

Fiche retour d'expérience

Pratiques et méthodes mises en œuvre en matière d'analyse des accidents mortels

Conseil départemental des Côtes d'Armor

Cette fiche est destinée à fournir aux gestionnaires, un exemple de mise en place d'une démarche de sécurité routière.

Réalisées dans le cadre d'un groupe de travail, piloté par le Cerema, sur les démarches de sécurité routière, ces fiches retour d'expérience ont pour finalité de présenter des exemples de réalisation de gestionnaires routiers.



Fiche n° 5 – Juillet 2019

1. Contexte et enjeu de sécurité routière

Pour répondre aux accidents mortels sur son réseau, le Président du Conseil Départemental des Côtes d'Armor a mis en place une démarche pragmatique, inspirée des Enquêtes Comprendre Pour Agir (ECPA) en cas d'accident mortel de la circulation (voire d'accident grave) se produisant sur le réseau départemental, en agglomération ou hors agglomération.

Cette démarche axée autour d'une COMmission Diagnostic Compréhension et Action (CODICA) a été instaurée début 2010.

2. Problématique

Les données recueillies à partir des fichiers BAAC (bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation) donnent une vision seulement partielle de l'accidentalité car elles ne concernent que les accidents corporels avec rédaction de Procès Verbaux.

Par ailleurs, les fichiers BAAC ne permettent pas d'identifier finement les mécanismes et facteurs d'accidents, ainsi que les éléments de l'infrastructure qui peuvent être à l'origine d'un accident, ou qui peuvent contribuer à sa gravité.

Pour palier ces limites, le CD22 a mis en place la démarche CODICA afin de définir, suite à un accident mortel, des mesures prenant en compte ses conditions de déroulement. Ces mesures préconisées dans le cadre de cette démarche doivent pouvoir être mises en œuvre rapidement, sans investissement lourd, afin de réduire le risque de survenue d'un nouvel accident au même endroit.

3. Principes de la démarche

Les objectifs de la démarche peuvent se résumer en 4 points :

- améliorer le recueil de données sur les accidents de la circulation ;
- analyser les circonstances des accidents mortels et les causes possibles liées à l'infrastructure ou son environnement ;
- mettre en place une information des acteurs en temps réel pour les accidents mortels ou graves ;
- proposer, si nécessaire, des actions rapides sur l'infrastructure ou le comportement des usagers.

La démarche CODICA permet également :

- de développer une culture sécurité routière auprès des élus municipaux et des agents de l'Agence Technique Départementale (ATD) ;
- de renforcer et adapter les actions de sensibilisation auprès de publics spécifiques : seniors, collégiens.

4. Mise en œuvre de la démarche

4.1. Constitution de la CODICA

Cette commission pilotée par le Vice-Président Infrastructures, rassemble plusieurs acteurs de la sécurité routière : les conseillers départementaux locaux, le maire de la commune accompagné d'autres élus ou de la police municipale, la gendarmerie ou la police nationale, l'EDSR, le SDIS, l'ATD, le service entretien et exploitation de la route de la Direction des Infrastructures. La Préfecture est invitée à chaque commission et peut se faire représenter par la DDTM.

4.2. Préparation de la CODICA

Lorsqu'un accident mortel ou grave se produit, le service entretien et exploitation de la route du CD22 rédige une fiche synthétique sur l'accident sous 2 à 3 semaines (*cf.* annexe).

