

# L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE EN 2017 DANS LA MARNE

*Routes Départementales*



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

  
*La Marne*  
LE DÉPARTEMENT

## Sommaire

- 3 **Note liminaire**
- 4 **Définitions - Références - Source des données**
- 5 **Accidentalité 2017 - Principaux indicateurs** *(données provisoires)*
- 6 **Analyse de l'accidentalité** *(données consolidées)*
  - 6 Mortalité par type de réseau
  - 6 Comparaison avec les autres départements multipolaires
  - 7 Répartition des accidents et de la mortalité sur RD
  - 8 Usagers impliqués
  - 8 Évolution de l'accidentalité
- 9 **Les enjeux de l'accidentalité et l'infrastructure départementale**
  - 9 Hiérarchie des enjeux
  - 9 Les obstacles fixes de rase campagne
  - 12 Les courbes de rase campagne
  - 13 Les traverses d'agglomération
  - 14 Les intersections de rase campagne

## NOTE LIMINAIRE

En 2017, 18 personnes ont perdu la vie dans un accident de la circulation sur une route départementale de la Marne.

Avec 3 décès de moins qu'en 2016, il s'agit du plus petit nombre enregistré depuis que les statistiques d'accidentalité ont été mises en place.

Plus globalement, au cours des 5 dernières années, l'accidentalité est en baisse de 24 % par rapport aux 5 années antérieures.

Dans un contexte où l'insécurité routière au niveau national est, depuis 2 ans, en légère hausse, ces résultats méritent d'être mis en avant même s'il ne faut pas oublier les drames qui se cachent derrière ces chiffres.

La politique de sécurisation du réseau routier pilotée par le Conseil départemental de la Marne, ciblée sur les enjeux de sécurité routière qui sont détaillés dans ce document, n'est sans doute pas étrangère à ce constat.

On ne saurait toutefois attribuer cette tendance favorable à l'unique action menée par le Département pour sans cesse améliorer la qualité et la sécurité de son réseau routier.

Les actions menées par les communes et leur groupement, par l'association « Prévention Routière » tout comme celles conduites par les services de l'État ont également leur part de bénéfice.

Néanmoins, en matière d'insécurité routière, et tant qu'il y aura des victimes, tous les acteurs publics doivent continuer sans relâche à mettre en œuvre des actions et à innover afin de sauver le plus de vies possible.

C'est bien l'engagement fort du Conseil départemental aux travers des missions qui sont les siennes.

## DÉFINITIONS

Un **accident corporel de la circulation** implique au moins un véhicule, survient sur une voie ouverte à la circulation publique et provoque au moins une victime.

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

Parmi les **victimes** on distingue les personnes tuées, les blessés hospitalisés et les blessés non hospitalisés.

Les personnes **tuées** sont des victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident. Cette définition est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Les **blessés graves** hospitalisés sont des victimes dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation.

Les **blessés légers** non hospitalisés sont des victimes dont l'état nécessite moins de 24 heures d'hospitalisation.

## RÉFÉRENCES

Les données du département de la Marne ont été comparées à celles d'autres départements qui présentent des profils de sécurité routière similaires : il s'agit d'un ensemble de 25 départements de référence de type « multipolaires ».

Cet ensemble comprend des départements composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominantes rurales. Il bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes en accueillant quelques-uns des grands axes routiers.

L'évolution en pourcentage de l'accidentalité est établie sur la base d'un indicateur local qui est indexé sur la valeur tutélaire de l'insécurité routière. Cet indicateur prend en compte l'ensemble des victimes des accidents corporels.

