

Accidents de la route dans le département de la Marne

Bilan et évolution 2015



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Direction départementale des territoires
de la Marne

Observatoire départemental de la sécurité routière

Sécurité routière : communication et quelques mesures 2015



À PARTIR DU 1ER JUILLET 2015 :
INTERDICTION DE PORTER ÉCOUTEURS, OREILLETTES OU CASQUES AUDIO EN CONDUISANT

#EcoutelaRoute

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

0,2 g D'ALCOOL
 PAR LITRE DE SANG C'EST :

ZÉRO
 VERRE D'ALCOOL

RIEN.
 NIET, NIENTE, NADA, NICHTS,
 FOYE, KEUD, PEANUTS,
 QUE DALLE, QUE TCHI,
 WALOU...

Desormais, le taux d'alcool autorisé en conduisant pour tous les permis probatoires est de 0,2 gramme par litre de sang.

UN SEUL VERRE SUFFIT À DÉPASSER CE SEUIL.
 0,2 G/L, C'EST ZÉRO VERRE D'ALCOOL.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

**Entre ces deux séances photos : 21 ans, 4 mois, 11 jours...
 et quelques secondes d'inattention.**

Photobooth, photographié le 30 janvier 1994 par Joseph Coppin

Photobooth, accidenté depuis le 24 février 2002 en photographie à nouveau le 10 juin 2015 par Joseph Coppin

Sommaire

Table des matières

Sommaire.....	3
Note liminaire.....	4
Quelques données marnaises.....	5
Éléments de contexte.....	6
Évolution de l'accidentalité 2006-2015.....	9
Bilan de l'accidentalité marnaise – 2015.....	13
Synthèse.....	21
Suivi des enjeux du Document Général d'Orientation.....	22
Messages d'infraction (MIF) recensés par les radars dans le département.....	23

Note liminaire

Ce document « **Accidents de la route dans le département de la Marne : bilan et évolution 2015** » est réalisé par l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) qui dépend de la Direction Départementale des Territoires de la Marne.

Les données nécessaires à la réalisation de ce guide sont recueillies par les différentes unités territoriales de la Sécurité Publique et de la Gendarmerie Nationale lorsqu'elles interviennent pour constater l'ensemble des accidents corporels de la circulation routière survenus à l'intérieur du département. À cette occasion, elles établissent un bulletin d'analyse des accidents corporels (BAAC) qui transite via les organismes centraux, notamment l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), avant d'être transmis aux Directions Départementales des Territoires.

Le lecteur est averti de l'existence de différences entre les chiffres présentés dans ce document et ceux disponibles au niveau national (www.securite-routiere.gouv.fr). Elles s'expliquent par les diverses corrections apportées par l'ODSR pour parfaire les BAAC et les enrichir avec des éléments d'appréciation locaux et la connaissance complète des éléments des accidents qui ne sont pas toujours consolidés au moment de l'établissement du BAAC par les forces de l'ordre.

Définitions

Selon l'arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation et notamment son article 1^{er} :



Un **accident corporel** (mortel ou non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'**usagers**. Parmi ceux-ci, on distingue :

- **les indemnes** : impliqués dont l'état ne nécessite aucun soin médical,
- **les victimes**.

Parmi les **victimes**, on distingue :



- **les tués** : à compter du 1er janvier 2005, toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.
- **les blessés** : victimes non tuées.

Parmi les **blessés**, on distingue :

- les **blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures,
- les **blessés légers** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

On entend par milieu urbain, l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la rase campagne.

Quelques données marnaises

Géographie

7^e département le plus étendu de France (8162 km²), le département de la Marne est un territoire majoritairement composé de surfaces agricoles (70,4 %), puis de forêts (18,6 %), d'espaces artificialisés (7,8 %, mais sans les infrastructures routières qui ne sont pas cadastrées) et d'eau (1 %).

Découpage administratif

Le département totalise 620 communes, essentiellement rurales. En effet, 74 % de ces communes totalisent moins de 500 habitants et 90 % moins de 1 000 habitants.

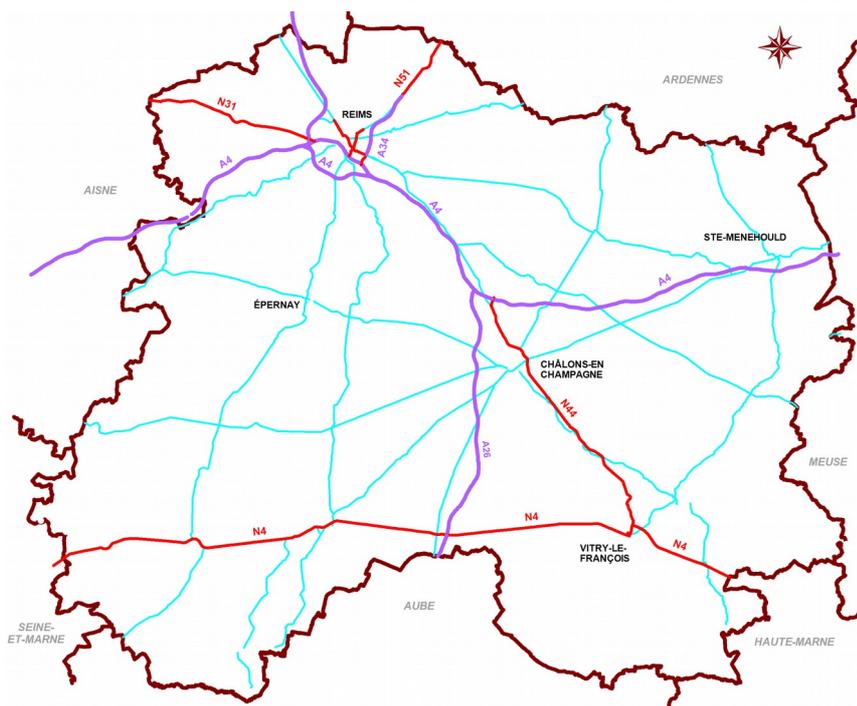
Population

La Marne totalise 582 786 habitants au 1^{er} janvier 2015 (source INSEE : populations légales 2012 entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2015), soit une densité assez faible de 70 habitants au km².

Cette population se concentre majoritairement autour de Reims (187 000 habitants, 12^e ville la plus peuplée de France), Châlons-en-Champagne (47 000 habitants) et Épernay (26 000 habitants).

Réseau routier

Le réseau routier marnais est le plus étendu de la région Champagne-Ardenne.



Autoroutes (200 km)
A4, A26, A34 et A344

Routes nationales (200 km)
RN4, RN31, RN44, RN51
et RN244

Routes départementales
4 200 km

Voies communales
5 800 km

Trafic

Les axes les plus fréquentés sont :

- l'autoroute A4 sur l'axe Reims-Châlons avec 32 000 véhicules/jour,
- l'autoroute A34 sur l'axe Reims-Charleville avec 23 000 véhicules/jour,
- la RN31 sur l'axe Reims-Fismes avec 21 000 véhicules/jour.

Déplacements

75 % des déplacements domicile-travail sont effectués en véhicule léger ou utilitaire, loin devant la marche (10%), les transports en commun (8%) et les deux-roues motorisés (3,5%).

Éléments de contexte

Politique générale de sécurité routière (bilan ONISR 2012)

➤ De 1990 à 2000

En 1989 est publié le livre blanc de la sécurité routière qui trace les orientations majeures des futures politiques de sécurité routière dont l'amélioration du contrôle/sanction qui se concrétisera dix ans plus tard (radars automatiques).

Parmi les mesures prises sur cette période, la vitesse maximale autorisée en agglomération est fixée à 50 km/h en 1990, le permis à points est instauré en 1992 et le taux d'alcool est abaissé à 0,5 g/l en 1995.

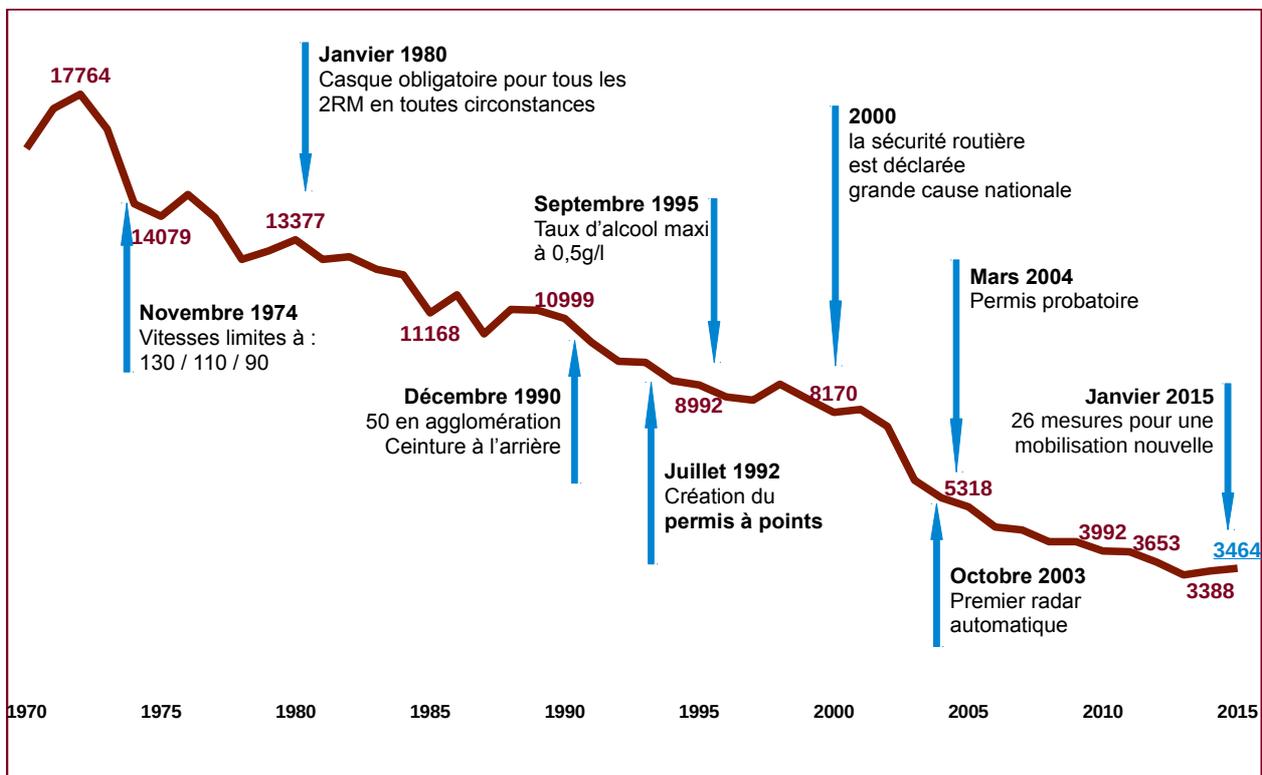
L'essentiel du réseau autoroutier s'achève. La plupart des véhicules est équipée d'airbags. Le continuum éducatif se met en place. Malgré ces mesures, la mortalité ne baisse que de 20 %. Dans le même temps, le trafic global progresse de 20 %.