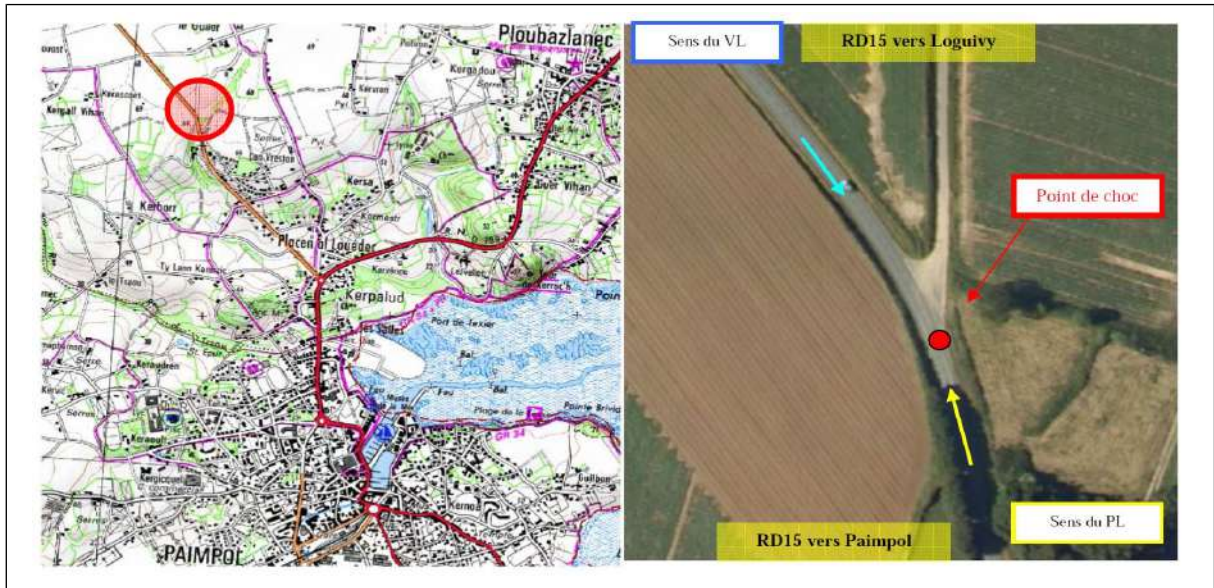
Celle-ci fournit :

- le lieu, la date et les victimes de l'accident ;
- une description sommaire des caractéristiques de l'infrastructure ;

- les circonstances de l'accident et les éléments de l'enquête en cours, après recueil auprès des forces de l'ordre ;
- l'accidentologie (période de 5 ans) sur la voie concernée, recensée à partir des fichiers BAAC et de l'outil d'exploitation des données accidents Concerto et complétée par :
 - les remontées rapides d'accidents de la gendarmerie pour l'année en cours,
 - un recueil de données mensuel transmis dans le cadre d'un partenariat avec le SDIS,
 - le recueil des remontées des agences techniques via des fiches d'interventions sur tout type d'accident afin de mieux identifier d'éventuels problèmes d'infrastructures.

Le service entretien et exploitation de la route effectue ensuite une visite de terrain (avec prise de photos) dans les deux mois suivant l'accident pour préparer un déplacement de la CODICA sur site.

Extraits d'une fiche synthétique de l'accident :



Exemple de cartographie du site

Accidents corporels	Dont mortel	Localisation	Événement
2	1	500 m du site à l'intersection	Collision sur le côté et refus de priorité

Accidentologie sur le site durant la période 2005-2010



Photo 2 : RD15 sens Paimpol – Loguivy et PL impliqué

Photo 3 : véhicule Twingo impliqué

Exemple de photos de l'accident si on en dispose, sinon il est mis généralement une photo à 200 m et une photo de proximité prises après l'accident

4.3. Le déroulement de la CODICA

Entre 2010 et 2017, en moyenne, 20 à 25 réunions de la CODICA ont été organisées chaque année, en réponse à des accidents mortels.

La CODICA se réunit sur le site de l'accident (pas de réunion en salle) dans les 3 mois suivant l'accident, sur une durée généralement inférieure à 1 heure.

Chaque réunion de la CODICA s'appuie sur :

- une présentation de la situation générale de l'infrastructure, par le Conseil Départemental : accidentologie relevée sur les 5 dernières années, caractéristiques de l'infrastructure, incohérences éventuellement constatées concernant celle-ci ;
- une présentation des circonstances dans lesquelles s'est déroulé puis a été géré l'accident : Un rappel des faits est réalisé par le Conseil Départemental puis complété si besoin par les forces de l'ordre en charge de l'enquête, selon des informations diffusables en fonction de l'avancement de l'enquête. Les services du SDIS précisent également les conditions dans lesquelles ils sont intervenus après l'accident.

Sur la base de ces éléments, le débat entre les membres de la commission permet de proposer des actions rapides et à moindre coût sur l'infrastructure ou le comportement des usagers, qui seraient de nature à améliorer la sécurité sur l'axe départemental concerné. Les actions à mener sont décidées collégalement par la CODICA.

