

Accidents de la route dans le département de la Marne

Bilan et évolution 2016



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Direction départementale des territoires
de la Marne

Observatoire départemental de la sécurité routière

Sécurité routière : communication et quelques mesures 2016



À partir du 31 décembre 2016, onze catégories d'infractions routières seront verbalisables sans interception du conducteur.

Jusqu'à présent quatre catégories d'infractions routières étaient constatables sans interception du conducteur en bord de route :

- le non-respect des signalisations imposant l'arrêt des véhicules (feu rouge, stop...),
- le non-respect des vitesses maximales autorisées,
- le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules,
- l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules comme les bus ou les taxis.

À partir du 31 décembre 2016, sept catégories d'infractions supplémentaires pourront être constatées :

- le défaut du port de la ceinture de sécurité,
- l'usage du téléphone portable tenu en main,
- la circulation, l'arrêt, et le stationnement sur les bandes d'arrêt d'urgence,
- le chevauchement et le franchissement des lignes continues,
- le non-respect des règles de dépassement,
- le non-respect des « sas-vélos »,
- le défaut de port du casque à deux-roues motorisé.



20 novembre 2016 : port de gants certifiés obligatoire pour les conducteurs et passagers de 2 ou 3 roues motorisés

Sommaire

Table des matières

Sommaire.....	3
Note liminaire.....	4
Quelques données marnaises.....	5
Éléments de contexte.....	6
Évolution de l'accidentalité 2007-2016.....	9
Bilan de l'accidentalité marnaise – 2016.....	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 2016** » 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.

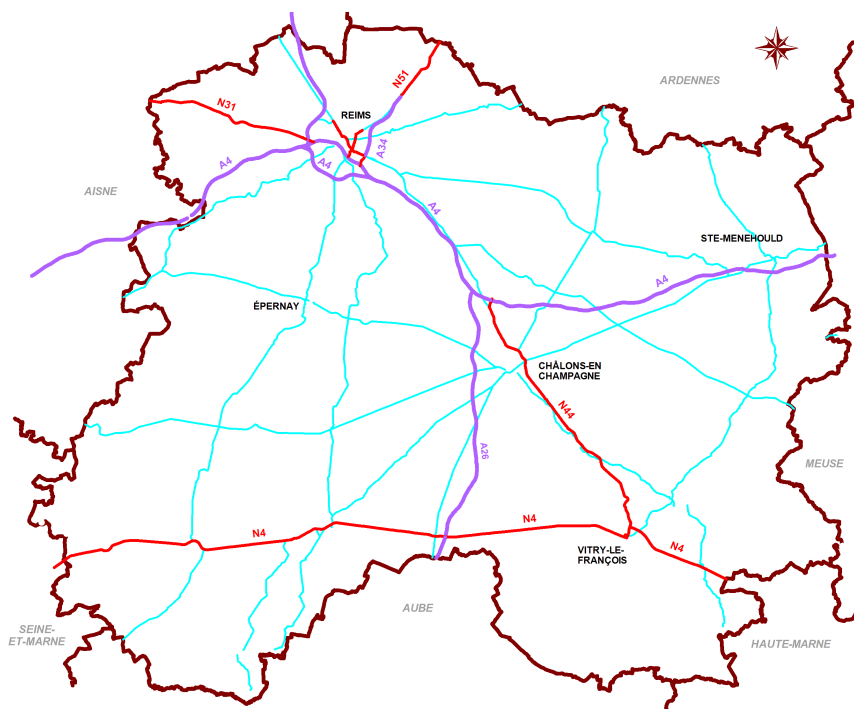
Population

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.

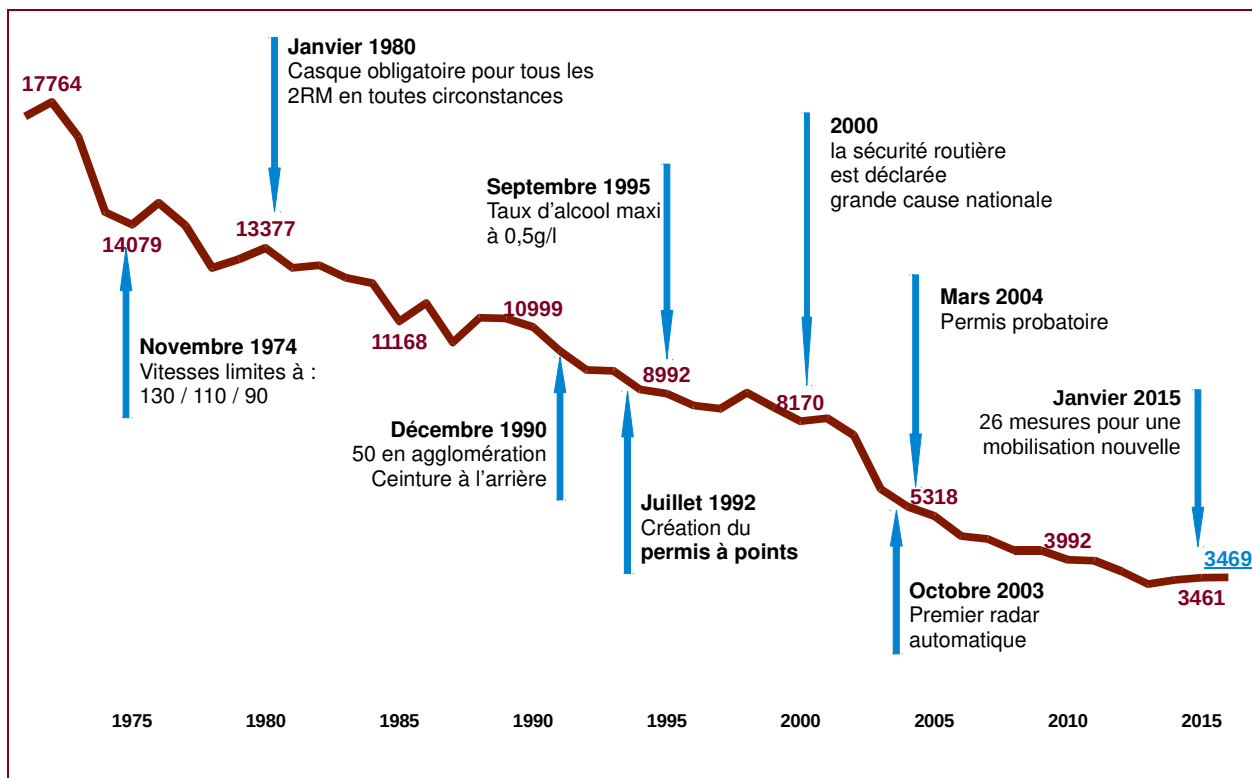
L'essentiel du réseau autoroutier s'achève. La plupart des véhicules est équipée d'airbags. Le continuum éducatif se met en place. Malgré ces mesures, la mortalité ne baisse que de 20 %. Dans le même temps, le trafic global progresse de 20 %.

➤ 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 2016, le nombre provisoire d'usagers tués (3 469) sur les routes au niveau national a augmenté de 0,2 % par rapport à 2015 et de 2,4 % par rapport à 2014.

Selon les données de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, cette augmentation s'explique par une hausse sensible de la mortalité routière chez les piétons (+15 % par rapport à 2015, soit 72 tués supplémentaires) et chez les cyclistes (+7 %).

À contrario, le nombre de personnes tuées en voiture est en légère baisse (-2 %), mais ce sont surtout les cyclomotoristes qui sont moins impactés (-20 %).

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, quatre radars autonomes ont été déployés (de manière aléatoire le long des RD977, RD980 et RN4 dans le cadre de sur la sécurisation des itinéraires) et alternativement sur plusieurs secteurs accidentogènes pour le quatrième équipement.

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 39 en 2016, soit une baisse de plus de 51 %.