## SOURCES DE DONNÉES

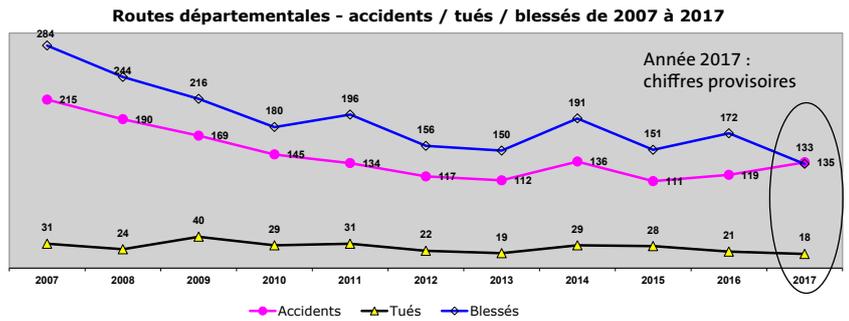
Les données pour l'année 2017 sont issues des remontées rapides transmises par les services de l'État à l'observatoire de la sécurité routière (OSR). Elles donnent un état provisoire du nombre d'accidents corporels et de victimes.

Les données pour les années 2016 et antérieures proviennent du fichier national des accidents corporels qui regroupe les Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation (BAAC) que les forces de l'ordre renseignent pour chaque accident corporel porté à leur connaissance.

Les données nationales sont issues du bilan 2016 de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR).

## ACCIDENTALITÉ 2017 - PRINCIPAUX INDICATEURS (DONNÉES PROVISOIRES)

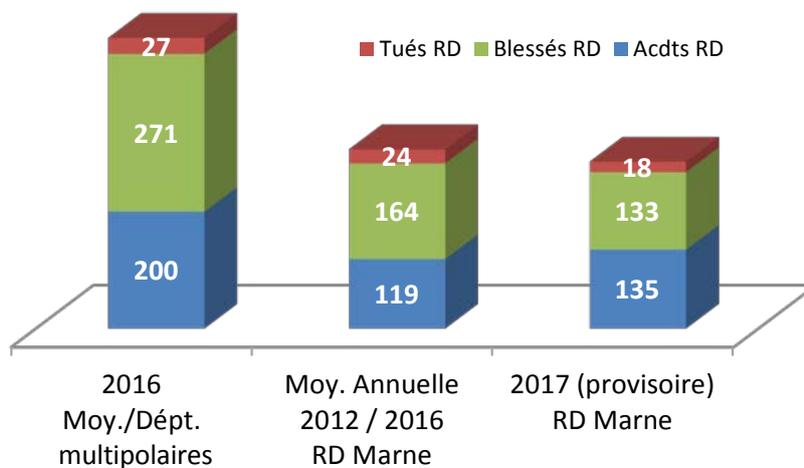
### Routes départementales



### Baisse de l'accidentalité en 2017 dans la Marne

Sur le réseau routier départemental en 2017 et malgré une augmentation du nombre d'accidents corporels, on enregistre une nouvelle baisse de la mortalité et du nombre de blessés : 18 personnes ont perdu la vie contre 21 l'année précédente.

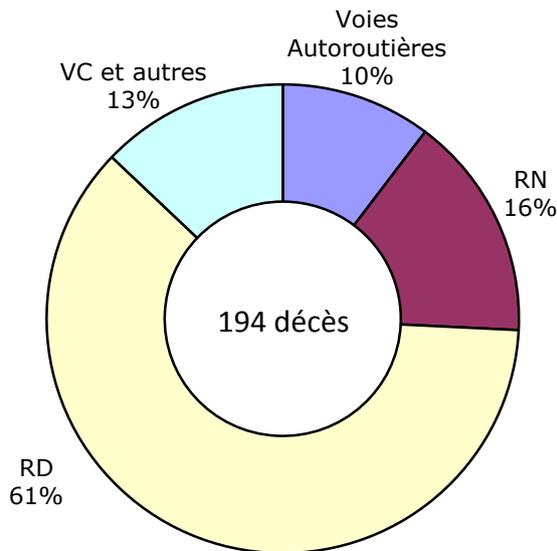
Le nombre de décès et de blessés est également en recul par rapport à la moyenne des 5 années précédentes.



Sur l'ensemble des routes marnaises, la mortalité est en légère diminution avec 30 décès, soit 9 vies épargnées par rapport à 2016.