Actions possibles à mener sur le site	
Modification de la signalisation	<ul style="list-style-type: none">• création, modification ou renouvellement de signalisation directionnelle ou de marquage horizontal ;• pré-signalisation de carrefour ou de virage, balisage dans les courbes ;• modification ou mise en place de limitations de vitesse ;• modification de priorité sur un carrefour RD/RD.
Reprise de l'infrastructure	<ul style="list-style-type: none">• contrôle d'adhérence et réalisation de revêtements de chaussée ;• reprise d'un tassement de tranchée longitudinale ;• modification d'un accès de parcelle agricole.
Traitement des masques végétaux de visibilité	<ul style="list-style-type: none">• élagage, abattage d'arbres, arasements de talus pour améliorer les visibilités.
Dispositifs de contrôle / sensibilisation concernant les vitesses	<ul style="list-style-type: none">• réalisation de mesures de vitesses par les forces de l'ordre ;• installation d'un dispositif lumineux asservi à un radar de vitesse.
Traitement des obstacles	<ul style="list-style-type: none">• déplacements de support ERDF, France Télécom ;• mise en place de dispositifs de retenue ;• suppression de blocs rocheux.
Actions de sensibilisation à la sécurité routière	
Actions ciblées	<ul style="list-style-type: none">• les seniors (conférence « conduite à tout âge » avec des modules pratiques) ;• les élus référents sécurité routière dans les communes ;• les collégiens (6^e : prise de l'autocar, sécurité à pied et à vélo) ;• les écoles primaires.
Actions thématiques	<ul style="list-style-type: none">• cycles/véhicules légers (respect et cohabitation dans un giratoire) ;• soutien des associations qui interviennent en milieu festif par la fourniture d'éthylotests.

Certaines réunions de la CODICA ont pu, à l'examen d'un dossier, faire ressortir le besoin de réaliser des travaux plus importants sur l'infrastructure. Quelques exemples d'actions réalisées sur différents sites :

- 2014 - Rectification d'un virage avec surlargeur dans la courbe et dégagement de visibilité ;
- 2014 - Réalisation d'un enduit de surface puis modification du marquage au sol, suppression de massifs végétaux et élagage, élargissement d'accotement, mise en place de dispositifs de retenue et de panneaux de signalisation de police et directionnelle ;
- 2015 - Création d'un tourne-à-gauche borduré et suppression de mouvements de tourne-à-gauche sur carrefours à proximité.

4.4. Suite de la CODICA

Un **compte-rendu interne à l'ATD** est tout d'abord rédigé avec des propositions d'actions.

Par la suite, un **relevé de décisions**, synthèse du compte-rendu avec les éléments de trafic, d'accidentologie et les actions validées, est diffusé aux membres de la CODICA.

Dispositions à court terme	Dispositions à moyen terme	Dispositions à long terme
<ul style="list-style-type: none"> • renouvellement du marquage T3 ; • pose de panneau A1c ; • déplacer le panneau B14 vers le point haut ; • prévoir la mise en œuvre de panneaux B14 avec rappel après chaque carrefour ; • pose d'un panneau J4 tri-chevron dans la courbe. 	<ul style="list-style-type: none"> • constat d'un dénivelé entre la RD et la VC. Reprise du revêtement sur une dizaine de mètres. 	<ul style="list-style-type: none"> • acquisition foncière pour un triangle de visibilité en intérieur de courbe.

Actions validées sur le site pris en exemple

La mise en œuvre des actions retenues est ensuite planifiée par le Conseil Départemental. Ces actions peuvent en général être mises en œuvre dans les 6 mois. Certaines peuvent parfois être décalées pour profiter d'une programmation annuelle des interventions (ex. : peinture reportée à N+1 après le mois d'avril).

5. Conclusion

La démarche CODICA consiste à établir un recueil de données détaillées sur l'accidentologie qui est facilité par la mise en place d'un partenariat avec les Forces de l'Ordre, le SDIS, les agents techniques, etc. Cela permet de mieux connaître et comprendre les accidents, ce qui facilite ainsi l'identification des problématiques d'insécurité routière.

Elle permet aussi, en lien avec les services de l'État, de renforcer et d'adapter les actions de sensibilisation auprès de publics spécifiques : seniors, collégiens, etc.

En moyenne, 20 à 25 réunions de la CODICA sont tenues annuellement et permettent, dans la très grande majorité des cas, d'aboutir à des propositions d'actions pragmatiques portant sur l'infrastructure et/ou sur le comportement et pouvant être mises en œuvre rapidement.

Cette fréquence des réunions CODICA est propice à développer une culture « sécurité routière » auprès des différents acteurs, notamment les élus municipaux et le personnel des Agences Techniques Départementales. Cette démarche est donc un levier intéressant pour améliorer sensiblement la sécurité du réseau.