Radar autonome



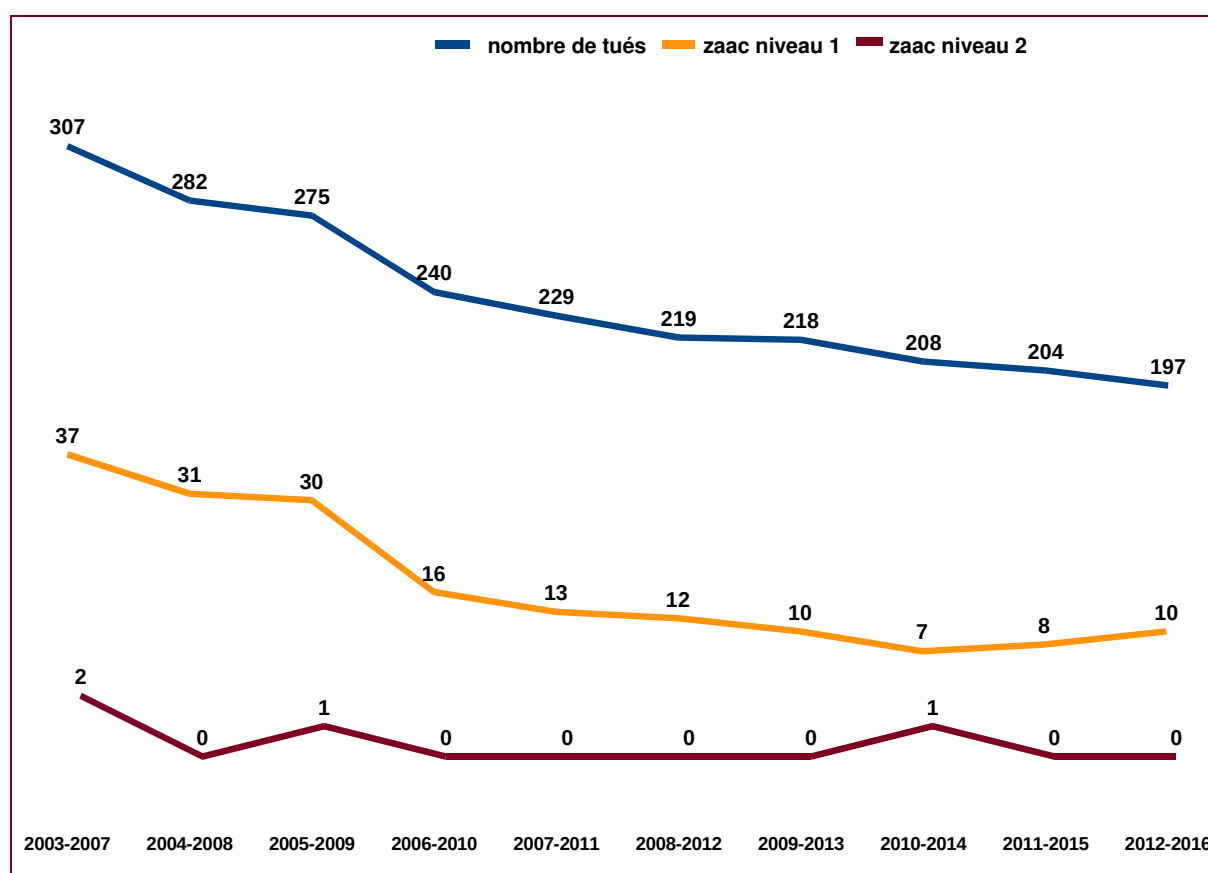
➤ Zones d'accumulation d'accidents corporels

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 10 sur la période 2012-2016, avec un seuil bas à 7 sur la période 2010-2014.

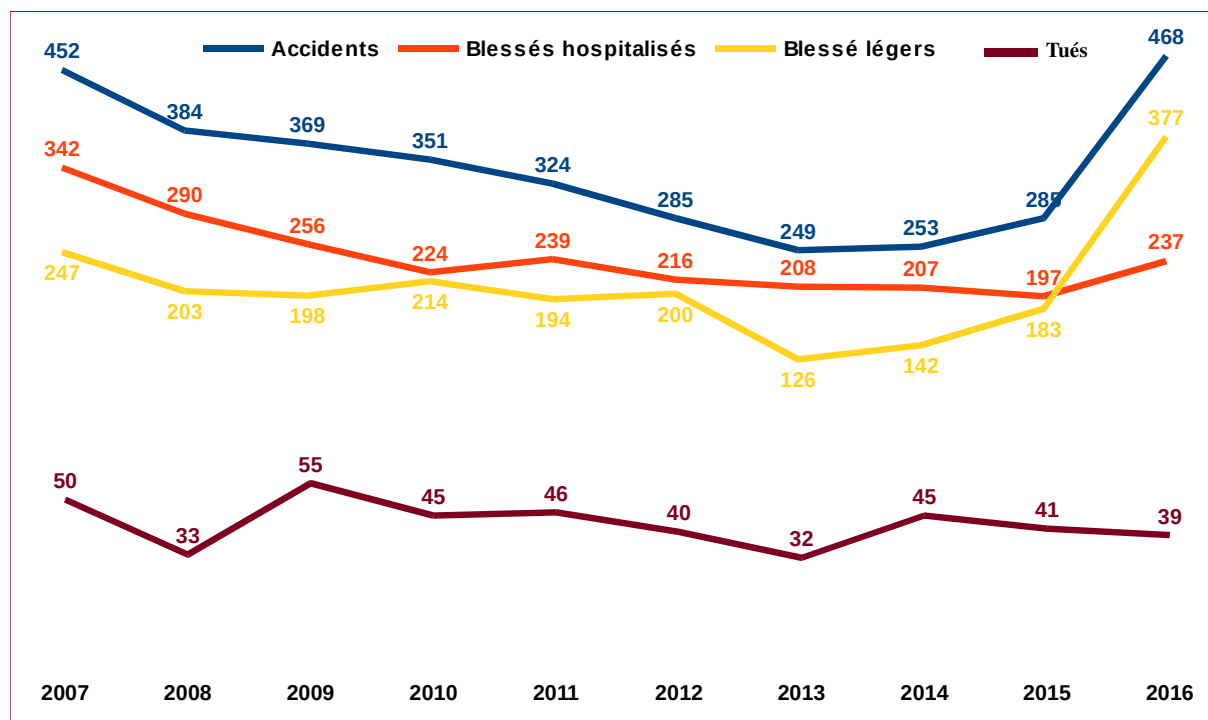
Dans le même temps, les ZAAC de niveau 2 (7 accidents ayant fait au moins 7 victimes graves sur un tronçon de 850m sur cinq ans) disparaissent à partir de la période 2006-2010. Une nouvelle ZAAC de niveau 2 est recensée sur l'autoroute A4 sur la seule période 2010-2014.

Le nombre de personnes tuées par tranches de 5 ans est en baisse constante. Cependant, ce constat ne se vérifie pas lorsque les données sont étudiées année par année.



Évolution de l'accidentalité 2007-2016

Données ATB (2007-2016)



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 2007-2016, la baisse du nombre d'accidents est forte jusqu'en 2013. Cette baisse est surtout très marquée entre 2007 et 2008, période où les radars sanctions sont massivement implantés dans le département. Ces trois dernières années, le nombre d'accidents repart à la hausse, particulièrement en 2016, en raison notamment du nouveau mode de calcul des accidents en zone police de Reims depuis octobre 2015.

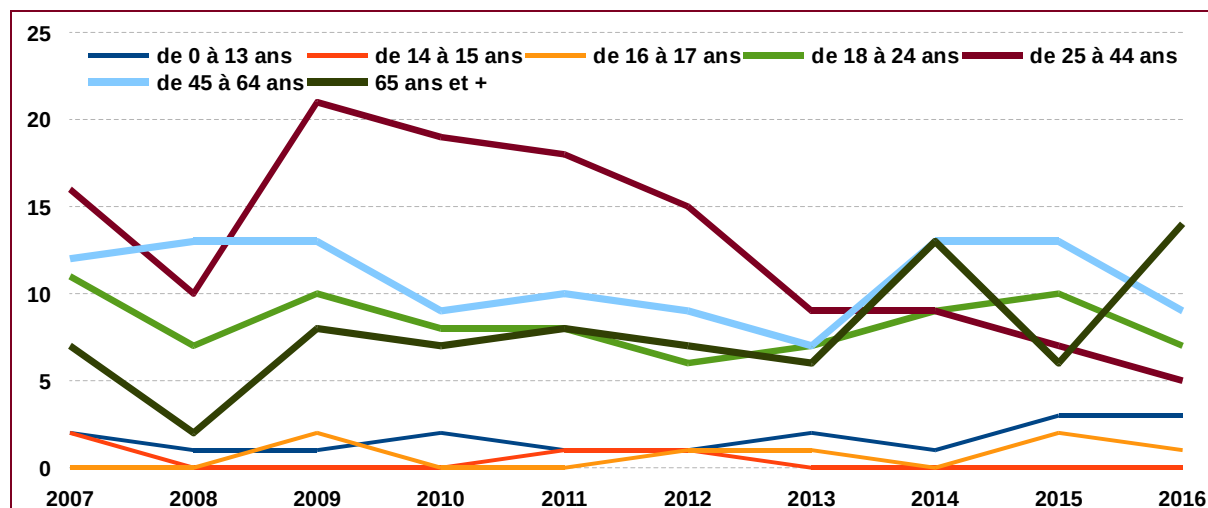
➤ Tués

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 4,4 %/an, malgré la hausse constatée en 2016. Quant au nombre de blessés légers, l'assistant statistique indique un résultat qui ne peut être interprété avec significativité. Ceci est dû à la très nette augmentation du nombre de blessés légers en 2016 qui fausse l'analyse.

