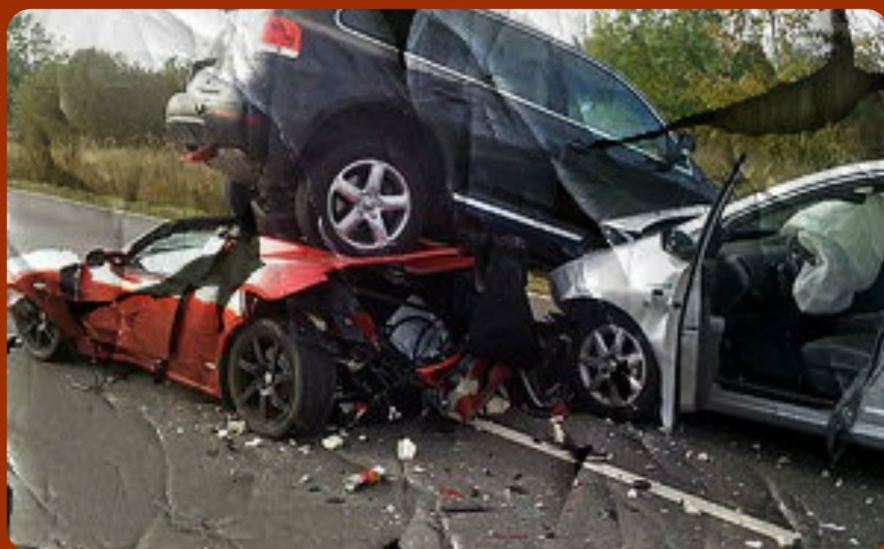


Accidents de la route dans le département de la Marne

Bilan et évolution 2014



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Direction départementale des territoires
de la Marne

Observatoire départemental de la sécurité routière

Sommaire

Note liminaire.....	5
Quelques données marnaises.....	6
Éléments de contexte.....	7
Évolution de l'accidentalité 2005-2014.....	10
Bilan de l'accidentalité marnaise – 2014.....	14
Synthèse.....	23
Suivi des enjeux du Document Général d'Orientation.....	24
Messages d'infraction (MIF) recensés par les radars dans le département.....	25

Note liminaire

Ce document « **Accidents de la route dans le département de la Marne : bilan et évolution 2014** » 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 (75 %), puis de forêts (20 %), d'espaces artificialisés (4 %) 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.

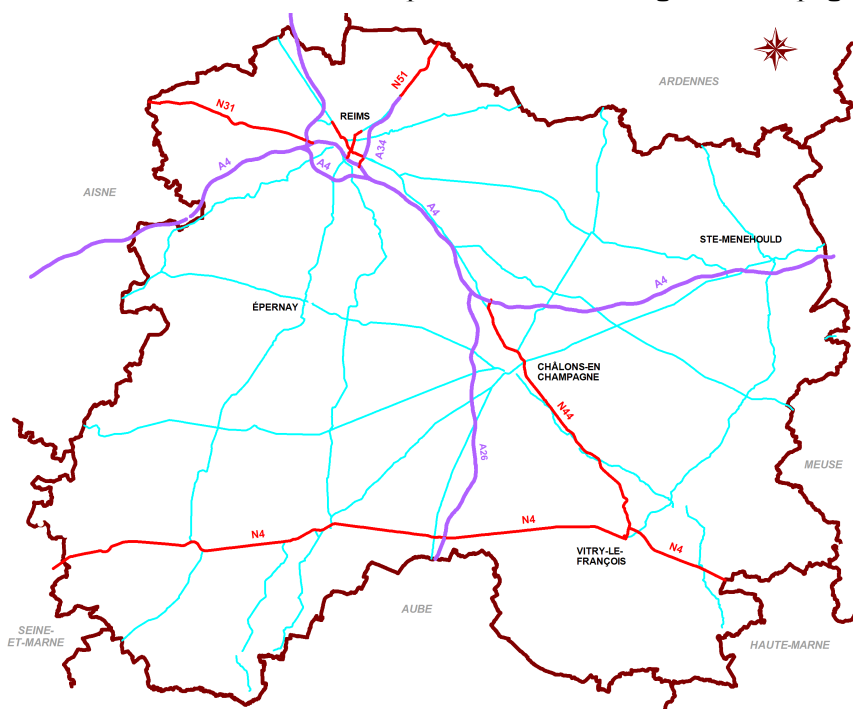
Population

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.



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.

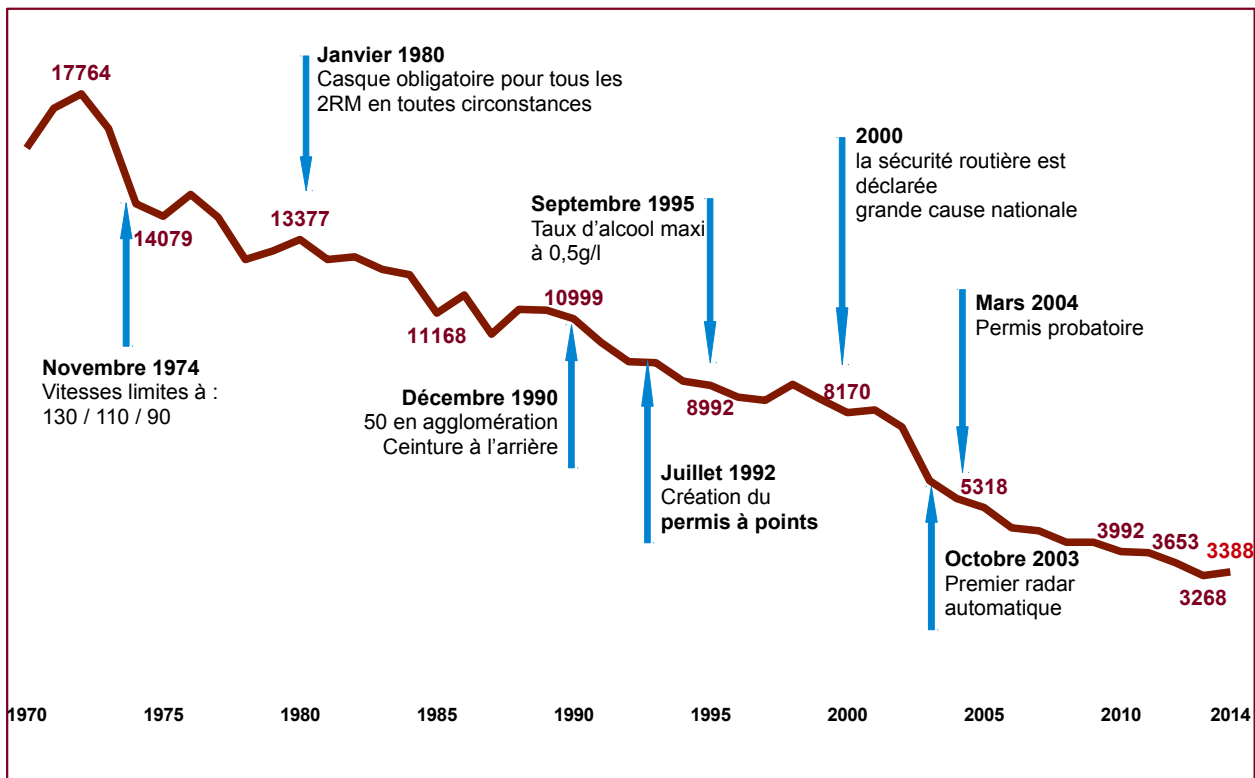
L'essentiel du réseau autoroutier s'achève. La plupart des véhicules est équipée d'airbags. Le continuum éducatif se met en place. Malgré ces mesures, la mortalité ne baisse que de 20 %. Dans le même temps, le trafic global progresse de 20 %.

➤ 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 2014, à l'image des données observées dans le département de la Marne, le nombre d'usagers tués sur les routes au niveau national a augmenté de 3,7 % par rapport à 2013, mettant fin à 12 années de baisse consécutives de la mortalité.

Selon les données de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, encore provisoires, cette augmentation s'explique en premier lieu par une hausse sensible de la mortalité routière de trois catégories d'usagers particulièrement vulnérables : les piétons (+8 %), les cyclistes (+8 %) et les cyclomotoristes (+6 %). L'augmentation est plus modérée chez les automobilistes (+3%), mais représente néanmoins une cinquantaine de décès supplémentaires.