## ANALYSE DE L'ACCIDENTALITÉ (DONNÉES CONSOLIDÉES)

### Marne : 2012-2016 Mortalité par type de réseau



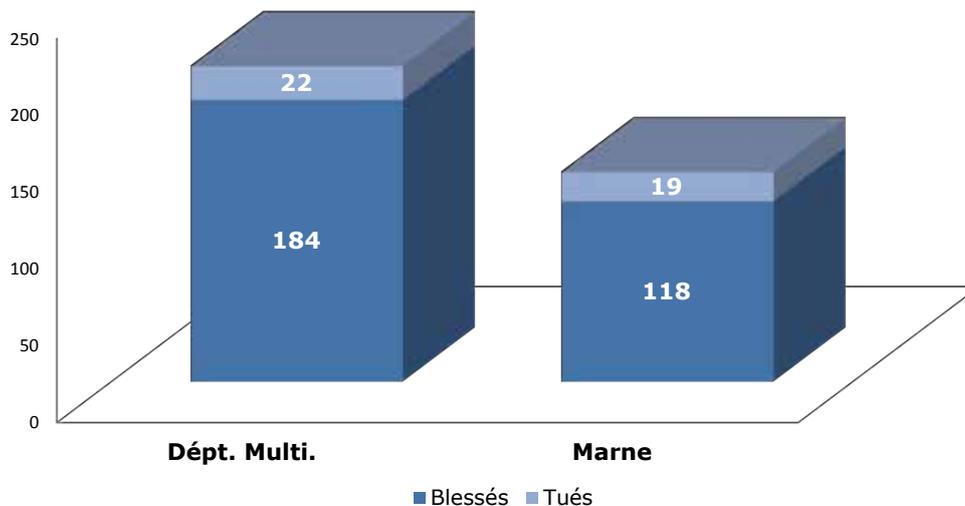
Les RD marnaises représentent 40% du linéaire routier du département et concentrent 39% des accidents corporels.

Au niveau national en 2016, 64% des décès ont eu lieu suite à un accident sur une RD (source : ONISR).

6

## COMPARAISON AVEC LES AUTRES DÉPARTEMENTS MULTIPOLAIRES

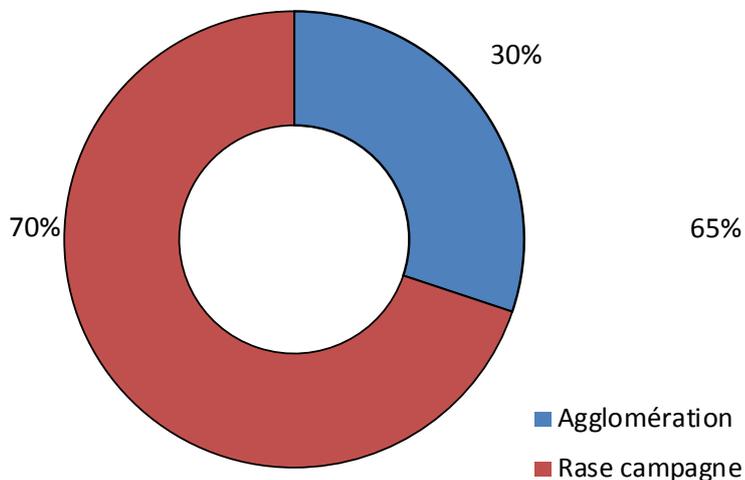
### Victimes sur RD départements multipolaires et Marne (moyenne annuelle)



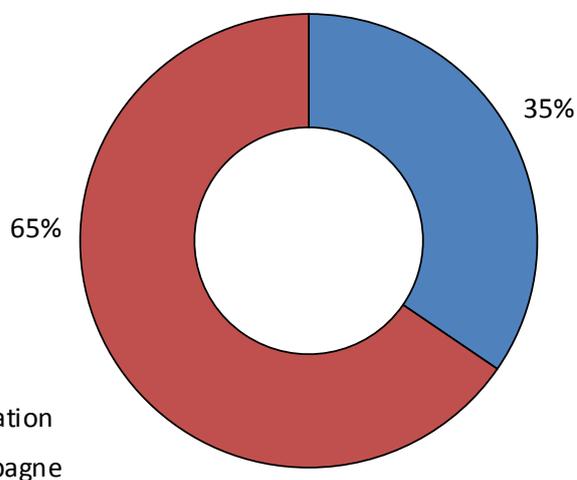
La gravité des accidents est beaucoup plus importante dans la Marne (20 tués / 100 accidents corporels) que la moyenne des départements multipolaires (13 tués / 100 accidents corporels).