➤ De 2000 à nos jours

Le Conseil national de sécurité routière est créé et mis en place en 2001. En juillet 2002, la sécurité routière devient un des quatre chantiers prioritaires du Président de la République. Les premiers radars fixes de contrôle sanction automatique de la vitesse arrivent en 2003, année où un dépassement du taux légal d'alcool entraîne un retrait de 6 points. En 2004 est instauré le permis probatoire.

Cette politique permet de passer sous la barre symbolique des 5 000 morts par an en 2006. La mortalité baisse de 51,1 % entre 2000 et 2010.

Entre 2000 et 2012, 70 687 personnes sont tuées sur la route mais 36 000 vies ont été épargnées.



En 2015, le nombre provisoire d'usagers tués (3 464) sur les routes au niveau national a augmenté de 2,4 % par rapport à 2014 et de 6 % par rapport à 2013.

Selon les données de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, encore provisoires, cette augmentation s'explique par une hausse sensible de la mortalité routière chez les automobilistes (+8 %). A contrario, la part des usagers vulnérables tués est en baisse (-7 % de piétons tués, -5 % de cyclistes tués, -10 % de cyclomotoristes tués et -1 % de motocyclistes tués).

Dans ce contexte, et à la suite des 26 mesures annoncées par le gouvernement début 2015, 22 nouvelles mesures principales et 33 mesures complémentaires ont été décidées en octobre 2015. Ces nouvelles mesures s'articulent autour de 4 axes :

- Intensifier la lutte contre les comportements dangereux, notamment via le développement de radars leurres, de radars autonomes et radars embarqués ;
- Protéger les plus vulnérables, en renforçant la sécurité des usagers de deux-roues (formation des motocyclistes, port de gants pour les motards et port du casque obligatoire pour les cyclistes de moins de 12 ans) ;
- Faire entrer la sécurité routière dans l'ère du numérique, via la mise en œuvre de partenariats avec des sociétés numériques et en favorisant l'accès aux PV aux observatoires départementaux et régionaux de sécurité routière ;
- Tous égaux devant la loi, en établissant un permis à points virtuel étrangers ou encore un espace européen du permis de conduire.

L'objectif poursuivi est la réduction par deux du nombre de tués sur les routes d'ici 2020. **Dans le département de la Marne, l'objectif est de ne pas dépasser 18 tués sur les routes fin 2020. Cet objectif est à mettre en parallèle du nombre de tués le plus bas jamais enregistré (32 décès) sur ce territoire.**

Dans le département de la Marne

➤ Contrôle sanction automatisé

La politique de développement de contrôle sanction automatique de la vitesse débute fin 2005 (six équipements de terrain [E.T.] mis en service) et se poursuit en 2006 et 2007 avec respectivement 5 E.T. et 2 E.T. supplémentaires.

En 2008, 10 nouveaux E.T. sont déployés. En 2010, deux radars feux rouges sont installés dans le département et, en 2011, dans le prolongement des mesures du comité interministériel de la sécurité routière du mois de mai, cinq nouveaux E.T. dont les premiers radars discriminants poids-lourd sont déployés.

La Marne totalise à ce jour 32 radars vitesse fixes (29 E.T. « classiques, 2 E.T. discriminants poids-lourd et 1 E.T. vitesse moyenne) et 2 radars feux rouges.

En 2016, un radar autonome sera déployé sur la RD977 et se déplacera de manière aléatoire le long de cet axe depuis Châlons-en-Champagne jusqu'à la limite des Ardennes. Ce dispositif s'inscrit dans le cadre de la sécurisation des itinéraires.

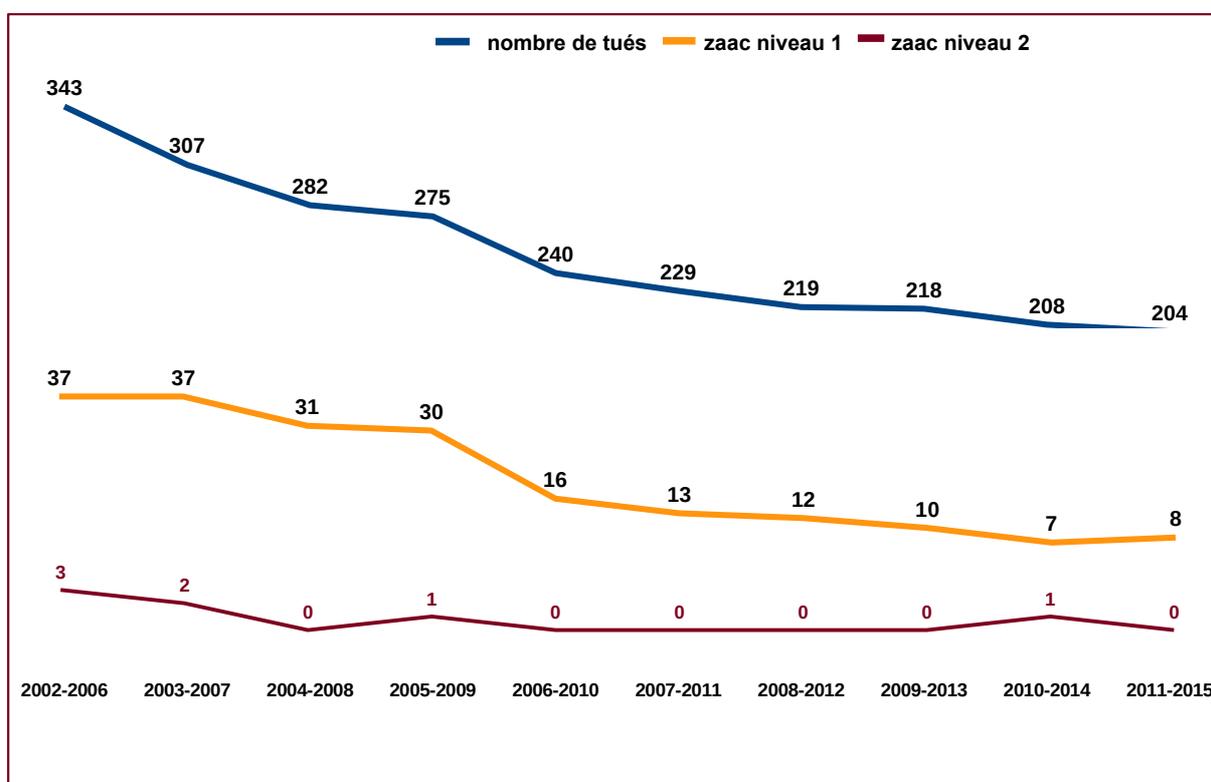
Depuis la mise en service du contrôle sanction automatique de la vitesse, le nombre de personnes tuées sur la route est passé de 80 en 2005 à 45 en 2014, soit une baisse de plus de 40 %.

➤ Zones d'accumulation d'accidents corporels

L'un des principaux objectifs des radars automatiques est la réduction des zones d'accumulation d'accidents corporels (ZAAC), autrefois appelées points noirs.

