

Accidents de la route dans le département de la Marne

Bilan et évolution 2017



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Direction départementale des territoires
de la Marne

Observatoire départemental de la sécurité routière

Sécurité routière : communication 2017

En utilisant son téléphone pendant la conduite, un automobiliste détourne son attention et peut ainsi faucher du bout de ses doigts la vie d'un cycliste, d'un piéton, d'un autre usager de la route.

Lire ou écrire un texto, un post sur les réseaux sociaux, ou seulement parcourir ses courriels, sont devenus des gestes anodins dans le quotidien de chacun.

Ils peuvent cependant avoir des conséquences dramatiques lorsqu'ils sont pratiqués en conduisant. Ces gestes obligent en effet à quitter la route des yeux au moins 5 secondes, soit une distance de 70 mètres en ville (à 50km/h), et multiplient par 23 les risques d'accidents.

Ces dernières années, l'utilisation du téléphone est devenue l'une des principales causes d'accidents sur la route avec la vitesse et l'alcool. Près d'un accident corporel sur 10 serait lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.



Attachez votre ceinture, attachez-vous à la vie

Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire depuis le 1^{er} juillet 1973, à l'avant, et le 1^{er} octobre 1990, à l'arrière. Au départ très contesté, l'usage de cet accessoire s'est massivement imposé à tous comme une évidence pour la sécurité de tous les passagers d'une voiture ou d'une camionnette. Pourtant, en 2016, le réflexe de boucler sa ceinture que l'on croyait définitivement acquis en 40 ans, ne l'est pas pour l'ensemble des Français. En 2016, 354 personnes décédées dans un accident de la route ne portaient pas de ceinture.



Elliot le pilote, le guide sécurité routière des 6-10 ans

Sommaire

Table des matières

Sommaire.....	3
Introduction.....	4
Quelques données marnaises.....	5
Éléments de contexte.....	6
Évolution de l'accidentalité 2008-2017.....	9
Bilan de l'accidentalité marnaise – 2017.....	13
Synthèse.....	21
Suivi des enjeux du Document Général d'Orientation.....	22
Messages d'infraction (MIF) recensés par les radars dans le département.....	23

Introduction

Les données nécessaires à la réalisation de ce guide sont recueillies par les forces de l'ordre (Direction Départementale 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 par l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), avant d'être transmis aux Directions Départementales des Territoires, en charge de l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR).

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.

Depuis octobre 2015, l'évolution du mode de recensement des accidents, en zone police de Reims, influe sur les résultats à partir de 2016, avec une hausse du nombre d'accidents et de blessés.

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 :

- implique au moins une victime (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** : personnes impliquées dont l'état ne nécessite aucun soin médical,
- **les victimes** : personnes impliquées non indemnes.

Parmi les **victimes**, on distingue :

- **les personnes tuées** : personnes qui décèdent 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 hospitalisées 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.

Un **accident grave** a pour conséquence au moins une personne tuée ou une personne hospitalisée.

On entend par **agglomération**, 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 est situé **hors agglomération**.

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 616 communes au 1^{er} janvier 2017, essentiellement rurales. En effet, 74 % de ces communes totalisent moins de 500 habitants et 90 % moins de 1 000 habitants.