Nombre de tués par tranches d'âges (2007-2016)



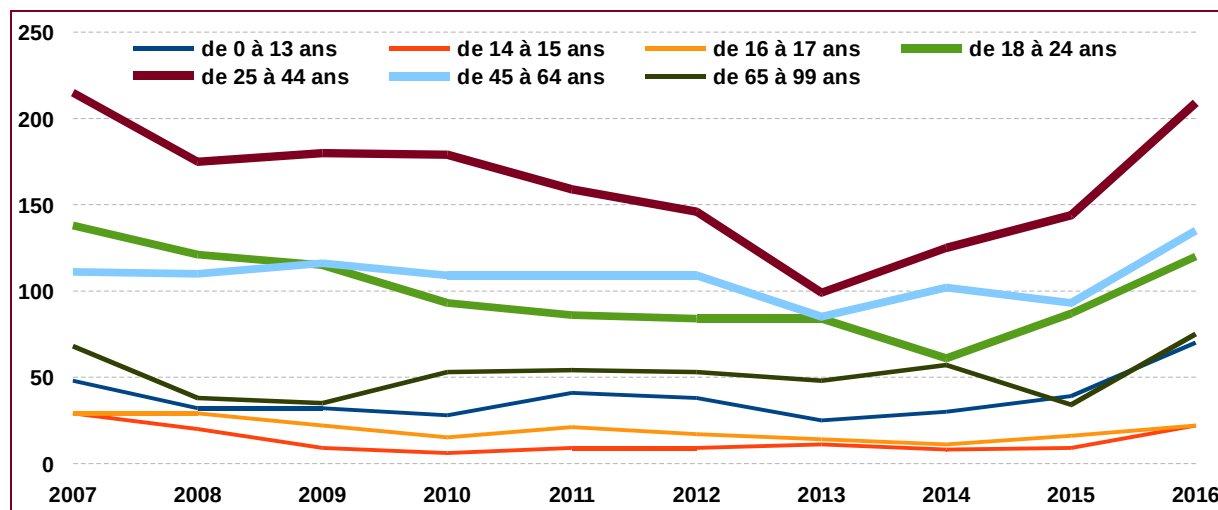
Nota : La répartition des tranches d'âges est celle communément retenue par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière. En particulier, les distinctions dans les premiers âges de la vie sont liées à la mobilité (piéton jusqu'à 13 ans, cyclomoteur à partir de 14 ans, motocyclette 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 jusqu'en 2013) est depuis 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), et ce malgré la baisse en 2016.

La tranche d'âge 65 ans et plus enregistre des variations importantes d'une année sur l'autre et est la plus impactée en 2016. Les autres tranches d'âges sont nettement moins impactées et fluctuent peu.

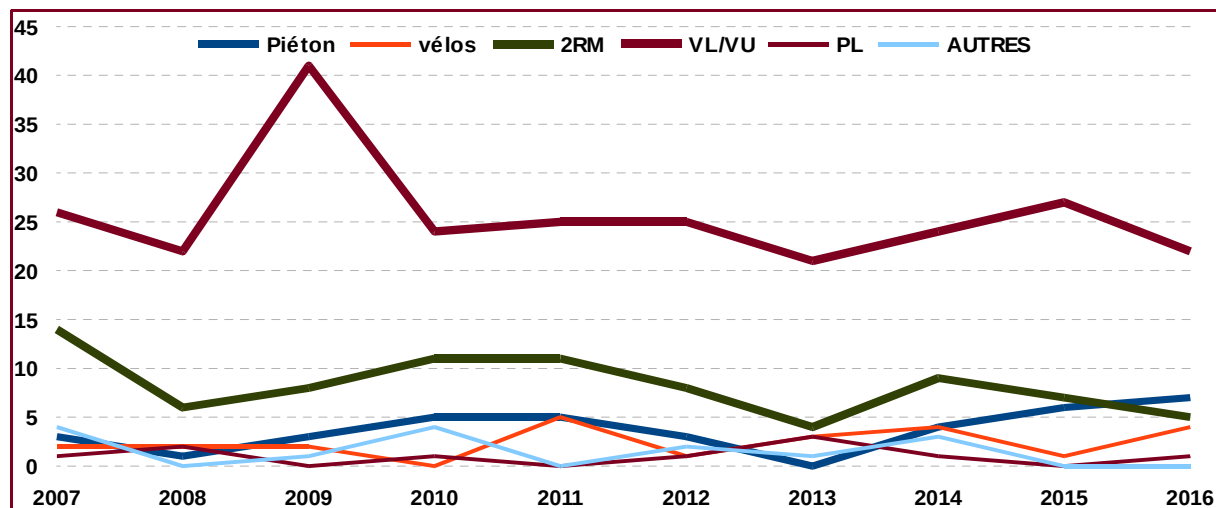
Nombre de victimes par tranches d'âges (2007-2016)



Orienté à la baisse jusqu'en 2015, le nombre de victimes est fortement reparti à la hausse en 2016. Ce constat est à mettre en parallèle de la forte augmentation du nombre d'accidents recensée en zone police de Reims.

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. Comme pour l'indicateur « personnes tuées », les autres tranches d'âges sont nettement moins impactées et fluctuent peu.

Nombre de tués par catégories d'usagers (2007-2016)

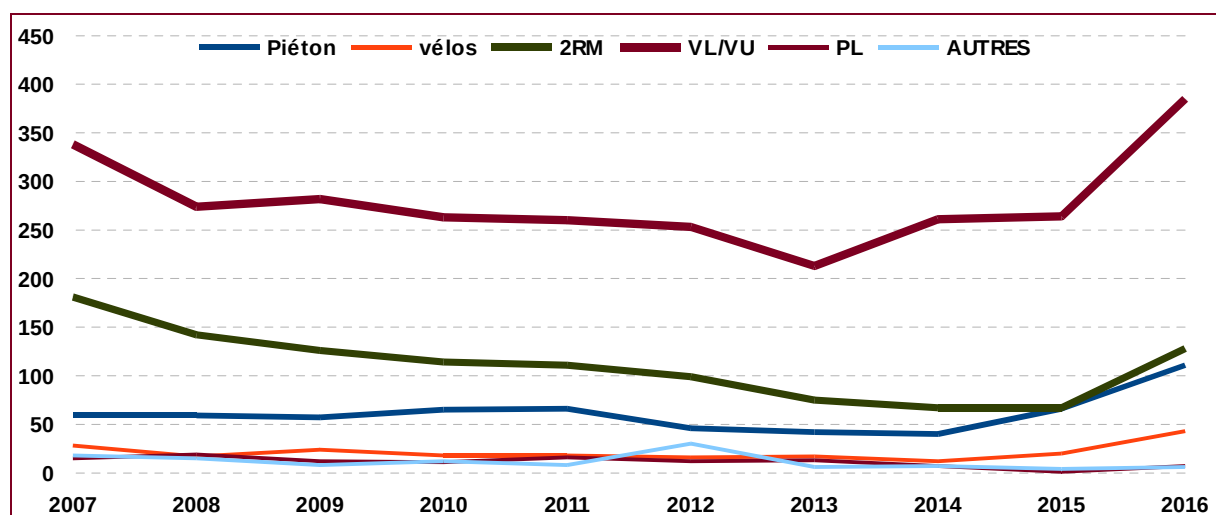


Sur dix ans, l'évolution du nombre de personnes tuées par catégories d'usagers varie d'une catégorie d'usager à l'autre, avec des fluctuations plus marquées chez certains usagers (VL/VU et 2RM).

Les usagers de **véhicules légers et utilitaires (VL/VU)** sont, de très loin, **les plus impactés**, devant les usagers de deux-roues motorisés (2RM) jusqu'en 2015. Rappelons que les **2RM** totalisent en moyenne **20 % des tués** dans la Marne pour à peine **2 % des usagers en circulation**. Ils sont vulnérables et nettement sur-représentés.