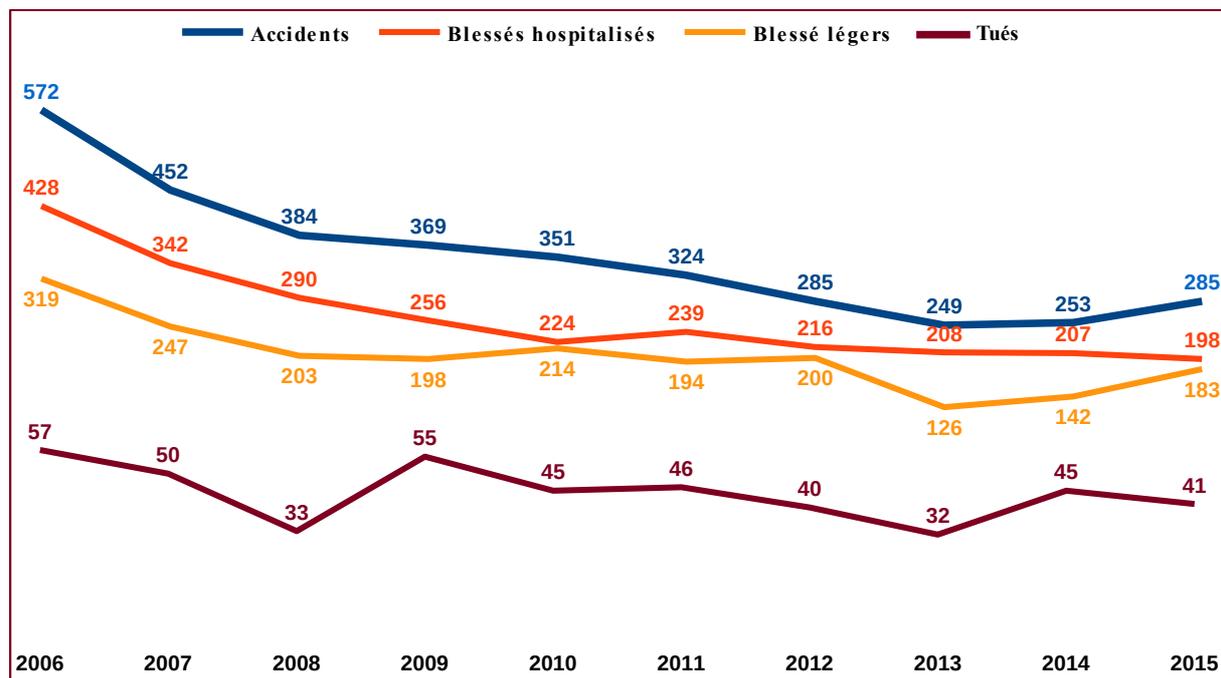
Ainsi, parallèlement au déploiement des radars automatiques, le nombre de zones d'accumulation d'accidents corporels de niveau 1 (4 accidents ayant fait au moins 4 victimes graves sur un tronçon de 850m sur une période de cinq ans) est passé de 37 (2002-2006 et 2003-2007) à 8 sur la période 2011-2015.

Dans le même temps, les ZAAC de niveau 2 (7 accidents ayant fait au moins 7 victimes graves sur un tronçon de 850m sur cinq ans) disparaissent à partir de la période 2006-2010. Une nouvelle ZAAC de niveau 2 est recensée sur l'autoroute A4 sur la seule période 2010-2014.



Évolution de l'accidentalité 2006-2015

Données ATB (2006-2015)



Les résultats présentés sont obtenus par le biais d'un outil statistique disponible sur le logiciel CONCERTO. Ce logiciel permet de réaliser les extractions de données à l'origine des graphiques et autres courbes de ce document.

➤ Accidents

Sur la période 2006-2015, la baisse du nombre d'accidents est très forte jusqu'en 2013. Cette baisse est très marquée sur la période 2005-2008, période où les radars sanctions sont massivement implantés dans le département. Ces deux dernières années, le nombre d'accidents repart à la hausse.

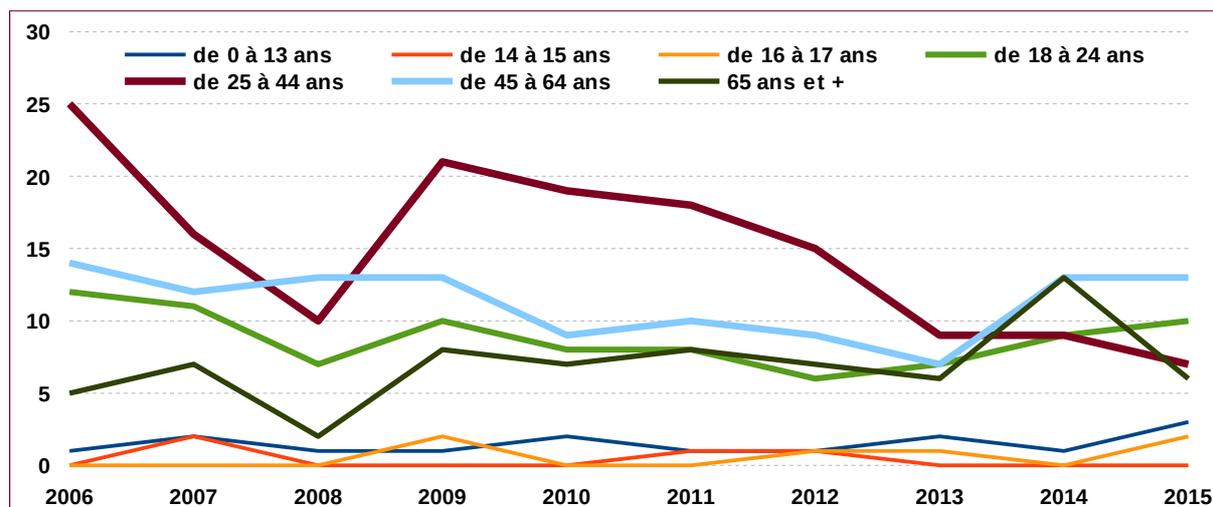
➤ Tués

L'analyse de l'évolution de cet indicateur ne permet pas de dégager une véritable tendance. Malgré deux années où le nombre de tués recensés a nettement baissé (33 décès en 2008 et 32 décès en 2013), cet indicateur stagne entre 40 et 45 décès annuels. Ces données sont à mettre en parallèle de l'objectif fixé fin 2020 de ne pas dépasser 18 personnes décédées sur les routes marnaises.

➤ Blessés

Le nombre de blessés hospitalisés a baissé en moyenne de 7,5 %/an et le nombre de blessés légers a baissé plus légèrement sur un rythme de l'ordre de 6,5 %/an depuis 2006.

Nombre de tués par tranches d'âges (2006-2015)



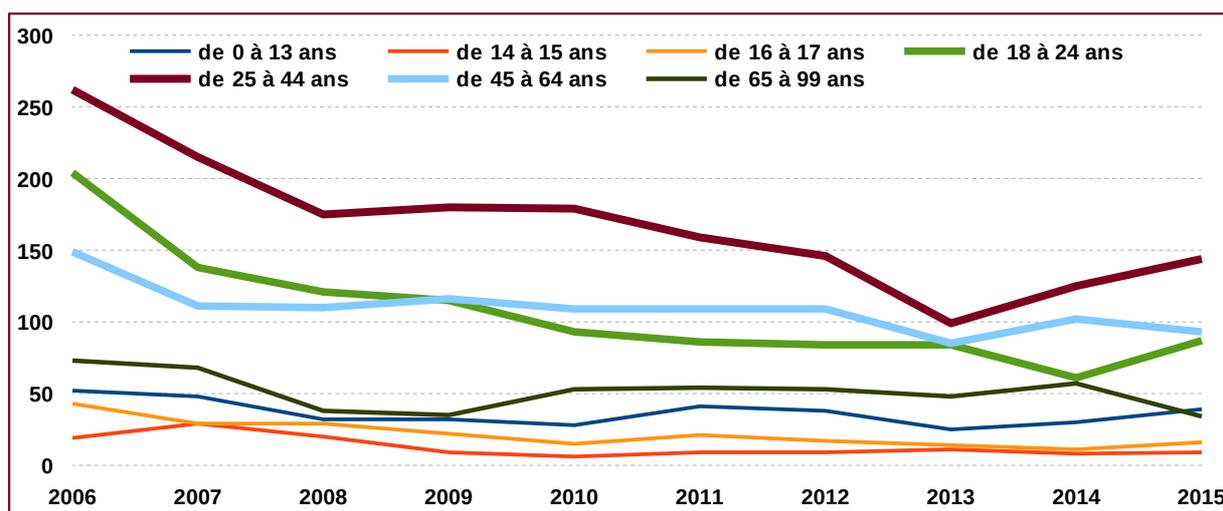
Nota : La répartition des tranches d'âges est celle communément retenue par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière. En particulier, les distinctions dans les premiers âges de la vie sont liées à la mobilité (piéton jusqu'à 13 ans, cyclomoteur à partir de 14 ans, motocyclette légère [125cm³] à partir de 16 ans...).

Sur dix ans, l'évolution du nombre de personnes tuées par tranches d'âges est variable d'une tranche d'âge à l'autre.

La tranche d'âge 25-44 ans (la plus impactée) est orientée à la baisse, alors que celle des 45-64 ans est plutôt en hausse de même que celle des 18-24 ans (ils ne représentent que 10 % de la population marnaise mais près de 20 % des tués).

La tranche d'âge 65 ans et plus, enregistre des variations importantes d'une année sur l'autre. Les autres tranches d'âges sont nettement moins impactées et fluctuent peu.

