

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION


**PRÉFÈTE
DE LOIRE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

DDGO

2023-2027

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

SOMMAIRE

1. Le cadre général de la démarche

- 1.1. Les objectifs du DGO
- 1.2. La démarche d'élaboration

2. Le diagnostic territorial partagé

- 2.1. Présentation générale du département
 - 2.1.1. Situation géographique
 - 2.1.2. Mortalité routière, les victimes
 - 2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables
 - 2.1.4. Risque routier professionnel
 - 2.1.5. Réseau routier

2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

- 2.2.1. Typologie des accidents hors agglomération
- 2.2.2. Mode doux hors agglomération
- 2.2.3. Les deux-roues motorisés (2RM) hors agglomération
- 2.2.4. Facteurs spécifiques hors agglomération

2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

- 2.3.1. Typologie des accidents en agglomération
- 2.3.2. Mode doux en agglomération
- 2.3.3. Les deux-roues motorisés (2RM) en agglomération
- 2.3.4. Facteurs spécifiques en agglomération

2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

- 2.4.1. Typologie des accidents sur autoroute
- 2.4.2. Deux-roues motorisés sur autoroute
- 2.4.3. Facteurs spécifiques sur autoroute

3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

- 3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu
- 3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

- 4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire
- 4.2. Les orientations d'actions

5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

- 5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR
- 5.2. Suivi de l'accidentalité départementale
- 5.3. Modalités de suivi du DGO

6. Signataires

1. Le cadre général de la démarche

1.1. Les objectifs du DGO

Le Document Général d'orientations (DGO) constitue l'outil politique de programmation et de mobilisation départementale pour lutter le plus efficacement possible contre l'insécurité routière.

Il définit les grandes orientations d'actions à mener et constitue un levier de mobilisation de tous les acteurs afin de renforcer la sécurité routière sur nos routes afin de réduire l'accidentalité et le nombre de tués sur notre département.

Il trouve une déclinaison annuelle et opérationnelle au titre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) qui vise à adapter les moyens aux enjeux stratégiques définis.

Aussi l'élaboration de ce nouveau DGO 2023-2027 cadrée dans sa démarche par la circulaire DSR du 25 mai 2022 constituera pour l'Oise son fil d'ariane pour les 5 années à venir.

1.2. La démarche d'élaboration

Conformément aux orientations susmentionnées, ce nouveau DGO s'appuie préalablement sur un diagnostic territorial pour les années 2017 à 2021 et traitera les enjeux principaux et nationaux suivants :

- les conduites à risques (vitesse, alcool, stupéfiants, et distracteurs) ;
- le risque routier professionnel ;
- les nouveaux modes de mobilités douces ;
- les deux-roues motorisés ;

La conceptualisation de ce DGO est le fruit de l'organisation de groupes de travail qui ont dans un premier temps présenté un diagnostic (qui a pu être partagé) et dans un deuxième temps proposé des actions concrètes pour le traitement des enjeux prioritaires.

Sous l'égide du directeur de cabinet, une restitution des groupes de travail a été faite avec l'identification des problématiques et les propositions d'orientation.

À cette restitution étaient présents :

- la Gendarmerie Nationale
- la Police Nationale
- le SDIS ;
- la DSDEN ;
- le conseil départemental
- 2 IDSR
- 3 maires
- la DIR Nord
- la CCIO
- la MSA
- le SPIP
- la DREAL
- une association vélo (AU5V)
- une association 2 roues motorisés (FFMC)
- l'association prévention routière
- le président de l'ordre des médecins de l'Oise
- un médecin de la commission médicale
- 3 procureurs de la République
- les 3 sous-préfectures de l'Oise
- la DDETS

2. Le diagnostic territorial partagé

2.1. Présentation générale du département

2.1.1. Situation géographique

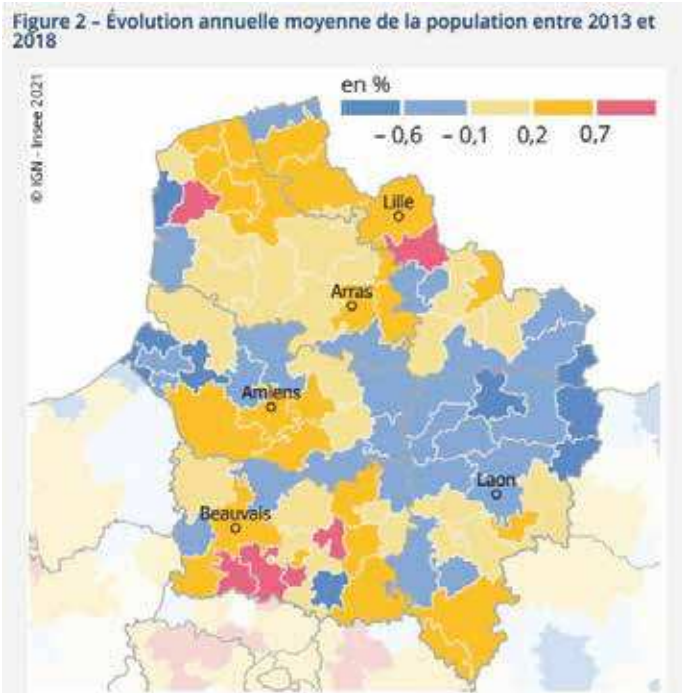
Organisation administrative

Région	Hauts-de-France (données Insee déc.2019)
Superficie	5 860 km ²
Structure administrative	4 arrondissements (21 cantons) <ul style="list-style-type: none">• Beauvais (231 249 hab.)• Compiègne (182 918 hab.)• Clermont (130 298 hab.)• Senlis (284 621 hab.)
Communes et intercommunalités	679 communes : <ul style="list-style-type: none">• dont 1 de plus de 50 000 habitants (Beauvais)• dont 3 entre 20 000 et 50 000 habitants (Compiègne, Creil et Nogent-sur-Oise)• dont 9 entre 10 000 et 20 000 habitants.• Dont 511 de moins de 1 000 habitants 21 EPCI dont 3 communautés d'agglomération
Départements limitrophes	6 départements : Sommes, Aisne, Seine et Marne, Val d'Oise, Eure, Seine-Maritime

Population

Population dans l'Oise	829 419 habitants au 01/01/2022
Population Région Hauts de France	6 004 947 habitants
Densité (nombre d'habitants au km²)	141,5 au 01/01/2022

L'Oise est le **3ème département le plus peuplé de la région Hauts-de-France** (loin derrière les départements du Nord et du Pas-de-Calais). L'Oise accueille **14 % de la population régionale**.



(données Insee déc. 2018).

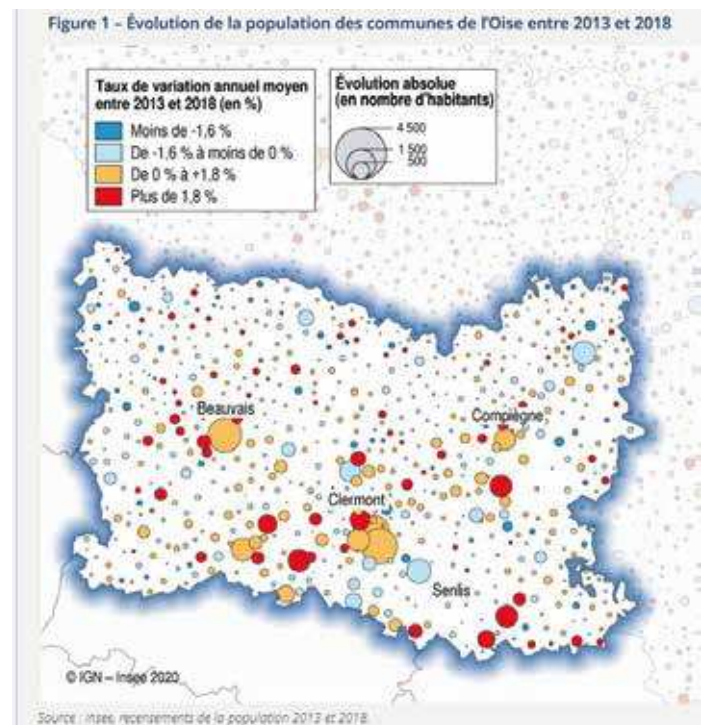
Avec 11 753 habitants de plus entre 2013 et 2018, l'Oise est le département qui présente la croissance démographique la plus élevée de la région : **+0,3 % par an** contre +0,1 % pour les Hauts-de-France.

L'excédent naturel explique cette croissance (+0,5 % par an), le solde migratoire étant légèrement négatif (-0,2%).

La croissance démographique est la plus prononcée dans les communes de 10 000 habitants ou plus grâce à un excédent naturel élevé, +0,7 % par an, compensant un déficit migratoire de -0,4 % par an.

Toutes les grandes villes de l'Oise ne sont pas dans la même dynamique.

La population **augmente** nettement dans la moitié d'entre elles, notamment **Nogent-sur-Oise** (+1,6 % par an), ainsi que **Montataire, Creil et Méru** (+0,9 % par an). À l'inverse, la population **diminue nettement** à **Clermont et Noyon** (-1,0 %) ainsi qu'à Senlis (-0,9 %).



La densité de la population est inférieure à la région (141,5 hab/km² contre 188 hab/km²) et seules 13 communes ont plus de 10 000 habitants regroupant 1/3 de la population (268 098). Enfin, 1/4 des habitants (207 354) réside dans des communes de moins de 1000 habitants.

La majorité de la population vit donc dans un environnement rural.

L'Oise, département du Sud des Hauts-de-France

L'Oise se caractérise par une orientation plus industrielle que la France entière (24,4 % des emplois) contre 18,2 %), avec de nombreux établissements notamment dans les secteurs de la métallurgie, de la mécanique, de la plasturgie, de la chimie et de l'agroalimentaire, sous le contrôle de grands groupes français ou étrangers.

Si l'agriculture n'occupe plus que 3,1 % des emplois, elle demeure très dynamique (en liaison avec le pôle de compétitivité à vocation mondiale « industrie et agro-ressources »), surtout au nord où les exploitations céréalières et betteravières sont deux fois plus importantes qu'en moyenne nationale.

Le secteur tertiaire est en essor, les grands axes autoroutiers (A1 Paris-Lille et A16 Paris-Calais) étant particulièrement attractifs pour la logistique qui utilise plusieurs vastes plates-formes valorisant la fonction de plaque tournante de l'Oise dans les échanges Nord-Sud et Est-Ouest.

Cette armature consistante ainsi que la proximité de l'Île-de-France où vont travailler chaque jour **29 %** des actifs, permet à l'Oise d'afficher **au 4eme Trimestre 2022 un taux de chômage de 7,2 %, légèrement supérieur à celui du pays (7 %) et bien inférieur à la région (27 %).**

Toutefois, la répartition du chômage dans le département est contrastée : celui-ci reste élevé dans l'agglomération Creilloise ou le Noyonnais, alors qu'il est plus faible à la périphérie francilienne ainsi qu'au pourtour des villes où résident les ménages les plus qualifiés.

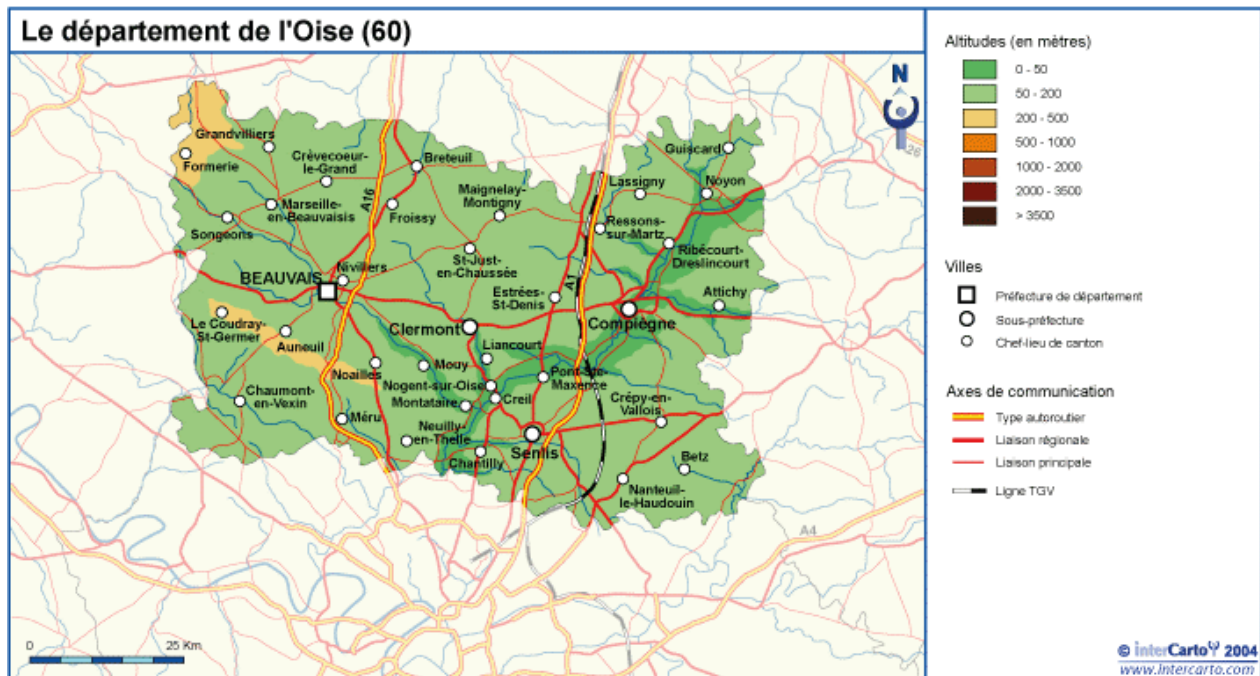
Emploi - Chômage

Indicateurs	Oise	France
Emploi total au lieu de travail	269 816	26 343 023
dont part des emplois salariés (%)	89,4 ▲	86,8
Taux d'activité des 15 à 64 ans (%)	74,4	73,8
Taux de chômage des 15 à 64 ans (au sens du recensement) (%)	13,9	14,1

Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation principale - 2016

Le revenu est plus élevé que la moyenne régionale, non sans des écarts substantiels entre, par exemple, le bassin Creillois qui a expérimenté le RSA et l'aire Cantilienne, pourtant très proches.

Un territoire à la double personnalité

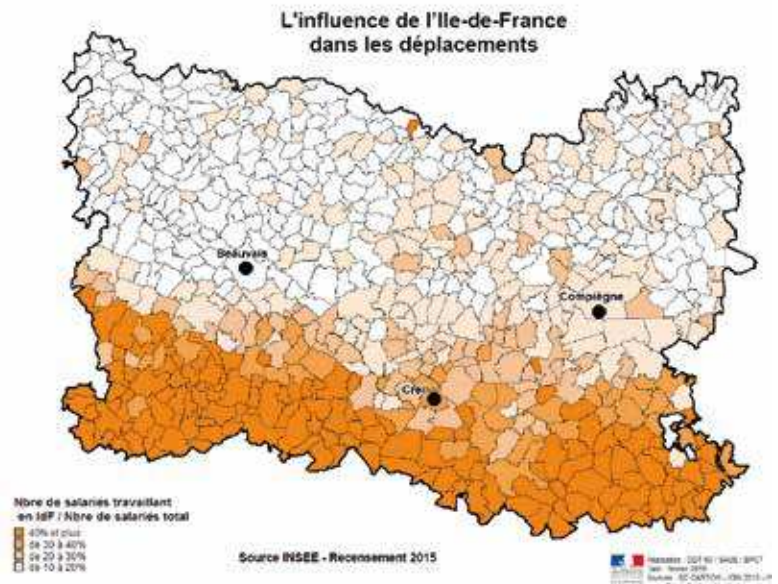


Malgré la proximité avec la région parisienne, l'Oise est un territoire aux caractéristiques rurales fortes, particulièrement dans le nord du département. Aucune ville n'atteint 60 000 habitants et l'organisation du département reste traditionnelle avec **679 communes** dont 516 de moins de 1000 habitants. En contrepartie, l'intercommunalité est très active avec **21 EPCI**, dont 3 communautés d'agglomération autour de Beauvais, Compiègne et Creil.

Une fracture territoriale nord/sud importante

La RN31 incarne physiquement la limite nord/sud du département.

– Lorsque l'on s'intéresse aux territoires situés au nord de la RN31, on retrouve des territoires ruraux à vocation agricole et résidentielle présentant de nombreuses caractéristiques (géographiques, historiques, sociologiques, économiques...) propres à l'ex-région Picardie.



– **L'influence de l'Île-de-France** conditionne quant à elle en grande partie le développement des territoires situés au sud de la RN31. Les vallées de l'Oise et du Thérain concentrent la croissance économique et les trois pôles urbains du département (Beauvais, Creil, Compiègne).

L'Oise et ses infrastructures de transport

Ligne ferroviaire – Débordement du réseau de transport de l'Île-de-France

Le département de l'Oise est desservi par quatre lignes du réseau francilien. Il s'agit de la ligne D du RER d'Île-de-France, la ligne H du Transilien, la ligne J du Transilien et la ligne K du Transilien.



Transport aérien



L'aéroport de Paris-Beauvais (nom commercial de l'aéroport de Beauvais-Tillé) est situé sur la commune de Tillé, à 3 km au nord-est de Beauvais et à environ 70 km de Paris. Il a une emprise de 230 ha, dispose de 12 points de parking avions répartis sur 55 000 m², deux terminaux et deux pistes d'atterrissage.

Le premier terminal est ouvert en novembre 1979, le second en décembre 2010 afin de pouvoir augmenter le trafic de passagers. En 2018, l'aéroport était le 10ème de France en nombre de passagers avec 3,8 millions de passagers. L'aéroport est entièrement tourné vers le trafic à bas coût dit best-cost (ex : low cost)

Des liaisons régulières par autocar sont organisées entre l'aéroport et Paris-Porte Maillot et Amiens-Gare Routière.

Réseau routier

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.



Réseau interurbain

Le réseau interurbain du département est composé d'une soixantaine de lignes qui desservent l'intégralité du territoire ainsi que les départements limitrophes (Somme, Aisne et Val-d'Oise).

Les lignes sont organisées en forme d'étoile autour des principales villes.

Depuis le 1er septembre 2017, la Région des Hauts de France est l'autorité organisatrice des transports interurbains et scolaires.



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.

4 062 km de routes départementales dont 256 km d'ex-routes nationales gérées depuis 2006 par le Conseil Départemental 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.

Transport fluvial

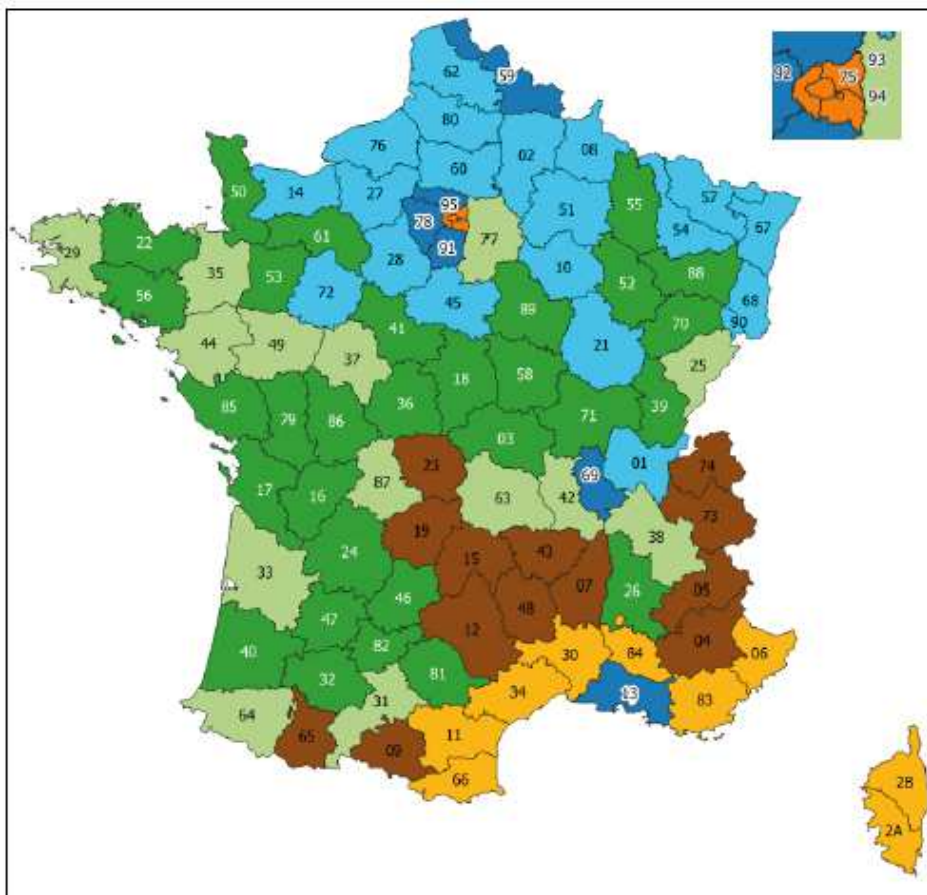


Le transport fluvial s'organise dans le département autour de la rivière Oise qui connecte le canal du Nord et le canal latéral à l'Oise.

L'analyse des données accidents du département de l'Oise sont comparées à la moyenne nationale mais aussi à la moyenne des départements de la même famille. Le Cerema classe les départements de France en 7 familles en fonction de leur indicateurs locaux de Sécurité routière (ILSR).

Le département de l'Oise est classé en famille 5 : département multipolarisé.

- - Famille 1 : les départements de montagne (13 départements)
- - Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
- - Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)
- - Famille 4 : les départements monopolarisés (14 départements)
- - Famille 5 : les départements multipolarisés (20 départements)
- - Famille 6 : les départements à très forte densité de population (6 départements)
- - Famille 7 : Paris et la petite couronne (4 départements).



Critères classifiant les 7 familles :

- Famille 1 :

les départements de montagne : Cette famille est constituée de 13 départements. Pour de nombreuses variables, elle se distingue de la moyenne nationale. Les deux variables les plus éloignées sont celles de la superficie de montagne (84 % contre 24 %) et de l'altitude moyenne des résidences (522 mètres contre 148 mètres).

- Famille 2 :

les départements ruraux à faible densité de population : Cette famille est constituée par 30 départements. Les indicateurs de cette famille sont assez proches des moyennes nationales. Cette famille se distingue particulièrement par : l'absence de communes de plus de 100 000 habitants, une population plutôt faible, une densité faible et une part de superficie classée montagne faible.

- Famille 3 :

les départements méditerranéens: Cette famille est constituée par 9 départements. Cette famille est caractérisée par 3 indicateurs largement au-dessus de la moyenne nationale : le pourcentage de résidences secondaires, la part de communes de plus de 100 000 habitantes et le pourcentage de superficie de montagne. Cela s'accompagne de quantités de précipitations plus faibles que la moyenne, un nombre de 2RM plus élevé que la moyenne et des températures minimales plus élevées que la moyenne.

- Famille 4 : les départements monopolarisés : Cette famille est constituée par 14 départements. La plupart des indicateurs de cette famille sont proches de la moyenne nationale. Cette famille se distingue par un nombre élevé de communes de plus de 100 000 habitants, une population élevée et un pourcentage de territoire en périurbain au-dessus de la moyenne.

- Famille 5 :

les départements multipolarisés : Cette famille est constituée par 20 départements. La plupart des indicateurs de cette famille sont assez différents de la moyenne nationale. Cette famille se caractérise par un pourcentage de territoire « multipolaire » plus élevé que la moyenne ainsi que, dans une moindre mesure, la part du linéaire d'autoroutes et la part de territoires en périurbain également plus élevées que la moyenne. Au contraire, la part de résidences secondaires et le pourcentage de superficie classé montagne sont inférieurs à la moyenne. Il s'agit essentiellement de départements où l'activité ne se concentre pas sur un unique pôle. Le relief permet le plus souvent un réseau de transport plus homogène sur l'ensemble du département et moins centralisé autour d'une ville unique centre.

- Famille 6 :

les départements à très forte densité de population Cette famille est constituée par 6 départements. La plupart des indicateurs de cette famille sont assez différents de la moyenne nationale. Cette famille se caractérise donc par une population, une densité, une part de communes de plus de 100 000 habitants, de périurbain et une part d'autoroutes particulièrement élevées. A l'inverse, cette famille a une part de résidences secondaires et un pourcentage de superficie classée montagne plus faibles que la moyenne.

- Famille 7 :

Paris et la petite couronne : Cette famille est constituée par 4 départements. Ces départements ont été exclus lors des calculs permettant de faire l'ACP car ils étaient très spécifiques et biaisaient l'analyse pour les autres départements. Cette famille se caractérise par cinq indicateurs particulièrement plus élevés que la moyenne : la population, la densité, la part de communes de plus de 100 000 habitants, le nombre de nuits d'hôtels ramené à la population, le nombre de 2RM ramené à la population et la part de transports en commun dans le parc.

2.1.2. Mortalité routière, les victimes



Entre 2010 et 2016, les chiffres des tués varient énormément d'une année à l'autre, oscillant entre 39 et 70 tués par an.

L'année 2016 affiche le plus grand nombre de tués de ces dix dernières années avec 70 victimes.

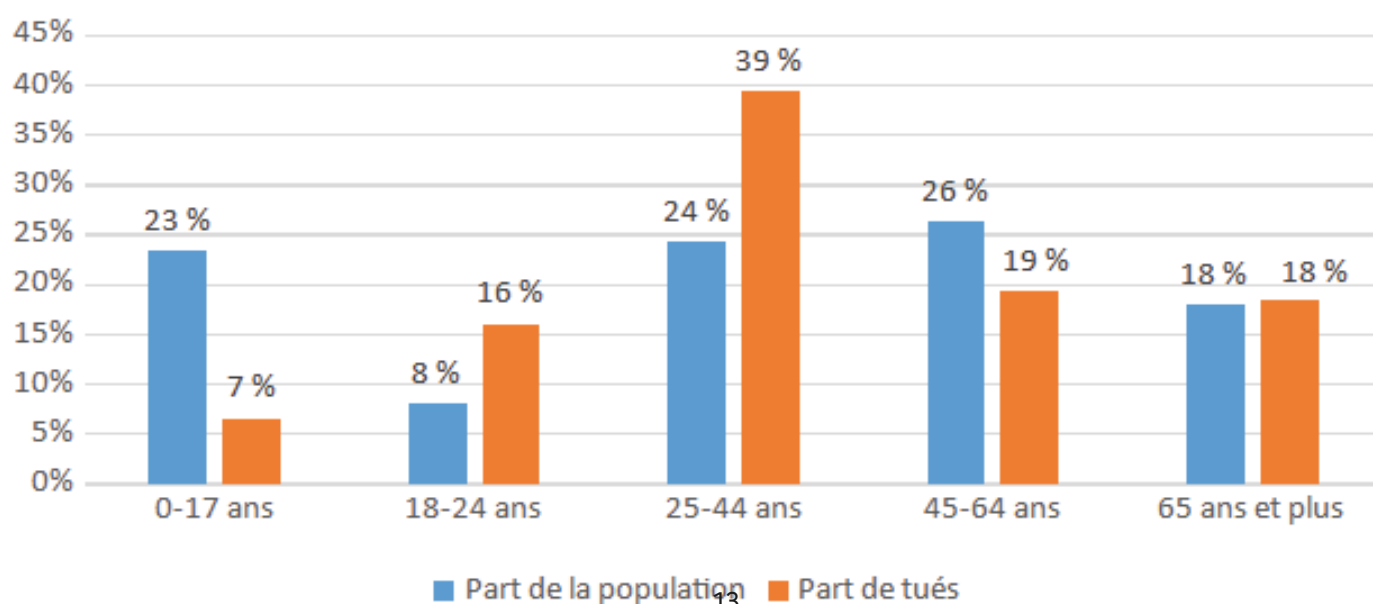
A partir de 2018, le nombre de tués diminue considérablement sur les routes de l'Oise pour atteindre le chiffre de 31 en 2021.

- **Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants / comparaison à l'ILSR et au niveau national**

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Mon département	42	51
Famille ILSR 5- Départements multipolarisés	33	48
France métropolitaine	32	47

La moyenne des tués pour l'Oise entre 2017 et 2021 est de 42. La comparaison avec le niveau national (32) et la famille des départements multipolarisés (33) témoigne d'une surmortalité dans le département.

Répartition de la population 2021 et des tués 2017-2021 par âge



- **Évolution de la mortalité (2010-2021) avec une barre par année**

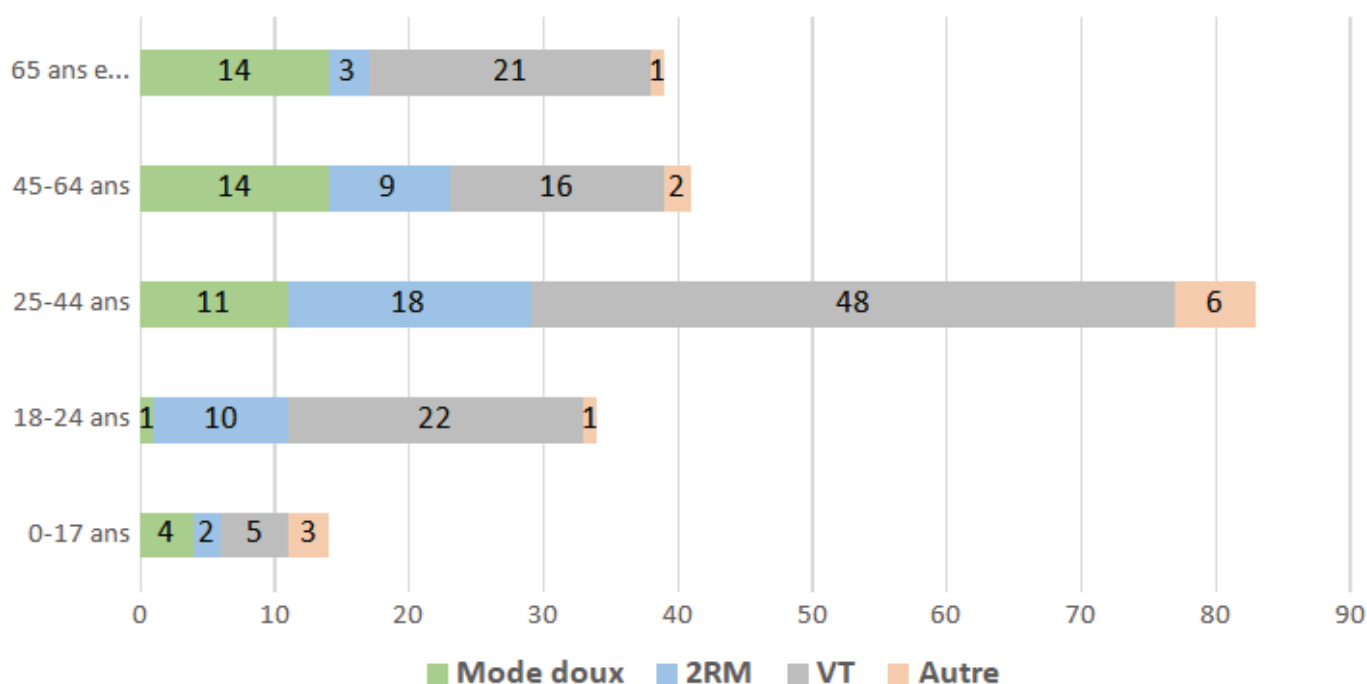
N.B. : les tranches d'âges sont regroupées de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : 0-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65 ans et plus.
 A noter que le total des chiffres extraits fait bien 100 % (23,36 % ; 8,00 % ; 24,37 % ; 26,27 % ; 17,99 %) mais que par souci de visibilité, l'affichage est arrondi et peut ne pas faire 100 % (ici 101 % ou 99 %) mais l'arrondi de la somme fait bien 100 %.

Le graphique ci-dessus révèle que les tranches d'âge les plus accidentogènes sont celles des 18-24 ans et des 25-44 ans (55%) car sur-représentées dans la mortalité routière par rapport à la part de ces catégories d'âge dans la population (32%).

A noter que les seniors présentent une mortalité routière équivalente à leur poids démographique.

- **Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)**

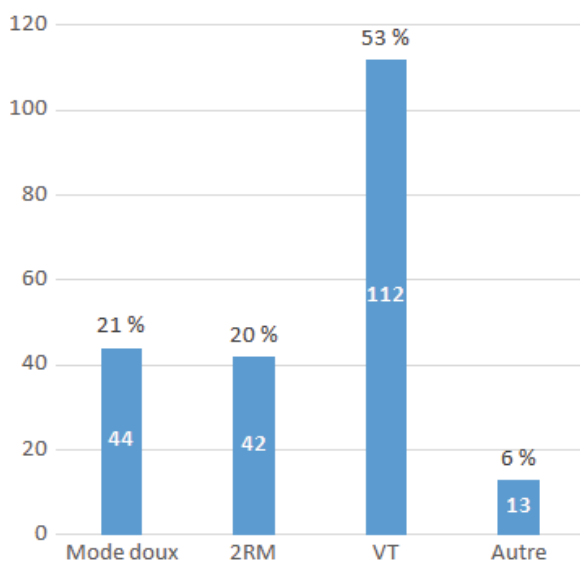
Nombre de tués par âge et par mode 2017-2021



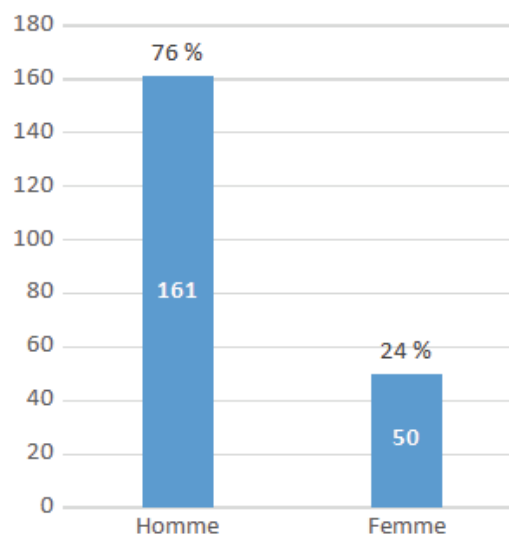
N.B. : les modes de déplacement sont regroupés de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) | 2 et 3 roues motorisés (cyclo et moto) | véhicules de tourisme | tout autre type de véhicule dont les véhicules utilitaires et les poids lourds. Le détail est présent dans les données mises à disposition.

Le nombre de tués selon le mode de déplacement est majoritairement lié à la **conduite automobile** (53 % des tués sur la période contre 49 % au niveau national et 64 % pour l'ILSR), puis aux **usagers de modes doux** (piétons, engins de déplacements personnels motorisés ou non et les cyclistes) pour 21 % (au niveau national, ils représentent 21 % et 6 % au niveau de l'ILSR) et enfin les **conducteurs de deux-roues motorisés** qui représentent 20 % (au niveau national, ils représentent 24 % et 19 % au niveau de l'ILSR).

Nombre de tués par mode
2017-2021



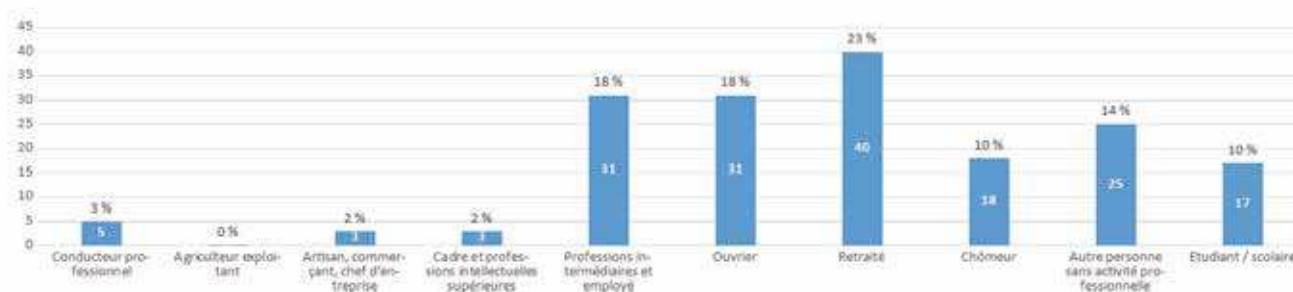
Nombre de tués
par sexe 2017-2021



La surmortalité masculine est manifeste (76 % de l'ensemble des décès sur la route). Au niveau national, les hommes représentent 79 % des tués et au niveau de l'ILSR, 83 %.

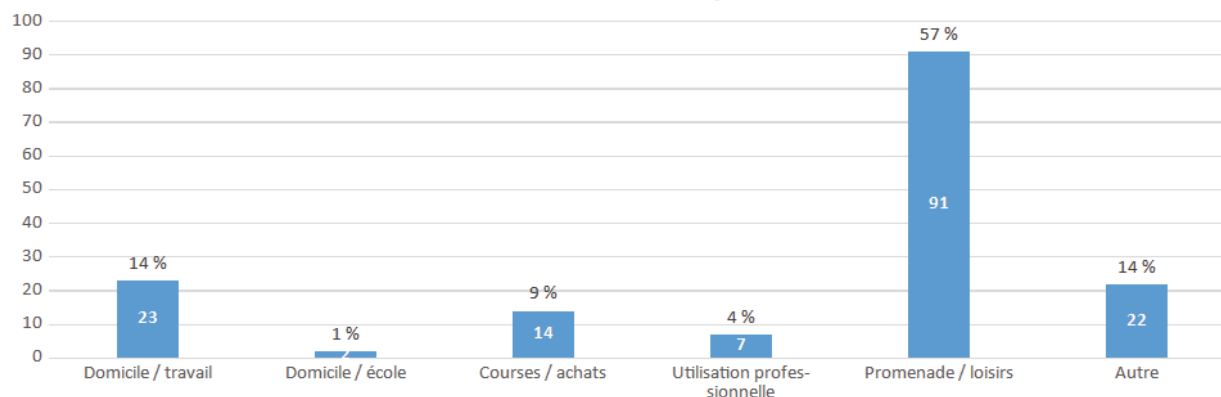
La catégorie socio-professionnelle la plus tuée est celle des retraités (23% soit 40 tués sur 211).

Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



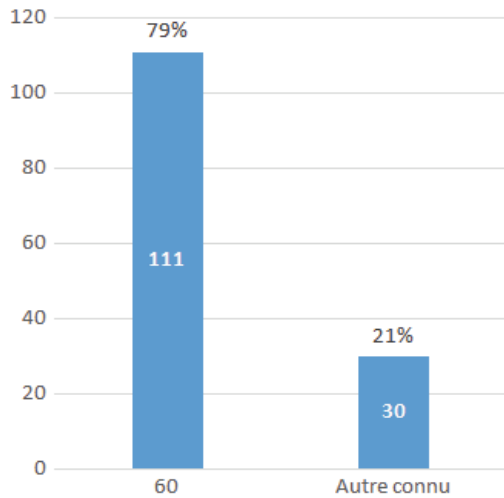
Les trajets de promenade-loisirs représentent 57 % des tués soit 91 tués (67 % au niveau national). Les trajets domicile-travail sont la 2ème cause de mortalité routière (14% et même 18 % si les trajets professionnels sont additionnés). Au niveau national, les trajets domicile-travail représentaient 12 % des tués et 5 % en utilisation professionnelle.

Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



79 % des tués vivaient dans le département de l' Oise.

Nombre de tués
par département
de résidence connu
2017-2021

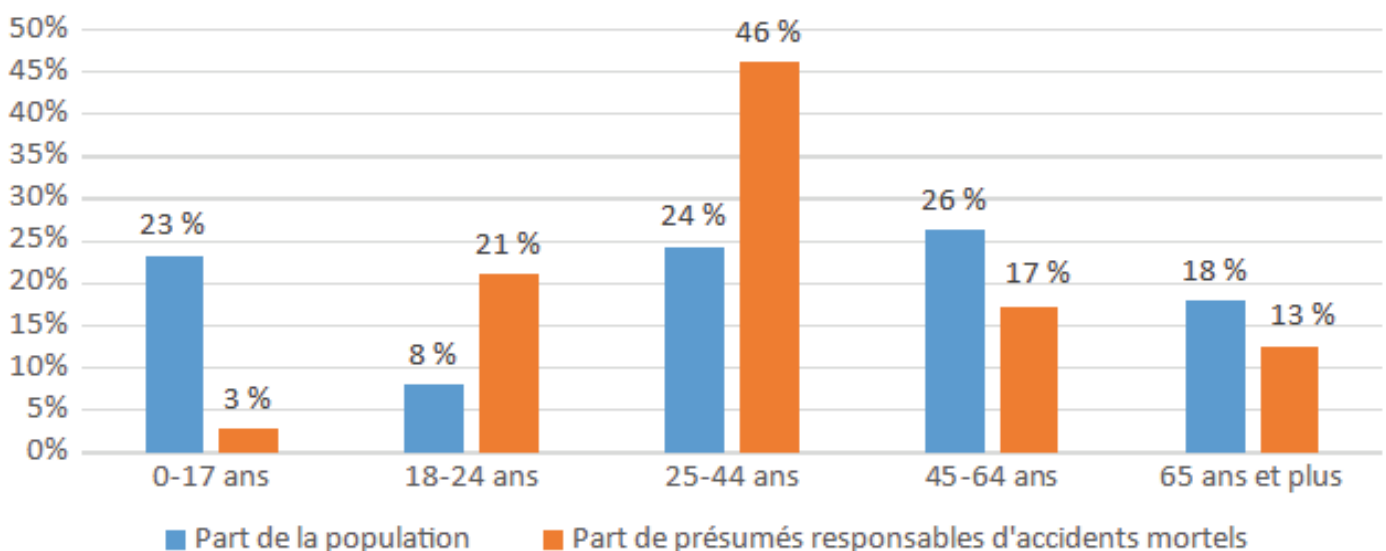


2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables

Seules les années 2019, 2020, 2021 sont analysées car elles correspondent au nouveau format BAAC.

Comme pour le nombre de tués, on constate une sur-représentation de la tranche d'âge 18-24 ans (8 % de la population mais 21 % des présumés responsables) ainsi que celle des 25-44 ans (24 % de la population mais 46 % des présumés responsables d'accidents mortels).

Répartition de la population 2021 et
des présumés responsables 2019-2021 par âge

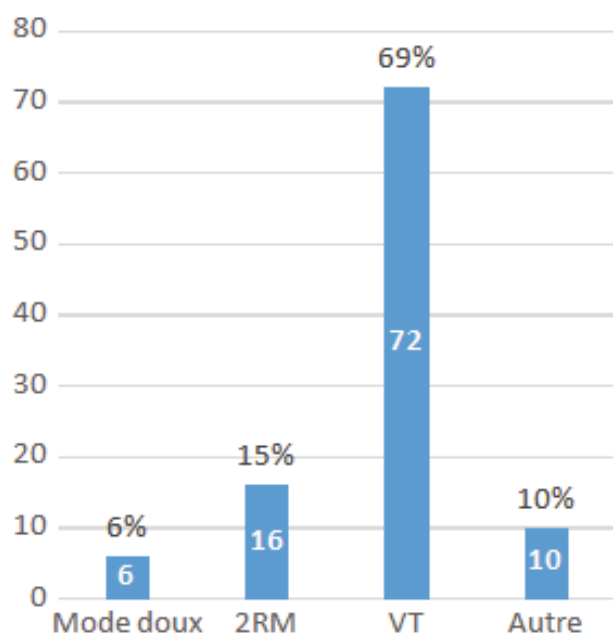


Les présumés responsables d'accidents mortels par âge et par mode montre que les utilisateurs de véhicules de tourisme sont majoritaires (69%).

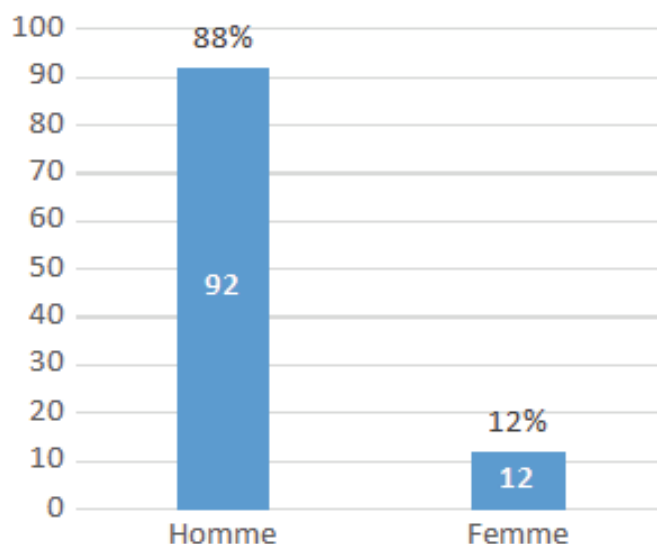
Les usagers de modes doux sont le moins souvent présumés responsables dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués.

88 % des présumés responsables sont des hommes (84 % au niveau national).

Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021



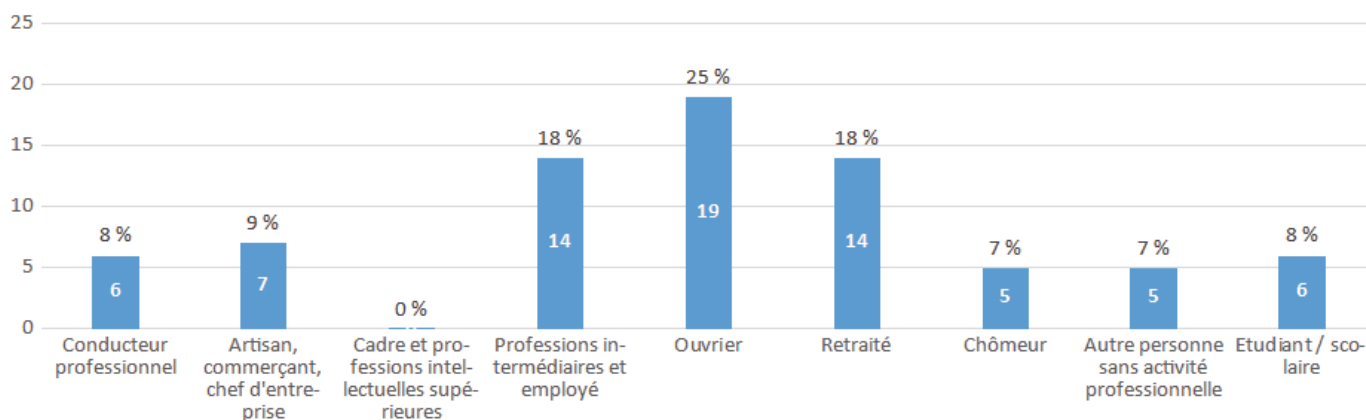
Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021



En fonction de la catégorie sociale professionnelle (CSP)

Les présumés responsables sont issus des catégories sociales-professionnelles suivantes : ouvriers (25%), professions intermédiaires et employés (18%) ainsi que retraités (18%).

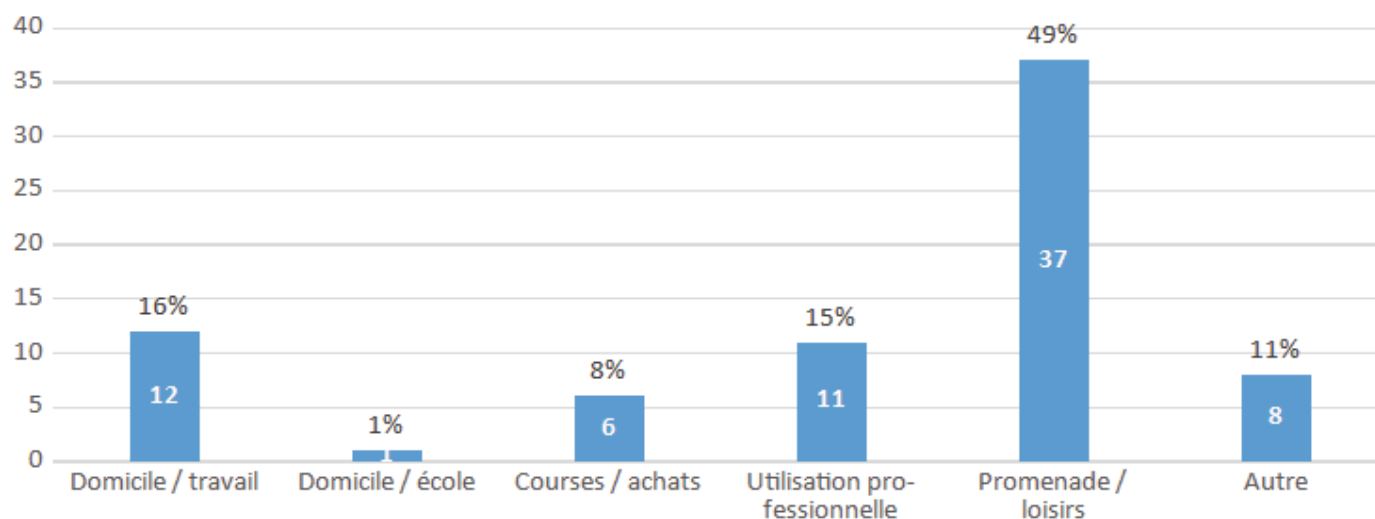
Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021



En fonction du motif du trajet

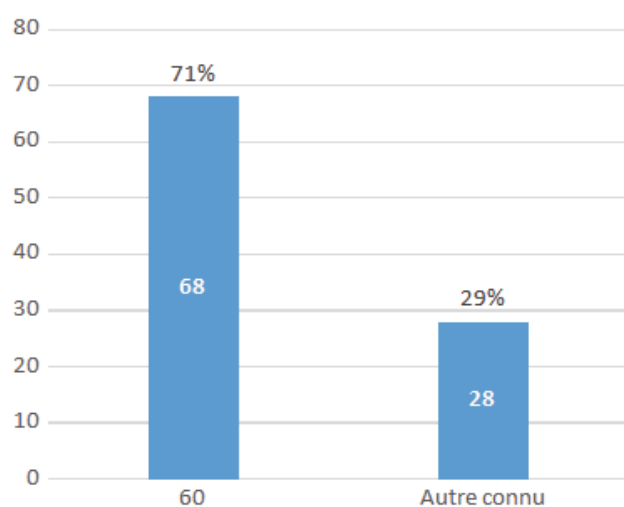
49 % des présumés responsables d'accidents mortels ont utilisé leur véhicule dans le cadre d'un trajet de promenade ou de loisirs. À noter que les données sont déclaratives et parfois non connues.

Nombre de présumés responsables par motif du trajet connu 2019-2021



71 % des présumés responsables d'accidents mortels vivent dans l'Oise.

Nombre de présumés responsables par département de résidence 2019-2021



Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) :

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	25	1	26
Alcool seul	17	1	18
Stupéfiants seuls	5	1	6
Alcool et stupéfiants	5	0	5
Inattention - téléphone	12	2	14
Non respect de la priorité	5	3	8
Malaise	7	0	7
Somnolence - fatigue	1	1	2
Médicaments	2	0	2
Contresens	3	0	3
Dépassement dangereux	8	0	8
Changement de file	2	1	3
Non respect des distances de sécurité	4	0	4
<u>Eblouissement</u>	1	0	1
Autre cause	10	0	10
Cause indéterminée	12	2	14
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	92	12	104

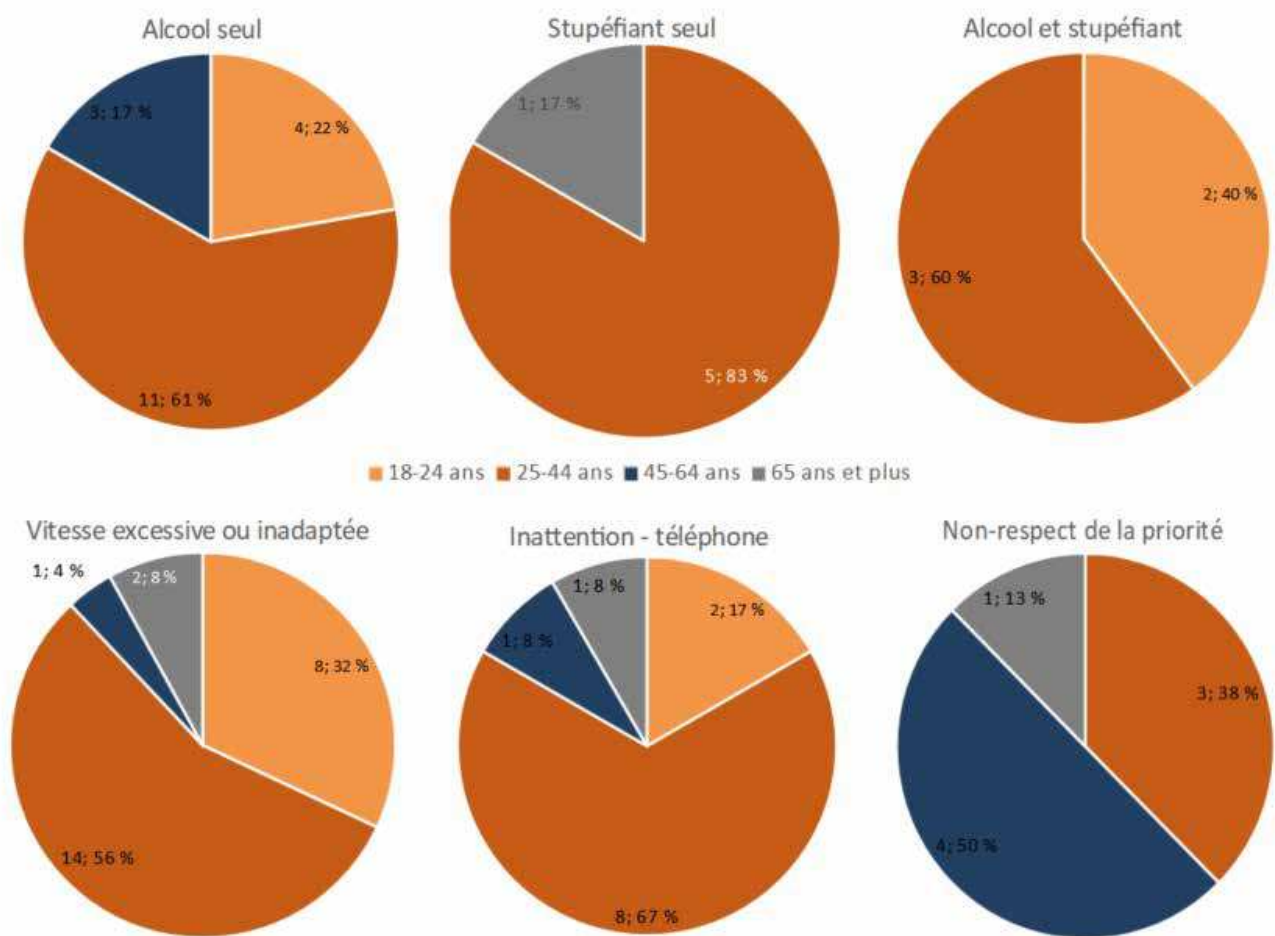
Les causes des accidents mortels sont variées. Néanmoins, 3 principaux facteurs d'accidents mortels se dégagent chez les conducteurs présumés responsables : la vitesse excessive, l'alcoolémie et l'inattention ou l'utilisation du téléphone.