La moyenne nationale sur RD est de 11 tués / 100 accidents corporels.

**RD Marne : 2012-2016**  
Répartition des accidents



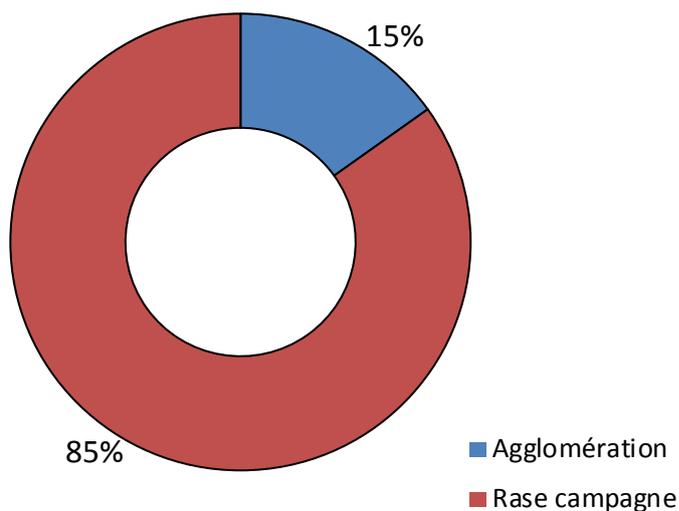
**Dépt. multipolaires 2016**  
Répartition des accidents sur RD



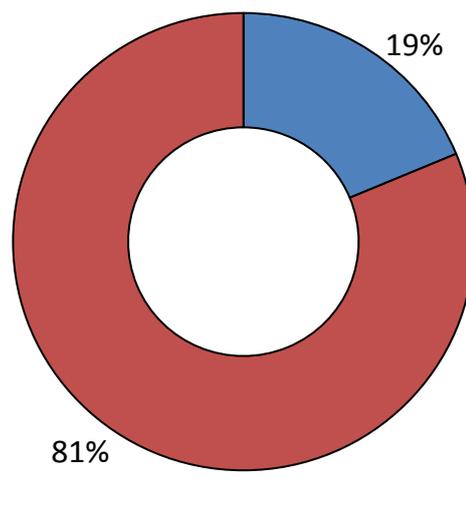
Sur l'ensemble du réseau marnais, 41% des accidents et 78% des décès ont lieu hors agglomération (13 tués pour 100 accidents).



