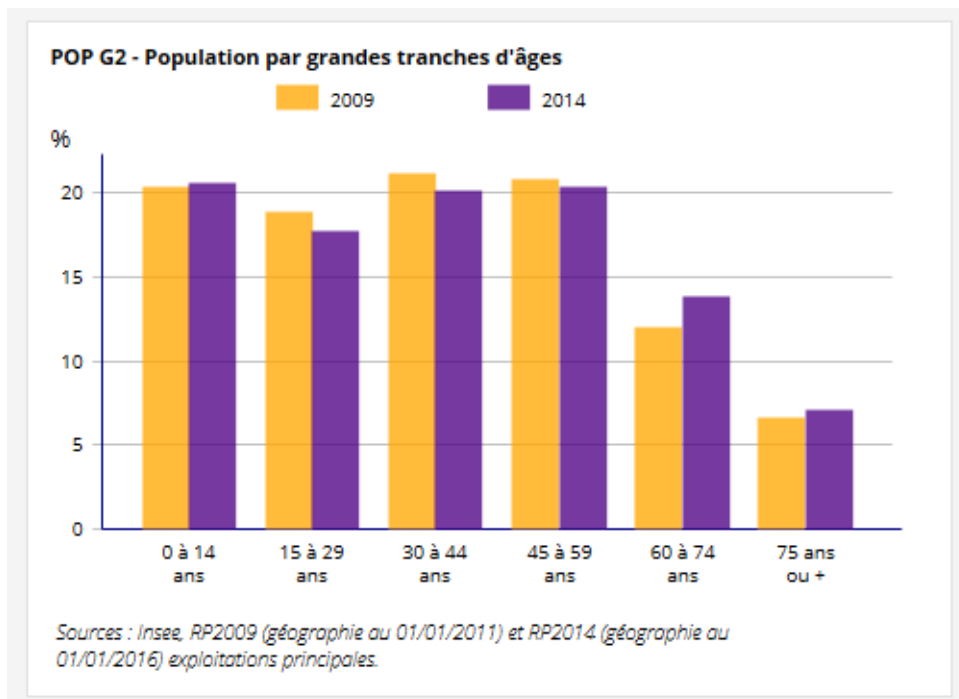


La présence de drogue dans les accidents concerne le plus souvent les conducteurs de VL ainsi que les deux-roues (moto et cyclo).

## 4.4 Enjeu « les jeunes »

L'étude portera successivement sur 3 classes d'âge : les adolescents âgés de 14 à 17 ans, les jeunes âgés de 18 à 24 ans et enfin les jeunes âgés de 25 à 29 ans.

Représentation graphique de la population de l'Oise :



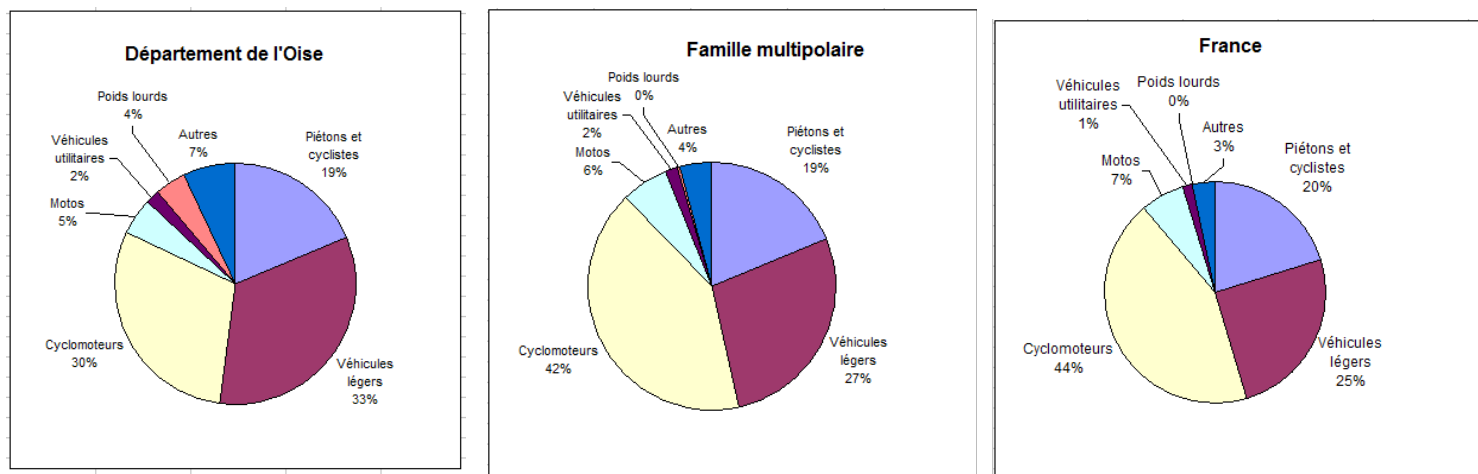
	2009	2014
0 à 14 ans	20,4	20,6
15 à 29 ans	18,9	17,8
30 à 44 ans	21,2	20,2
45 à 59 ans	20,8	20,4
60 à 74 ans	12,0	13,9
75 ans ou +	6,6	7,1