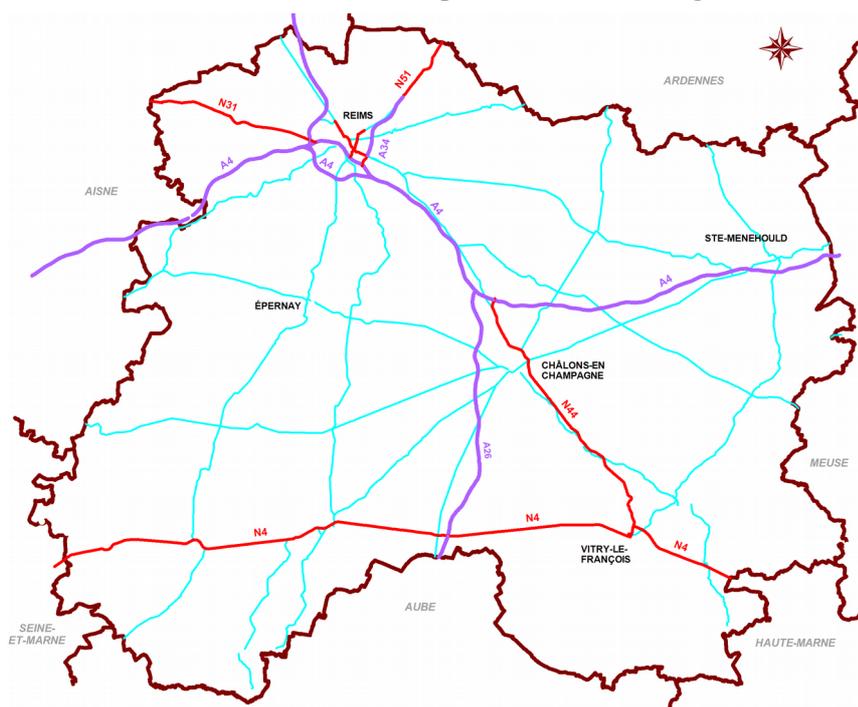
Population

La Marne totalise 570 817 habitants au 1^{er} janvier 2017, soit une densité assez faible de 69,7 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 (46 000 habitants) et Épernay (24 000 habitants).

Réseau routier

Le réseau routier marnais est le 3^e plus étendu de la région Grand Est.



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.

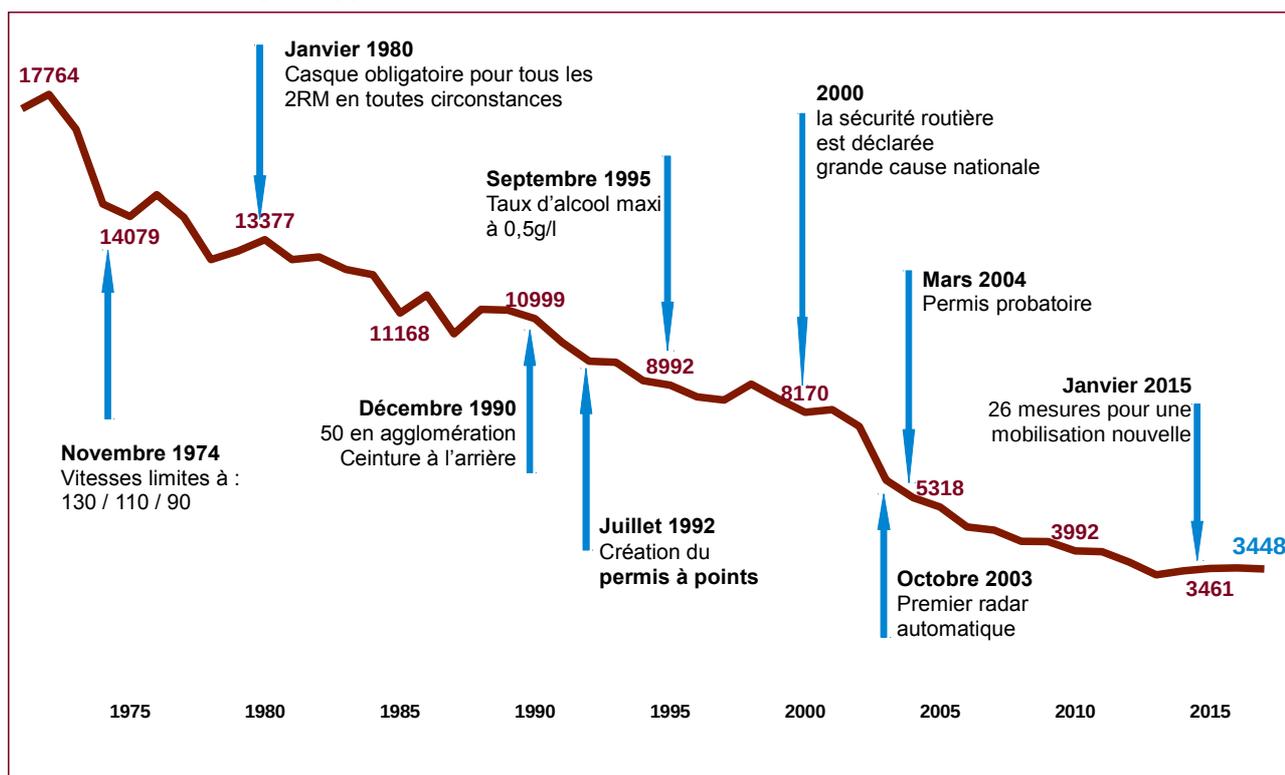
L'essentiel du réseau autoroutier s'achève. La plupart des véhicules sont équipées d'airbags. Le continuum éducatif se met en place. Malgré ces mesures, la mortalité ne baisse que de 20 %. Dans le même temps, le trafic global progresse de 20 %.