Ces 3 facteurs sont prépondérants chez les hommes présumés responsables.

Chez les conductrices présumées responsables, le 1er facteur d'accident mortel est le non-respect de la priorité et l'inattention. (pouvant être un usage d'un téléphone portable au volant mais infraction non caractérisée).

Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) :

vitesse, alcool seul, stupéfiants seuls, alcool et stupéfiants, inattention -téléphone, non-respect de la priorité (valeurs en chiffre ; pourcentage).



Le facteur d'âge est significatif dans certaines causes d'accidents :

- pour la tranche d'âge 18-24 ans : alcool et stupéfiants
- pour la tranche d'âge 25-44 ans : stupéfiant seul et inattention-téléphone
- pour la tranche d'âge 45-64 ans : non respect de la priorité et alcool seulement
- pour la tranche d'âge 65 ans et plus : stupéfiant seul et non respect de la priorités

Ces données sur le facteur âge sont à relativiser compte tenu de la courte période d'analyse (2019-2021) et du faible nombre d'accidents mortels analysés.

2.1.4. Risque routier professionnel

Part modale pour les déplacements domicile-travail par département

En 2018, d'après l'observatoire des territoires, dans l'Oise, la part des déplacements domicile-travail en voiture représentaient 78,5 % des trajets et 10,8 % se faisaient en transport en commun.

D'après le plan régionale de Santé au Travail Hauts-de-France 2021-2025, 7% des accidents de travail sont des accidents routiers liés au travail. En France, la moyenne est de 35%.

Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l'ensemble des tués (2017-2021)

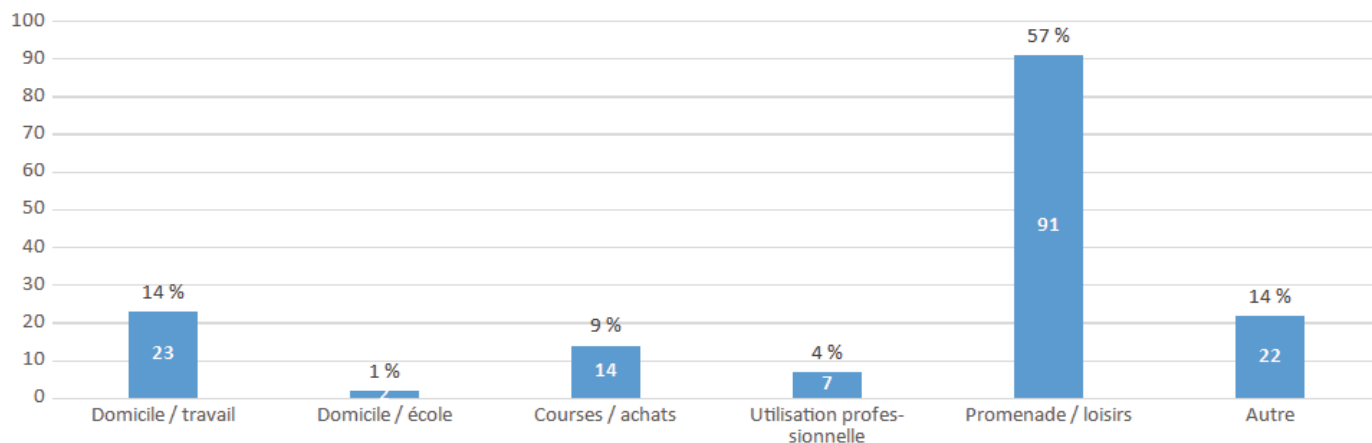
74 personnes ont été tuées dans un accident avec un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel, ce qui représente 35 % des tués (même pourcentage au niveau national et 39 pour l'ILSR). Cela reflète l'importance des déplacements domicile-travail dans le département.

	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	42
... un usager en trajet professionnel	35
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travail	74

Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués (2017-2021)

14% des tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel, ce qui représente 30 tués. Le pourcentage est le même au niveau national et de 16 % au niveau de l'ILSR.

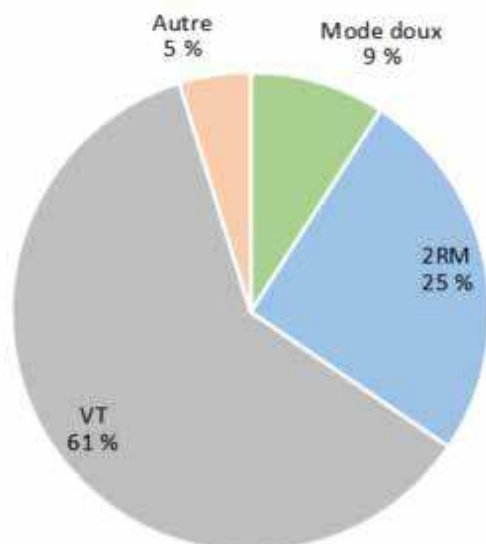
Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



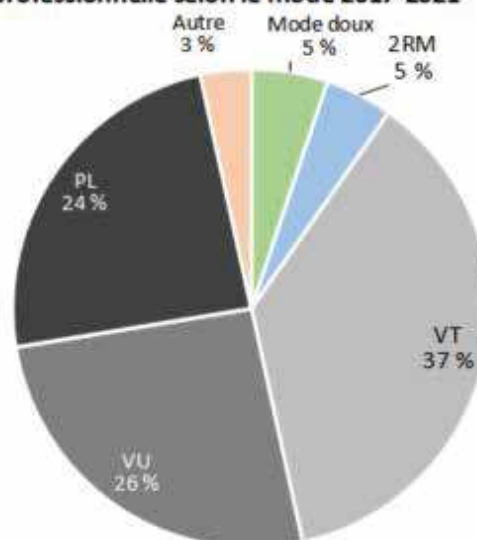
Les accidents corporels ayant lieu lors des trajets domicile-travail concernent à 61 % des usagers en véhicules de tourisme et à 25 % des usagers en 2RM.

La part de l'utilisation d'un véhicule utilitaire ou d'un poids-lourd dans les trajets professionnels est plus importante (50%) que pour les automobiles (37%).

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



N.B. : pour le motif utilisation professionnelle, les véhicules utilitaires et les poids lourds sont détaillés afin de faire apparaître les victimes de ces modes.

2.1.5. Réseau routier

Le réseau autoroutier se compose de 130 km répartis sur 2 autoroutes : L'A16 et l'A1.
 Le réseau routier national du département de l'Oise est réparti sur ces trois structures :
 la DIR Nord (RN 31, RN 1031, RN 2, RN 330, RN 324)
 la DIR Nord-Ouest (RN 31 à l'Ouest de Beauvais)
 la DRIEA Île de France (depuis le Plessis Belleville, RN 330 et RN 2 vers l'IDF)
 et représente environ 170km de voirie.

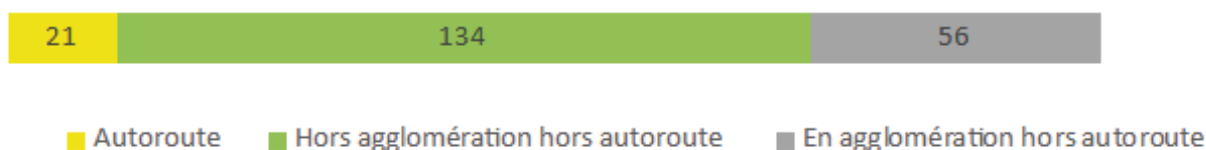
Le réseau routier départemental compte 4 062 km au total décliné en 5 catégories :
 Catégorie 1 (trafic > à 15 000 véhicules/j) = 130 km
 Catégorie 2 (trafic compris entre 7 et 15 000 véhicules/j) = 475 km
 Catégorie 3 (trafic compris entre 2 et 7 000 véhicules/j) = 1 094 km
 Catégorie 4 (trafic compris entre 500 et 2 000 véhicules/j) = 1 352 km
 Catégorie 5 (trafic < à 500 véhicules/j) = 1 011 km

Le réseau communal représente 8 350km environ.

Analyse générale de l'accidentalité mortelle sur le réseau routier de l'Oise

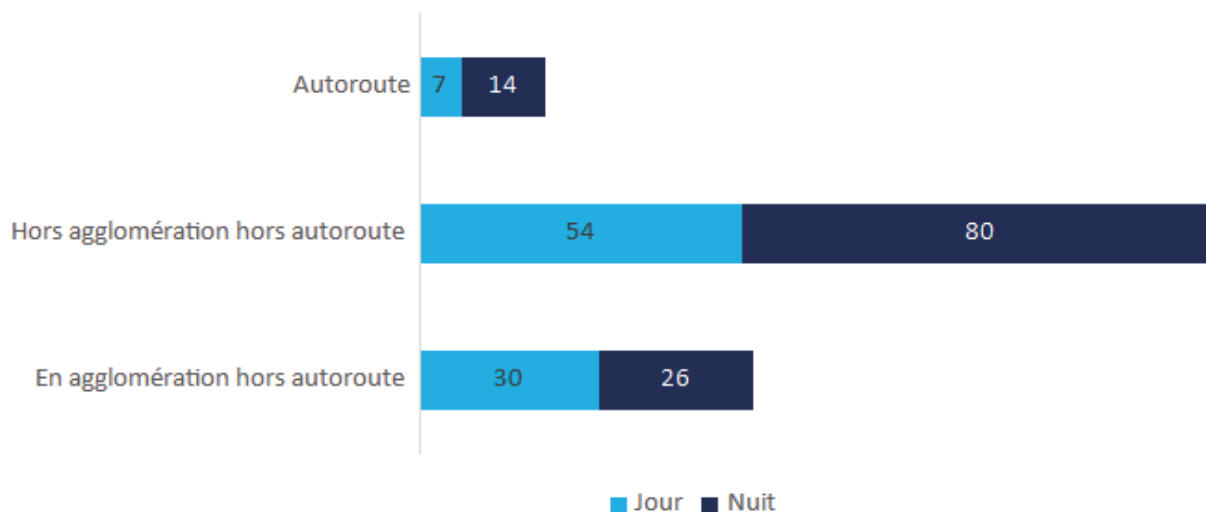
Les décès ont majoritairement lieu hors agglomération (et hors autoroute) puisque qu'ils représentent 63,5 % du total des tués (60,88% au réseau national).

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



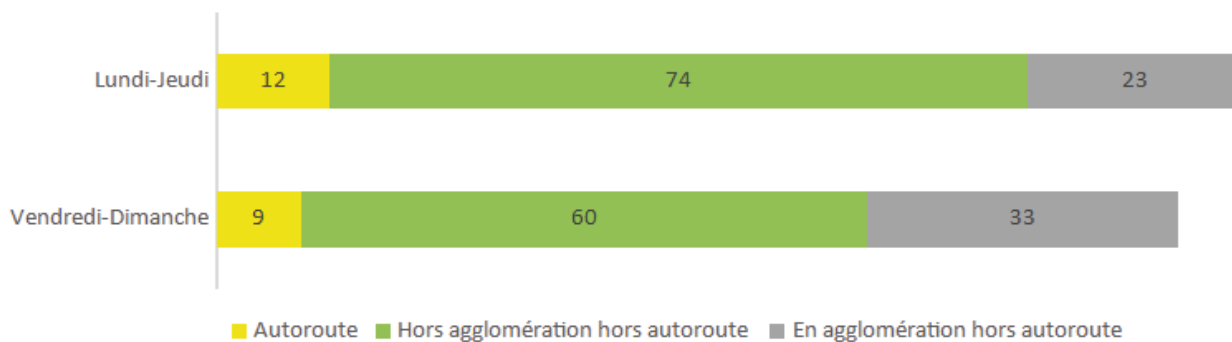
Dans l'Oise, la mortalité routière dans un accident survenu de nuit est élevée (57%) considérant la diminution du trafic routier la nuit, la moyenne nationale est de 43%. En agglomération, la proportion des tués est quasiment équivalente de jour comme de nuit.

Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



La répartition du nombre de tués en fonction du jour de la semaine met en valeur une surmortalité le week-end : 48 % des tués sur seulement 3 jours (vendredi à dimanche).

Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



Le nombre de décès par mode de déplacement selon le milieu indique que la mortalité en mode doux intervient essentiellement en agglomération. Dans les autres environnements, la mortalité en véhicule de tourisme est très largement majoritaire.

Par ailleurs, si les décès en deux-roues motorisés sont majoritaires hors agglomération, ils sont significativement présents en agglomération (26%).

Nombre de tués par mode 2017-2021



2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

La mobilité routière est majoritaire (63,5%) hors agglomération dans l'Oise (60,7% au niveau national).

Seuls les accidents hors agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « hors agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclue.

2.2.1. Typologie des accidents hors agglomération

Personnes tuées et blessées hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

Hors agglomération, près de 2/3 des accidents impliquent un véhicule de tourisme. Par ailleurs, 21 % des accidents impliquent un automobiliste seul en cause, sans tiers.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	3	23	94	348	6	7	24	14	519
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	1	1	1	1	0	0	0	4
Vélo	0	1	0	1	2	0	0	0	0	4
Cyclo	1	1	3	0	4	0	0	0	0	9
Moto	2	1	1	11	18	0	0	0	0	33
VL	46	33	31	85	489	23	2	5	6	720
VU	4	3	2	9	42	3	2	0	1	66
PL	1	0	0	2	37	5	11	0	1	57
TC	0	0	0	1	6	0	0	0	0	7
Autre	0	1	3	2	5	1	0	0	0	12
MULTICOLLISION	2	12	0	13	162	5	3	1	3	201
TOTAL	56	55	64	219	1114	44	25	30	25	1632
Part de victimes	3%	3%	4%	13%	68%	3%	2%	2%	2%	100,00%

Le bloc "collision avec" est consacré aux accidents avec 2 véhicules sans piéton ou 1 véhicule avec piéton (ligne piéton). On peut lire que 33 usagers en vélo ont été blessés ou tués dans une collision avec un VT. La ligne multicollision compte les usagers blessés ou tués dans des accidents avec 2 véhicules avec piéton ou 3 véhicules ou plus

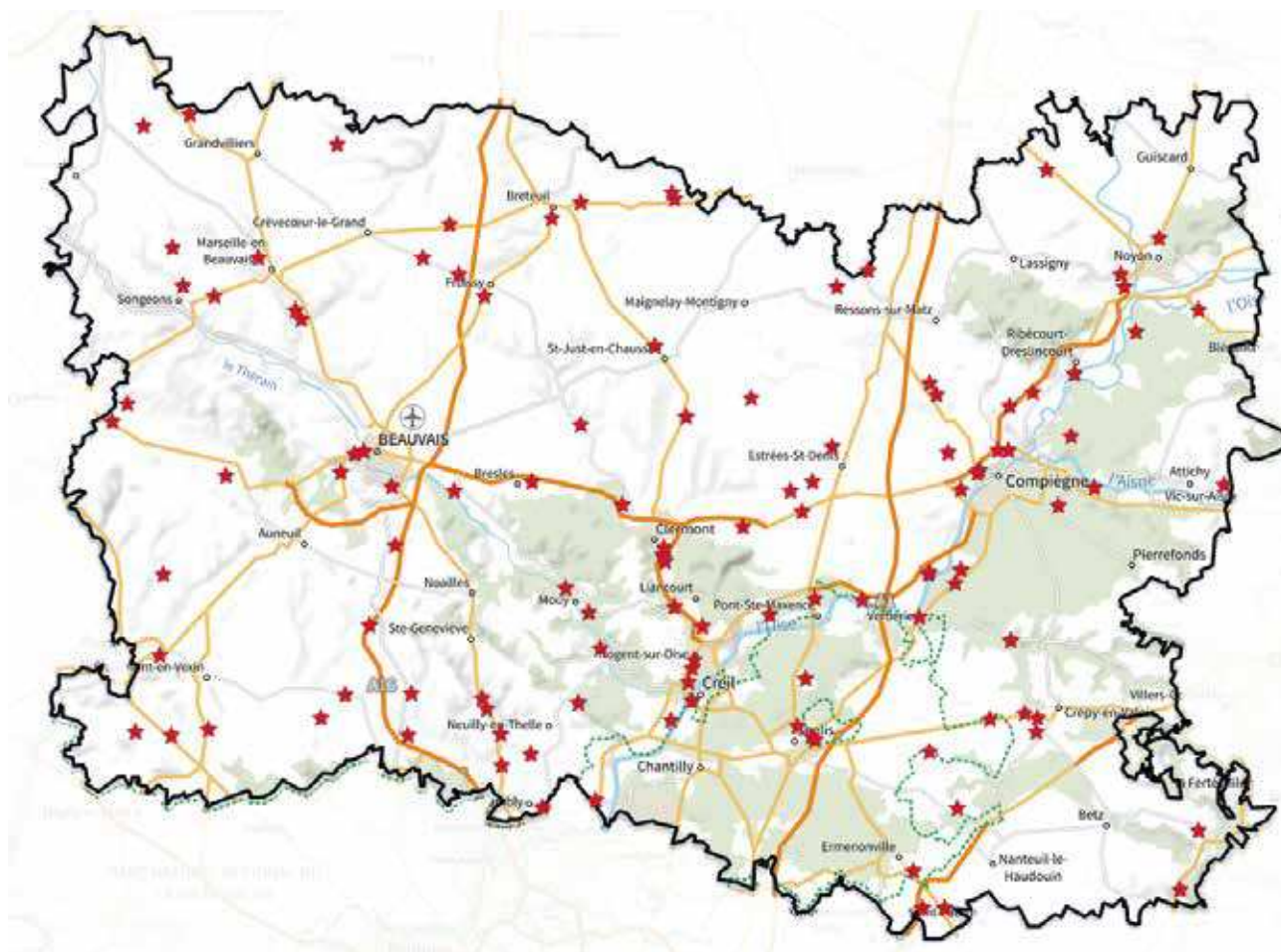
Cyclo : cyclomoteur
PL : poids-lourd

VL : véhicule léger

VU : véhicule utilitaire

TC : transport en commun

Carte 2017-2021 des accidents mortels situés hors agglomération (1 étoile par accident mortel)

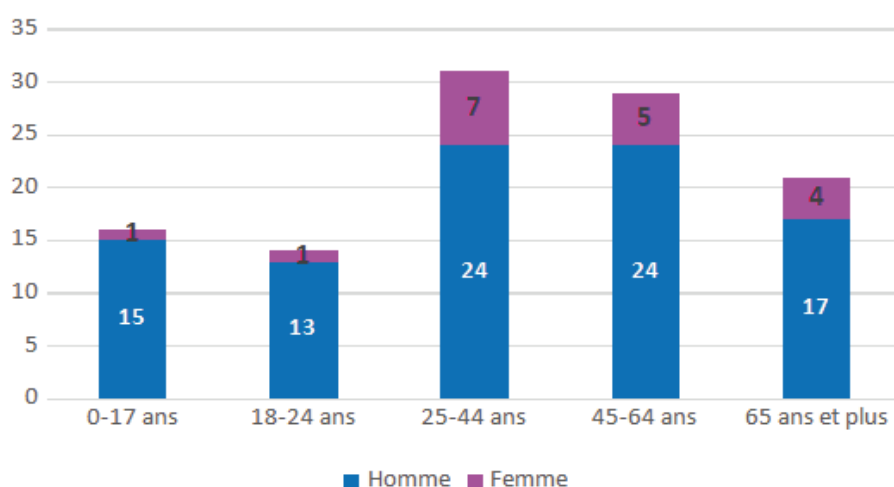


Les accidents mortels sont un peu plus présents sur le sud du département probablement du à un trafic routier plus important lié à la proximité de l'Île de France.

2.2.2. Mode doux hors agglomération

Victimes en mode doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)

Victimes en mode doux par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



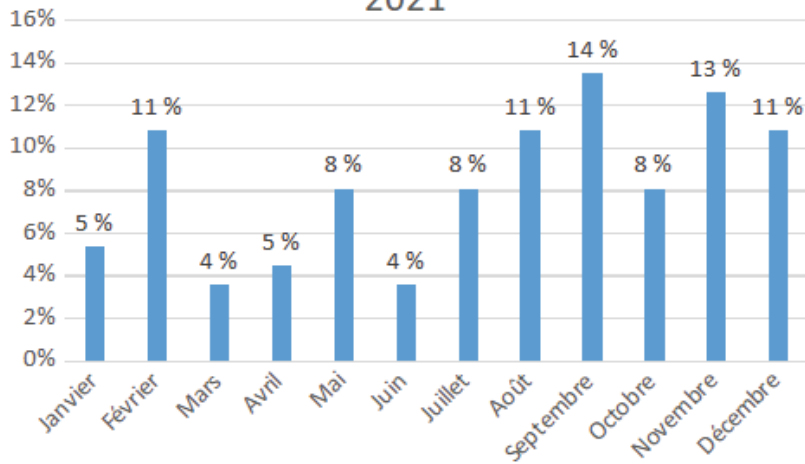
111 personnes ont été victimes (blessées ou décédées) en modes doux entre 2017 et 2021.

84 % des victimes en mode doux sont des hommes (80% au niveau national).
28 % des victimes sont âgées de 25 à 44 ans (21% au niveau national).

Entre 2019 et 2021, l'évolution des victimes en modes doux hors agglomération est de + 14 %.
Au niveau national, l'évolution est de +13 % et +4% au niveau de l'ILSR.

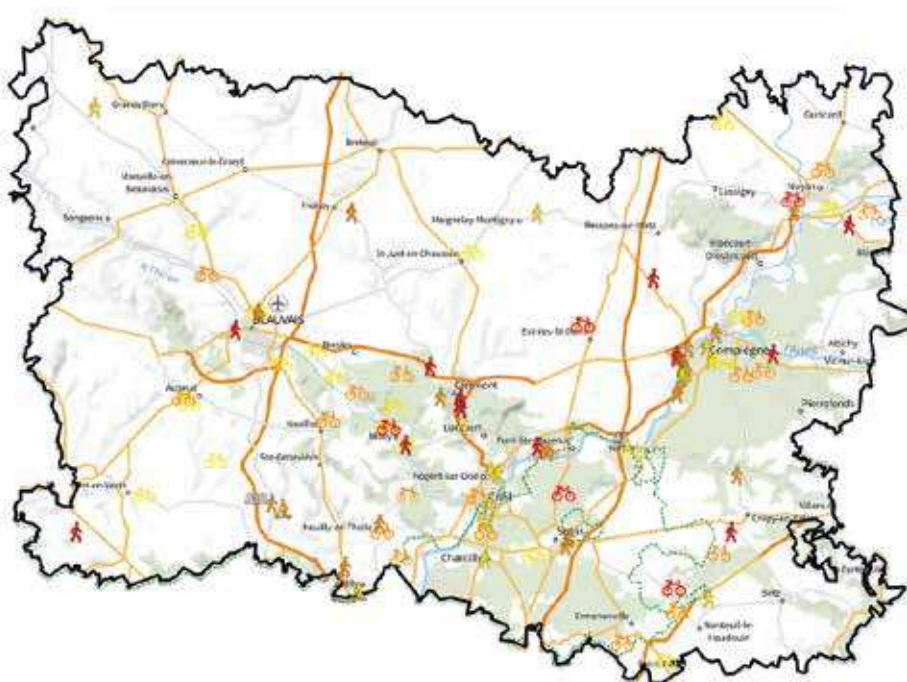
Répartition en % des victimes en modes doux selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes en mode doux selon le mois hors agglomération 2017-2021



On constate que les mois ayant connu le plus de victimes sont septembre et novembre.

Carte 2017-2021 hors agglomération pour le mode doux impliqué dans l'accident

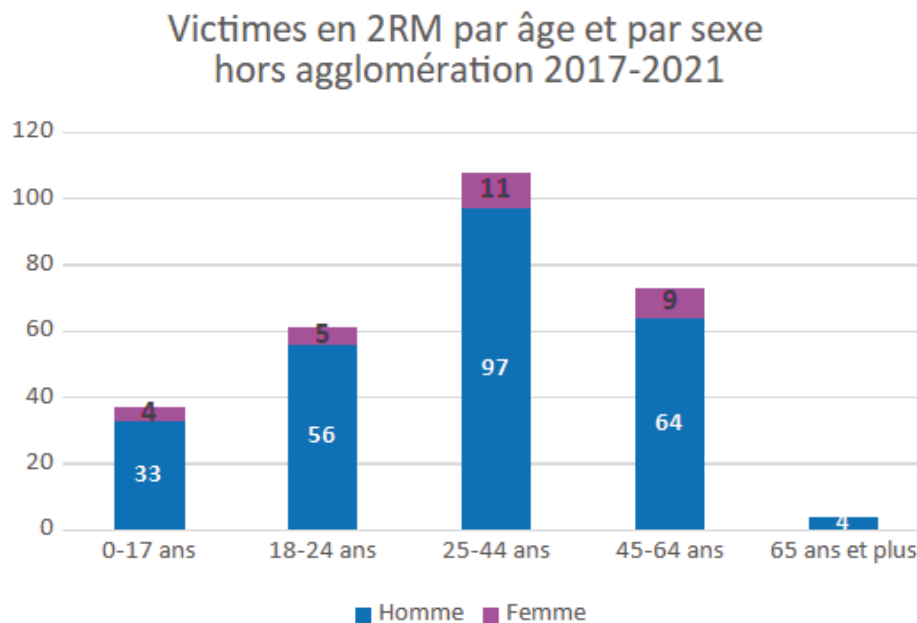


- EDP avec blessé hospitalisé
- EDP avec blessé léger
- Piéton blessé hospitalisé
- Piéton blessé léger
- Piéton tué
- Vélo avec blessé hospitalisé
- Vélo avec blessé léger
- Vélo avec tué

Il est à noter une présence importante des piétons blessés ou tués hors agglomération (50% des usages de mode doux).

2.2.3. Les deux-roues motorisés (2RM) hors agglomération

Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021)

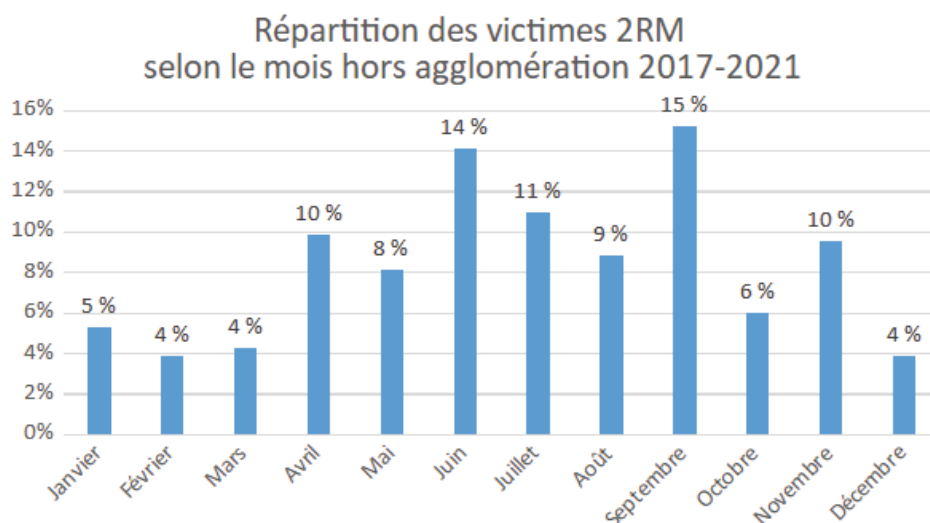


Entre 2017 et 2021, 284 victimes (blessés et tués) sont des usagers de deux-roues motorisés. 90 % des victimes en 2RM sont des hommes (86% au niveau national). 38 % des victimes en 2RM sont des personnes âgées entre 25 et 44 ans et 26 % entre 45 et 64 ans.

Entre 2019 et 2021, il y a eu une **augmentation de 16 % des victimes en 2RM hors agglomération**.

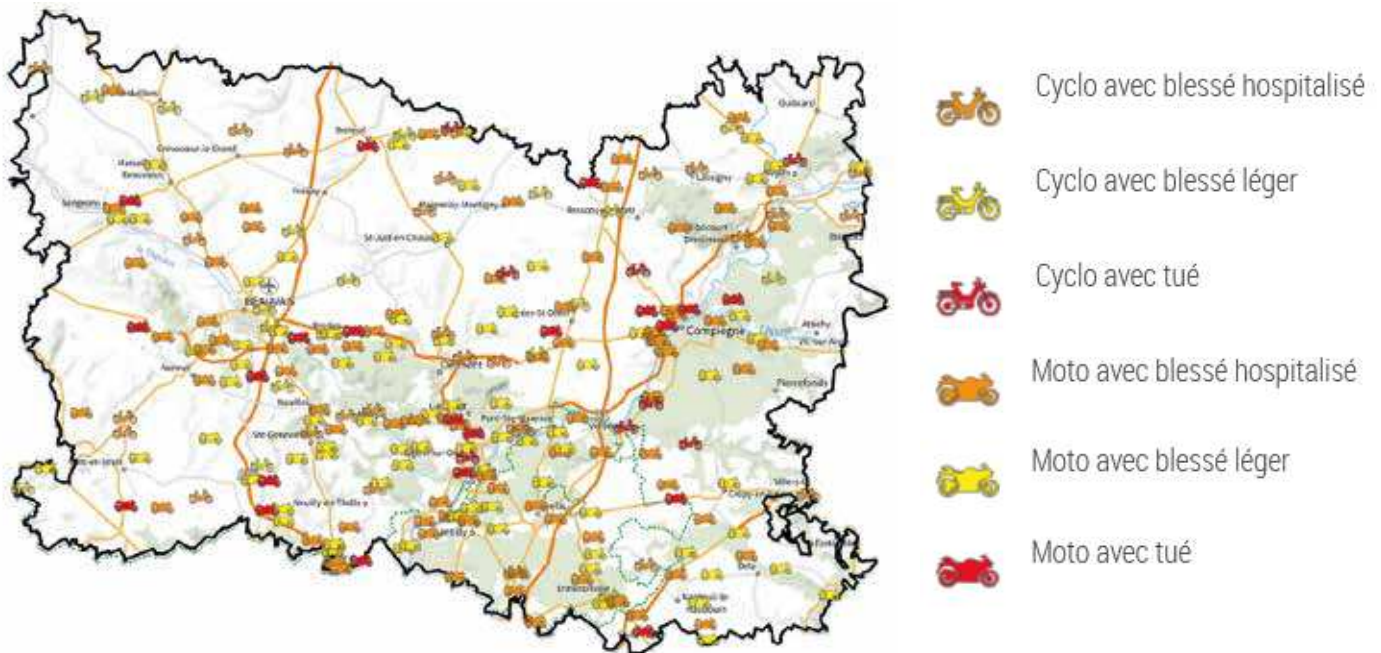
L'évolution au niveau national est de +4 % et -4 % au niveau de l'ILSR.

Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



Le nombre de victimes en 2RM diminue en hiver puis remonte avec les beaux jours, vraisemblablement lié à un usage des 2RM plus important aux beaux jours. 49 % des victimes se concentrent sur 4 mois (juin à septembre).

Carte 2017-2021 hors agglomération pour 2RM impliqué dans l'accident

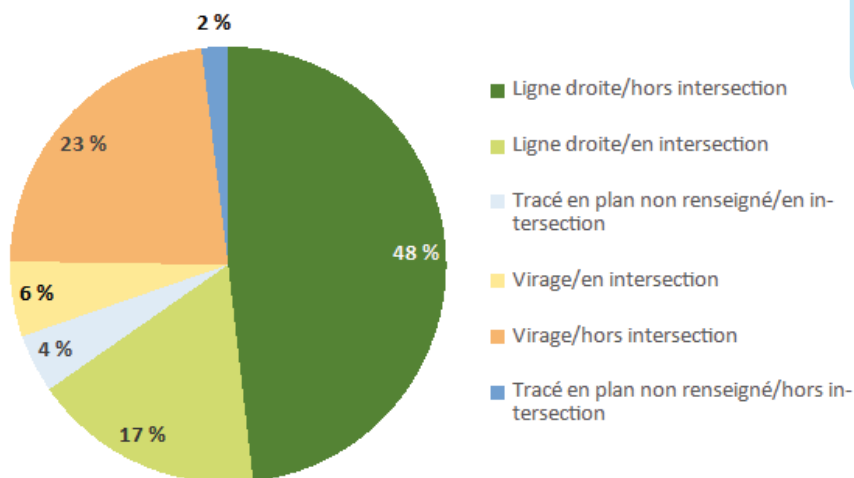


L'accidentalité des 2RM est plus visible sur le sud du département, probablement lié au trafic routier proche de l'Île de France.

2.2.4. Facteurs spécifiques hors agglomération

Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021)

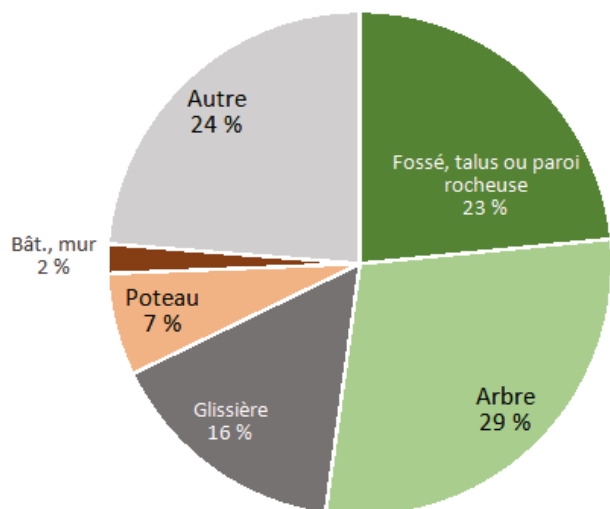
Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



Entre 2017 et 2021, la part des victimes en **intersection est de 27 %**.
La part des victimes en **ligne droite est de 29 %**

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021

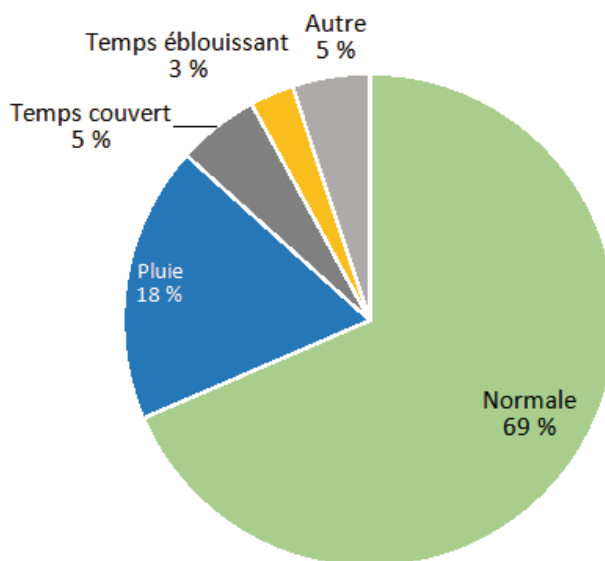


Le principal obstacle fixe heurté hors agglomération sont **les arbres (29%)**

Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021)

69 % des accidents ont eu lieu dans des conditions atmosphériques normales et 18 % par temps de pluie.

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques hors agglomération 2017-2021



2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

Seuls les accidents en agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « en agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclu.

En agglomération, les accidents mortels représentent 26,5% des tués (31,4% au niveau national).

2.3.1. Typologie des accidents en agglomération

Personnes tuées et blessées en agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

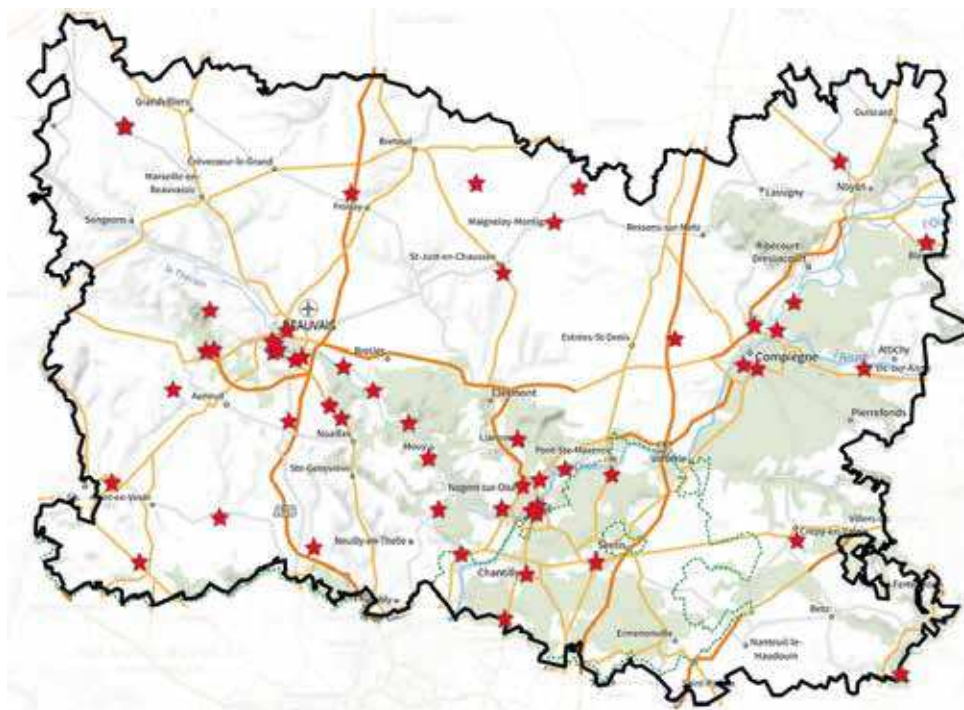
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	17	45	49	158	8	3	0	16	294
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	2	1	3	0	0	0	0	6
Vélo	2	0	0	0	2	0	0	0	0	4
Cyclo	7	1	0	0	6	1	0	0	0	15
Moto	7	1	0	5	19	0	0	0	0	32
VL	301	75	68	113	284	18	0	2	6	845
VU	18	1	3	8	15	14	0	0	1	60
PL	6	3	1	2	13	0	2	5	0	32
TC	5	0	0	0	1	0	0	0	0	6
Autre	7	1	2	3	3	0	0	0	2	18
MULTICOLLISION	3	1	2	5	34	4	1	0	0	50
TOTAL	356	100	121	186	516	45	6	7	25	1382
<i>Part de victimes</i>	26%	7%	9%	14%	38%	3%	0%	1%	2%	100,00%

Cyclo : cyclomoteur
PL : poids-lourd

VL : véhicule léger
TC : transport en commun

VU véhicule utilitaire

Carte des accidents mortels situés en agglomération (une étoile par accident mortel)

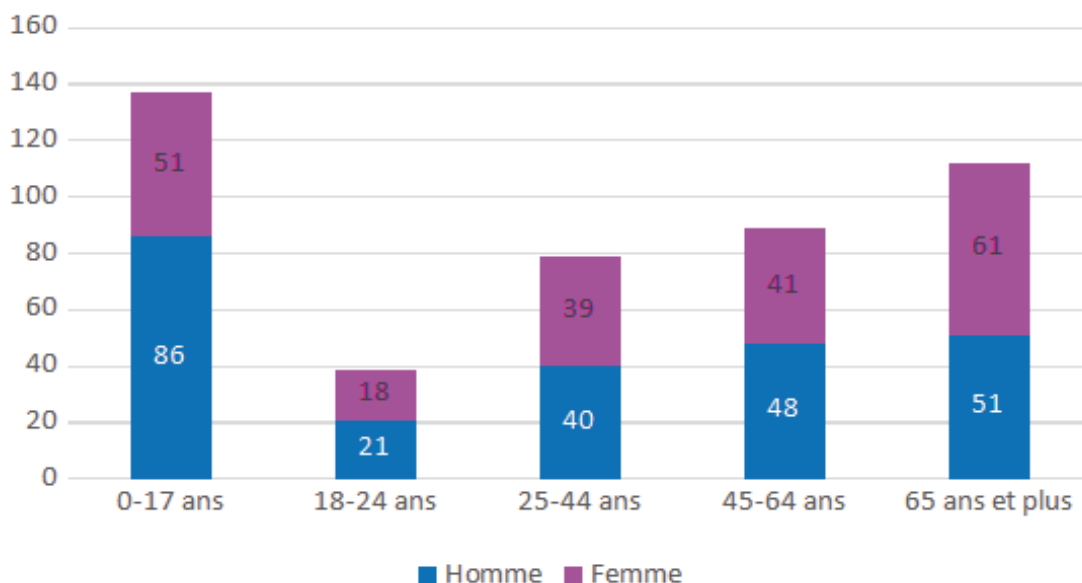


Les accidents mortels qui se produisent en agglomération le soir davantage sur le milieu et le sud du département (Beauvais, Compiègne, Creil).

2.3.2. Mode doux

Victimes en mode doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)

Victimes en mode doux par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



456 victimes en mode doux en agglomération entre 2017 et 2021.

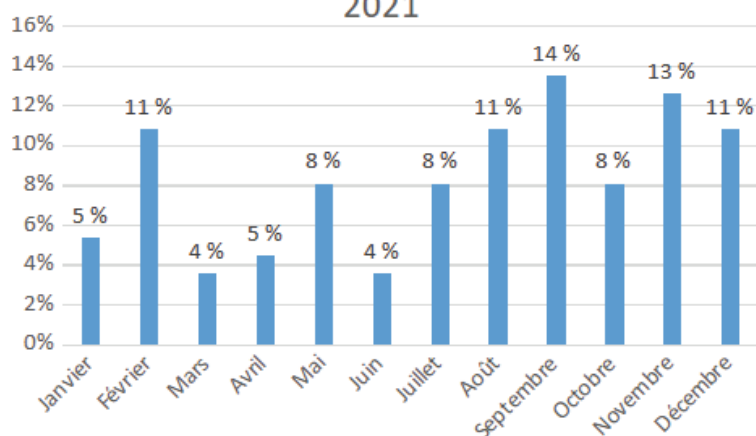
54 % des victimes en mode doux sont des hommes (57% au niveau national).

Les victimes de mode doux en agglomération concernent essentiellement les jeunes de moins de 17 ans (30%) et des seniors de plus de 65 ans (25%).

L'évolution des victimes en mode doux entre 2019 et 2021 en agglomération est stable. Au niveau national, l'évolution est de -1 % et de -6 % au niveau de l'ILSR.

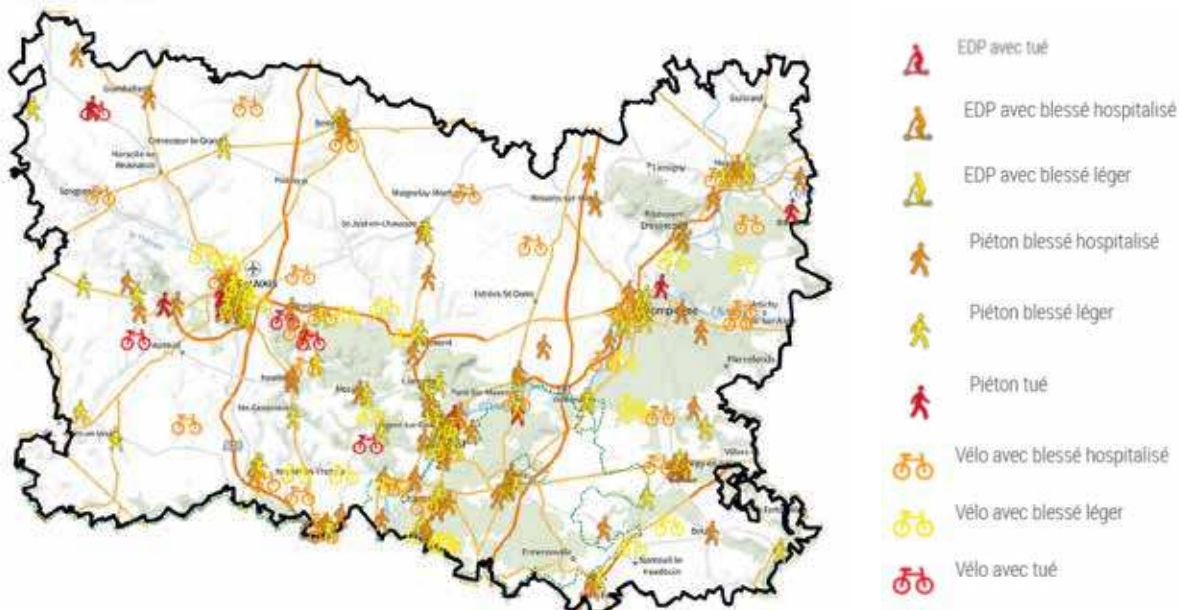
Répartition en % des victimes en mode doux selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes en mode doux selon le mois hors agglomération 2017-2021



Les victimes usagers de mode doux sont plus nombreux sur la fin d'année (de septembre à décembre), au moment où la nuit tombe.

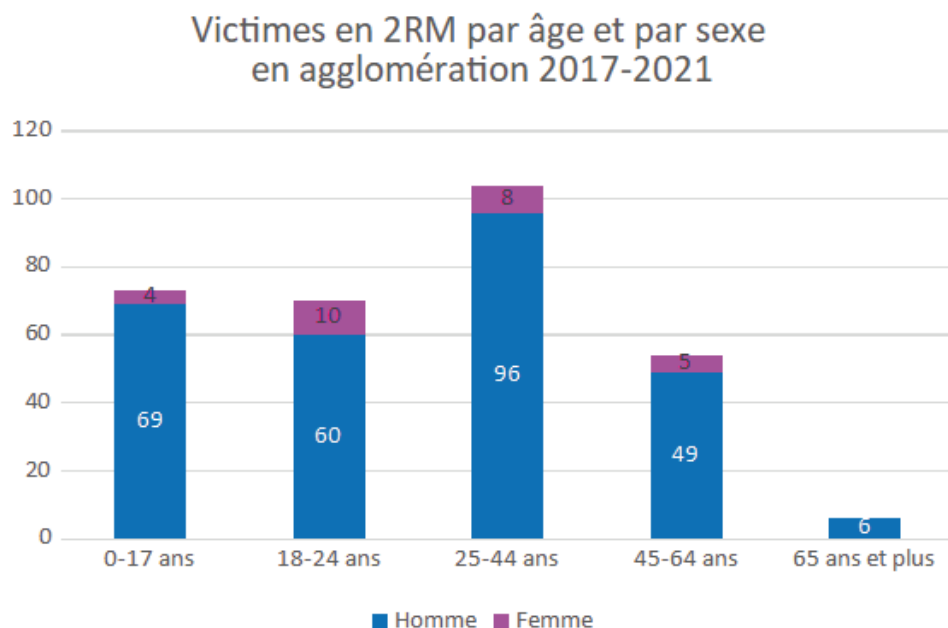
Carte des accidents (corporels et mortels) impliquant un usager du mode doux en agglomération



Les accidents impliquant un usager de mode doux sont plus concentrés sur le sud du département. Les victimes piétons représentent 78% de accidents de mode doux en agglomération.

2.3.3. Les deux-roues motorisés (2RM) en agglomération

Victimes en deux roues motorisés (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021)

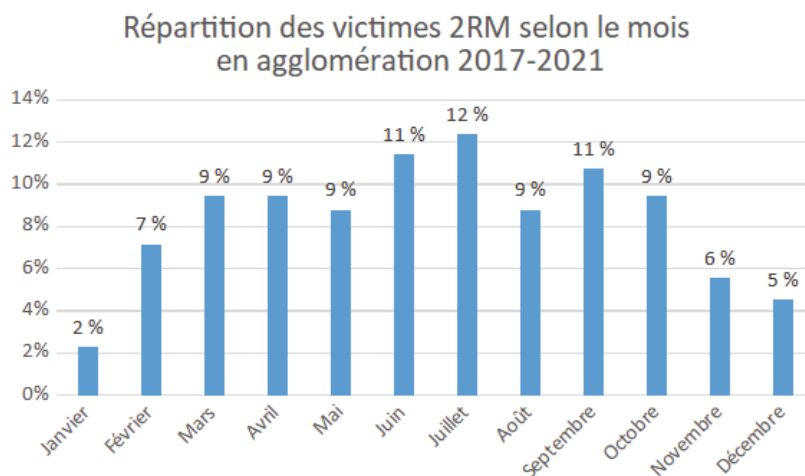


En agglomération, les victimes de 2RM sont au nombre de 307. Les victimes sont à 91 % des hommes (87% au niveau mondial). 34 % des victimes sont des jeunes de 25 à 44 ans.

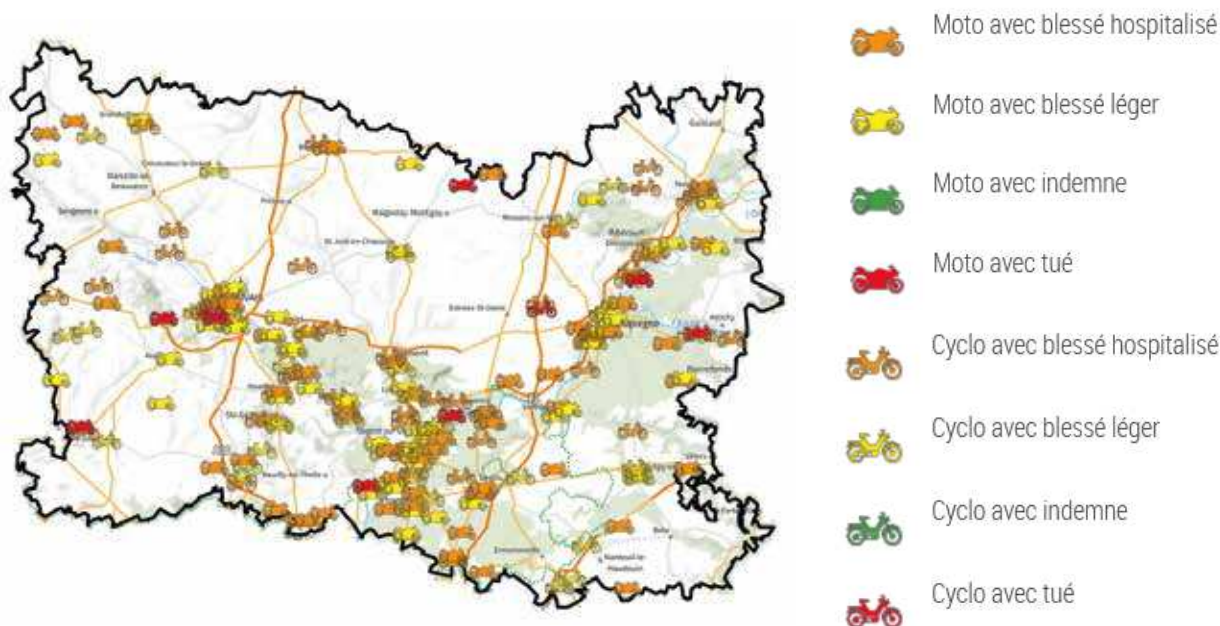
L'évolution des victimes en 2RM entre 2019 et 2021 en agglomération est de -25 %.
 Au niveau national, l'évolution est de -7 % et -9 % pour l'ILSR.

Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

Le nombre de victimes en 2RM est plus important sur les mois de juin à septembre, période propice à la pratique de ce type de véhicule compte tenu des conditions météorologiques favorables.