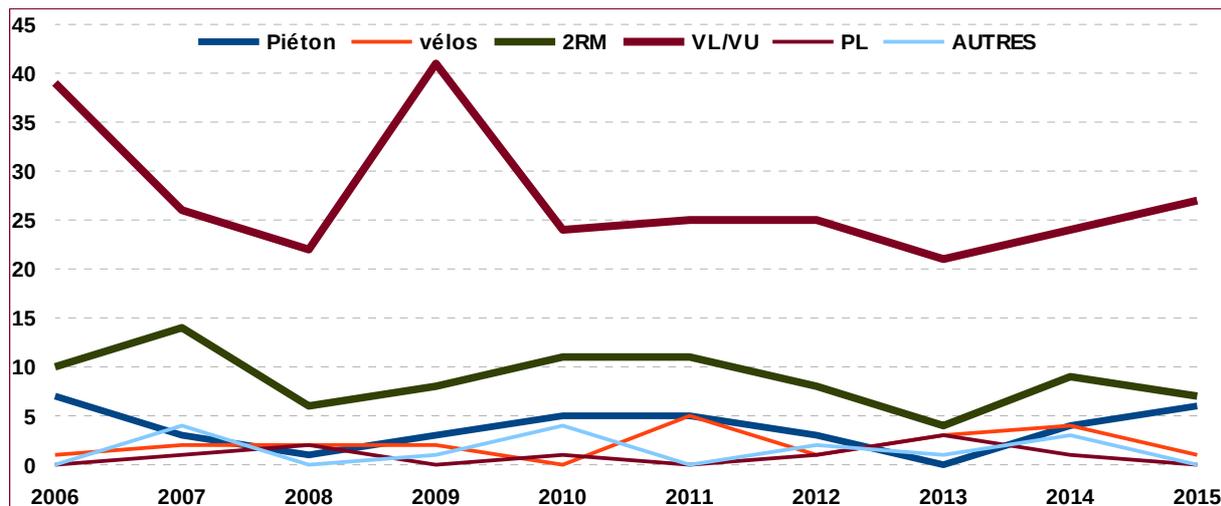
Nombre de victimes par tranches d'âges (2006-2015)



Sur dix ans, le nombre de victimes est plus orienté à la baisse que le nombre de personnes tuées, malgré les hausses en 2014 et 2015.

Ce sont toujours les **25-44 ans** qui totalisent le **plus grand nombre de victimes**, devant les 18-24 ans jusqu'en 2009 puis, à partir de 2009, devant les 45-64 ans.

Nombre de tués par catégories d'usagers (2006-2015)

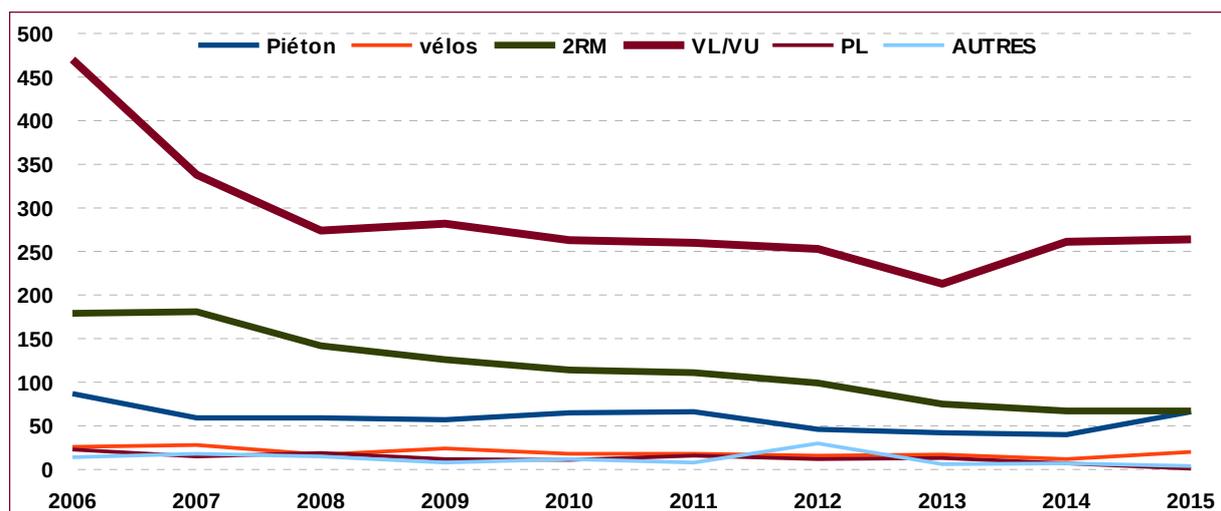


Sur dix ans, l'évolution du nombre de personnes tuées par catégories d'usagers varie d'une catégorie d'usager à l'autre, avec des fluctuations plus marquées chez certains usagers (VL/VU et 2RM).

Les usagers de **véhicules légers et utilitaires (VL/VU)** sont, de très loin, **les plus impactés**, devant les usagers de deux-roues motorisés (2RM). Rappelons que les **2RM** totalisent en moyenne **20 % des tués** dans la Marne pour à peine **2 % des usagers en circulation**. Ils sont fragiles et nettement sur-représentés.

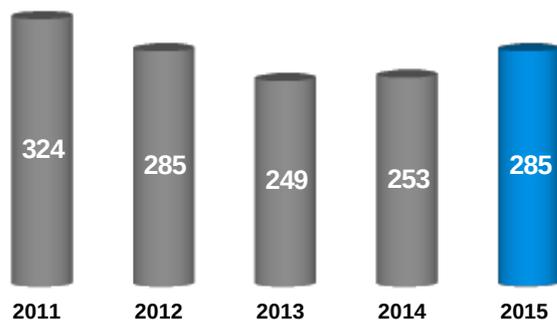
Les **piétons** sont ensuite les plus impactés, signe de leur **grande vulnérabilité** sur la chaussée.

Nombre de victimes par catégories d'usagers (2006-2015)



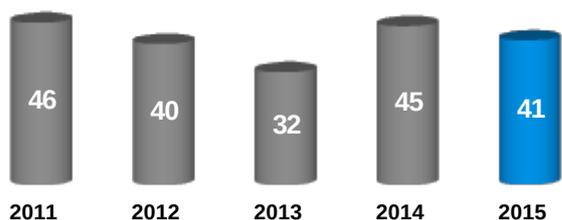
Nettement orienté à la baisse ces dix dernières années, le nombre de victimes augmente en 2014 chez les usagers de VL/VU (ils sont toujours les plus impactés, devant les usagers de 2RM et les piétons) et, en 2015, chez les piétons et les cyclistes.

Évolution des données accidents/tués/blessés (ATB) depuis 2011 dans la Marne



➤ Accidents

En 2015, le nombre **d'accidents** augmente très fortement (+12,7 %) par rapport à 2014. Cette hausse s'explique notamment par trois mois de forte accidentalité recensée sur l'agglomération rémoise entre octobre et décembre 2015.

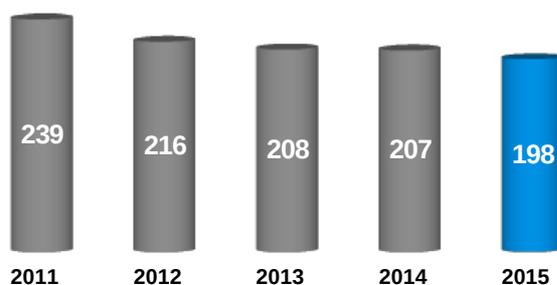


➤ Tués

Parallèlement, le nombre de **tués** est en nette baisse (-9 %) en 2015 par rapport à 2014. Il convient de relativiser cette évolution, l'année précédente ayant été marquée par une très forte hausse.

Le nombre de tués reste très nettement supérieur à l'objectif fixé fin 2020 qui consiste à ne pas dépasser 18 personnes décédées sur les routes marnaises.

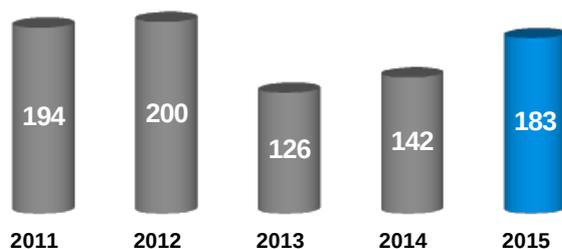
En France, le nombre de tués est en hausse de 2,4 %.



➤ Blessés hospitalisés

Le nombre de blessés hospitalisés (BH) s'inscrit également dans une tendance à la baisse depuis 2011 (-4,2 %/an).

En France, le nombre de BH a baissé de 1,8 % en 2015.



➤ Blessés légers

Le nombre de blessés légers (BL) augmente depuis 2013. La forte augmentation (+26 %) constatée entre 2014 et 2015 est à mettre en parallèle de la hausse très marquée du nombre d'accidents dans l'agglomération rémoise sur le dernier trimestre 2015.

Bilan de l'accidentalité marnaise – 2015

➤ Avant-propos

La réalisation du bilan annuel de l'accidentalité routière consacre habituellement une partie du document à comparer les données de l'année en cours d'étude aux données de l'année précédente.

À l'échelle nationale, compte tenu des nombres très importants étudiés, cette comparaison peut être réalisée. Localement, les données étant la plupart du temps faibles quantitativement, une forte évolution ou baisse fausse l'analyse.

Par conséquent, ce bilan 2015 présente des données et leur évolution sur 5 voire 10 ans mais ne compare pas les variations d'une année sur l'autre.

Rappel : l'année 2013 a enregistré le plus faible nombre d'accidents (249), de tués (32) et de blessés (333) jamais réalisé dans le département de la Marne et constitue ainsi l'année « référence ».

➤ 2015 en quelques mots

Dans un contexte de forte augmentation du nombre d'accidents, en particulier dans l'agglomération rémoise, l'année 2015 est marquée par une baisse assez importante de la mortalité routière et par la stabilisation de l'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) qui passe à 14,4 (14,2 sur la période 2010-2014).