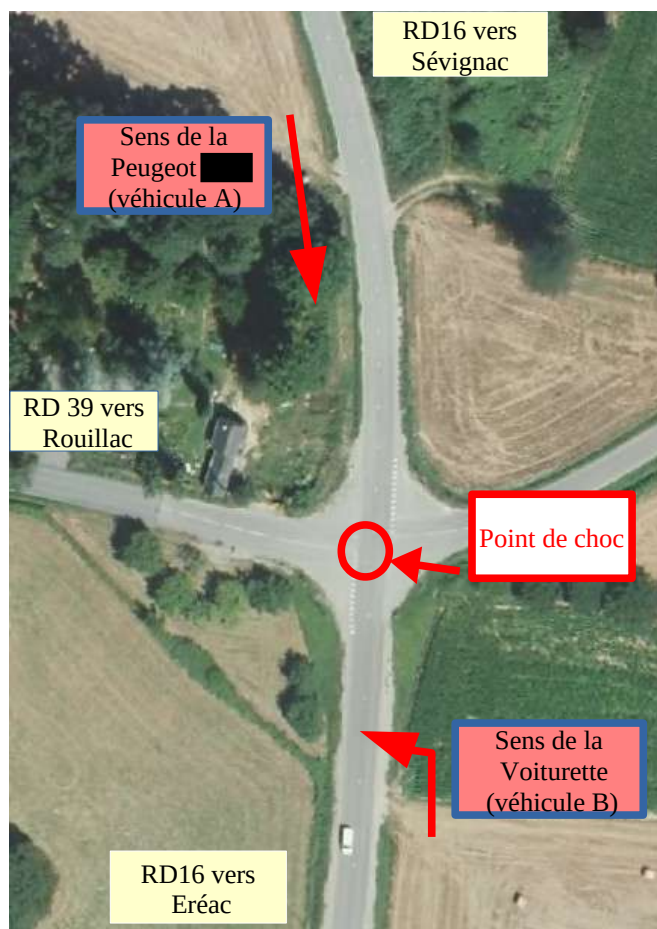
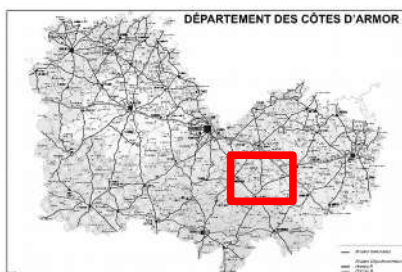
La démarche ne disposant pas d'un budget spécifique, les actions sont menées à budget constant et sont donc guidées par une recherche d'efficacité et de modération des investissements. Depuis 2010, seuls 5 sites ont nécessité de mettre en place des interventions plus lourdes sur l'infrastructure.

Depuis le début de l'année 2018, compte tenu de l'expérience engrangée après plus de 200 CODICAs, la démarche a été adaptée. Désormais, ces visites sont maintenant organisées à l'issue d'une première analyse faite par le Conseil départemental, sans incidence sur la rédaction des fiches synthétiques et des visites de terrain mais avec un nombre de CODICAs revu à la baisse.

Annexe : exemple d'une fiche synthétique de l'accident

RD 16 - Commune de Sévignac
lieu-dit : ██████████

Accident mortel du ██████████ 2016
une femme de 88 ans décédée



Site :

Carrefour entre la RD16 et la RD39, sur la commune de Sévignac axe assurant la liaison entre Eréac et Sévignac hors agglomération, la vitesse de prescription est de 90 km/h,

Victime décédée :

- ██████████ femme de 88 ans, retraitée, conductrice de la voiturette, habitante de ██████████

Circonstances de l'accident :

Le [REDACTED] 2016 vers 14h45 de jour, par temps clair, sur chaussée sèche, [REDACTED] se déplace seule au volant d'une voiturette (véhicule B), elle circule sur la RD16, elle vient d'Eréac et rentre chez elle à [REDACTED]. A l'approche de l'intersection entre la RD16 et la RD39 hors agglomération, Mme [REDACTED] circule dans sa voie et s'apprête à emprunter la RD39 sur la gauche pour rentrer chez elle.

Dans le même temps, une automobiliste de 39 ans se déplace seule au volant d'une Peugeot [REDACTED] sur la RD16. Elle circule dans le sens inverse de circulation vers Eréac. Elle vient de Sévignac et se rend à son travail. Elle emprunte, sans changer de direction, une route en pente et en courbe à droite.

A la sortie de la courbe à droite avant le carrefour, la conductrice du véhicule A voit bien le véhicule B arrêté au carrefour et qui attend pour traverser et s'engager dans la direction de Rouillac.