En 2016, les **piétons** sont les plus impactés après les usagers de VL/VU, signe de leur **grande vulnérabilité** sur la chaussée.

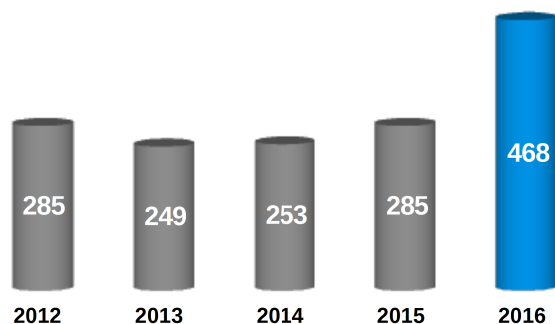
Nombre de victimes par catégories d'usagers (2007-2016)



Nettement orienté à la baisse jusqu'en 2013, le nombre de victimes augmente très fortement en 2016, compte tenu de la recrudescence des accidents et victimes en zone police de Reims.

Les usagers de VL/VU sont toujours les plus impactés, loin devant les usagers de 2RM et les piétons. Viennent ensuite, mais dans une moindre mesure, les cyclistes. Les autres usagers sont nettement moins impactés.

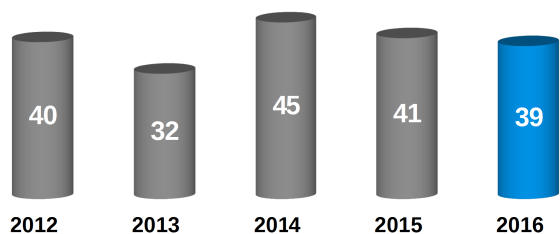
Évolution des données accidents/tués/blessés (ATB) depuis 2012 dans la Marne



➤ Accidents

En 2016, le nombre **d'accidents** augmente fortement par rapport à 2015. Cette hausse s'explique essentiellement par le nouveau mode de calcul des accidents en zone police de Reims.

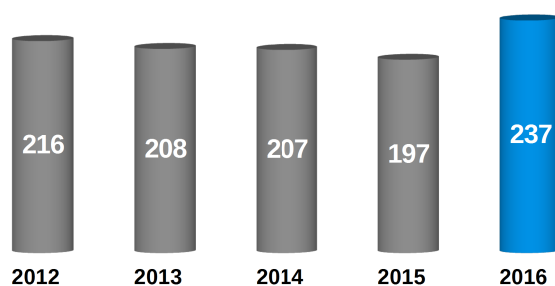
En France, cet indicateur a progressé de 1,1 % entre 2015 et 2016.



➤ Tués

Parallèlement, le nombre de **tués** est en légère baisse (-4,9 %) en 2016 par rapport à 2015. C'est la deuxième année de baisse consécutive au plan local alors que, dans le même temps, cet indicateur est en hausse au niveau national (+0,2 %).

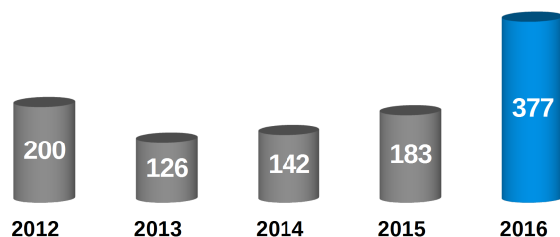
Le nombre de tués reste très nettement supérieur à l'objectif fixé fin 2020 qui consiste à ne pas dépasser 18 personnes décédées sur les routes marnaises.



➤ Blessés hospitalisés

Le nombre de blessés hospitalisés (BH), orienté à la baisse jusqu'en 2015, repart à la hausse en 2016. Ce résultat est lié à la hausse du nombre d'accidents en zone police de Reims.

En France, le nombre de BH a augmenté de 2,3 % en 2016 par rapport à 2015.



➤ Blessés légers

Le nombre de blessés légers (BL) augmente depuis 2013. Entre 2015 et 2016, le nombre de blessés légers a plus que doublé. Ce résultat est une fois encore à mettre en parallèle de la forte augmentation du nombre d'accidents en zone police de Reims.

Bilan de l'accidentalité marnaise – 2016

➤ 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 2016 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 (334) jamais réalisé dans le département de la Marne et constitue ainsi l'année « référence ».

➤ 2016 en quelques mots

Dans un contexte de très forte augmentation du nombre d'accidents, en particulier dans l'agglomération rémoise, l'année 2016 est marquée par une légère baisse de la mortalité routière (- 4,9 %) et par la baisse très marquée de l'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) qui passe à 8,3 (14,6 sur la période 2011-2015).

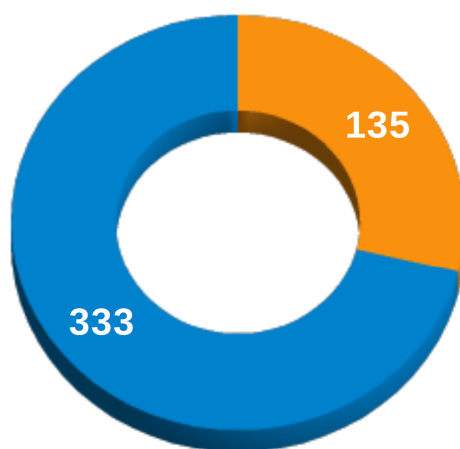
La mortalité routière se caractérise par :

- la part très importante (41,6 %) des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, deux-roues motorisés) décédés, soit +6,6 points par rapport à la période 2011-2015 ;
- le nombre important de piétons décédés parmi ces usagers vulnérables (7 tués, dont 3 sur autoroute) ;
- la part également très élevée des 65 ans et plus décédés (36 %), soit presque le double de la période 2011-2015 (19,6 %)
- 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 12,1 %, soit près de 13 points sous le taux moyen constaté (25 %) entre 2011 et 2015. Il est à noter que le prélèvement sanguin n'a pas été possible dans 4 des 37 accidents mortels ;
- la part des accidents mortels avec **excès de vitesse ou vitesse excessive** (16,2 %) dans lesquels d'autres facteurs peuvent également être recensés, assez nettement inférieure à la moyenne 2011-2015 (22,1 %) ;
- le **déport à gauche d'un usager**, dans sept accidents mortels ;
- la présence de **stupéfiants**, recensés dans deux accidents mortels, mais rappelons qu'aucun prélèvement sanguin n'a pu être pratiqué dans quatre accidents mortels.