Tableau représentant les accidents et tués par tranches d'âge par rapport à la totalité des tués entre 2012 et 2016 :

	14-17 ans	18-24 ans	25-29 ans
<b>Nombre d'accidents</b>	193	659	437
<b>Part des acc. / totalité des accidents</b>	10%	35%	23%
<b>Indicateurs</b>			
<b>Famille Multipolaire</b>	11%	34%	21%
<b>France</b>	9%	32%	22%
<b>Nombre de tués</b>	5	54	35
<b>Part des tués par classes d'âges/totalité des tués</b>	2%	19%	12%
<b>Indicateurs</b>			
<b>Famille Multipolaire</b>	4%	20%	10%
<b>Indicateurs France</b>	4%	18%	10%

L'Oise se situe donc dans la moyenne de son département de référence et dans la moyenne nationale même si les chiffres sont légèrement plus élevés.

#### 4.4.1 Répartition des accidents impliquant un 14-17 ans selon le mode de déplacement :



Les adolescents 14-17 ans sont donc majoritairement touchés lors de leurs déplacements dans un véhicule léger (en tant que passager) ou en cyclomoteurs bien souvent comme conducteurs de l'engin. Néanmoins, la moyenne départementale des accidents corporels en cyclomoteurs est bien en deçà de celle de la famille multipolaire ou encore de la France.

Les garçons de 14 à 17 ans représentent 22 % des impliqués lors d'un déplacement à pied ou en vélo alors que les filles représentent 12 %.

#### 4.4.2 Répartition des accidents impliquant un 18-24 ans :

En France entre 2012 et 2016, les jeunes de 18 à 24 ans représentent 32 % des usagers présents dans des accidents corporels alors que le taux pour le département de l'Oise est de 35 %.

Ils représentent 19 % des tués.

Les hommes de 18 à 24 ans représentent 70 % des impliqués dans un accident corporel lors d'un déplacement autre qu'à pied ou en vélo. Les femmes ne sont impliquées que dans 24 % des cas.

#### 4.4.3 Répartition des accidents impliquant un 25-29 ans :

Les jeunes adultes de 25 à 29 ans représentent 23 % des usagers présents dans un accident corporel et 12 % des tués. Ces moyennes sont globalement les mêmes pour la famille multipolaire et en France.

Les hommes de 25 à 29 ans représentent 70 % des impliqués dans un accident corporel lors d'un déplacement autre qu'à pied ou en vélo. Les femmes ne sont impliquées que dans 25 % des cas.

Les jeunes représentent donc un enjeu majeur pour le département.

## 4.5 Enjeu « les seniors »

La France connaît un vieillissement de la population qui devrait se poursuivre : selon l'INSEE, en 2050, un habitant sur trois aura plus de 60 ans contre un sur cinq en 2015. Il est vraisemblable que les seniors soient de plus en plus mobiles. Ainsi, l'enjeu que représentent les seniors en terme de sécurité routière, déjà important pour le département de l'Oise, devrait encore croître dans les années à venir.

L'étude sur les seniors portera sur **2 classes d'âge** : les seniors âgés de **65 à 74 ans** et ceux de **75 ans et plus**.

### Part des tués seniors sur la totalité des tués de l'Oise entre 2012 et 2016 :

	Oise	Famille Multipolaire	France
Tués 65-74 ans	5%	8%	8%
Tués 75 ans et +	6%	13%	14%
<b>Total tués seniors</b>	<b>11%</b>	<b>21%</b>	<b>22%</b>
Acc. avec un 65-74 ans	10%	11%	10%
Acc. avec un 75 ans et +	8%	10%	9%
<b>Total acc. seniors impliqués</b>	<b>18%</b>	<b>21%</b>	<b>19%</b>

Alors que les seniors représentent 16 % de la population de l'Oise, ils représentent 11 % des tués entre 2012 et 2016. Entre 2007 et 2011, ils représentaient 13 % des tués.

Au niveau national, la part des tués représentent 22 % et au niveau de la famille du département 21 %.

La mortalité des seniors est donc un enjeu relatif pour le département de l'Oise.

79 % des seniors tués sont des hommes.