➤ 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 % entre 2000 et 2010.

En 2017, le nombre provisoire de personnes tuées (3 448) sur les routes au niveau national, a diminué de 0,6 % par rapport à 2016.



Selon les données de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, depuis 2010, les nombres des accidents corporels et des blessés ont baissé du même ordre de grandeur que la mortalité (respectivement -12,9 % et -13,1 %), alors que le nombre des blessés a baissé plus faiblement (-8,8 %).

Après deux années de hausse (3,5 % en 2014 et 2,3 % 2015) et une stabilisation en 2016, l'année 2017 connaît une légère baisse.

L'évolution depuis 2010 montre une difficulté à réduire de la mortalité des usagers vulnérables à l'exception des cyclomotoristes ; et depuis 2013 une reprise sensible de la mortalité automobiliste.

L'objectif poursuivi, au niveau national, est de compter moins de 2000 tués sur les routes en 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 sur ce territoire, à savoir 30 tués en 2017.

Lors du Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 9 janvier 2018, le Premier Ministre a annoncé 18 mesures visant à renforcer la lutte contre l'insécurité routière. Parmi ces mesures, la n°5 concerne la réduction de 90 km/h à 80 km/h des vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens, sans séparateur central. Ces routes concentrent le plus grand nombre de tués : 1911 décès en 2016, dont 22 dans la Marne.

La mesure n°9 s'applique à vouloir protéger les piétons. La mesure n° 11 a pour objectif de lutter contre la conduite sous l'emprise de l'alcool.

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 (28 E.T. « classiques », 3 E.T. discriminants poids-lourd et 1 E.T. vitesse moyenne) et 2 radars feux rouges.



Radar autonome

En 2016, cinq 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 un autre 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 30 en 2017, soit une baisse de plus de 62 %.

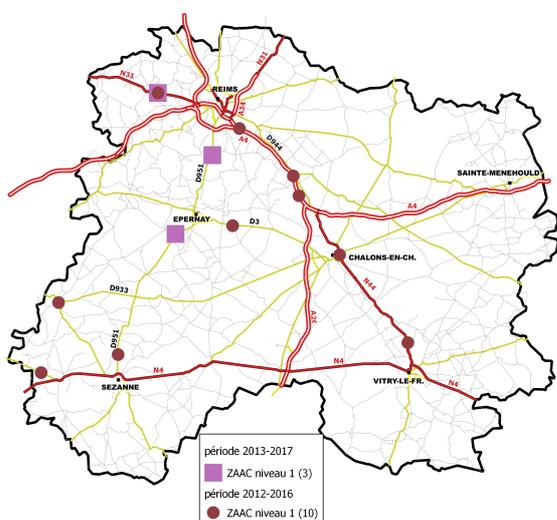
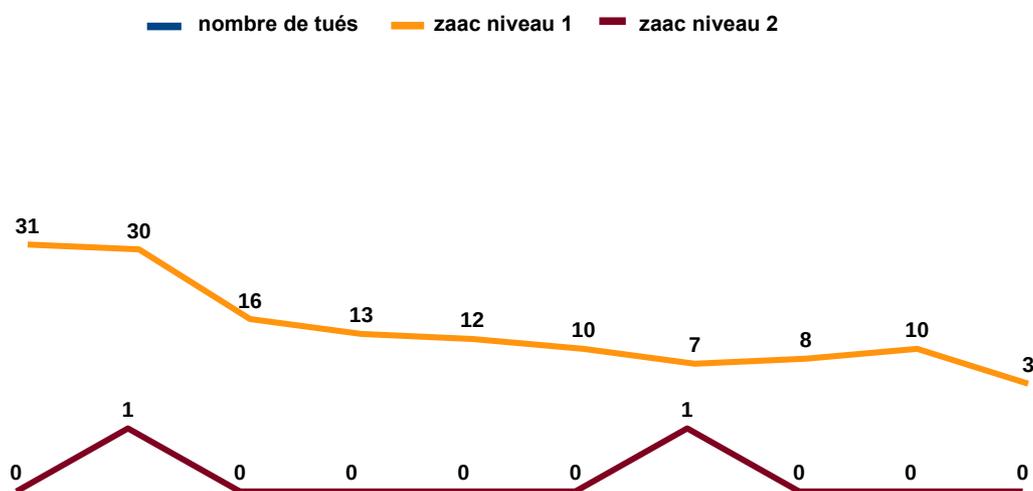
➤ Zones d'accumulation d'accidents corporels

