

# La Sécurité Routière dans l'Aisne

## Tableau de bord mensuel

**JANVIER 2013**

### Données de l'observatoire départemental

	2013	2012	Variation 2012/2013	Aisne	National
Accidents	14	25	-11	-44,0%	-12,3%
Tués	2	4	-2	-50,0%	-8,8%
Blessés	15	27	-12	-44,4%	-11,6%

	Aisne	France
Indice de gravité	14,3	6,3

### LES PRINCIPALES CAUSES

	Accidents corporels	%		Accidents Mortels	%
Imprudence*	5	35,7	Malaise	1	50,0
Conditions climatiques	3	21,4	Circulation à gauche	1	50,0
Vitesse	1	7,1			

\* Imprudence: imprudence (VL, piéton et moto) et dépassement dangereux.

#### Analyse du mois :

#### **Des indicateurs encourageants pour ce premier mois de l'année**

Les principaux indicateurs de l'incivilité routière pour ce mois d'hiver (janvier) sont historiquement les plus encourageants pour le département de l'Aisne. Bien que provisoire, ce premier bilan présente quelques similitudes avec celui de janvier 2010 (ATB: 16/2/16), mois qui connaissait un hiver particulièrement rigoureux avec épisodes neigeux.

#### **Une majorité des collisions se sont produites en agglomération (57,1%)**

Hormis la collision mortelle du 9 janvier (Commune de Menneville - PL seul - cause retenue : malaise du conducteur), les 7 autres collisions concernent des usagers vulnérables (piétons ou cyclo.). Au nombre de 4, la totalité des collisions avec piétons sont des collisions VL/piéton(s), 2 pour imprudence des piétons (âgés de 13 et 14 ans), 1 pour imprudence VL (les piétons heurtés sont âgés de 14 et 5 ans) et 1 refus de priorité au piéton (piéton âgé de 67 ans). Au cours des trois collisions deux-roues, la responsabilité du deux-roues est engagée (les causes: imprudence (2roues seul), refus de priorité au VL, distance de sécurité sur VL).

#### **Deuxième place du classement des causes retenues dans les A.C. « Les conditions climatiques »**

Les accidents corporels dus aux conditions climatiques se sont tous produits hors agglomération. Ils impliquent exclusivement des usagers VL (2 accidents VL/VL, 1 VL seul) et se sont produits sur routes départementales (2 AC) ou voie communale (1 AC). Le bilan fait état de 4 blessés dont 2 hospitalisés.

#### **Recul important des facteurs à risques (alcool/stup., vitesse) dans les collisions du mois**

Alors qu'ils occupaient (ex aequo) la deuxième place des causes retenues dans les collisions survenues en janvier 2012 (10 collisions soit 40% sur ces deux facteurs), 1 seule collision pour vitesse excessive ou inappropriée est identifiée ce mois : collision VL/PL sur RN (la seule collision sur RN ce mois).

#### **A noter :**

- Pas de collision au cours du mois impliquant des motocyclettes,
- Les collisions avec piétons se sont produites : 2 à Soissons, 1 à Saint-Quentin, 1 à Caumont

## LES LOCALISATIONS

Accidents corporels	Hors agglo.	En Agglo.
Autoroutes	0	
RN	1	0
RD	4	4
VC	1	4

Accidents mortels	Hors agglo.	En Agglo.
Autoroutes	0	
RN	0	0
RD	1	1
VC	0	0

Validation des chiffres du mois précédent : 34 Blessés dont 22 BH définitifs

Sources: Remontées rapides des Forces de l'Ordre - Données non consolidées.

### **Les radars fixes : Les radars « Contrôle Sanction Automatisé » (CSA) :**

Alors que les relevés des deux derniers mois de l'année présentaient des hausses successives, le relevé du premier mois de l'année 2013 présente une légère baisse:

	Novembre 2012	Décembre 2012	Janvier 2013
Flashes	2025	2342	2214
Éval. M/M-1	- 199	+ 317	- 128
%	+11 %	+16 %	-5,5 %

☞ Le relevé du mois présente une **hausse de +7,7 % sur le relevé de janvier 2012, mais reste très largement moins élevé que le relevé de janvier 2011 (2803 flashes soit sur ce mois - 21%)**.