55 % des seniors tués ont plus de 75 ans.

45 % sont présumés responsables de l'accident mortel qu'ils ont engendré (les 2 principales causes sont le refus de priorité (40%) et l'inattention ou la faute de comportement (40 %)). Concernant les accidents impliquant un senior, le département est légèrement en dessous de la moyenne nationale.

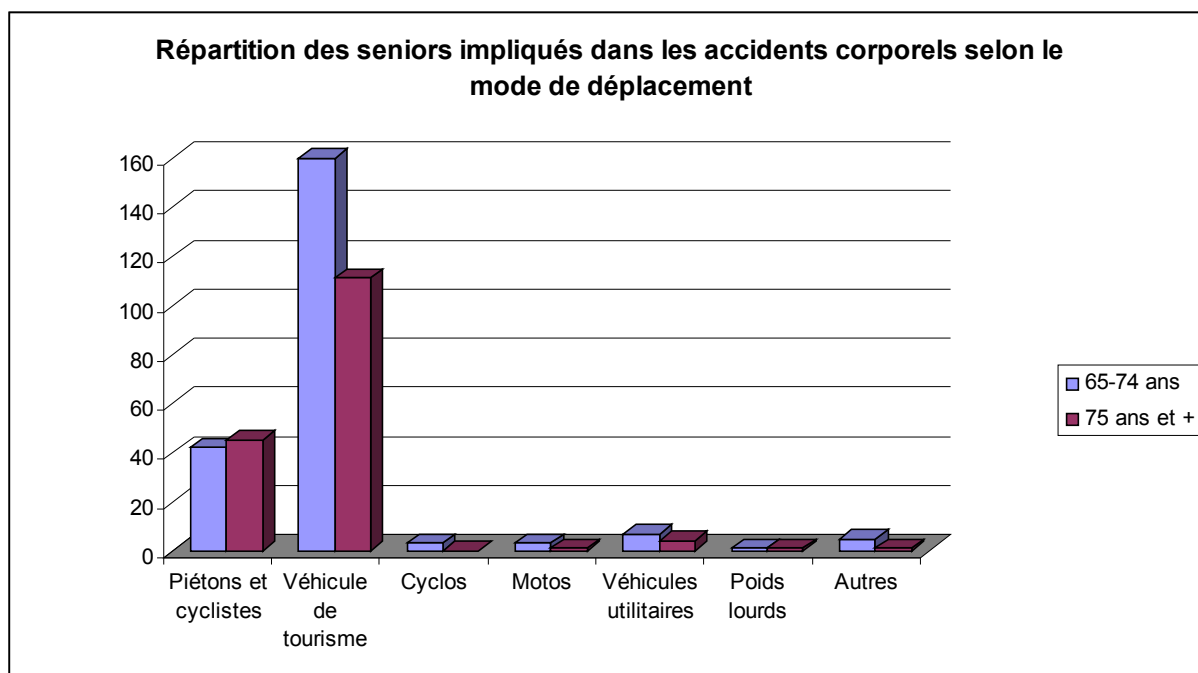
### Tableau des accidents impliquant un senior selon le mode de déplacement :

	Piétons et cyclistes	Véhicule de tourisme	Cyclos	Motos	Véhicules utilitaires	Poids lourds	Autres
<b>65-74 ans</b>							
Oise	42	160	3	3	7	1	5
Famille Multipolaire	1390	4666	70	136	264	44	143
France	7367	22777	322	1173	1182	200	664
<b>75 ans et +</b>							
Oise	45	111	0	1	4	1	1
Famille Multipolaire	1930	4134	26	31	134	16	87
France	9617	18342	157	226	570	59	440
<b>Total Seniors Oise</b>	<b>23%</b>	<b>71%</b>	<b>1%</b>	<b>1%</b>	<b>3%</b>	<b>0%</b>	<b>1%</b>
Total Seniors							
Famille Multipolaire	25%	67%	1%	1%	3%	0%	3%
Total Seniors France	27%	65%	1%	2%	3%	0%	2%

Par rapport aux moyennes de la famille de référence et à la nationale, les seniors de l'Oise sont plus touchés lors de trajets en véhicules de tourisme (71%), arrivent en 2ème positions des déplacements lorsqu'ils sont piétons et cyclistes (23%). Le taux des tués seniors piétons ou cycliste passe à 36 %.

Les seniors restent des usagers vulnérables de part leurs nombreux déplacements à pied ou en vélo par rapport au reste de la population. Le vieillissement physiologique, les difficultés physiques, cognitives, perceptives ainsi que la prise de médicaments impactent les capacités du senior et amoindrissent ses capacités de déplacement encore plus lorsqu'il est piéton ou cycliste.