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

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 850 mètres sur une période de cinq ans) est passé de 37 (2003-2007) à 10 sur la période 2012-2016, puis à 3 sur la période 2013-2017.

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



Des zones en moins...

... Neuf zones ont disparu

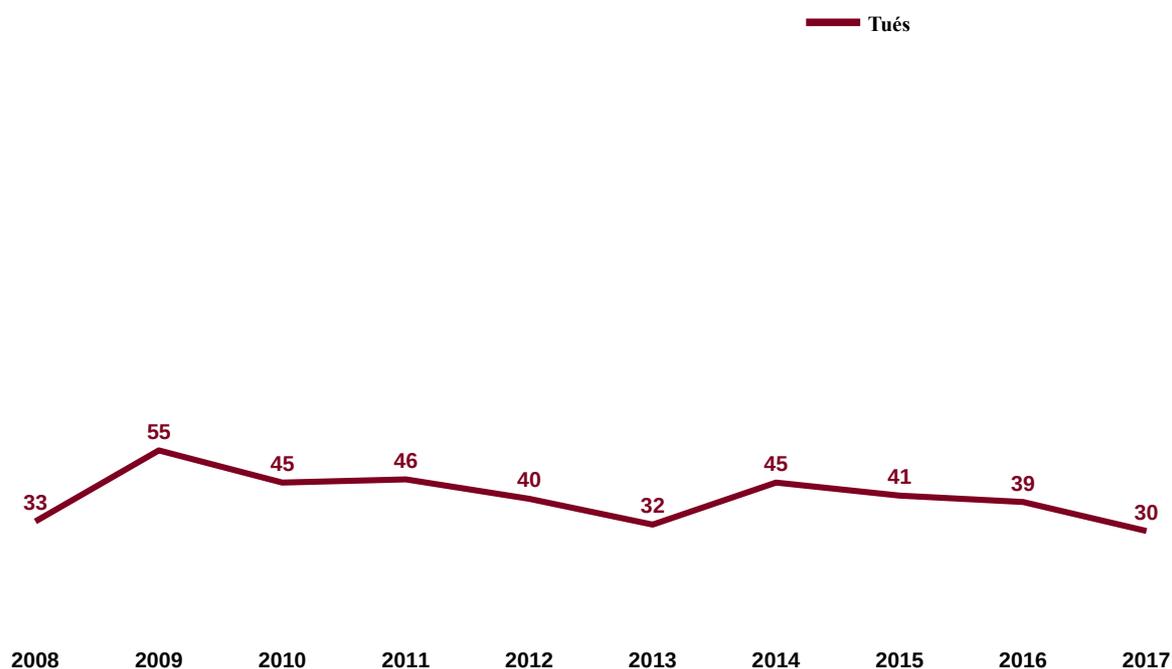
Des zones en plus ...

... Deux zones sont nouvellement recensées sur la RD951

3 ZAAC sont comptabilisées pour 2013-2017 : 2 sur la RD951 et une sur la RN31

Évolution de l'accidentalité 2008-2017

Données ATB – Accidents/Tués/Blessés



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.

Le nouveau mode de recensement des accidents en zone police de Reims, à partir d'octobre 2015, influe sur les données chiffrées des accidents et des blessés à partir de 2016.

