

CONTEXTE NATIONAL

Autant par leur poids sanitaire, social et économique, que par leur médiatisation et leur retentissement dans la vie quotidienne, les accidents sont une préoccupation majeure de santé publique. Les accidents de la circulation constituent le premier sujet de crainte des Français d'après le baromètre santé 2000 de l'INPES (ex CFES). En 2004, ils ont été responsables de plus de 5 200 décès. Ce chiffre est en baisse régulière (avant 2000, il dépassait les 8 000 décès par an) alors que dans le même temps, le trafic progresse. Malgré cette baisse, la France présente des indicateurs particulièrement défavorables au sein de l'Europe. Selon l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, la France présente un nombre de tués par million d'habitants parmi les plus élevés (102 en 2003) après harmonisation des données⁽¹⁾. Outre les décès, les accidents de circulation génèrent des invalidités et des handicaps plus ou moins graves nécessitant une prise en charge adaptée. Deux organismes fournissent des indicateurs sur les accidents de la circulation. L'accidentologie est évaluée grâce aux données rassemblées par l'Observatoire interministériel de la sécurité routière reposant sur les bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC), les procès-verbaux de gendarmerie ou de police (PV) et les études détaillées d'accidents (EDA). Il s'agit de données enregistrées sur le lieu de l'accident. Une approche plus épidémiologique est obtenue grâce aux données de mortalité par causes publiées par l'Inserm. Il s'agit de données domiciliées.

Les jeunes sont particulièrement concernés par ce risque, les accidents de la circulation constituant la première cause de mortalité chez les 15-24 ans. La moto reste le mode de déplacement le plus dangereux. Enfin, les accidents sont plus fréquents en milieu urbain, mais plus graves en rase campagne. Différents facteurs sont en cause dans la survenue des accidents de la circulation (conditions climatiques, véhicules, infrastructures et comportements des individus) expliquant les différences régionales. Ainsi, les régions urbaines et plus densément peuplées sont plus épargnées que les régions de plaine de transit, de même que le type de réseau est un facteur déterminant du niveau d'accidentologie et de la gravité des accidents : plus l'agglomération et la densité du trafic sont grandes, moins les accidents sont graves. Les routes nationales et départementales demeurent les plus dangereuses. Les régions les plus urbaines (Île-de-France, Nord - Pas de Calais) présentent ainsi de meilleurs résultats. La lutte contre l'insécurité routière constitue l'un des trois grands chantiers du Président de la République, avec le cancer et le handicap. En matière de prévention, l'éventail des ressources mobilisées est large, comportant à la fois des mesures législatives (limitations de vitesse, port de la ceinture de sécurité, baisse du taux d'alcoolémie autorisé...) et répressives et des actions d'éducation du public, parallèlement à une meilleure sécurité des infrastructures et des véhicules. L'objectif du gouvernement de passer sous la barre des 5 000 morts par an semble atteint en 2005 (4 990 morts), parmi les axes prioritaires de 2006 figurent la vitesse (implantation de nouveaux radars), la sécurité routière en milieu urbain et la lutte contre l'alcool.

SITUATION EN PICARDIE : FAITS MARQUANTS

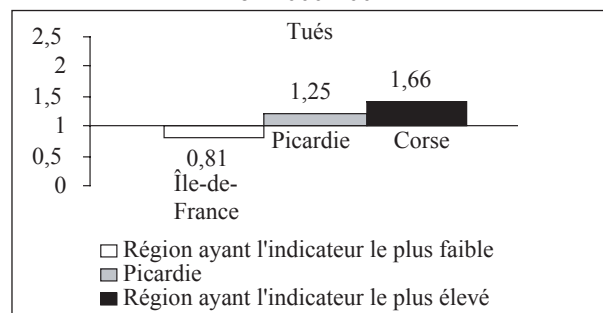
- La Picardie se caractérise par une surmortalité par rapport à la moyenne nationale.
- Les jeunes et les hommes sont particulièrement concernés.
- La mortalité régresse en Picardie, mais la surmortalité par rapport à la moyenne nationale s'accroît.
- Diminution du nombre de tués et des blessés sur les routes de Picardie.