70 % des plus de 75 ans présentent une déficience visuelle et 43 % une déficience auditive.



45 % des accidents impliquant un senior se produisent en agglomération.

## 4.6 Enjeu « le partage de la voirie »

Le **partage de la voirie** concerne la **cohabitation des modes actifs avec le reste de la circulation**. On s'intéressera donc aux conflits concernant soit les piétons, y compris en roller ou trottinette, soit les cyclistes. Le réseau autoroutier est un milieu qui n'est pas concerné par le partage de la voirie avec les piétons et les cyclistes.

Pour les piétons, tout accident résulte d'un conflit. On regardera la proportion d'accidents impliquant un piéton.

Pour les cyclistes, on ne s'intéressera pas aux accidents sans tiers, car ils ne résultent pas d'un conflit. On regardera donc la proportion d'accidents de bicyclettes contre un autre protagoniste.

Dans les 2 cas, le milieu urbain ou interurbain et la qualité de l'infrastructure jouent un rôle important. On s'intéressera en conséquence au milieu (en dehors des autoroutes) en distinguant pour le milieu urbain les communes de moins de 5 000 habitants et les autres.

### 4.6.1 Les piétons

Tableau représentant la part des accidents impliquant un piéton :

	Part acc. impliquant un piétons/totalité acc. Hors autoroute	Part. acc piétons en agglo (- 5 000 hab.) / totalité acc. en agglo -5000 hab	Part. acc piétons en agglo (+ 5 000 hab.) / totalité acc. En agglo +5000 hab	Part acc. piétons hors agglo / totalité des acc. hors agglo
Oise 2007-2011	14%	21%	29%	4%
<b>Oise 2012-2016</b>	<b>18%</b>	<b>21%</b>	<b>45%</b>	<b>5%</b>
Famille Multipolaire	18%	20%	28%	4%
France	21%	21%	27%	4%

**Les piétons représentent 11 % des tués** par rapport à la totalité des tués entre 2012 et 2016. Au niveau national, ce chiffre est de 14 % et de 12 % pour la famille multipolaire.

L'enjeu est absolu concernant les piétons accidentés dans les agglomérations de plus de 5 000 habitants. Ils représentent près d'un accident sur 2 dans ces grandes agglomérations. De plus, ce taux présente un écart de 17 points par rapport à la moyenne nationale.

### 4.6.2 Les cyclistes

Tableau représentant la part des accidents impliquant un cycliste avec un autre usager :

	Acc. impliquant un vélo+tiers / totalité des acc.	Part des acc. impliquant un vélo+tiers	Part des acc. impliquant un vélo+tiers en agglo - 5000 hab./ totalité acc. Agglo - 5000 hab.	Part des acc. impliquant un vélo+tiers en agglo + 5000 hab./ totalité acc. Agglo + 5000 hab.	Part des acc. impliquant un vélo+tiers hors agglo / totalité acc. Hors agglo
Oise 2007-2011	102 / 2406	4%	5%	6%	3%
<b>Oise 2012-2016</b>	<b>98 / 1690</b>	<b>6%</b>	<b>6%</b>	<b>12%</b>	<b>3%</b>
Famille Multipolaire		9%	8%	12%	4%
France		7%	8%	8%	4%

**Les accidents de cycliste représentent 6 % des accidents et 3 % des tués** entre 2012 et 2016 (4 % au niveau national et 5 % pour la famille multipolaire).

Ces accidents sont beaucoup plus nombreux dans les agglomérations de + 5000 habitants puisqu'ils représentent **12 %** des accidents qui surviennent dans ces agglomérations. Au niveau national, le taux est de 8 % mais par rapport à la famille multipolaire, le taux est égal.

#### **Etat des lieux du réseau cyclable de l'Oise :**

Le Département a adopté en 2006 le principe de réalisation d'une voie verte départementale, la Trans'Oise. Aménagée principalement en site propre, cette voie de circulation douce, dont l'ensemble du tracé devrait ouvrir aux horizons de **2018**, offrira **240 km** de nouvelles pistes aux vélos, aux piétons, aux personnes à mobilité réduite et à tout autre mode de déplacement non motorisé. Le tracé de la Trans'Oise permettra de rallier **70 communes** dont les principales villes du département (Beauvais, Clermont, Creil, Chantilly, Senlis, Compiègne, Noyon), il offre aux Oisiens un mode de circulation alternatif à la voiture et favorise le développement d'une offre touristique plus respectueuse de l'environnement

Pour information, le kilométrage de voies et pistes cyclables est le suivant :

Trans'Oise : 131 km (240km futur)