➤ Accidents

Sur la période 2008-2017, 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. Après une forte hausse du nombre d'accidents recensés en 2016, il repart à la baisse en 2017.

➤ Tués

Sur les dix dernières années, le nombre moyen de personnes tuées sur les routes marnaises est de 40,6 tués/an. Quatre années affichent un nombre de tués inférieur à 40, dont 3 en dessous de 33 personnes tuées : 33 décès en 2008, 32 décès en 2013 et 30 décès en 2017.

On peut observer que l'année 2017 est devenue l'année de référence concernant le nombre de décès avec 30 tués. 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

Entre 2008 et 2017, le nombre de blessés hospitalisés a baissé de 15 %, alors que le nombre de blessés légers a augmenté de 66 %. Le nombre de blessés légers baisse de 11 % entre 2016 et 2017.

Nombre de tués par tranches d'âges (2008-2017)

Nota : Les distinctions des personnes mineures sont liées à la mobilité (piéton jusqu'à 13 ans, cyclomoteur à partir de 14 ans, motocyclette légère [125cm³] à partir de 16 ans...).

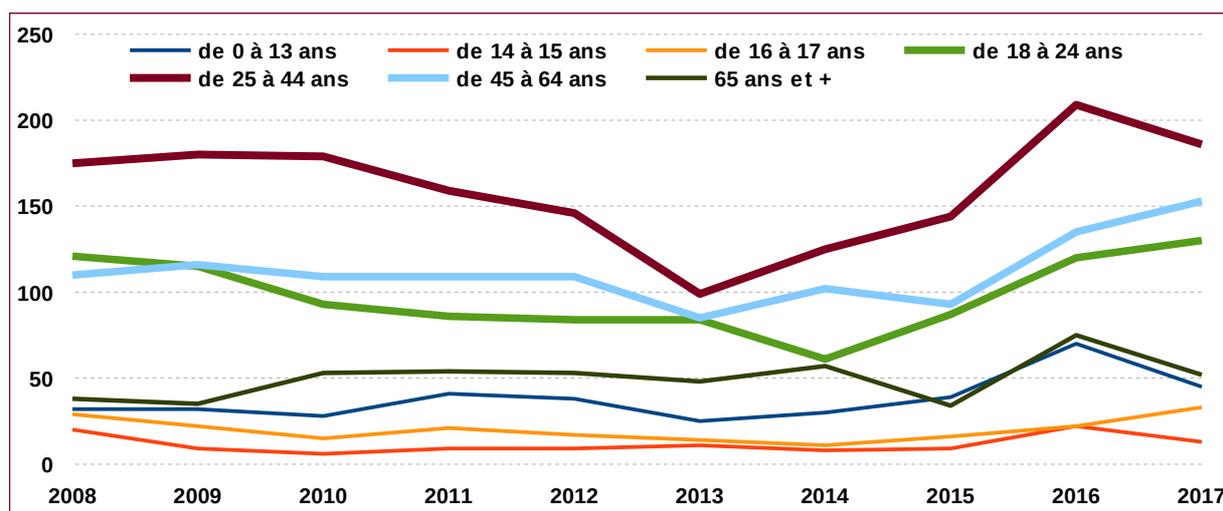
Sur dix ans, l'évolution du nombre de personnes tuées par tranches d'âges est variable d'une tranche d'âge à l'autre.

Sur la période de 2008 à 2012, la tranche des 25 à 44 ans est la plus impactée et représente en moyenne 38 % des tués. Cette tendance a fortement évolué à la baisse sur la période 2013-2017.

En effet, sur cette période, l'analyse fait apparaître : une hausse de la mortalité routière chez les plus de 65 ans (23 % des tués) et une forte représentativité de la tranche d'âge 45-64 ans avec près de 27 % des personnes tuées.

Les autres tranches d'âges fluctuent peu.

Nombre de victimes par tranches d'âges (2008-2017)



Le nombre de victimes est à la baisse pour de nombreuses tranches d'âge. Seules les tranches d'âge 45-64 ans, 18-24 ans et 16-17 ans sont toujours en hausse.