Dans ce contexte, le gouvernement a annoncé début 2015 un plan d'actions comportant 26 mesures pour renforcer la sécurité routière. Ces 26 mesures s'articulent autour de 4 axes :

- Sensibiliser, prévenir, former (*conduite accompagnée à partir de 15 ans, abaissement du taux légal d'alcoolémie de 0,5 g/l à 0,2 g/l pour les conducteurs novices, etc.*).
- Protéger les plus vulnérables (*Relancer le déploiement de radars feux rouges, Interdire le stationnement des véhicules (à l'exception des deux-roues) 5 mètres avant les passages piétons, etc.*).
- Lutter sans relâche contre les infractions graves (*Poursuivre la modernisation du parc des 4200 radars, observer, sur certains tronçons de route à double sens identifiés comme particulièrement accidentogènes, l'impact d'une diminution de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h, etc.*).
- Améliorer la sécurité des véhicules et des infrastructures (*Réduire les risques de contresens sur autoroute en alertant les conducteurs désorientés par l'installation de panneaux « sens interdit » sur fond rétro-réfléchissant sur les bretelles de sortie, etc.*).

L'objectif poursuivi est la réduction par deux du nombre de tués sur les routes d'ici 2020.

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 cinq E.T. et deux E.T. supplémentaires.

En 2008, dix 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. discriminant poids-lourd et 1 E.T. vitesse moyenne) et 2 radars feux rouges.

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 %.

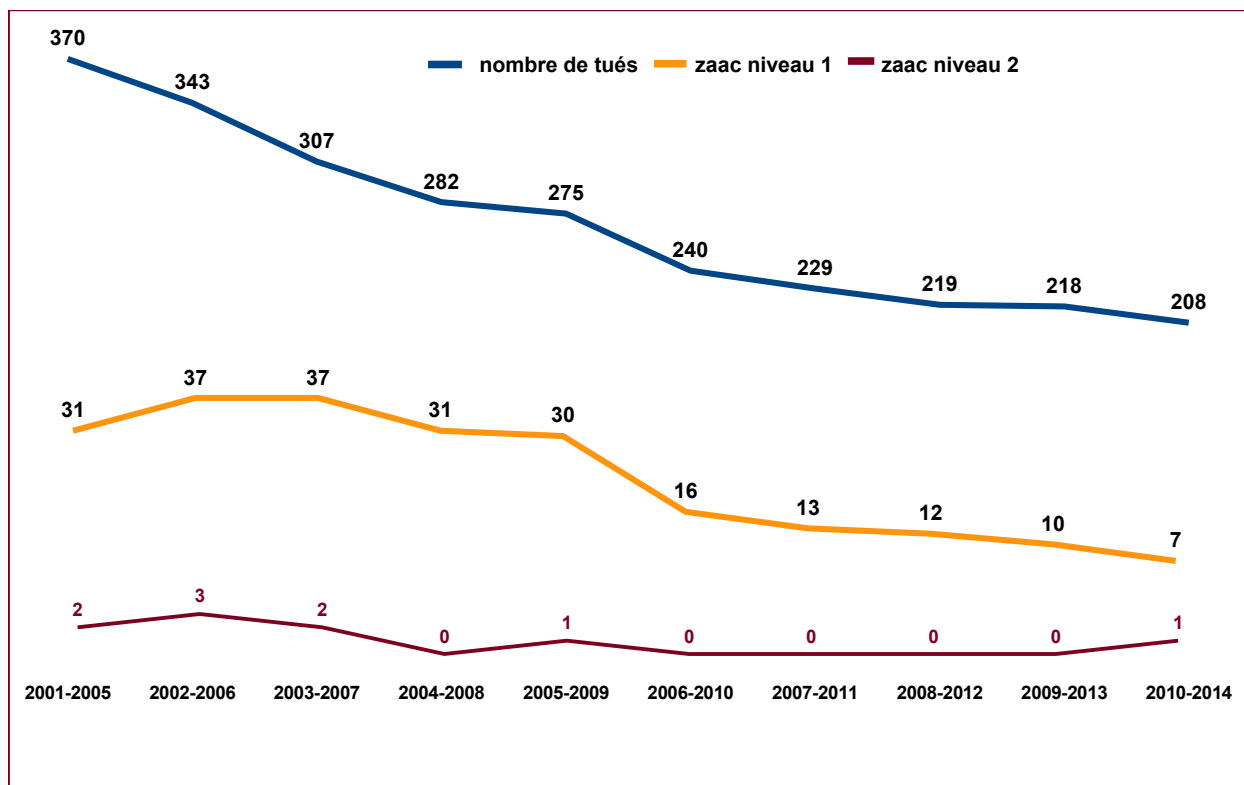
➤ Zones d'accumulation d'accidents corporels

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

Ainsi, parallèlement au déploiement des radars automatiques, le nombre de zones d'accumulation d'accidents corporels (ZAAC) de niveau 1 (4 accidents ayant fait au-moins 4 victimes graves sur un

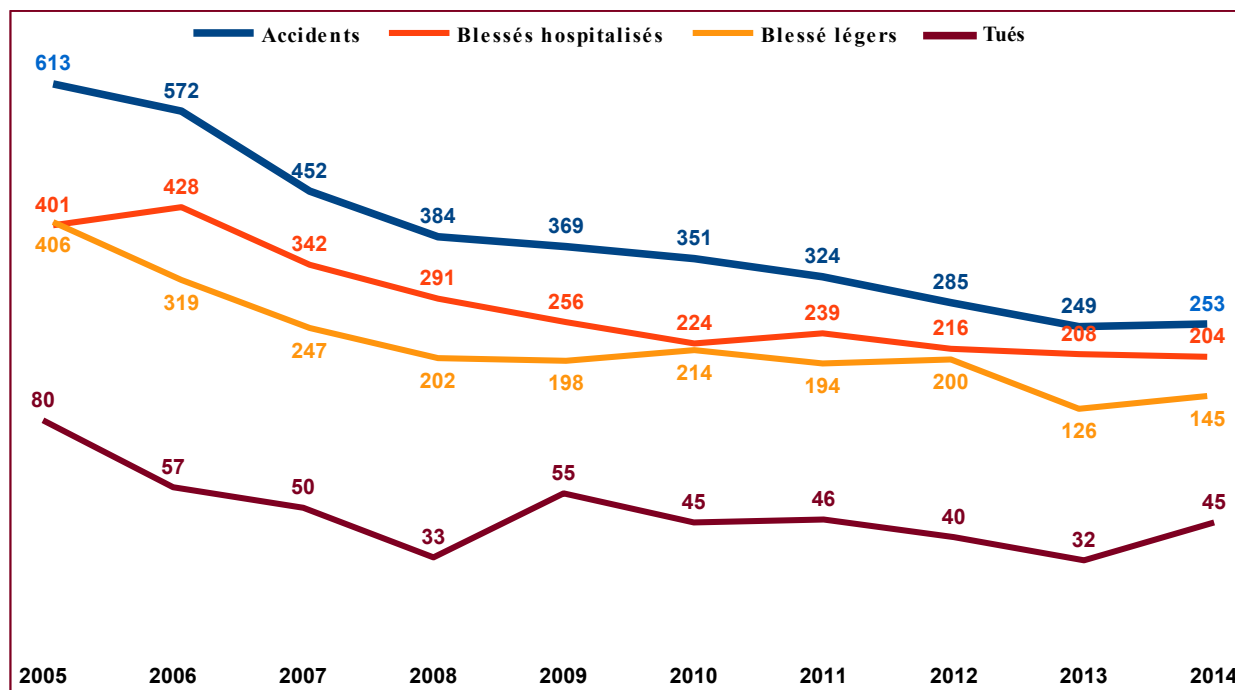
tronçon de 850m sur une période de cinq ans) est passé de 37 (2002-2006 et 2003-2007) à 7 entre 2010 et 2014.

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, mais une nouvelle ZAAC de niveau 2 est recensée sur l'autoroute A4 sur la période 2010-2014. Le département en totalisait 3 sur la période 2002-2006.



Évolution de l'accidentalité 2005-2014

Données ATB (2005-2014)



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 2005-2014, la baisse du nombre d'accidents est très forte avec en moyenne une baisse de 9,6 %/an. La baisse étant très marquée sur la période 2005-2008 période où les radars sanctions sont implantés dans le département.

➤ Tués

L'analyse de l'évolution de cet indicateur depuis 2005 met en exergue une baisse effective du nombre de personnes tuées de 5,6 %/an. Toutefois, cette affirmation doit là encore être nuancée pour deux raisons.

D'une part, le nombre d'accidents mortels (72) et de personnes tuées (80) particulièrement élevé en 2005 (sans explication particulière) est le plus important de ces dix dernières années et fausse l'interprétation.