Agglomération de la Région de Compiègne (y compris forêt) : 65 km

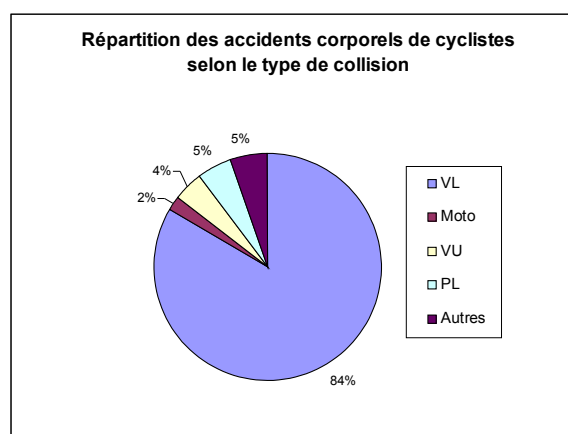
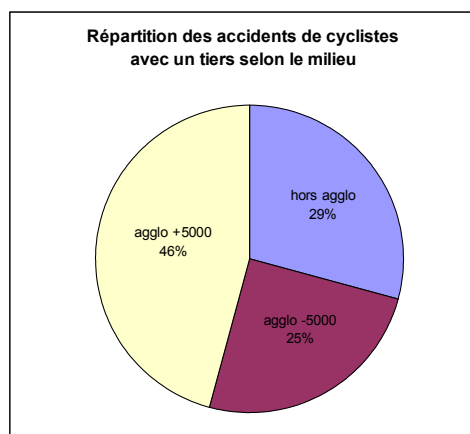
Plaine d'Estrées Saint Denis : 18 km

Chantilly (y compris en forêt) : 64 km

Beauvais : 29 km

Approximativement 240 + 176 + ville --> **environ 500 Km de circulations douces dans l'Oise à l'horizon 2018**

#### **Répartition des accidents corporels de cyclistes selon le type de collision et selon le milieu :**



A 84 %, les conflits ont lieu entre un vélo et un véhicule léger et à 46 % les accidents avec un cycliste ont lieu dans les agglomérations de plus de 5000 habitants.

## 4.7 Enjeu « les deux-roues motorisés »

Pour l'étude de l'enjeu des deux-roues motorisés (2RM), seules **2 catégories** seront étudiées :

- les **2 RM de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm<sup>3</sup> (engins légers)**
- les **2 RM de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> (engins lourds)**

Il ne sera pas fait de distinction entre les cyclomoteurs, les motocyclettes et les scooters. Seule la cylindrée compte.

Pour les âges, on s'intéressera uniquement à **deux classes d'âge** :

- les usagers de **moins de 50 ans**
- les usagers de **50 ans et plus**

### Répartition des accidents 2RM :

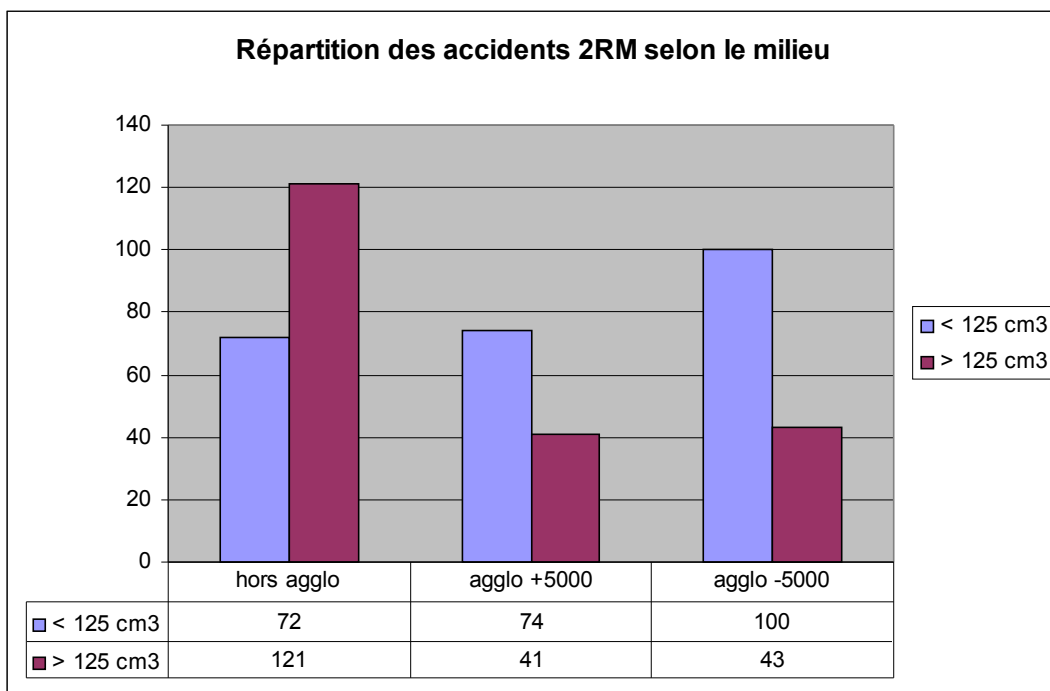
2012-2016	Part des accidents corporels impliquant un 2RM / totalité des acc.	Part des accidents corporels impliquant un 2RM / totalité des acc. Rappel 2007-2011	Part des accidents corporels impliquant un 2RM < 125 cm <sup>3</sup> / totalité des acc.	Part des accidents corporels impliquant un 2RM > 125 cm <sup>3</sup> / totalité des acc.
Oise	24%	29%	13%	11%
Famille Multipolaire	28%	32%	21%	11%
France	37%	40%	21%	16%