*Cette légère baisse du nombre des flashes est principalement induite par une baisse plus significative de quelques sites, mais néanmoins nuancée par la nouvelle progression obtenue sur l'équipement situé sur la N2 à Coyolles. A contrario, le second site situé également sur le territoire communal a son activité qui continue à baisser.*

**L'ETF (sens Paris-Soissons): 1225 flashes (1161 flashes en déc. 2012, 503 flashes en nov. 2012) soit une nouvelle hausse de +5,5% (+64 flashes),**

**L'ETF (sens Soissons - Paris): 106 flashes (146 flashes en déc. 2012, 401 flashes en nov. 2012) soit une nouvelle baisse de - 27,3% (-40 flashes).**

A noter :

- Les grands excès de vitesse du mois (infractions supérieures ou égale à 50 km/h): 3 ont été mesurés.

L'activité des sites par axe:

#### **La route nationale 2 :**

En dehors des sites de Coyolles, seule, la situation observée sur le site de Largny sur Automne mérite d'être évoquée, à savoir :

- Le site de **Largny sur Automne**, avec 80 flashes (104 flashes en déc. 2012) présente une baisse de -23%. **Ce relevé est aussi inférieur à la moyenne annuelle de 2012 (-55%),**

#### **La route nationale 31:**

- Le site de **Bazoches sur Vesles**, avec 33 flashes (51 flashes en déc. 2012) présente une baisse de -35%. Ce relevé est aussi inférieur à la moyenne annuelle de 2012 (-68%),