Pour une raison indéterminée, alors que le véhicule A arrive sur la carrefour, Mme [REDACTED] traverse la chaussée vers la RD 39 et coupe ainsi la priorité au véhicule A.

Celui ci malgré son déport sur la droite et un freinage ne peut éviter la collision. Le point de choc se situe à l'avant droit de la voiturette.

Dans le choc, Mme [REDACTED] est grièvement blessée et hospitalisée. Elle décédera des suites de ses blessures le [REDACTED]. La conductrice de la Peugeot [REDACTED] est indemne.

Enquête en cours :

Il fait jour et les conditions météo sont favorables.

Le dépistage d'alcool et de stupéfiants pour la conductrice de la voiturette donne des résultats [REDACTED]. Le résultat est [REDACTED] pour la conductrice de la Peugeot [REDACTED].

La conductrice de la Peugeot [REDACTED] dit qu'elle roulait à 90km/h, qu'elle a bien vu la voiturette à l'arrêt au carrefour, qui a redémarré au moment ou elle même arrivait sur le carrefour.

Les contrôles techniques des véhicules sont en règle et les véhicules en bon état.

Les conductrices portaient leur ceinture de sécurité.

D'après sa fille, Mme [REDACTED] était en bonne santé et avait une bonne vue. L'enquête fait ressortir un manque de vigilance de la victime.

D'après la Gendarmerie, la structure routière n'est pas en cause.

Accidentologie 2010-2015 :

- **Un accident mortel** figure dans les rapports d'interventions de la gendarmerie sur une zone de 850 mètres de part et d'autre de l'accident.
 - 04/06/16 - [REDACTED] Le Clos des Près - décès d'un scootériste de 55 ans percuté frontalement par un VL roulant en sens inverse et qui a brutalement changé de trajectoire.
- **Deux accidents matériels** figurent dans les rapports d'interventions du SDIS sur une zone de 850 mètres de part et d'autre de l'accident.
 - 28/03/11 [REDACTED] - D16 - AVP 2 VL entre Sévignac et Eréac
 - 04/11/11 [REDACTED] - D16 - AVP sans précision

Infrastructure :

La RD16 au droit de l'accident est une route bidirectionnelle, la limitation de vitesse est fixée à 90km/h dans les deux sens. Le trafic est de 549 véhicules/jour (2 sens confondus) dont 10% de poids lourds (mesures 2014). Elle assure la liaison entre Sévignac et Eréac.

La chaussée est revêtue en enrobé sur une largeur de 5,80 mètres. Elle est bordée par 2 accotements enherbés d'une largeur de 1,20 mètres coté Sévignac et de 2,20 mètres coté Eréac.

L'usager en provenance de Sévignac aborde le carrefour RD16/RD39 sur une chaussée en pente après un virage serré.

Suite à l'accident mortel de 2015, la signalisation de police avait été remplacée et un élagage réalisé pour améliorer la visibilité en intérieur de courbe.

Suivi du dossier : Gendarmerie de [REDACTED] – Enquêteurs Gendarmes L [REDACTED]
0296 [REDACTED] –

La collection « Expériences et pratiques » du Cerema

Cette collection regroupe des exemples de démarches mises en oeuvre dans différents domaines. Elles correspondent à des pratiques jugées intéressantes ou à des retours d'expériences innovantes, fructueuses ou non, dont les premiers enseignements pourront être valorisés par les professionnels. Les documents de cette collection sont par essence synthétiques et illustrés par des études de cas.

POUR EN SAVOIR PLUS

Contact gestionnaire

Régis LE BERRE
Tél. 02 96 77 32 75
Mel. Regis.LEBERRE@cotesdarmor.fr

Rédacteur de la fiche

Catherine CHAUVINEAU - Cerema Ouest
Tél. 02 40 12 85 15
Mel. catherine.chauvineau@cerema.fr

Contacts

Nicolas DUBOS - Cerema Normandie-Centre
Tél. 02 35 68 89 61
Mel. nicolas.dubos@cerema.fr

Matthieu HOLLAND - Cerema Infrastructures de transport et matériaux
Tél. 02 35 68 92 26
Mel. Matthieu.Holland@cerema.fr

Source page 1 :
© Cerema

© 2019 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable du
Cerema.

Collection
**Expériences
et pratiques**
ISSN 2552-884X

Aménagement et cohésion des territoires - Ville et stratégies urbaines - Transition énergétique et climat - Environnement et ressources naturelles - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Infrastructures de transport - Habitat et bâtiment

Référence : 1909
ISRN : CEREMA-DteclTM-2019-009-1-FR