Ce sont toujours les 25-44 ans qui totalisent le plus grand nombre de victimes, devant les 45-64 ans puis les 18-24 ans. Les autres tranches d'âges sont nettement moins impactées et fluctuent peu.

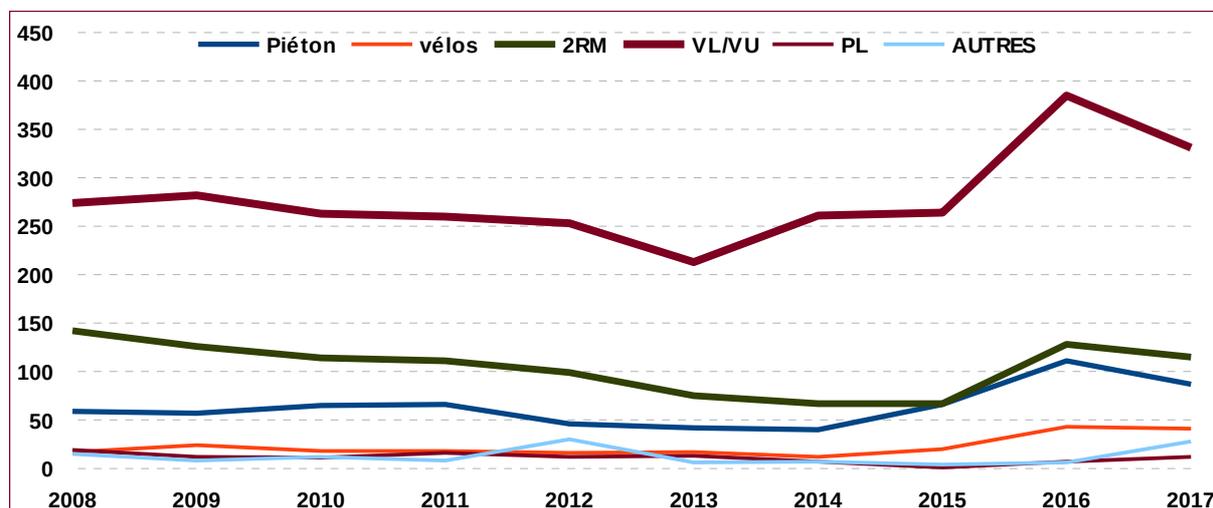
Nombre de tués par catégories d'usagers (2008-2017)

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

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

Les « autres usagers » sont des usagers quad, tram, autobus. En 2017, il s'agit d'un accident mortel en quad.

Nombre de victimes par catégories d'usagers (2008-2017)



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

En 2017, 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.

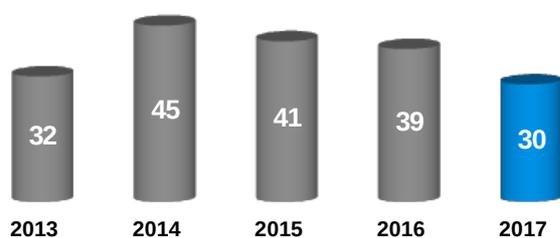
28 victimes sont comptabilisées comme « autres usagers ».

Évolution des données accidents/tués/blessés (ATB) depuis 2013 dans la Marne

➤ Accidents

En 2017, on distingue une légère baisse des accidents recensés (-1,5 %) par rapport à 2016.

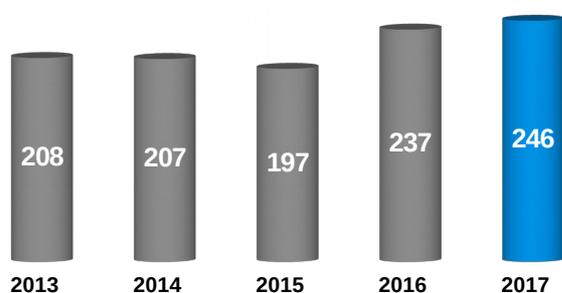
En France métropolitaine, cet indicateur a progressé de 1,9 % entre 2016 et 2017.



➤ Tués

Parallèlement, le nombre de **tués** est en baisse (-23%) en 2017 par rapport à 2016. C'est la troisième année de baisse consécutive au plan local. Cet indicateur est également en baisse au niveau national (-0,8%).