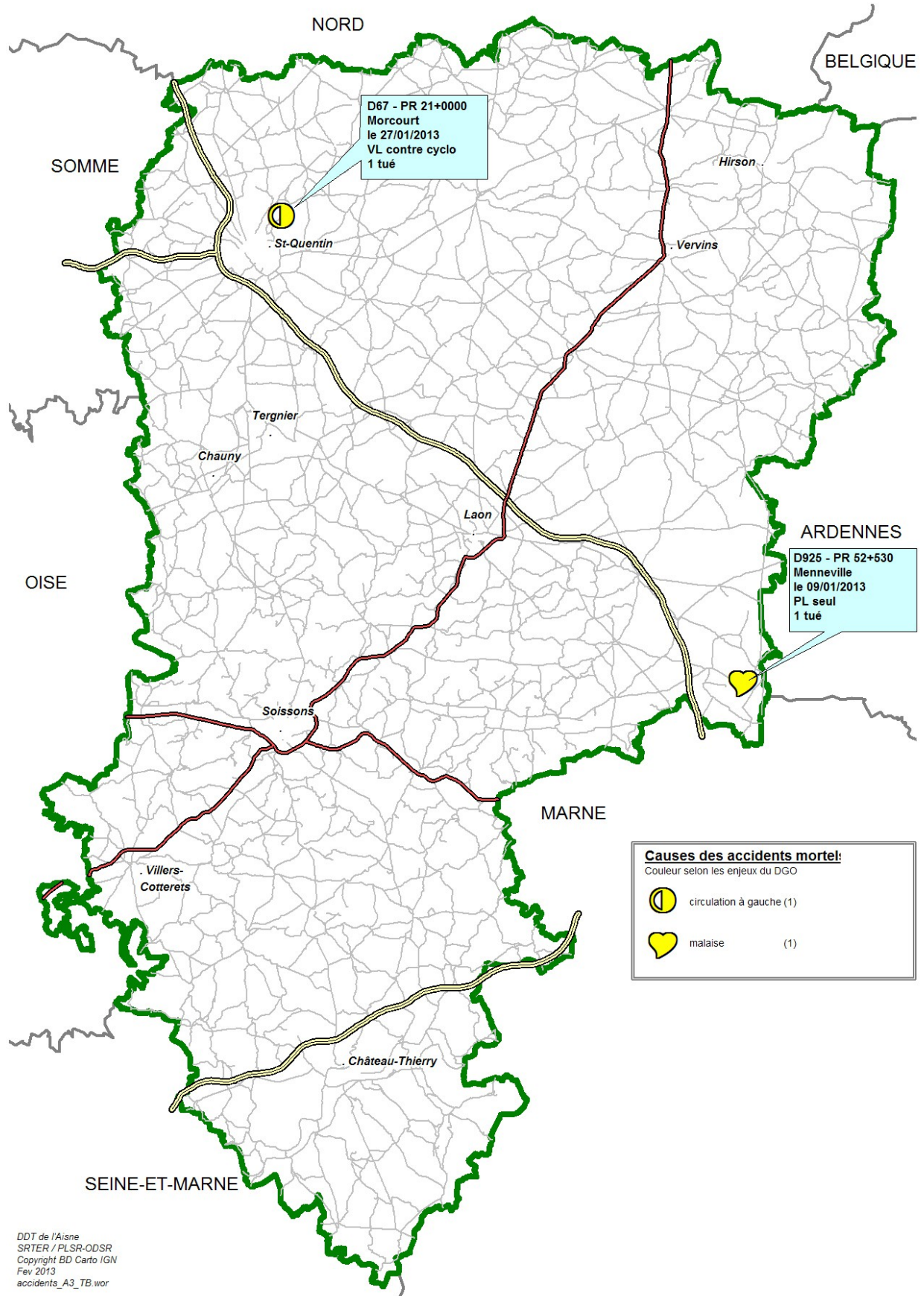
#### **La route départementale 1:**

- Le site de **Mennessis**, avec 89 flashes (110 flashes en déc. 2012) présente une baisse de -19%. Ce relevé est aussi inférieur à la moyenne annuelle de 2012 (-22,6%),

#### **Site urbain:**

- Le site situé sur le **boulevard du Général de Gaulle à Saint-Quentin**, avec 63 flashes contre 88 en décembre 2012, présente une baisse de -28,4%, (mais reste proche de la moyenne annuelle 2012 (68 flashes) soit -7 %).

# Carte des accidents mortels



## Bilan 2012 (données définitives)

Bilan: 282 Accidents corporels (dont 34 mortels) - 38 Tués - 337 Blessés

**Indice de gravité = 13,5 (France= 6 )**

**📅 2012, nouvelle année de référence pour la baisse de l'incivilité routière**

**Éléments de contexte (insécurité routière 2007/2011) :**

Sur cette période, les données sur l'insécurité routière départementale (accidents, tués, blessés) enregistraient des baisses successives (de 2007 à 2010). Cette évolution à l'amélioration des données sécurité routière s'était interrompue en 2011 avec une aggravation de l'ensemble des indicateurs. Au cours de cette année 2011, la mortalité routière présentait une progression de 19,5 % (+8 tués) et un bilan des victimes identique au bilan de 2009 soit 49 tués.

**Bilan 2012 :**

**Les données définitives de l'accidentalité routière de l'année 2012, présentent une baisse historique de la totalité des indicateurs. Avec 38 tués, 2012 supplante l'année 2010 comme année de référence pour la baisse de la mortalité routière.**

**Le nombre des accidents corporels est en recul de 18,3%** (soit 282 accidents pour 345 en 2011) ce qui correspond à une moyenne de 0,7 accident par jour contre 0,9 en 2011. Il y a 10 ans (2002), cette moyenne était de 2,1 accidents.

**Le nombre de tués est en recul de 22,4%** (soit 38 tués pour 49 en 2011), ce qui représente, en moyenne 3 tués par mois contre 4 tués en 2011. Il y a 10 ans (2002), cette moyenne était de 8 tués.

**Le nombre global des blessés est aussi le plus faible avec un recul de 22,5%** (337 blessés pour 435 en 2011). La baisse du nombre des blessés hospitalisés est également significative avec une baisse de 22,7%.

	Accidents corporels	dont mortels	Tués	Total blessés	Blessés hospitalisés	Blessés légers
<b>2007</b>	405	56	68	552	332	220
<b>2008</b>	397	47	51	516	326	190
<b>2009</b>	327	43	49	406	267	139
<b>2010</b>	310	40	41	407	271	136
<b>2011</b>	345	41	49	435	229	206
<b>2012</b>	282	34	38	337	177	160
<b>2011/2012</b>	-18,3%	-17,07%	-22,4%	-22,5%	-22,7%	-22,3%

**Les accidents corporels se répartissent géographiquement pour environ 51,1% en agglomération.**

**Les accidents mortels se répartissent géographiquement pour environ 82,4% hors agglomération et plus particulièrement sur les routes départementales à 52,9 %.**

## Bilan par zone de compétence

- **La zone gendarmerie** enregistre, au cours de l'année 2012, ses nouvelles données de référence sécurité routière avec **163 accidents corporels et un bilan de 31 tués**.
- **La zone police**, bien que le bilan des 8 premiers mois de l'année ne présentait aucune victime dans la zone de compétence, le bilan obtenu en fin d'année n'améliore pas les données enregistrées en 2010 (2012 : 119 A.C. et 7 tués, 2010 : 90 A.C. et 5 tués)

## Les usagers tués par tranche d'âge :

Au cours de l'année 2012, **les usagers VL** ont été les usagers **les plus exposés** (26 tués soit 68,4% des tués en 2012, 38 tués soit 77,5% en 2011). A contrario, **les usagers deux-roues motorisés (cyclo, moto, quad) ont été, pour la deuxième année consécutive, beaucoup moins concernés par la mortalité routière départementale** (4 tués soit 10,5% des tués en 2012, 4 tués soit 8,2 en 2011, 11 tués soit 26,8% en 2010, 11 tués soit 22,4% en 2009).