**RD Marne : 2012-2016**  
Répartition de la mortalité

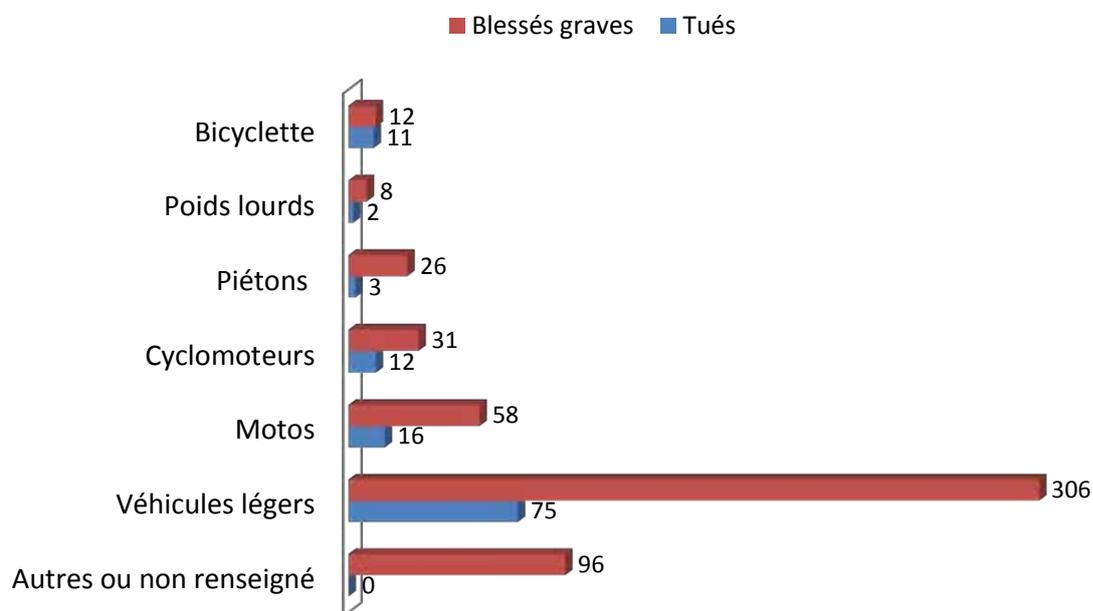


**Dépt. multipolaires 2016**  
Répartition de la mortalité sur RD



Au niveau national sur RD en 2016, 46% des accidents et 79% des décès ont eu lieu suite à un accident hors agglomération (source : ONISR).

## RD Marne : 2012-2016 Usagers impliqués



Deux tiers des tués sont des usagers de véhicules légers. Les usagers de deux-roues motorisés qui représentent moins de 3% des usagers en circulation restent particulièrement exposés (24% des décès).

## Évolution de l'accidentalité

Période	Cumul sur la période			NB acdts	Évolution accidentalité	Gravité tués x 100/acdts
	Tués	Blessés graves	Blessés légers			
2007/2011	155	727	393	853	Référence	18
2012/2016	119	537	286	594	-24,4 %	20

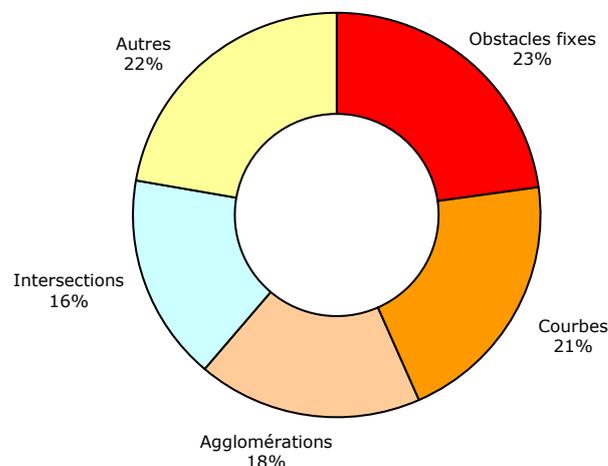
Sur la période 2012-2016, on note une baisse de l'accidentalité de 24 % par rapport à la période 2007-2011.

Cette baisse est de 8 % sur les autres réseaux routier marnais.

## LES ENJEUX DE L'ACCIDENTALITÉ ET L'INFRASTRUCTURE DÉPARTEMENTALE (PÉRIODE 2012-2016)

L'analyse de l'accidentalité sur le réseau routier départemental permet d'identifier quatre enjeux selon la hiérarchie suivante :

1. Les obstacles fixes de rase campagne
2. Les courbes de rase campagne
3. Les traverses des agglomérations
4. Les intersections de rase campagne



Entre 2007-2011 et 2012-2016 : la mortalité associée à ces 4 enjeux a baissée de 14 % (116 décès entre 2007-2011 et 100 décès entre 2012-2016).