### Nombre d'accidents en fonction de la cylindrée :

	2RM < 125cm <sup>3</sup>	2RM > 125cm <sup>3</sup>
2012	66	36
2013	51	45
2014	49	45
2015	38	40
2016	42	39
Ensemble	246	205

En 4 ans, les accidents d'engins < 125 cm<sup>3</sup> ont bien diminué (-28%), en revanche les accidents d'engins >125 cm<sup>3</sup> restent stables.





Les accidents de 2RM se produisent plus souvent hors agglomération pour les engins > 125 cm<sup>3</sup> alors que les accidents de 2RM < à 125cm<sup>3</sup> ont lieu en agglomération (et plus nombreux dans les agglomérations de moins de 5000 habitants).

### **Les tués en 2RM :**

#### **Répartition des tués par type d'engin et par tranche d'âge**

	0-49 ans	50 ans et +
cyclomoteur	4	4
scooter <= 50 cm <sup>3</sup>	4	2
motocyclette >50 et <=125 cm <sup>3</sup>	7	1
scooter >50 et <=125 cm <sup>3</sup>	1	0
motocyclette > 125 cm <sup>3</sup>	22	8
scooter > 125 cm <sup>3</sup>	0	0
<b>Ensemble</b>	<b>38</b>	<b>15</b>

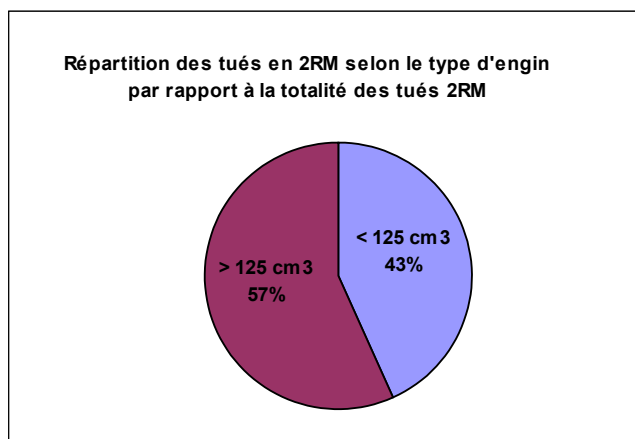
Près de 2/3 des tués en 2RM ont moins de 50 ans.

#### **Répartition des tués 2RM par âge**

	Part des tués en 2RM / totalité tués	Part des tués 2RM / totalité tués Rappel 2007-2011	Part des tués 2RM < 50 ans / totalité tués	Part des accidents corporels impliquant un 2RM > 50 ans / totalité tués
<b>2012-2016</b>				
Oise	19%	19%	13%	5%
Famille Multipolaire	23%	20%	16%	4%
France	25%	23%	33%	3%

## Répartition des tués 2RM par type d'engin

2012-2016	Part des tués en 2RM / totalité tués	Part des tués 2RM < 125 cm <sup>3</sup> / totalité tués	Part des tués 2RM > 125 cm <sup>3</sup> / totalité tués
Oise	19%	8%	11%
Famille Multipolaire	23%	6%	13%
France	25%	7%	16%



Entre 2012 et 2016, dans l'Oise, 1882 accidents ont eu lieu, dans lesquels 451 usagers de deux-roues motorisés ont été impliqués.

Les parts élevées des accidents de 2RM (> 20% des accidents du département) est des tués (> 10 tués par an) en font un enjeu absolu de sécurité routière dans le département même si les moyennes de la famille multipolaire et nationale sont supérieures au département. On remarque que les chiffres de l'accidentalité des 2 RM est à la baisse entre 2007-2011 et 2012-2016, ce qui est encourageant pour les années à venir.