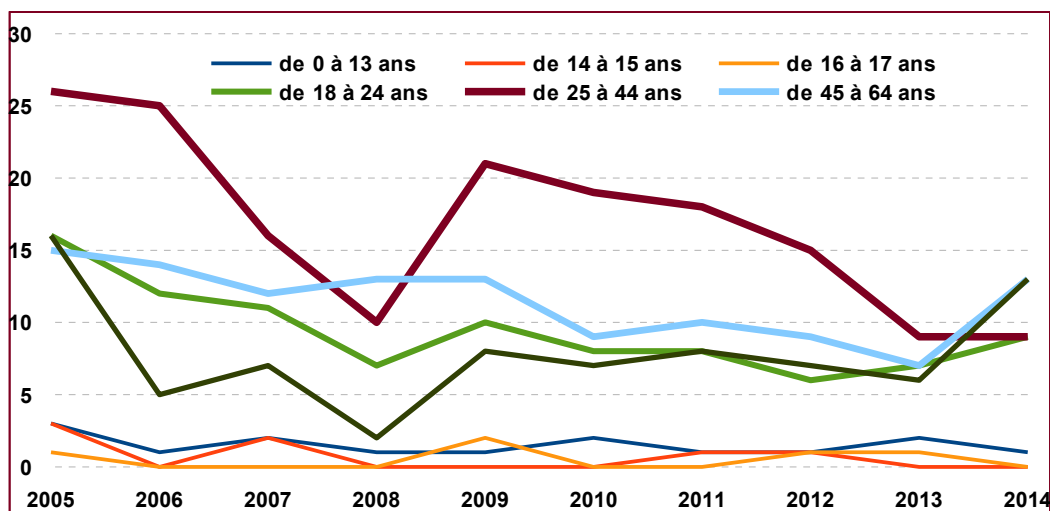
En effet, la même analyse (évolution du nombre de tués), mais effectuée à partir de 2006 sur l'outil statistique, donne un résultat dit « non significatif », c'est-à-dire trop soumis aux aléas (d'où le profil dit « en dents de scie » de la courbe des tués à partir de 2006).

D'autre part, et comme cela a déjà été évoqué, les nombres sont très petits et donc soumis à des aléas et variations importantes d'une année sur l'autre.

➤ Blessés

Le nombre de blessés hospitalisés a baissé en moyenne de 8 %/an et le nombre de blessés légers a baissé plus fortement encore sur un rythme de l'ordre de 10 %/an depuis 2005.

Nombre de tués par tranches d'âges (2005-2014)



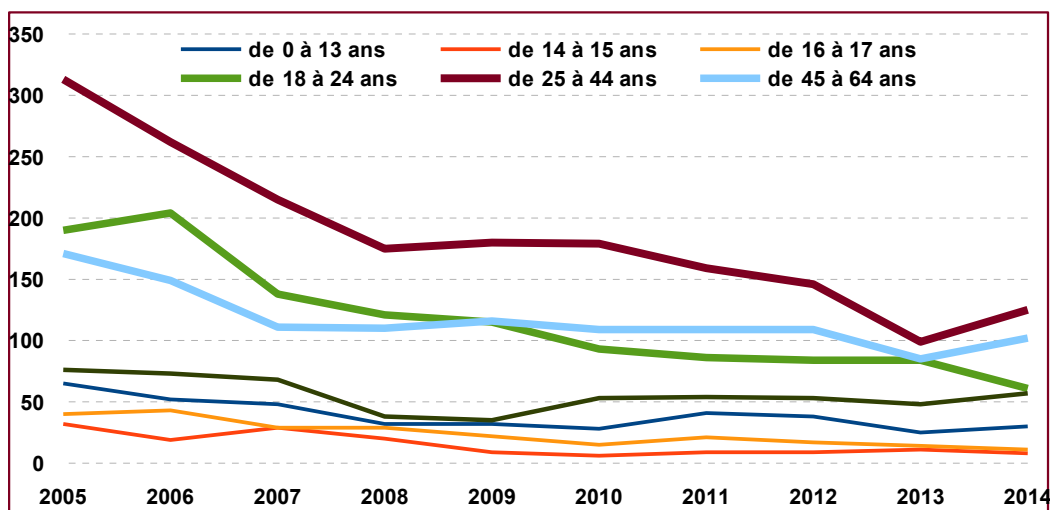
Nota : La répartition des tranches d'âges est celle communément retenue par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière. En particulier, les distinctions dans les premiers âges de la vie sont liées à la mobilité (piéton jusqu'à 13 ans, cyclomoteur à partir de 14 ans, motocyclette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

Sur dix ans, l'évolution du nombre de personnes tuées par tranches d'âges est orientée à la baisse, malgré les hausses en 2009 et 2014.

Les 25-44 ans sont les plus impactés, devant les 45-64 ans et les 18-24 ans. Rappelons que les **18-24 ans** ne représentent que 10 % de la population marnaise mais près de 20 % des tués. Ils sont **sur-représentés**.

Enfin, le nombre de **personnes tuées** chez les **65 ans et plus** (les seniors) est en **nette augmentation** en 2014.

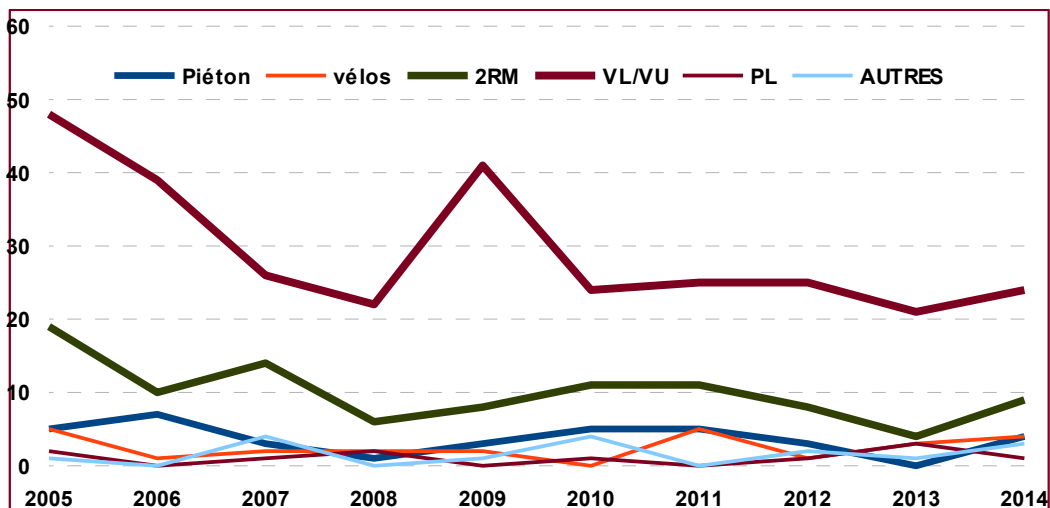
Nombre de victimes par tranches d'âges (2005-2014)



Sur dix ans, le nombre de victimes est plus nettement orienté à la baisse que le nombre de personnes tuées, malgré la hausse en 2014.

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 (2005-2014)

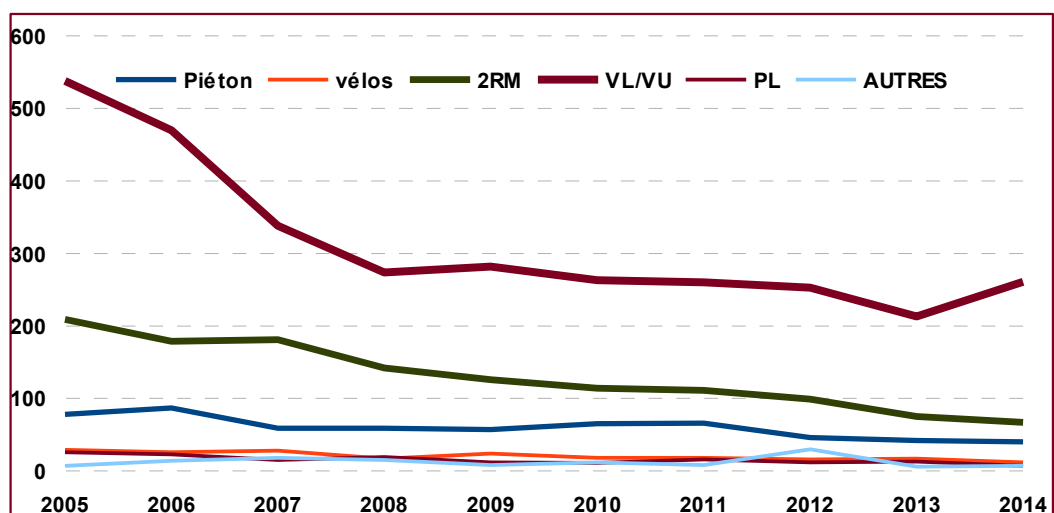


Sur dix ans, l'évolution du nombre de personnes tuées par catégories d'usagers est orientée à la baisse, à l'exception des hausses en 2009 et 2014.