Carte des accidents (corporels et mortels) impliquant un usager de 2RM en agglomération



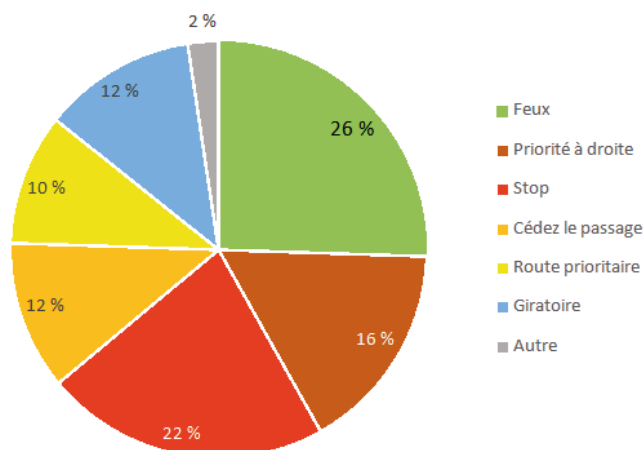
les accidents de mode doux en agglomération sont largement concentrés sur le sud du département.

2.3.4. Facteurs spécifiques en agglomération

41 % des accidents ont lieu en intersection

Répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021)

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



26 % des victimes sont liées à un accident impliquant un non-respect d'un feu tricolore, 22 % un stop et 16 % une priorité à droite.

2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

L'Oise ne compte que 2 autoroute : l'A1 et l'A16 pour 130km de réseau, les accidents mortels sur autoroute représentent 10% des tués (7,8% au niveau mondial).

2.4.1. Typologie des accidents

Blessés et tués sur autoroute

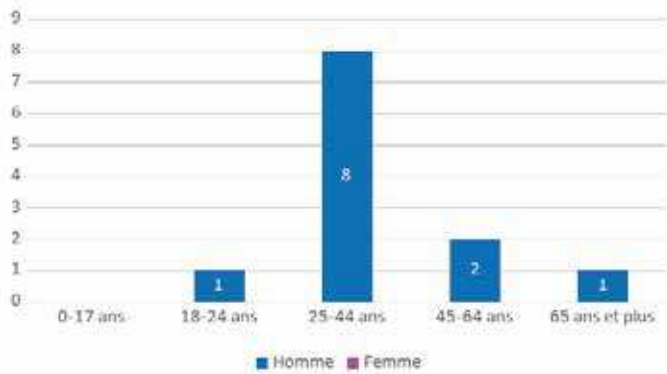
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	3	100	5	7	0	0	118
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VL	1	0	0	4	74	3	0	0	0	82
VU	1	0	0	0	20	3	0	0	0	24
PL	0	0	0	0	43	6	2	0	0	51
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MULTICOLLISION	6	0	0	5	50	2	6	0	0	69
TOTAL	8	0	0	12	288	20	15	0	0	343
Part de victimes	2%	0%	0%	3%	84%	6%	4%	0%	0%	100,00%

Les accidents sur autoroute concernent essentiellement des véhicules de tourisme (84%) puis des véhicules utilitaires (6%) et des poids lourds (4%).

2.4.2. Deux-roues motorisés

Victimes en 2RM (moto exclusivement) selon l'âge et et le sexe sur autoroute (2017-2021)

Victimes en moto par âge et par sexe sur autoroute 2017-2021



12 personnes sont décédées entre 2017 et 2021 sur les autoroutes de l'Oise.
67 % avait entre 25 et 44 ans (52% au niveau national).

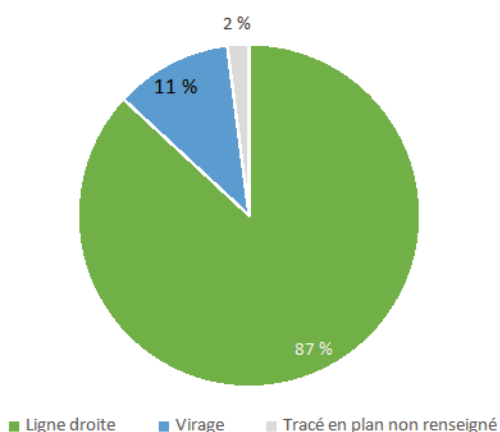
Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l'année sur autoroute (2017-2021)



2.4.3. Facteurs spécifiques sur autoroute

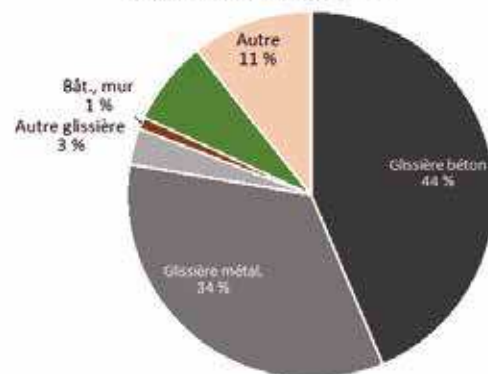
Répartition des victimes sur autoroute selon que le lieu soit en ligne droite ou virage (2017/2021)

Répartition des victimes sur autoroute 2017-2021



Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule sur autoroute (2017/2021)

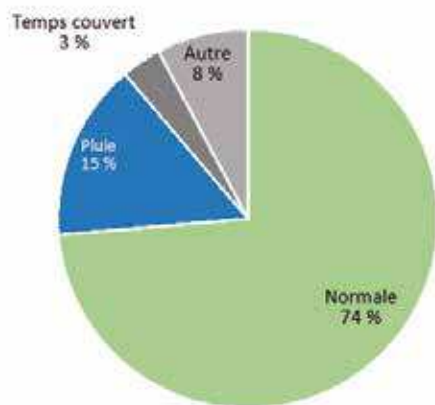
Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule sur autoroute 2017-2021



Les obstacles fixes heurtés lors des collisions sont surtout des glissières en béton ou métal.

Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques sur autoroute (2017-2021)

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques sur autoroute 2017-2021



74 % des accidents sur autoroute se sont produits dans des conditions climatiques normales.

2.5. Accidentalité 2022

2022/2021	Accidents	Tués	Blessés
	5 %	-3 %	2 %

Sur les 5 dernières années...

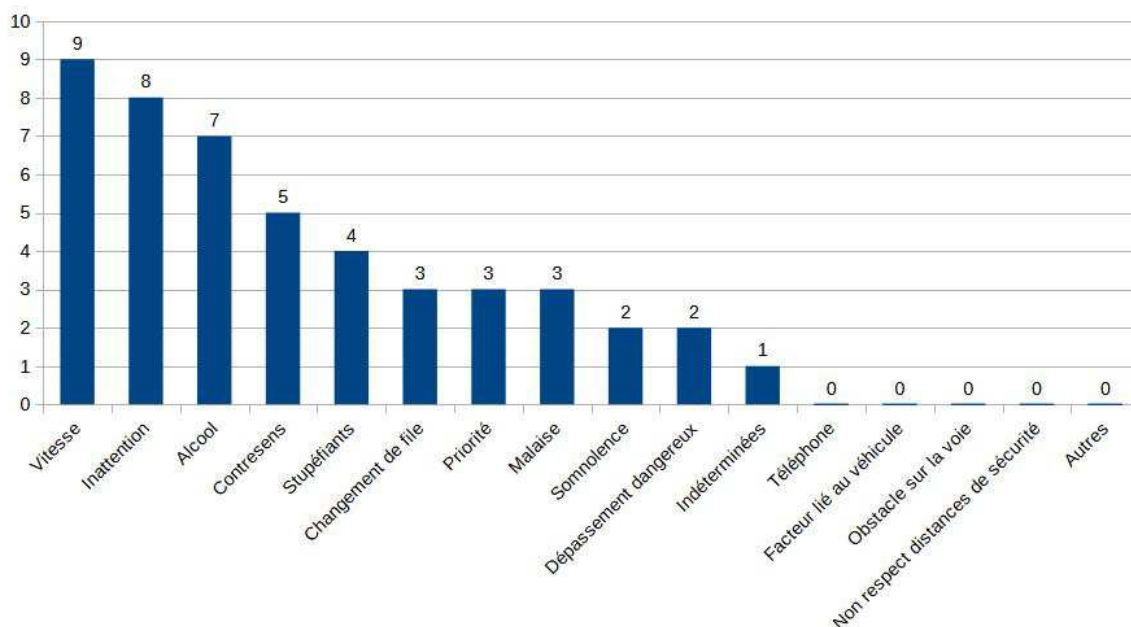
Année	Accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés
2018	384	37	203	317	520
2019	472	41	222	392	614
2020	505	40	192	482	674
2021	516	31	193	539	732
2022	543 ↗	30 ↘	233 ↗	517 ↘	750 ↗

L'année 2022 affiche une augmentation de certains indicateurs : les accidents (+5%), les blessés (+3%) dont les blessés hospitalisés (+21%). Les indicateurs au vert sont les tués qui affichent une baisse de 3 % et les blessés non hospitalisés avec une baisse de 4%.

Le fait marquant des accidents dits « **pluri-mortels** » s'est produit une fois causant 2 tués. 543 accidents : 434 (80 %) en zone Gendarmerie, (+47% par rapport à 2021) et 105 (20%) en zone Police (+14% par rapport à 2021) et 4 accidents sur la partie sud de l'A1 gérée par les CRS jusqu'au 31 mars 2022 puis rétrocédée à la Gendarmerie.

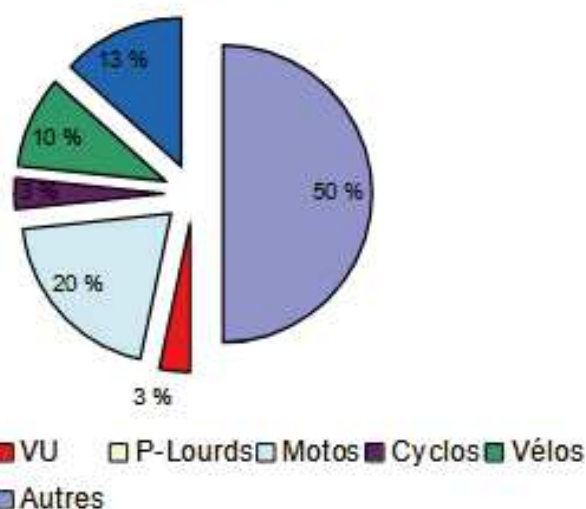
270 accidents se sont produits en agglomération (50%) et 272 hors agglomération (50%).

Causes principales des accidents mortels



Les 3 principales causes sont la vitesse (31%), l'inattention (28%) et l'alcool (24%).

Catégorie d'usager tué



15 tués usagers de véhicules légers et 7 tués en 2RM (6 en moto et 1 en cyclo).
4 piétons et 3 cyclistes tués.

3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Pour rappel le DGO 2018-2022 regroupait quatre enjeux obligatoires et quatre enjeux facultatifs.

Les enjeux obligatoires étant :

- Le risque routier professionnel
- La conduite après usage de substances psychoactives
- Les jeunes
- Les seniors

Les facultatifs étant :

- Le partage de la voirie
- Les deux-roues motorisés
- La vitesse
- Les distracteurs

Le risque routier professionnel :

Une offre de service sur les dangers du parcours domicile / travail, mais également sur des sujets tels que l'alcool, les stupéfiants, la vitesse, etc. a été proposée aux salariés

La difficulté a été de sensibiliser sur un format d'interventions contraint souvent dans une tranche d'heure 11h00/ 14h00, format mobilisant les salariés sur leur temps de pause du midi pour venir sur les stands sécurité routière.

Par contre, les entreprises ayant dédié la journée de travail à leurs employés aux risques routiers professionnels, l'échange a été riche et la participation active aux ateliers.

Sur ces 5 dernières années, 29 entreprises ont été sensibilisées pour environ 1480 salariés. La préfecture de l'Oise, en partenariat avec la Chambre de Commerce et de l'Industrie de l'Oise (CCIO) a signé une charte partenariale avec les 30 plus grandes sociétés du département.

Cet appel départemental des entreprises de l'Oise en faveur de la sécurité routière au travail s'articule autour de 7 engagements concrets :

- Arrêt obligatoire, dans le respect des règles de circulation, pour les conversations téléphoniques au volant
- Sobriété sur la route
- Port de la ceinture de sécurité
- Pas de dépassement des vitesses autorisées
- Intégration des moments de repos dans le calcul des temps de trajet
- Formation à la sécurité routière
- Encouragement des conducteurs de deux-roues motorisés à mieux s'équiper

La conduite après usage de substances psychoactives :

Les opérations "**SAM**" constituent un levier important pour la lutte contre la conduite sous l'effet de substances psychoactives et notamment de la consommation d'alcool.

Les associations étudiantes du département sont très actives et organisent régulièrement des rassemblements de plus de 3000 jeunes par soirée.

- Les Ovalies (tournoi international universitaire de rugby 5000 jeunes)
- Imaginarium (festival de musique organisé par les universitaires 3500 jeunes)
- Gala UTC de Compiègne (soirée de gala, privatisation hippodrome de Chantilly 3000 jeunes)
- LaSalle Beauvais (soirée de remise des diplômes 2000 jeunes)
- Soirée UTC de Compiègne (privatisation du parc Astérix 3500 jeunes)

L'ensemble de ces soirées estudiantines regroupent en général entre 3000 et 5000 jeunes, d'où une présence des équipes sur le terrain afin de diffuser un message de sensibilisation à un maximum de jeunes et d'obtenir un nombre important de "Capitaines de soirée". Cette présence permet également de contrôler le maximum de conducteurs potentiels souhaitant reprendre leur véhicule, généralement après une soirée où l'alcool n'a pas été consommé avec modération.

Malgré la pandémie qui a impacté les années 2020 et 2021 (pas de grands rassemblements), 630 "SAM" ont été identifiés et plus de 6690 tests d'alcoolémie réalisés.

Autre levier important dans notre département, la mise en place d'un atelier « la vie après l'accident » qui aborde le volet "stupéfiants" grâce au témoignage d'une IDSR sur l'accident de la route qu'elle a subi lors d'un face à face avec un conducteur sous emprise de stupéfiants.

Les jeunes :

Investissement sur le long terme, l'éducation à la sécurité routière dans les collèges, lycées, CFA et les établissements supérieurs a trouvé sa place dans le département de l'Oise grâce à un partenariat de longue date entre la Direction Académique et la préfecture de l'Oise.

Grâce à un partenariat fort regroupant par les services de police, de gendarmerie, du SDIS60, des associations, la coordination a pu mettre en place sur ces 5 dernières années de nombreuses questions de sensibilisation à la sécurité routière :

- 103 journées en collège
- 120 journées en lycée
- 6 journées en CFA
- 14 journées en grandes études

42700 élèves ont été sensibilisés aux moyens de divers ateliers organisés au sein des établissements.

Pour les animations en milieu scolaire, il est proposé 6 ateliers sécurité routière sont choisis par le responsable de l'établissement parmi un panel de 15 ateliers.

Un turn-over s'opère donc toute la journée, les 6 classes passent par les 6 ateliers, ce qui permet de sensibiliser à raison de 30 élèves par classe, environ 180 élèves par jour.

La crise sanitaire a considérablement ralenti l'activité en 2020 et 2021, entraînant une baisse de plus de 60 % des actions en milieu scolaire.

Les seniors :

Une communication autour des risques de la prise de médicaments sur la conduite, la nécessité d'avoir une acuité visuelle correcte pour conduire en toute sécurité et une remise à niveau du permis de conduire.

La démarche vise à aborder les façons de faire, en matière de conduite de leur véhicule, notamment à l'approche d'un giratoire ou d'une voie d'accélération, infrastructures qui n'existaient pas à l'époque où ils ont passé leur permis de conduire.

L'Oise a lancé une grande opération de communication sur les risques encourus au volant après la prise de certains médicaments en partenariat avec la DSR, auprès de toutes les pharmacies du département. Les résultats sont les suivants :

Mise à disposition auprès des 230 pharmacies du département d'affiches, des flyers apportant un message de prévention sur les risques encourus et les effets sur la consommation des médicaments .

Une charte a été signée le 25 janvier 2019 entre l'ordre des pharmaciens de Picardie et la Préfecture de l'Oise.

Des opérations de sensibilisation auprès des seniors ont été menées dans le département, avec l'aide des inspecteurs du permis de conduire. Des voitures double commandes ont été mises à leur disposition afin de remettre à niveau ces usagers aux règles de conduite, notamment sur la manière d'aborder un giratoire ou une voie d'accélération.

Le partage de la voirie :

Cet enjeu est régulièrement abordé en milieu scolaire puisqu'il concerne principalement les piétons et cyclistes. L'objectif visé reste de faire comprendre que la route se partage et qu'il est nécessaire d'appliquer les bonnes règles de circulation en portant une attention particulière aux piétons et cyclistes, usagers, considérés comme vulnérables.

Depuis maintenant 3 ans, l'apparition des EDPM a nécessité l'intégration de nouveau mode de déplacement dans le partage de la voirie.

La coordination de la préfecture de l'Oise développe depuis 2 ans d'un atelier trottinette électrique proposé aux élèves du second degré du département. La partie théorique est basée sur les règles de circulation et le port des équipements de sécurité et la partie technique avec des mises en situation et des parcours à effectuer, (positionnement des pieds, prise de trajectoire avec le regard adéquat, évitement et freinage d'urgence).

Les deux-roues motorisés :

Bien que représentant presque 2 % des usagers de la route au plan national, cette catégorie est fortement impactée au niveau du département de l'Oise, puisqu'elle représente en moyenne, 20 % des tués sur ces 5 dernières années.

Les actions menées ont porté sur avec présence aux grandes concentrations de motards afin de les sensibiliser au port des équipements de sécurité obligatoires mais aussi à la valorisation du port du gilet air-bag.

Aucune participation en 2020 et 2021 du fait de la crise sanitaire, les chiffres se basent donc sur les années 2017 – 2019.

Intervention sur 7 concentrations de 2RM qui ont mobilisé 3760 motards, et une sensibilisation auprès de 950 usagers.

Le partenariat avec l'Escadron Départemental de Sécurité Routière de Gendarmerie a permis d'organiser 6 opérations de "reprise de guidon" et 1090 usagers sensibilisés.

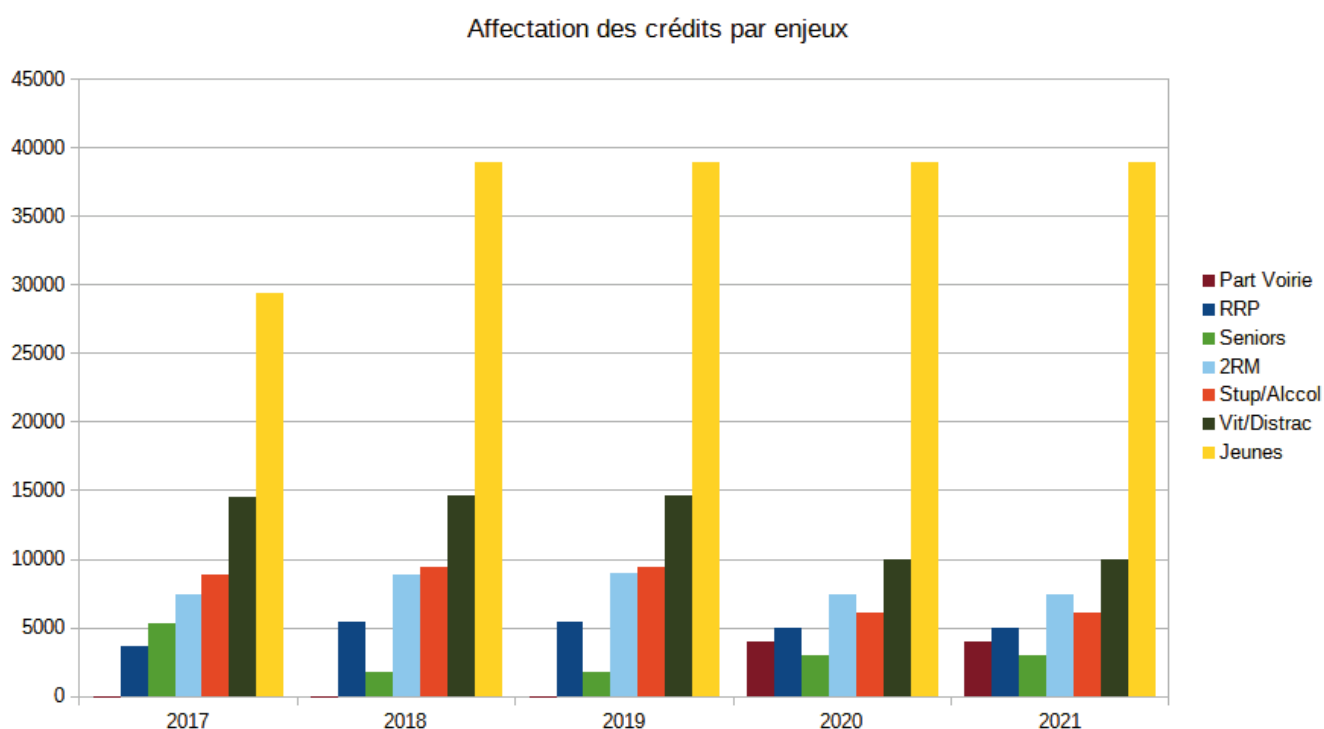
La vitesse et les distracteurs :

Ces 2 thématiques concernent tous les publics. Elles sont abordées également lors des alternatives à la sanction dit « carton jaune », qui visent à faire suivre un parcours d'atelier à la sécurité routière en lieu et place d'une verbalisation.

Sur ces 5 dernières années, 12 opérations "carton jaune" ont été organisées représentant un total de 613 contrevenants sensibilisés.

Néanmoins, 80 contrevenants ont préféré s'acquitter d'une amende et perdre les points correspondant à leur infraction, soit 13 % des contrevenants.

3. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu



4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire

Les deux-roues motorisés : cyclos, motos légères et lourdes

Les deux-roues motorisés (2RM) restent un enjeu fort au vu de leur vulnérabilité sur la route. Leur part dans le trafic routier reste faible (environ 2%) alors que leur part dans la mortalité routière reste importante. Dans l'Oise, la part des accidents de 2RM en agglomération est de 52 %.

Les 2RM représentent 20 % des tués dans l'Oise, 19 % pour la famille « multipolarisés » et 24 % au niveau national.

Depuis 2019, on note une hausse de 16 % des victimes en 2RM hors agglomération. Cette augmentation est seulement de 4 % au niveau national alors qu'au niveau de la famille « multipolarisés », les victimes sont en diminution de -4 %.

En revanche, les victimes en agglomération ont diminué de -25 % pour le département, soit -9 % pour la famille « multipolarisés » et -7 % au niveau national.

Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone principalement)

Dans l'Oise, entre 2019 et 2021, les causes présumées connues des accidents mortels sont les suivantes : la vitesse (25%), l'alcool seul (17%), l'inattention et le téléphone (13%), le non respect des priorités et les dépassements dangereux (respectivement 8 % chacun), les stupéfiants (6%) et le cumul alcool-stupéfiants (5%). La vitesse est donc présente dans 1 accident mortel sur 4 ainsi que les conduites addictives (plus d'une fois sur 4).

Les nouveaux modes de mobilité dites « douce » : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et les déplacements piétons

Les nouveaux modes de mobilité dites « douces » sont en évolution. Cela se quantifie malheureusement au niveau des accidents. Entre 2019 et 2021, les victimes en mode doux ont augmenté de 14 % hors agglomération dans l'Oise (+4 % pour la famille « multipolarisés » et -6 % au national) mais en agglomération, le nombre de victimes reste stable (et diminue même de 6 % au niveau de la famille « multipolarisés » et de 1 % au niveau national).

En revanche, la mortalité des modes doux est plus concentrée en agglomération. Parmi les 44 décès, 23 ont eu lieu en ville. Tous lieux confondus, les victimes de modes doux concernent essentiellement les jeunes de moins de 17 ans et les seniors de plus de 65 ans.

Le risque routier professionnel

Les trajets professionnels regroupent les accidents de trajets domicile-travail et les accidents de missions professionnelles. Le diagnostic étudie l'ensemble des accidents impliquant au moins un usager en déplacement professionnel.

La position du département de l'Oise, limitrophe de l'Île de France et juste au nord de Roissy, implique un fort trafic routier dont de nombreux poids-lourds qui rejoignent le nord des Hauts de France et inversement. L'habitat dispersé et le manque de transports collectifs génèrent une forte utilisation de véhicules particuliers.

Entre 2017 et 2021, le pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel est de 35 %, 39 % pour la famille « multipolarisés » et 35 % au niveau national.

La proportion de personnes tuées dans un motif domicile-travail ou un trajet professionnel est de 14 % dans l'Oise, 16 % pour la famille « multipolarisés » et 14 % au niveau national.

Le risque routier en France est la première cause de mortalité liée au travail.

4.2 Les orientations d'actions

Les enjeux prioritaires

Les enjeux stratégiques qui ressortent pour le département, se découpent en quatre enjeux nationaux :

1. Les deux roues motorisés
2. Les conduites à risques : on retrouve les facteurs vitesse, l'alcool, stupéfiants, non-respect des priorités et distracteurs présents dans les accidents corporels ou mortels ;
3. Les mobilités douces incluent les piétons, les engins de déplacements sans et avec moteur, les vélos dont les vélos à assistance électrique ;
4. Le risque routier professionnel concernant les trajets domicile-travail et les trajets de mission ;

Les deux roues motorisés :

PROBLÉMATIQUES

Absence et/ou marquage au sol défectueux, peinture utilisées pas aux normes, développement de ralentisseurs non normés et défauts d'entretien, pontages utilisés parfois en courbe.

Application « ma route en 2RM » à améliorer et à développer

Développement d'actions de sensibilisation en direction des motards et des élus

PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS

Sensibilisation des gestionnaires de voirie à l'entretien de leur réseau

S'appuyer sur les recommandations du Conseil National de Sécurité Routière du 28 novembre 2022 portant sur les infrastructures et la consultation des usagers de la route.

Mobilisation des communautés de communes et d'agglomération sur l'utilisation de l'application « ma route en 2RM »

Organisation d'une opération « motard d'un jour » avec les élus et les responsables des services techniques du département.

Organisation d'une opération d'alternative à la sanction dite « carton jaune » en direction des motards.

Installation d'une programmation annuelle de reprise du guidon aux beaux jours.

Les conduites à risques : vitesse, alcool, stupéfiants, non-respect des priorités et distracteurs

PROBLÉMATIQUES

Constatation de l'augmentation des conduites sous stupéfiants, sous alcool et stupéfiants, grands excès de vitesse et utilisation de téléphone au volant.

PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS

Amplifier les contrôles conjoints (PN – GEND) en utilisant des équipes cynophiles.

Développer des contrôles auprès d'établissements ciblés (secteur du transport express, du bâtiment, des services à la personne et des bus low-cost).

Accentuer les contrôles nocturnes. Accentuer les mesures administratives de mise en fourrière suite à des conduites à risque.

Faire évoluer le barème des sanctions administratives de suspension du permis de conduire. Sensibiliser et former les référents sécurité routière des établissements scolaires.

Sensibiliser les gérants d'auto-écoles à la conduite sous stupéfiants, à la durée des effets... et à la codification des gestes des forces de l'ordre afin de prévenir les éventuels refus d'obtempérer.

Poursuivre les contrôles administratifs des débits de boissons et établissements de nuit.

Mettre en place des opérations de sensibilisation sécurité routière de type serious game en lien avec les parquets

Les mobilités douces :

PROBLÉMATIQUES

Absence et/ou marquage au sol défectueux, risques de glisse et de chutes.

Faible visibilité des vélos et surtout des EDPM (positionnement bas des feux absence et équipements défectueux). Manque d'ateliers de prévention surtout en zone urbaine.

Vélos pas toujours pris en compte lors de l'établissement des plans d'urbanisme.

Manque de civisme de la part des conducteurs des ces modes de mobilité dite « douce » et stationnement régulier de véhicules sur les trottoirs entravant les déplacements à pied

Manques d'informations sur les règles de sécurité et d'équipements à respecter

PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS

Sensibilisation des gestionnaires de voirie à l'entretien de leur réseau.

Intervention ciblée auprès des établissements scolaires situés en zone urbaine afin de proposer des ateliers de prévention sécurité routière sur les règles de conduite des trottinettes électriques et organisation de concours sécurité routière dans les établissements scolaires

"Sensibiliser les collectivités locales à l'aménagement de pistes cyclables de qualité.

Mettre en œuvre des campagnes de sensibilisation dans les médias sur les évolutions réglementaires (double sens cyclable, dépassement cyclistes sur bande blanche, zone 30, cédez le passage cycliste aux feux...)"

Organisation d'une opération alternative à la sanction pour les piétons, vélos et EDPM.

Encourager le déploiement du SRAV (Savoir Rouler A Vélo)

"Établissement d'une charte de partenariat avec les distributeurs de cycles et d'EDPM de l'Oise afin de rappeler les règles de sécurité et d'équipements à respecter et diffusion de plaquettes d'information.

Distribution ponctuelle de plaquettes d'information sur les EDPM en libre service"

Le risque routier professionnel :

PROBLÉMATIQUES

Faible prise en compte de la thématique par les TPE notamment du BTP et par les agriculteurs avec pour cible principale les jeunes et les personnes expérimentées. Peu d'actions menées malgré les obligations réglementaires (DUERP) et faible animation

Prévention continuelle et persévérante auprès des trois chambres consulaires, mais également auprès de l'Éducation Nationale.

Parc automobiles vieillissant avec des véhicules impropres à la circulation ou dénués de contrôle technique rendant dangereux leur conduite.

Problème d'utilisation de la zone tampon en cas d'accident de la circulation.

Conduite sous stupéfiants de certains transporteurs et ou sans droit à conduire (transport express de marchandises, bus low cost, VTC, Taxi...).

Accentuer la communication quant à la saisine des forces de l'ordre et de la préfecture possible par les entreprises.

PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS

Sensibilisation des entreprises de moins de 50 personnes avec un ciblage sur notamment les entreprises du secteur du transport express, du bâtiment, des services à la personne. Pour des publics ciblés, à savoir les jeunes et les plus expérimentés (trop sûrs d'eux).

Sensibilisation et mobilisation des chambres consulaires, des branches professionnelles, des CFA et des lycées professionnels sur le risque routier professionnel. Élaborer des kits de communication pour diffusion auprès des référents de l'Éducation Nationale

Contrôles inopinés accés sur des transporteurs ciblés

Rappeler les modalités d'utilisation de la zone tampon en cas d'accident entre les Forces de l'ordre, les gestionnaires de voirie et le SDIS.

"Communiquer en direction des entreprises quant à la possibilité de saisir les forces de l'ordre pour l'organisation d'un contrôle routier auprès d'un chauffeur potentiellement sous substances psychoactives.

Développer le lien avec les parquets suite aux procès verbaux dressés par les inspecteurs du travail. Communication des dispositions de l'article L 225-5 du code de la route permettant aux entreprises exerçant une activité de transport public routier de voyageurs ou de marchandises d'avoir des informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire auprès des préfectures."

5. Mise en oeuvre et suivi du DGO 2023-2027

Un suivi annuel de l'accidentalité sera fait par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) selon les enjeux du DGO, en et hors agglomération, et sur autoroute. Les indicateurs seront en autres, le nombres de tués par enjeu, le nombre d'accidents corporels par enjeu, la répartition des impliqués et les classes d'âge dans les accidents mortels et corporels, l'étude des causes des accidents.

L'ODSR communique les données de l'accidentalité sur le site internet de la préfecture.

Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) est un document annuel qui rassemble les différentes actions programmées d'éducation, de prévention, de formation, de contrôle et de communication en matière de sécurité routière dans le département. Le PDASR est la déclinaison opérationnelle et annuelle du DGO.

Préalablement à la rédaction du PDASR, une réunion sera organisée lors du lancement d'appel à projet avec les partenaires locaux en amont du lancement de l'appel à projet de sécurité routière afin de dresser le bilan de l'année écoulée et de revoir, si nécessaire, les orientations d'actions retenues.

6. Signataires

Le présent document général d'orientations 2023-2027 pour la sécurité routière du département de l'Oise est adopté.

À Beauvais,

Le

La préfète de l'Oise

Catherine SÉGUIN

La présidente du
conseil départemental de l'Oise

Nadège LEFEBVRE

Monsieur le procureur de la République
de Beauvais

Frédéric TRINH

Monsieur le procureur
de la République de Compiègne

Guillaume DUPONT

Monsieur le procureur de la République
de Senlis

Loïc ABRIAL

Le président de
l'Union des maires de l'Oise

Alain VASSELE

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION


**PRÉFÈTE
DE LOIRE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

DDGO

2023-2027

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



SOMMAIRE

1. Le cadre général de la démarche

- 1.1. Les objectifs du DGO
- 1.2. La démarche d'élaboration

2. Le diagnostic territorial partagé

- 2.1. Présentation générale du département
 - 2.1.1. Situation géographique
 - 2.1.2. Mortalité routière, les victimes
 - 2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables
 - 2.1.4. Risque routier professionnel
 - 2.1.5. Réseau routier

2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

- 2.2.1. Typologie des accidents hors agglomération
- 2.2.2. Mode doux hors agglomération
- 2.2.3. Les deux-roues motorisés (2RM) hors agglomération
- 2.2.4. Facteurs spécifiques hors agglomération

2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

- 2.3.1. Typologie des accidents en agglomération
- 2.3.2. Mode doux en agglomération
- 2.3.3. Les deux-roues motorisés (2RM) en agglomération
- 2.3.4. Facteurs spécifiques en agglomération

2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

- 2.4.1. Typologie des accidents sur autoroute
- 2.4.2. Deux-roues motorisés sur autoroute
- 2.4.3. Facteurs spécifiques sur autoroute

3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

- 3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu
- 3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

- 4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire
- 4.2. Les orientations d'actions

5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

- 5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR
- 5.2. Suivi de l'accidentalité départementale
- 5.3. Modalités de suivi du DGO

6. Signataires

1. Le cadre général de la démarche

1.1. Les objectifs du DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) constitue l'outil politique de programmation et de mobilisation départementale pour lutter le plus efficacement possible contre l'insécurité routière.

Il définit les grandes orientations d'actions à mener et constitue un levier de mobilisation de tous les acteurs afin de renforcer la sécurité routière sur nos routes afin de réduire l'accidentalité et le nombre de tués sur notre département.

Il trouve une déclinaison annuelle et opérationnelle au titre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) qui vise à adapter les moyens aux enjeux stratégiques définis.

Aussi l'élaboration de ce nouveau DGO 2023-2027 cadrée dans sa démarche par la circulaire DSR du 25 mai 2022 constituera pour l'Oise son fil d'ariane pour les 5 années à venir.

1.2. La démarche d'élaboration

Conformément aux orientations susmentionnées, ce nouveau DGO s'appuie préalablement sur un diagnostic territorial pour les années 2017 à 2021 et traitera les enjeux principaux et nationaux suivants :

- les conduites à risques (vitesse, alcool, stupéfiants, et distracteurs) ;
- le risque routier professionnel ;
- les nouveaux modes de mobilités douces ;
- les deux-roues motorisés ;

La conceptualisation de ce DGO est le fruit de l'organisation de groupes de travail qui ont dans un premier temps présenté un diagnostic (qui a pu être partagé) et dans un deuxième temps proposé des actions concrètes pour le traitement des enjeux prioritaires.

Sous l'égide du directeur de cabinet, une restitution des groupes de travail a été faite avec l'identification des problématiques et les propositions d'orientation.

À cette restitution étaient présents :

- la Gendarmerie Nationale
- la Police Nationale
- le SDIS ;
- la DSDEN ;
- le conseil départemental
- 2 IDSR
- 3 maires
- la DIR Nord
- la CCIO
- la MSA
- le SPIP
- la DREAL
- une association vélo (AU5V)
- une association 2 roues motorisés (FFMC)
- l'association prévention routière
- le président de l'ordre des médecins de l'Oise
- un médecin de la commission médicale
- 3 procureurs de la République
- les 3 sous-préfectures de l'Oise
- la DDETS

2. Le diagnostic territorial partagé

2.1. Présentation générale du département

2.1.1. Situation géographique

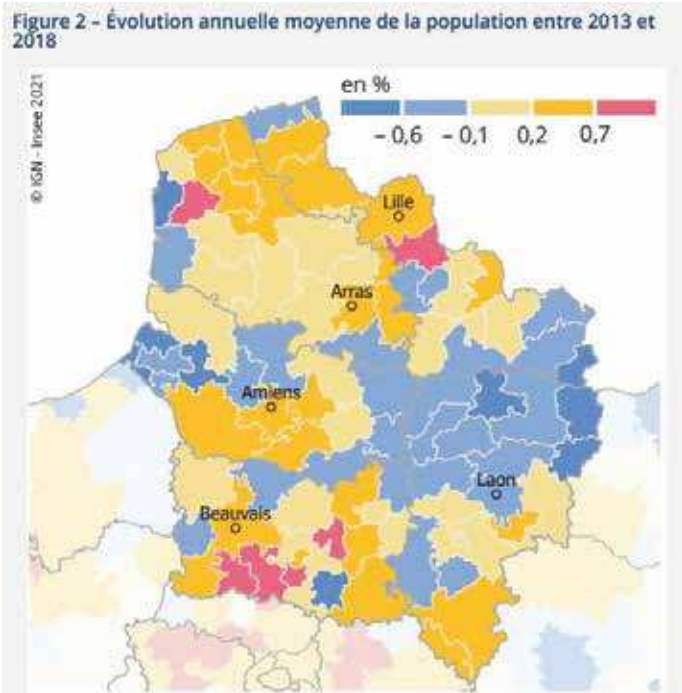
Organisation administrative

Région	Hauts-de-France (données Insee déc.2019)
Superficie	5 860 km ²
Structure administrative	4 arrondissements (21 cantons) <ul style="list-style-type: none">• Beauvais (231 249 hab.)• Compiègne (182 918 hab.)• Clermont (130 298 hab.)• Senlis (284 621 hab.)
Communes et intercommunalités	679 communes : <ul style="list-style-type: none">• dont 1 de plus de 50 000 habitants (Beauvais)• dont 3 entre 20 000 et 50 000 habitants (Compiègne, Creil et Nogent-sur-Oise)• dont 9 entre 10 000 et 20 000 habitants.• Dont 511 de moins de 1 000 habitants 21 EPCI dont 3 communautés d'agglomération
Départements limitrophes	6 départements : Sommes, Aisne, Seine et Marne, Val d'Oise, Eure, Seine-Maritime

Population

Population dans l'Oise	829 419 habitants au 01/01/2022
Population Région Hauts de France	6 004 947 habitants
Densité (nombre d'habitants au km²)	141,5 au 01/01/2022

L'Oise est le **3ème département le plus peuplé de la région Hauts-de-France** (loin derrière les départements du Nord et du Pas-de-Calais). L'Oise accueille **14 % de la population régionale**.



(données Insee déc. 2018).

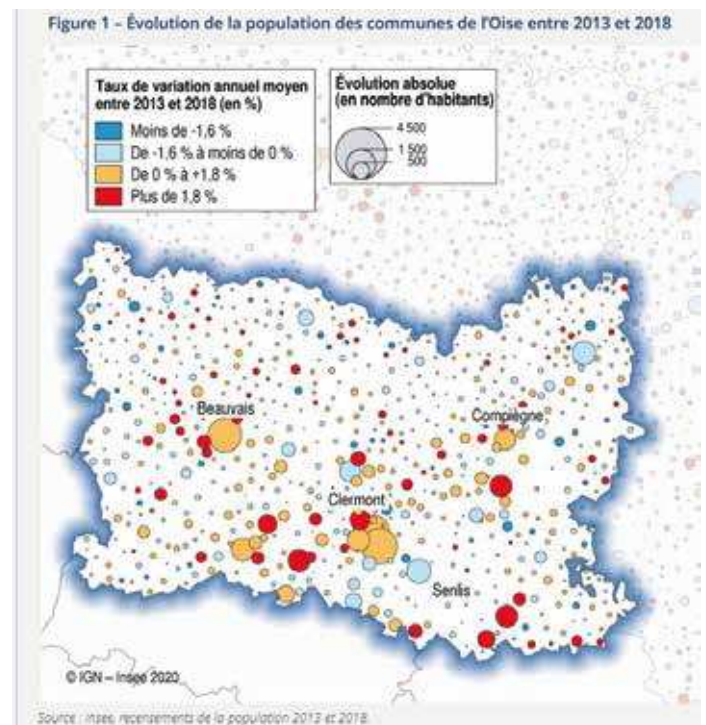
Avec 11 753 habitants de plus entre 2013 et 2018, l'Oise est le département qui présente la croissance démographique la plus élevée de la région : **+0,3 % par an** contre +0,1 % pour les Hauts-de-France.

L'excédent naturel explique cette croissance (+0,5 % par an), le solde migratoire étant légèrement négatif (-0,2%).

La croissance démographique est la plus prononcée dans les communes de 10 000 habitants ou plus grâce à un excédent naturel élevé, +0,7 % par an, compensant un déficit migratoire de -0,4 % par an.

Toutes les grandes villes de l'Oise ne sont pas dans la même dynamique.

La population **augmente** nettement dans la moitié d'entre elles, notamment **Nogent-sur-Oise** (+1,6 % par an), ainsi que **Montataire, Creil et Méru** (+0,9 % par an). À l'inverse, la population **diminue nettement** à **Clermont et Noyon** (-1,0 %) ainsi qu'à Senlis (-0,9 %).



La densité de la population est inférieure à la région (141,5 hab/km² contre 188 hab/km²) et seules 13 communes ont plus de 10 000 habitants regroupant 1/3 de la population (268 098). Enfin, 1/4 des habitants (207 354) réside dans des communes de moins de 1000 habitants.

La majorité de la population vit donc dans un environnement rural.

L'Oise, département du Sud des Hauts-de-France

L'Oise se caractérise par une orientation plus industrielle que la France entière (24,4 % des emplois) contre 18,2 %), avec de nombreux établissements notamment dans les secteurs de la métallurgie, de la mécanique, de la plasturgie, de la chimie et de l'agroalimentaire, sous le contrôle de grands groupes français ou étrangers.

Si l'agriculture n'occupe plus que 3,1 % des emplois, elle demeure très dynamique (en liaison avec le pôle de compétitivité à vocation mondiale « industrie et agro-ressources »), surtout au nord où les exploitations céréalières et betteravières sont deux fois plus importantes qu'en moyenne nationale.

Le secteur tertiaire est en essor, les grands axes autoroutiers (A1 Paris-Lille et A16 Paris-Calais) étant particulièrement attractifs pour la logistique qui utilise plusieurs vastes plates-formes valorisant la fonction de plaque tournante de l'Oise dans les échanges Nord-Sud et Est-Ouest.

Cette armature consistante ainsi que la proximité de l'Île-de-France où vont travailler chaque jour **29 %** des actifs, permet à l'Oise d'afficher **au 4eme Trimestre 2022 un taux de chômage de 7,2 %, légèrement supérieur à celui du pays (7 %) et bien inférieur à la région (27 %).**

Toutefois, la répartition du chômage dans le département est contrastée : celui-ci reste élevé dans l'agglomération Creilloise ou le Noyonnais, alors qu'il est plus faible à la périphérie francilienne ainsi qu'au pourtour des villes où résident les ménages les plus qualifiés.

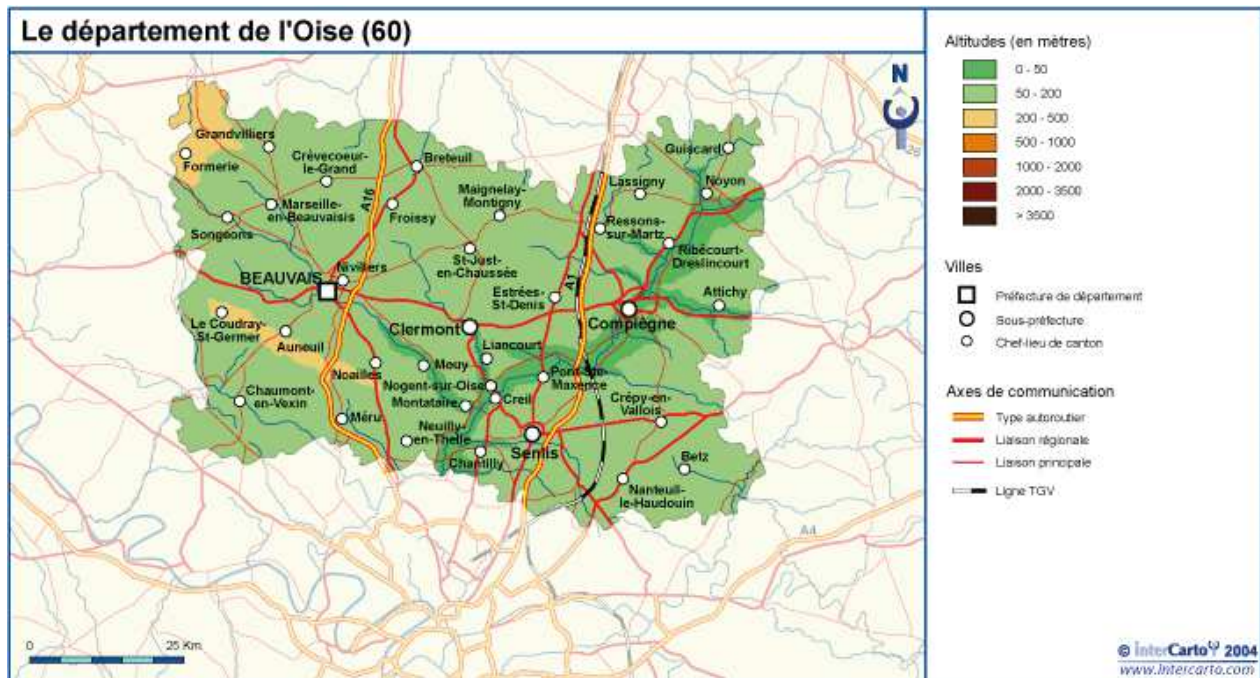
Emploi - Chômage

Indicateurs	Oise	France
Emploi total au lieu de travail	269 816	26 343 023
dont part des emplois salariés (%)	89,4 ▲	86,8
Taux d'activité des 15 à 64 ans (%)	74,4	73,8
Taux de chômage des 15 à 64 ans (au sens du recensement) (%)	13,9	14,1

Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation principale - 2016

Le revenu est plus élevé que la moyenne régionale, non sans des écarts substantiels entre, par exemple, le bassin Creillois qui a expérimenté le RSA et l'aire Cantilienne, pourtant très proches.

Un territoire à la double personnalité

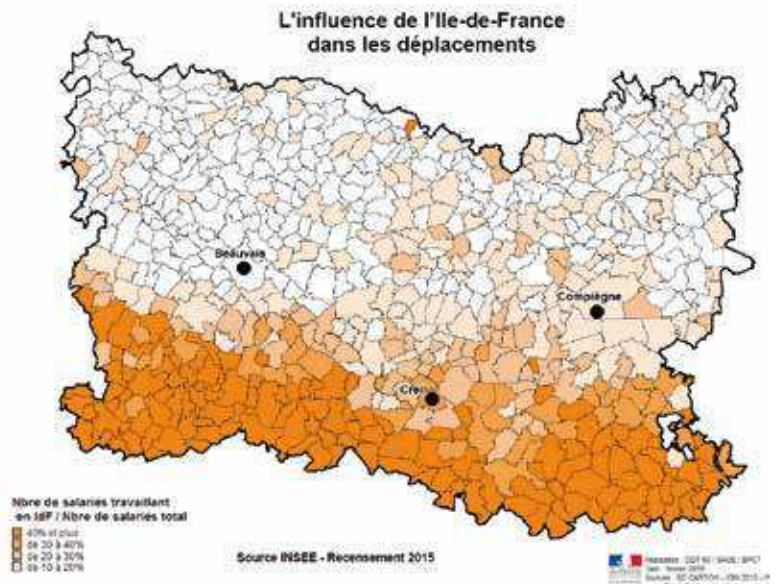


Malgré la proximité avec la région parisienne, l'Oise est un territoire aux caractéristiques rurales fortes, particulièrement dans le nord du département. Aucune ville n'atteint 60 000 habitants et l'organisation du département reste traditionnelle avec **679 communes** dont 516 de moins de 1000 habitants. En contrepartie, l'intercommunalité est très active avec **21 EPCI**, dont 3 communautés d'agglomération autour de Beauvais, Compiègne et Creil.

Une fracture territoriale nord/sud importante

La RN31 incarne physiquement la limite nord/sud du département.

– Lorsque l'on s'intéresse aux territoires situés au nord de la RN31, on retrouve des territoires ruraux à vocation agricole et résidentielle présentant de nombreuses caractéristiques (géographiques, historiques, sociologiques, économiques...) propres à l'ex-région Picardie.



– **L'influence de l'Île-de-France** conditionne quant à elle en grande partie le développement des territoires situés au sud de la RN31. Les vallées de l'Oise et du Thérain concentrent la croissance économique et les trois pôles urbains du département (Beauvais, Creil, Compiègne).

L'Oise et ses infrastructures de transport

Ligne ferroviaire – Débordement du réseau de transport de l'Île-de-France

Le département de l'Oise est desservi par quatre lignes du réseau francilien. Il s'agit de la ligne D du RER d'Île-de-France, la ligne H du Transilien, la ligne J du Transilien et la ligne K du Transilien.



Transport aérien



L'aéroport de Paris-Beauvais (nom commercial de l'aéroport de Beauvais-Tillé) est situé sur la commune de Tillé, à 3 km au nord-est de Beauvais et à environ 70 km de Paris. Il a une emprise de 230 ha, dispose de 12 points de parking avions répartis sur 55 000 m², deux terminaux et deux pistes d'atterrissage.

Le premier terminal est ouvert en novembre 1979, le second en décembre 2010 afin de pouvoir augmenter le trafic de passagers. En 2018, l'aéroport était le 10ème de France en nombre de passagers avec 3,8 millions de passagers. L'aéroport est entièrement tourné vers le trafic à bas coût dit best-cost (ex : low cost)

Des liaisons régulières par autocar sont organisées entre l'aéroport et Paris-Porte Maillot et Amiens-Gare Routière.

Réseau routier

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.



Réseau interurbain

Le réseau interurbain du département est composé d'une soixantaine de lignes qui desservent l'intégralité du territoire ainsi que les départements limitrophes (Somme, Aisne et Val-d'Oise).

Les lignes sont organisées en forme d'étoile autour des principales villes.

Depuis le 1er septembre 2017, la Région des Hauts de France est l'autorité organisatrice des transports interurbains et scolaires.



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.

4 062 km de routes départementales dont 256 km d'ex-routes nationales gérées depuis 2006 par le Conseil Départemental 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.

Transport fluvial

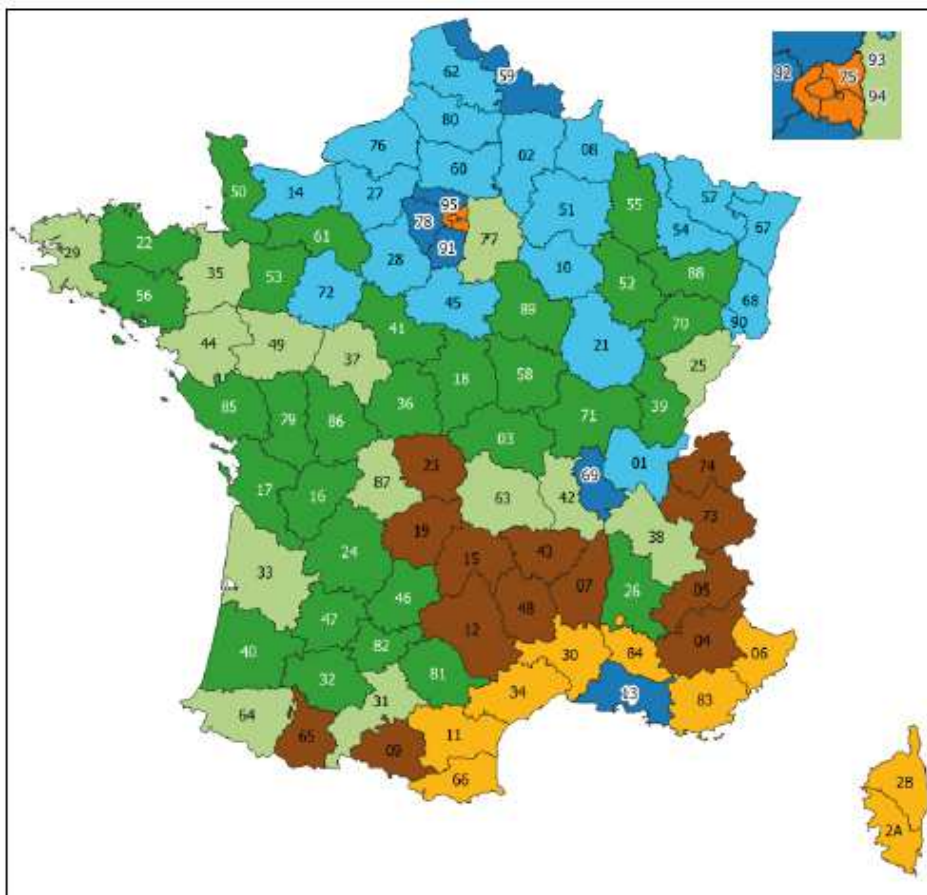


Le transport fluvial s'organise dans le département autour de la rivière Oise qui connecte le canal du Nord et le canal latéral à l'Oise.