2012 / 2011	0-13 ans		14-17 ans		18-24 ans		25-44 ans		45-64 ans		+65 ans		Total	
<b>Cyclo</b>			1	1		1	1						2	2
<b>moto</b>						1	1	1	1				2	2
<b>piéton</b>							1	1	3		2	3	6	4
<b>PL</b>							1			1			1	1
<b>vélo</b>						2					1		1	2
<b>VL</b>			1	3	5	8	11	15	6	11	3	1	26	38
<b>totaux</b>	0	0	2	4	5	12	15	17	10	12	6	4	38	49

## Les 18-24 ans :

Alors qu'ils représentent 9% de la population française, les 18-24 ans ont représenté en 2011, 21% des décès en France métropolitaine. Sur les routes axonaise, le nombre des victimes s'élevait en 2011 à 24,5% des tués (12 victimes). Ce bilan s'est donc très largement amélioré en 2012 avec une baisse significative aussi bien en valeur absolue qu'en proportion (**5 tués soit 13,1% des usagers tués sur les routes du département**). **Ce bilan est le plus favorable connu pour cette tranche d'âge**. A noter que toutes les victimes étaient des usagers VL (conducteurs ou passagers).

## Les jeunes (les -25 ans) :

Les usagers de moins de - 25 ans (conducteur, pilote ou encore piéton) restent néanmoins particulièrement impliqués dans les collisions survenues au cours de l'année : 118 collisions (soit 41,8% des collisions de l'année) et responsables dans 84 collisions soit 71,2%.

## Victimes par tranche d'âge au cours des 6 dernières années (rappel) :

Années	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	+65 ans	Total
<b>2007</b>	6	0	16	32	10	4	68
<b>2008</b>	1	5	11	25	4	5	51
<b>2009</b>	2	4	7	15	12	9	49
<b>2010</b>	3	2	10	13	10	3	41
<b>2011</b>	0	4	12	17	12	4	49
<b>2012</b>	0	2	5	15	10	6	38

## Principales causes des accidents corporels

<b>Imprudence</b>	<b>Alcool / Stupéfiants</b>	<b>Refus de priorité</b>
60 soit 21,3 %	59 soit 20,9 %	47 soit 16,7 %

## Principales causes des accidents mortels

<b>Alcool / Stupéfiants</b>	<b>Circulation à gauche</b>	<b>Vitesse excessive / inadaptée</b>
15 soit 44,1 % bilan : 16 tués	6 soit 17,6 % bilan : 6 tués	4 soit 11,8 % bilan : 6 tués

### **L'imprudence :**

Les collisions dont la cause retenue est l'imprudence se sont produites majoritairement en **agglomération à 66,7%** et sur **routes communales à 65%**. Les principales collisions sur cette cause sont les collisions VL/piéton (26,7%) et VL/deux-roues (21,7%). Elles s'étaient produites plus particulièrement au cours des mois de Janvier et d'octobre. Le créneau horaire le plus impacté est le 16-20h à 43,3% (soit 26 collisions). Les usagers tués sur cette cause : 1 motocycliste, 1 piéton, un passager PL.

### **L'alcoolémie-stupéfiants :**

Au cours de l'année 2012, les collisions dues à un conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou de stupéfiants sont restées élevé. Elles se sont produites **hors agglomération à 62,7%** et sur **routes départementales à 66,1%**. Les principales collisions sont des collisions VL seul à 45,8% (soit 27 collisions et un bilan de 9 tués et 29 blessés) et VL/VL à 16,9% (soit 10 collisions et un bilan de 2 tués et 13 blessés). Le mois de **juillet** a compté le nombre le plus élevé de collisions (9 dont 1 mortelle), le jour le plus impacté : le **samedi** à 30,5% (18 collisions dont 6 mortels). S'agissant des **créneaux horaires**, le bilan est nettement plus lourd sur certains jours de la semaine notamment le **week-end**: le vendredi : 20h-00h; le samedi : 00h-04h, 16h-20h et 20h-00h, le dimanche 00h-04h et 16h-20h. Le bilan des accidents corporels, sur cette cause, est le moins élevé des cinq dernières années. S'agissant des accidents mortels, il se situe à la deuxième place derrière 2010.