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 **3 % des usagers en circulation**. Ils sont fragiles et nettement sur-représentés.

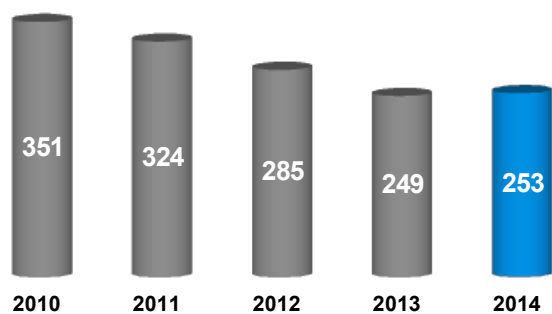
Les **piétons** sont ensuite les plus impactés, signe de leur **grande vulnérabilité** sur la chaussée.

Nombre de victimes par catégories d'usagers (2005-2014)



Nettement orienté à la baisse ces dix dernières années, le nombre de victimes augmente uniquement en 2014 et ce chez les seuls usagers de VL/VU. Ces usagers sont toujours les plus impactés, devant les usagers de 2RM et les piétons.

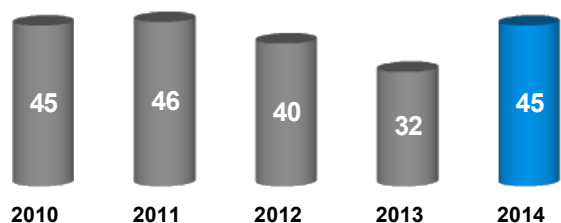
Évolution des données accidents/tués/blessés (ATB) depuis 2010 dans la Marne



➤ Accidents

En 2014, le nombre **d'accidents** augmente très légèrement par rapport à 2013 mais s'inscrit dans une **tendance à la baisse depuis 2010** (- 8,8 % de baisse annuelle).

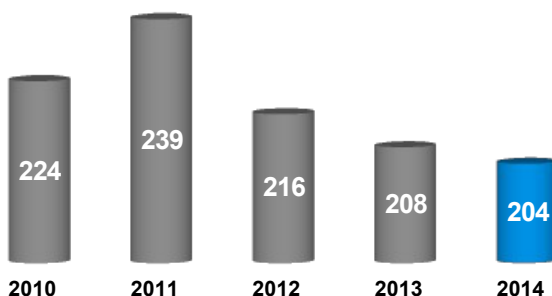
À l'échelle de la région Champagne-Ardenne, cette baisse est de 7,5 %/an et de 4,3 %/an en métropole.



➤ Tués

Parallèlement, le nombre de **tués** est en nette hausse en 2014 par rapport à 2013 qui, rappelons-le, est l'**année référence** avec les indicateurs les plus bas jamais observés dans le département.

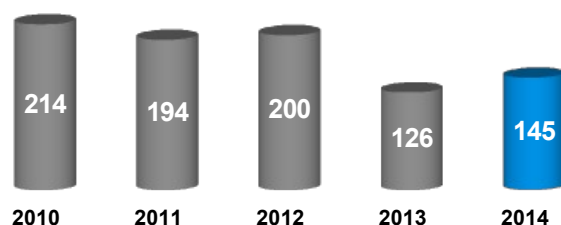
En Champagne-Ardenne comme sur l'ensemble du territoire, le nombre de tués a augmenté en 2014 par rapport à 2013.



➤ Blessés hospitalisés

Le nombre de blessés hospitalisés (BH) s'inscrit également dans une tendance à la baisse depuis 2010 (-3,1 %/an).

Cette baisse est de l'ordre de 5 %/an en Champagne-Ardenne et d'environ 4 %/an en France.



➤ Blessés légers

Le nombre de blessés légers (BL) augmente en 2014 par rapport à 2013. Depuis 2010, la tendance est malgré tout à la baisse, comme en Champagne-Ardenne et en métropole.

Bilan de l'accidentalité marnaise – 2014

➤ 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 2014 présente des données et leur évolution sur cinq voire dix 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 ».

➤ 2014 en quelques mots

Dans un contexte de quasi-stagnation du nombre d'accidents, l'année 2014 est marquée par une recrudescence de la mortalité routière, marquée par une nette augmentation de l'**indice de gravité** (nombre de personnes tuées pour 100 accidents) qui culmine à 17,8 (ces cinq dernières années, cet indice oscille entre 12,8 et 14,2).

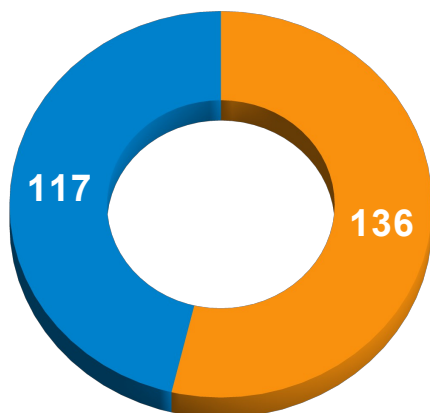
La mortalité routière se caractérise par :

- la **sur-représentation des seniors**. Les personnes âgées de 65 ans et plus totalisent presque **30 % des tués**, alors que la moyenne de ces dix dernières années (hors 2014) est de 15 % ;
- la **sur-représentation des femmes**. Elles représentent cette année plus de **31 % des personnes tuées**, contre 22% des tués sur la période 2005-2013 ;
- un **week-end noir en septembre** pour les **deux-roues motorisés (2RM)**, puisque deux motards et un jeune cyclomotoriste sont décédés entre le 12 et le 14 septembre. À la suite de ces drames, le préfet de la Marne a décidé la mise en œuvre d'actions spécifiques à destination de ces usagers particulièrement vulnérables. Une importante journée dédiée aux usagers de 2RM programmée le 30 mai 2015 mobilisera les forces de l'ordre et de nombreux partenaires (associations, moto-clubs, concessionnaires...). D'autres actions seront proposées ponctuellement sur différents points du département, en partenariat et/ou sous l'impulsion du nouveau chargé de mission deux-roues motorisé (Dominique DANJOU, inspecteur des permis de conduire et de la sécurité routière à la direction départementale des territoires de la Marne) nommé en juin 2014 ;
- la **baisse très significative** du nombre d'**accidents mortels** avec présence du facteur **alcool**. Cette année en effet, la part des accidents mortels avec alcool est de 25 %, soit près de 7 points sous le taux moyen constaté (31,5 %) entre 2005 et 2013. Il est à noter que le dépistage d'alcool n'a pas été possible dans 7 des 43 accidents mortels ;
- la part des accidents mortels avec **excès de vitesse ou vitesse excessive** (23 % en 2014), dans lesquels d'autres facteurs peuvent également être recensés, légèrement supérieure à la moyenne 2009-2013 (20%) ;
- **des comportements inadaptés**, en particulier l'usage du **téléphone portable en conduisant**, qui est à l'origine, dans un accident, du décès de deux personnes. Dans cet accident, deux autres personnes sont grièvement blessées et six blessées plus légèrement ;
- le **déport à gauche** d'un usager, dans un accident mortel sur cinq ;
- la présence de **stupéfiants** (seuls ou avec alcool) dans **12 % des accidents mortels**, niveau comparable au taux moyen constaté (13%) entre 2009 et 2013.

Les accidents en 2014

➤ Selon le type de milieu

■ agglomération ■ hors agglomération

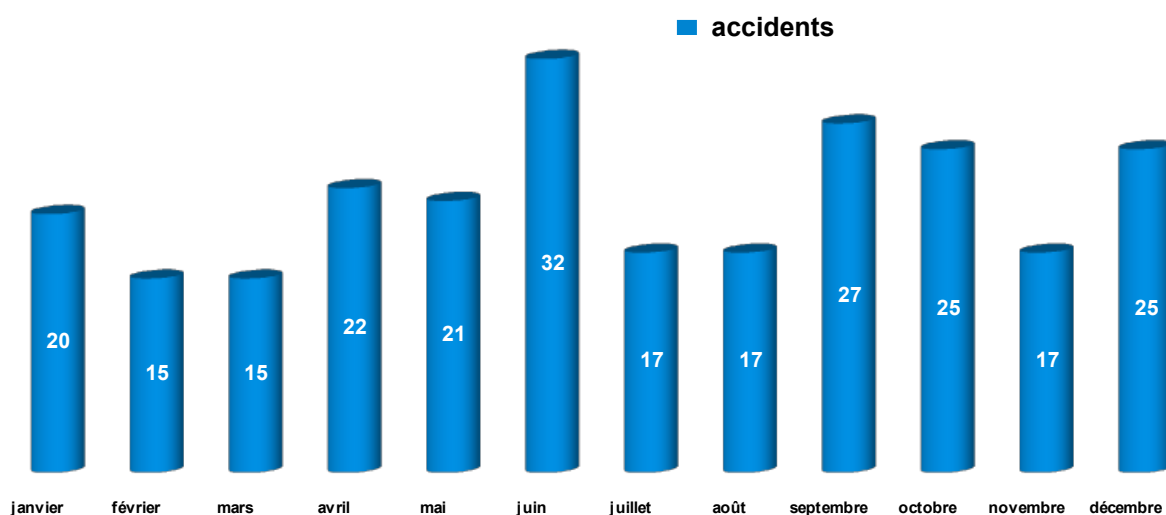


L'année 2014 totalise un nombre d'accidents plus élevé hors agglomération (54%). Ce résultat diffère singulièrement de la répartition généralement constatée au niveau national (deux tiers des accidents en agglomération).