L'analyse des données accidents du département de l'Oise sont comparées à la moyenne nationale mais aussi à la moyenne des départements de la même famille. Le Cerema classe les départements de France en 7 familles en fonction de leur indicateurs locaux de Sécurité routière (ILSR).

Le département de l'Oise est classé en famille 5 : département multipolarisé.

- - Famille 1 : les départements de montagne (13 départements)
- - Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
- - Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)
- - Famille 4 : les départements monopolarisés (14 départements)
- - Famille 5 : les départements multipolarisés (20 départements)
- - Famille 6 : les départements à très forte densité de population (6 départements)
- - Famille 7 : Paris et la petite couronne (4 départements).



Critères classifiant les 7 familles :

- Famille 1 :

les départements de montagne : Cette famille est constituée de 13 départements. Pour de nombreuses variables, elle se distingue de la moyenne nationale. Les deux variables les plus éloignées sont celles de la superficie de montagne (84 % contre 24 %) et de l'altitude moyenne des résidences (522 mètres contre 148 mètres).

- Famille 2 :

les départements ruraux à faible densité de population : Cette famille est constituée par 30 départements. Les indicateurs de cette famille sont assez proches des moyennes nationales. Cette famille se distingue particulièrement par : l'absence de communes de plus de 100 000 habitants, une population plutôt faible, une densité faible et une part de superficie classée montagne faible.

- Famille 3 :

les départements méditerranéens: Cette famille est constituée par 9 départements. Cette famille est caractérisée par 3 indicateurs largement au-dessus de la moyenne nationale : le pourcentage de résidences secondaires, la part de communes de plus de 100 000 habitantes et le pourcentage de superficie de montagne. Cela s'accompagne de quantités de précipitations plus faibles que la moyenne, un nombre de 2RM plus élevé que la moyenne et des températures minimales plus élevées que la moyenne.

- Famille 4 : les départements monopolarisés : Cette famille est constituée par 14 départements. La plupart des indicateurs de cette famille sont proches de la moyenne nationale. Cette famille se distingue par un nombre élevé de communes de plus de 100 000 habitants, une population élevée et un pourcentage de territoire en périurbain au-dessus de la moyenne.

- Famille 5 :

les départements multipolarisés : Cette famille est constituée par 20 départements. La plupart des indicateurs de cette famille sont assez différents de la moyenne nationale. Cette famille se caractérise par un pourcentage de territoire « multipolaire » plus élevé que la moyenne ainsi que, dans une moindre mesure, la part du linéaire d'autoroutes et la part de territoires en périurbain également plus élevées que la moyenne. Au contraire, la part de résidences secondaires et le pourcentage de superficie classé montagne sont inférieurs à la moyenne. Il s'agit essentiellement de départements où l'activité ne se concentre pas sur un unique pôle. Le relief permet le plus souvent un réseau de transport plus homogène sur l'ensemble du département et moins centralisé autour d'une ville unique centre.

- Famille 6 :

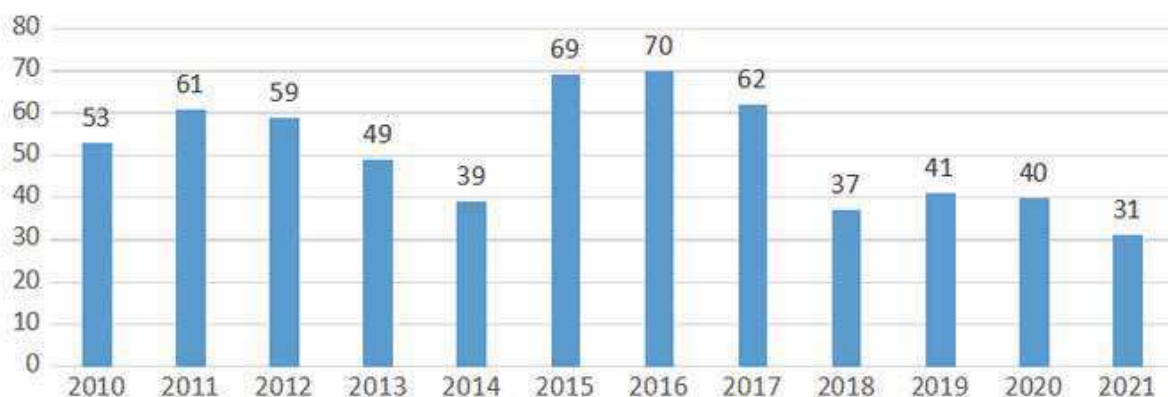
les départements à très forte densité de population Cette famille est constituée par 6 départements. La plupart des indicateurs de cette famille sont assez différents de la moyenne nationale. Cette famille se caractérise donc par une population, une densité, une part de communes de plus de 100 000 habitants, de périurbain et une part d'autoroutes particulièrement élevées. A l'inverse, cette famille a une part de résidences secondaires et un pourcentage de superficie classée montagne plus faibles que la moyenne.

- Famille 7 :

Paris et la petite couronne : Cette famille est constituée par 4 départements. Ces départements ont été exclus lors des calculs permettant de faire l'ACP car ils étaient très spécifiques et biaisaient l'analyse pour les autres départements. Cette famille se caractérise par cinq indicateurs particulièrement plus élevés que la moyenne : la population, la densité, la part de communes de plus de 100 000 habitants, le nombre de nuits d'hôtels ramené à la population, le nombre de 2RM ramené à la population et la part de transports en commun dans le parc.

2.1.2. Mortalité routière, les victimes

Nombre de personnes tuées par année depuis 2010



Entre 2010 et 2016, les chiffres des tués varient énormément d'une année à l'autre, oscillant entre 39 et 70 tués par an.

L'année 2016 affiche le plus grand nombre de tués de ces dix dernières années avec 70 victimes.

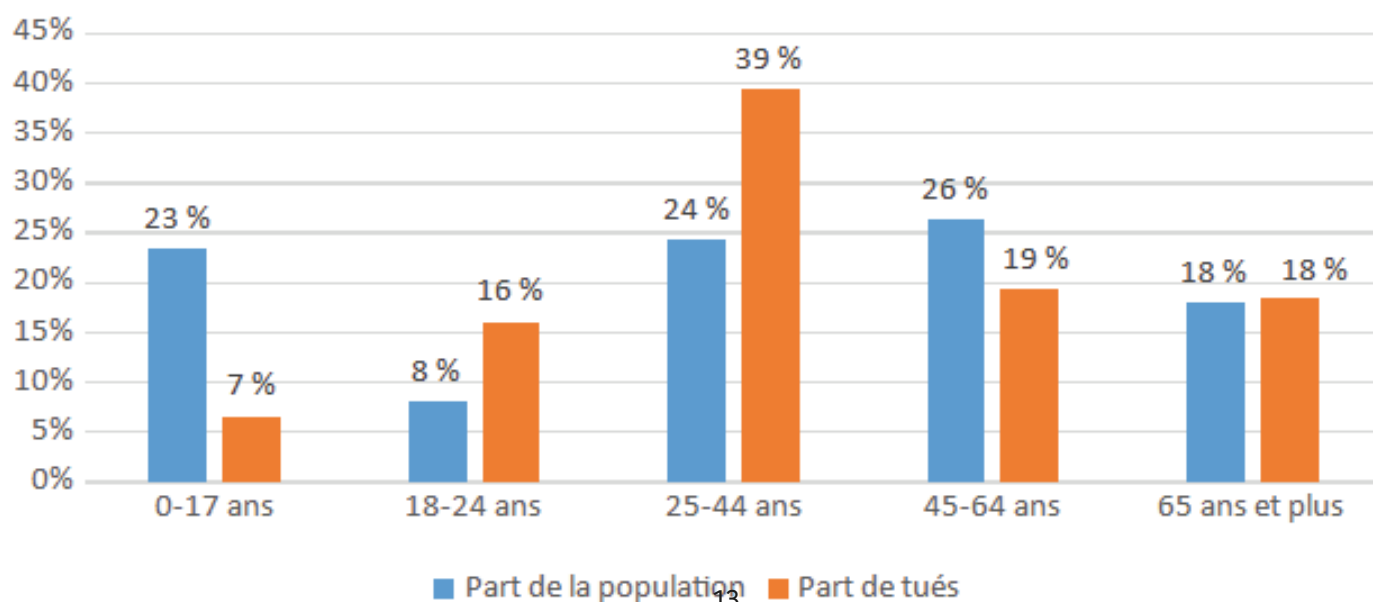
A partir de 2018, le nombre de tués diminue considérablement sur les routes de l'Oise pour atteindre le chiffre de 31 en 2021.

- **Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants / comparaison à l'ILSR et au niveau national**

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Mon département	42	51
Famille ILSR 5- Départements multipolarisés	33	48
France métropolitaine	32	47

La moyenne des tués pour l'Oise entre 2017 et 2021 est de 42. La comparaison avec le niveau national (32) et la famille des départements multipolarisés (33) témoigne d'une surmortalité dans le département.

Répartition de la population 2021 et des tués 2017-2021 par âge



- **Évolution de la mortalité (2010-2021) avec une barre par année**

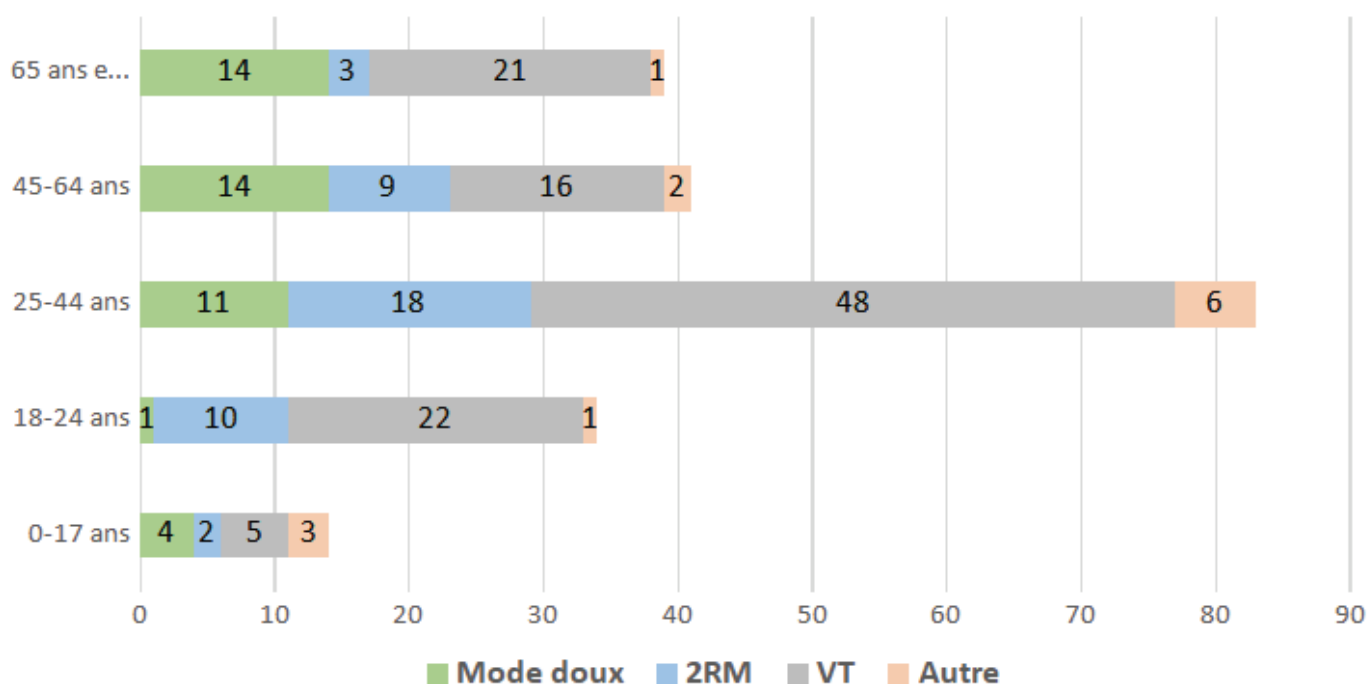
N.B. : les tranches d'âges sont regroupées de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : 0-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65 ans et plus.
 A noter que le total des chiffres extraits fait bien 100 % (23,36 % ; 8,00 % ; 24,37 % ; 26,27 % ; 17,99 %) mais que par souci de visibilité, l'affichage est arrondi et peut ne pas faire 100 % (ici 101 % ou 99 %) mais l'arrondi de la somme fait bien 100 %.

Le graphique ci-dessus révèle que les tranches d'âge les plus accidentogènes sont celles des 18-24 ans et des 25-44 ans (55%) car sur-représentées dans la mortalité routière par rapport à la part de ces catégories d'âge dans la population (32%).

A noter que les seniors présentent une mortalité routière équivalente à leur poids démographique.

- **Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)**

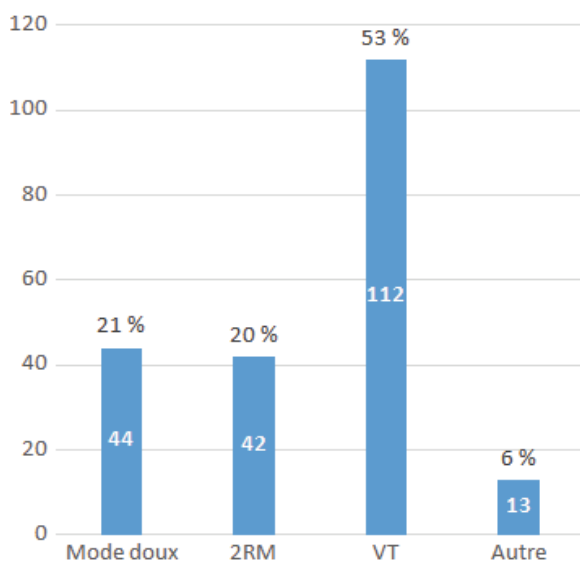
Nombre de tués par âge et par mode 2017-2021



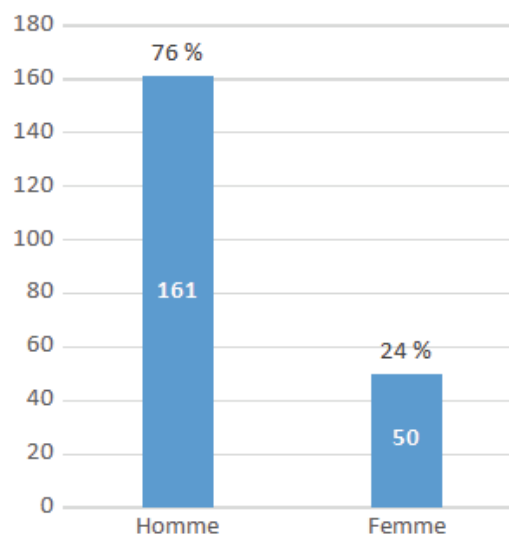
N.B. : les modes de déplacement sont regroupés de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) | 2 et 3 roues motorisés (cyclo et moto) | véhicules de tourisme | tout autre type de véhicule dont les véhicules utilitaires et les poids lourds. Le détail est présent dans les données mises à disposition.

Le nombre de tués selon le mode de déplacement est majoritairement lié à la **conduite automobile** (53 % des tués sur la période contre 49 % au niveau national et 64 % pour l'ILSR), puis aux **usagers de modes doux** (piétons, engins de déplacements personnels motorisés ou non et les cyclistes) pour 21 % (au niveau national, ils représentent 21 % et 6 % au niveau de l'ILSR) et enfin les **conducteurs de deux-roues motorisés** qui représentent 20 % (au niveau national, ils représentent 24 % et 19 % au niveau de l'ILSR).

Nombre de tués par mode
2017-2021



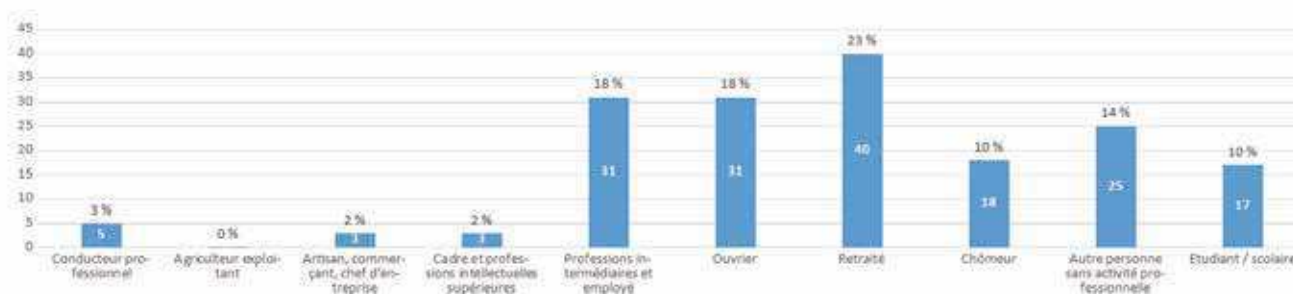
Nombre de tués
par sexe 2017-2021



La surmortalité masculine est manifeste (76 % de l'ensemble des décès sur la route). Au niveau national, les hommes représentent 79 % des tués et au niveau de l'ILSR, 83 %.

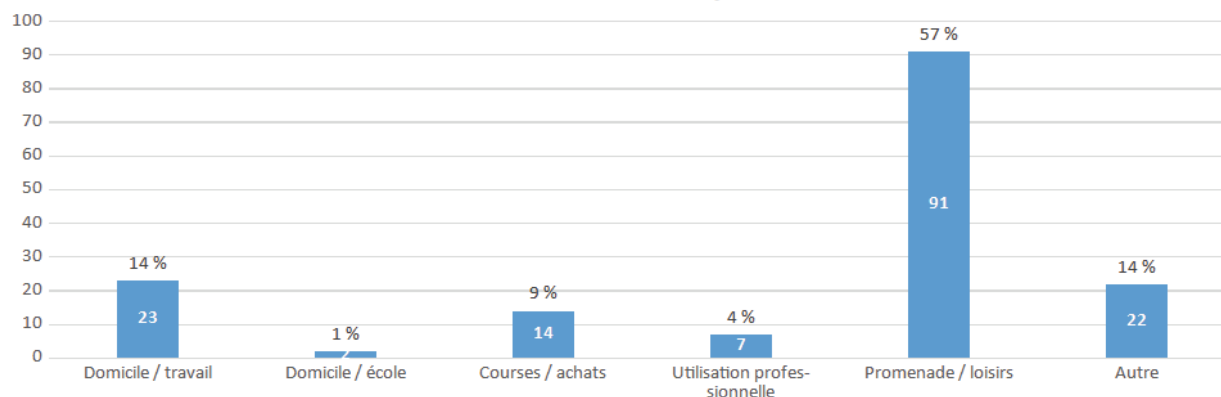
La catégorie socio-professionnelle la plus tuée est celle des retraités (23% soit 40 tués sur 211).

Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



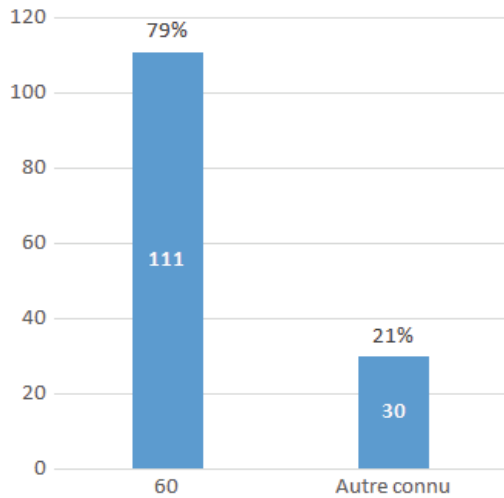
Les trajets de promenade-loisirs représentent 57 % des tués soit 91 tués (67 % au niveau national). Les trajets domicile- travail sont la 2ème cause de mortalité routière (14% et même 18 % si les trajets professionnels sont additionnés). Au niveau national, les trajets domicile-travail représentaient 12 % des tués et 5 % en utilisation professionnelle.

Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



79 % des tués vivaient dans le département de l' Oise.

Nombre de tués
par département
de résidence connu
2017-2021

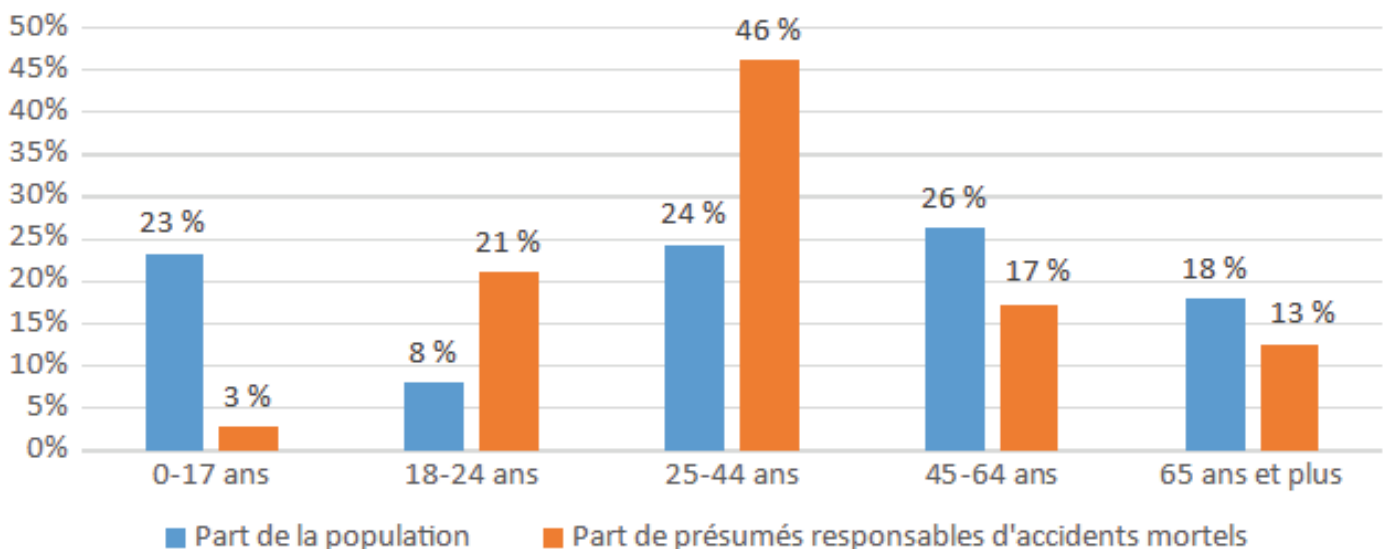


2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables

Seules les années 2019, 2020, 2021 sont analysées car elles correspondent au nouveau format BAAC.

Comme pour le nombre de tués, on constate une sur-représentation de la tranche d'âge 18-24 ans (8 % de la population mais 21 % des présumés responsables) ainsi que celle des 25-44 ans (24 % de la population mais 46 % des présumés responsables d'accidents mortels).

Répartition de la population 2021 et
des présumés responsables 2019-2021 par âge

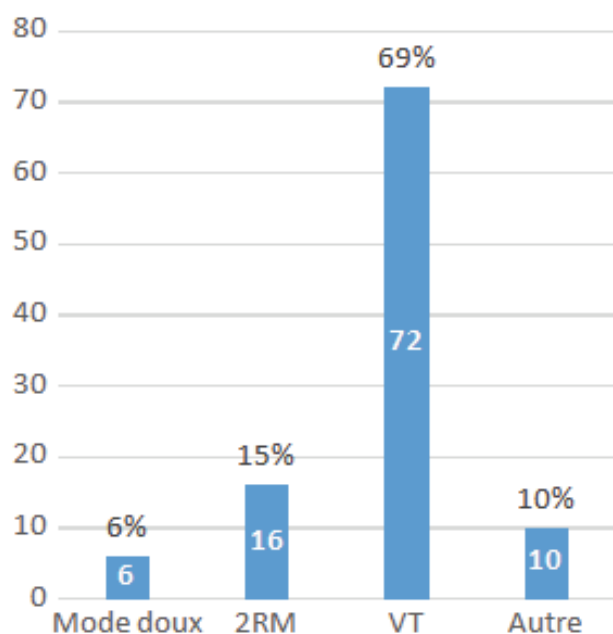


Les présumés responsables d'accidents mortels par âge et par mode montre que les utilisateurs de véhicules de tourisme sont majoritaires (69%).

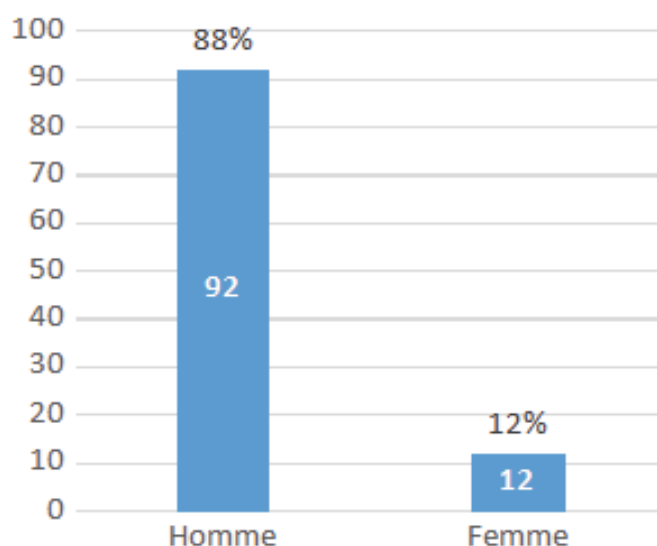
Les usagers de modes doux sont le moins souvent présumés responsables dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués.

88 % des présumés responsables sont des hommes (84 % au niveau national).

Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021



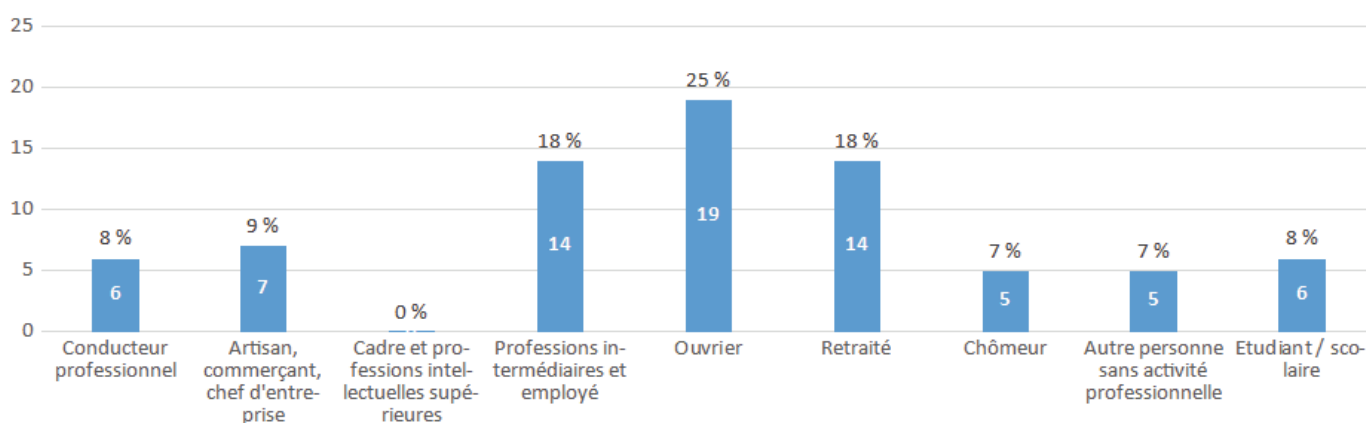
Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021



En fonction de la catégorie sociale professionnelle (CSP)

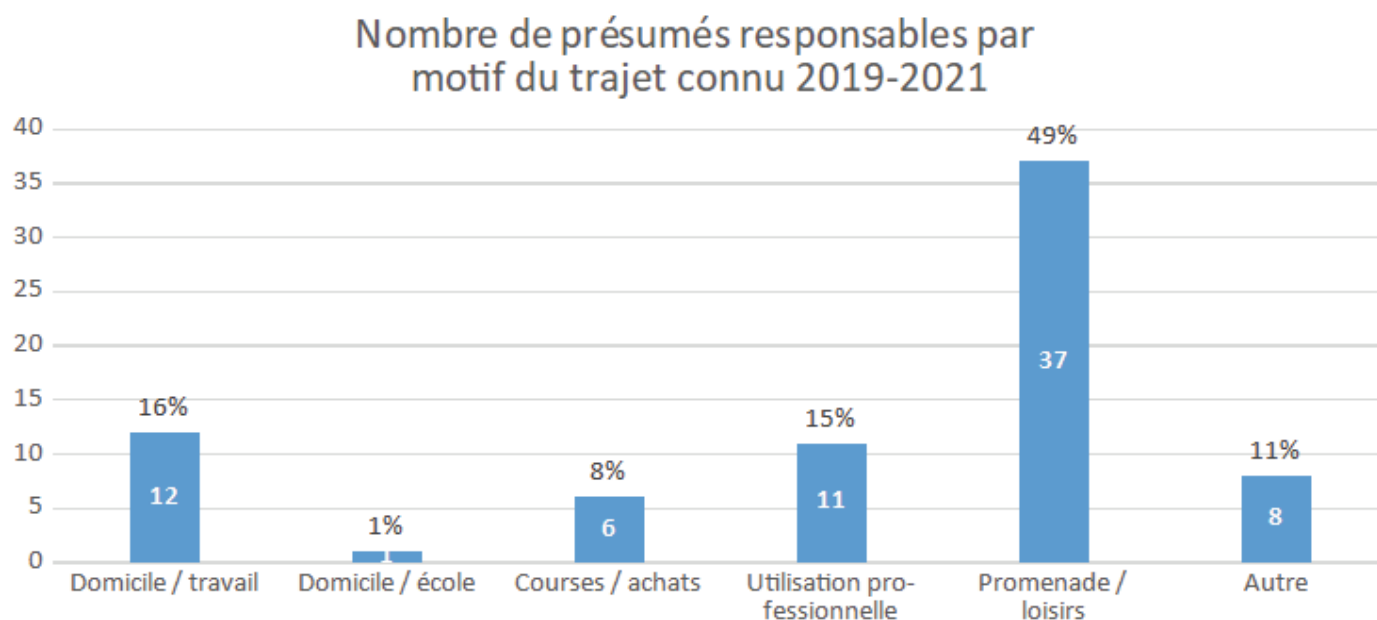
Les présumés responsables sont issus des catégories sociales-professionnelles suivantes : ouvriers (25%), professions intermédiaires et employés (18%) ainsi que retraités (18%).

Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021



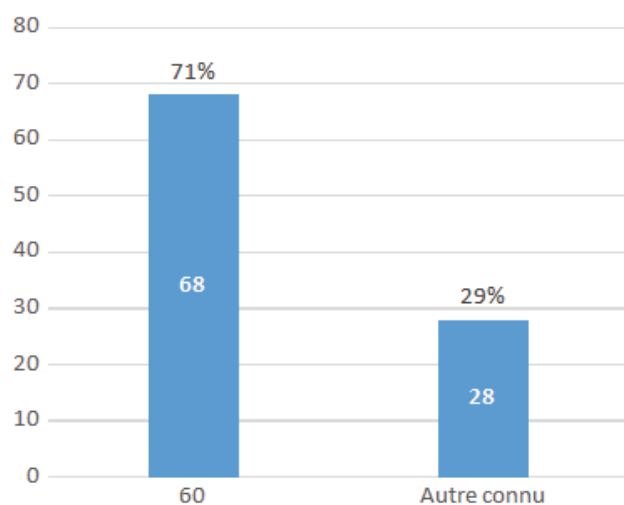
En fonction du motif du trajet

49 % des présumés responsables d'accidents mortels ont utilisé leur véhicule dans le cadre d'un trajet de promenade ou de loisirs. À noter que les données sont déclaratives et parfois non connues.



71 % des présumés responsables d'accidents mortels vivent dans l'Oise.

Nombre de présumés responsables par département de résidence 2019-2021



Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) :

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	25	1	26
Alcool seul	17	1	18
Stupéfiants seuls	5	1	6
Alcool et stupéfiants	5	0	5
Inattention - téléphone	12	2	14
Non respect de la priorité	5	3	8
Malaise	7	0	7
Somnolence - fatigue	1	1	2
Médicaments	2	0	2
Contresens	3	0	3
Dépassement dangereux	8	0	8
Changement de file	2	1	3
Non respect des distances de sécurité	4	0	4
<u>Eblouissement</u>	1	0	1
Autre cause	10	0	10
Cause indéterminée	12	2	14
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	92	12	104

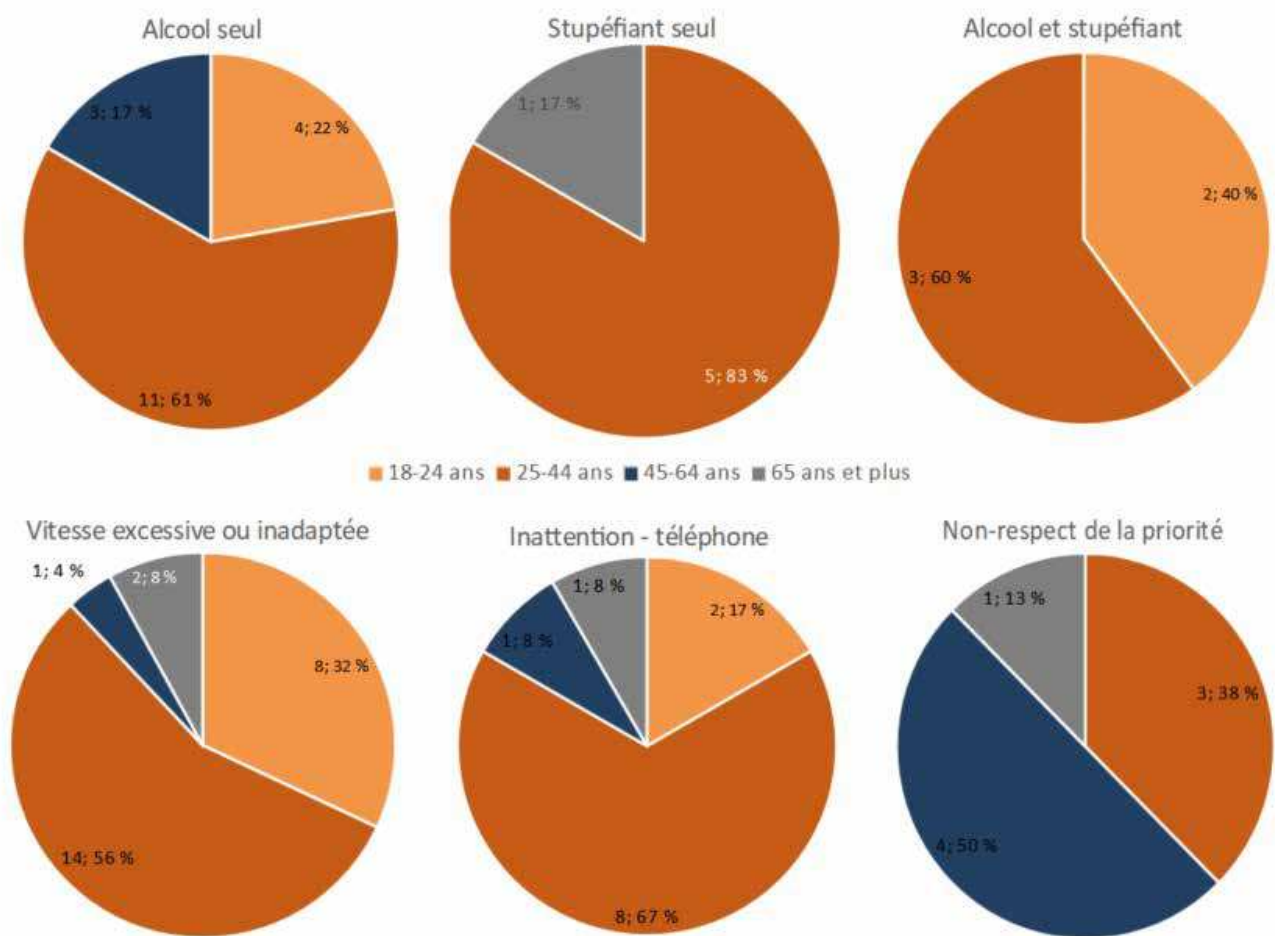
Les causes des accidents mortels sont variées. Néanmoins, 3 principaux facteurs d'accidents mortels se dégagent chez les conducteurs présumés responsables : la vitesse excessive, l'alcoolémie et l'inattention ou l'utilisation du téléphone.

Ces 3 facteurs sont prépondérants chez les hommes présumés responsables.

Chez les conductrices présumées responsables, le 1er facteur d'accident mortel est le non-respect de la priorité et l'inattention. (pouvant être un usage d'un téléphone portable au volant mais infraction non caractérisée).

Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) :

vitesse, alcool seul, stupéfiants seuls, alcool et stupéfiants, inattention -téléphone, non-respect de la priorité (valeurs en chiffre ; pourcentage).



Le facteur d'âge est significatif dans certaines causes d'accidents :

- pour la tranche d'âge 18-24 ans : alcool et stupéfiants
- pour la tranche d'âge 25-44 ans : stupéfiant seul et inattention-téléphone
- pour la tranche d'âge 45-64 ans : non respect de la priorité et alcool seulement
- pour la tranche d'âge 65 ans et plus : stupéfiant seul et non respect de la priorités

Ces données sur le facteur âge sont à relativiser compte tenu de la courte période d'analyse (2019-2021) et du faible nombre d'accidents mortels analysés.

2.1.4. Risque routier professionnel

Part modale pour les déplacements domicile-travail par département

En 2018, d'après l'observatoire des territoires, dans l'Oise, la part des déplacements domicile-travail en voiture représentaient 78,5 % des trajets et 10,8 % se faisaient en transport en commun.

D'après le plan régionale de Santé au Travail Hauts-de-France 2021-2025, 7% des accidents de travail sont des accidents routiers liés au travail. En France, la moyenne est de 35%.

Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l'ensemble des tués (2017-2021)

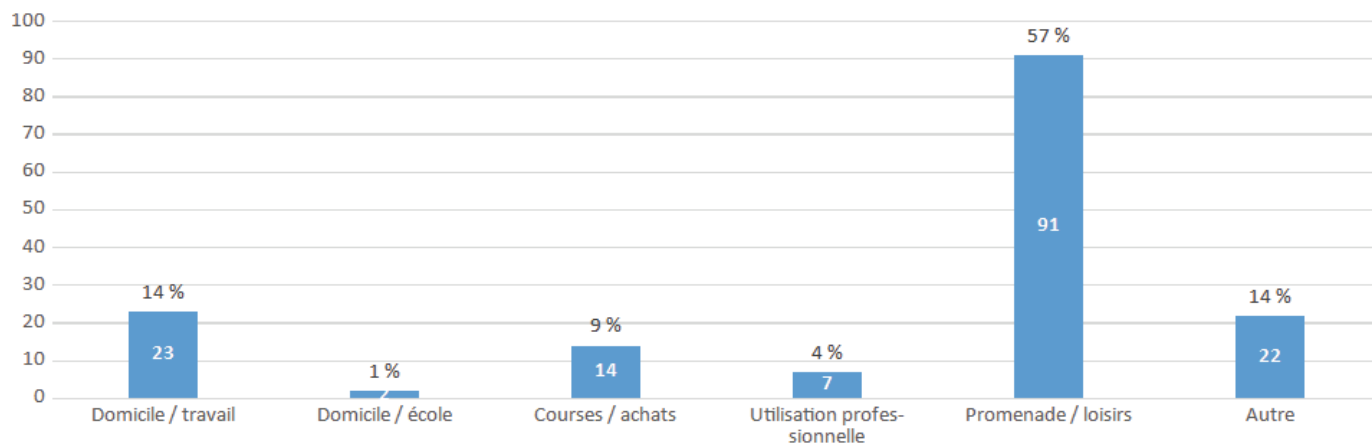
74 personnes ont été tuées dans un accident avec un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel, ce qui représente 35 % des tués (même pourcentage au niveau national et 39 pour l'ILSR). Cela reflète l'importance des déplacements domicile-travail dans le département.

	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	42
... un usager en trajet professionnel	35
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travail	74

Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués (2017-2021)

14% des tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel, ce qui représente 30 tués. Le pourcentage est le même au niveau national et de 16 % au niveau de l'ILSR.

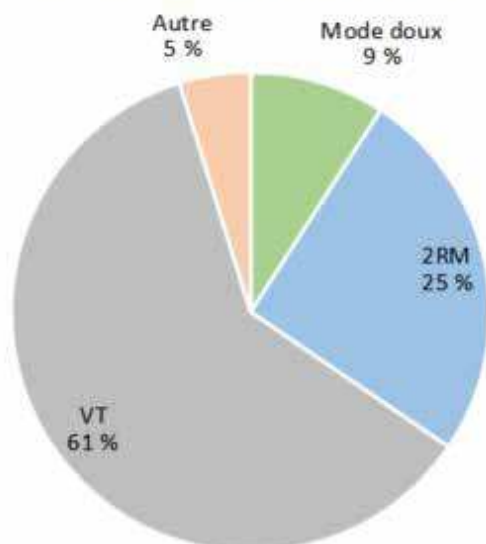
Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



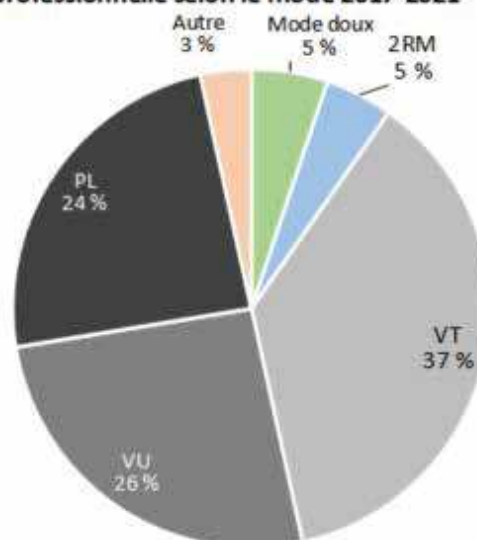
Les accidents corporels ayant lieu lors des trajets domicile-travail concernent à 61 % des usagers en véhicules de tourisme et à 25 % des usagers en 2RM.

La part de l'utilisation d'un véhicule utilitaire ou d'un poids-lourd dans les trajets professionnels est plus importante (50%) que pour les automobiles (37%).

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



N.B. : pour le motif utilisation professionnelle, les véhicules utilitaires et les poids lourds sont détaillés afin de faire apparaître les victimes de ces modes.

2.1.5. Réseau routier

Le réseau autoroutier se compose de 130 km répartis sur 2 autoroutes : L'A16 et l'A1.
 Le réseau routier national du département de l'Oise est réparti sur ces trois structures :
 la DIR Nord (RN 31, RN 1031, RN 2, RN 330, RN 324)
 la DIR Nord-Ouest (RN 31 à l'Ouest de Beauvais)
 la DRIEA Île de France (depuis le Plessis Belleville, RN 330 et RN 2 vers l'IDF)
 et représente environ 170km de voirie.

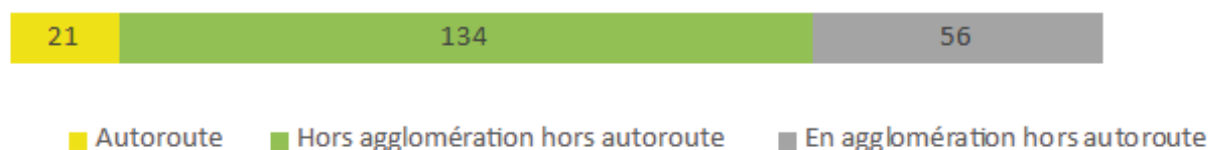
Le réseau routier départemental compte 4 062 km au total décliné en 5 catégories :
 Catégorie 1 (trafic > à 15 000 véhicules/j) = 130 km
 Catégorie 2 (trafic compris entre 7 et 15 000 véhicules/j) = 475 km
 Catégorie 3 (trafic compris entre 2 et 7 000 véhicules/j) = 1 094 km
 Catégorie 4 (trafic compris entre 500 et 2 000 véhicules/j) = 1 352 km
 Catégorie 5 (trafic < à 500 véhicules/j) = 1 011 km

Le réseau communal représente 8 350km environ.

Analyse générale de l'accidentalité mortelle sur le réseau routier de l'Oise

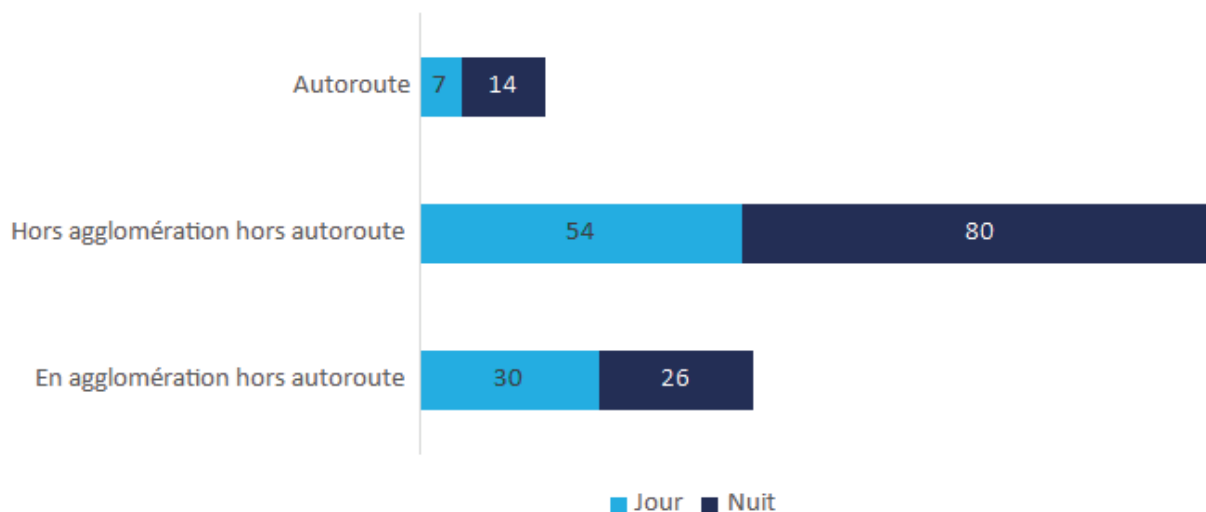
Les décès ont majoritairement lieu hors agglomération (et hors autoroute) puisque qu'ils représentent 63,5 % du total des tués (60,88% au réseau national).

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



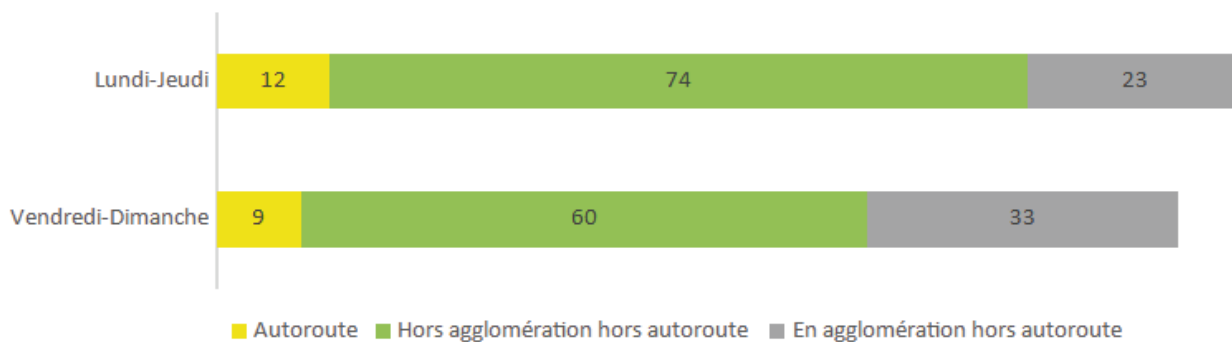
Dans l'Oise, la mortalité routière dans un accident survenu de nuit est élevée (57%) considérant la diminution du trafic routier la nuit, la moyenne nationale est de 43%. En agglomération, la proportion des tués est quasiment équivalente de jour comme de nuit.

Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



La répartition du nombre de tués en fonction du jour de la semaine met en valeur une surmortalité le week-end : 48 % des tués sur seulement 3 jours (vendredi à dimanche).

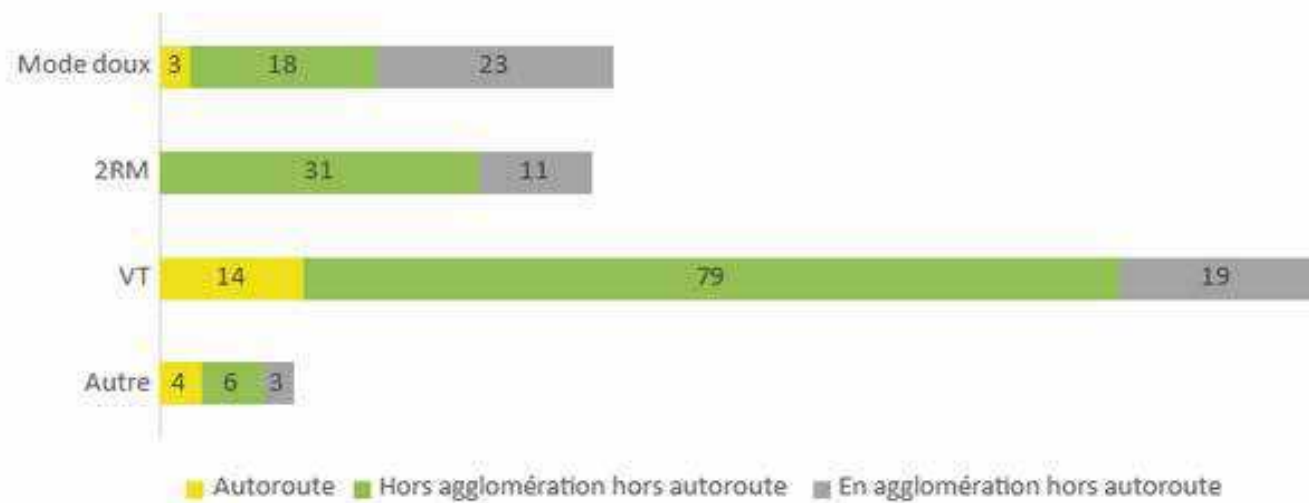
Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



Le nombre de décès par mode de déplacement selon le milieu indique que la mortalité en mode doux intervient essentiellement en agglomération. Dans les autres environnements, la mortalité en véhicule de tourisme est très largement majoritaire.

Par ailleurs, si les décès en deux-roues motorisés sont majoritaires hors agglomération, ils sont significativement présents en agglomération (26%).

Nombre de tués par mode 2017-2021



2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

La mobilité routière est majoritaire (63,5%) hors agglomération dans l'Oise (60,7% au niveau national).

Seuls les accidents hors agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « hors agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclue.