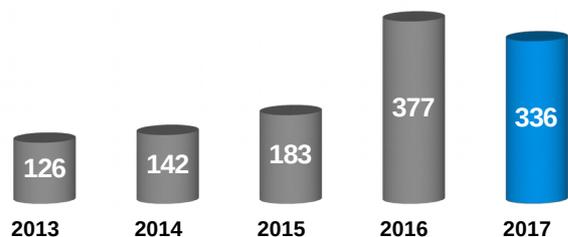
Le nombre de tués reste très nettement supérieur à l'objectif fixé fin 2020 qui consiste à ne pas dépasser 18 personnes décédées sur les routes marnaises.



➤ Blessés hospitalisés

Le nombre de **blessés hospitalisés** (BH), accuse une hausse entre 2016 et 2017.

En France, le nombre de BH a augmenté de 2 % en 2017 par rapport à 2016.



➤ Blessés légers

Le nombre de **blessés légers** (BL) affiche une baisse de -11% entre 2016 et 2017.

Bilan de l'accidentalité marnaise – 2017

➤ 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, le volume de données important permet cette comparaison. Localement, les données étant la plupart du temps faibles quantitativement, une forte variation à la hausse ou à la baisse ne permet pas de qualifier une tendance.

Par conséquent, ce bilan 2017 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 avait enregistré le plus faible nombre d'accidents (249), de tués (32) et de blessés (334) jamais réalisé dans le département de la Marne et constituait ainsi l'année « référence » jusqu'à aujourd'hui.

2017, avec 30 tués, devient la nouvelle année de référence dans la Marne.

➤ 2017 en quelques mots

L'année 2017 est marquée par une baisse de la mortalité routière (- 23 %) et par la baisse très marquée de l'indice de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) qui passe à 6,5 (14,6 sur la période 2012-2016).

La mortalité routière se caractérise par :

- la part importante (33 %) des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, deux-roues motorisés) décédés, malgré une légère baisse de -1,2 points par rapport à la période 2012-2016
- le nombre important de 2RM décédés parmi ces usagers vulnérables (6 tués)

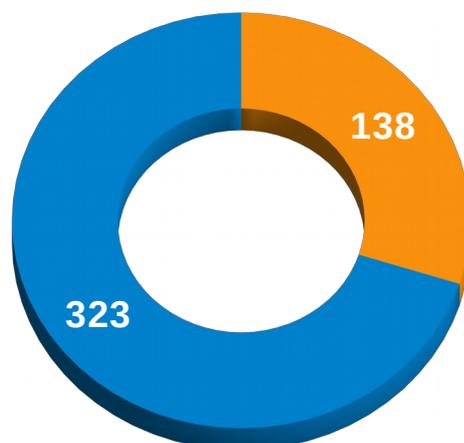
et pour les causes relevées suivantes :

- la part des accidents mortels avec **alcool** est de 14 %, soit nettement sous le taux constaté au niveau national (30 %). Il est à noter toutefois que le prélèvement sanguin n'a pas été possible dans 5 des 28 accidents mortels
- la part des accidents mortels avec **excès de vitesse ou vitesse excessive** (18 %) dans lesquels d'autres facteurs peuvent également être recensés
- le **déport à gauche d'un usager**, dans six accidents mortels
- la présence de **stupéfiants**, recensés dans deux accidents mortels, mais rappelons qu'aucun prélèvement sanguin n'a pu être pratiqué dans cinq accidents mortels.