Données de l'observatoire interministériel de la sécurité routière : données enregistrées

● Des indicateurs d'accidentologie locale relativement élevés

Selon l'observatoire interministériel de sécurité routière, la Picardie présente un indicateur d'accidentologie locale⁽¹⁾ parmi les plus élevés de métropole. Ainsi, l'indicateur indique un nombre de tués supérieur de 24 % au nombre qui aurait été obtenu en appliquant les risques observés en France. L'indicateur est le 2^e le plus élevé de métropole (ex-aequo avec la région PACA).

Indicateur d'accidentologie locale en 2000-2004



Source : Observatoire interministériel de sécurité routière

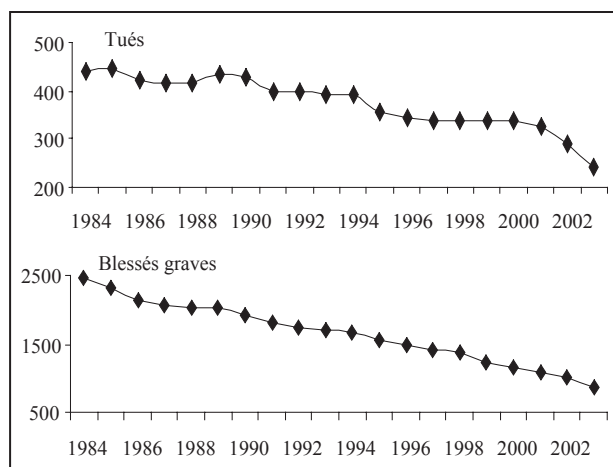
Les statistiques des pages 1,2 et 4 sont des données enregistrées et non domiciliées. Les tués sont les personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours qui suivent. Les blessés graves sont les personnes dont l'état nécessite plus de 6 jours d'hospitalisation, et les blessés légers dont l'état nécessite 0 à 6 jours d'hospitalisation.

⁽¹⁾ Les grandes données de l'accidentologie, juin 2005, ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.

⁽²⁾ voir méthodologie de l'IAL page 2

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

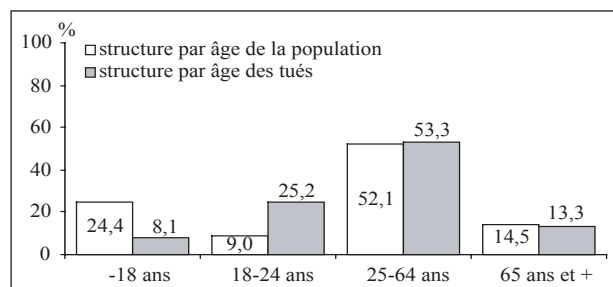
Evolution du nombre de tués et de blessés graves par accident de la circulation en Picardie de 1984 à 2003*



Sources : Observatoire national interministériel de sécurité routière, DRE Picardie

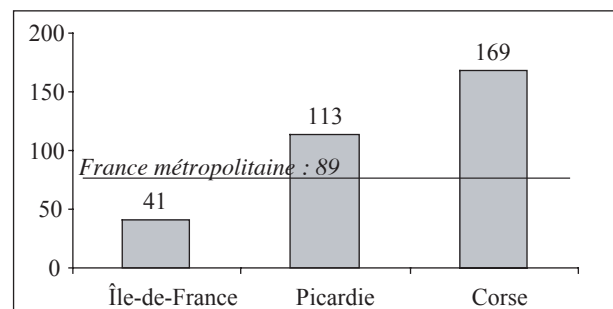
* moyenne annuelle sur trois ans

Structures par âge de la population picarde (au 1/1/2004) et des tués sur les routes de Picardie (en 2003)



Sources : INSEE, Observatoire national interministériel de sécurité routière

Nombre de tués pour un million d'habitants en 2003



Sources : Observatoire national interministériel de sécurité routière, INSEE

● Diminution du nombre de tués et de blessés graves sur les routes de Picardie

Depuis 1984, le nombre de tués par accident de la circulation est en baisse en Picardie comme en France. Le taux de croissance annuel moyen est un peu plus favorable en France (-3,2 %) qu'en Picardie (-3,0 %).