2.2.1. Typologie des accidents hors agglomération

Personnes tuées et blessées hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

Hors agglomération, près de 2/3 des accidents impliquent un véhicule de tourisme. Par ailleurs, 21 % des accidents impliquent un automobiliste seul en cause, sans tiers.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	3	23	94	348	6	7	24	14	519
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	1	1	1	1	0	0	0	4
Vélo	0	1	0	1	2	0	0	0	0	4
Cyclo	1	1	3	0	4	0	0	0	0	9
Moto	2	1	1	11	18	0	0	0	0	33
VL	46	33	31	85	489	23	2	5	6	720
VU	4	3	2	9	42	3	2	0	1	66
PL	1	0	0	2	37	5	11	0	1	57
TC	0	0	0	1	6	0	0	0	0	7
Autre	0	1	3	2	5	1	0	0	0	12
MULTICOLLISION	2	12	0	13	162	5	3	1	3	201
TOTAL	56	55	64	219	1114	44	25	30	25	1632
Part de victimes	3%	3%	4%	13%	68%	3%	2%	2%	2%	100,00%

Le bloc "collision avec" est consacré aux accidents avec 2 véhicules sans piéton ou 1 véhicule avec piéton (ligne piéton). On peut lire que 33 usagers en vélo ont été blessés ou tués dans une collision avec un VT. La ligne multicollision compte les usagers blessés ou tués dans des accidents avec 2 véhicules avec piéton ou 3 véhicules ou plus

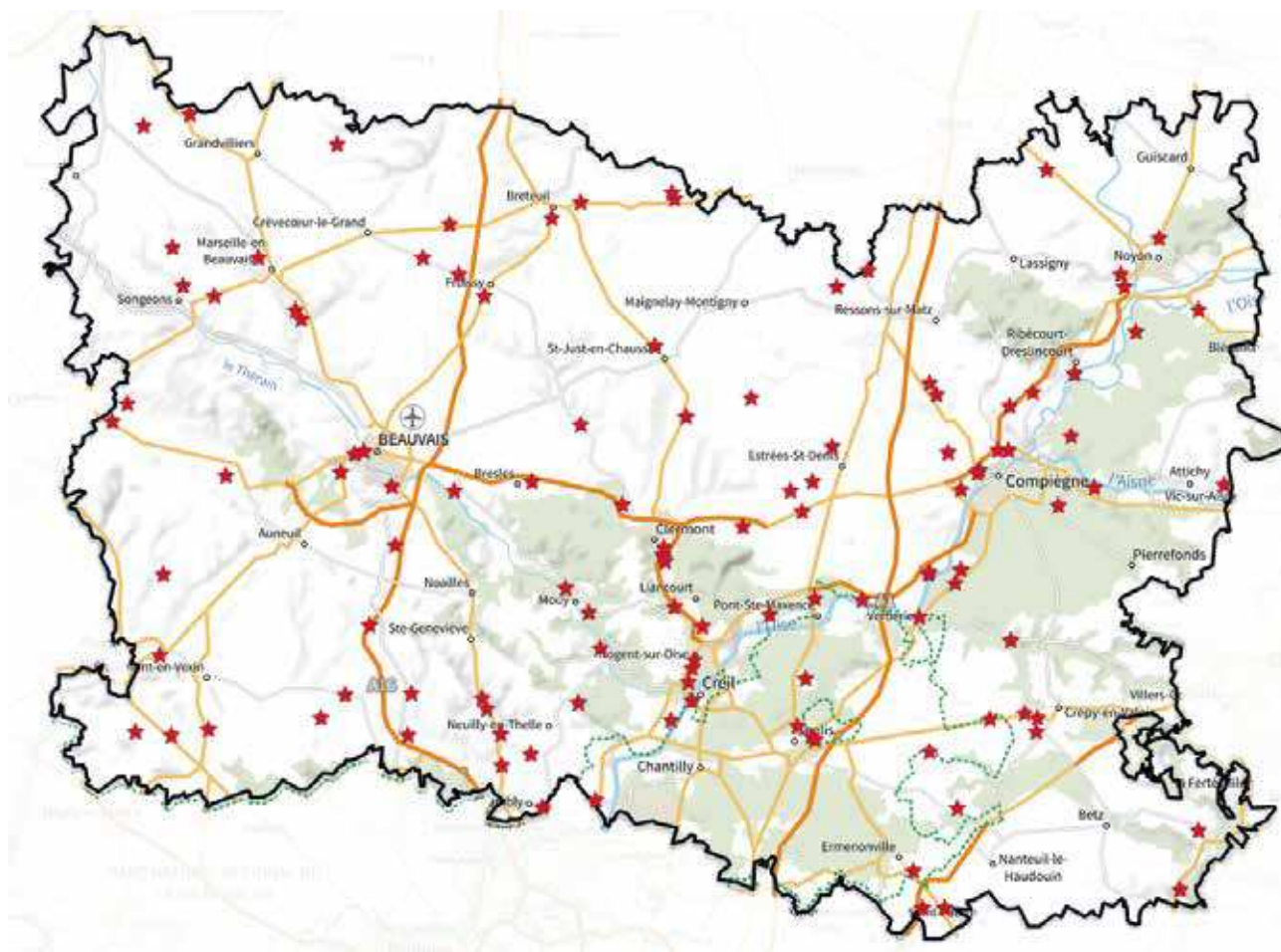
Cyclo : cyclomoteur
PL : poids-lourd

VL : véhicule léger

VU : véhicule utilitaire

TC : transport en commun

Carte 2017-2021 des accidents mortels situés hors agglomération (1 étoile par accident mortel)

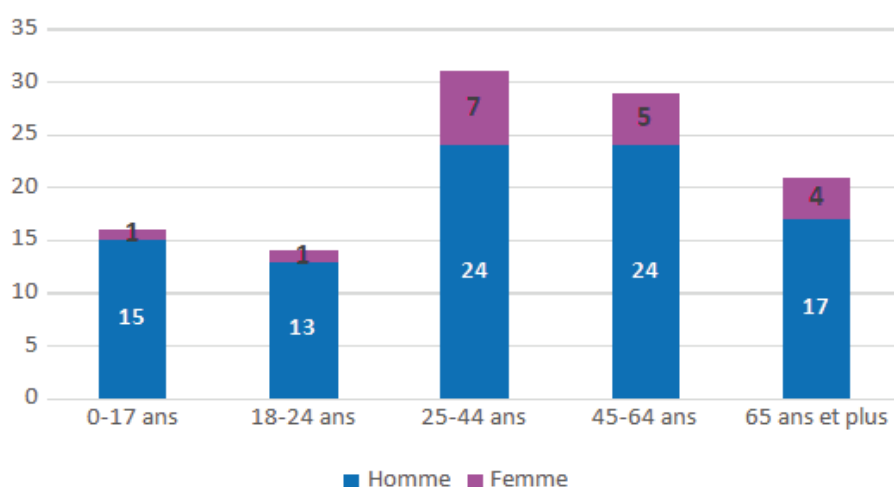


Les accidents mortels sont un peu plus présents sur le sud du département probablement du à un trafic routier plus important lié à la proximité de l'Île de France.

2.2.2. Mode doux hors agglomération

Victimes en mode doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)

Victimes en mode doux par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



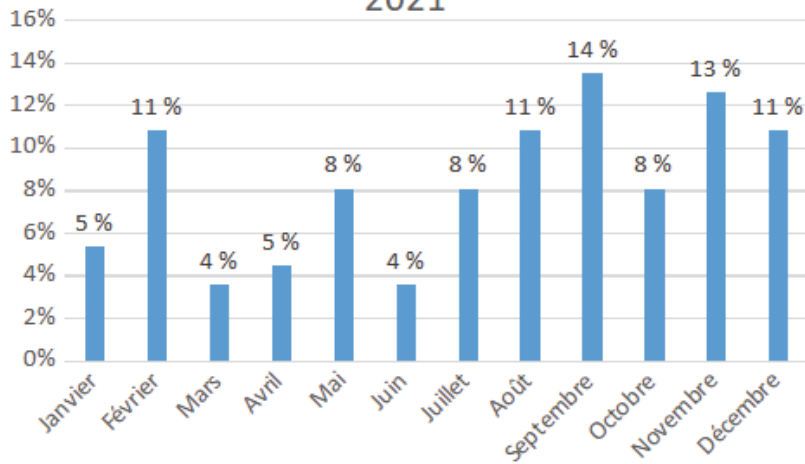
111 personnes ont été victimes (blessées ou décédées) en modes doux entre 2017 et 2021.

84 % des victimes en mode doux sont des hommes (80% au niveau national).
28 % des victimes sont âgées de 25 à 44 ans (21% au niveau national).

Entre 2019 et 2021, l'évolution des victimes en modes doux hors agglomération est de + 14 %.
Au niveau national, l'évolution est de +13 % et +4% au niveau de l'ILSR.

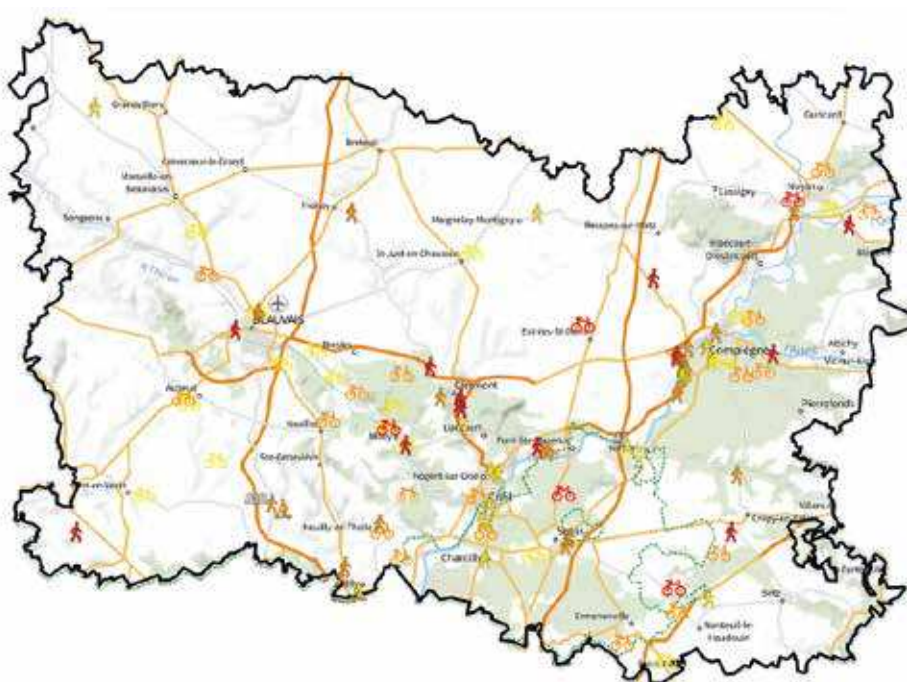
Répartition en % des victimes en modes doux selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes en mode doux selon le mois hors agglomération 2017-2021



On constate que les mois ayant connu le plus de victimes sont septembre et novembre.

Carte 2017-2021 hors agglomération pour le mode doux impliqué dans l'accident

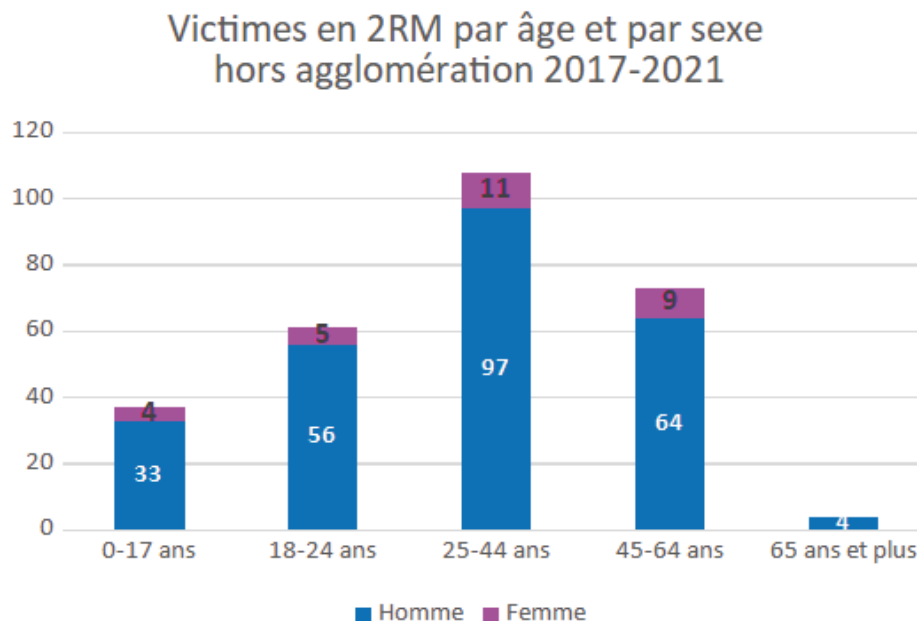


- EDP avec blessé hospitalisé
- EDP avec blessé léger
- Piéton blessé hospitalisé
- Piéton blessé léger
- Piéton tué
- Vélo avec blessé hospitalisé
- Vélo avec blessé léger
- Vélo avec tué

Il est à noter une présence importante des piétons blessés ou tués hors agglomération (50% des usages de mode doux).

2.2.3. Les deux-roues motorisés (2RM) hors agglomération

Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021)

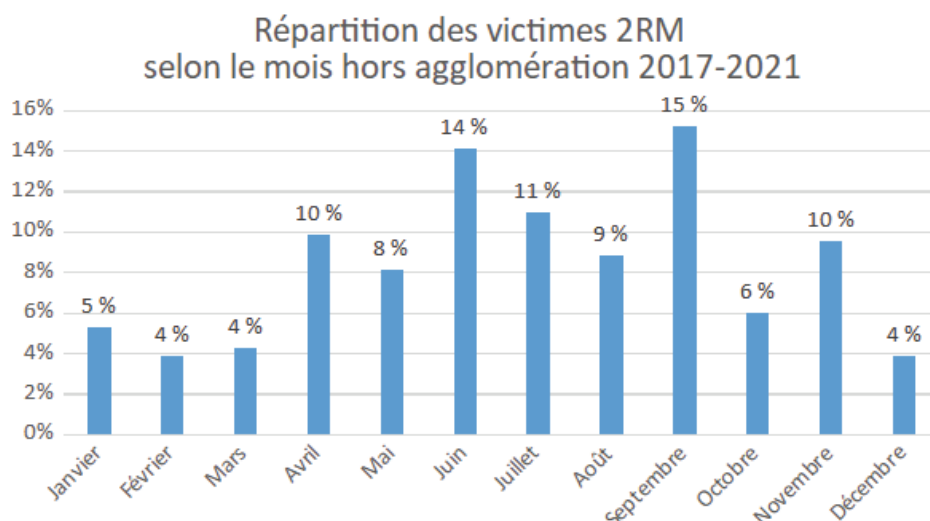


Entre 2017 et 2021, 284 victimes (blessés et tués) sont des usagers de deux-roues motorisés. 90 % des victimes en 2RM sont des hommes (86% au niveau national). 38 % des victimes en 2RM sont des personnes âgées entre 25 et 44 ans et 26 % entre 45 et 64 ans.

Entre 2019 et 2021, il y a eu une **augmentation de 16 % des victimes en 2RM hors agglomération**.

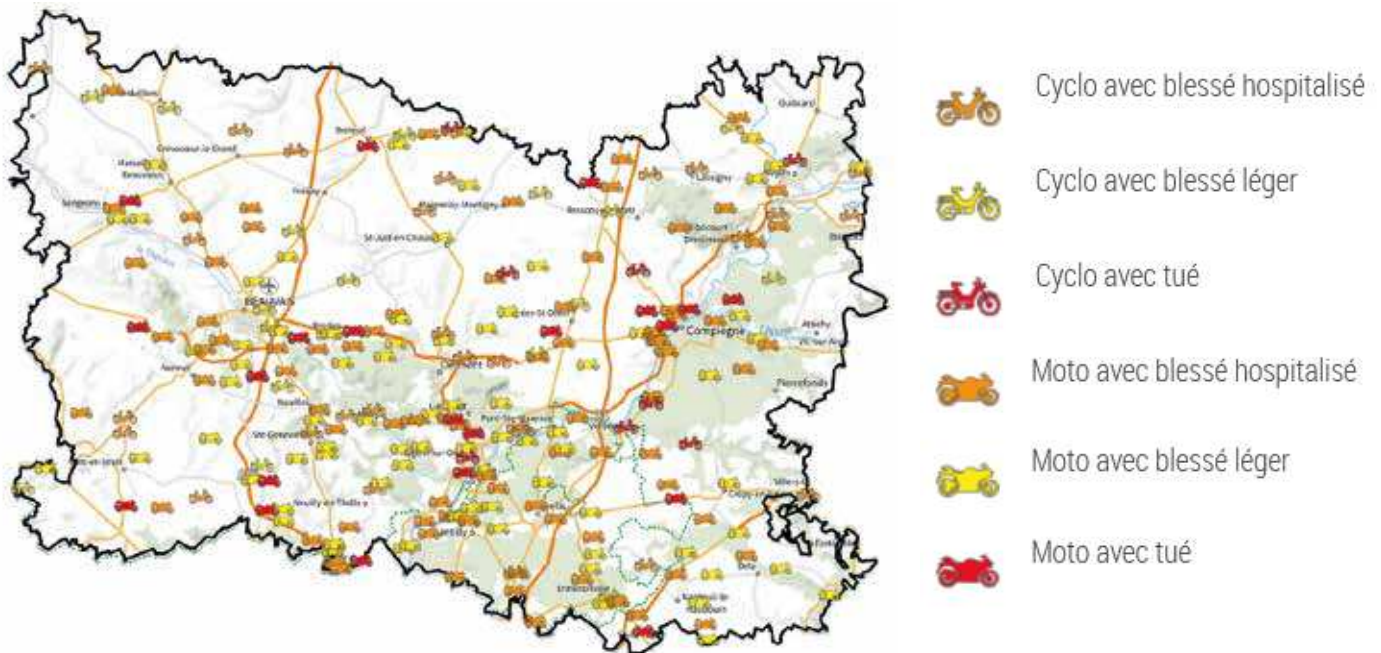
L'évolution au niveau national est de +4 % et -4 % au niveau de l'ILSR.

Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



Le nombre de victimes en 2RM diminue en hiver puis remonte avec les beaux jours, vraisemblablement lié à un usage des 2RM plus important aux beaux jours. 49 % des victimes se concentrent sur 4 mois (juin à septembre).

Carte 2017-2021 hors agglomération pour 2RM impliqué dans l'accident

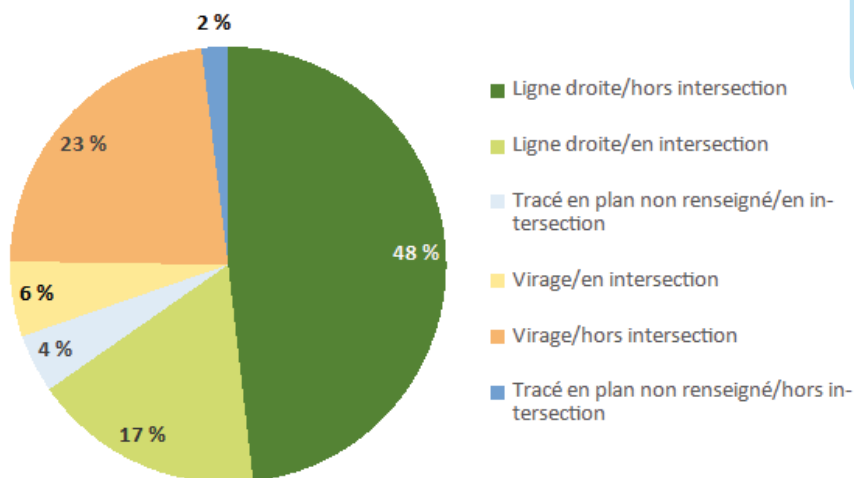


L'accidentalité des 2RM est plus visible sur le sud du département, probablement lié au trafic routier proche de l'Île de France.

2.2.4. Facteurs spécifiques hors agglomération

Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021)

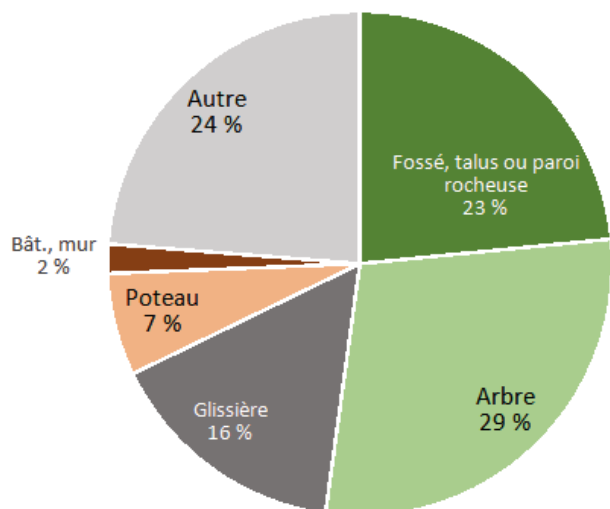
Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



Entre 2017 et 2021, la part des victimes en **intersection est de 27 %**.
La part des victimes en **ligne droite est de 29 %**

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021

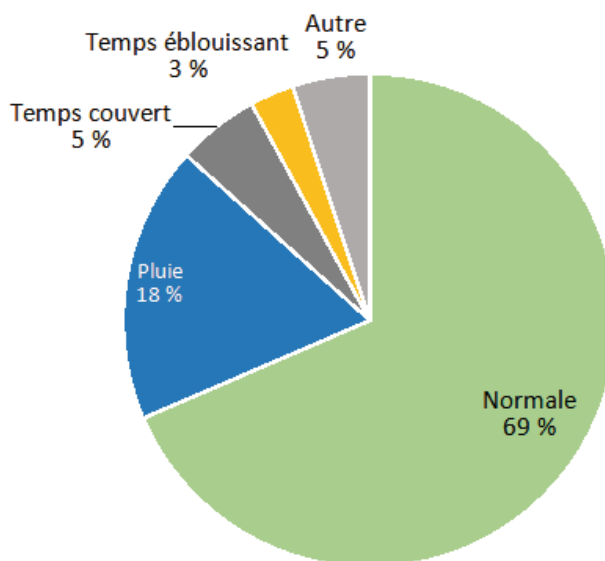


Le principal obstacle fixe heurté hors agglomération sont **les arbres (29%)**

Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021)

69 % des accidents ont eu lieu dans des conditions atmosphériques normales et 18 % par temps de pluie.

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques hors agglomération 2017-2021



2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

Seuls les accidents en agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « en agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclu.

En agglomération, les accidents mortels représentent 26,5% des tués (31,4% au niveau national).

2.3.1. Typologie des accidents en agglomération

Personnes tuées et blessées en agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

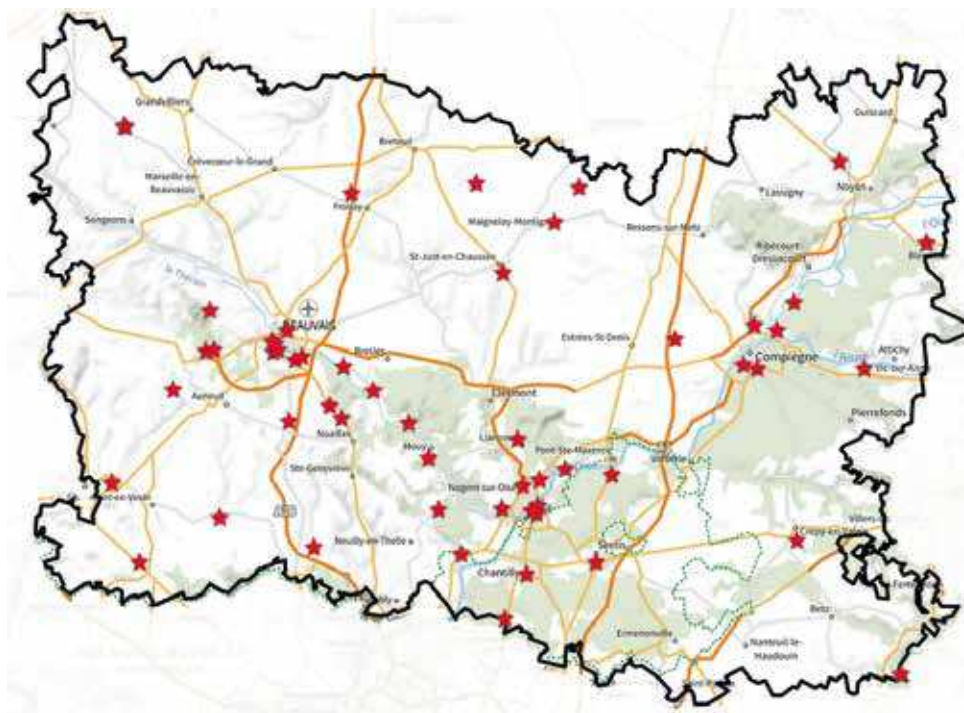
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	17	45	49	158	8	3	0	16	294
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	2	1	3	0	0	0	0	6
Vélo	2	0	0	0	2	0	0	0	0	4
Cyclo	7	1	0	0	6	1	0	0	0	15
Moto	7	1	0	5	19	0	0	0	0	32
VL	301	75	68	113	284	18	0	2	6	845
VU	18	1	3	8	15	14	0	0	1	60
PL	6	3	1	2	13	0	2	5	0	32
TC	5	0	0	0	1	0	0	0	0	6
Autre	7	1	2	3	3	0	0	0	2	18
MULTICOLLISION	3	1	2	5	34	4	1	0	0	50
TOTAL	356	100	121	186	516	45	6	7	25	1382
<i>Part de victimes</i>	26%	7%	9%	14%	38%	3%	0%	1%	2%	100,00%

Cyclo : cyclomoteur
PL : poids-lourd

VL : véhicule léger
TC : transport en commun

VU véhicule utilitaire

Carte des accidents mortels situés en agglomération (une étoile par accident mortel)

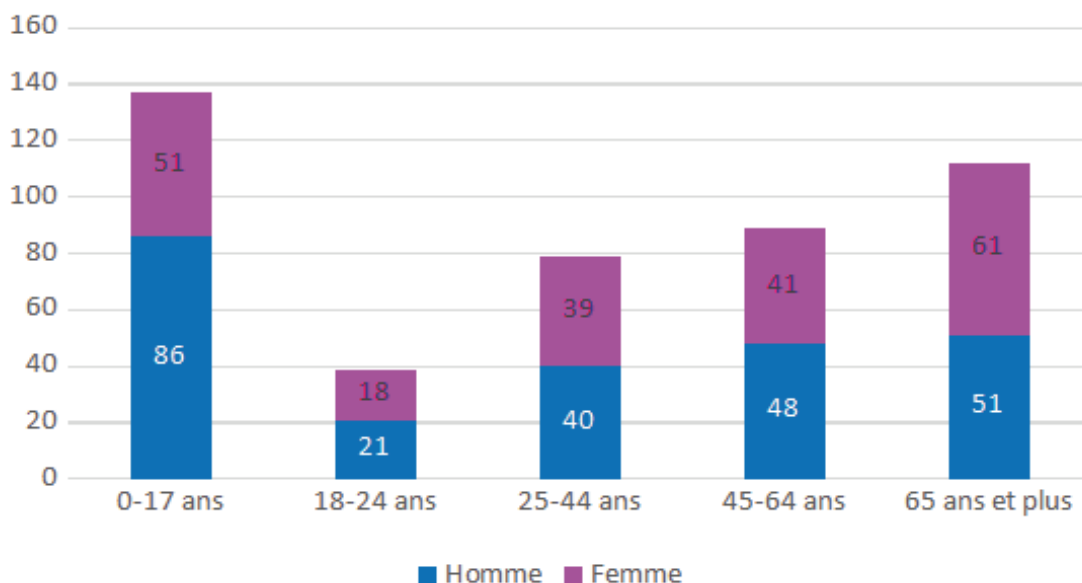


Les accidents mortels qui se produisent en agglomération le soir davantage sur le milieu et le sud du département (Beauvais, Compiègne, Creil).

2.3.2. Mode doux

Victimes en mode doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)

Victimes en mode doux par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



456 victimes en mode doux en agglomération entre 2017 et 2021.

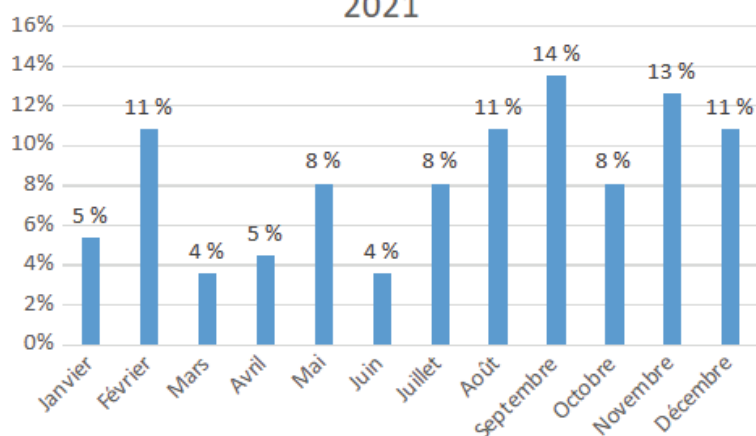
54 % des victimes en mode doux sont des hommes (57% au niveau national).

Les victimes de mode doux en agglomération concernent essentiellement les jeunes de moins de 17 ans (30%) et des seniors de plus de 65 ans (25%).

L'évolution des victimes en mode doux entre 2019 et 2021 en agglomération est stable. Au niveau national, l'évolution est de -1 % et de -6 % au niveau de l'ILSR.

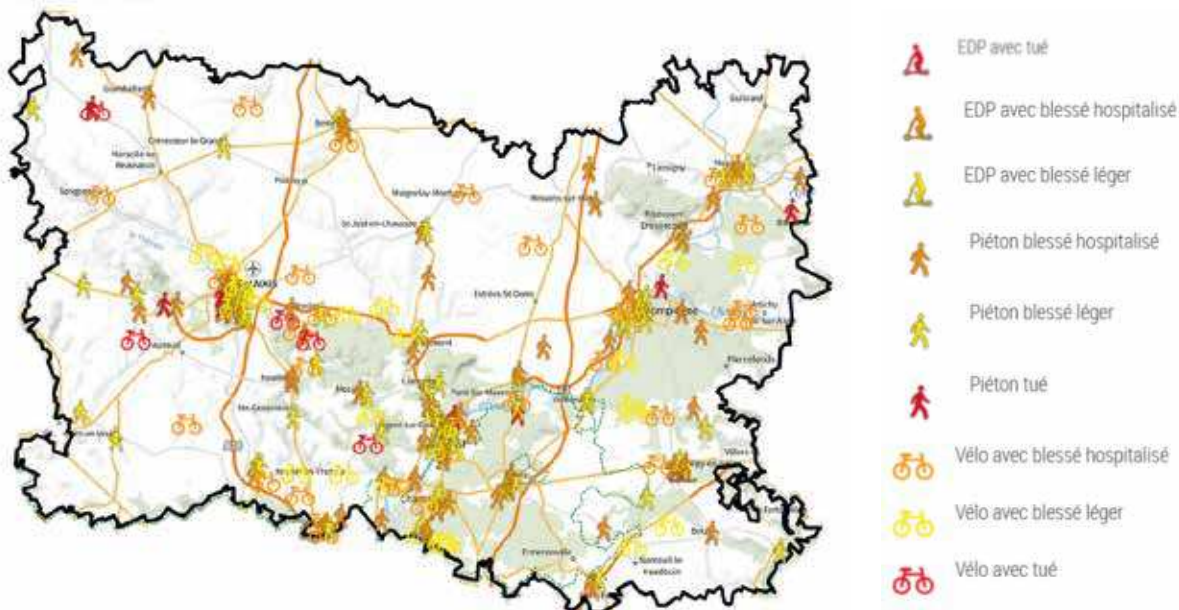
Répartition en % des victimes en mode doux selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes en mode doux selon le mois hors agglomération 2017-2021



Les victimes usagers de mode doux sont plus nombreux sur la fin d'année (de septembre à décembre), au moment où la nuit tombe.

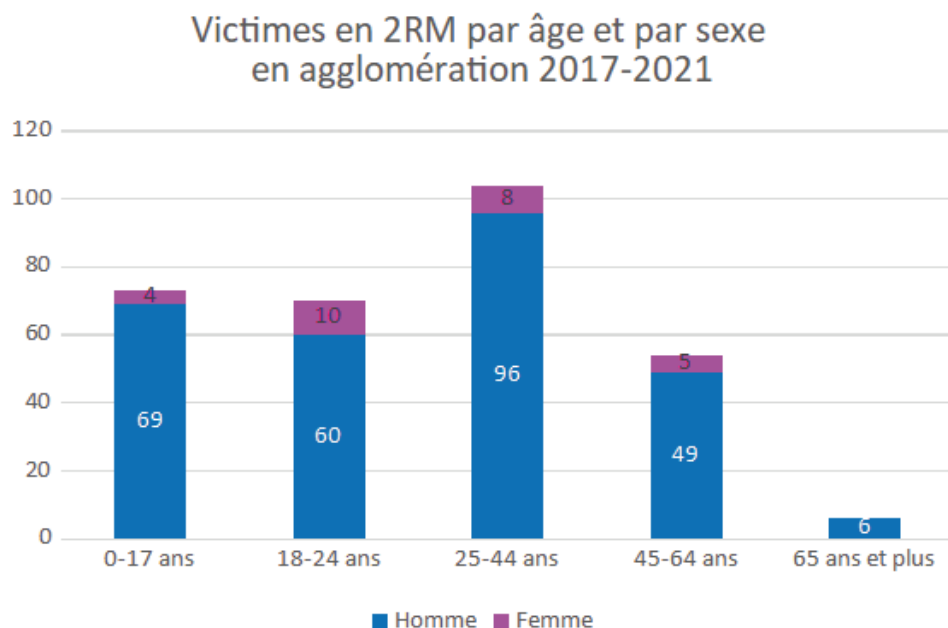
Carte des accidents (corporels et mortels) impliquant un usager du mode doux en agglomération



Les accidents impliquant un usager de mode doux sont plus concentrés sur le sud du département. Les victimes piétons représentent 78% de accidents de mode doux en agglomération.

2.3.3. Les deux-roues motorisés (2RM) en agglomération

Victimes en deux roues motorisés (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021)

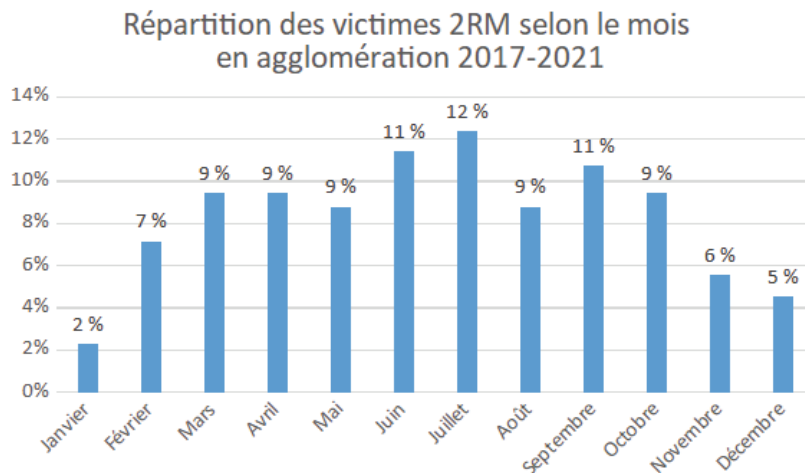


En agglomération, les victimes de 2RM sont au nombre de 307. Les victimes sont à 91 % des hommes (87% au niveau mondial). 34 % des victimes sont des jeunes de 25 à 44 ans.

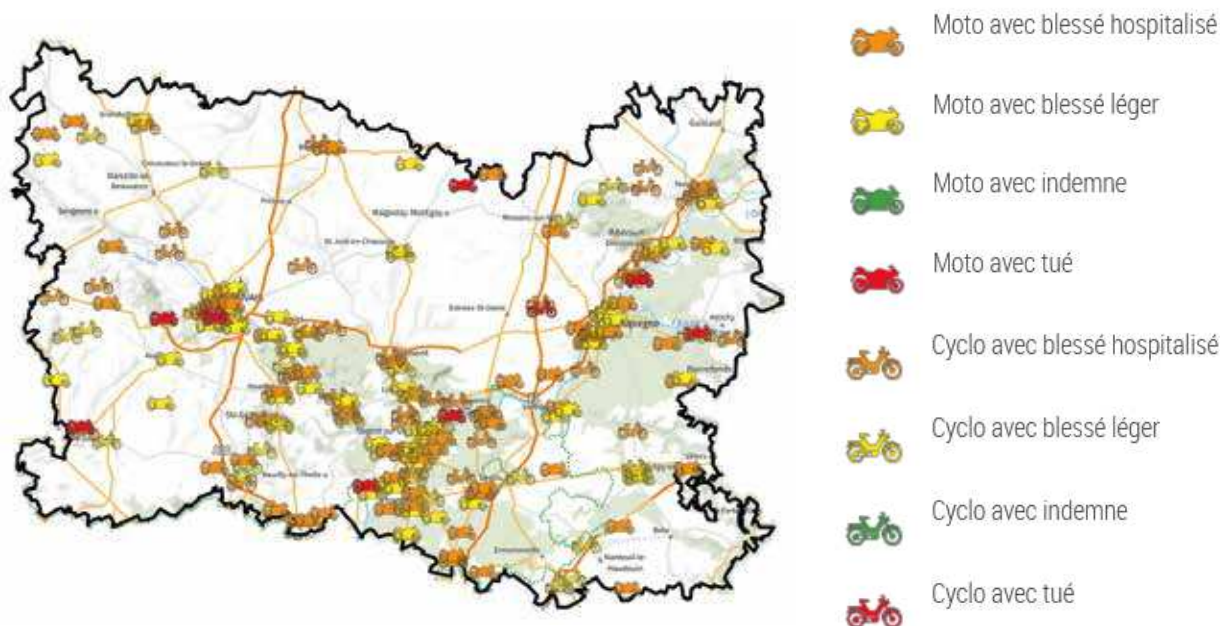
L'évolution des victimes en 2RM entre 2019 et 2021 en agglomération est de -25 %.
 Au niveau national, l'évolution est de -7 % et -9 % pour l'ILSR.

Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

Le nombre de victimes en 2RM est plus important sur les mois de juin à septembre, période propice à la pratique de ce type de véhicule compte tenu des conditions météorologiques favorables.



Carte des accidents (corporels et mortels) impliquant un usager de 2RM en agglomération



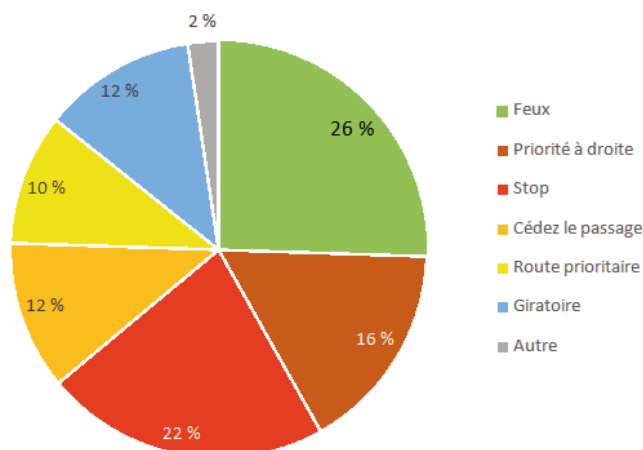
les accidents de mode doux en agglomération sont largement concentrés sur le sud du département.

2.3.4. Facteurs spécifiques en agglomération

41 % des accidents ont lieu en intersection

Répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021)

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



26 % des victimes sont liées à un accident impliquant un non-respect d'un feu tricolore, 22 % un stop et 16 % une priorité à droite.

2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

L'Oise ne compte que 2 autoroute : l'A1 et l'A16 pour 130km de réseau, les accidents mortels sur autoroute représentent 10% des tués (7,8% au niveau mondial).

2.4.1. Typologie des accidents

Blessés et tués sur autoroute

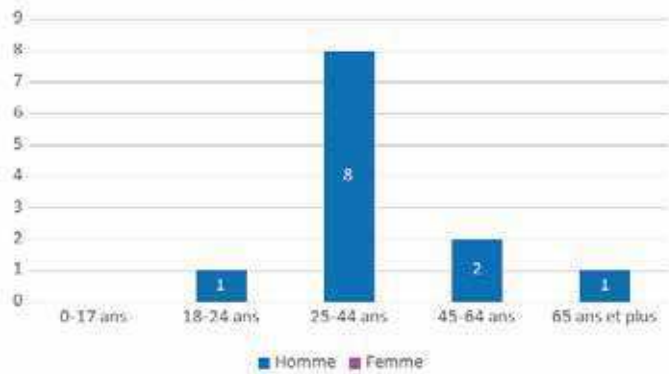
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	3	100	5	7	0	0	118
COLLISION AVEC :										
Piéton	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VL	1	0	0	4	74	3	0	0	0	82
VU	1	0	0	0	20	3	0	0	0	24
PL	0	0	0	0	43	6	2	0	0	51
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MULTICOLLISION	6	0	0	5	50	2	6	0	0	69
TOTAL	8	0	0	12	288	20	15	0	0	343
Part de victimes	2%	0%	0%	3%	84%	6%	4%	0%	0%	100,00%

Les accidents sur autoroute concernent essentiellement des véhicules de tourisme (84%) puis des véhicules utilitaires (6%) et des poids lourds (4%).

2.4.2. Deux-roues motorisés

Victimes en 2RM (moto exclusivement) selon l'âge et et le sexe sur autoroute (2017-2021)

Victimes en moto par âge et par sexe sur autoroute 2017-2021



12 personnes sont décédées entre 2017 et 2021 sur les autoroutes de l’Oise.
67 % avait entre 25 et 44 ans (52% au niveau national).

Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l’année sur autoroute (2017-2021)

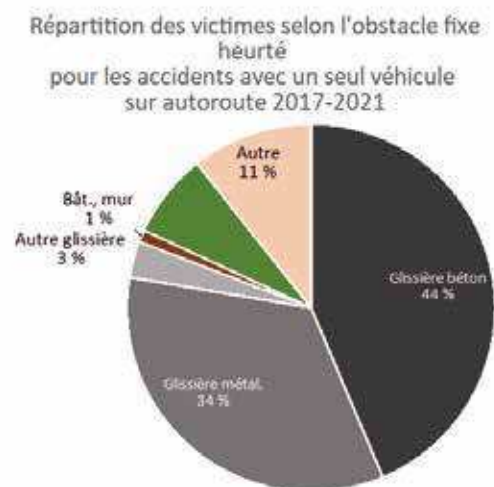


2.4.3. Facteurs spécifiques sur autoroute

Répartition des victimes sur autoroute selon que le lieu soit en ligne droite ou virage (2017/2021)



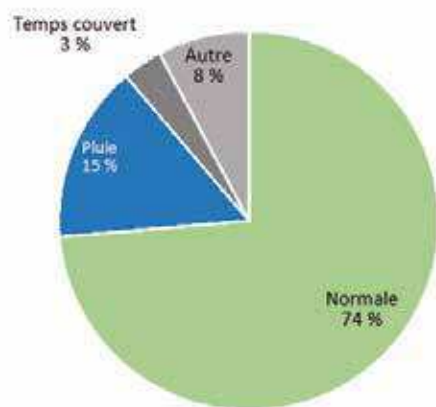
Répartition des victimes selon l’obstacle fixe heurté par le véhicule sur autoroute (2017/2021)



Les obstacles fixes heurtés lors des collisions sont surtout des glissières en béton ou métal.

Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques sur autoroute (2017-2021)

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques sur autoroute 2017-2021



74 % des accidents sur autoroute se sont produits dans des conditions climatiques normales.

2.5. Accidentalité 2022

2022/2021	Accidents	Tués	Blessés
	5 %	-3 %	2 %

Sur les 5 dernières années...

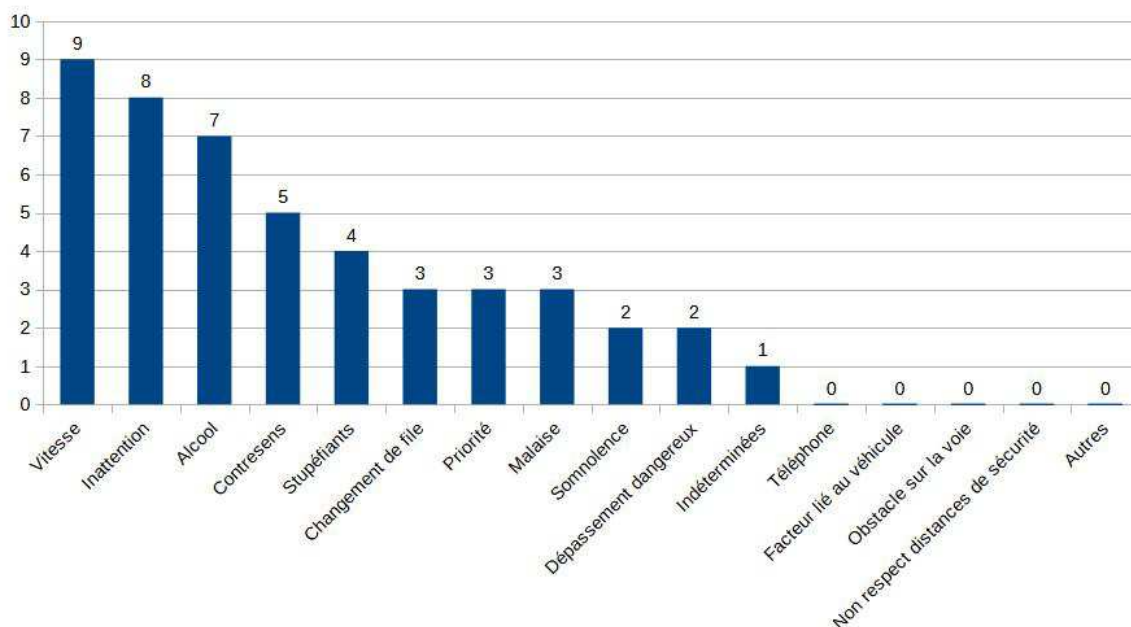
Année	Accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés
2018	384	37	203	317	520
2019	472	41	222	392	614
2020	505	40	192	482	674
2021	516	31	193	539	732
2022	543 ↗	30 ↘	233 ↗	517 ↘	750 ↗

L'année 2022 affiche une augmentation de certains indicateurs : les accidents (+5%), les blessés (+3%) dont les blessés hospitalisés (+21%). Les indicateurs au vert sont les tués qui affichent une baisse de 3 % et les blessés non hospitalisés avec une baisse de 4%.

Le fait marquant des accidents dits « **pluri-mortels** » s'est produit une fois causant 2 tués. 543 accidents : 434 (80 %) en zone Gendarmerie, (+47% par rapport à 2021) et 105 (20%) en zone Police (+14% par rapport à 2021) et 4 accidents sur la partie sud de l'A1 gérée par les CRS jusqu'au 31 mars 2022 puis rétrocédée à la Gendarmerie.

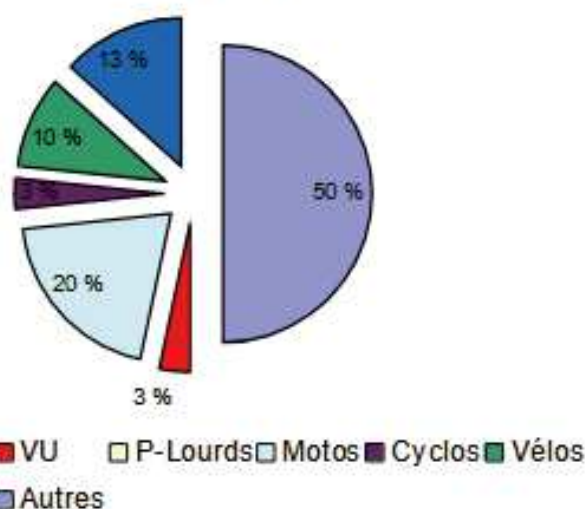
270 accidents se sont produits en agglomération (50%) et 272 hors agglomération (50%).

Causes principales des accidents mortels



Les 3 principales causes sont la vitesse (31%), l'inattention (28%) et l'alcool (24%).

Catégorie d'usager tué



15 tués usagers de véhicules légers et 7 tués en 2RM (6 en moto et 1 en cyclo).
4 piétons et 3 cyclistes tués.

3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Pour rappel le DGO 2018-2022 regroupait quatre enjeux obligatoires et quatre enjeux facultatifs.

Les enjeux obligatoires étant :

- Le risque routier professionnel
- La conduite après usage de substances psychoactives
- Les jeunes
- Les seniors

Les facultatifs étant :

- Le partage de la voirie
- Les deux-roues motorisés
- La vitesse
- Les distracteurs

Le risque routier professionnel :

Une offre de service sur les dangers du parcours domicile / travail, mais également sur des sujets tels que l'alcool, les stupéfiants, la vitesse, etc. a été proposée aux salariés

La difficulté a été de sensibiliser sur un format d'interventions contraint souvent dans une tranche d'heure 11h00/ 14h00, format mobilisant les salariés sur leur temps de pause du midi pour venir sur les stands sécurité routière.

Par contre, les entreprises ayant dédié la journée de travail à leurs employés aux risques routiers professionnels, l'échange a été riche et la participation active aux ateliers.

Sur ces 5 dernières années, 29 entreprises ont été sensibilisées pour environ 1480 salariés. La préfecture de l'Oise, en partenariat avec la Chambre de Commerce et de l'Industrie de l'Oise (CCIO) a signé une charte partenariale avec les 30 plus grandes sociétés du département.

Cet appel départemental des entreprises de l'Oise en faveur de la sécurité routière au travail s'articule autour de 7 engagements concrets :

- Arrêt obligatoire, dans le respect des règles de circulation, pour les conversations téléphoniques au volant
- Sobriété sur la route
- Port de la ceinture de sécurité
- Pas de dépassement des vitesses autorisées
- Intégration des moments de repos dans le calcul des temps de trajet
- Formation à la sécurité routière
- Encouragement des conducteurs de deux-roues motorisés à mieux s'équiper

La conduite après usage de substances psychoactives :

Les opérations "**SAM**" constituent un levier important pour la lutte contre la conduite sous l'effet de substances psychoactives et notamment de la consommation d'alcool.

Les associations étudiantes du département sont très actives et organisent régulièrement des rassemblements de plus de 3000 jeunes par soirée.

- Les Ovalies (tournoi international universitaire de rugby 5000 jeunes)
- Imaginarium (festival de musique organisé par les universitaires 3500 jeunes)
- Gala UTC de Compiègne (soirée de gala, privatisation hippodrome de Chantilly 3000 jeunes)
- LaSalle Beauvais (soirée de remise des diplômes 2000 jeunes)
- Soirée UTC de Compiègne (privatisation du parc Astérix 3500 jeunes)

L'ensemble de ces soirées estudiantines regroupent en général entre 3000 et 5000 jeunes, d'où une présence des équipes sur le terrain afin de diffuser un message de sensibilisation à un maximum de jeunes et d'obtenir un nombre important de "Capitaines de soirée". Cette présence permet également de contrôler le maximum de conducteurs potentiels souhaitant reprendre leur véhicule, généralement après une soirée où l'alcool n'a pas été consommé avec modération.

Malgré la pandémie qui a impacté les années 2020 et 2021 (pas de grands rassemblements), 630 "SAM" ont été identifiés et plus de 6690 tests d'alcoolémie réalisés.

Autre levier important dans notre département, la mise en place d'un atelier « la vie après l'accident » qui aborde le volet "stupéfiants" grâce au témoignage d'une IDSR sur l'accident de la route qu'elle a subi lors d'un face à face avec un conducteur sous emprise de stupéfiants.

Les jeunes :

Investissement sur le long terme, l'éducation à la sécurité routière dans les collèges, lycées, CFA et les établissements supérieurs a trouvé sa place dans le département de l'Oise grâce à un partenariat de longue date entre la Direction Académique et la préfecture de l'Oise.

Grâce à un partenariat fort regroupant par les services de police, de gendarmerie, du SDIS60, des associations, la coordination a pu mettre en place sur ces 5 dernières années de nombreuses questions de sensibilisation à la sécurité routière :

- 103 journées en collège
- 120 journées en lycée
- 6 journées en CFA
- 14 journées en grandes études

42700 élèves ont été sensibilisés aux moyens de divers ateliers organisés au sein des établissements.

Pour les animations en milieu scolaire, il est proposé 6 ateliers sécurité routière sont choisis par le responsable de l'établissement parmi un panel de 15 ateliers.

Un turn-over s'opère donc toute la journée, les 6 classes passent par les 6 ateliers, ce qui permet de sensibiliser à raison de 30 élèves par classe, environ 180 élèves par jour.

La crise sanitaire a considérablement ralenti l'activité en 2020 et 2021, entraînant une baisse de plus de 60 % des actions en milieu scolaire.

Les seniors :

Une communication autour des risques de la prise de médicaments sur la conduite, la nécessité d'avoir une acuité visuelle correcte pour conduire en toute sécurité et une remise à niveau du permis de conduire.

La démarche vise à aborder les façons de faire, en matière de conduite de leur véhicule, notamment à l'approche d'un giratoire ou d'une voie d'accélération, infrastructures qui n'existaient pas à l'époque où ils ont passé leur permis de conduire.

L'Oise a lancé une grande opération de communication sur les risques encourus au volant après la prise de certains médicaments en partenariat avec la DSR, auprès de toutes les pharmacies du département. Les résultats sont les suivants :

Mise à disposition auprès des 230 pharmacies du département d'affiches, des flyers apportant un message de prévention sur les risques encourus et les effets sur la consommation des médicaments .

Une charte a été signée le 25 janvier 2019 entre l'ordre des pharmaciens de Picardie et la Préfecture de l'Oise.

Des opérations de sensibilisation auprès des seniors ont été menées dans le département, avec l'aide des inspecteurs du permis de conduire. Des voitures double commandes ont été mises à leur disposition afin de remettre à niveau ces usagers aux règles de conduite, notamment sur la manière d'aborder un giratoire ou une voie d'accélération.

Le partage de la voirie :

Cet enjeu est régulièrement abordé en milieu scolaire puisqu'il concerne principalement les piétons et cyclistes. L'objectif visé reste de faire comprendre que la route se partage et qu'il est nécessaire d'appliquer les bonnes règles de circulation en portant une attention particulière aux piétons et cyclistes, usagers, considérés comme vulnérables.

Depuis maintenant 3 ans, l'apparition des EDPM a nécessité l'intégration de nouveau mode de déplacement dans le partage de la voirie.

La coordination de la préfecture de l'Oise développe depuis 2 ans d'un atelier trottinette électrique proposé aux élèves du second degré du département. La partie théorique est basée sur les règles de circulation et le port des équipements de sécurité et la partie technique avec des mises en situation et des parcours à effectuer, (positionnement des pieds, prise de trajectoire avec le regard adéquat, évitement et freinage d'urgence).

Les deux-roues motorisés :

Bien que représentant presque 2 % des usagers de la route au plan national, cette catégorie est fortement impactée au niveau du département de l'Oise, puisqu'elle représente en moyenne, 20 % des tués sur ces 5 dernières années.

Les actions menées ont porté sur avec présence aux grandes concentrations de motards afin de les sensibiliser au port des équipements de sécurité obligatoires mais aussi à la valorisation du port du gilet air-bag.