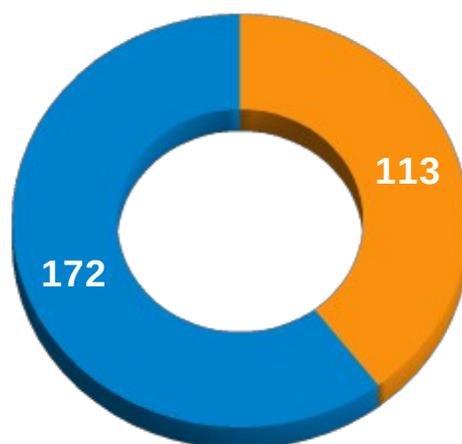
La mortalité routière se caractérise par :

- **Une multiplicité d'accidents poly-mortels** (1 accident avec 4 décès et 4 accidents avec 2 décès) qui alourdissent ce bilan ;
- La **surreprésentation des jeunes de 14 à 24 ans**. Ces jeunes totalisent près de 30 % des tués pour à peine 13 % de la population. Cet indicateur est particulièrement élevé cette année, plus de 8 points supérieur à la moyenne des cinq années précédentes ;
- La **surreprésentation des motards de moins de 30 ans** (5 tués sur 7, soit plus de 70 % des motards décédés) qui accentue le constat des 5 dernières années (60 % des motards tués entre 2010 et 2014 avaient moins de 30 ans ;
- La **surreprésentation des femmes**. Elles totalisent cette année encore plus de **31 % des personnes tuées**, contre 23 % des tués sur la période 2010-2014 ;
- La **baisse exceptionnelle** du nombre d'**accidents mortels** avec présence du facteur **alcool**. Cette année en effet, la part des accidents mortels avec alcool est de 13,3 %, soit 17 points sous le taux moyen constaté (30,3 %) entre 2010 et 2014. Il est à noter que le prélèvement sanguin n'a pas été possible dans 4 des 34 accidents mortels ;
- La part des accidents mortels avec **excès de vitesse ou vitesse excessive** (17,6 % en 2015), dans lesquels d'autres facteurs peuvent également être recensés, assez nettement inférieure à la moyenne 2010-2014 (23,2 %) ;
- Le **déport à gauche d'un usager**, dans un accident mortel sur sept ;
- La présence de **stupéfiants** recensés dans un seul accident mortel, mais rappelons qu'aucun prélèvement sanguin n'a pu être pratiqué dans 4 accidents mortels.

Les accidents en 2015

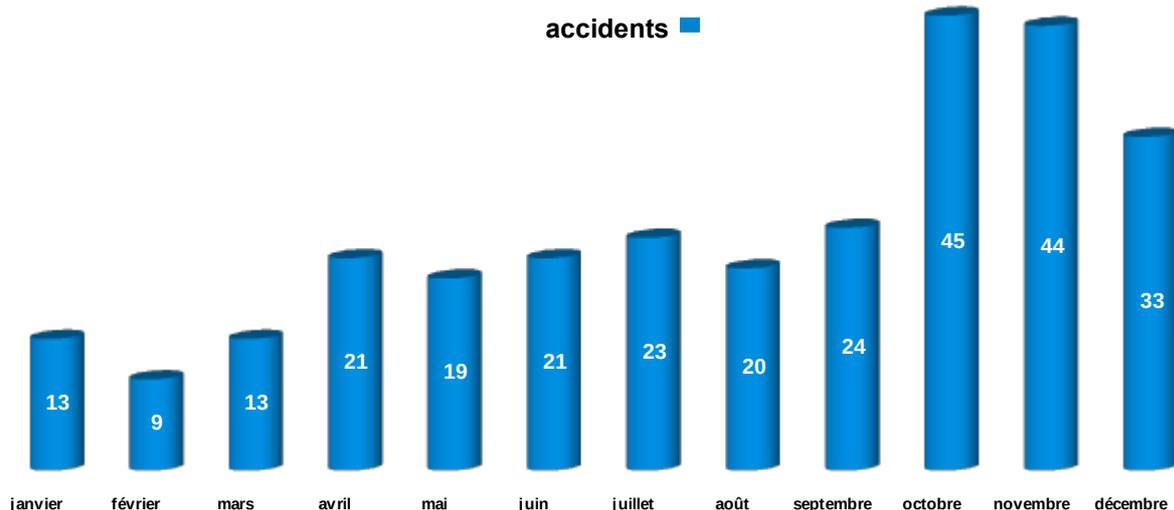
➤ Selon le type de milieu

■ agglomération ■ hors agglomération



Alors que le département de la Marne totalisait l'an dernier un nombre d'accidents hors agglomération plus élevé qu'en agglomération (en particulier du fait des caractéristiques particulières propres au département de la Marne comme l'étendue et la multiplicité des réseaux), l'année 2015 se caractérise par une part plus élevée d'accidents en agglomération (60 %). Ce résultat surprenant (la part des accidents en agglomération baisse progressivement depuis 2009) est à mettre en parallèle du nombre anormalement élevé d'accidents recensés dans l'agglomération rémoise au cours du dernier trimestre 2015.

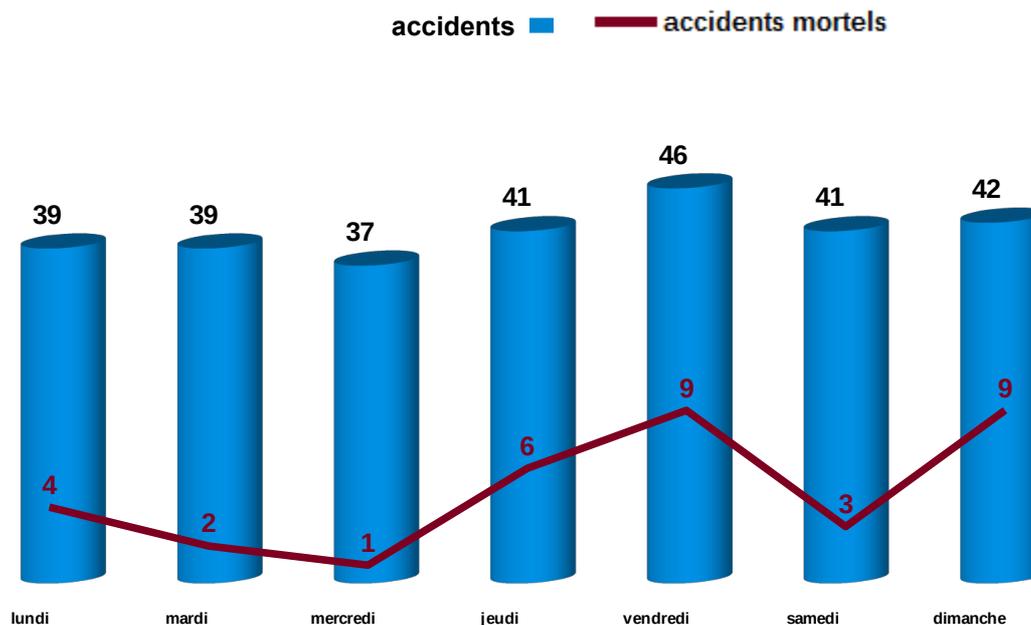
➤ Selon le mois de l'année



Les nombres d'accidents élevés en octobre et novembre coïncident cette année (ce n'est pas toujours le cas) avec une forte mortalité (5 personnes tuées au cours de chacun de ces deux mois).

Plutôt faible au premier trimestre, le nombre d'accidents a augmenté progressivement en milieu d'année pour finir en très forte hausse au cours du dernier trimestre.

➤ Selon le jour de la semaine



En 2015, le vendredi totalise le plus grand nombre d'accidents, mais ces accidents se répartissent de manière sensiblement équivalente sur chaque jour de la semaine.

La circulation étant nettement moins importante le week-end, le nombre d'accidents recensés les samedis et dimanche rapporté aux usagers en circulation prend plus d'importance.

Les vendredi et dimanche totalisent le plus grand nombre d'accidents mortels (9 accidents mortels pour chacun des deux jours, soit plus de la moitié des accidents mortels en 2015).

Les victimes en 2015

➤ Selon le type de milieu



Pour la première fois depuis 2008, les **victimes** sont plus nombreuses en agglomération (près de 53 %). Ce résultat s'explique en grande partie par l'augmentation du nombre d'accidents recensés dans l'agglomération rémoise fin 2015.

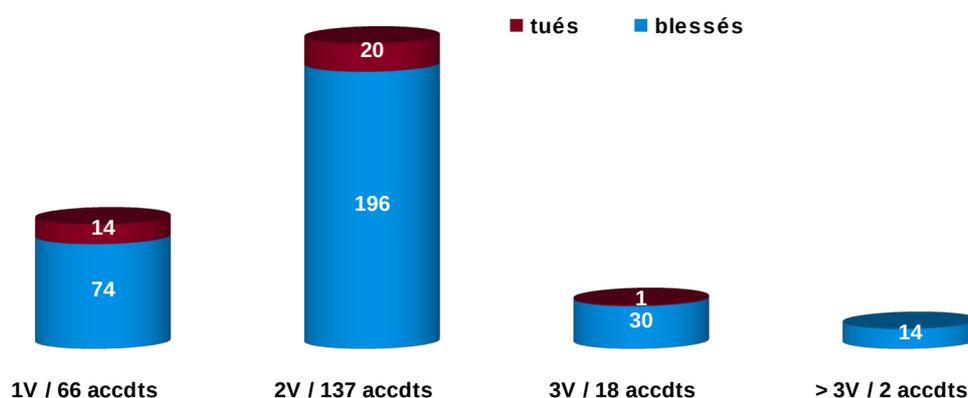
Parmi ces victimes, la part des **personnes tuées hors agglomération** est proche de 75 %. Ce taux est légèrement au-dessus de la moyenne nationale (71 % environ).

Dans un même ordre d'idée, la part des **blessés hospitalisés hors agglomération** est proche de 56 %, soit environ 7 points au-dessus de la moyenne nationale.