#### 4.8 Enjeu « la vitesse »

La vitesse d'un véhicule influe à la fois sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées, sur la genèse de l'accident et sur sa gravité lésionnelle. Malgré les progrès techniques, les véhicules ne sont pas conçus pour résister aux chocs à grande vitesse (au delà de 55km/h lors de l'impact). Les équipements, ceintures ou airbags, et l'absorption d'énergie par la déformation, ne suffisent pas à protéger les organes internes du corps humain. Or la plupart des accidents mortels pour les occupants de véhicules de tourisme se produisent à des vitesses résiduelles (après freinage) comprises entre 40 et 80 km/h.

En 2015-2016, **la part des accidents mortels dus à la vitesse est de 27 %** parmi l'ensemble des accidents mortels (données utilisées : APAM = auteurs présumés d'accidents mortels).

Pour la France ainsi que la famille multipolaire, cette moyenne est de 31 %.

En 2016, 6211 infractions ont été relevées concernant la vitesse. Cela représente 0,8 % de la totalité des infractions relevées au niveau national et 23,4 % de la totalité des infractions de la région Picardie (10 % de la région des Hauts de France).

## 4.9 Enjeu « les distracteurs »

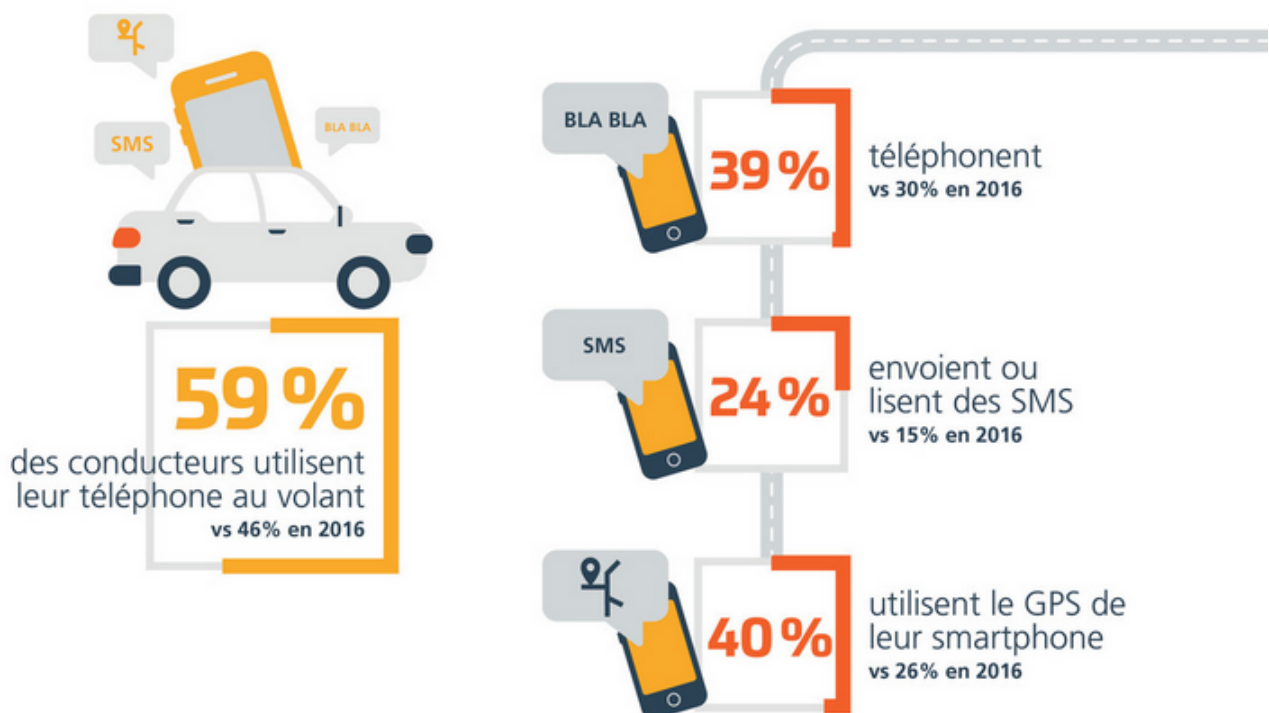
La conduite nécessite une prise d'information permanente du conducteur et une forte concentration pour pouvoir réagir au plus vite et prendre les bonnes décisions. Pourtant, l'attention du conducteur est ponctuellement détournée vers d'autres tâches, réduisant sa capacité de détection des événements de la circulation et de réaction aux incidents.