Les accidents en 2016

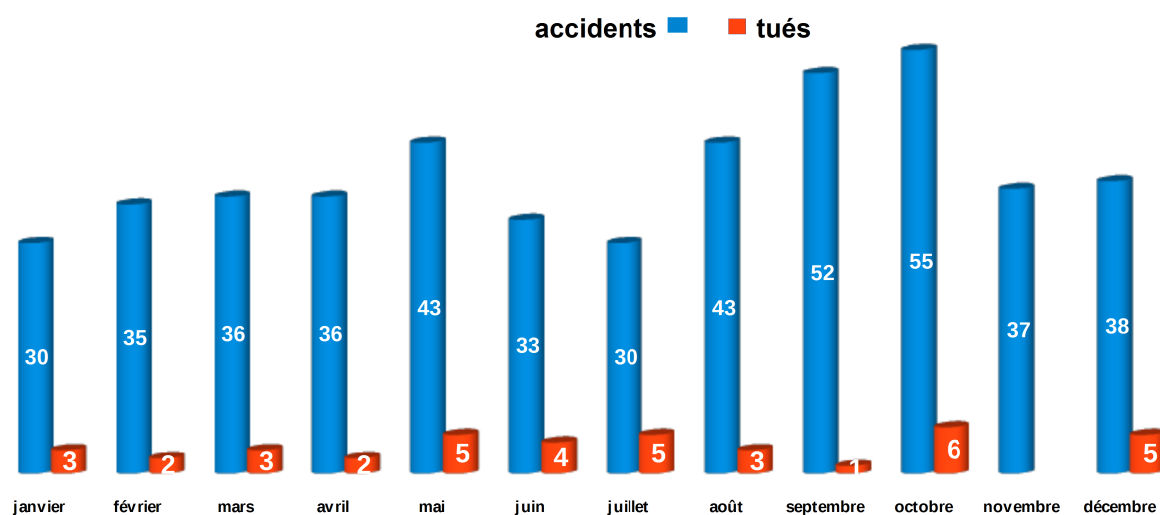
➤ Selon le type de milieu

■ agglomération ■ hors agglomération



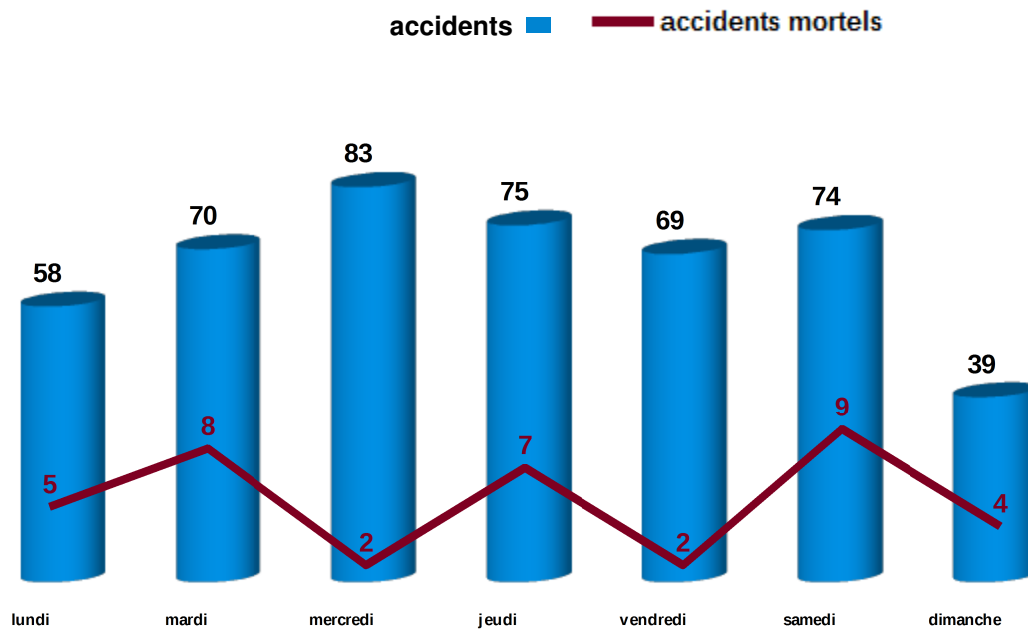
La part des accidents en agglomération a presque doublé en 2016 par rapport à 2015. Ce résultat surprenant (la part des accidents en agglomération baissait progressivement depuis 2009 jusqu'en 2014 pour être alors inférieure à celle des accidents hors agglomération) est à mettre en parallèle du nombre très élevé d'accidents recensés dans l'agglomération rémoise depuis octobre 2015 et la nouvelle prise en compte de la définition de l'accident.

➤ Selon le mois de l'année



Les nombres d'accidents ne sont pas forcément corrélés avec le nombre de personnes tuées. En effet, alors que le mois de juillet totalise le plus faible nombre d'accidents (30), il représente l'un des mois les plus meurtriers avec 5 tués. Autre paradoxe, septembre totalise 52 accidents (deuxième mois le plus élevé en nombre d'accidents), mais « seulement » une personne tuée.

➤ Selon le jour de la semaine

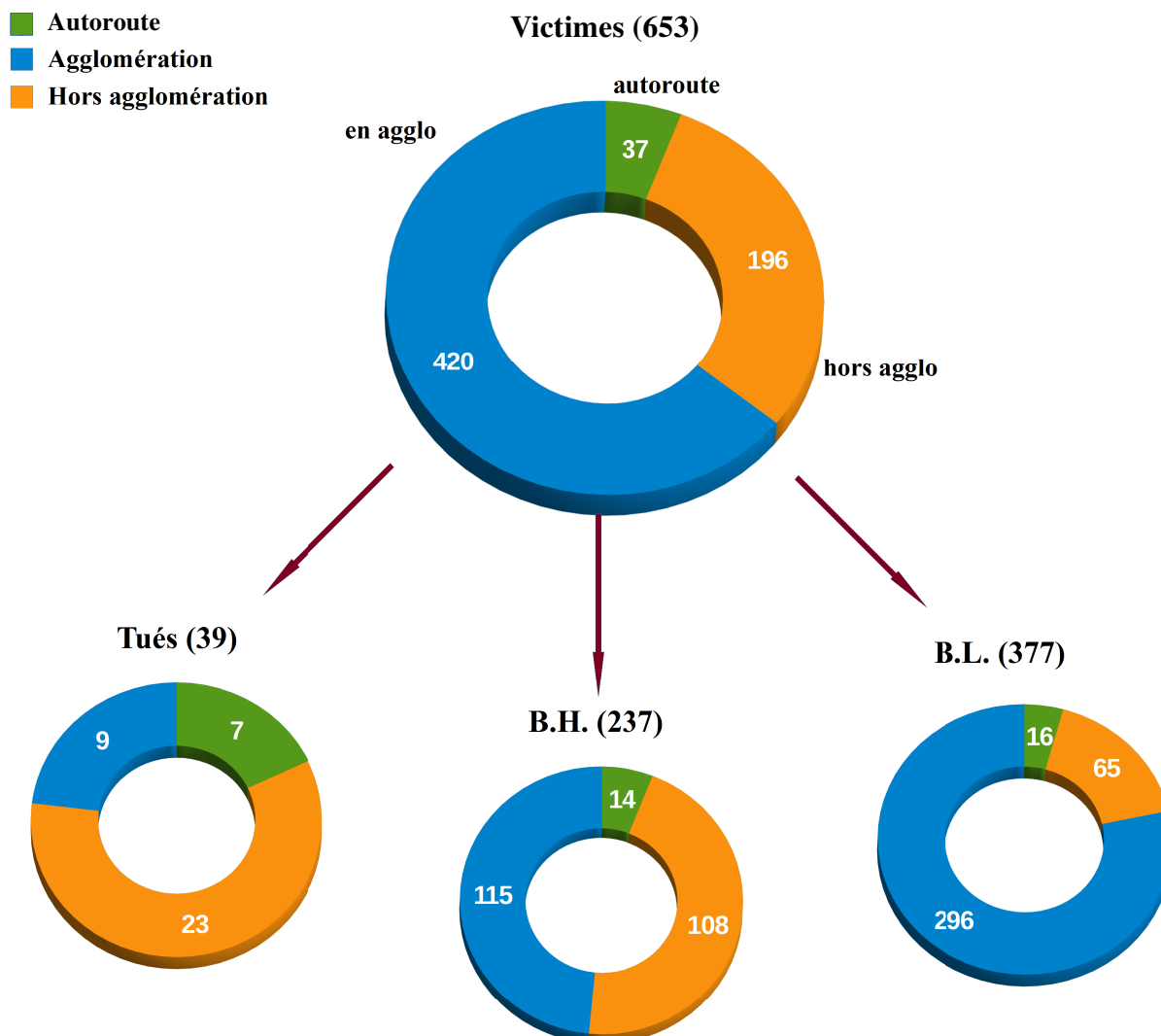


En 2016, hormis le lundi et plus particulièrement le dimanche où ils sont moins nombreux, les accidents se répartissent de manière sensiblement équivalente sur les autres jours de la semaine.

Le mercredi présente le paradoxe du plus grand nombre d'accidents, mais du plus faible nombre d'accidents mortels.

Les victimes en 2016

➤ Selon le type de milieu



Pour la seconde fois depuis 2014, les **victimes** sont plus nombreuses en agglomération (près de deux tiers des victimes). Ce résultat s'explique en très grande partie par l'augmentation du nombre d'accidents recensés dans l'agglomération rémoise depuis octobre 2015.

Parmi ces victimes, la part des **personnes tuées hors agglomération** est proche de **59 %**. Ce taux est légèrement en dessous de la moyenne nationale 2016 (64 %).

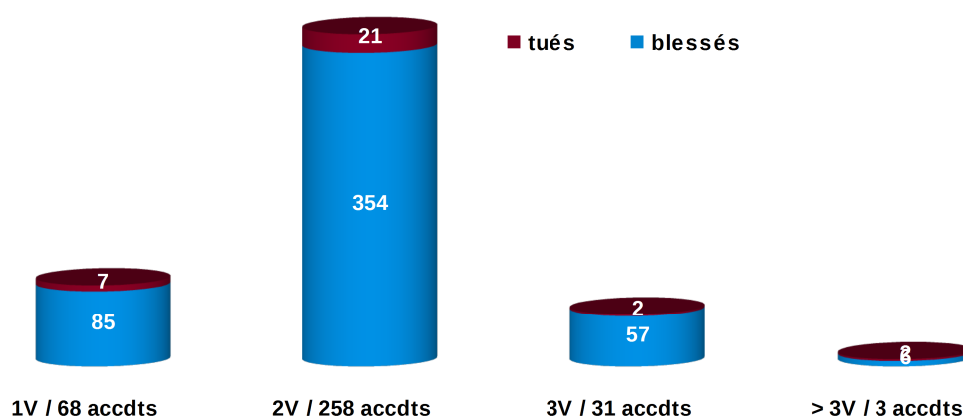
Les accidents sur autoroute, pourtant peu nombreux (19), occasionnent cette année un nombre particulièrement élevé de personnes tuées (7 décès, dont 3 étaient des piétons).