Les caractéristiques du territoire marnais, expliquent sans doute ces différences. À l'exception des agglomérations rémoises, châlonnaises et sparnaciennes, la Marne est en effet un territoire essentiellement rural avec de nombreux axes et des linéaires de liaisons assez importants.

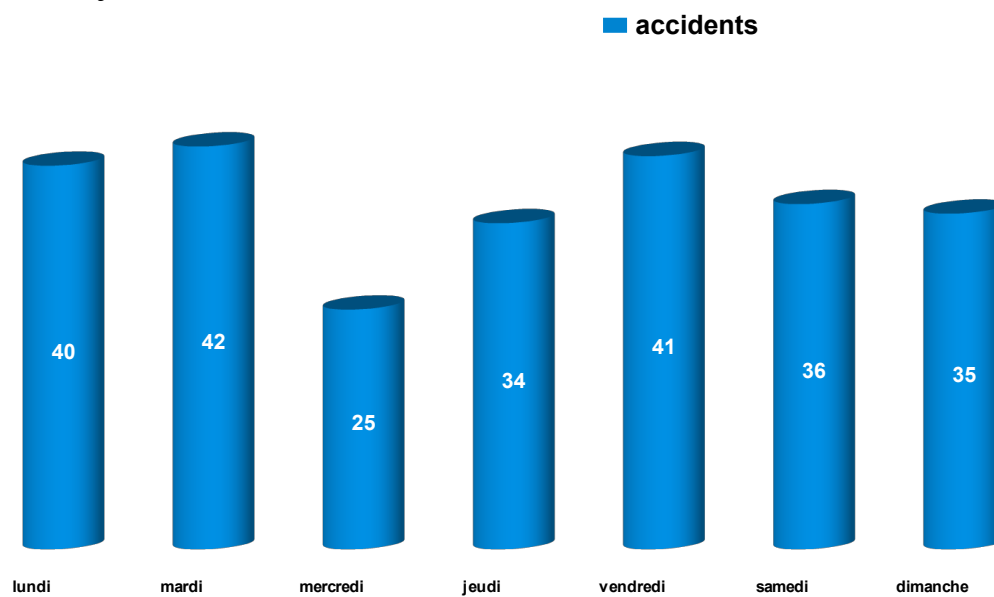
La moitié des accidents mortels est recensée sur le quart Nord-Ouest du département autour de la région rémoise et 12 % sur les trois axes majeurs du département (RN4, RN31 et RN44/RD944).

➤ Selon le mois de l'année



Les nombres d'accidents élevés en juin et septembre coïncident cette année (ce n'est pas toujours le cas) avec une forte mortalité (respectivement 6 et 8 personnes tuées). Comme en 2013, le mois de septembre totalise le plus grand nombre de décès. Depuis 2011, il est à noter que le mois d'avril compte quatre décès ou plus, faisant d'avril un mois « à risque ».

➤ Selon le jour de la semaine

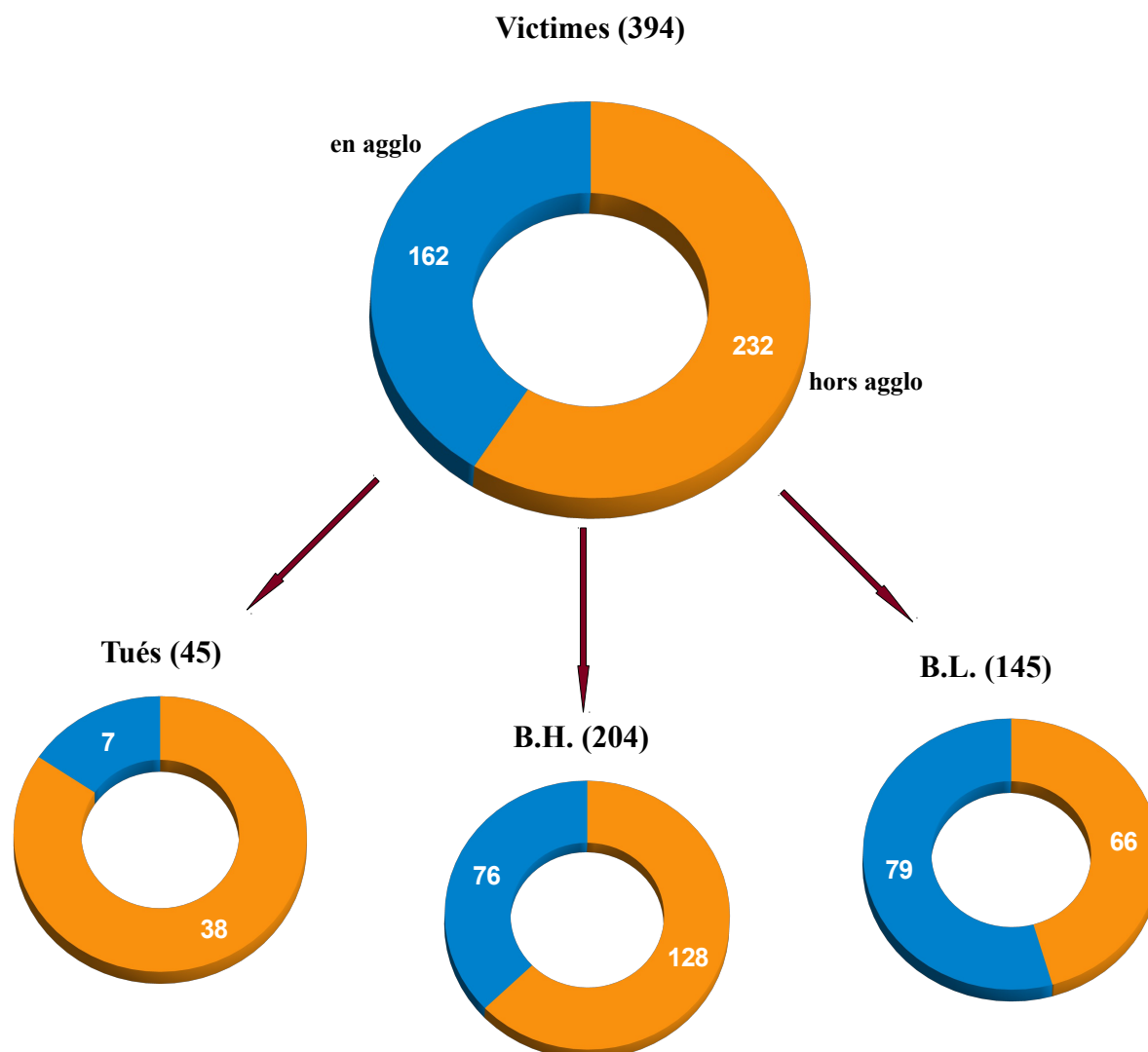


En 2014 le mardi enregistre le plus grand nombre d'accidents, suivi par le vendredi. Sur la période 2011-2013, les accidents ont majoritairement eu lieu un vendredi ou un samedi (33 % en moyenne des accidents).

Le mercredi enregistre le plus faible nombre d'accidents. Ce résultat est également observé en 2010, 2011 et 2013.

Les victimes en 2014

➤ Selon le type de milieu



Les **victimes** sont plus nombreuses hors agglomération (près de 60%). Ce constat s'accroît progressivement d'une année sur l'autre.