Aucune participation en 2020 et 2021 du fait de la crise sanitaire, les chiffres se basent donc sur les années 2017 – 2019.

Intervention sur 7 concentrations de 2RM qui ont mobilisé 3760 motards, et une sensibilisation auprès de 950 usagers.

Le partenariat avec l'Escadron Départemental de Sécurité Routière de Gendarmerie a permis d'organiser 6 opérations de "reprise de guidon" et 1090 usagers sensibilisés.

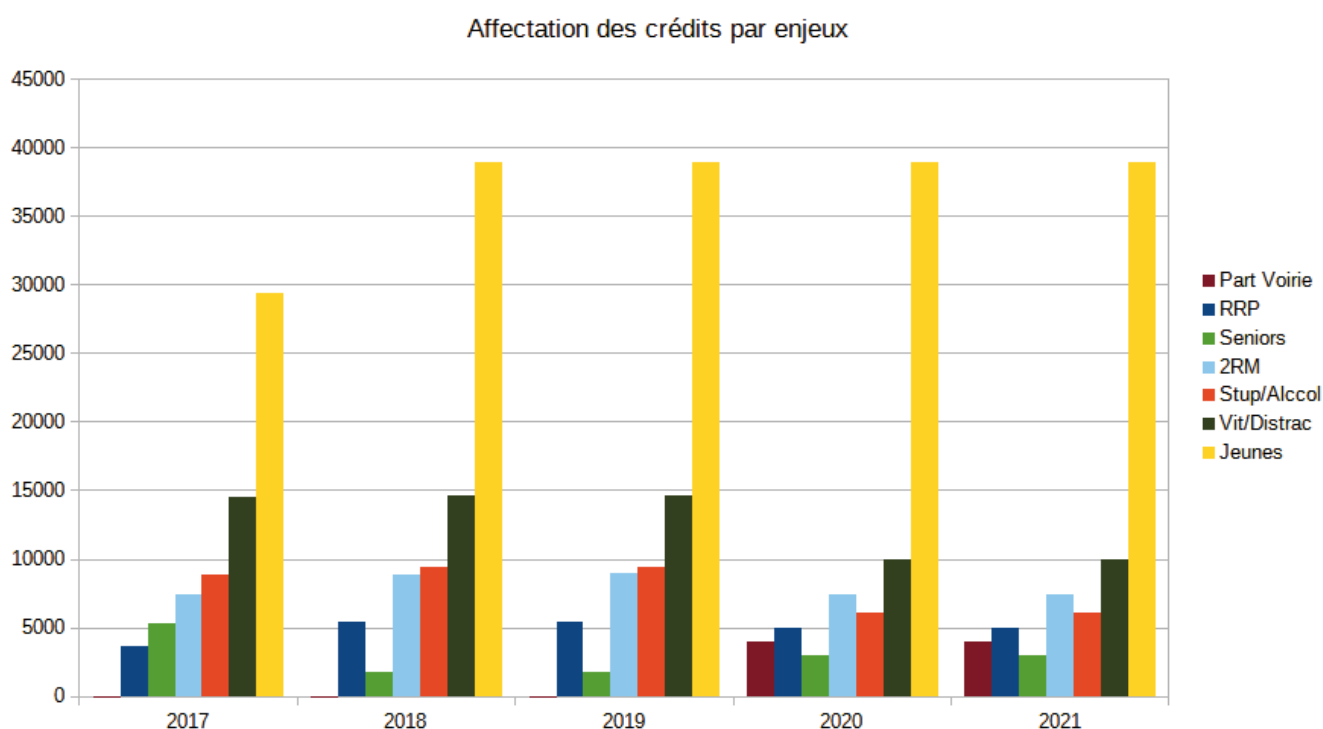
La vitesse et les distracteurs :

Ces 2 thématiques concernent tous les publics. Elles sont abordées également lors des alternatives à la sanction dit « carton jaune », qui visent à faire suivre un parcours d'atelier à la sécurité routière routière en lieu et place d'une verbalisation.

Sur ces 5 dernières années, 12 opérations "carton jaune" ont été organisées représentant un total de 613 contrevenants sensibilisés.

Néanmoins, 80 contrevenants ont préféré s'acquitter d'une amende et perdre les points correspondant à leur infraction, soit 13 % des contrevenants.

3. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu



4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire

Les deux-roues motorisés : cyclos, motos légères et lourdes

Les deux-roues motorisés (2RM) restent un enjeu fort au vu de leur vulnérabilité sur la route. Leur part dans le trafic routier reste faible (environ 2%) alors que leur part dans la mortalité routière reste importante. Dans l'Oise, la part des accidents de 2RM en agglomération est de 52 %.

Les 2RM représentent 20 % des tués dans l'Oise, 19 % pour la famille « multipolarisés » et 24 % au niveau national.

Depuis 2019, on note une hausse de 16 % des victimes en 2RM hors agglomération. Cette augmentation est seulement de 4 % au niveau national alors qu'au niveau de la famille « multipolarisés », les victimes sont en diminution de -4 %.

En revanche, les victimes en agglomération ont diminué de -25 % pour le département, soit -9 % pour la famille « multipolarisés » et -7 % au niveau national.

Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone principalement)

Dans l'Oise, entre 2019 et 2021, les causes présumées connues des accidents mortels sont les suivantes : la vitesse (25%), l'alcool seul (17%), l'inattention et le téléphone (13%), le non respect des priorités et les dépassements dangereux (respectivement 8 % chacun), les stupéfiants (6%) et le cumul alcool-stupéfiants (5%). La vitesse est donc présente dans 1 accident mortel sur 4 ainsi que les conduites addictives (plus d'une fois sur 4).

Les nouveaux modes de mobilité dites « douce » : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et les déplacements piétons

Les nouveaux modes de mobilité dites « douces » sont en évolution. Cela se quantifie malheureusement au niveau des accidents. Entre 2019 et 2021, les victimes en mode doux ont augmenté de 14 % hors agglomération dans l'Oise (+4 % pour la famille « multipolarisés » et -6 % au national) mais en agglomération, le nombre de victimes reste stable (et diminue même de 6 % au niveau de la famille « multipolarisés » et de 1 % au niveau national).

En revanche, la mortalité des modes doux est plus concentrée en agglomération. Parmi les 44 décès, 23 ont eu lieu en ville. Tous lieux confondus, les victimes de modes doux concernent essentiellement les jeunes de moins de 17 ans et les seniors de plus de 65 ans.

Le risque routier professionnel

Les trajets professionnels regroupent les accidents de trajets domicile-travail et les accidents de missions professionnelles. Le diagnostic étudie l'ensemble des accidents impliquant au moins un usager en déplacement professionnel.

La position du département de l'Oise, limitrophe de l'Île de France et juste au nord de Roissy, implique un fort trafic routier dont de nombreux poids-lourds qui rejoignent le nord des Hauts de France et inversement. L'habitat dispersé et le manque de transports collectifs génèrent une forte utilisation de véhicules particuliers.

Entre 2017 et 2021, le pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel est de 35 %, 39 % pour la famille « multipolarisés » et 35 % au niveau national.

La proportion de personnes tuées dans un motif domicile-travail ou un trajet professionnel est de 14 % dans l'Oise, 16 % pour la famille « multipolarisés » et 14 % au niveau national.

Le risque routier en France est la première cause de mortalité liée au travail.

4.2 Les orientations d'actions

Les enjeux prioritaires

Les enjeux stratégiques qui ressortent pour le département, se découpent en quatre enjeux nationaux :

1. Les deux roues motorisés
2. Les conduites à risques : on retrouve les facteurs vitesse, l'alcool, stupéfiants, non-respect des priorités et distracteurs présents dans les accidents corporels ou mortels ;
3. Les mobilités douces incluent les piétons, les engins de déplacements sans et avec moteur, les vélos dont les vélos à assistance électrique ;
4. Le risque routier professionnel concernant les trajets domicile-travail et les trajets de mission ;

Les deux roues motorisés :

PROBLÉMATIQUES

Absence et/ou marquage au sol défectueux, peinture utilisées pas aux normes, développement de ralentisseurs non normés et défauts d'entretien, pontages utilisés parfois en courbe.

Application « ma route en 2RM » à améliorer et à développer

Développement d'actions de sensibilisation en direction des motards et des élus

PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS

Sensibilisation des gestionnaires de voirie à l'entretien de leur réseau

S'appuyer sur les recommandations du Conseil National de Sécurité Routière du 28 novembre 2022 portant sur les infrastructures et la consultation des usagers de la route.

Mobilisation des communautés de communes et d'agglomération sur l'utilisation de l'application « ma route en 2RM »

Organisation d'une opération « motard d'un jour » avec les élus et les responsables des services techniques du département.

Organisation d'une opération d'alternative à la sanction dite « carton jaune » en direction des motards.

Installation d'une programmation annuelle de reprise du guidon aux beaux jours.

Les conduites à risques : vitesse, alcool, stupéfiants, non-respect des priorités et distracteurs

PROBLÉMATIQUES

Constatation de l'augmentation des conduites sous stupéfiants, sous alcool et stupéfiants, grands excès de vitesse et utilisation de téléphone au volant.

PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS

Amplifier les contrôles conjoints (PN – GEND) en utilisant des équipes cynophiles.

Développer des contrôles auprès d'établissements ciblés (secteur du transport express, du bâtiment, des services à la personne et des bus low-cost).

Accentuer les contrôles nocturnes. Accentuer les mesures administratives de mise en fourrière suite à des conduites à risque.

Faire évoluer le barème des sanctions administratives de suspension du permis de conduire. Sensibiliser et former les référents sécurité routière des établissements scolaires.

Sensibiliser les gérants d'auto-écoles à la conduite sous stupéfiants, à la durée des effets... et à la codification des gestes des forces de l'ordre afin de prévenir les éventuels refus d'obtempérer.

Poursuivre les contrôles administratifs des débits de boissons et établissements de nuit.

Mettre en place des opérations de sensibilisation sécurité routière de type serious game en lien avec les parquets

Les mobilités douces :

PROBLÉMATIQUES

Absence et/ou marquage au sol défectueux, risques de glisse et de chutes.

Faible visibilité des vélos et surtout des EDPM (positionnement bas des feux absence et équipements défectueux). Manque d'ateliers de prévention surtout en zone urbaine.

Vélos pas toujours pris en compte lors de l'établissement des plans d'urbanisme.

Manque de civisme de la part des conducteurs des ces modes de mobilité dite « douce » et stationnement régulier de véhicules sur les trottoirs entravant les déplacements à pied

Manques d'informations sur les règles de sécurité et d'équipements à respecter

PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS

Sensibilisation des gestionnaires de voirie à l'entretien de leur réseau.

Intervention ciblée auprès des établissements scolaires situés en zone urbaine afin de proposer des ateliers de prévention sécurité routière sur les règles de conduite des trottinettes électriques et organisation de concours sécurité routière dans les établissements scolaires

"Sensibiliser les collectivités locales à l'aménagement de pistes cyclables de qualité.

Mettre en œuvre des campagnes de sensibilisation dans les médias sur les évolutions réglementaires (double sens cyclable, dépassement cyclistes sur bande blanche, zone 30, cédez le passage cycliste aux feux...)"

Organisation d'une opération alternative à la sanction pour les piétons, vélos et EDPM.

Encourager le déploiement du SRAV (Savoir Rouler A Vélo)

"Établissement d'une charte de partenariat avec les distributeurs de cycles et d'EDPM de l'Oise afin de rappeler les règles de sécurité et d'équipements à respecter et diffusion de plaquettes d'information.

Distribution ponctuelle de plaquettes d'information sur les EDPM en libre service"

Le risque routier professionnel :

PROBLÉMATIQUES

Faible prise en compte de la thématique par les TPE notamment du BTP et par les agriculteurs avec pour cible principale les jeunes et les personnes expérimentées. Peu d'actions menées malgré les obligations réglementaires (DUERP) et faible animation

Prévention continuelle et persévérante auprès des trois chambres consulaires, mais également auprès de l'Éducation Nationale.

Parc automobiles vieillissant avec des véhicules impropres à la circulation ou dénués de contrôle technique rendant dangereux leur conduite.

Problème d'utilisation de la zone tampon en cas d'accident de la circulation.

Conduite sous stupéfiants de certains transporteurs et ou sans droit à conduire (transport express de marchandises, bus low cost, VTC, Taxi...).

Accentuer la communication quant à la saisine des forces de l'ordre et de la préfecture possible par les entreprises.

PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS

Sensibilisation des entreprises de moins de 50 personnes avec un ciblage sur notamment les entreprises du secteur du transport express, du bâtiment, des services à la personne. Pour des publics ciblés, à savoir les jeunes et les plus expérimentés (trop sûr d'elles).

Sensibilisation et mobilisation des chambres consulaires, des branches professionnelles, des CFA et des lycées professionnels sur le risque routier professionnel. Élaborer des kits de communication pour diffusion auprès des référents de l'Éducation Nationale

Contrôles inopinés accès sur des transporteurs ciblés

Rappeler les modalités d'utilisation de la zone tampon en cas d'accident entre les Forces de l'ordre, les gestionnaires de voirie et le SDIS.

"Communiquer en direction des entreprises quant à la possibilité de saisir les forces de l'ordre pour l'organisation d'un contrôle routier auprès d'un chauffeur potentiellement sous substances psychoactives.

Développer le lien avec les parquets suite aux procès verbaux dressés par les inspecteurs du travail. Communication des dispositions de l'article L 225-5 du code de la route permettant aux entreprises exerçant une activité de transport public routier de voyageurs ou de marchandises d'avoir des informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire auprès des préfectures."

5. Mise en oeuvre et suivi du DGO 2023-2027

Un suivi annuel de l'accidentalité sera fait par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) selon les enjeux du DGO, en et hors agglomération, et sur autoroute. Les indicateurs seront en autres, le nombres de tués par enjeu, le nombre d'accidents corporels par enjeu, la répartition des impliqués et les classes d'âge dans les accidents mortels et corporels, l'étude des causes des accidents.

L'ODSR communique les données de l'accidentalité sur le site internet de la préfecture.

Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) est un document annuel qui rassemble les différentes actions programmées d'éducation, de prévention, de formation, de contrôle et de communication en matière de sécurité routière dans le département. Le PDASR est la déclinaison opérationnelle et annuelle du DGO.

Préalablement à la rédaction du PDASR, une réunion sera organisée lors du lancement d'appel à projet avec les partenaires locaux en amont du lancement de l'appel à projet de sécurité routière afin de dresser le bilan de l'année écoulée et de revoir, si nécessaire, les orientations d'actions retenues.

6. Signataires

Le présent document général d'orientations 2023-2027 pour la sécurité routière du département de l'Oise est adopté.

À Beauvais,

Le

La préfète de l'Oise

Catherine SÉGUIN

La présidente du
conseil départemental de l'Oise

Nadège LEFEBVRE

Monsieur le procureur de la République
de Beauvais

Frédéric TRINH

Monsieur le procureur
de la République de Compiègne

Guillaume DUPONT

Monsieur le procureur de la République
de Senlis

Loïc ABRIAL

Le président de
l'Union des maires de l'Oise

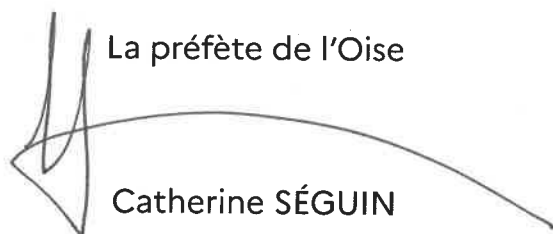
Alain VASSELE

6. Signataires

Le présent document général d'orientations 2023-2027 pour la sécurité routière du département de l'Oise est adopté.

À Beauvais,

Le


La préfète de l'Oise
Catherine SÉGUIN


La présidente du
conseil départemental de l'Oise
Nadège LEFEBVRE

Monsieur le procureur de la République
de Beauvais

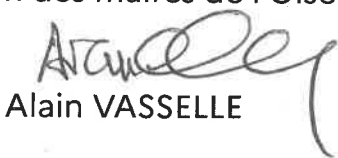
Frédéric TRINH

Monsieur le procureur
de la République de Compiègne

Guillaume DUPONT

Monsieur le procureur de la République
de Senlis

Loïc ABRIAL

Le président de
l'Union des maires de l'Oise

Alain VASSELE

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION


**PRÉFÈTE
DE LOIRE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

DDGO

2023-2027

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

SOMMAIRE

1. Le cadre général de la démarche

- 1.1. Les objectifs du DGO
- 1.2. La démarche d'élaboration

2. Le diagnostic territorial partagé

- 2.1. Présentation générale du département
 - 2.1.1. Situation géographique
 - 2.1.2. Mortalité routière, les victimes
 - 2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables
 - 2.1.4. Risque routier professionnel
 - 2.1.5. Réseau routier

2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

- 2.2.1. Typologie des accidents hors agglomération
- 2.2.2. Mode doux hors agglomération
- 2.2.3. Les deux-roues motorisés (2RM) hors agglomération
- 2.2.4. Facteurs spécifiques hors agglomération

2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

- 2.3.1. Typologie des accidents en agglomération
- 2.3.2. Mode doux en agglomération
- 2.3.3. Les deux-roues motorisés (2RM) en agglomération
- 2.3.4. Facteurs spécifiques en agglomération

2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

- 2.4.1. Typologie des accidents sur autoroute
- 2.4.2. Deux-roues motorisés sur autoroute
- 2.4.3. Facteurs spécifiques sur autoroute

3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

- 3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu
- 3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

- 4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire
- 4.2. Les orientations d'actions

5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

- 5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR
- 5.2. Suivi de l'accidentalité départementale
- 5.3. Modalités de suivi du DGO

6. Signataires

1. Le cadre général de la démarche

1.1. Les objectifs du DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) constitue l'outil politique de programmation et de mobilisation départementale pour lutter le plus efficacement possible contre l'insécurité routière.

Il définit les grandes orientations d'actions à mener et constitue un levier de mobilisation de tous les acteurs afin de renforcer la sécurité routière sur nos routes afin de réduire l'accidentalité et le nombre de tués sur notre département.

Il trouve une déclinaison annuelle et opérationnelle au titre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) qui vise à adapter les moyens aux enjeux stratégiques définis.

Aussi l'élaboration de ce nouveau DGO 2023-2027 cadrée dans sa démarche par la circulaire DSR du 25 mai 2022 constituera pour l'Oise son fil d'ariane pour les 5 années à venir.

1.2. La démarche d'élaboration

Conformément aux orientations susmentionnées, ce nouveau DGO s'appuie préalablement sur un diagnostic territorial pour les années 2017 à 2021 et traitera les enjeux principaux et nationaux suivants :

- les conduites à risques (vitesse, alcool, stupéfiants, et distracteurs) ;
- le risque routier professionnel ;
- les nouveaux modes de mobilités douces ;
- les deux-roues motorisés ;

La conceptualisation de ce DGO est le fruit de l'organisation de groupes de travail qui ont dans un premier temps présenté un diagnostic (qui a pu être partagé) et dans un deuxième temps proposé des actions concrètes pour le traitement des enjeux prioritaires.

Sous l'égide du directeur de cabinet, une restitution des groupes de travail a été faite avec l'identification des problématiques et les propositions d'orientation.

À cette restitution étaient présents :

- la Gendarmerie Nationale
- la Police Nationale
- le SDIS ;
- la DSDEN ;
- le conseil départemental
- 2 IDSR
- 3 maires
- la DIR Nord
- la CCIO
- la MSA
- le SPIP
- la DREAL
- une association vélo (AU5V)
- une association 2 roues motorisés (FFMC)
- l'association prévention routière
- le président de l'ordre des médecins de l'Oise
- un médecin de la commission médicale
- 3 procureurs de la République
- les 3 sous-préfectures de l'Oise
- la DDETS

2. Le diagnostic territorial partagé

2.1. Présentation générale du département

2.1.1. Situation géographique

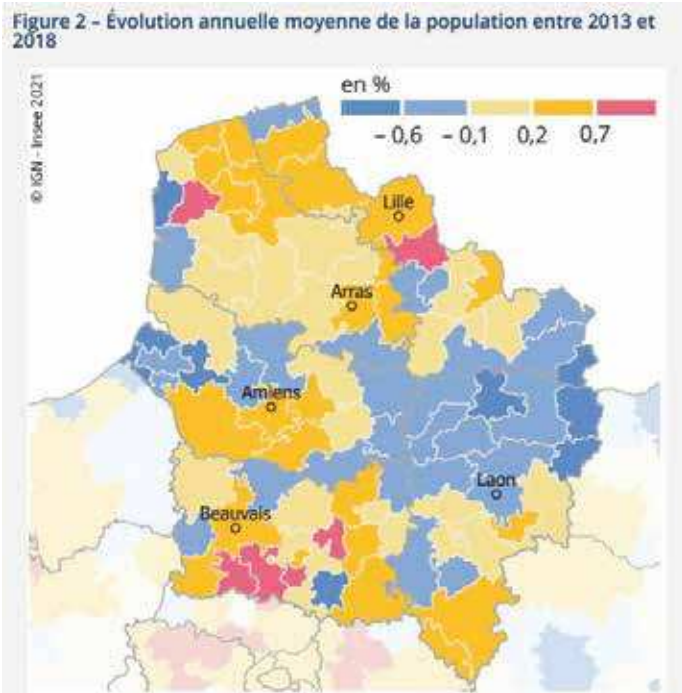
Organisation administrative

Région	Hauts-de-France (données Insee déc.2019)
Superficie	5 860 km ²
Structure administrative	4 arrondissements (21 cantons) <ul style="list-style-type: none">• Beauvais (231 249 hab.)• Compiègne (182 918 hab.)• Clermont (130 298 hab.)• Senlis (284 621 hab.)
Communes et intercommunalités	679 communes : <ul style="list-style-type: none">• dont 1 de plus de 50 000 habitants (Beauvais)• dont 3 entre 20 000 et 50 000 habitants (Compiègne, Creil et Nogent-sur-Oise)• dont 9 entre 10 000 et 20 000 habitants.• Dont 511 de moins de 1 000 habitants 21 EPCI dont 3 communautés d'agglomération
Départements limitrophes	6 départements : Sommes, Aisne, Seine et Marne, Val d'Oise, Eure, Seine-Maritime

Population

Population dans l'Oise	829 419 habitants au 01/01/2022
Population Région Hauts de France	6 004 947 habitants
Densité (nombre d'habitants au km²)	141,5 au 01/01/2022

L'Oise est le **3ème département le plus peuplé de la région Hauts-de-France** (loin derrière les départements du Nord et du Pas-de-Calais). L'Oise accueille **14 % de la population régionale**.



(données Insee déc. 2018).

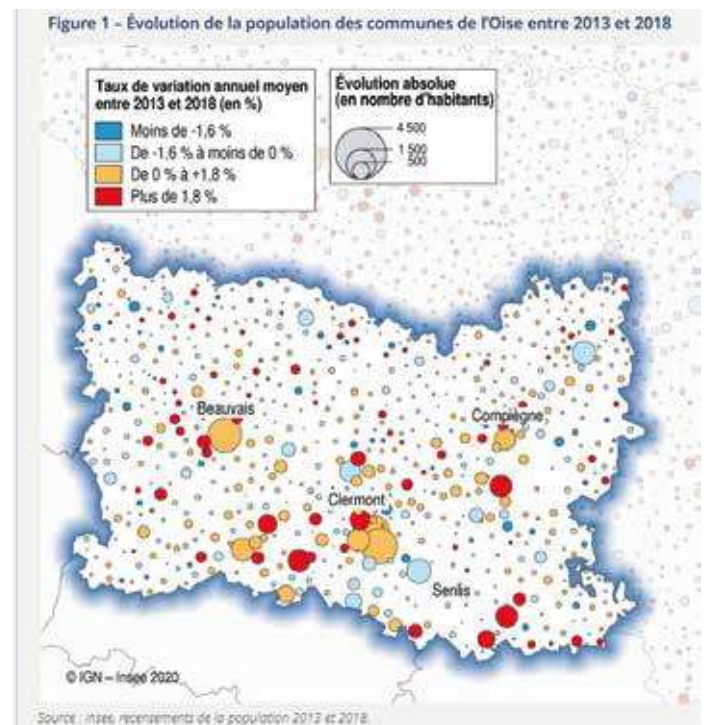
Avec 11 753 habitants de plus entre 2013 et 2018, l'Oise est le département qui présente la croissance démographique la plus élevée de la région : **+0,3 % par an** contre +0,1 % pour les Hauts-de-France.

L'excédent naturel explique cette croissance (+0,5 % par an), le solde migratoire étant légèrement négatif (-0,2%).

La croissance démographique est la plus prononcée dans les communes de 10 000 habitants ou plus grâce à un excédent naturel élevé, +0,7 % par an, compensant un déficit migratoire de -0,4 % par an.

Toutes les grandes villes de l'Oise ne sont pas dans la même dynamique.

La population **augmente** nettement dans la moitié d'entre elles, notamment **Nogent-sur-Oise** (+1,6 % par an), ainsi que **Montataire, Creil et Méru** (+0,9 % par an). À l'inverse, la population **diminue nettement** à **Clermont et Noyon** (-1,0 %) ainsi qu'à Senlis (-0,9 %).



La densité de la population est inférieure à la région (141,5 hab/km² contre 188 hab/km²) et seules 13 communes ont plus de 10 000 habitants regroupant 1/3 de la population (268 098). Enfin, 1/4 des habitants (207 354) réside dans des communes de moins de 1000 habitants.

La majorité de la population vit donc dans un environnement rural.

L'Oise, département du Sud des Hauts-de-France

L'Oise se caractérise par une orientation plus industrielle que la France entière (24,4 % des emplois) contre 18,2 %), avec de nombreux établissements notamment dans les secteurs de la métallurgie, de la mécanique, de la plasturgie, de la chimie et de l'agroalimentaire, sous le contrôle de grands groupes français ou étrangers.

Si l'agriculture n'occupe plus que 3,1 % des emplois, elle demeure très dynamique (en liaison avec le pôle de compétitivité à vocation mondiale « industrie et agro-ressources »), surtout au nord où les exploitations céréalières et betteravières sont deux fois plus importantes qu'en moyenne nationale.

Le secteur tertiaire est en essor, les grands axes autoroutiers (A1 Paris-Lille et A16 Paris-Calais) étant particulièrement attractifs pour la logistique qui utilise plusieurs vastes plates-formes valorisant la fonction de plaque tournante de l'Oise dans les échanges Nord-Sud et Est-Ouest.

Cette armature consistante ainsi que la proximité de l'Île-de-France où vont travailler chaque jour **29 %** des actifs, permet à l'Oise d'afficher **au 4eme Trimestre 2022 un taux de chômage de 7,2 %, légèrement supérieur à celui du pays (7 %) et bien inférieur à la région (27 %).**

Toutefois, la répartition du chômage dans le département est contrastée : celui-ci reste élevé dans l'agglomération Creilloise ou le Noyonnais, alors qu'il est plus faible à la périphérie francilienne ainsi qu'au pourtour des villes où résident les ménages les plus qualifiés.

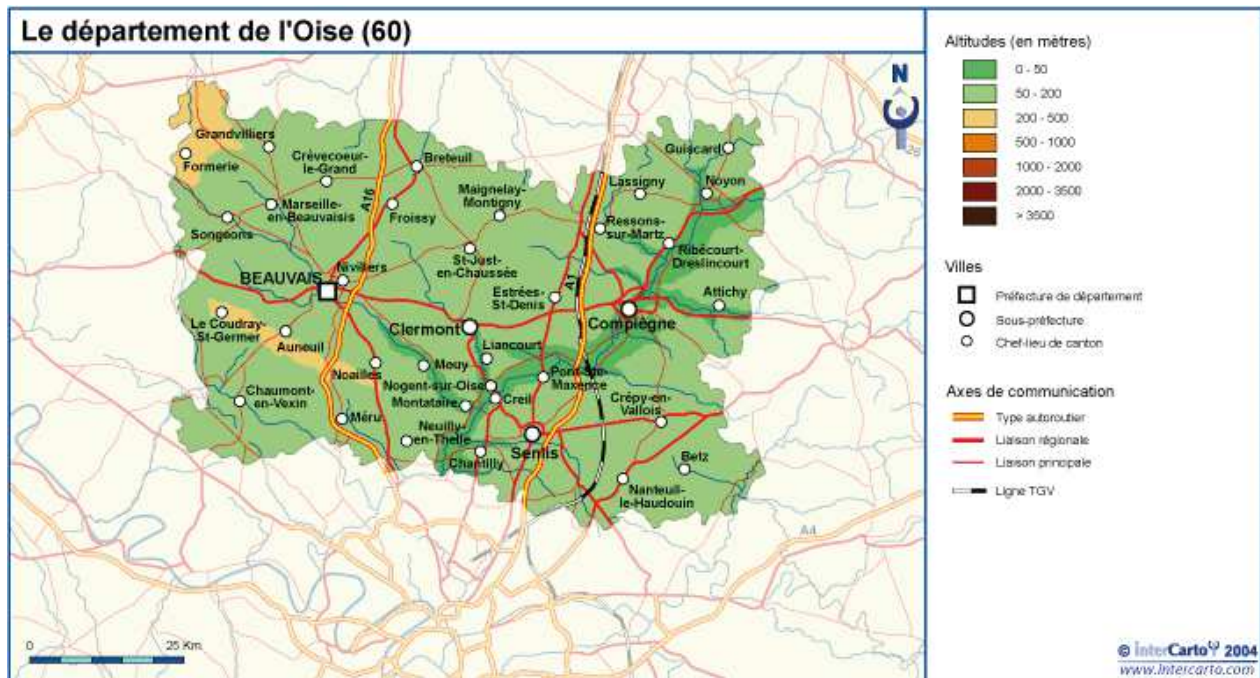
Emploi - Chômage

Indicateurs	Oise	France
Emploi total au lieu de travail	269 816	26 343 023
dont part des emplois salariés (%)	89,4 ▲	86,8
Taux d'activité des 15 à 64 ans (%)	74,4	73,8
Taux de chômage des 15 à 64 ans (au sens du recensement) (%)	13,9	14,1

Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation principale - 2016

Le revenu est plus élevé que la moyenne régionale, non sans des écarts substantiels entre, par exemple, le bassin Creillois qui a expérimenté le RSA et l'aire Cantilienne, pourtant très proches.

Un territoire à la double personnalité

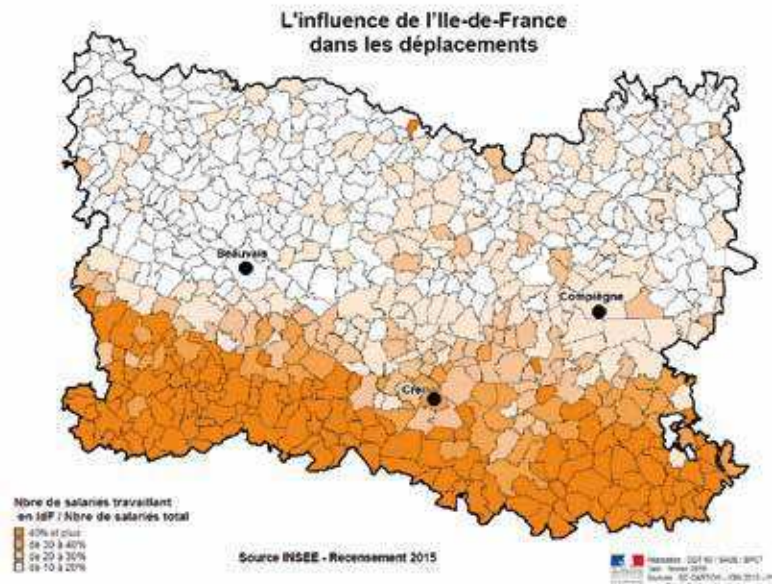


Malgré la proximité avec la région parisienne, l'Oise est un territoire aux caractéristiques rurales fortes, particulièrement dans le nord du département. Aucune ville n'atteint 60 000 habitants et l'organisation du département reste traditionnelle avec **679 communes** dont 516 de moins de 1000 habitants. En contrepartie, l'intercommunalité est très active avec **21 EPCI**, dont 3 communautés d'agglomération autour de Beauvais, Compiègne et Creil.

Une fracture territoriale nord/sud importante

La RN31 incarne physiquement la limite nord/sud du département.

– Lorsque l'on s'intéresse aux territoires situés au nord de la RN31, on retrouve des territoires ruraux à vocation agricole et résidentielle présentant de nombreuses caractéristiques (géographiques, historiques, sociologiques, économiques...) propres à l'ex-région Picardie.



– **L'influence de l'Île-de-France** conditionne quant à elle en grande partie le développement des territoires situés au sud de la RN31. Les vallées de l'Oise et du Thérain concentrent la croissance économique et les trois pôles urbains du département (Beauvais, Creil, Compiègne).

L'Oise et ses infrastructures de transport

Ligne ferroviaire – Débordement du réseau de transport de l'Île-de-France

Le département de l'Oise est desservi par quatre lignes du réseau francilien. Il s'agit de la ligne D du RER d'Île-de-France, la ligne H du Transilien, la ligne J du Transilien et la ligne K du Transilien.



Transport aérien



L'aéroport de Paris-Beauvais (nom commercial de l'aéroport de Beauvais-Tillé) est situé sur la commune de Tillé, à 3 km au nord-est de Beauvais et à environ 70 km de Paris. Il a une emprise de 230 ha, dispose de 12 points de parking avions répartis sur 55 000 m², deux terminaux et deux pistes d'atterrissage.

Le premier terminal est ouvert en novembre 1979, le second en décembre 2010 afin de pouvoir augmenter le trafic de passagers. En 2018, l'aéroport était le 10ème de France en nombre de passagers avec 3,8 millions de passagers. L'aéroport est entièrement tourné vers le trafic à bas coût dit best-cost (ex : low cost)

Des liaisons régulières par autocar sont organisées entre l'aéroport et Paris-Porte Maillot et Amiens-Gare Routière.

Réseau routier

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.

Réseau interurbain



Le réseau interurbain du département est composé d'une soixantaine de lignes qui desservent l'intégralité du territoire ainsi que les départements limitrophes (Somme, Aisne et Val-d'Oise).

Les lignes sont organisées en forme d'étoile autour des principales villes.

Depuis le 1er septembre 2017, la Région des Hauts de France est l'autorité organisatrice des transports interurbains et scolaires.



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.

4 062 km de routes départementales dont 256 km d'ex-routes nationales gérées depuis 2006 par le Conseil Départemental 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.

Transport fluvial

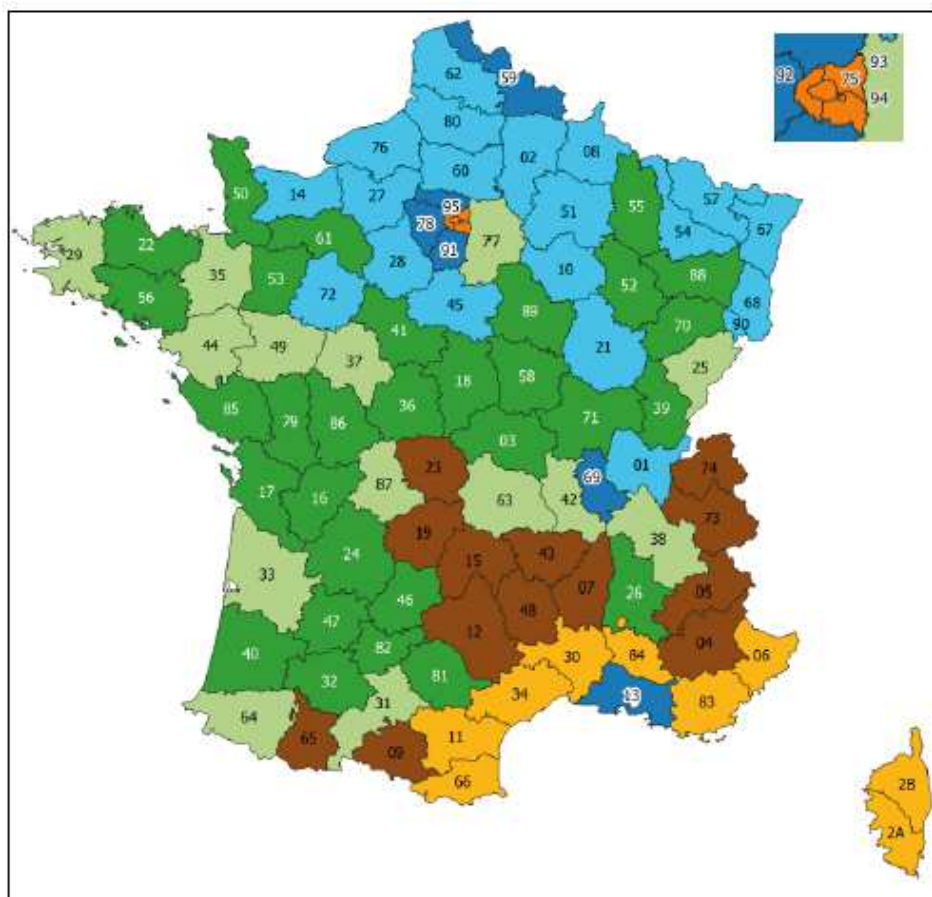


Le transport fluvial s'organise dans le département autour de la rivière Oise qui connecte le canal du Nord et le canal latéral à l'Oise.

L'analyse des données accidents du département de l'Oise sont comparées à la moyenne nationale mais aussi à la moyenne des départements de la même famille. Le Cerema classe les départements de France en 7 familles en fonction de leur indicateurs locaux de Sécurité routière (ILSR).

Le département de l'Oise est classé en famille 5 : département multipolarisé.

- - Famille 1 : les départements de montagne (13 départements)
- - Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
- - Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)
- - Famille 4 : les départements monopolarisés (14 départements)
- - Famille 5 : les départements multipolarisés (20 départements)
- - Famille 6 : les départements à très forte densité de population (6 départements)
- - Famille 7 : Paris et la petite couronne (4 départements).



Critères classifiant les 7 familles :

- Famille 1 :

les départements de montagne : Cette famille est constituée de 13 départements. Pour de nombreuses variables, elle se distingue de la moyenne nationale. Les deux variables les plus éloignées sont celles de la superficie de montagne (84 % contre 24 %) et de l'altitude moyenne des résidences (522 mètres contre 148 mètres).

- Famille 2 :

les départements ruraux à faible densité de population : Cette famille est constituée par 30 départements. Les indicateurs de cette famille sont assez proches des moyennes nationales. Cette famille se distingue particulièrement par : l'absence de communes de plus de 100 000 habitants, une population plutôt faible, une densité faible et une part de superficie classée montagne faible.

- Famille 3 :

les départements méditerranéens: Cette famille est constituée par 9 départements. Cette famille est caractérisée par 3 indicateurs largement au-dessus de la moyenne nationale : le pourcentage de résidences secondaires, la part de communes de plus de 100 000 habitantes et le pourcentage de superficie de montagne. Cela s'accompagne de quantités de précipitations plus faibles que la moyenne, un nombre de 2RM plus élevé que la moyenne et des températures minimales plus élevées que la moyenne.

- Famille 4 : les départements monopolarisés : Cette famille est constituée par 14 départements. La plupart des indicateurs de cette famille sont proches de la moyenne nationale. Cette famille se distingue par un nombre élevé de communes de plus de 100 000 habitants, une population élevée et un pourcentage de territoire en périurbain au-dessus de la moyenne.

- Famille 5 :

les départements multipolarisés : Cette famille est constituée par 20 départements. La plupart des indicateurs de cette famille sont assez différents de la moyenne nationale. Cette famille se caractérise par un pourcentage de territoire « multipolaire » plus élevé que la moyenne ainsi que, dans une moindre mesure, la part du linéaire d'autoroutes et la part de territoires en périurbain également plus élevées que la moyenne. Au contraire, la part de résidences secondaires et le pourcentage de superficie classé montagne sont inférieurs à la moyenne. Il s'agit essentiellement de départements où l'activité ne se concentre pas sur un unique pôle. Le relief permet le plus souvent un réseau de transport plus homogène sur l'ensemble du département et moins centralisé autour d'une ville unique centre.

- Famille 6 :

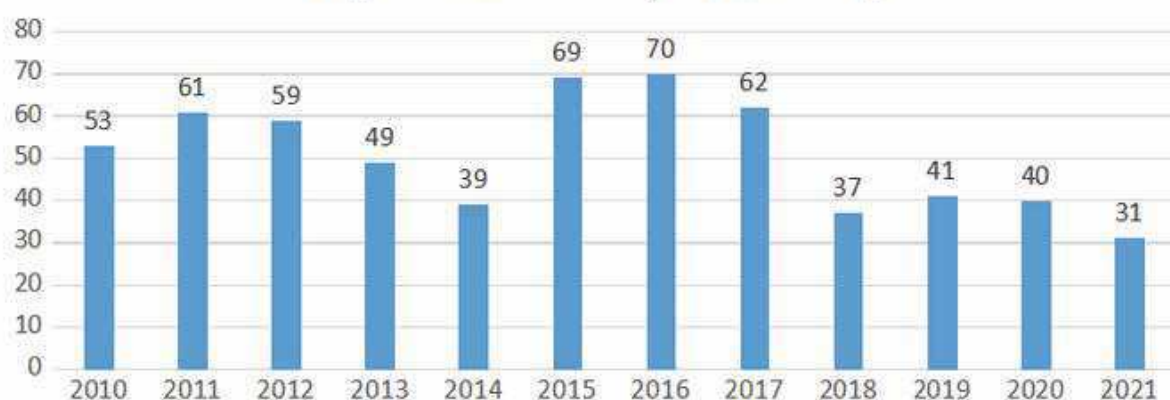
les départements à très forte densité de population Cette famille est constituée par 6 départements. La plupart des indicateurs de cette famille sont assez différents de la moyenne nationale. Cette famille se caractérise donc par une population, une densité, une part de communes de plus de 100 000 habitants, de périurbain et une part d'autoroutes particulièrement élevées. A l'inverse, cette famille a une part de résidences secondaires et un pourcentage de superficie classée montagne plus faibles que la moyenne.

- Famille 7 :

Paris et la petite couronne : Cette famille est constituée par 4 départements. Ces départements ont été exclus lors des calculs permettant de faire l'ACP car ils étaient très spécifiques et biaisaient l'analyse pour les autres départements. Cette famille se caractérise par cinq indicateurs particulièrement plus élevés que la moyenne : la population, la densité, la part de communes de plus de 100 000 habitants, le nombre de nuits d'hôtels ramené à la population, le nombre de 2RM ramené à la population et la part de transports en commun dans le parc.

2.1.2. Mortalité routière, les victimes

Nombre de personnes tuées par année depuis 2010



Entre 2010 et 2016, les chiffres des tués varient énormément d'une année à l'autre, oscillant entre 39 et 70 tués par an.

L'année 2016 affiche le plus grand nombre de tués de ces dix dernières années avec 70 victimes.

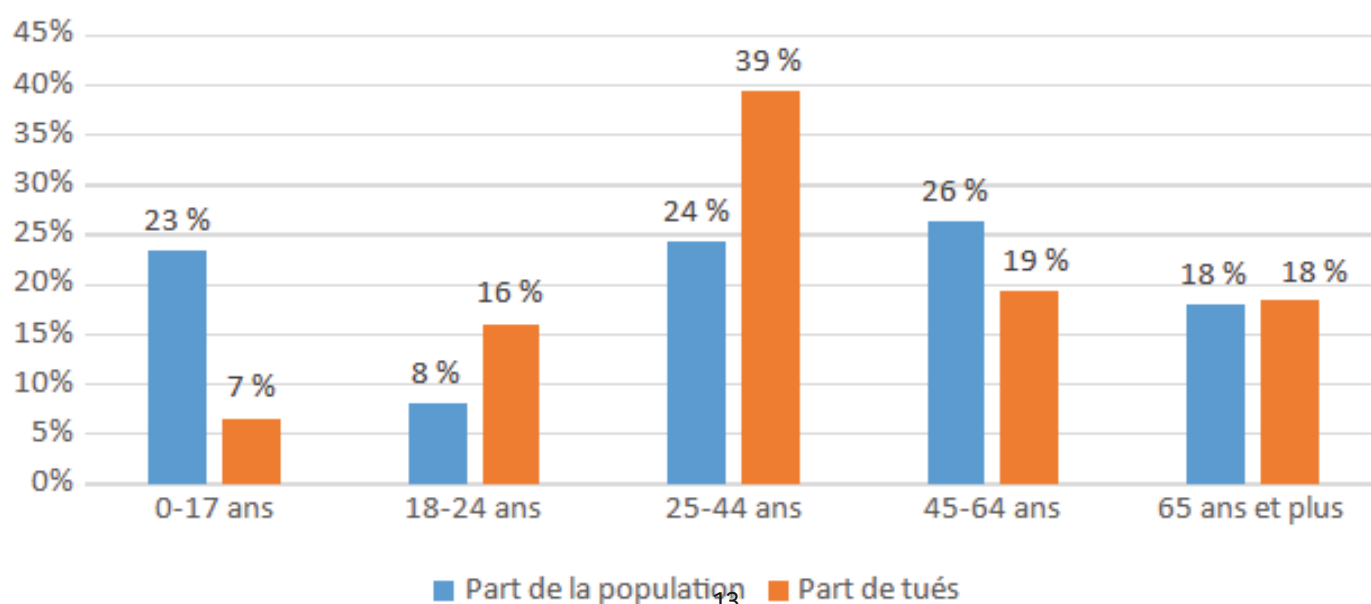
A partir de 2018, le nombre de tués diminue considérablement sur les routes de l'Oise pour atteindre le chiffre de 31 en 2021.

- **Taux moyen des tués (2017-2021) pour 1 million d'habitants / comparaison à l'ILSR et au niveau national**

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Mon département	42	51
Famille ILSR 5- Départements multipolarisés	33	48
France métropolitaine	32	47

La moyenne des tués pour l'Oise entre 2017 et 2021 est de 42. La comparaison avec le niveau national (32) et la famille des départements multipolarisés (33) témoigne d'une surmortalité dans le département.

Répartition de la population 2021 et des tués 2017-2021 par âge



- **Évolution de la mortalité (2010-2021) avec une barre par année**

N.B. : les tranches d'âges sont regroupées de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : 0-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65 ans et plus.

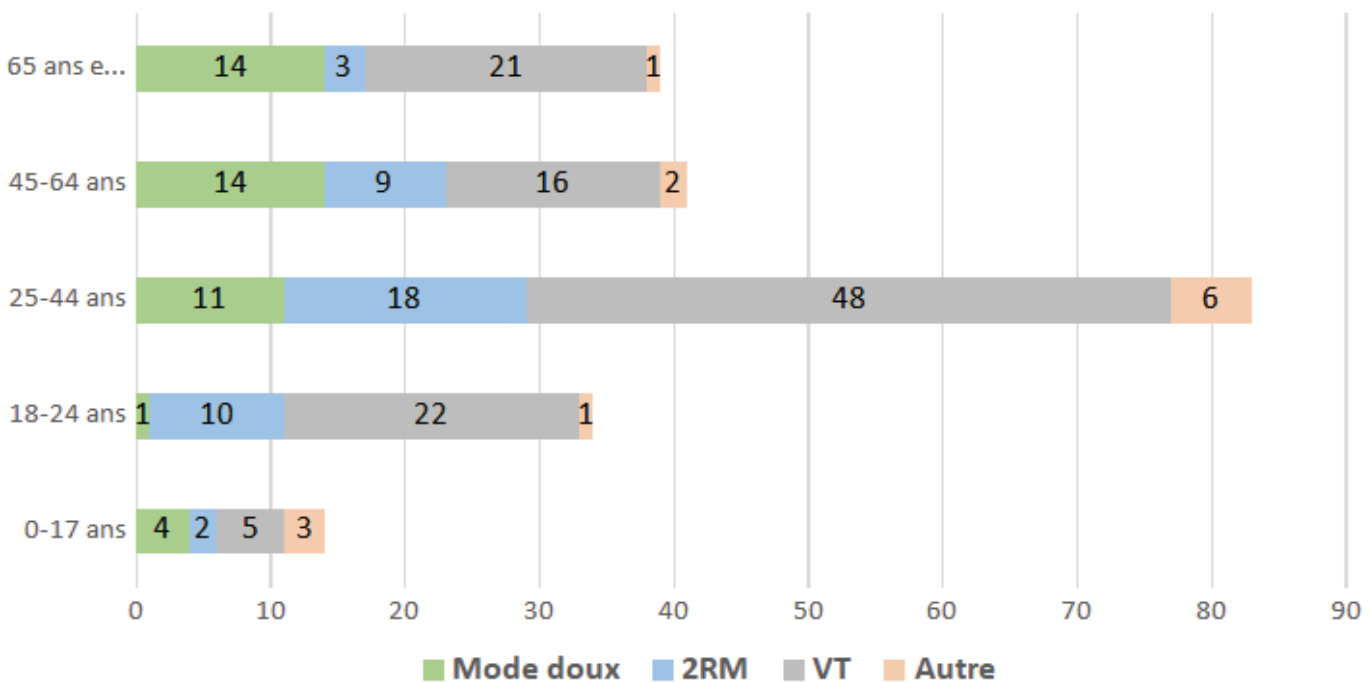
A noter que le total des chiffres extraits fait bien 100 % (23,36 % ; 8,00 % ; 24,37 % ; 26,27 % ; 17,99 %) mais que par souci de visibilité, l'affichage est arrondi et peut ne pas faire 100 % (ici 101 % ou 99 %) mais l'arrondi de la somme fait bien 100 %.

Le graphique ci-dessus révèle que les tranches d'âge les plus accidentogènes sont celles des 18-24 ans et des 25-44 ans (55%) car sur-représentées dans la mortalité routière par rapport à la part de ces catégories d'âge dans la population (32%).

A noter que les seniors présentent une mortalité routière équivalente à leur poids démographique.

- **Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)**

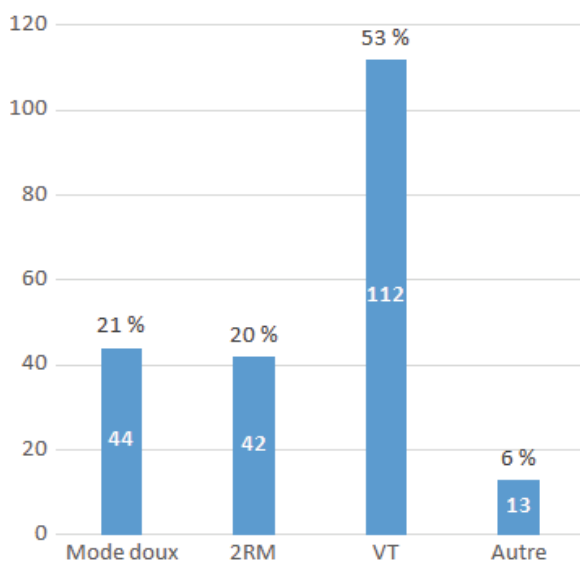
Nombre de tués par âge et par mode 2017-2021



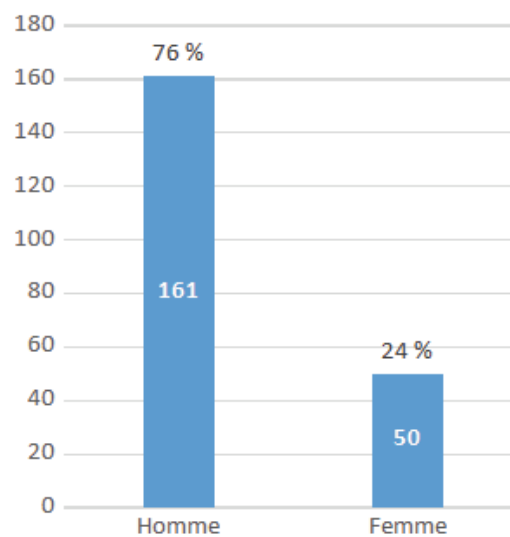
N.B. : les modes de déplacement sont regroupés de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) | 2 et 3 roues motorisés (cyclo et moto) | véhicules de tourisme | tout autre type de véhicule dont les véhicules utilitaires et les poids lourds. Le détail est présent dans les données mises à disposition.

Le nombre de tués selon le mode de déplacement est majoritairement lié à la **conduite automobile** (53 % des tués sur la période contre 49 % au niveau national et 64 % pour l'ILSR), puis aux **usagers de modes doux** (piétons, engins de déplacements personnels motorisés ou non et les cyclistes) pour 21 % (au niveau national, ils représentent 21 % et 6 % au niveau de l'ILSR) et enfin les **conducteurs de deux-roues motorisés** qui représentent 20 % (au niveau national, ils représentent 24 % et 19 % au niveau de l'ILSR).