Le nombre de blessés graves a de même diminué sur la période. L'évolution est un peu moins forte en Picardie (taux de croissance annuel moyen de -5,4 % sur l'ensemble de la période) qu'en France (-6,4%).

● Un tué sur trois est âgé de moins de 25 ans

Les 18-24 ans sont particulièrement concernés par les accidents de la circulation. Alors qu'ils ne représentent que 9,0 % de la population picarde, les tués sur les routes sont 25,2 % à appartenir à ce groupe d'âge en 2003. L'âge des victimes varie selon le mode de transport incriminé.

● 210 personnes tuées sur les routes de Picardie en 2003

Au cours de l'année 2004, 210 personnes sont décédées d'un accident de la circulation survenu en Picardie. Rapporté à la population, ce chiffre mesure à 113 le nombre de tués pour un million d'habitants, plaçant la Picardie au 9^e rang des régions métropolitaines les plus touchées. La part des tués locaux s'élève à 79,5 %.

L'Observatoire interministériel de sécurité routière publie un indicateur permettant les comparaisons entre les régions et les départements : l'**indicateur d'accidentologie locale (IAL)**. Il s'agit d'une pondération des risques relatifs (rapportés au risque France) par réseaux, en fonction de l'importance relative des parcours sur les différents réseaux, le but étant de fournir un indicateur prenant en compte l'importance du trafic et sa répartition entre les différentes catégories de réseaux (autoroutes, rase campagne, zones urbaines). L'IAL compare les résultats d'un territoire à ce qu'ils seraient si ce territoire avait eu les mêmes taux de risque que la France entière sur ses différents réseaux. Par exemple, un IAL de 1,22 signifie qu'il y a eu sur cinq ans 22% de tués en plus dans cette région par rapport au bilan qu'il y aurait eu si les taux de risque sur les différents réseaux avaient été ceux de l'ensemble de la France.

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Données de l'Inserm : mortalité domiciliée

● Surmortalité significative par accident de la circulation

Sur la période 1998-2000, 305 Picards sont décédés en moyenne chaque année d'un accident de la circulation. La Picardie présente une surmortalité significative par rapport à la moyenne nationale (+25 % chez les hommes et +32 % chez les femmes). Pour chacun des deux sexes, la Picardie présente la 5^e mortalité la plus forte de métropole.

● Près de trois décès masculins pour un décès féminin

Les hommes sont davantage concernés que les femmes par les accidents de la circulation, ils représentent en effet 72 % des décès. Les jeunes sont de même plus souvent touchés avec 94 décès par an en moyenne de personnes âgées de moins de 25 ans (31 % de l'ensemble des décès par accident de la circulation).

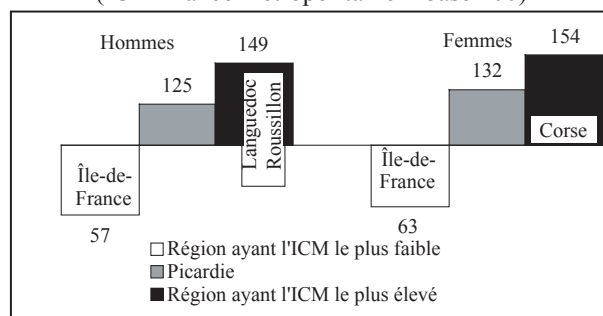
● Une surmortalité picarde qui ne régresse pas

Sur l'ensemble de la période, la mortalité par accident de la circulation a diminué en Picardie comme en France. L'évolution est cependant un peu plus importante en France (-34 % pour chacun des deux sexes) qu'en Picardie (-26 % pour les hommes et -19 % pour les femmes). Un éloignement entre les courbes picardes et les courbes françaises s'observe, traduisant une progression de la surmortalité picarde par rapport à la moyenne nationale. Depuis la fin des années quatre-vingt, elle est supérieure de 20 % chez les hommes comme chez les femmes.