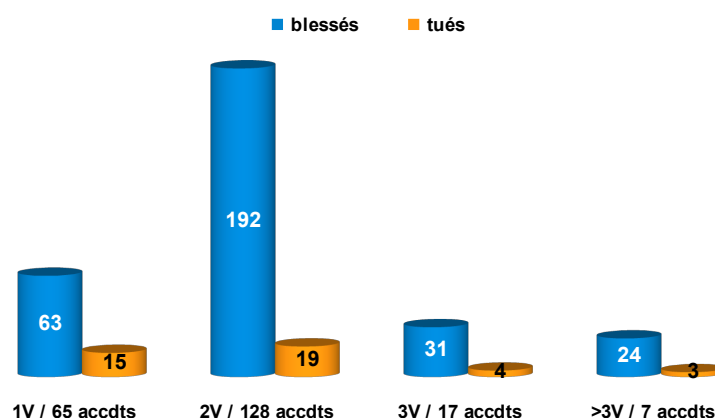
Parmi ces victimes, la part des **personnes tuées hors agglomération** est proche de **85 %**. Ce taux est nettement au-dessus de la moyenne nationale (72 % environ).

Dans un même ordre d'idée, la part des **blessés hospitalisés hors agglomération** est proche de **63 %**, soit environ 15 points au-dessus de la moyenne nationale.

Enfin, seuls les **blessés légers** sont plus nombreux **en agglomération (55%)**.

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 nettement au-dessus de la moyenne, étendue du territoire marnais, densité des linéaires routiers hors agglomération... sont autant de facteurs qui mettent en exergue le caractère aggravant de la vitesse dans les accidents de la route.

➤ Selon le nombre de véhicules impliqués (sans piéton)

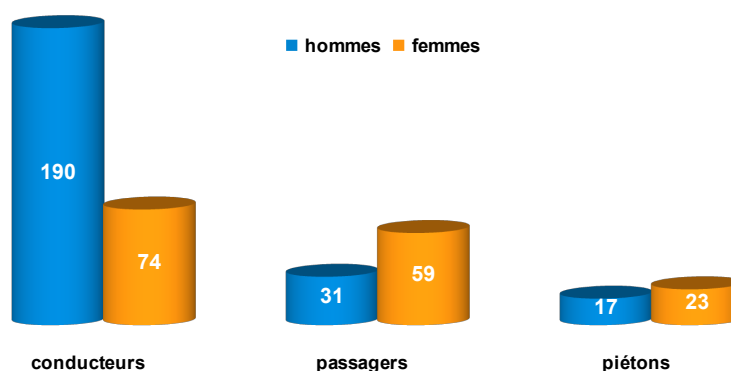


Comme l'an dernier, les accidents impliquant deux véhicules sont les plus nombreux (particulièrement les samedis et en décembre) et les plus graves.

Ils se produisent huit fois sur dix sur sol plat et rectiligne, une fois sur deux hors agglomération et hors intersection.

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

➤ Selon la catégorie d'usager et le sexe

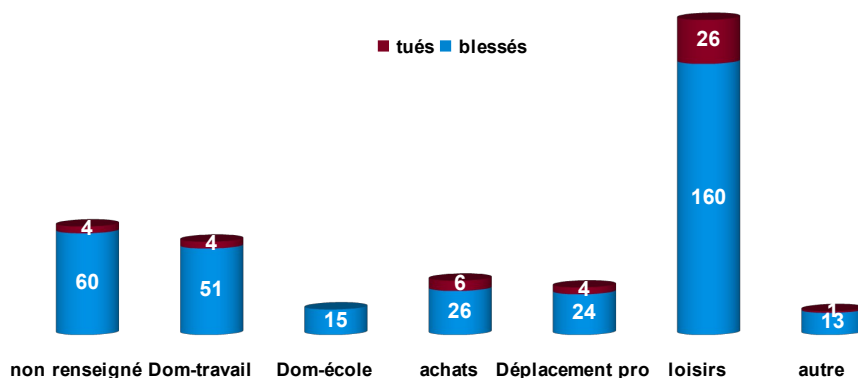


Les conducteurs victimes sont majoritairement des hommes (72%). Ces derniers ont un comportement plus à risque et sont donc plus exposés que les femmes.

Les femmes représentent 40 % de l'ensemble des victimes. Elles sont surtout exposées en tant que passagères et en tant que piétonnes.

Cette année, elles sont sur-impliquées dans les accidents mortels (31 % des tués).

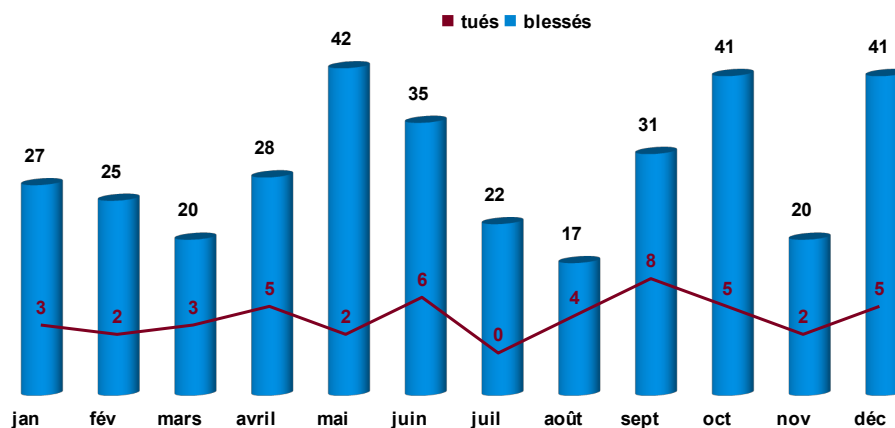
➤ Selon la nature du trajet



Invariablement, les déplacements « loisirs » totalisent le plus grand nombre de victimes (160 blessés et 26 tués) devant les déplacements liés à l'activité professionnelle (domicile-travail et professionnels).

Le nombre de personnes tuées (6) dans un déplacement « courses-achats » est le plus élevé de ces cinq dernières années.

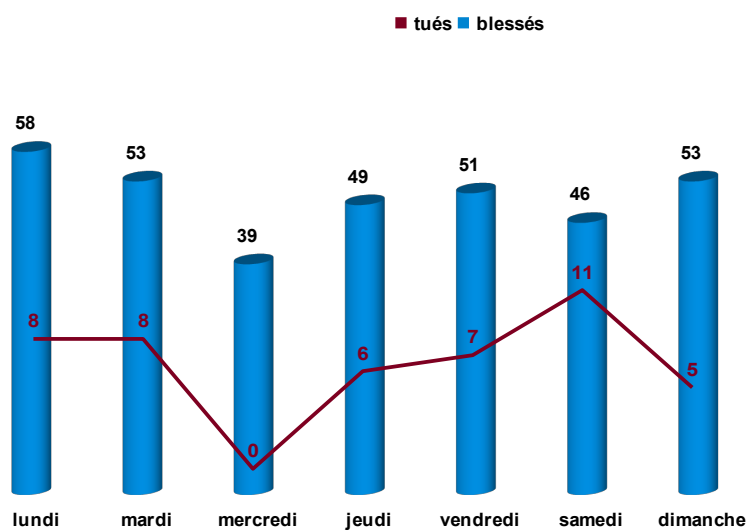
➤ Selon le mois de l'année



Fait assez rare, aucun décès n'est recensé au mois de juillet, mais cette année totalise cinq mois avec cinq tués ou plus.

Le mois d'avril est un mois « à risque » depuis 2011 (4 tués ou plus) et septembre est pour la deuxième année consécutive le mois qui totalise le plus grand nombre de décès.

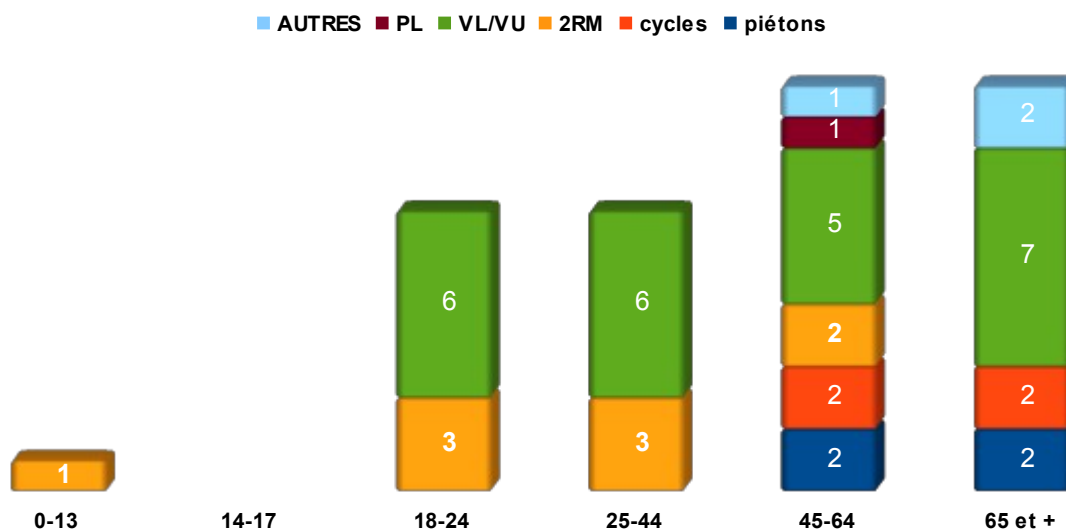
➤ Selon le jour de la semaine



En 2014, la gravité des accidents survenus un samedi est la plus importante avec 11 tués pour 36 accidents. Fait relativement rare, il n'y a eu aucun tué sur les routes marnaises un mercredi.