### Les obstacles fixes de rase campagne (23% de l'accidentalité sur RD)

Période	Tués	Cumul sur la période			Évolution accidentalité	Gravité tués x 100/acdts
		Blessés graves	Blessés légers	NB acdts		
2007/2011	32	147	54	182	Référence	18
2012/2016	31	114	33	129	-10,4 %	24

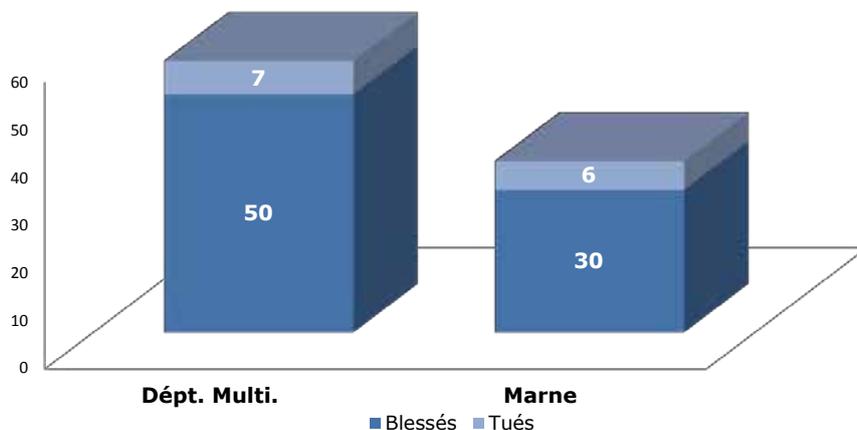


Source Google Maps : Vitry-la-Ville - 02/2009

Les accidents contre un obstacle fixe surviennent en courbe dans 43 % des cas (55 % entre 2000 et 2010).

La mortalité liée à un choc contre un obstacle a été divisée par 3 en 20 ans, ce qui représente 88 vies épargnées.

### Victimes obstacles latéraux sur RD départements multipolaires et Marne (moyenne annuelle)



Dans la Marne, la mortalité liée aux obstacles fixes représente 24 % de la mortalité totale hors agglomération.

Dans les autres départements multipolaires, celle-ci est de 34 %.

### Précisions relatives aux accidents contre arbres

Période	Cumul sur la période				Évolution accidentalité	Gravité tués x 100/acdts
	Tués	Blessés Graves	Blessés légers	NB acdts		
2007/2011	17	41	11	56	Référence	30
2012/2016	17	54	12	59	7,3 %	29

Globalement, on note une évolution en légère hausse des indicateurs (*accidents / tués / blessés*), avec une gravité des accidents importante mais stable par rapport à la période 2007-2011.

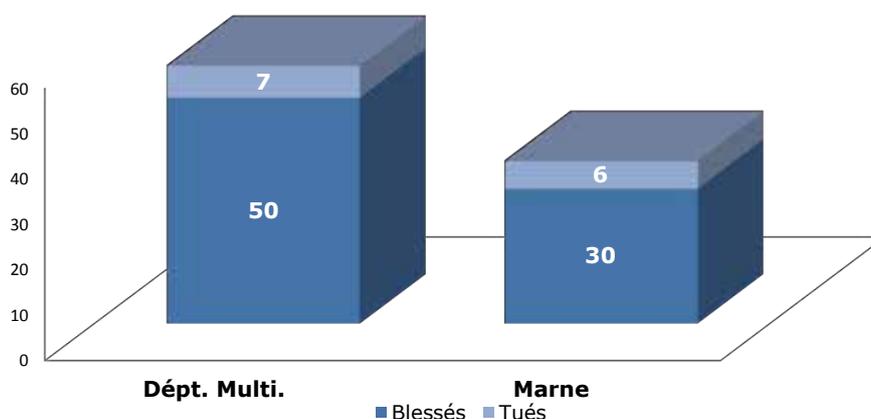
Néanmoins, la mortalité liée à un choc contre un arbre a été divisée par 2,2 en 20 ans, ce qui représente 11 vies épargnées.



RD 22 Damery - ©Christophe Manquillet

Les accidents contre un arbre surviennent en courbe dans 22 % des cas (28 % entre 2000 et 2010).

## Victimes contre arbres sur RD départements multipolaires et Marne (moyenne annuelle)



Sur les RD marnaises, 55% de la mortalité liée aux obstacles fixes fait suite à un choc contre un arbre.

Dans les autres départements multipolaires, cette mortalité est de 42 %.

En dix ans, et malgré un recul d'environ 30% du nombre d'accidents et de blessés liés à un choc contre un obstacle situé en bordure de chaussée, la mortalité évolue peu.