Deux périodes se caractérisent par une augmentation des taux comparatifs de mortalité : à la fin des années 80 et pour les trois dernières années.

Indice comparatif de mortalité par accident de la circulation en 1998-2000

(ICM France métropolitaine = base 100)



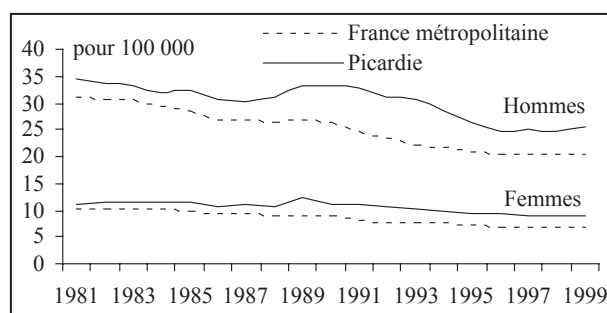
Sources : INSERM CépiDc, INSEE

Nombre de décès par accident de la circulation en 1998-2000 en Picardie

	Hommes		Femmes	
	Nb	%	Nb	%
< 15 ans	11	5,1%	7	7,9%
15-24 ans	58	26,5%	18	21,3%
25-39 ans	66	30,1%	22	26,5%
40-64 ans	56	25,6%	19	22,9%
65 ans ou plus	28	12,7%	18	21,3%
Ensemble	219	100,0%	84	100,0%

Source : INSERM CépiDc

Évolution des taux comparatifs de mortalité par accident de la circulation entre 1981 et 1999*



Sources : Inserm CépiDc, INSEE

*données lissées sur 3 ans

L'indice comparatif de mortalité (ICM), appelé aussi *standardized mortality rate (SMR)*, est le rapport en base 100 du nombre de décès observés dans la région au nombre de décès qui seraient obtenus si les taux de mortalité pour chaque tranche d'âge étaient identiques aux taux nationaux (ICM France métropolitaine = 100). Un test de χ^2 au seuil 5 % est calculé pour déterminer si la différence avec la moyenne nationale est significative. Les ICM hommes et femmes ne peuvent pas être comparés les uns aux autres.

Le taux comparatif de mortalité ou taux standardisé direct est le taux que l'on observerait dans la région si elle avait la même structure par âge que la population de référence (ici, la population de France métropolitaine au recensement de 1990). Les taux comparatifs éliminent les effets de structure par âge et autorisent les comparaisons entre les deux périodes, entre les deux sexes et entre les régions françaises. L'année pour laquelle est placé le point est l'année centrale de la période triennale utilisée pour le calcul.

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

● Caractéristiques des infrastructures et du réseau routier en Picardie en 2003

Les infrastructures et la densité de population font partie des facteurs influençant le niveau d'accidentologie des régions. Région de plaines et de plateaux peu élevés, la Picardie présente une densité de population un peu plus faible que la moyenne nationale (les régions urbaines et les plus densément peuplées étant les plus éparpillées). Le débit pour les différents réseaux est inférieur en Picardie par rapport à la moyenne nationale. Par contre, le nombre de kilomètres pour 100 000 habitants est supérieur en Picardie à l'ensemble du territoire.

	Picardie	France
Densité de population	96 habitants au km ²	108 habitants au km ²
Parc de voiture de tourisme	0,46 par habitant	0,48 par habitant
Caractéristique du réseau routier		
Autoroutes (pour 100 000 habitants)	2,8 km	1,7 km
débit (par jour)	21 409 véhicules	32 360 véhicules
RN (pour 100 000 habitants)	6,0 km	4,0 km
débit (par jour)	9 969 véhicules	11 521 véhicules
RD (pour 100 000 habitants)	72,0 km	61,0 km
débit (par jour)	1 452 véhicules	1 510 véhicules