La tranche d'âge la plus impactée par l'alcoolémie au volant est la tranche des 18-24 ans avec 20,5% (15 usagers alcoolisés sur les 73 usagers impliqués dans cette tranche d'âge). La seconde tranche d'âge est celle des 25-44 ans avec 14,8% (27 usagers alcoolisés sur les 183 usagers impliqués de cette tranche d'âge).

A noter que 7 collisions concernent un usager alcoolisé de moins de 22 ans en permis probatoire dont 3 collisions ont été mortelles.

### **Rappel des indicateurs sur 5 ans :**

	2012		2011		2010		2009		2008	
	A.C.	tués	A.C.	tués	A.C.	tués	A.C.	tués	A.C.	tués
<b>Alcoolémie</b>	48	14	57	16	52	9	53	15	73	18
<b>Alcool/stup</b>	7	2	8	4	5	2	7	5	6	2
<b>stupéfiants</b>	4	0	3	1	2	0	6	1	8	4
<b>totaux</b>	59	16	68	21	59	11	68	21	87	24

### Le refus de priorité :

Les collisions dues à un refus de priorité se sont produites **en agglomération à 68%** et sur **voies communales à 61,7%**. Les principales collisions sont des collisions : VL/VL à 38,3% (soit 18 collisions et un bilan de 30 blessés) et VL/2roues à 36,2% (soit 17 collisions et un bilan de 21 tués). Il est à noter que cette cause est à l'origine d'un seul accident mortel (une collision VL/train).

### Circulation à gauche :

Les collisions dues à la circulation à gauche se sont produites hors agglomération à 73,9% et sur départementales à 47,8%. A noter toutefois que les collisions sur nationales ont été particulièrement mortelles (4 sur les 5 recensées) dont **4 se sont produites sur la nationale 2**. Les principales collisions sont des collisions VL/PL à 30,4% (7 collisions pour un bilan de 5 tués et 5 blessés), VL/VL et VL/2roues à 21,7%. Le mois de **juin** a compté le nombre le plus élevé de collisions (4 dont 3 mortelles pour un bilan de 3 tués).

**Sur les 6 victimes, 3 avaient plus de 65 ans (82 ans, 67 ans, 70 ans)**

### La vitesse :

Les collisions sur cette cause sont en nette baisse (cet indicateur est historiquement le plus bas). Au regard des 5 dernières années, la baisse est constante, mais le bilan reste lourd (6 tués en 2012, en 2010 et 2009). Les collisions se sont produites à **75,86% hors agglomération** (dont 100% des collisions mortelles) et sur **routes départementales à 65,52%**. Les principales collisions sont des collisions VL seul à 44,8% (soit 13 collisions pour un bilan de 22 blessés) et VL/VL à 20,7% (soit 6 collisions et un bilan de 4 tués et 9 blessés). Le mois de **septembre** a compté le nombre le plus élevé de collisions (7 dont 1 mortelle).

	2012		2011		2010		2009		2008	
	A.C.	tués	A.C.	tués	A.C.	tués	A.C.	tués	A.C.	tués
Vitesse	29	6	48	15	56	6	64	6	68	9

### Localisation des accidents corporels

Type	Nombre	Hors agglomération	En agglomération
Autoroutes	12	12	
Routes nationales	24	23	1
Routes départementales	115	100	15
Voiries communales	131	3	128

### Localisation des accidents mortels

Type	Nombre	Hors agglomération	En agglomération
Autoroutes	3	3	
Routes nationales	8	7	1
Routes départementales	19	18	1
Voiries communales	4	0	4

	Hors agglomération	En agglomération
Accidents corporels	138 soit 48,9%	144 soit 51,1%
Accidents mortels	28 soit 82,4%	6 soit 17,6%

### Usagers impliqués dans les accidents corporels

	Véhicules Légers	2 roues (vélos / cyclos)	Piétons	Motos	Poids-lourds	Tracteurs	Transports en commun	Cavaliers
Accidents corporels	304	65	50	37	26	5	2	0
Accidents mortels	35	5	6	2	8	0	1	0

### Principales collisions dans les accidents corporels

VL seul	VL contre VL	VL contre 2 roues
59 soit 20,9%	56 soit 19,9%	46 soit 16,3%

Au cours de l'année 2012, les collisions VL/VL ont été moins nombreuses qu'en 2011 (60 collisions contre 82 en 2011), alors que les collisions VL seul ont été aussi importantes qu'en 2011 (soit pour les VL seul : 62 collisions en 2011). S'agissant des **collisions VL/2roues**, elles ont connu une baisse significative de **-20,7%** (à noter le recul des collisions mortelles, 1 seule contre 3 en 2011). Cette situation porte les collisions VL seul à la première place des types de collisions de l'année.