Nombre de tués par mode
2017-2021



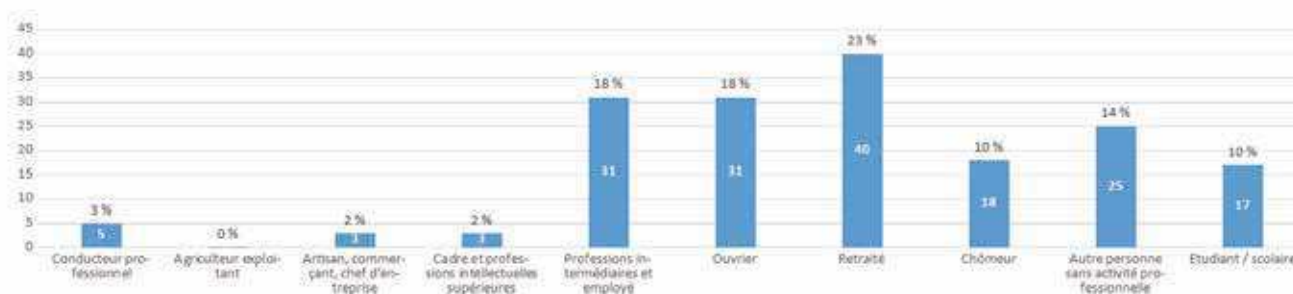
Nombre de tués
par sexe 2017-2021



La surmortalité masculine est manifeste (76 % de l'ensemble des décès sur la route). Au niveau national, les hommes représentent 79 % des tués et au niveau de l'ILSR, 83 %.

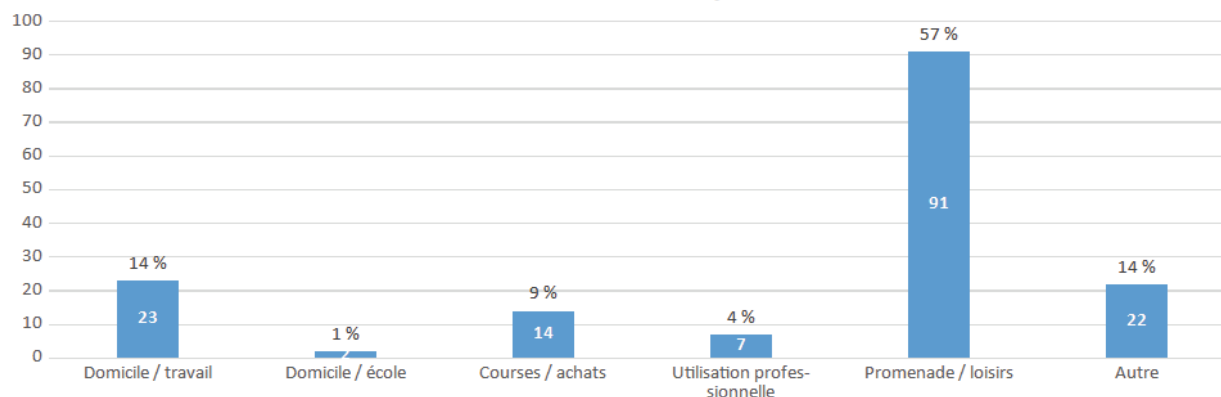
La catégorie socio-professionnelle la plus tuée est celle des retraités (23% soit 40 tués sur 211).

Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



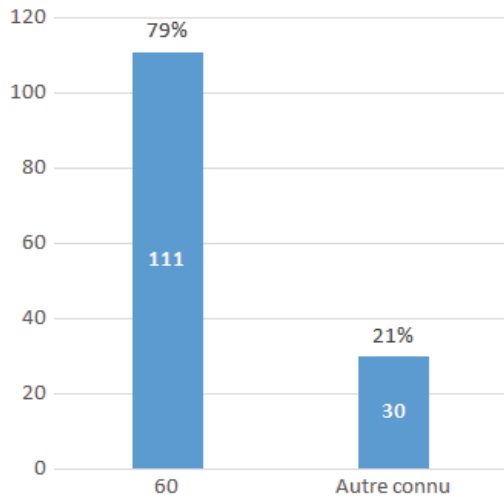
Les trajets de promenade-loisirs représentent 57 % des tués soit 91 tués (67 % au niveau national). Les trajets domicile- travail sont la 2ème cause de mortalité routière (14% et même 18 % si les trajets professionnels sont additionnés). Au niveau national, les trajets domicile-travail représentaient 12 % des tués et 5 % en utilisation professionnelle.

Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



79 % des tués vivaient dans le département de l' Oise.

Nombre de tués
par département
de résidence connu
2017-2021

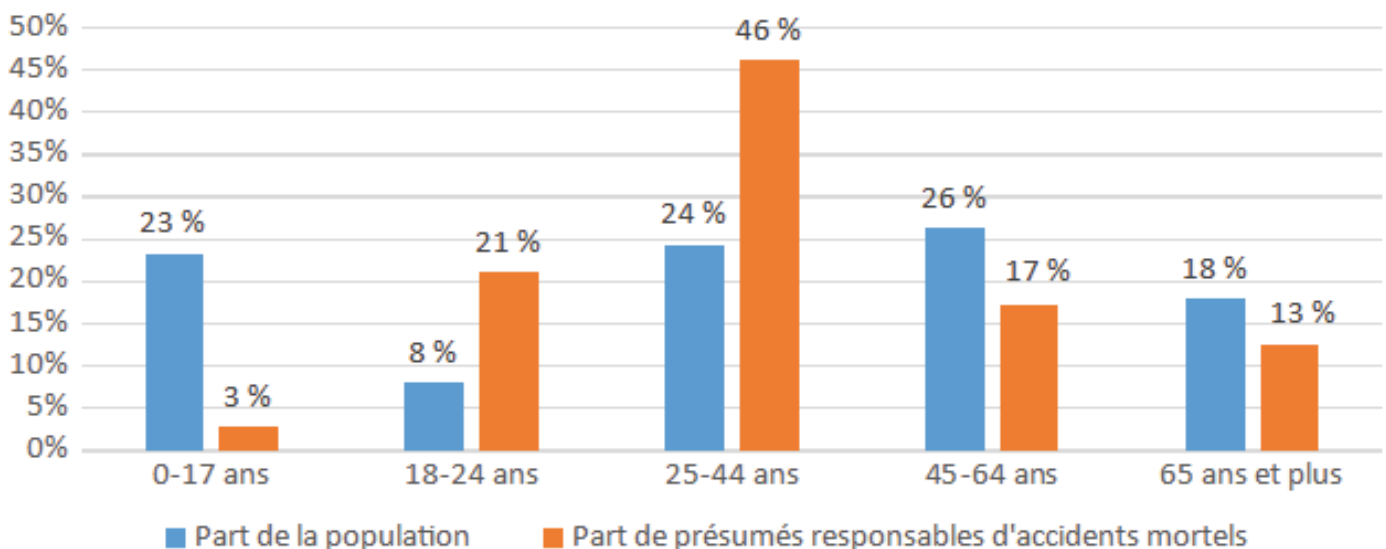


2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables

Seules les années 2019, 2020, 2021 sont analysées car elles correspondent au nouveau format BAAC.

Comme pour le nombre de tués, on constate une sur-représentation de la tranche d'âge 18-24 ans (8 % de la population mais 21 % des présumés responsables) ainsi que celle des 25-44 ans (24 % de la population mais 46 % des présumés responsables d'accidents mortels).

Répartition de la population 2021 et
des présumés responsables 2019-2021 par âge

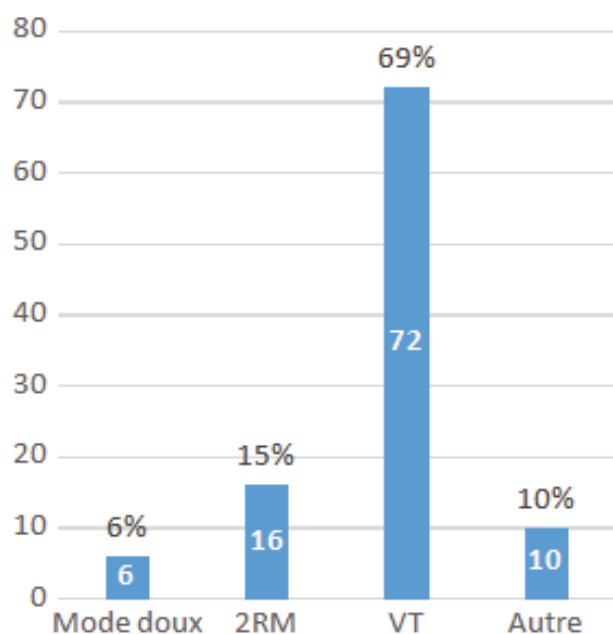


Les présumés responsables d'accidents mortels par âge et par mode montre que les utilisateurs de véhicules de tourisme sont majoritaires (69%).

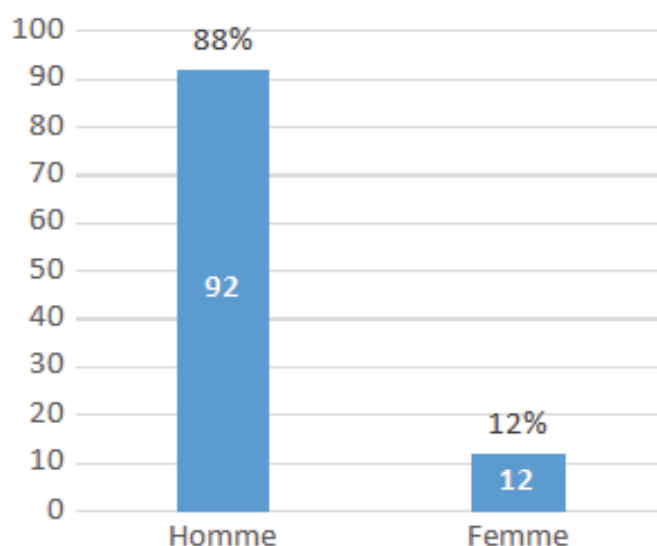
Les usagers de modes doux sont le moins souvent présumés responsables dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués.

88 % des présumés responsables sont des hommes (84 % au niveau national).

Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021



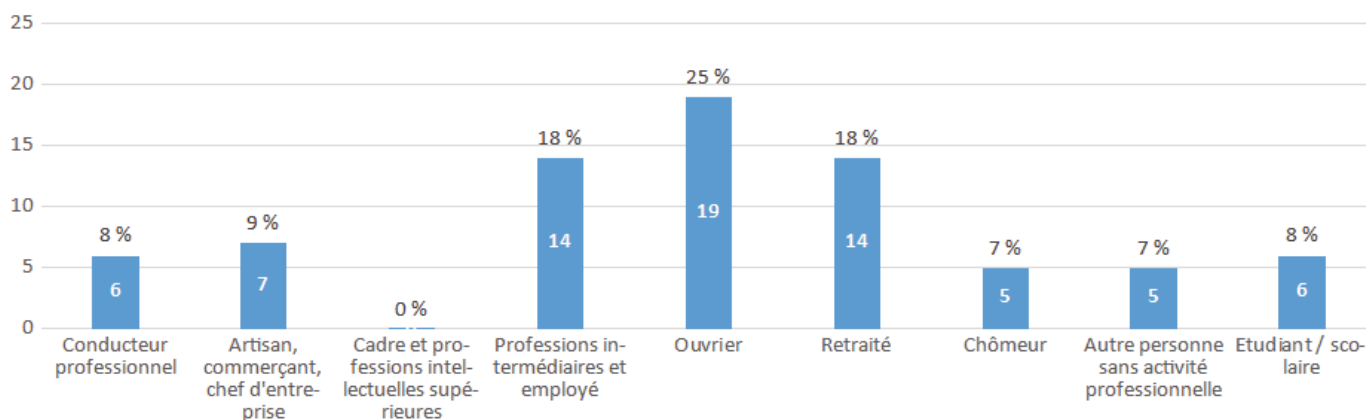
Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021



En fonction de la catégorie sociale professionnelle (CSP)

Les présumés responsables sont issus des catégories sociales-professionnelles suivantes : ouvriers (25%), professions intermédiaires et employés (18%) ainsi que retraités (18%).

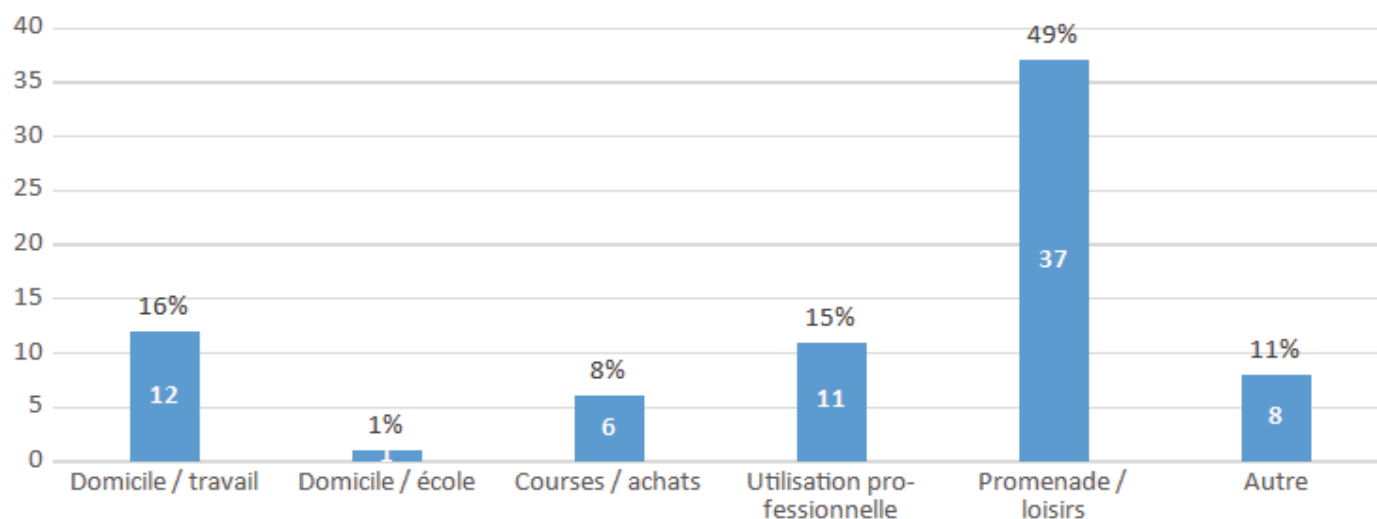
Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021



En fonction du motif du trajet

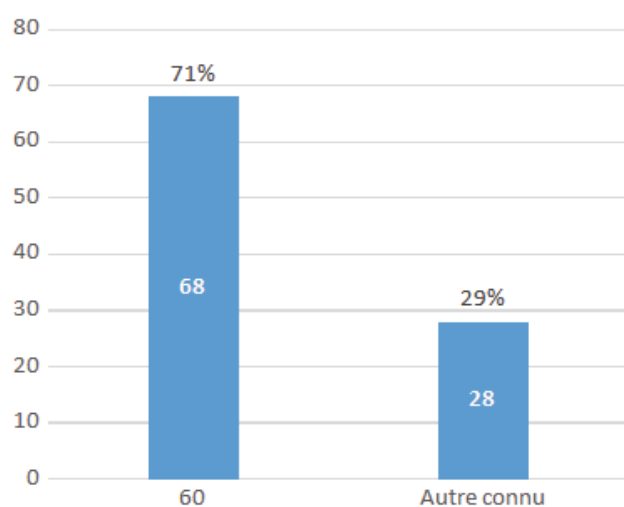
49 % des présumés responsables d'accidents mortels ont utilisé leur véhicule dans le cadre d'un trajet de promenade ou de loisirs. À noter que les données sont déclaratives et parfois non connues.

Nombre de présumés responsables par motif du trajet connu 2019-2021



71 % des présumés responsables d'accidents mortels vivent dans l'Oise.

Nombre de présumés responsables par département de résidence 2019-2021



Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) :

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	25	1	26
Alcool seul	17	1	18
Stupéfiants seuls	5	1	6
Alcool et stupéfiants	5	0	5
Inattention - téléphone	12	2	14
Non respect de la priorité	5	3	8
Malaise	7	0	7
Somnolence - fatigue	1	1	2
Médicaments	2	0	2
Contresens	3	0	3
Dépassement dangereux	8	0	8
Changement de file	2	1	3
Non respect des distances de sécurité	4	0	4
<u>Eblouissement</u>	1	0	1
Autre cause	10	0	10
Cause indéterminée	12	2	14
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	92	12	104

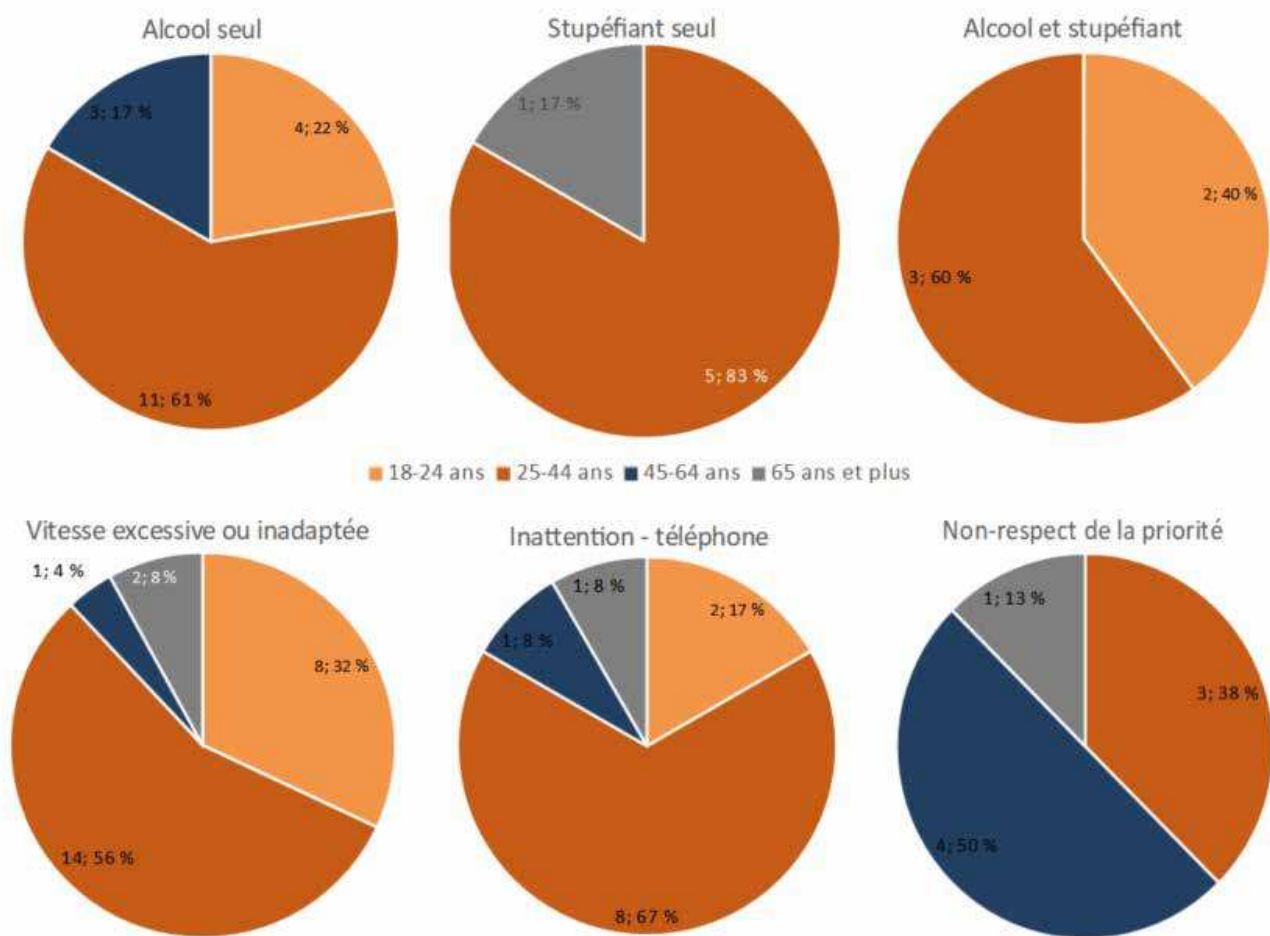
Les causes des accidents mortels sont variées. Néanmoins, 3 principaux facteurs d'accidents mortels se dégagent chez les conducteurs présumés responsables : la vitesse excessive, l'alcoolémie et l'inattention ou l'utilisation du téléphone.

Ces 3 facteurs sont prépondérants chez les hommes présumés responsables.

Chez les conductrices présumées responsables, le 1er facteur d'accident mortel est le non-respect de la priorité et l'inattention. (pouvant être un usage d'un téléphone portable au volant mais infraction non caractérisée).

Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) :

vitesse, alcool seul, stupéfiants seuls, alcool et stupéfiants, inattention -téléphone, non-respect de la priorité (valeurs en chiffre ; pourcentage).



Le facteur d'âge est significatif dans certaines causes d'accidents :

- pour la tranche d'âge 18-24 ans : alcool et stupéfiants
- pour la tranche d'âge 25-44 ans : stupéfiant seul et inattention-téléphone
- pour la tranche d'âge 45-64 ans : non respect de la priorité et alcool seulement
- pour la tranche d'âge 65 ans et plus : stupéfiant seul et non respect de la priorités

Ces données sur le facteur âge sont à relativiser compte tenu de la courte période d'analyse (2019-2021) et du faible nombre d'accidents mortels analysés.

2.1.4. Risque routier professionnel

Part modale pour les déplacements domicile-travail par département

En 2018, d'après l'observatoire des territoires, dans l'Oise, la part des déplacements domicile-travail en voiture représentaient 78,5 % des trajets et 10,8 % se faisaient en transport en commun.

D'après le plan régionale de Santé au Travail Hauts-de-France 2021-2025, 7% des accidents de travail sont des accidents routiers liés au travail. En France, la moyenne est de 35%.

Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l'ensemble des tués (2017-2021)

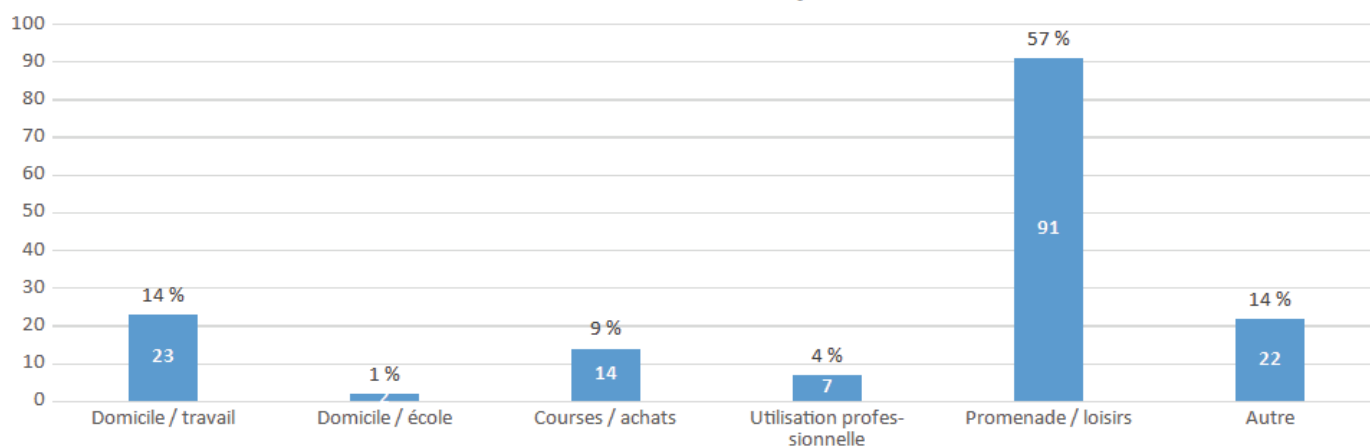
74 personnes ont été tuées dans un accident avec un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel, ce qui représente 35 % des tués (même pourcentage au niveau national et 39 pour l'ILSR). Cela reflète l'importance des déplacements domicile-travail dans le département.

	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	42
... un usager en trajet professionnel	35
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travail	74

Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués (2017-2021)

14% des tués ont pour motif un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel, ce qui représente 30 tués. Le pourcentage est le même au niveau national et de 16 % au niveau de l'ILSR.

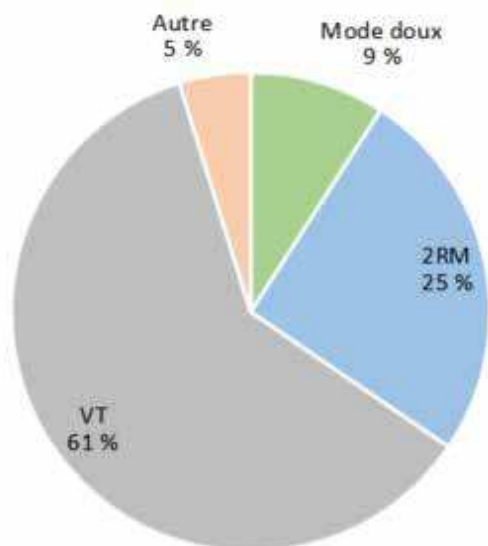
Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



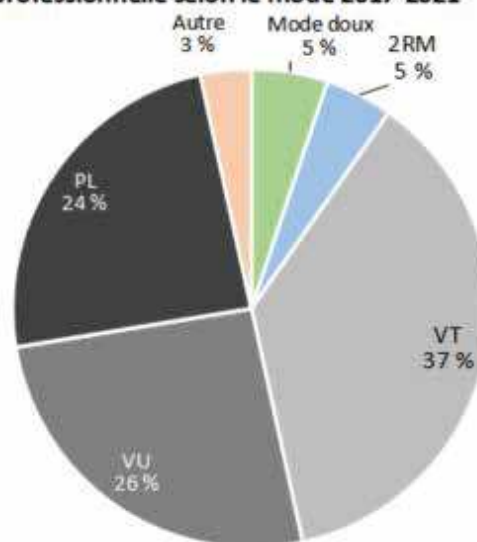
Les accidents corporels ayant lieu lors des trajets domicile-travail concernent à 61 % des usagers en véhicules de tourisme et à 25 % des usagers en 2RM.

La part de l'utilisation d'un véhicule utilitaire ou d'un poids-lourd dans les trajets professionnels est plus importante (50%) que pour les automobiles (37%).

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



N.B. : pour le motif utilisation professionnelle, les véhicules utilitaires et les poids lourds sont détaillés afin de faire apparaître les victimes de ces modes.

2.1.5. Réseau routier

Le réseau autoroutier se compose de 130 km répartis sur 2 autoroutes : L'A16 et l'A1.
 Le réseau routier national du département de l'Oise est réparti sur ces trois structures :
 la DIR Nord (RN 31, RN 1031, RN 2, RN 330, RN 324)
 la DIR Nord-Ouest (RN 31 à l'Ouest de Beauvais)
 la DRIEA Île de France (depuis le Plessis Belleville, RN 330 et RN 2 vers l'IDF)
 et représente environ 170km de voirie.

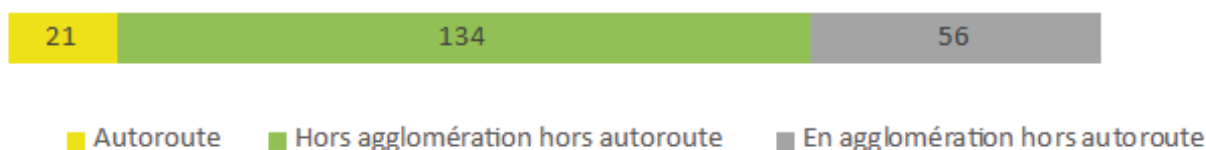
Le réseau routier départemental compte 4 062 km au total décliné en 5 catégories :
 Catégorie 1 (trafic > à 15 000 véhicules/j) = 130 km
 Catégorie 2 (trafic compris entre 7 et 15 000 véhicules/j) = 475 km
 Catégorie 3 (trafic compris entre 2 et 7 000 véhicules/j) = 1 094 km
 Catégorie 4 (trafic compris entre 500 et 2 000 véhicules/j) = 1 352 km
 Catégorie 5 (trafic < à 500 véhicules/j) = 1 011 km

Le réseau communal représente 8 350km environ.

Analyse générale de l'accidentalité mortelle sur le réseau routier de l'Oise

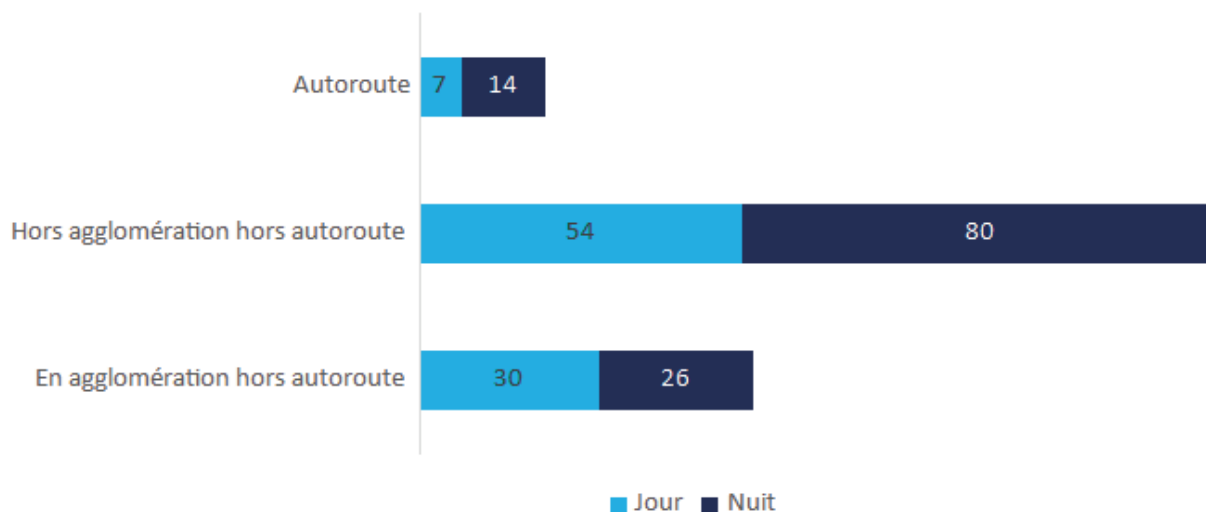
Les décès ont majoritairement lieu hors agglomération (et hors autoroute) puisque qu'ils représentent 63,5 % du total des tués (60,88% au réseau national).

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



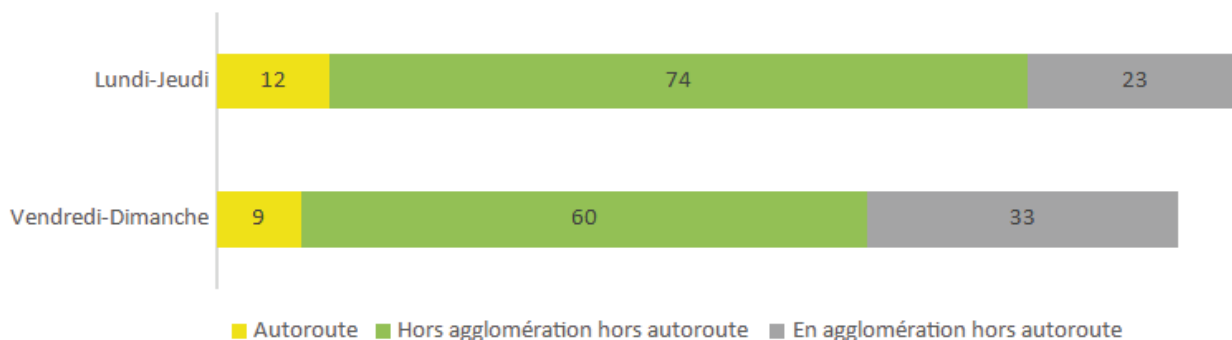
Dans l'Oise, la mortalité routière dans un accident survenu de nuit est élevée (57%) considérant la diminution du trafic routier la nuit, la moyenne nationale est de 43%. En agglomération, la proportion des tués est quasiment équivalente de jour comme de nuit.

Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



La répartition du nombre de tués en fonction du jour de la semaine met en valeur une surmortalité le week-end : 48 % des tués sur seulement 3 jours (vendredi à dimanche).

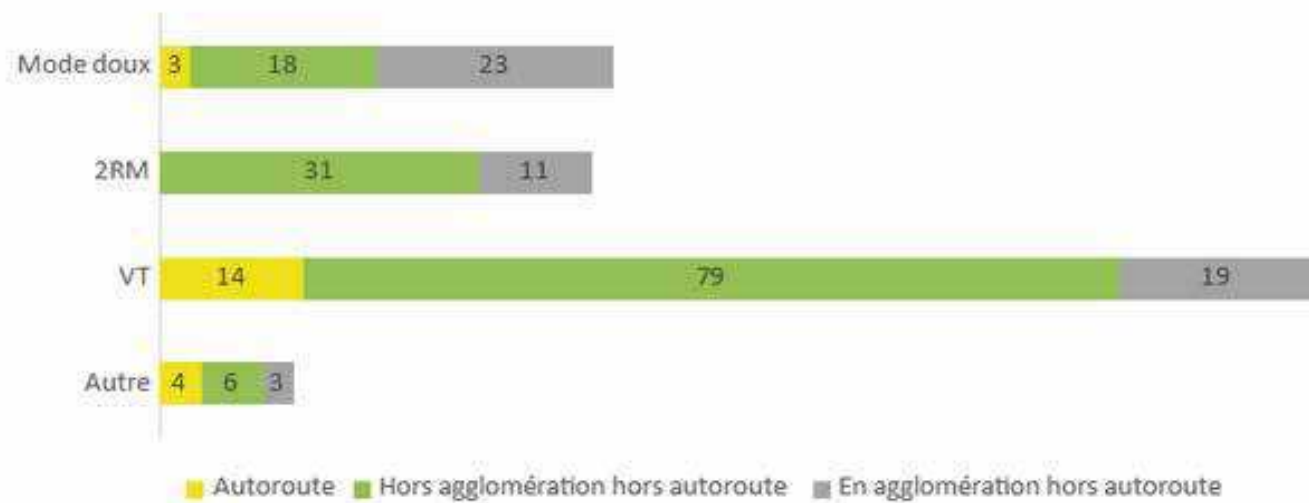
Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



Le nombre de décès par mode de déplacement selon le milieu indique que la mortalité en mode doux intervient essentiellement en agglomération. Dans les autres environnements, la mortalité en véhicule de tourisme est très largement majoritaire.

Par ailleurs, si les décès en deux-roues motorisés sont majoritaires hors agglomération, ils sont significativement présents en agglomération (26%).

Nombre de tués par mode 2017-2021



2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

La mobilité routière est majoritaire (63,5%) hors agglomération dans l'Oise (60,7% au niveau national).

Seuls les accidents hors agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « hors agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclue.

2.2.1. Typologie des accidents hors agglomération

Personnes tuées et blessées hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

Hors agglomération, près de 2/3 des accidents impliquent un véhicule de tourisme. Par ailleurs, 21 % des accidents impliquent un automobiliste seul en cause, sans tiers.

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	3	23	94	348	6	7	24	14	519
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	1	1	1	1	0	0	0	4
Vélo	0	1	0	1	2	0	0	0	0	4
Cyclo	1	1	3	0	4	0	0	0	0	9
Moto	2	1	1	11	18	0	0	0	0	33
VL	46	33	31	85	489	23	2	5	6	720
VU	4	3	2	9	42	3	2	0	1	66
PL	1	0	0	2	37	5	11	0	1	57
TC	0	0	0	1	6	0	0	0	0	7
Autre	0	1	3	2	5	1	0	0	0	12
MULTICOLLISION	2	12	0	13	162	5	3	1	3	201
TOTAL	56	55	64	219	1114	44	25	30	25	1632
Part de victimes	3%	3%	4%	13%	68%	3%	2%	2%	2%	100,00%

Le bloc "collision avec" est consacré aux accidents avec 2 véhicules sans piéton ou 1 véhicule avec piéton (ligne piéton). On peut lire que 33 usagers en vélo ont été blessés ou tués dans une collision avec un VT. La ligne multicollision compte les usagers blessés ou tués dans des accidents avec 2 véhicules avec piéton ou 3 véhicules ou plus

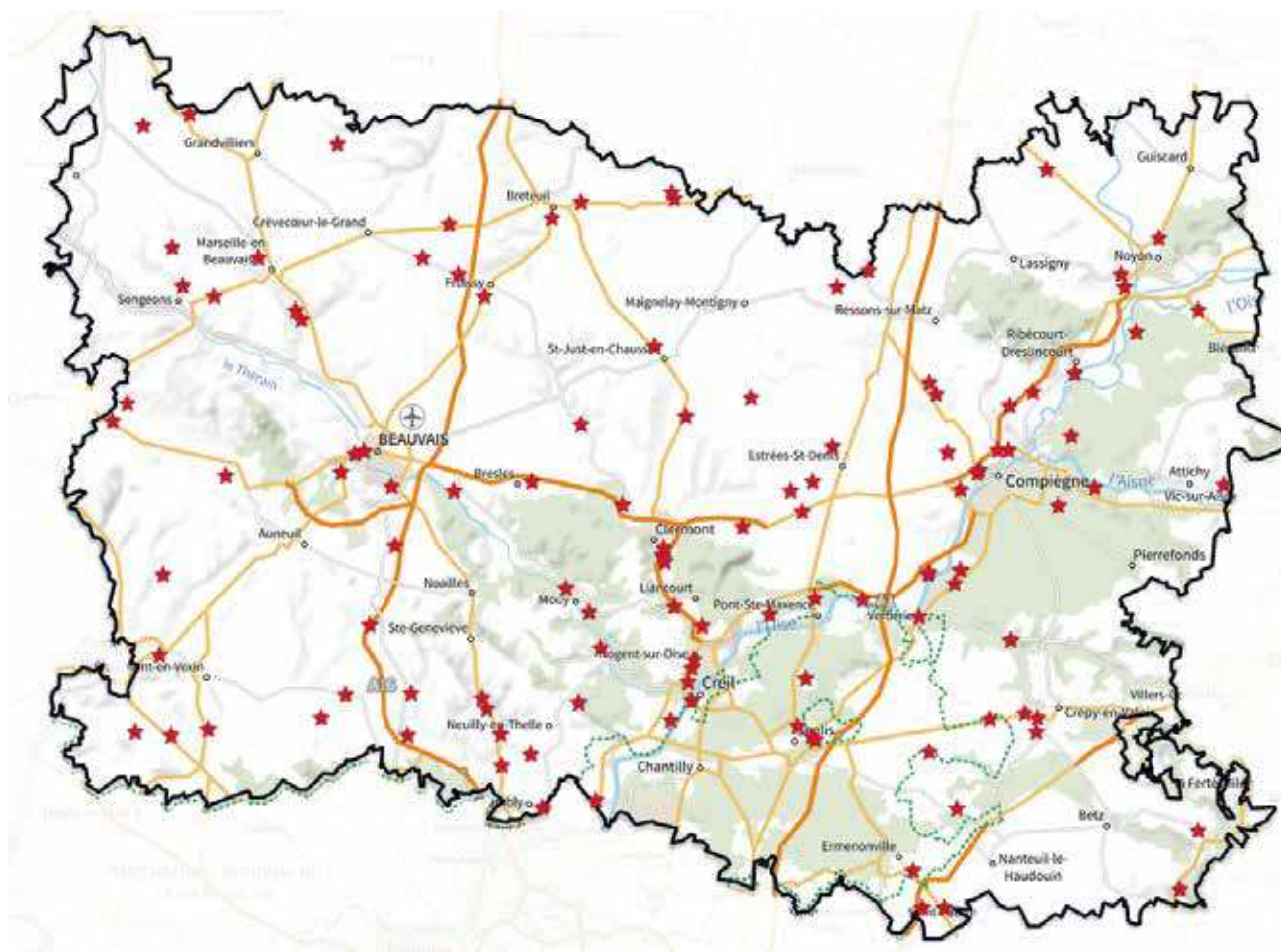
Cyclo : cyclomoteur
PL : poids-lourd

VL : véhicule léger

VU : véhicule utilitaire

TC : transport en commun

Carte 2017-2021 des accidents mortels situés hors agglomération (1 étoile par accident mortel)

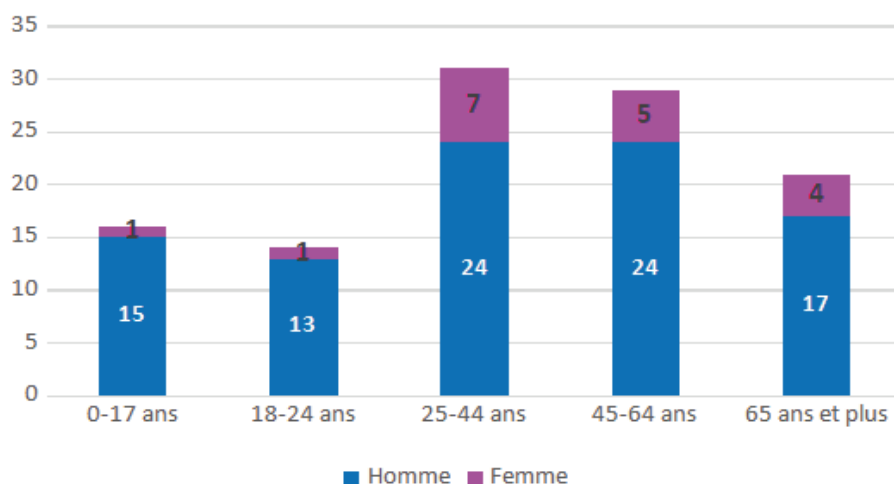


Les accidents mortels sont un peu plus présents sur le sud du département probablement du à un trafic routier plus important lié à la proximité de l'Île de France.

2.2.2. Mode doux hors agglomération

Victimes en mode doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)

Victimes en mode doux par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



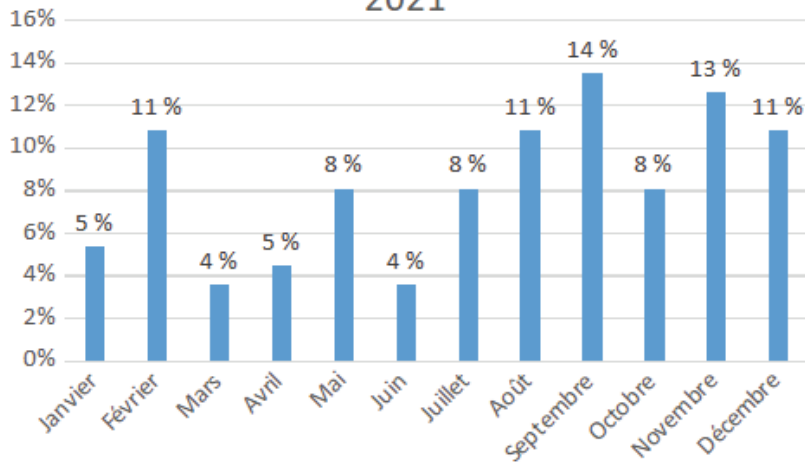
111 personnes ont été victimes (blessées ou décédées) en modes doux entre 2017 et 2021.

84 % des victimes en mode doux sont des hommes (80% au niveau national).
28 % des victimes sont âgées de 25 à 44 ans (21% au niveau national).

Entre 2019 et 2021, l'évolution des victimes en modes doux hors agglomération est de + 14 %.
Au niveau national, l'évolution est de +13 % et +4% au niveau de l'ILSR.

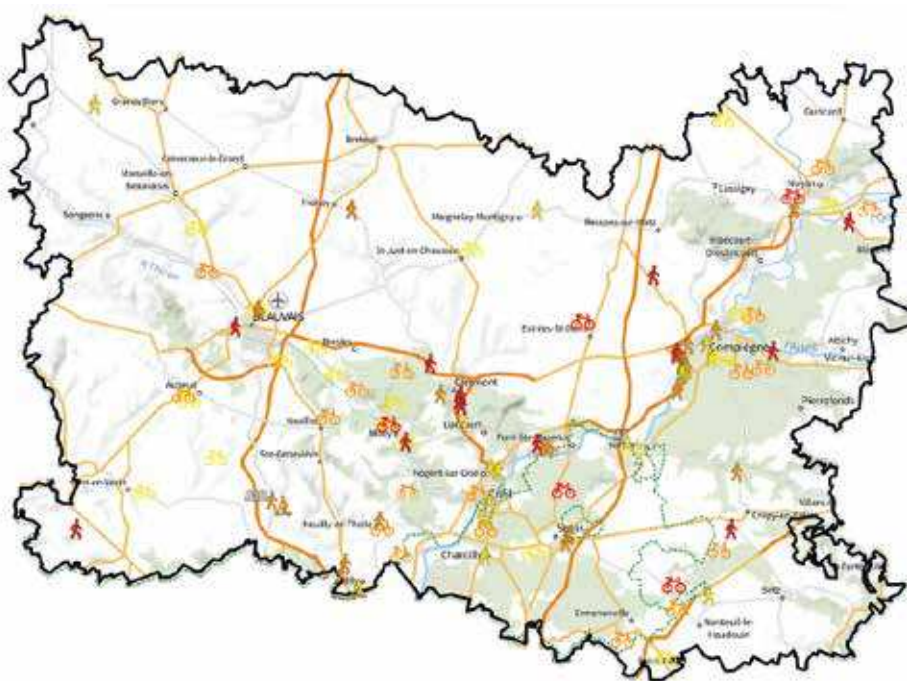
Répartition en % des victimes en modes doux selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes en mode doux selon le mois hors agglomération 2017-2021



On constate que les mois ayant connu le plus de victimes sont septembre et novembre.

Carte 2017-2021 hors agglomération pour le mode doux impliqué dans l'accident

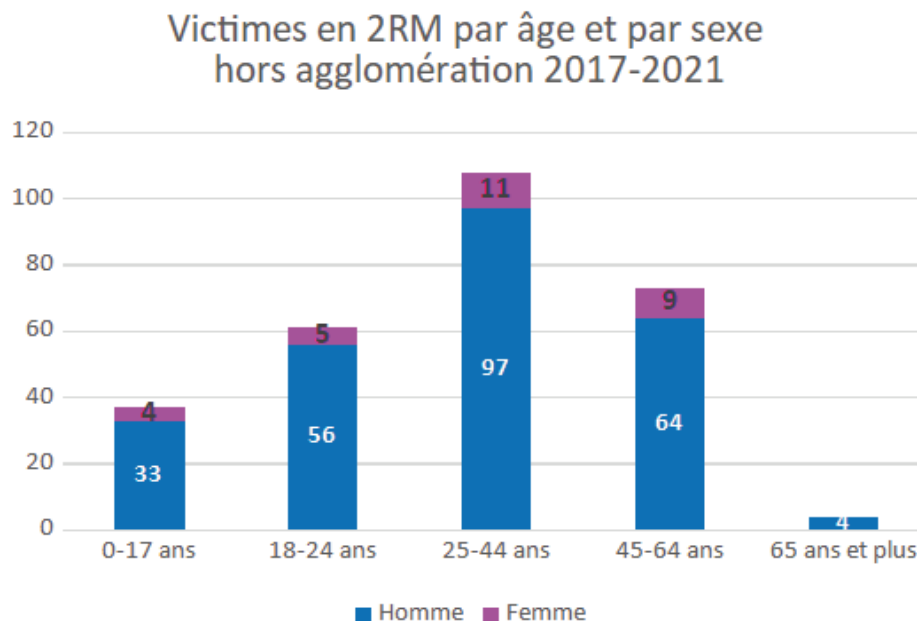


- EDP avec blessé hospitalisé
- EDP avec blessé léger
- Piéton blessé hospitalisé
- Piéton blessé léger
- Piéton tué
- Vélo avec blessé hospitalisé
- Vélo avec blessé léger
- Vélo avec tué

Il est à noter une présence importante des piétons blessés ou tués hors agglomération (50% des usages de mode doux).

2.2.3. Les deux-roues motorisés (2RM) hors agglomération

Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021)

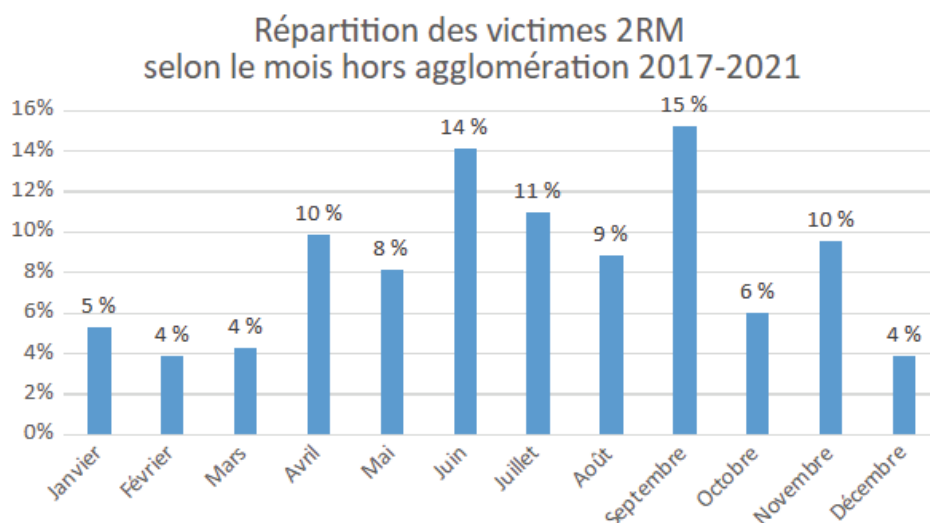


Entre 2017 et 2021, 284 victimes (blessés et tués) sont des usagers de deux-roues motorisés. 90 % des victimes en 2RM sont des hommes (86% au niveau national). 38 % des victimes en 2RM sont des personnes âgées entre 25 et 44 ans et 26 % entre 45 et 64 ans.

Entre 2019 et 2021, il y a eu une **augmentation de 16 % des victimes en 2RM hors agglomération**.

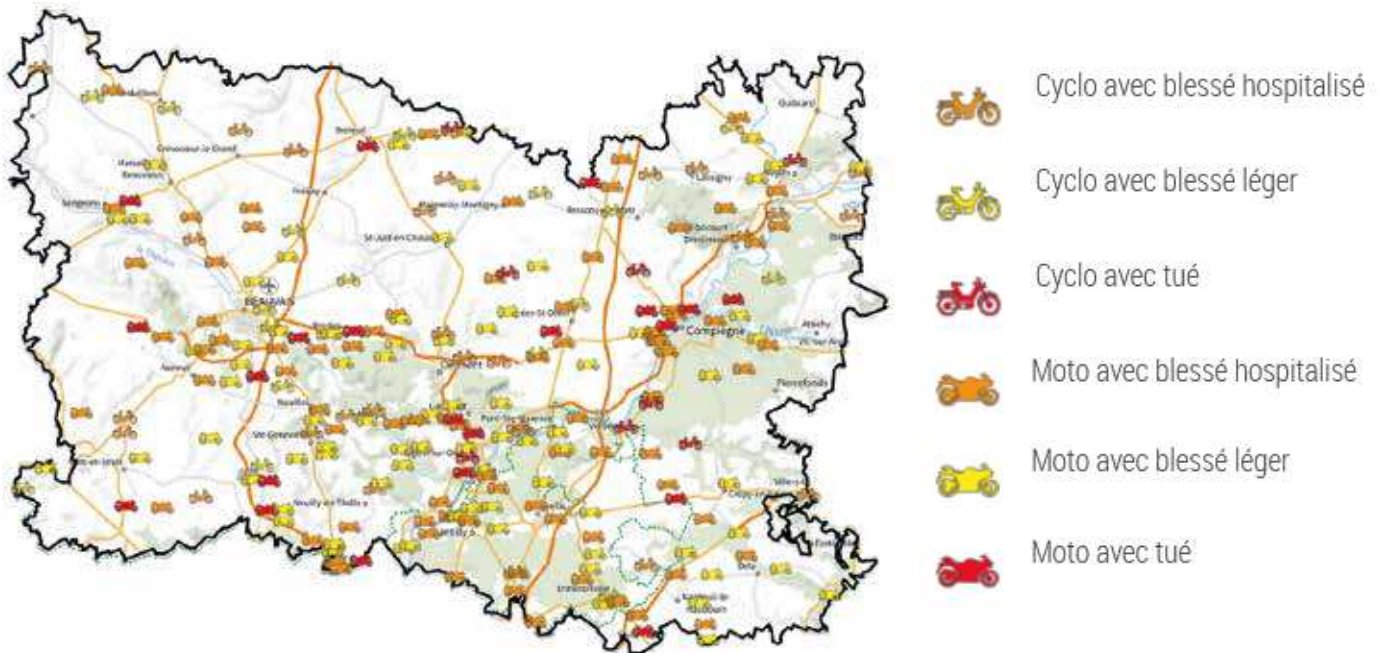
L'évolution au niveau national est de +4 % et -4 % au niveau de l'ILSR.

Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



Le nombre de victimes en 2RM diminue en hiver puis remonte avec les beaux jours, vraisemblablement lié à un usage des 2RM plus important aux beaux jours. 49 % des victimes se concentrent sur 4 mois (juin à septembre).