On note une orientation à la baisse des accidents en courbe et une progression de chocs contre arbres en ligne droite.

La gravité et la proportion des accidents contre arbres constituent toujours les principaux enjeux attachés à la thématique des obstacles latéraux sur les RD marnaises.

Ces accidents sont souvent liés à des sorties de routes associées à l'alcool, la vitesse, l'hypovigilance (*fatigue, assoupissement*), l'inattention (*pensées, ruminations*) et la distraction par une tâche annexe.

Les deux-tiers des accidents mortels contre un obstacle fixe ont impliqué un obstacle situé à moins de 3 mètres du bord de la chaussée (*source : ONISR*).



Plan de lutte contre les obstacles latéraux d'octobre 2012 -> mise en œuvre de plusieurs actions réparties sur plus de 220 zones :

- Pose de dispositifs de retenue ou suppression d'obstacles dangereux (*bordures, têtes d'aqueduc, murets, poteaux ERDF et Orange ...*),
- Installation d'écrans inférieurs pour la sécurité des motocyclistes dans 36 virages,
- Déplacement du marquage de rive afin de créer une zone de récupération,
- Abattage d'un millier d'arbres (*majoritairement implantés en courbe à moins de 4 mètres des bords de chaussée*),
- Suppression des bordures implantées en rives de chaussée,
- Plantations de haies sur environ 10km afin d'améliorer la lisibilité de la route,
- Implantation d'une vingtaine de supports directionnels fusibles (*en courbe*).

### Les courbes de rase campagne (21% de l'accidentalité sur RD)

Période	Cumul sur la période				Évolution accidentalité	Gravité tués x 100/acdts
	Tués	Blessés graves	Blessés légers	NB acdts		
2007/2011	42	192	70	188	Référence	22
2012/2016	27	110	52	114	-38,2 %	24



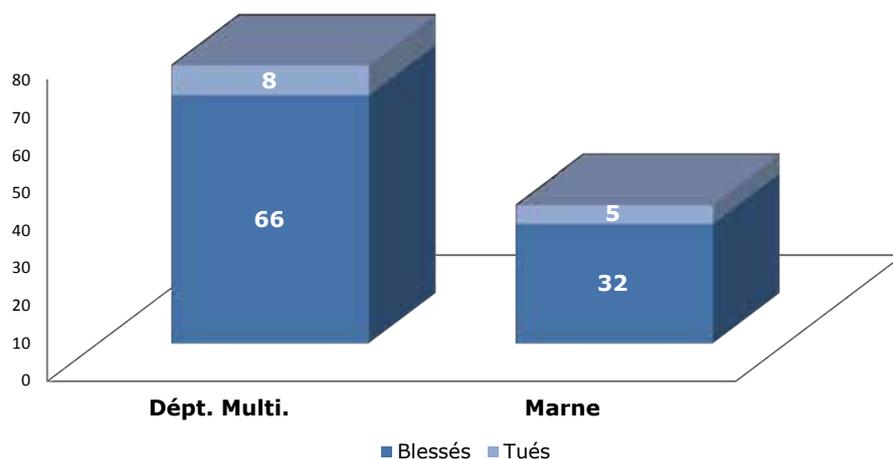
RD 19 Ambonnay - ©Christophe Manquillet

Malgré une baisse très sensible des indicateurs, l'accidentalité en courbe demeure un enjeu important de sécurité routière sur les RD marnaises avec une gravité importante (25% des tués en rase campagne).

### Victimes en courbes sur RD départements multipolaires et Marne (moyenne annuelle)

Dans la Marne, la mortalité liée aux accidents dans les courbes représente 25 % de la mortalité totale hors agglomération.

Dans les autres départements multipolaires, celle-ci est de 34 %.



Suite à l'action impulsée en 2012 par l'Assemblée Départementale, des travaux de sécurisation ont été réalisés par les CIP sur plus de 450 courbes. Ils portaient notamment sur une amélioration de l'adhérence et de la signalisation de celles-ci. Cette action reste une priorité du Département pour l'année 2018.