La part des **blessés hospitalisés hors agglomération** est proche de **46 %**, soit environ 4 points au-dessus de la moyenne nationale.

Enfin, les **blessés légers** sont recensés à près de **80 % en agglomération**.

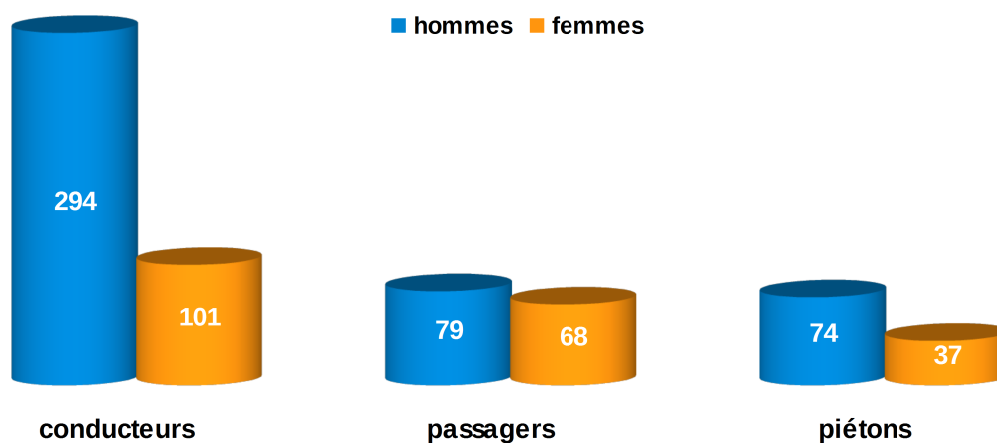
L'analyse de l'ensemble de ces données met en exergue une fois encore le rôle de la vitesse dans la gravité des accidents : part des personnes tuées ou grièvement blessées sur autoroute ou hors agglomération élevée, étendue du territoire marnais, densité des linaires routiers hors agglomération... sont 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 en 2015, les accidents impliquant deux véhicules sont les plus nombreux et les plus graves. Ces accidents se produisent majoritairement en agglomération (72 % des cas), hors intersection (49 % des cas) et sur un sol plat (81 % des cas) et rectiligne (87 % des cas) ;

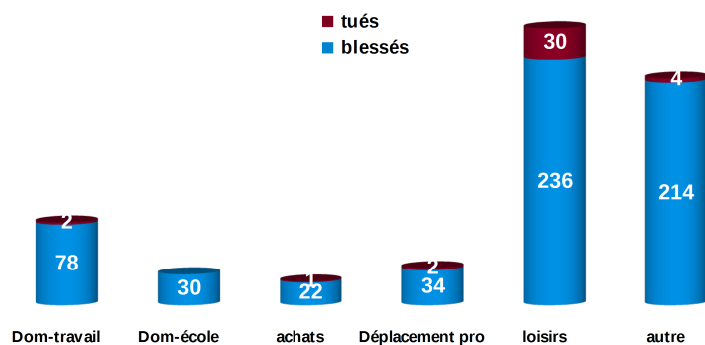
➤ Selon la catégorie d'utilisateur et le sexe



Les conducteurs victimes sont majoritairement des hommes (75 %), proportion identique à la moyenne des 5 années précédentes). Ces derniers ont un comportement plus à risque et sont donc plus exposés que les femmes.

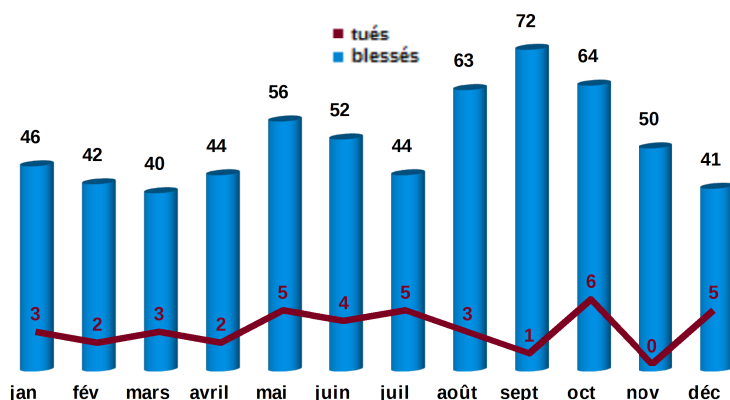
Les femmes représentent 31 % de l'ensemble des victimes. Elles sont surtout exposées cette année en tant que conductrices et passagères.

En 2016, les femmes représentent 20,5 % des tués, soit une baisse de 11 points par rapport à 2014 et 2015.



➤ Selon la nature du trajet

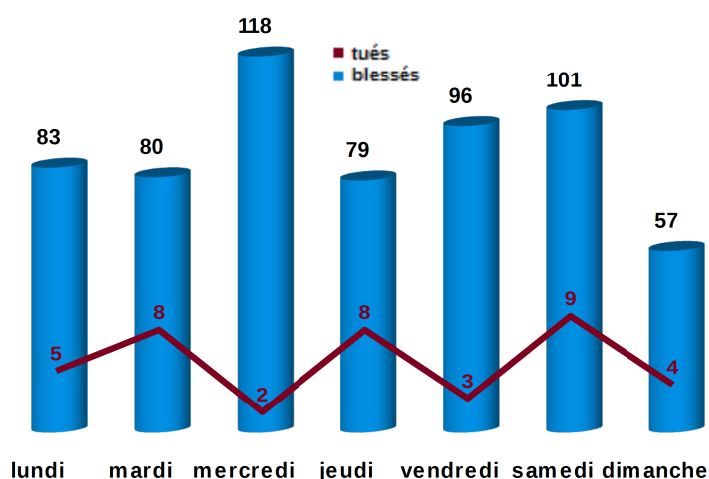
Invariablement, les déplacements « loisirs » totalisent le plus grand nombre de victimes (236 blessés et 30 tués) devant les déplacements liés à l'activité professionnelle (domicile-travail et professionnels).



➤ Selon le mois de l'année

Le mois de septembre totalise le plus grand nombre de blessés, le mois d'octobre le plus grand nombre de tués.

Si le premier quadrimestre présente la plus faible sinistralité, le troisième quadrimestre totalise le plus grand nombre de victimes, et c'est au deuxième quadrimestre que l'on recense le plus de personnes tuées.

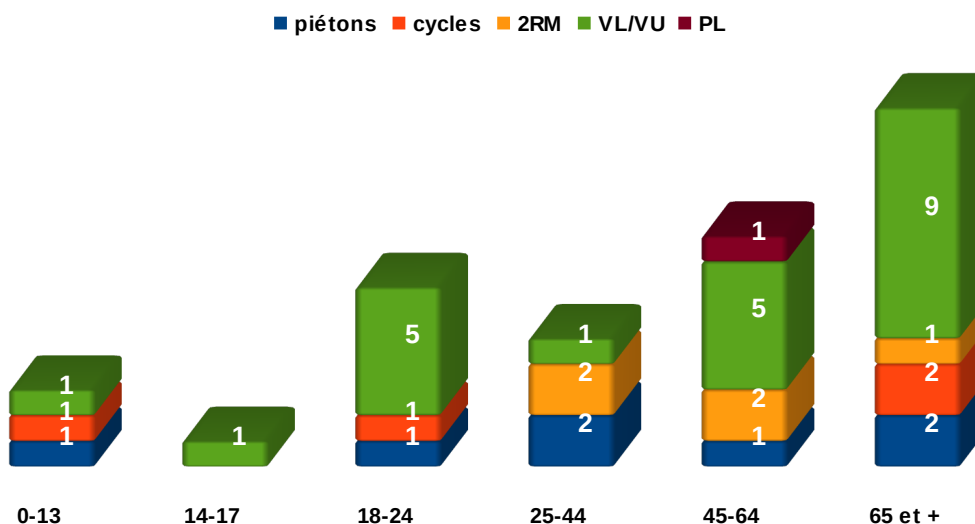


➤ Selon le jour de la semaine

La journée du mercredi est paradoxale : elle présente le plus grand nombre de blessés et le plus faible nombre de personnes tuées.