Sur la période 2011-2014, la vendredi et le samedi totalisent près de 39 % des tués. Sur cette même période, 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 (2014)

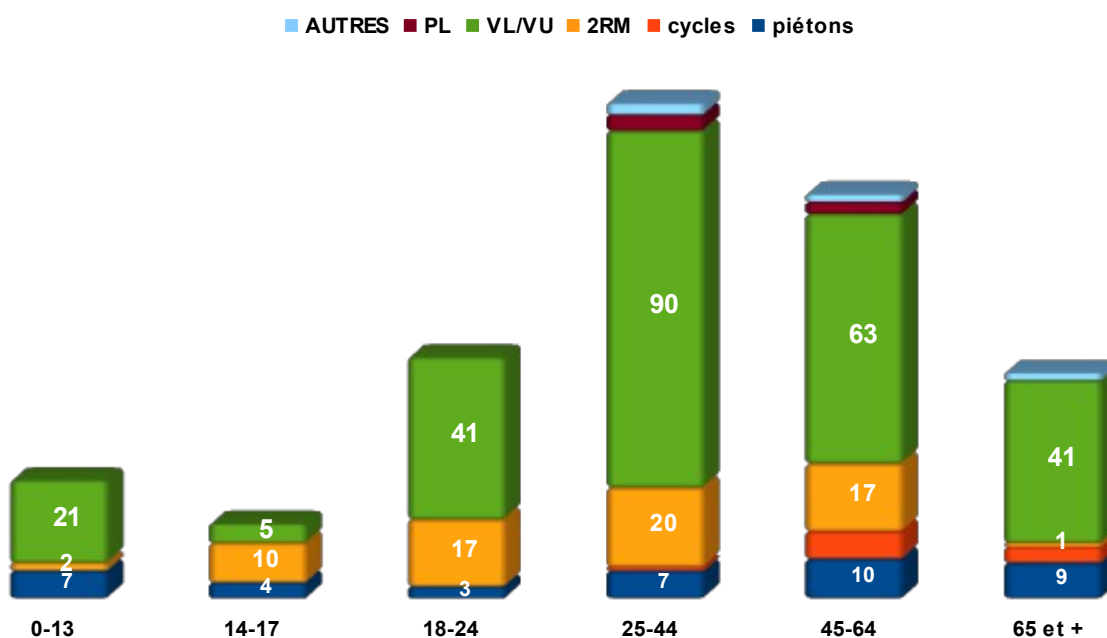


Les usagers de véhicules légers et utilitaires (VL/VU) sont les plus impactés (24 tués), loin devant les usagers de 2RM (9 tués) et les piétons (4 tués).

Les seniors (65 ans et +) sont sur-représentés (13 tués, soit près de 30 % des décès). Ce taux est le plus élevé constaté ces dix dernières années.

Avec 9 personnes tuées dont 6 en VL et 3 en moto, les 18-24 ans sont sur-impliqués.

Répartition des victimes par tranches d'âges et catégories d'usagers (2014)

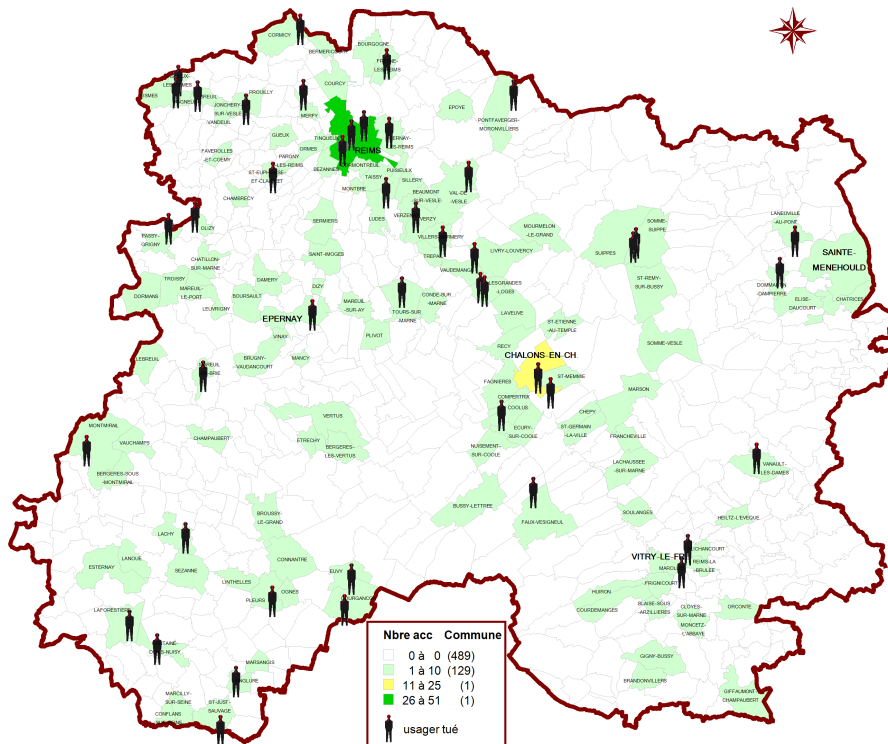


Les victimes sont les plus nombreuses parmi les usagers de VL/VU, dans toutes les tranches d'âges exceptés les 14-17 ans.

Les victimes piétons sont réparties dans toutes les tranches d'âges.

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

Répartition des accidents et des décès par communes



253 accidents...

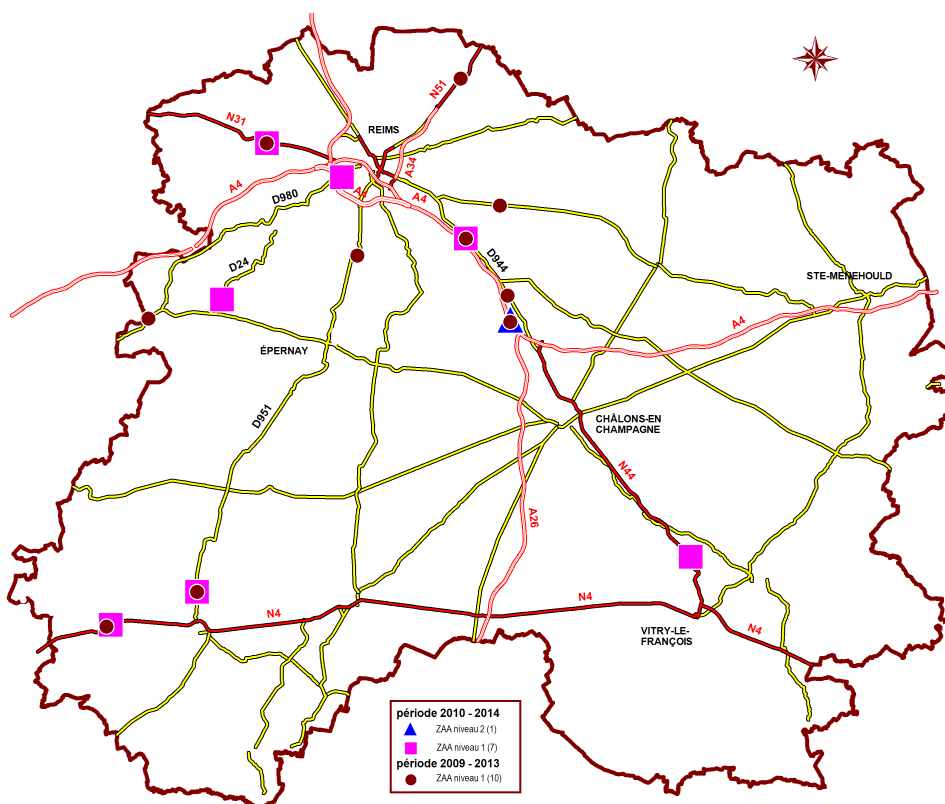
... sur 131 communes

D'une année sur l'autre, le nombre de communes impactées est assez comparable (129 en 2013 et 127 en 2012).

Les accidents se concentrent principalement sur l'axe Châlons-Reims et autour de l'agglomération rémoise.

Le nombre d'accidents est en baisse dans les principales communes du département et seules deux communes totalisent plus de dix accidents : Reims avec 51 accidents et Châlons avec 16 accidents.