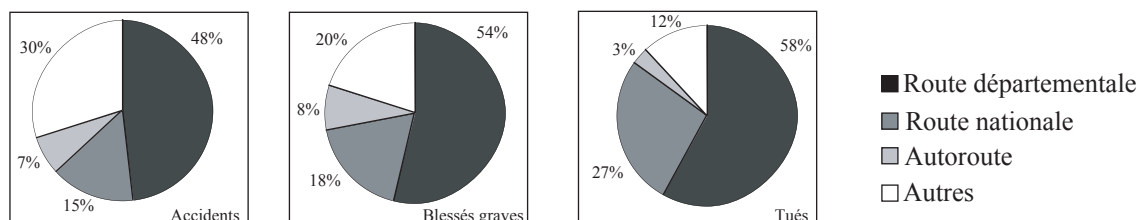
Sources : INSEE, Observatoire national interministériel de sécurité routière

Chaque année, l'observatoire régional de la sécurité routière dresse un bilan annuel⁽¹⁾ en matière de sécurité routière. En 2004, la Picardie enregistre des résultats favorables, la baisse du nombre d'accidents et des victimes de la route observée se poursuit. Les évolutions du nombre d'accidents, de tués et de blessés graves sont respectivement de -11 %, -8 % et -18 % par rapport à 2003, alors qu'elles s'élèvent à -5 %, -9 % et -9 % à l'échelle nationale.

● Les routes départementales rassemblent 58 % des tués

Plus de la moitié des accidents a eu lieu sur une route départementale en 2004. Un tué sur quatre circulait sur une route nationale alors que ce type de route ne représente que 15 % des accidents. Cette même année, la moitié des accidents ont eu lieu en rase campagne, l'autre moitié se répartissant entre les agglomérations de moins de 5 000 habitants (23 %) et celles de plus de 5 000 habitants (30 %). Les victimes en rase campagne représentent 71 % des tués et 60 % des blessés graves. Sur la période 2000-2004, il y a eu en Picardie 31 % de tués en plus sur les routes départementales et 39 % sur les routes nationales par rapport aux résultats qui auraient été obtenus si la Picardie disposait des risques observés sur l'ensemble du territoire.

Répartition des accidents, des tués et des blessés graves par catégorie de voies en 2004



Indicateur d'accidentologie locale (IAL)* (données 2000-2004)

	IAL		Autoroutes		Routes nationales		Routes départementales		Agglomérations	
	Tués	% tués	Risque relatif	% tués	Risque relatif	% tués	Risque relatif	% tués	Risque relatif	
Picardie	1,25	5,7%	0,95	25,6%	1,37	53,6%	1,31	10,0%	1,09	
France	1,00	7,9%	1,00	21,3%	1,00	48,1%	1,00	17,5%	1,00	

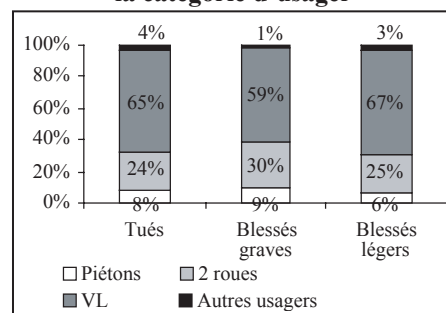
Source : Observatoire régional de sécurité routière

* Voir la note méthodologique de la page 2

● 65 % des tués circulaient en véhicules légers

Les usagers de véhicules légers représentent 65 % des tués, 59 % des blessés graves et 67 % des blessés légers. Parmi les tués, 24 % étaient des usagers d'un deux-roues et 8 % étaient des piétons. Les blessés graves sont à 30 % des usagers de deux-roues et à 9 % des piétons.

Répartition des victimes selon la catégorie d'usager



Source : Observatoire régional de sécurité routière

⁽¹⁾ Les accidents corporels de la circulation routière en Picardie : bilan annuel 2004, *Conjoncture, statistiques de la DRE*, N°67, juillet 2005 et bilans des trois quadrimestres 2004