Le samedi totalise le plus grand nombre de décès. Le week-end reste donc particulièrement meurtrier puisque l'an dernier, c'est la journée du dimanche qui totalisait le plus de personnes tuées (16).

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

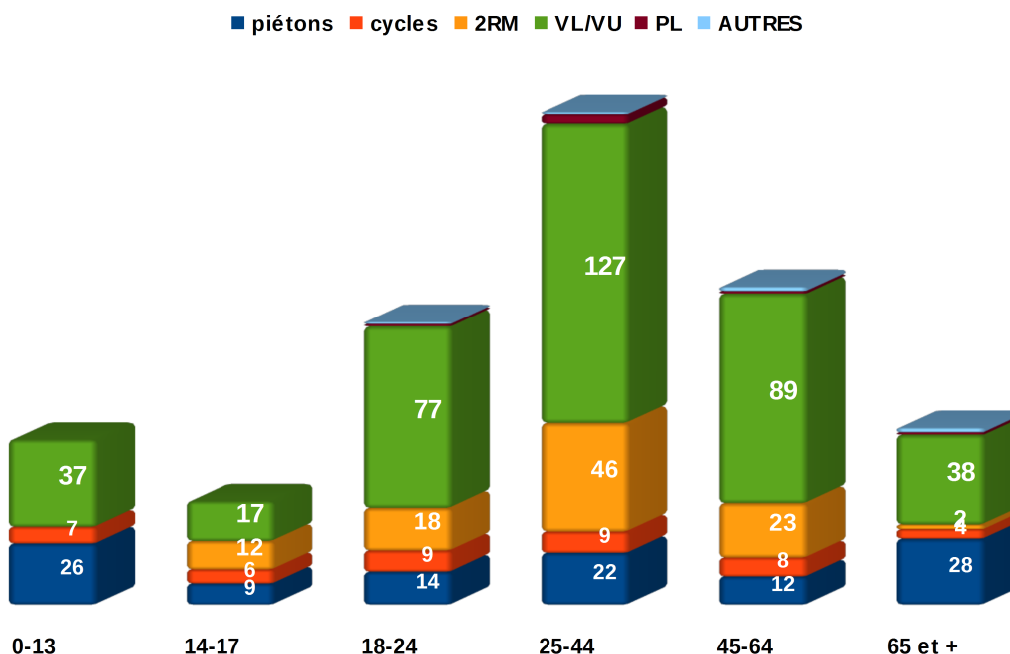


Les usagers de véhicules légers et utilitaires (VL/VU) sont les plus impactés (22 tués), loin devant les piétons (7 tués) et les usagers de 2RM (5 tués)

Avec 14 décès, les seniors (65 ans et +) sont sur-impliqués

Les 18-24 ans sont moins impactés cette année (18 % des tués), mais restent sur-impliqués.

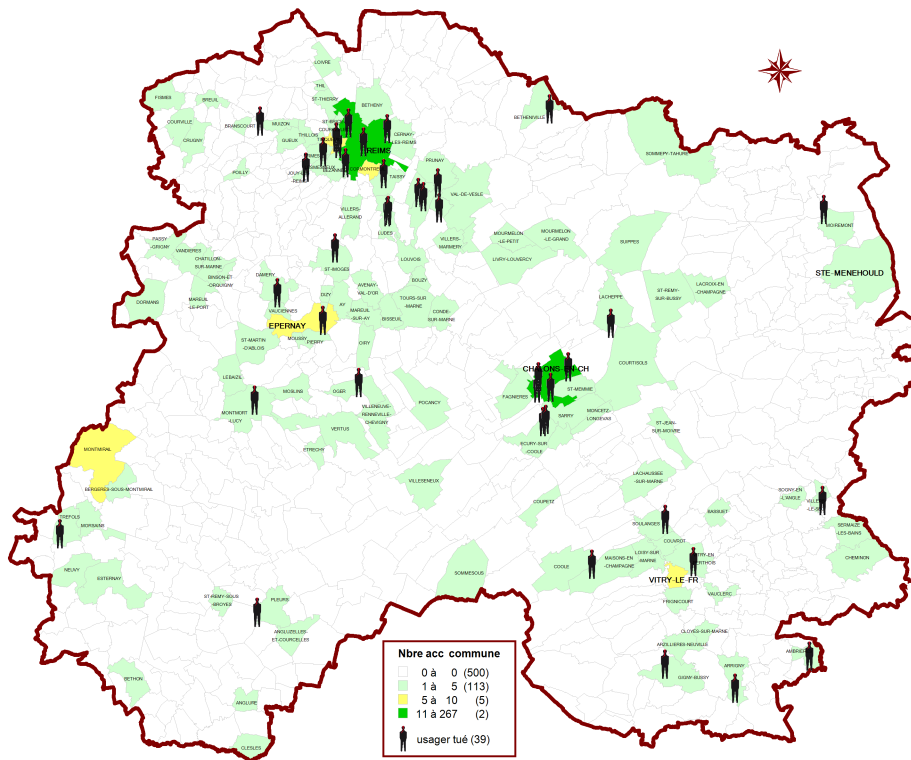
Répartition des victimes par tranches d'âges et catégories d'usagers (2015)



Les victimes sont les plus nombreuses chez les usagers de VL/VU, quelle que soit la tranche d'âge, devant les usagers de deux-roues motorisés, puis les piétons. Ces derniers sont particulièrement nombreux chez les enfants et les seniors.

La tranche d'âge la plus impactée est celle des 25-44 ans, devant les 45-64 ans et les 18-24 ans.

Répartition des accidents et des décès par communes



468 accidents...

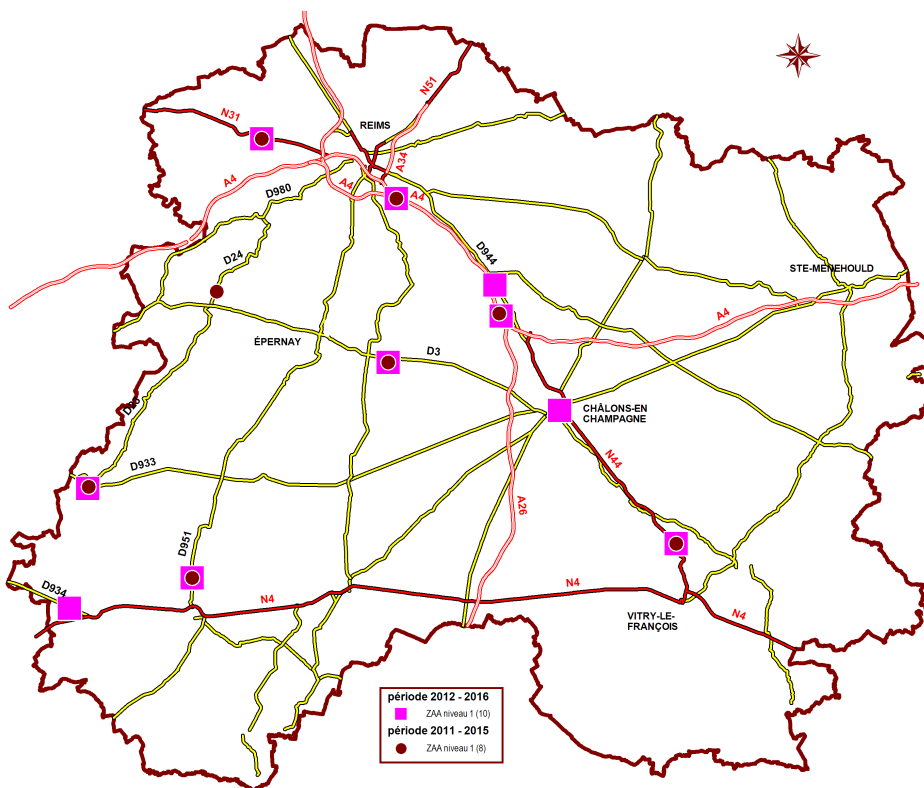
... sur 120 communes

D'une année sur l'autre, le nombre de communes impactées est assez comparable (129 en 2014 et 127 en 2015).

En 2016, les accidents se concentrent essentiellement autour des principales agglomérations du département.