Carte 2017-2021 hors agglomération pour 2RM impliqué dans l'accident

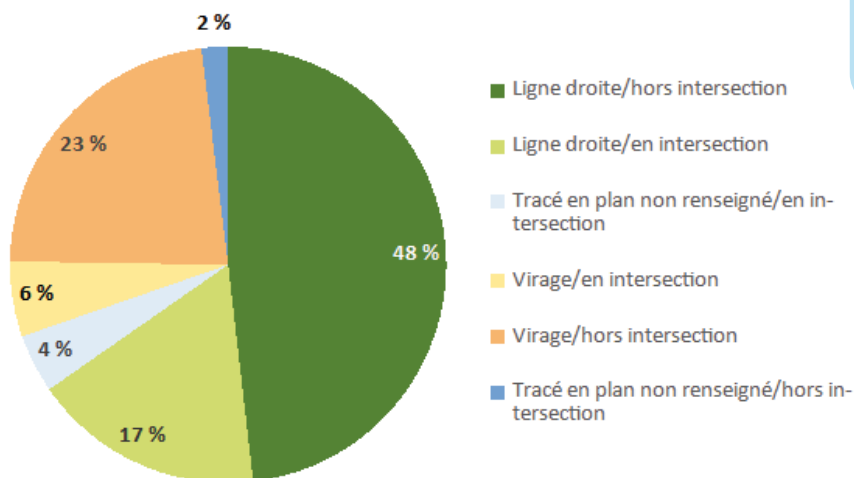


L'accidentalité des 2RM est plus visible sur le sud du département, probablement lié au trafic routier proche de l'Île de France.

2.2.4. Facteurs spécifiques hors agglomération

Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021)

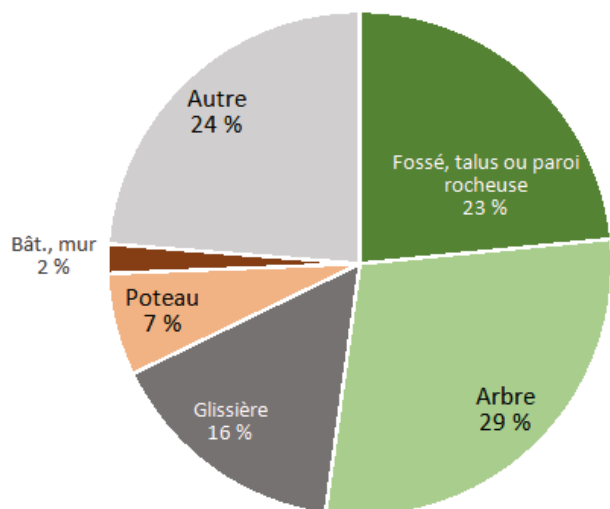
Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



Entre 2017 et 2021, la part des victimes en **intersection est de 27 %**.
La part des victimes en **ligne droite est de 29 %**

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021

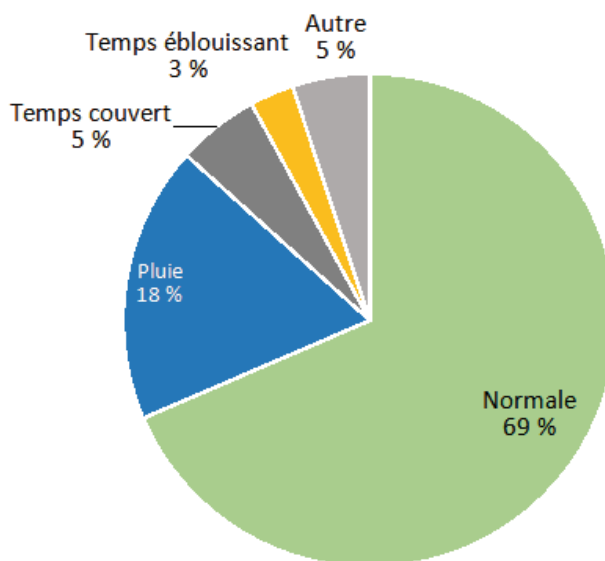


Le principal obstacle fixe heurté hors agglomération sont **les arbres (29%)**

Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021)

69 % des accidents ont eu lieu dans des conditions atmosphériques normales et 18 % par temps de pluie.

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques hors agglomération 2017-2021



2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

Seuls les accidents en agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier l'écriture, la dénomination « en agglomération » sera utilisée et l'autoroute exclu.

En agglomération, les accidents mortels représentent 26,5% des tués (31,4% au niveau national).

2.3.1. Typologie des accidents en agglomération

Personnes tuées et blessées en agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

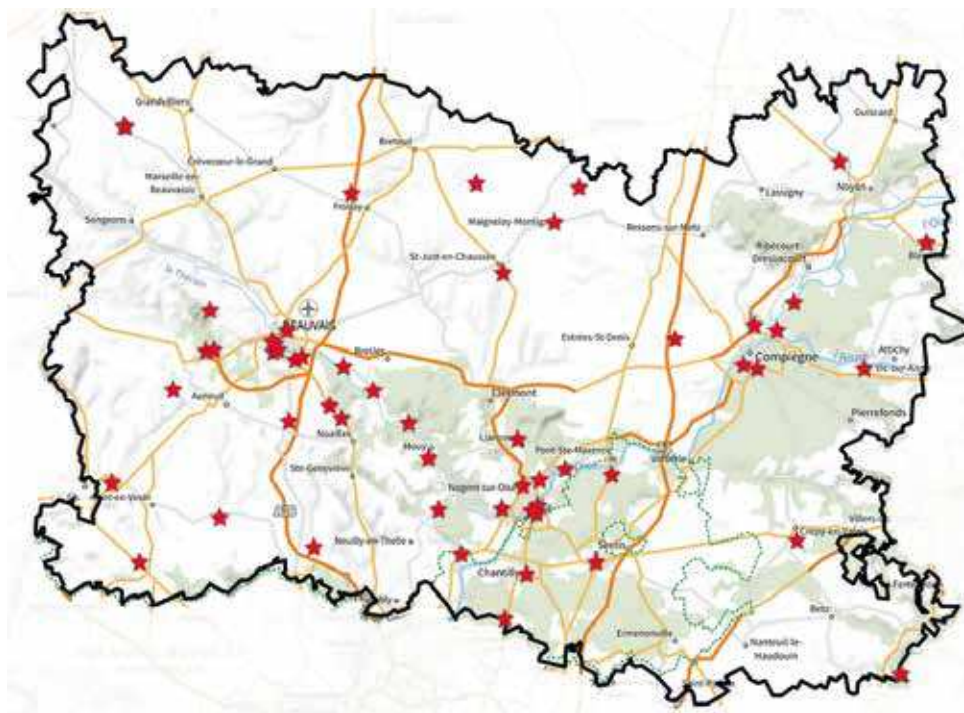
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	17	45	49	158	8	3	0	16	294
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	2	1	3	0	0	0	0	6
Vélo	2	0	0	0	2	0	0	0	0	4
Cyclo	7	1	0	0	6	1	0	0	0	15
Moto	7	1	0	5	19	0	0	0	0	32
VL	301	75	68	113	284	18	0	2	6	845
VU	18	1	3	8	15	14	0	0	1	60
PL	6	3	1	2	13	0	2	5	0	32
TC	5	0	0	0	1	0	0	0	0	6
Autre	7	1	2	3	3	0	0	0	2	18
MULTICOLLISION	3	1	2	5	34	4	1	0	0	50
TOTAL	356	100	121	186	516	45	6	7	25	1382
<i>Part de victimes</i>	26%	7%	9%	14%	38%	3%	0%	1%	2%	100,00%

Cyclo : cyclomoteur
PL : poids-lourd

VL : véhicule léger
TC : transport en commun

VU véhicule utilitaire

Carte des accidents mortels situés en agglomération (une étoile par accident mortel)

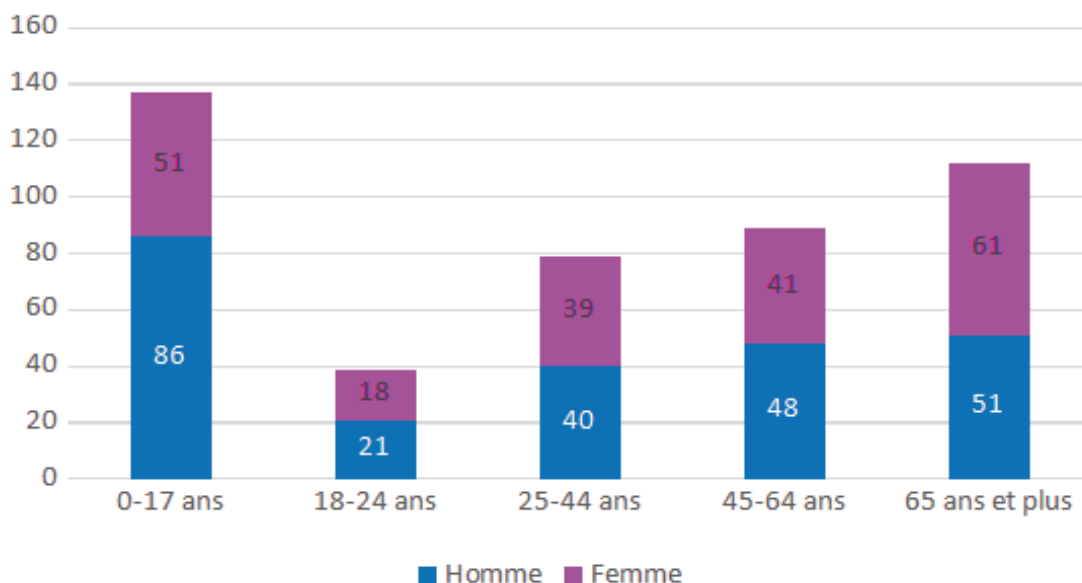


Les accidents mortels qui se produisent en agglomération le soir davantage sur le milieu et le sud du département (Beauvais, Compiègne, Creil).

2.3.2. Mode doux

Victimes en mode doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)

Victimes en mode doux par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



456 victimes en mode doux en agglomération entre 2017 et 2021.

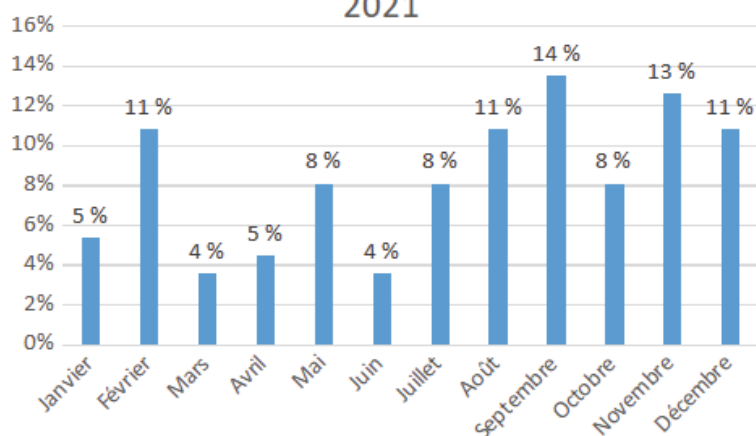
54 % des victimes en mode doux sont des hommes (57% au niveau national).

Les victimes de mode doux en agglomération concernent essentiellement les jeunes de moins de 17 ans (30%) et des seniors de plus de 65 ans (25%).

L'évolution des victimes en mode doux entre 2019 et 2021 en agglomération est stable. Au niveau national, l'évolution est de -1 % et de -6 % au niveau de l'ILSR.

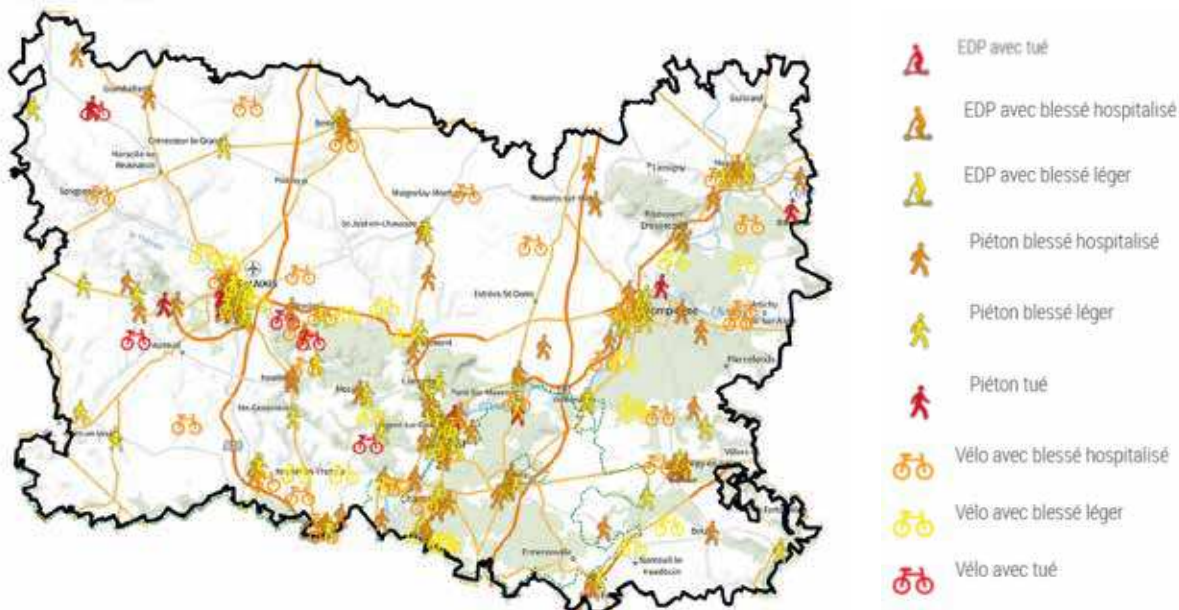
Répartition en % des victimes en mode doux selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes en mode doux selon le mois hors agglomération 2017-2021



Les victimes usagers de mode doux sont plus nombreux sur la fin d'année (de septembre à décembre), au moment où la nuit tombe.

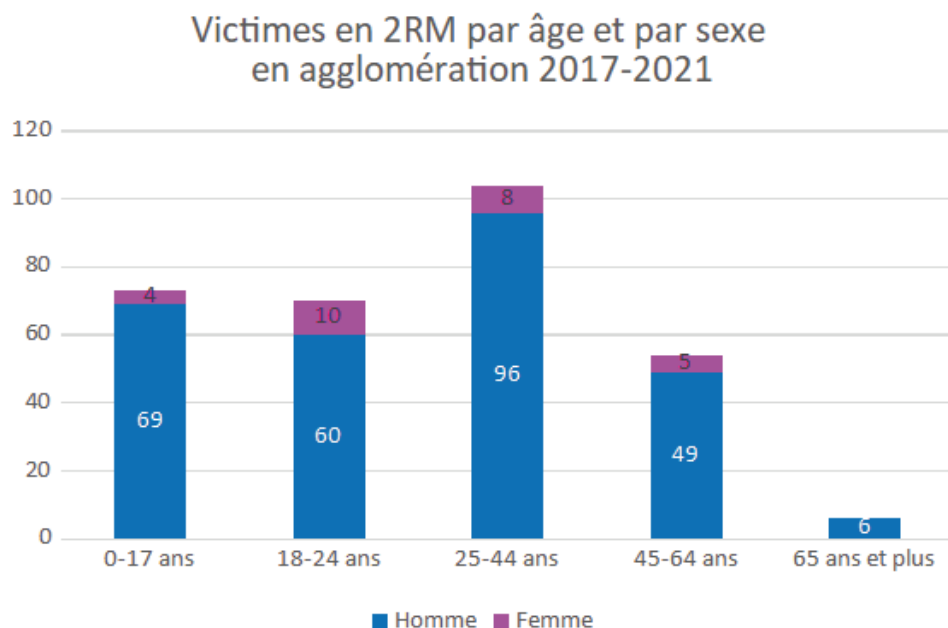
Carte des accidents (corporels et mortels) impliquant un usager du mode doux en agglomération



Les accidents impliquant un usager de mode doux sont plus concentrés sur le sud du département. Les victimes piétons représentent 78% de accidents de mode doux en agglomération.

2.3.3. Les deux-roues motorisés (2RM) en agglomération

Victimes en deux roues motorisés (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021)

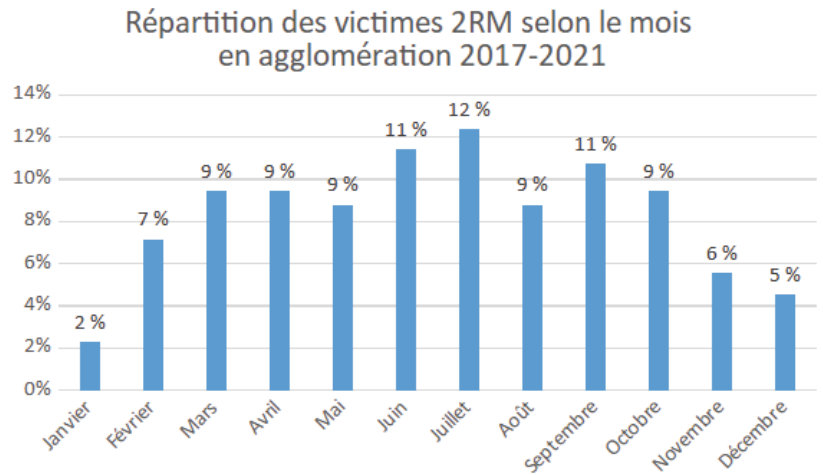


En agglomération, les victimes de 2RM sont au nombre de 307. Les victimes sont à 91 % des hommes (87% au niveau mondial). 34 % des victimes sont des jeunes de 25 à 44 ans.

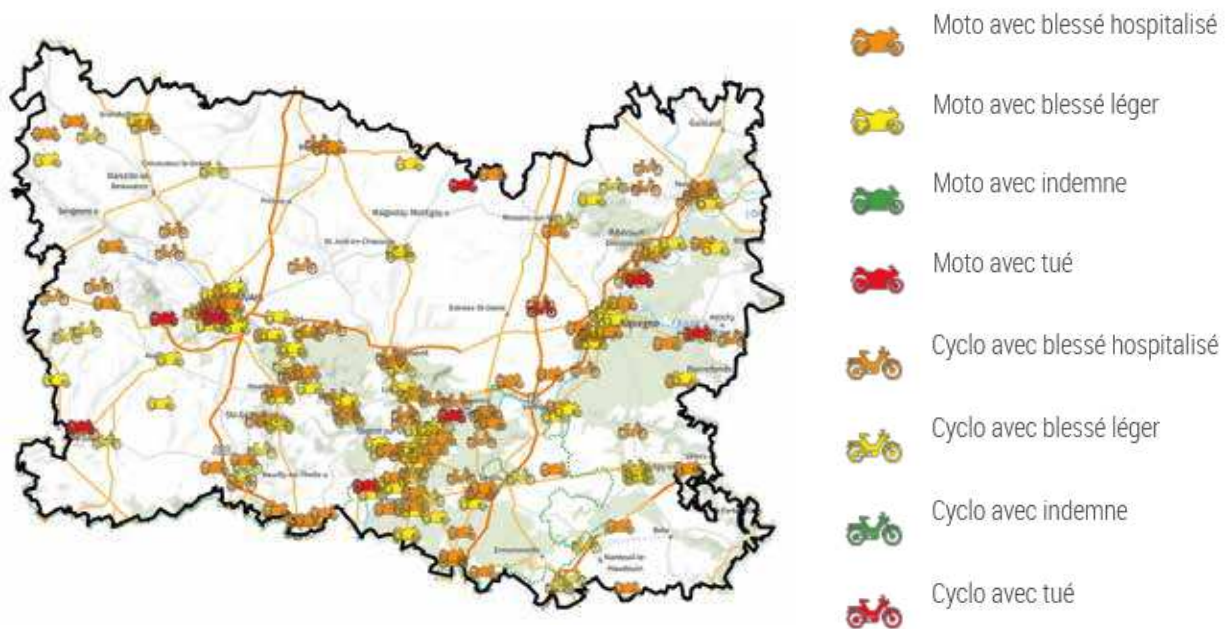
L'évolution des victimes en 2RM entre 2019 et 2021 en agglomération est de -25 %.
 Au niveau national, l'évolution est de -7 % et -9 % pour l'ILSR.

Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

Le nombre de victimes en 2RM est plus important sur les mois de juin à septembre, période propice à la pratique de ce type de véhicule compte tenu des conditions météorologiques favorables.



Carte des accidents (corporels et mortels) impliquant un usager de 2RM en agglomération



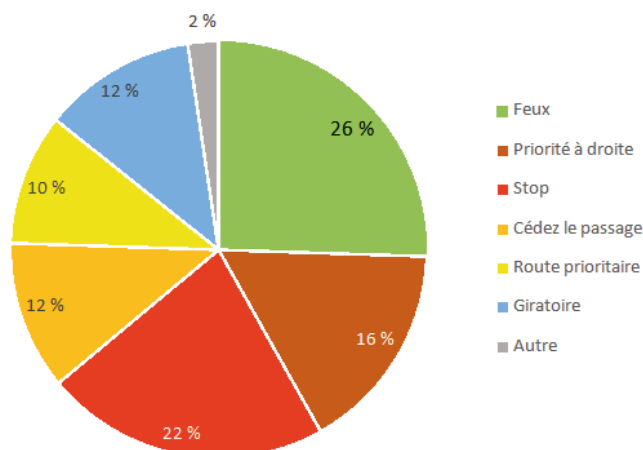
les accidents de mode doux en agglomération sont largement concentrés sur le sud du département.

2.3.4. Facteurs spécifiques en agglomération

41 % des accidents ont lieu en intersection

Répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021)

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



26 % des victimes sont liées à un accident impliquant un non-respect d'un feu tricolore, 22 % un stop et 16 % une priorité à droite.

2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

L'Oise ne compte que 2 autoroute : l'A1 et l'A16 pour 130km de réseau, les accidents mortels sur autoroute représentent 10% des tués (7,8% au niveau mondial).

2.4.1. Typologie des accidents

Blessés et tués sur autoroute

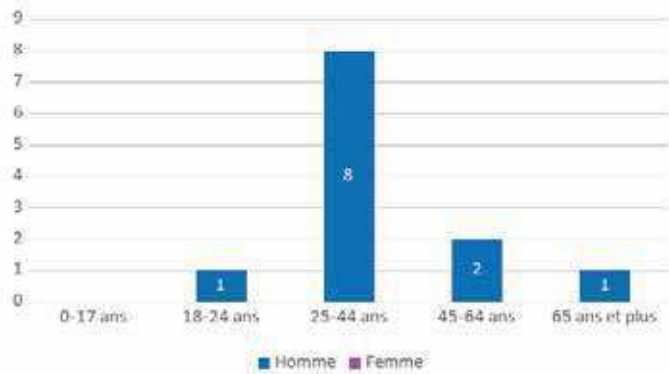
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	3	100	5	7	0	0	118
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VL	1	0	0	4	74	3	0	0	0	82
VU	1	0	0	0	20	3	0	0	0	24
PL	0	0	0	0	43	6	2	0	0	51
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MULTICOLLISION	6	0	0	5	50	2	6	0	0	69
TOTAL	8	0	0	12	288	20	15	0	0	343
Part de victimes	2%	0%	0%	3%	84%	6%	4%	0%	0%	100,00%

Les accidents sur autoroute concernent essentiellement des véhicules de tourisme (84%) puis des véhicules utilitaires (6%) et des poids lourds (4%).

2.4.2. Deux-roues motorisés

Victimes en 2RM (moto exclusivement) selon l'âge et et le sexe sur autoroute (2017-2021)

Victimes en moto par âge et par sexe sur autoroute 2017-2021



12 personnes sont décédées entre 2017 et 2021 sur les autoroutes de l'Oise.
67 % avait entre 25 et 44 ans (52% au niveau national).

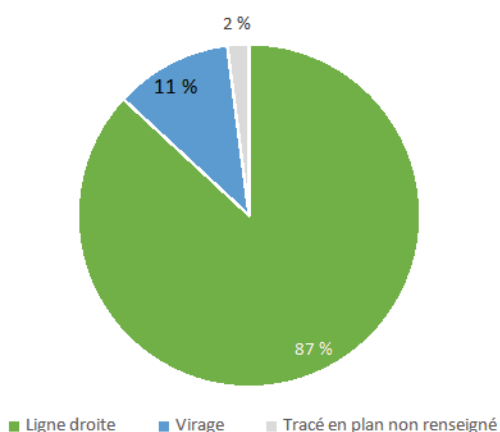
Répartition en % des victimes en 2RM selon le mois dans l'année sur autoroute (2017-2021)



2.4.3. Facteurs spécifiques sur autoroute

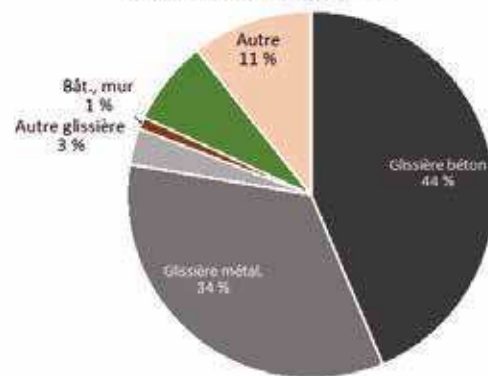
Répartition des victimes sur autoroute selon que le lieu soit en ligne droite ou virage (2017/2021)

Répartition des victimes sur autoroute 2017-2021



Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule sur autoroute (2017/2021)

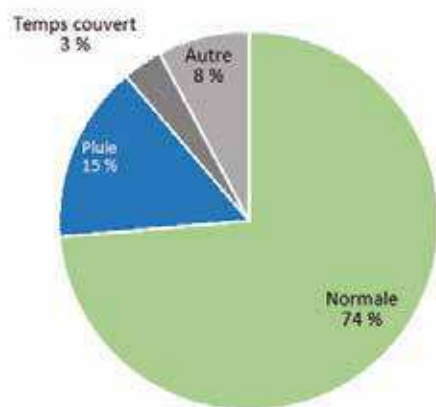
Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule sur autoroute 2017-2021



Les obstacles fixes heurtés lors des collisions sont surtout des glissières en béton ou métal.

Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques sur autoroute (2017-2021)

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques sur autoroute 2017-2021



74 % des accidents sur autoroute se sont produits dans des conditions climatiques normales.

2.5. Accidentalité 2022

2022/2021	Accidents	Tués	Blessés
	5 %	-3 %	2 %

Sur les 5 dernières années...

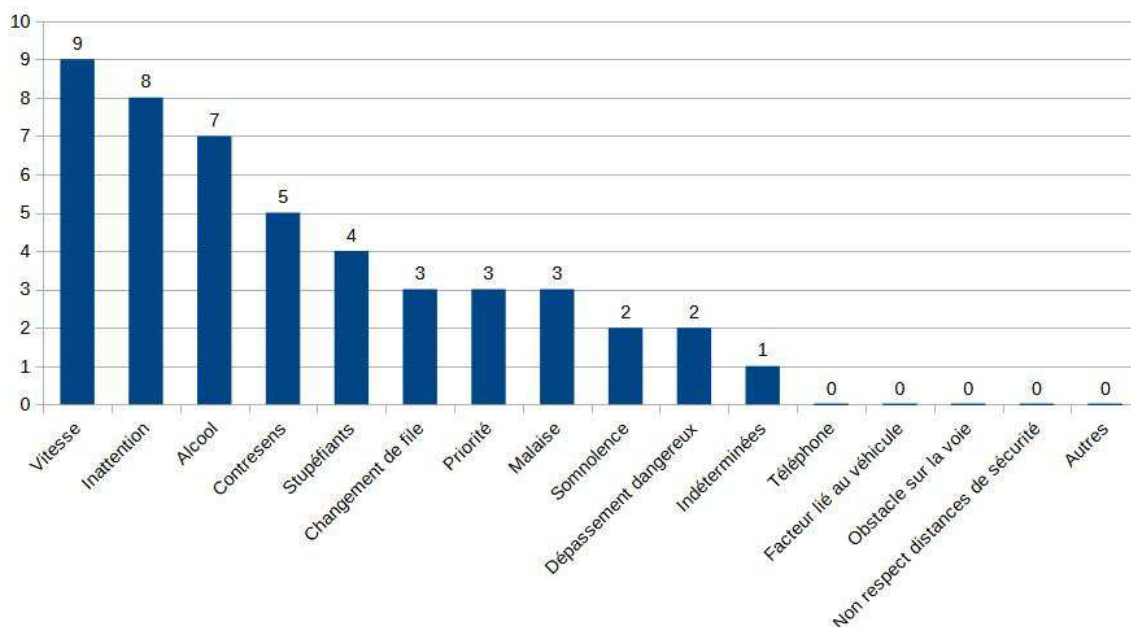
Année	Accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés
2018	384	37	203	317	520
2019	472	41	222	392	614
2020	505	40	192	482	674
2021	516	31	193	539	732
2022	543 ↗	30 ↘	233 ↗	517 ↘	750 ↗

L'année 2022 affiche une augmentation de certains indicateurs : les accidents (+5%), les blessés (+3%) dont les blessés hospitalisés (+21%). Les indicateurs au vert sont les tués qui affichent une baisse de 3 % et les blessés non hospitalisés avec une baisse de 4%.

Le fait marquant des accidents dits « **pluri-mortels** » s'est produit une fois causant 2 tués. 543 accidents : 434 (80 %) en zone Gendarmerie, (+47% par rapport à 2021) et 105 (20%) en zone Police (+14% par rapport à 2021) et 4 accidents sur la partie sud de l'A1 gérée par les CRS jusqu'au 31 mars 2022 puis rétrocédée à la Gendarmerie.

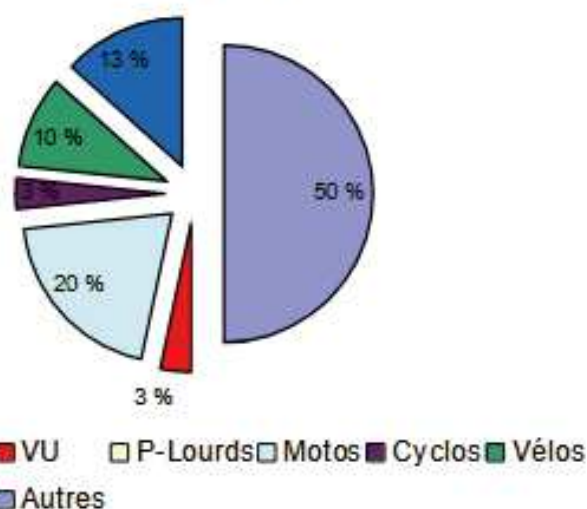
270 accidents se sont produits en agglomération (50%) et 272 hors agglomération (50%).

Causes principales des accidents mortels



Les 3 principales causes sont la vitesse (31%), l'inattention (28%) et l'alcool (24%).

Catégorie d'usager tué



15 tués usagers de véhicules légers et 7 tués en 2RM (6 en moto et 1 en cyclo).
4 piétons et 3 cyclistes tués.

3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Pour rappel le DGO 2018-2022 regroupait quatre enjeux obligatoires et quatre enjeux facultatifs.

Les enjeux obligatoires étant :

- Le risque routier professionnel
- La conduite après usage de substances psychoactives
- Les jeunes
- Les seniors

Les facultatifs étant :

- Le partage de la voirie
- Les deux-roues motorisés
- La vitesse
- Les distracteurs

Le risque routier professionnel :

Une offre de service sur les dangers du parcours domicile / travail, mais également sur des sujets tels que l'alcool, les stupéfiants, la vitesse, etc. a été proposée aux salariés

La difficulté a été de sensibiliser sur un format d'interventions contraint souvent dans une tranche d'heure 11h00/ 14h00, format mobilisant les salariés sur leur temps de pause du midi pour venir sur les stands sécurité routière.

Par contre, les entreprises ayant dédié la journée de travail à leurs employés aux risques routiers professionnels, l'échange a été riche et la participation active aux ateliers.

Sur ces 5 dernières années, 29 entreprises ont été sensibilisées pour environ 1480 salariés. La préfecture de l'Oise, en partenariat avec la Chambre de Commerce et de l'Industrie de l'Oise (CCIO) a signé une charte partenariale avec les 30 plus grandes sociétés du département.

Cet appel départemental des entreprises de l'Oise en faveur de la sécurité routière au travail s'articule autour de 7 engagements concrets :

- Arrêt obligatoire, dans le respect des règles de circulation, pour les conversations téléphoniques au volant
- Sobriété sur la route
- Port de la ceinture de sécurité
- Pas de dépassement des vitesses autorisées
- Intégration des moments de repos dans le calcul des temps de trajet
- Formation à la sécurité routière
- Encouragement des conducteurs de deux-roues motorisés à mieux s'équiper

La conduite après usage de substances psychoactives :

Les opérations "**SAM**" constituent un levier important pour la lutte contre la conduite sous l'effet de substances psychoactives et notamment de la consommation d'alcool.

Les associations étudiantes du département sont très actives et organisent régulièrement des rassemblements de plus de 3000 jeunes par soirée.

- Les Ovalies (tournoi international universitaire de rugby 5000 jeunes)
- Imaginarium (festival de musique organisé par les universitaires 3500 jeunes)
- Gala UTC de Compiègne (soirée de gala, privatisation hippodrome de Chantilly 3000 jeunes)
- LaSalle Beauvais (soirée de remise des diplômes 2000 jeunes)
- Soirée UTC de Compiègne (privatisation du parc Astérix 3500 jeunes)

L'ensemble de ces soirées estudiantines regroupent en général entre 3000 et 5000 jeunes, d'où une présence des équipes sur le terrain afin de diffuser un message de sensibilisation à un maximum de jeunes et d'obtenir un nombre important de "Capitaines de soirée". Cette présence permet également de contrôler le maximum de conducteurs potentiels souhaitant reprendre leur véhicule, généralement après une soirée où l'alcool n'a pas été consommé avec modération.

Malgré la pandémie qui a impacté les années 2020 et 2021 (pas de grands rassemblements), 630 "SAM" ont été identifiés et plus de 6690 tests d'alcoolémie réalisés.

Autre levier important dans notre département, la mise en place d'un atelier « la vie après l'accident » qui aborde le volet "stupéfiants" grâce au témoignage d'une IDSR sur l'accident de la route qu'elle a subi lors d'un face à face avec un conducteur sous emprise de stupéfiants.

Les jeunes :

Investissement sur le long terme, l'éducation à la sécurité routière dans les collèges, lycées, CFA et les établissements supérieurs a trouvé sa place dans le département de l'Oise grâce à un partenariat de longue date entre la Direction Académique et la préfecture de l'Oise.

Grâce à un partenariat fort regroupant par les services de police, de gendarmerie, du SDIS60, des associations, la coordination a pu mettre en place sur ces 5 dernières années de nombreuses questions de sensibilisation à la sécurité routière :

- 103 journées en collège
- 120 journées en lycée
- 6 journées en CFA
- 14 journées en grandes études

42700 élèves ont été sensibilisés aux moyens de divers ateliers organisés au sein des établissements.

Pour les animations en milieu scolaire, il est proposé 6 ateliers sécurité routière sont choisis par le responsable de l'établissement parmi un panel de 15 ateliers.

Un turn-over s'opère donc toute la journée, les 6 classes passent par les 6 ateliers, ce qui permet de sensibiliser à raison de 30 élèves par classe, environ 180 élèves par jour.

La crise sanitaire a considérablement ralenti l'activité en 2020 et 2021, entraînant une baisse de plus de 60 % des actions en milieu scolaire.

Les seniors :

Une communication autour des risques de la prise de médicaments sur la conduite, la nécessité d'avoir une acuité visuelle correcte pour conduire en toute sécurité et une remise à niveau du permis de conduire.

La démarche vise à aborder les façons de faire, en matière de conduite de leur véhicule, notamment à l'approche d'un giratoire ou d'une voie d'accélération, infrastructures qui n'existaient pas à l'époque où ils ont passé leur permis de conduire.

L'Oise a lancé une grande opération de communication sur les risques encourus au volant après la prise de certains médicaments en partenariat avec la DSR, auprès de toutes les pharmacies du département. Les résultats sont les suivants :

Mise à disposition auprès des 230 pharmacies du département d'affiches, des flyers apportant un message de prévention sur les risques encourus et les effets sur la consommation des médicaments .

Une charte a été signée le 25 janvier 2019 entre l'ordre des pharmaciens de Picardie et la Préfecture de l'Oise.

Des opérations de sensibilisation auprès des seniors ont été menées dans le département, avec l'aide des inspecteurs du permis de conduire. Des voitures double commandes ont été mises à leur disposition afin de remettre à niveau ces usagers aux règles de conduite, notamment sur la manière d'aborder un giratoire ou une voie d'accélération.

Le partage de la voirie :

Cet enjeu est régulièrement abordé en milieu scolaire puisqu'il concerne principalement les piétons et cyclistes. L'objectif visé reste de faire comprendre que la route se partage et qu'il est nécessaire d'appliquer les bonnes règles de circulation en portant une attention particulière aux piétons et cyclistes, usagers, considérés comme vulnérables.

Depuis maintenant 3 ans, l'apparition des EDPM a nécessité l'intégration de nouveau mode de déplacement dans le partage de la voirie.

La coordination de la préfecture de l'Oise développe depuis 2 ans d'un atelier trottinette électrique proposé aux élèves du second degré du département. La partie théorique est basée sur les règles de circulation et le port des équipements de sécurité et la partie technique avec des mises en situation et des parcours à effectuer, (positionnement des pieds, prise de trajectoire avec le regard adéquat, évitement et freinage d'urgence).

Les deux-roues motorisés :

Bien que représentant presque 2 % des usagers de la route au plan national, cette catégorie est fortement impactée au niveau du département de l'Oise, puisqu'elle représente en moyenne, 20 % des tués sur ces 5 dernières années.

Les actions menées ont porté sur avec présence aux grandes concentrations de motards afin de les sensibiliser au port des équipements de sécurité obligatoires mais aussi à la valorisation du port du gilet air-bag.

Aucune participation en 2020 et 2021 du fait de la crise sanitaire, les chiffres se basent donc sur les années 2017 – 2019.

Intervention sur 7 concentrations de 2RM qui ont mobilisé 3760 motards, et une sensibilisation auprès de 950 usagers.

Le partenariat avec l'Escadron Départemental de Sécurité Routière de Gendarmerie a permis d'organiser 6 opérations de "reprise de guidon" et 1090 usagers sensibilisés.

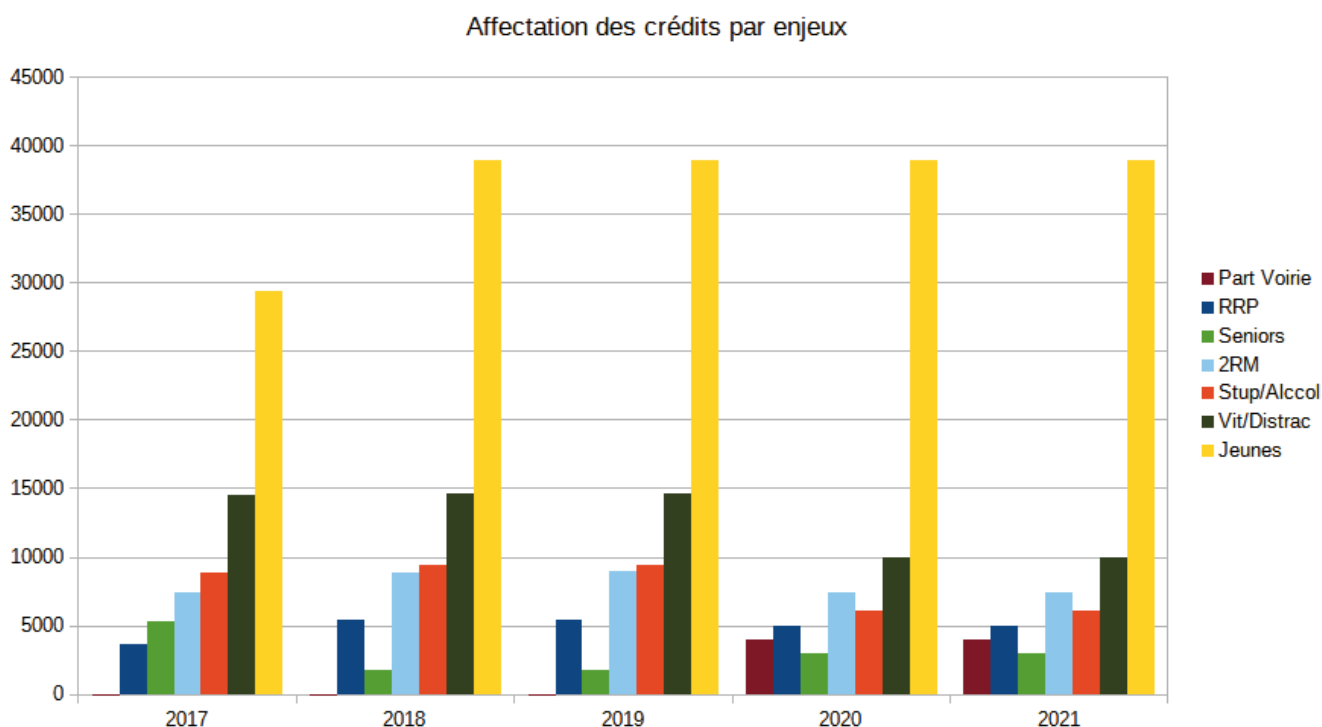
La vitesse et les distracteurs :

Ces 2 thématiques concernent tous les publics. Elles sont abordées également lors des alternatives à la sanction dit « carton jaune », qui visent à faire suivre un parcours d'atelier à la sécurité routière en lieu et place d'une verbalisation.

Sur ces 5 dernières années, 12 opérations "carton jaune" ont été organisées représentant un total de 613 contrevenants sensibilisés.

Néanmoins, 80 contrevenants ont préféré s'acquitter d'une amende et perdre les points correspondant à leur infraction, soit 13 % des contrevenants.

3. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu



4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire

Les deux-roues motorisés : cyclos, motos légères et lourdes

Les deux-roues motorisés (2RM) restent un enjeu fort au vu de leur vulnérabilité sur la route. Leur part dans le trafic routier reste faible (environ 2%) alors que leur part dans la mortalité routière reste importante. Dans l'Oise, la part des accidents de 2RM en agglomération est de 52 %.

Les 2RM représentent 20 % des tués dans l'Oise, 19 % pour la famille « multipolarisés » et 24 % au niveau national.

Depuis 2019, on note une hausse de 16 % des victimes en 2RM hors agglomération. Cette augmentation est seulement de 4 % au niveau national alors qu'au niveau de la famille « multipolarisés », les victimes sont en diminution de -4 %.

En revanche, les victimes en agglomération ont diminué de -25 % pour le département, soit -9 % pour la famille « multipolarisés » et -7 % au niveau national.

Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone principalement)

Dans l'Oise, entre 2019 et 2021, les causes présumées connues des accidents mortels sont les suivantes : la vitesse (25%), l'alcool seul (17%), l'inattention et le téléphone (13%), le non respect des priorités et les dépassements dangereux (respectivement 8 % chacun), les stupéfiants (6%) et le cumul alcool-stupéfiants (5%). La vitesse est donc présente dans 1 accident mortel sur 4 ainsi que les conduites addictives (plus d'une fois sur 4).

Les nouveaux modes de mobilité dites « douce » : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et les déplacements piétons

Les nouveaux modes de mobilité dites « douces » sont en évolution. Cela se quantifie malheureusement au niveau des accidents. Entre 2019 et 2021, les victimes en mode doux ont augmenté de 14 % hors agglomération dans l'Oise (+4 % pour la famille « multipolarisés » et -6 % au national) mais en agglomération, le nombre de victimes reste stable (et diminue même de 6 % au niveau de la famille « multipolarisés » et de 1 % au niveau national).

En revanche, la mortalité des modes doux est plus concentrée en agglomération. Parmi les 44 décès, 23 ont eu lieu en ville. Tous lieux confondus, les victimes de modes doux concernent essentiellement les jeunes de moins de 17 ans et les seniors de plus de 65 ans.

Le risque routier professionnel

Les trajets professionnels regroupent les accidents de trajets domicile-travail et les accidents de missions professionnelles. Le diagnostic étudie l'ensemble des accidents impliquant au moins un usager en déplacement professionnel.

La position du département de l'Oise, limitrophe de l'Île de France et juste au nord de Roissy, implique un fort trafic routier dont de nombreux poids-lourds qui rejoignent le nord des Hauts de France et inversement. L'habitat dispersé et le manque de transports collectifs génèrent une forte utilisation de véhicules particuliers.

Entre 2017 et 2021, le pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel est de 35 %, 39 % pour la famille « multipolarisés » et 35 % au niveau national.

La proportion de personnes tuées dans un motif domicile-travail ou un trajet professionnel est de 14 % dans l'Oise, 16 % pour la famille « multipolarisés » et 14 % au niveau national.

Le risque routier en France est la première cause de mortalité liée au travail.

4.2 Les orientations d'actions

Les enjeux prioritaires

Les enjeux stratégiques qui ressortent pour le département, se découpent en quatre enjeux nationaux :

1. Les deux roues motorisés
2. Les conduites à risques : on retrouve les facteurs vitesse, l'alcool, stupéfiants, non-respect des priorités et distracteurs présents dans les accidents corporels ou mortels ;
3. Les mobilités douces incluent les piétons, les engins de déplacements sans et avec moteur, les vélos dont les vélos à assistance électrique ;
4. Le risque routier professionnel concernant les trajets domicile-travail et les trajets de mission ;

Les deux roues motorisés :

PROBLÉMATIQUES

Absence et/ou marquage au sol défectueux, peinture utilisées pas aux normes, développement de ralentisseurs non normés et défauts d'entretien, pontages utilisés parfois en courbe.

Application « ma route en 2RM » à améliorer et à développer

Développement d'actions de sensibilisation en direction des motards et des élus

PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS

Sensibilisation des gestionnaires de voirie à l'entretien de leur réseau

S'appuyer sur les recommandations du Conseil National de Sécurité Routière du 28 novembre 2022 portant sur les infrastructures et la consultation des usagers de la route.

Mobilisation des communautés de communes et d'agglomération sur l'utilisation de l'application « ma route en 2RM »

Organisation d'une opération « motard d'un jour » avec les élus et les responsables des services techniques du département.

Organisation d'une opération d'alternative à la sanction dite « carton jaune » en direction des motards.

Installation d'une programmation annuelle de reprise du guidon aux beaux jours.

Les conduites à risques : vitesse, alcool, stupéfiants, non-respect des priorités et distracteurs

PROBLÉMATIQUES

Constatation de l'augmentation des conduites sous stupéfiants, sous alcool et stupéfiants, grands excès de vitesse et utilisation de téléphone au volant.

PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS

Amplifier les contrôles conjoints (PN – GEND) en utilisant des équipes cynophiles.

Développer des contrôles auprès d'établissements ciblés (secteur du transport express, du bâtiment, des services à la personne et des bus low-cost).

Accentuer les contrôles nocturnes. Accentuer les mesures administratives de mise en fourrière suite à des conduites à risque.

Faire évoluer le barème des sanctions administratives de suspension du permis de conduire. Sensibiliser et former les référents sécurité routière des établissements scolaires.

Sensibiliser les gérants d'auto-écoles à la conduite sous stupéfiants, à la durée des effets... et à la codification des gestes des forces de l'ordre afin de prévenir les éventuels refus d'obtempérer.

Poursuivre les contrôles administratifs des débits de boissons et établissements de nuit.

Mettre en place des opérations de sensibilisation sécurité routière de type serious game en lien avec les parquets

Les mobilités douces :

PROBLÉMATIQUES

Absence et/ou marquage au sol défectueux, risques de glisse et de chutes.

Faible visibilité des vélos et surtout des EDPM (positionnement bas des feux absence et équipements défectueux). Manque d'ateliers de prévention surtout en zone urbaine.

Vélos pas toujours pris en compte lors de l'établissement des plans d'urbanisme.

Manque de civisme de la part des conducteurs des ces modes de mobilité dite « douce » et stationnement régulier de véhicules sur les trottoirs entravant les déplacements à pied

Manques d'informations sur les règles de sécurité et d'équipements à respecter

PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS

Sensibilisation des gestionnaires de voirie à l'entretien de leur réseau.

Intervention ciblée auprès des établissements scolaires situés en zone urbaine afin de proposer des ateliers de prévention sécurité routière sur les règles de conduite des trottinettes électriques et organisation de concours sécurité routière dans les établissements scolaires

"Sensibiliser les collectivités locales à l'aménagement de pistes cyclables de qualité.

Mettre en œuvre des campagnes de sensibilisation dans les médias sur les évolutions réglementaires (double sens cyclable, dépassement cyclistes sur bande blanche, zone 30, cédez le passage cycliste aux feux...)"

Organisation d'une opération alternative à la sanction pour les piétons, vélos et EDPM.

Encourager le déploiement du SRAV (Savoir Rouler A Vélo)

"Établissement d'une charte de partenariat avec les distributeurs de cycles et d'EDPM de l'Oise afin de rappeler les règles de sécurité et d'équipements à respecter et diffusion de plaquettes d'information.

Distribution ponctuelle de plaquettes d'information sur les EDPM en libre service"

Le risque routier professionnel :

PROBLÉMATIQUES

Faible prise en compte de la thématique par les TPE notamment du BTP et par les agriculteurs avec pour cible principale les jeunes et les personnes expérimentées. Peu d'actions menées malgré les obligations réglementaires (DUERP) et faible animation

Prévention continuelle et persévérante auprès des trois chambres consulaires, mais également auprès de l'Éducation Nationale.

Parc automobiles vieillissant avec des véhicules impropres à la circulation ou dénués de contrôle technique rendant dangereux leur conduite.

Problème d'utilisation de la zone tampon en cas d'accident de la circulation.

Conduite sous stupéfiants de certains transporteurs et ou sans droit à conduire (transport express de marchandises, bus low cost, VTC, Taxi...).

Accentuer la communication quant à la saisine des forces de l'ordre et de la préfecture possible par les entreprises.

PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS

Sensibilisation des entreprises de moins de 50 personnes avec un ciblage sur notamment les entreprises du secteur du transport express, du bâtiment, des services à la personne. Pour des publics ciblés, à savoir les jeunes et les plus expérimentés (trop sûr d'elles).

Sensibilisation et mobilisation des chambres consulaires, des branches professionnelles, des CFA et des lycées professionnels sur le risque routier professionnel. Élaborer des kits de communication pour diffusion auprès des référents de l'Éducation Nationale

Contrôles inopinés accès sur des transporteurs ciblés

Rappeler les modalités d'utilisation de la zone tampon en cas d'accident entre les Forces de l'ordre, les gestionnaires de voirie et le SDIS.

"Communiquer en direction des entreprises quant à la possibilité de saisir les forces de l'ordre pour l'organisation d'un contrôle routier auprès d'un chauffeur potentiellement sous substances psychoactives.

Développer le lien avec les parquets suite aux procès verbaux dressés par les inspecteurs du travail. Communication des dispositions de l'article L 225-5 du code de la route permettant aux entreprises exerçant une activité de transport public routier de voyageurs ou de marchandises d'avoir des informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire auprès des préfectures."

5. Mise en oeuvre et suivi du DGO 2023-2027

Un suivi annuel de l'accidentalité sera fait par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) selon les enjeux du DGO, en et hors agglomération, et sur autoroute. Les indicateurs seront en autres, le nombres de tués par enjeu, le nombre d'accidents corporels par enjeu, la répartition des impliqués et les classes d'âge dans les accidents mortels et corporels, l'étude des causes des accidents.

L'ODSR communique les données de l'accidentalité sur le site internet de la préfecture.

Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) est un document annuel qui rassemble les différentes actions programmées d'éducation, de prévention, de formation, de contrôle et de communication en matière de sécurité routière dans le département. Le PDASR est la déclinaison opérationnelle et annuelle du DGO.

Préalablement à la rédaction du PDASR, une réunion sera organisée lors du lancement d'appel à projet avec les partenaires locaux en amont du lancement de l'appel à projet de sécurité routière afin de dresser le bilan de l'année écoulée et de revoir, si nécessaire, les orientations d'actions retenues.

6. Signataires

Le présent document général d'orientations 2023-2027 pour la sécurité routière du département de l'Oise est adopté.

À Beauvais,

Le

La préfète de l'Oise

Catherine SÉGUIN

La présidente du
conseil départemental de l'Oise

Nadège LEFEBVRE

Monsieur le procureur de la République
de Beauvais

Frédéric TRINH

Monsieur le procureur
de la République de Compiègne

Guillaume DUPONT

Monsieur le procureur de la République
de Senlis

Loïc ABRIAL

Le président de
l'Union des maires de l'Oise

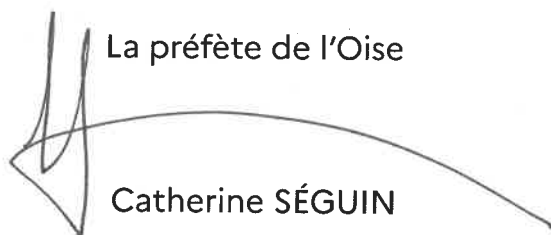
Alain VASSELE

6. Signataires

Le présent document général d'orientations 2023-2027 pour la sécurité routière du département de l'Oise est adopté.

À Beauvais,

Le


La préfète de l'Oise
Catherine SÉGUIN


La présidente du
conseil départemental de l'Oise
Nadège LEFEBVRE

Monsieur le procureur de la République
de Beauvais

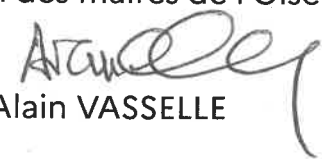
Frédéric TRINH

Monsieur le procureur
de la République de Compiègne

Guillaume DUPONT

Monsieur le procureur de la République
de Senlis

Loïc ABRIAL

Le président de
l'Union des maires de l'Oise

Alain VASSELE