Mise en œuvre d'une expérimentation depuis fin 2016 dans 12 virages par l'implantation d'un marquage tactile sur la RD951 entre Sézanne et Épernay. Ce test vise à analyser l'impact d'un tel dispositif sur l'accidentalité liée au manque de vigilance de la part des usagers impliqués.

### Les traverses des agglomérations (19% de l'accidentalité sur RD)

Période	Tués	Cumul sur la période		NB acdts	Évolution accidentalité	Gravité tués x 100/acdts
		Blessés graves	Blessés légers			
2007/2011	33	170	100	230	Référence	14
2012/2016	18	135	101	179	-35,3 %	10



RD Bergères-les-Vertus - © Christophe Manquillet

Dans la Marne, 30% des accidents corporels sur RD ont lieu en agglomération.

La baisse de l'accidentalité par rapport à la période 2007-2011 est importante avec un taux de gravité qui reste faible.



En 2017, les maires ont sollicité l'assistance de l'OSR à 102 reprises et 80 audits de sécurité routière ont été réalisés.

Par ailleurs, 97 projets de sécurisation ont fait l'objet de subventions (*amendes de police et soutien à la sécurité routière*) pour un montant de 819 930€.

Plusieurs municipalités ont été alertées sur des problèmes de sécurité liés à l'usage de STOP.

### Les intersections de rase campagne (14% de l'accidentalité sur RD)

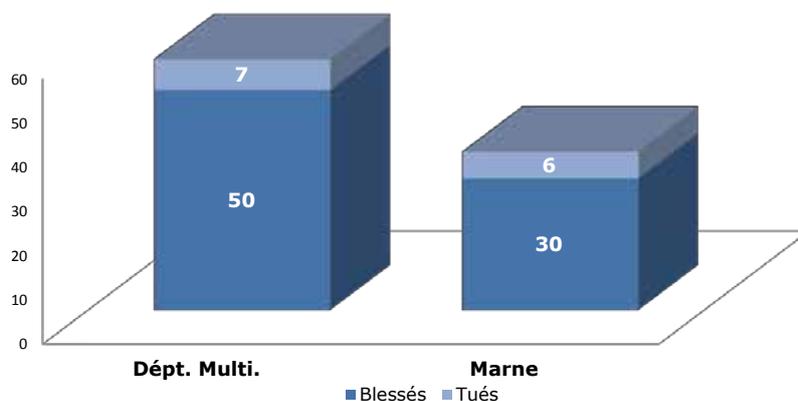
Période	Cumul sur la période			NB acdts	Évolution accidentalité	Gravité tués x 100/acdts
	Tués	Blessés graves	Blessés légers			
2007/2011	10	94	81	109	Référence	9
2012/2016	21	93	55	92	48,0 %	23



RD9 Le Mesnil/Oiry - © Christophe Manquillet

Malgré une baisse du nombre d'accidents, la mortalité est en augmentation très sensible. 52% des décès ont été enregistrés en 2014 et 2015.

### Comparaison de l'accidentalité en intersections



On note une baisse de 40% du nombre des accidents aux intersections entre 2 routes départementales mais une augmentation de 30% du nombre des accidents aux intersections entre une route départementale et une voie communale.



Les intersections concernées par un régime de priorité à droite présentent des problèmes de sécurité en rase campagne. Le phénomène de continuité perceptive de la route empruntée peut engendrer une mauvaise lisibilité de l'intersection et favoriser une impression de priorité au détriment de la voie sécante. Suite au plan d'action visant à supprimer les régimes de priorité à droite les plus dangereux initié fin 2014, 114 modifications ont été réalisées en 2017. Au total, sur les 350 cas recensés, 314 priorités à droite ont été supprimées.

## Pour en savoir plus

### **Observatoire national interministériel de la sécurité routière**

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere>

### **Services de l'État dans la Marne**

<http://www.marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Securite-routiere>



**DÉPARTEMENT DE LA MARNE**

**Direction des routes départementales  
Observatoire de la sécurité routière**

*contact :* **Laurent Mézino**

*tél :* **03 26 69 81 63**

*courriel :* **securite-routiere@marne.fr**

**www.marne.fr**

La Marne