Le nombre d'accidents a plus que doublé sur l'agglomération de Reims par rapport à 2015.

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 au moins 4 accidents et 4 victimes graves.

Des zones en moins...

Sur route départementale : une zone a disparu sur la D24.

...et-en plus...

Sur routes départementales : Trois zones sont nouvellement recensées sur les RD3, RD34 et RD944.

Synthèse

Les données du bilan de l'accidentalité 2016 sont, comme l'an dernier, hétérogènes. Alors que le nombre d'accidents augmente fortement par rapport à 2015, celui des personnes tuées connaît une légère baisse.

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 2016, il convient de retenir :

- le nombre de tués (39) qui est le troisième plus faible jamais recensé dans le département ;
- l'explosion du nombre d'accidents (+64 %) et de blessés (+61 %), en particulier des blessés légers (+106 %), en raison du nouveau mode de recensement des accidents en zone police de Reims ;
- la sur-implication des seniors dans l'accidentalité marnaise avec 14 tués et 61 blessés ;
- la sur-représentation des usagers vulnérables : 7 piétons, 4 cyclistes, 3 motocyclistes et 2 cyclomotoristes tués ;
- le nombre élevé de personnes décédées sur autoroute (7 décès dont trois piétons), plus de deux fois supérieur à la moyenne recensée ces cinq dernières années (3,2) ;
- le nombre très élevé de victimes (30 tués et 236 blessés) dans des déplacements dédiés aux loisirs, mode de déplacement qui, de manière constante, totalise le plus grand nombre d'accidents et de victimes ;
- la part des accidents en agglomération, en très forte hausse cette année, à contre-courant de la tendance observée jusqu'en 2014 où la part des accidents en agglomération a diminué progressivement, jusqu'à être inférieure à celle des accidents hors agglomération en 2014 ;
- le nombre de ZAAC en très nette baisse depuis 10 ans. Il en reste encore 10 sur la période 2012-2016. 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 un accident mortel sur six ;
- **l'alcool, dans moins de 15 % des accidents mortels. Ce taux est historiquement bas** confirme 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 18 % des accidents mortels ;
- le dépassement dangereux ou interdit et le refus de priorité, tous deux recensés dans 4 accidents mortels.

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 2012-2016.

enjeux	Critères d'analyse	2008 2012	2012 2016
Alcool	Part des accidents mortels avec alcool (<u>taux connu</u>)	32,5 %	23 %
	Usagers tués	60	37
Stupéfiants	Part des accidents mortels avec stupéfiants	18,8 %	10,3 %
	Usagers tués	26	15
Vitesse	Part des accidents mortels avec excès de vitesse	22,5 %	20,5 %
	Usagers tués	55	42
Usagers vulnérables*	Part des accidents mortels avec un usager vulnérable	36,5 %	35,7 %
	Usagers vulnérables tués	71	66
Jeunes usagers (14-24 ans)	Part des accidents mortels avec un jeune usager tué	20 %	23,2 %
	Jeunes usagers de 14 à 24 ans tués	44	45

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 (23 %), avec ou sans autres facteurs, poursuit sa baisse (- 9,5 points) par rapport à la période de référence (2008-2012).

10,3 % des accidents mortels mettent en évidence le facteur « stupéfiants » (avec ou sans alcool). Cet indicateur est en nette baisse (-8,5 points).

Vitesse

La part des accidents mortels liés à une vitesse excessive baisse légèrement (-2 points) sur la période 2012-2016. Dans ces accidents, 42 personnes sont décédées.

Jeunes usagers

23,2 % des usagers tués sur les routes marnaises entre 2012 et 2016 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)

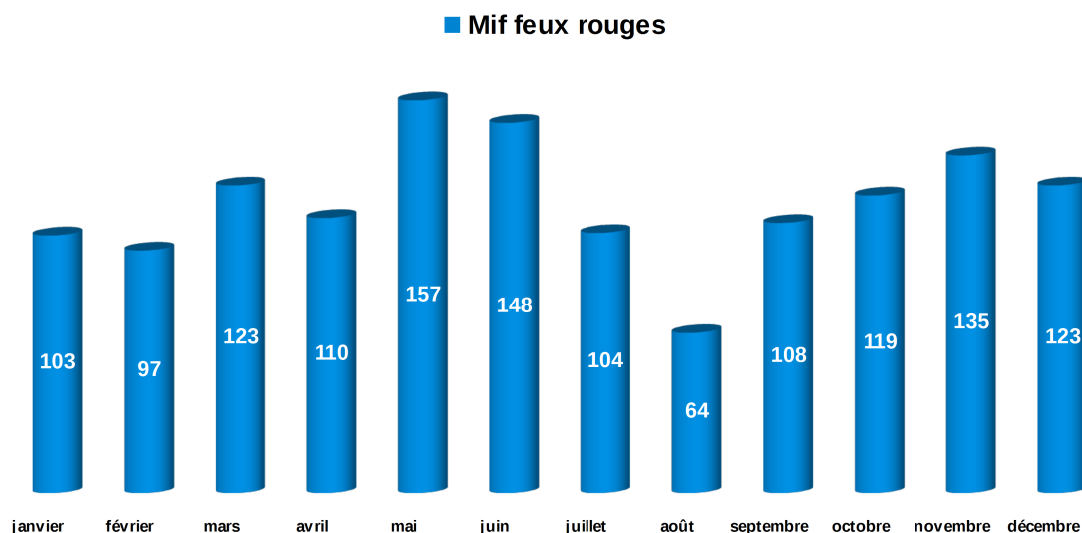
Les usagers vulnérables décédés sur la période d'étude se répartissent comme suit :

- 20 piétons ;
- 13 cyclistes ;
- 5 cyclomotoristes ;
- 28 motocyclistes ;

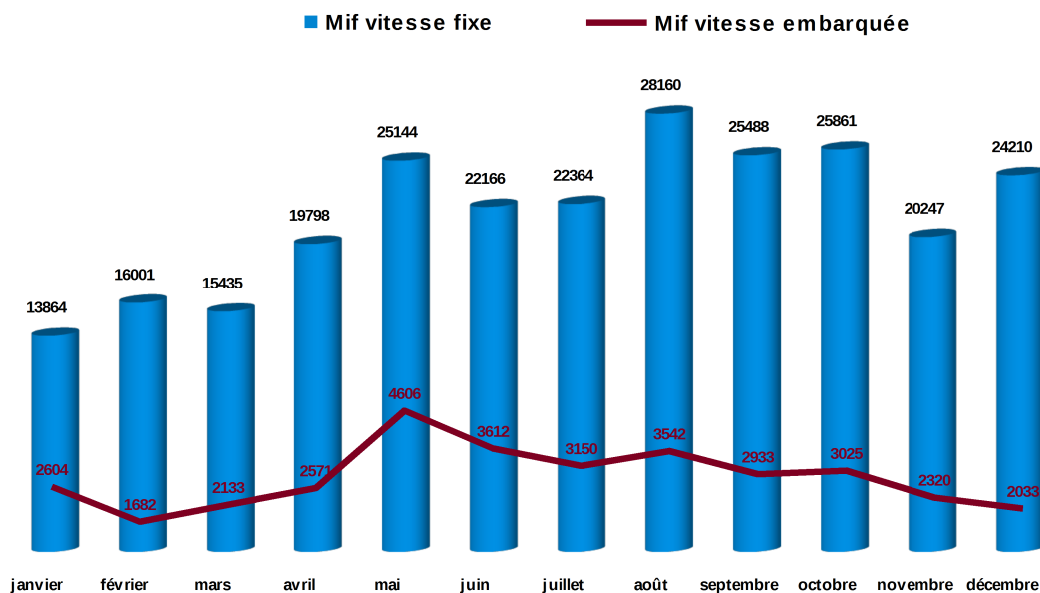
Les deux-roues motorisés sont ainsi largement surreprésentés (16,8 % des tués alors qu'ils totalisent à peine 2 % des usagers en circulation) et les piétons paient un lourd tribut (20 décès).

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

En 2016, le département totalise 2 radars feux rouges, 32 radars vitesse fixes, 4 radars autonomes (arrivés en 2016) 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 augmenté de 2,2 % par rapport à 2015.



En 2016, le nombre de MIF au droit des radars fixes (radars vitesse fixes, autonomes, discriminant et vitesse moyenne) a augmenté de 7,5 % (ce résultat est à mettre en parallèle de l'arrivée des radars autonomes) et de 38,5 % au droit des radars mobiles par rapport à 2015.

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