Enfin, seuls les **blessés légers** sont plus nombreux **en agglomération** (69 %).

L'analyse de l'ensemble de ces données met en exergue une fois encore le rôle de la vitesse dans la gravité des accidents : part des personnes tuées ou grièvement blessées hors agglomération au-dessus de la moyenne, étendue du territoire marnais, densité des linéaires routiers hors agglomération... sont autant de facteurs qui confirment le caractère aggravant de la vitesse dans les accidents de la route.

➤ Selon le nombre de véhicules impliqués (sans piéton)

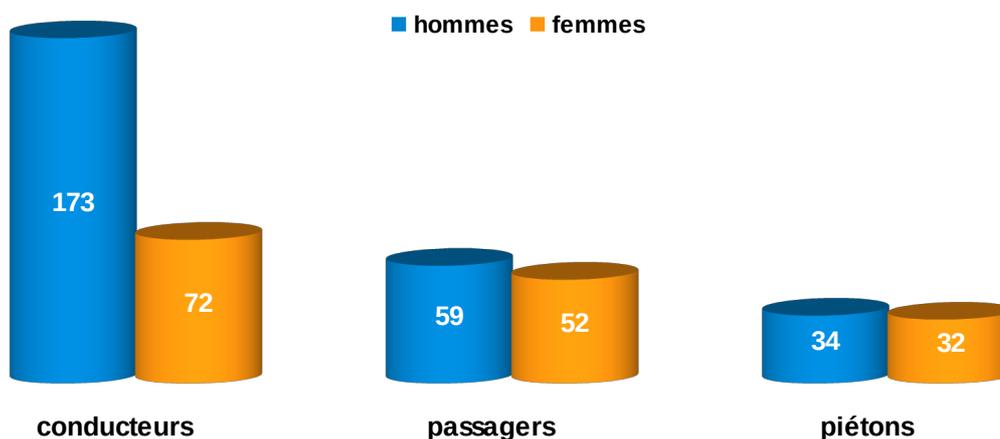


Comme l'an dernier, les accidents impliquant deux véhicules sont les plus nombreux et les plus graves.

Ces accidents se produisent majoritairement en agglomération (65 % des cas), hors intersection (56 % des cas) et sur un sol plat (77 % des cas) et rectiligne (86 % des cas) ;

Les accidents impliquant un véhicule seul sont mortels une fois sur cinq.

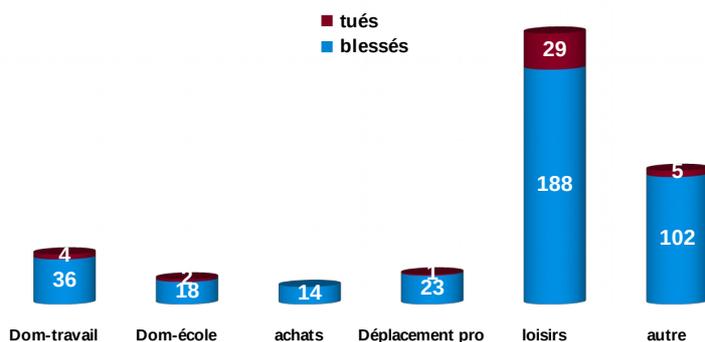
➤ Selon la catégorie d'utilisateur et le sexe



Les conducteurs victimes sont majoritairement des hommes (70 %, proportion en baisse de 6 points par rapport à la moyenne des 5 années précédentes). Ces derniers ont un comportement plus à risque et sont donc plus exposés que les femmes.

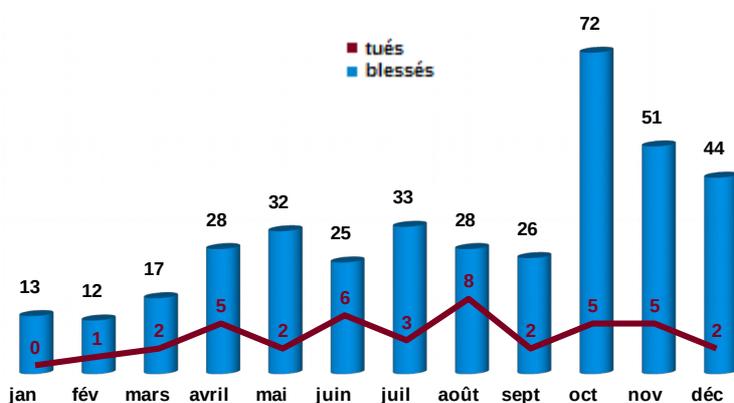
Les femmes représentent 37 % de l'ensemble des victimes. Elles sont surtout exposées en tant que passagères et en tant que piétonnes.

Cette année comme l'an dernier, elles sont sur-impliquées dans les accidents mortels (31 % des tués).



➤ Selon la nature du trajet

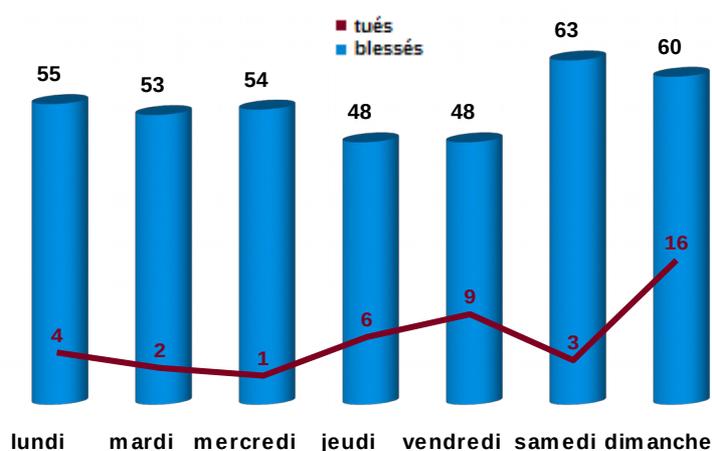
Invariablement, les déplacements « loisirs » totalisent le plus grand nombre de victimes (188 blessés et 29 tués) devant les déplacements liés à l'activité professionnelle (domicile-travail et professionnels).



➤ Selon le mois de l'année

Comme l'an dernier, cette année 2015 totalise cinq mois avec cinq tués ou plus, dont un mois d'août particulièrement meurtrier (8 tués).

Le mois d'avril est un mois « à risque » depuis 2011 (4 tués ou plus).



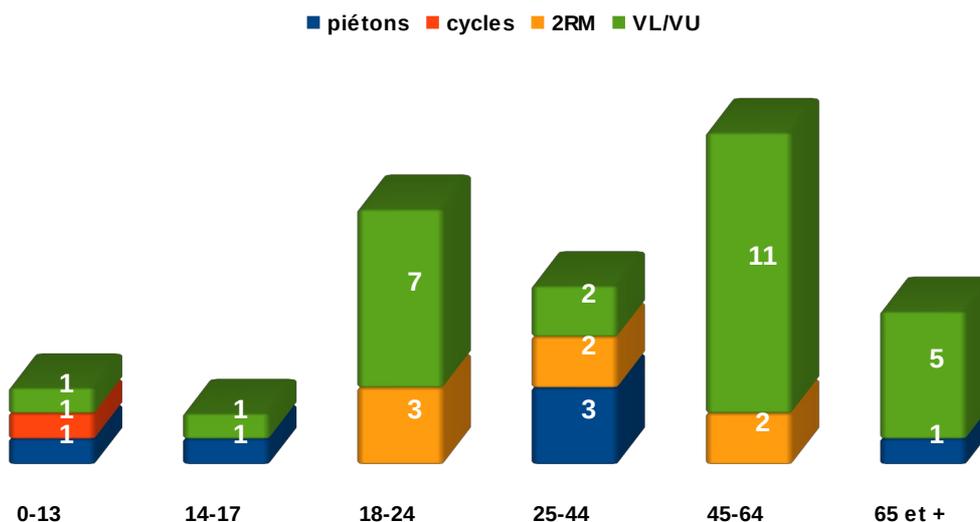
➤ Selon le jour de la semaine

En 2015, la gravité des accidents survenus un dimanche est exceptionnellement élevée avec 16 tués pour 42 accidents.

Tous les accidents polymortels (4 accidents avec 2 tués et 1 accident avec 4 tués) se sont déroulés un dimanche.

Paradoxalement, sur la période 2011-2014, le dimanche est le jour qui compte le moins de tués sur les routes marnaises.

Répartition des tués par tranches d'âges et catégories d'usagers (2015)

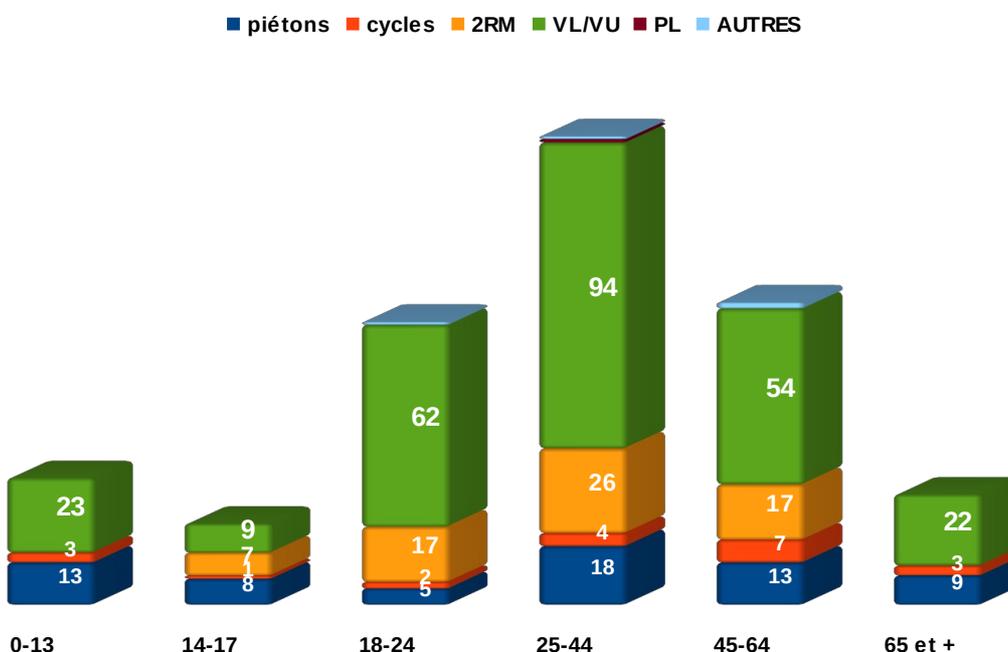


Les usagers de véhicules légers et utilitaires (VL/VU) sont les plus impactés (27 tués), loin devant les usagers de 2RM (7 tués) et les piétons (6 tués).