A noter : la baisse des collisions avec motocyclistes notamment dans les collisions VL/moto (de -30% soit -8 collisions) et moto seule (de -23,5% soit -4 collisions).

### Principales collisions dans les accidents mortels

VL seul	VL contre PL	VL contre VL
10 soit 29,4% Bilan: 12 tués	6 soit 17,6% Bilan: 6 tués	5 soit 14,7% Bilan: 7 tués

Les collisions VL/PL intègrent le classement des principales collisions mortelles avec une progression de 100% (3 collisions mortelles en 2011). A noter que sur l'ensemble de ces collisions, la responsabilité du VL est engagée (5 collisions pour circulation à gauche et 1 pour vitesse). Les collisions VL/piéton quittent le classement bien que le bilan s'était alourdi avec 1 piéton tué de plus (pour un total de 5 collisions VL/ piéton ). La responsabilité du piéton est engagée dans 4 collisions (2 pour imprudence et 2 pour alcoolémie)



## **Les collisions impliquant des usagers vulnérables :**

### **– Les deux-roues :**

*Sur l'ensemble des collisions de l'année (282 collisions), 35,1% concernent un deux-roues.  
Les principales collisions sont :  
Les VL/ deux-roues (vélo, cyclo) avec 45 collisions,  
(la responsabilité du conducteur du VL est la plus souvent engagée avec 51,1%)  
Les VL/moto avec 18 collisions,  
(la responsabilité du motocycliste est la plus souvent engagée avec 61%)*

### **– Les piétons :**

*Sur l'ensemble des collisions de l'année, 16,6% concernent un piéton (47 collisions).  
L'essentiel des collisions sont des collisions VL/piéton (43 collisions) où la responsabilité du conducteur du VL est la plus souvent engagée avec 69,7%.*

## Quand se produisent principalement les accidents corporels

<b>Octobre 2012</b>	<b>Décembre 2012</b>	<b>Août 2012</b>
34 soit 12,1 %	28 soit 9,9 %	27 soit 9,6 %

Les mois les plus mortels: Février et Septembre 2012 avec 5 tués chacun.

<b>jeudi</b>	<b>vendredi</b>	<b>mardi</b>
45 soit 16,0%	44 soit 15,6%	41 soit 14,5%

Les jours les plus meurtriers sont le samedi avec 9 tués, le vendredi et dimanche avec 7 tués

## Répartition par jour et par tranches horaires des accidents corporels

Pour les accidents corporels, la tranche horaire la plus accidentogène s'étend de 16 à 20 heures, sauf pour le mercredi et le samedi de 12 à 16 heures.

Pour les jours les plus meurtriers :

- vendredi: de 8 à 12 heures.
- samedi: de 12 à 16 heures.
- dimanche: de 16 à 20 heures.

Ce tableau de bord est réalisé par les membres de la commission Sécurité Routière qui se réunit chaque mois sous la présidence de la M. le Directeur de Cabinet du Préfet, chef de projet Sécurité Routière

**Conseil Général**

Direction de la Voirie Départementale  
[www.aisne.com](http://www.aisne.com)

**Site des services de l'Etat dans l'Aisne**

Service départemental de la communication interministérielle  
[www.aisne.gouv.fr](http://www.aisne.gouv.fr)

**Gendarmerie Nationale**

Escadron Départemental de Sécurité Routière  
Brigade de Prévention de la Délinquance Juvénile

**Direction Départementale de la Sécurité Publique**

État-Major

**Direction des services départementaux de l'éducation nationale**

Correspondant Départemental Sécurité  
<http://ia02.ac-amiens.fr/>

**Direction Départementale des Territoires**

Observatoire Départemental et Coordination Sécurité Routière

*Retrouvez de nombreuses informations  
et les dernières campagnes de la Sécurité Routière  
sur internet : [www.securiteroutiere.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.gouv.fr)*