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 : 2 zones ont disparu (1 sur N 4, 1 sur N 51) et 2 nouvelles zones sont recensées (1 sur N 4, 1 sur N 44).

Sur routes départementales : 4 zones ont été supprimées et 2 nouvelles zones sont recensées sur les RD 24 et 980 au Nord-Ouest du département.

Sur autoroute : la zaac (niveau 1 l'an dernier) s'est aggravée, c'est désormais une zone de niveau 2 (7 accidents ayant fait au-moins 7 victimes graves). Elle se situe sur l'A 4 peu après la jonction A 4/A 26 au Nord de Châlons.

Synthèse

Les données du bilan de l'accidentalité 2014 sont hétérogènes. Alors que le nombre d'accidents stagne par rapport à 2013, que le nombre de BH est toujours en baisse, le nombre de BL augmente et le nombre de personnes tuées est très nettement en hausse.

Ces données doivent cependant être relativisées, d'une part parce qu'elles succèdent à l'année 2013, marquée par des données ATBH historiquement basses et, d'autre part, parce que les nombres étudiés sont faibles quantitativement et donc soumis à une forte variabilité.

Parmi les **éléments d'analyse** de cette année 2014, il convient de retenir :

- la surreprésentation des seniors (65 ans et +) qui totalisent près de 30 % des tués, soit le taux le plus élevé observé ces dix dernières années ;
- les femmes qui, avec 31 % de personnes décédées, sont également surreprésentées dans les accidents mortels ;
- avril et, dans une moindre mesure, septembre, sont des mois « à risque »,
- la part des accidents hors agglomération (54%), qui se distingue par sa singularité, en particulier comparée aux données nationales (1/3 des accidents en rase campagne en métropole), et qui s'explique sans doute par les caractéristiques géographiques propres au département ;
- le nombre de ZAAC en très nette baisse depuis 10 ans. Il en reste encore 8 sur la période 2010-2014, dont une de niveau 2, qui n'était plus recensée depuis la période 2006-2010.

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

- l'alcool, dans 25 % des accidents mortels (taux historiquement bas) ;
- la vitesse excessive ou inadaptée, (23 % des cas, ce taux varie peu) ;
- le déport à gauche, dans près de 20 % des accidents mortels ;
- la présence de stupéfiants, avec ou sans alcool, dans 12 % des cas (rappelons que le risque d'accident est sur-multiplié lors de l'absorption combinée d'alcool et de stupéfiants).

Enfin, l'**usage du téléphone portable** représente un **danger nettement sous-estimé**. L'accident sur l'autoroute A4 est là pour nous le rappeler. Cet accident a coûté la vie à deux personnes et deux autres ont été grièvement blessées.

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 2010-2014.

enjeux	Critères d'analyse	2008 2012	2010 2014
Alcool	Part des accidents mortels avec alcool (<u>taux connu</u>)	35 %	30 %
	Usagers tués	63	51
Stupéfiants	Part des accidents mortels avec stupéfiants	13,5 %	12,6 %
	Usagers tués	29	26
Vitesse	Part des accidents mortels avec excès de vitesse	18,5 %	22,2 %
	Usagers tués	42	47
Usagers vulnérables*	Part des accidents mortels avec un usager vulnérable	36,5 %	39 %
	Usagers vulnérables tués	73	77
Jeunes usagers (14-24 ans)	Part des accidents mortels avec un jeune usager tué	20 %	20 %
	Jeunes usagers de 14 à 24 ans tués	44	42

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

Pour la première fois, la part des accidents mortels avec alcool (30 %), avec ou sans autres facteurs, est en nette baisse par rapport à la période de référence (2008-2012).

12,6 % des accidents mortels mettent en évidence les facteurs stupéfiants (avec ou sans alcool). Cet indicateur varie peu.

Vitesse

La part des accidents mortels liés à une vitesse excessive augmente de 3,7 points sur la période 2010-2014. Dans ces accidents, 47 personnes sont décédées.

Jeunes usagers

20 % des usagers tués sur les routes marnaises entre 2010 et 2014 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)

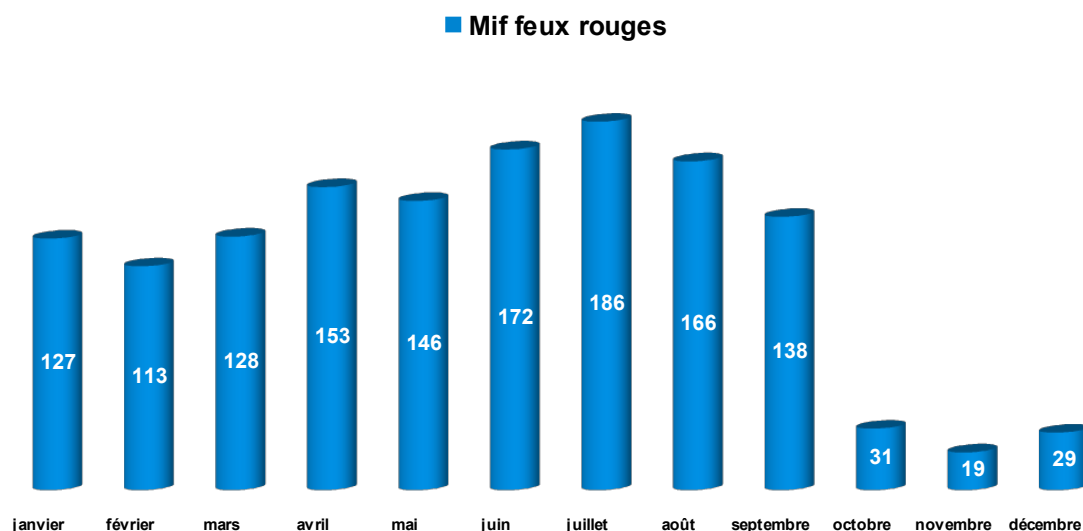
Les usagers vulnérables décédés sur la période d'étude se répartissent comme suit :

- 17 piétons ;
- 13 cyclistes ;
- 6 cyclomotoristes ;
- 37 motocyclistes ;
- 3 usagers de quad.

Les deux-roues motorisés sont ainsi largement surreprésentés (20,7 % des tués alors qu'ils *représentent* à peine 3 % des usagers en circulation).

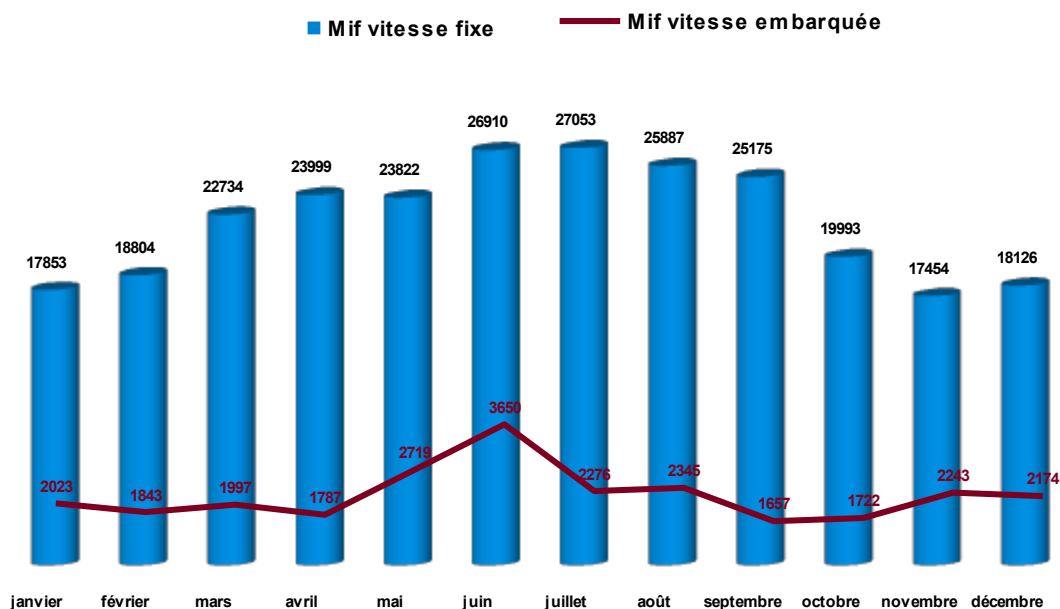
Messages d'infraction (MIF) recensés par les radars dans le département

En 2014, 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 :



- 17,6 % de MIF au droit des radars feux rouges par rapport à 2013

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



+ 3,3 % de MIF au droit des radars fixes et - 22,7 % au droit des radars mobiles par rapport à 2013

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/JSSPPENTR/PRR/ODSR



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Châlons-en-Champagne

Avril 2015