Avec 6 décès, les seniors (65 ans et +) sont nettement moins impactés qu'en 2014 (13 tués, soit près de 30 % des décès cette année-là).

Avec 10 personnes tuées dont 7 en VL et 3 en moto, les 18-24 ans sont sur-impliqués.

Répartition des victimes par tranches d'âges et catégories d'usagers (2015)

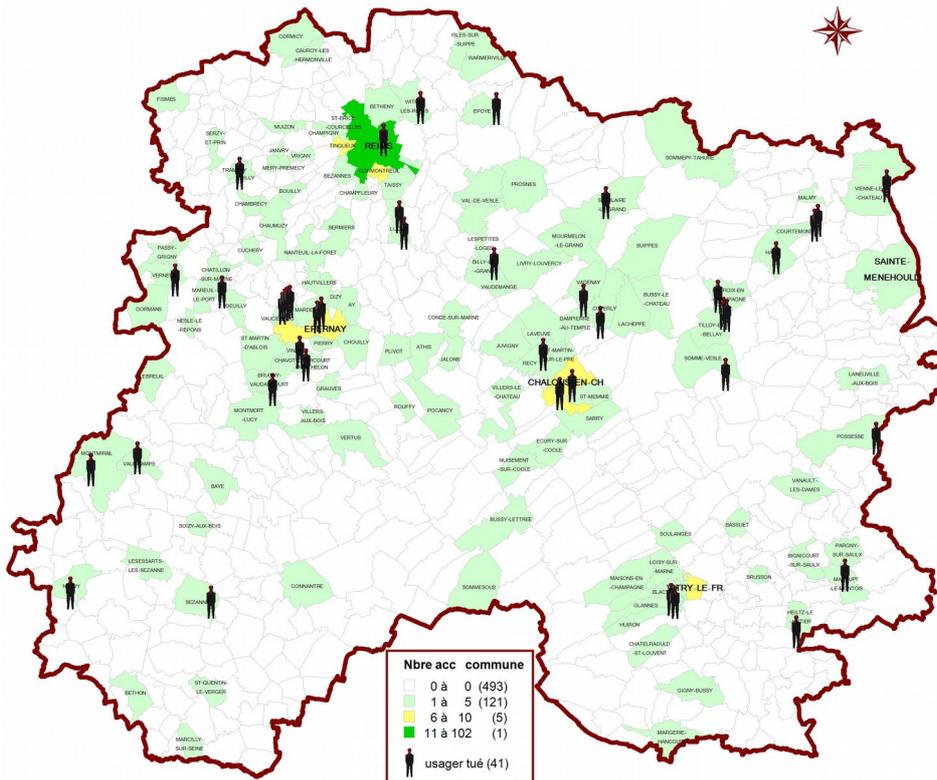


Les victimes sont les plus nombreuses chez les usagers de VL/VU, quelle que soit la tranche d'âge.

Les victimes piétons sont réparties dans toutes les tranches d'âges alors que les victimes en 2RM sont surtout recensées entre 18 et 64 ans.

Moins nombreuses, les victimes cyclistes sont essentiellement recensées chez les usagers entre 25 et 64 ans.

Répartition des accidents et des décès par communes



285 accidents...

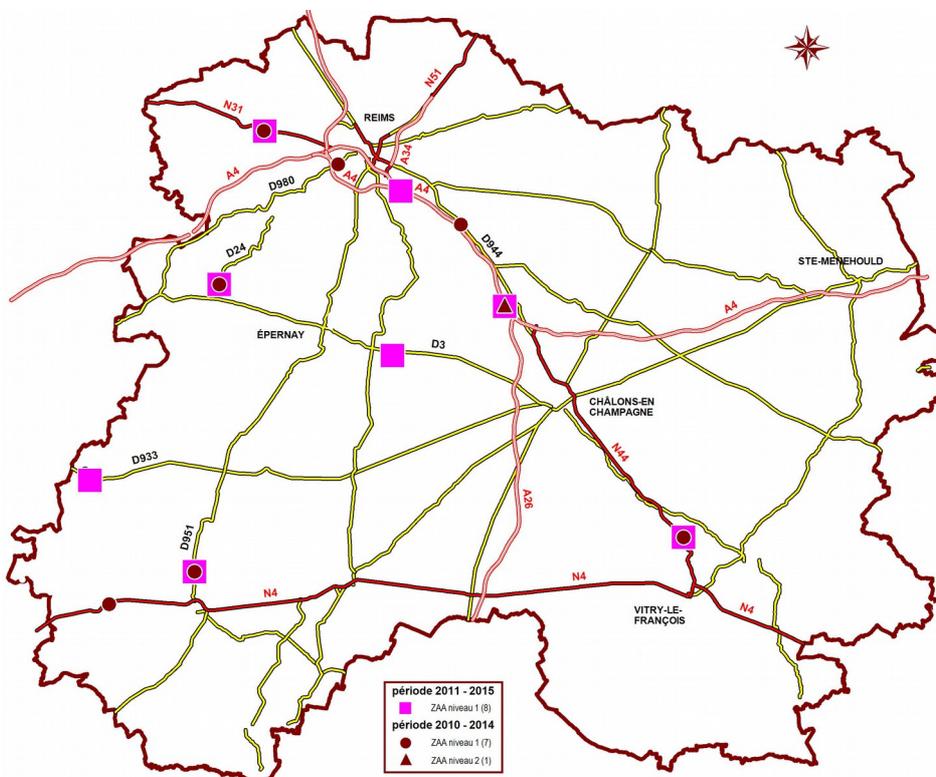
... sur 127 communes

D'une année sur l'autre, le nombre de communes impactées est assez comparable (131 en 2014 et 129 en 2013).

En 2015, les accidents se concentrent essentiellement autour des principales agglomérations du département.

Le nombre d'accidents a doublé sur l'agglomération de Reims par rapport à 2014.

Évolution des zones d'accumulation d'accidents



Vous avez dit ZAAC ?

Une zone d'accumulation d'accidents corporels (ZAAC) est une section de route longue de 850 mètres enregistrant, sur une période de 5 ans, un nombre et une gravité d'accidents qui dépassent des seuils définis. Plus précisément : une ZAAC de niveau 1 compte 4 accidents et 4 victimes graves.

Des zones en moins...

Sur routes nationales : 1 zone a disparu sur la N 4 et aucune nouvelle zone n'est recensée.

...et-ou en plus...

Sur routes départementales : 2 zones ont été supprimées sur les RD944 et 980 et 2 nouvelles zones sont recensées sur les RD3 et 933 à l'Ouest du département.

Sur autoroute : la zone recensée sur l'A4 au Nord de Châlons-en-Champagne (niveau 2 l'an dernier) est repassée en niveau 1 et une autre zone fait son apparition, toujours sur l'A4, au Sud de Reims.

Synthèse

Les données du bilan de l'accidentalité 2015 sont hétérogènes. Alors que le nombre d'accidents augmente par rapport à 2014, celui des BH baisse très légèrement, le nombre de BL est en très forte progression tandis que celui de personnes tuées connaît une baisse marquée.

Ces données doivent cependant être relativisées, en particulier parce que les nombres étudiés sont faibles quantitativement et donc soumis à une forte variabilité. Parmi ces données, l'indicateur « nombre de personnes tuées » stagne entre 40 et 45 décès par an ces cinq dernières années, à l'exception de l'année 2013 qui totalisait 32 décès.

Ces résultats mettent en exergue les progrès qui restent à accomplir pour atteindre l'objectif fixé fin 2020 de ne pas dépasser 18 décès sur les routes du département.