Une communication téléphonique multiplie par trois le risque d'accident matériel ou corporel et près d'un accident corporel de la route sur dix serait lié à l'utilisation du téléphone en conduisant. L'interdiction du « kit mains libres » est connue des conducteurs mais les conversations en mode bluetooth (toléré) nuisent tout autant à la concentration. Les usagers vulnérables négligent l'importance de l'audition pour percevoir le danger et utilisent des casques audio alors que les écouteurs sont interdits pour tous les véhicules (cyclistes et 2RM inclus).

Dans l'Oise, le facteur « attention perturbée » est présent dans 13 % des accidents corporels et est responsable de 9 % des accidents mortels ce qui correspond à la moyenne nationale.

D'après le baromètre national Axa Prévention paru en 2017, 59 % des conducteurs utilisent leur téléphone au volant contre 46 % en 2016. 39 % l'utilisent pour téléphoner, 24 % lisent ou envoient des SMS et 40 % l'utilisent comme GPS.

### L'utilisation du téléphone remonte en flèche cette année :



Source : baromètre Axa Prévention

## 4.10 Composition des groupes de travail

### 1<sup>er</sup> groupe : **Enjeux piétons et vélo**

Pilote : M. MOUCHARD Xavier pour l'éducation nationale, proviseur du lycée des jacobins à Beauvais

Membres du groupe :

M. MICHELINO Pierre, Maire adjoint à la sécurité de la ville de Beauvais

Mme BRIL Véronique, représentant la police municipale de Beauvais

M. GUILLEMIN Nicolas, gendarmerie, BMO de Beauvais

M. DESANTI Thierry, de la DDS, police de Beauvais

M. BIGLIETTO Vincent, animateur sécurité routière en DDT

M. LOOF Thierry, Monsieur vélo de la DDT

M. FISK Philippe, de la fédération des motards en colère FFMC

M. ROUILLARD Francis, de l'association Prévention Routière

### 2<sup>e</sup> groupe : **Médicaments, somnolence et drogues**

Pilote : M. HETZEL Jeremy, chef du service de la sécurité de l'expertise et des crises

Membres du groupe :

M. VANPUYWELDE Philippe, gendarmerie, BMO de Creil

Mme FORESTIER Sandrine, gendarmerie, BPDJ

Mme DUPONT Corine, ARS, chargé de mission « médicaments »

Mme PEREZ Corine, gendarmerie, BPDJ

### 3<sup>e</sup> groupe : **Enjeux risques routiers professionnels**

Pilote : M. PAGENEL Pierre, gendarmerie, chef du peloton d'autoroute de Senlis

Membres du groupe :

M. CARDON Patrick, représentant la Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment (CAPEB)

Mme ANTHIERENS Maryline, DDT, inspecteur du permis de conduire

M. ROUILLARD Francis, de l'association Prévention Routière

M. DEMONCHY Vincent, conseiller sécurité environnement à la CCI de l'Oise

Mme MASCRÉ Nathalie, représentant la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) et la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV)

Mme DEMEY Florence, association « sur la route de Fanny »

### 4<sup>e</sup> groupe : **Enjeux actions locales**

Pilote : Mme. SABBAGH Catherine, Maire de Froissy, représentant l'Union des Maires de l'Oise (UMO)

Membres du groupe :

Mme DEMEY Florence, association « sur la route de Fanny »

M. CHARPENTIER Cyril, gendarmerie, BMO de Clermont

M. ROUILLARD Francis, de l'association Prévention Routière

M. BIGLIETTO Vincent, animateur sécurité routière en DDT

5<sup>e</sup> groupe : **Enjeux infrastructures routières et signalisation**

Pilote : M. VICENTE Édouard, chef du bureau sécurité routière pour le conseil départemental de l'Oise

Membres du groupe :

M. DEVILLEPOIX Stéphane, fédération française des motards en colère FFMC

Mme DEMEY Florence, association « sur la route de Fanny »

M. TRAN DAC Hung, gendarmerie, Commandant EDSR de l'Oise

M. LECAT Jean-Jacques, chef du bureau assistance, transports et crises de la DDT

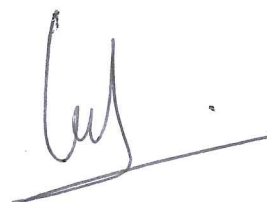
Le présent document général d'orientations 2018-2022 pour la sécurité routière de l'Oise est adopté à Beauvais, le lundi 18 décembre 2017.

Le Préfet



Louis LE FRANC

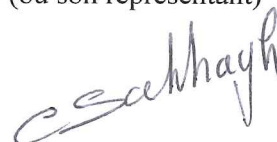
Le Procureur  
de la République de Beauvais  
(ou son représentant)



La Présidente  
du conseil départemental de l'Oise  
(ou son représentant)



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



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**