Parmi les **éléments d'analyse** de cette année 2015, il convient de retenir :

- La **multiplicité d'accidents polymortels** qui alourdissent ce bilan. Fait remarquable, ces accidents se sont **tous déroulés un dimanche** alors que, sur la période 2011-2014, le dimanche est le jour qui totalise le plus petit nombre de tués sur les routes du département. Ces cinq accidents ne présentent pas de caractéristiques communes, (horaires, circonstances, véhicules impliqués...) hormis l'âge supérieur à 60 ans pour 3 des 5 conducteurs tués ;
- La jeunesse de la plupart des motards décédés en 2015 puisque **5 des 7 motards tués étaient âgés de 21 à 28 ans**. Entre 2012 et 2014, 56 % des motards tués étaient âgés de moins de 30 ans. Or, au niveau national (moyenne 2012-2014), 39 % des motards tués avaient moins de 30 ans. **Les jeunes motards marnais sont donc particulièrement sur-impliqués dans les accidents mortels**. Enfin, la perte de contrôle en courbe est recensée dans 4 des 7 accidents mortels impliquant un motocycliste ;
- La forte **sur-représentation des jeunes de 14 à 24 ans** qui totalisent près de 30 % des tués pour environ 13 % de la population marnaise (données INSEE 2015) ;
- Les femmes qui, avec 31 % de personnes décédées, sont surreprésentées cette année encore dans les accidents mortels ;
- Le **mois d'avril** est un mois « **à risque** » qui totalise au-moins 4 tués depuis 2011 ;
- La part des accidents en agglomération en très forte hausse cette année, à contre-courant de la tendance observée depuis 2009 où la part des accidents en agglomération a diminué progressivement jusqu'à être inférieure à la part des accidents hors agglomération en 2014 ;
- Le nombre de ZAAC en très nette baisse depuis 10 ans. Il en reste encore 8 sur la période 2011-2015. La ZAAC de niveau 2 recensée sur la période 2010-2014 sur l'A4 est revenue en niveau 1.

Dans les accidents mortels, les **principaux facteurs recensés** (seuls ou combinés à d'autres facteurs) sont :

- La vitesse excessive ou inadaptée recensée dans près d'un accident sur cinq ;
- L'**alcool**, dans **moins de 14 % des accidents mortels**. Ce **taux est historiquement bas** et semble confirmer la tendance à la baisse, amorcée en 2013, de la présence du facteur alcool dans les accidents mortels ;
- Le déport à gauche, dans près de 15 % des accidents mortels (ce scénario d'accident est en baisse de 5 points par rapport à 2014) ;
- L'endormissement ou le **malaise**, facteur à l'origine du dramatique accident mortel qui a coûté la vie à un agent d'exploitation sur la N4 sur le territoire de la commune de Sézanne.

Suivi des enjeux du Document Général d'Orientation

Dans le chapitre qui suit, l'ODSR présente les nouveaux enjeux du document général d'orientation (DGO) 2013-2017. Une distinction est désormais faite entre alcool et stupéfiants.

Dans le cadre du DGO 2013-2017, l'étude d'enjeux a été réalisée sur la période 2008-2012. L'analyse ci-dessous porte sur l'évolution de ces enjeux sur la période 2011-2015.

enjeux	Critères d'analyse	2008 2012	2011 2015
Alcool	Part des accidents mortels avec alcool (<u>taux connu</u>)	35 %	25,80 %
	Usagers tués	63	42
Stupéfiants	Part des accidents mortels avec stupéfiants	13,5 %	9,5 %
	Usagers tués	29	18
Vitesse	Part des accidents mortels avec excès de vitesse	18,5 %	22,6 %
	Usagers tués	42	49
Usagers vulnérables*	Part des accidents mortels avec un usager vulnérable	36,5 %	38 %
	Usagers vulnérables tués	73	73
Jeunes usagers (14-24 ans)	Part des accidents mortels avec un jeune usager tué	20 %	22,6 %
	Jeunes usagers de 14 à 24 ans tués	44	46

Avertissement : Un accident est rarement le fait d'une cause unique. Dans les accidents mortels avec alcool par exemple, les facteurs « stupéfiants », « vitesse excessive » ou encore le « non-port de la ceinture de sécurité », peuvent également apparaître, et vice-versa.

Alcool/drogues

La part des accidents mortels avec alcool (25,8 %), avec ou sans autres facteurs, est en très nette baisse (- 10 points) par rapport à la période de référence (2008-2012).

9,5 % des accidents mortels mettent en évidence les facteurs stupéfiants (avec ou sans alcool). Cet indicateur est en baisse assez sensible (-4 points).

Vitesse

La part des accidents mortels liés à une vitesse excessive augmente de 4 points sur la période 2011-2015. Dans ces accidents, 49 personnes sont décédées.

Jeunes usagers

22,6 % des usagers tués sur les routes marnaises entre 2011 et 2015 étaient âgés de 14 à 24 ans. Cette tranche d'âge reste surreprésentée parmi les victimes de la route.

Usagers vulnérables* (piétons, cyclistes, cyclomotoristes, motocyclistes et usagers de quad)

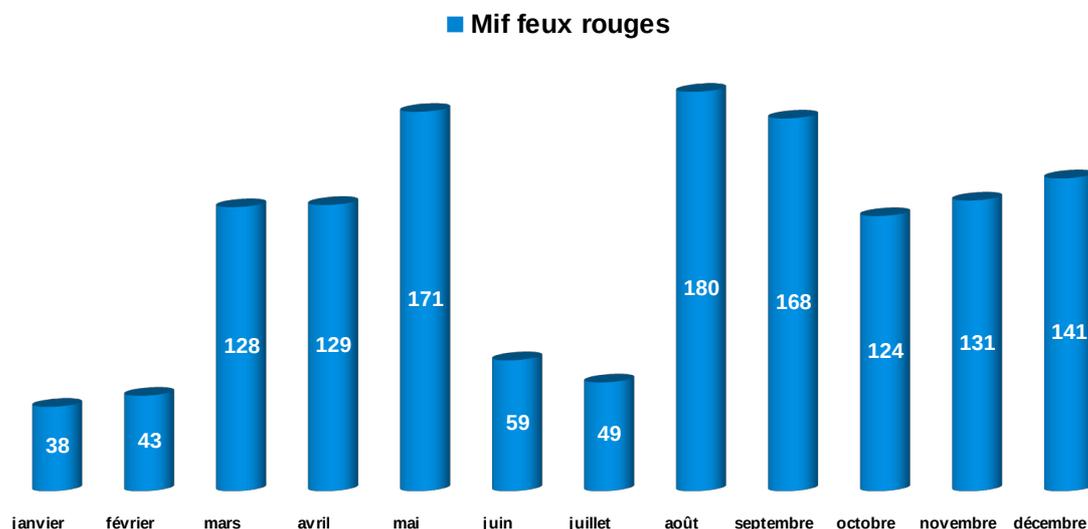
Les usagers vulnérables décédés sur la période d'étude se répartissent comme suit :

- 18 piétons ;
- 14 cyclistes ;
- 4 cyclomotoristes ;
- 35 motocyclistes ;
- 2 usagers de quad.

Les deux-roues motorisés sont ainsi largement surreprésentés (19,1 % des tués alors qu'ils totalisent à peine 2 % des usagers en circulation).

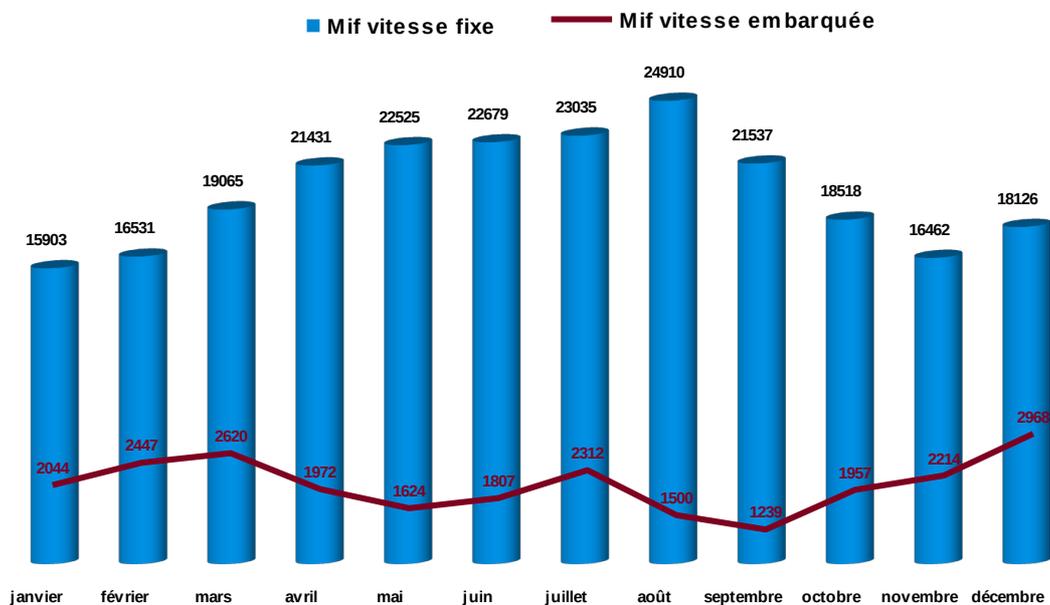
Messages d'infraction (MIF) recensés par les radars dans le département

En 2015, le département totalise 2 radars feux rouges, 32 radars vitesse fixes et une douzaine de radars vitesse embarqués. Les MIF au droit de ces radars se répartissent comme suit :



Le nombre de MIF au droit des radars feux rouges a diminué de 3,3 % par rapport à 2014.

La chute observée en début et milieu d'année est liée à la mise hors service de l'un des deux équipements en raison de travaux sur la chaussée au droit du radar.



Le nombre de MIF au droit des radars fixes a diminué de 10 % et de 6,6 % au droit des radars mobiles par rapport à 2014.

Direction Départementale des Territoires de la Marne (DDT)
Observatoire départemental de la sécurité routière
40 boulevard Anatole France – BP 60 554
51 022 Châlons-en-Champagne cedex
Tél : 03 26 70 80 00
Fax : 03 26 70 80 01
Site : www.marne.gouv.fr
Mél : ddt@marne.gouv.fr

Conception graphique et réalisation : Philippe BIERMANN DDT 51/SSPRNTR/PRR/ODSR



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Châlons-en-Champagne

Mars 2016