Les accidents en 2017

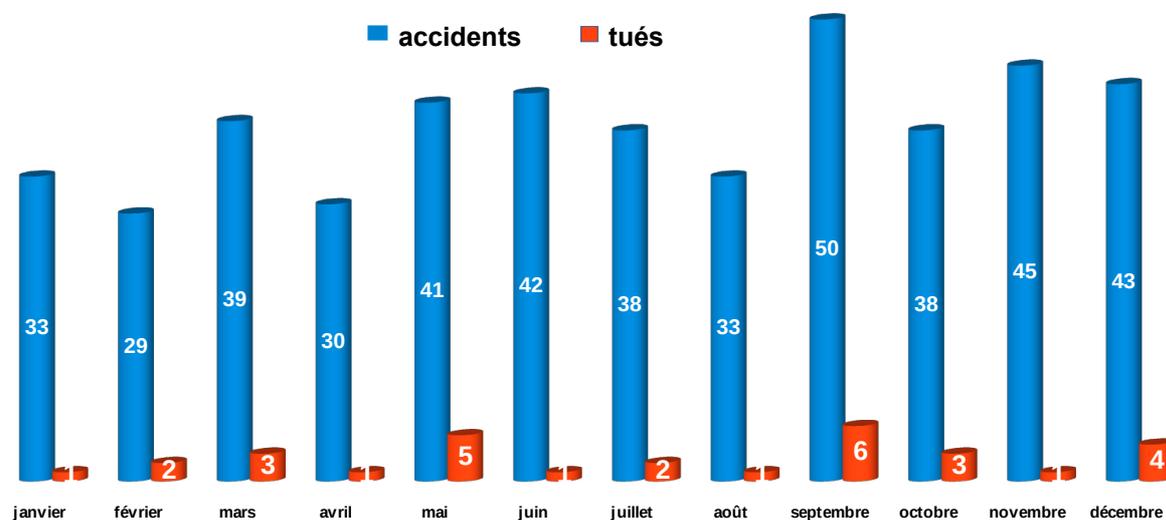
➤ Selon le type de milieu

■ agglomération ■ hors agglomération



La part des accidents en agglomération et hors agglomération a très peu évolué en 2017 par rapport à 2016. Les 21 accidents sur autoroute sont compris dans les 139 accidents hors agglomération.

➤ Selon le mois de l'année

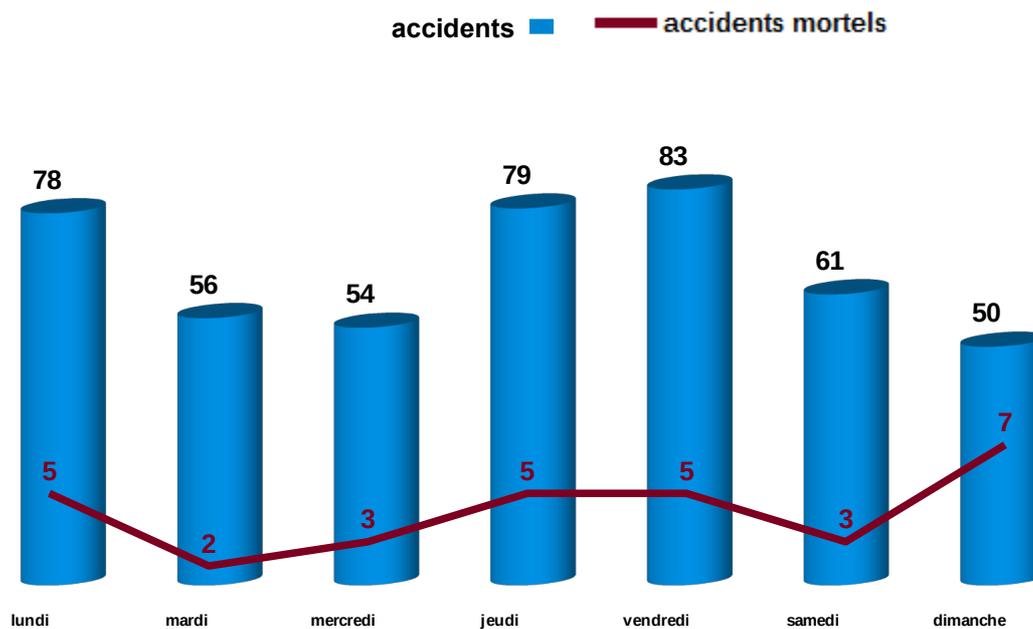


Les nombres d'accidents ne sont pas forcément corrélés avec le nombre de personnes tuées hormis pour le mois de septembre qui totalise le plus grand nombre d'accidents et le plus grand nombre de tués.

Les mois de mai et décembre sont les deux autres mois les plus mortels.

Les mois de novembre, décembre, juin et mai sont, quant à eux, les mois les plus accidentogènes.

➤ Selon le jour de la semaine

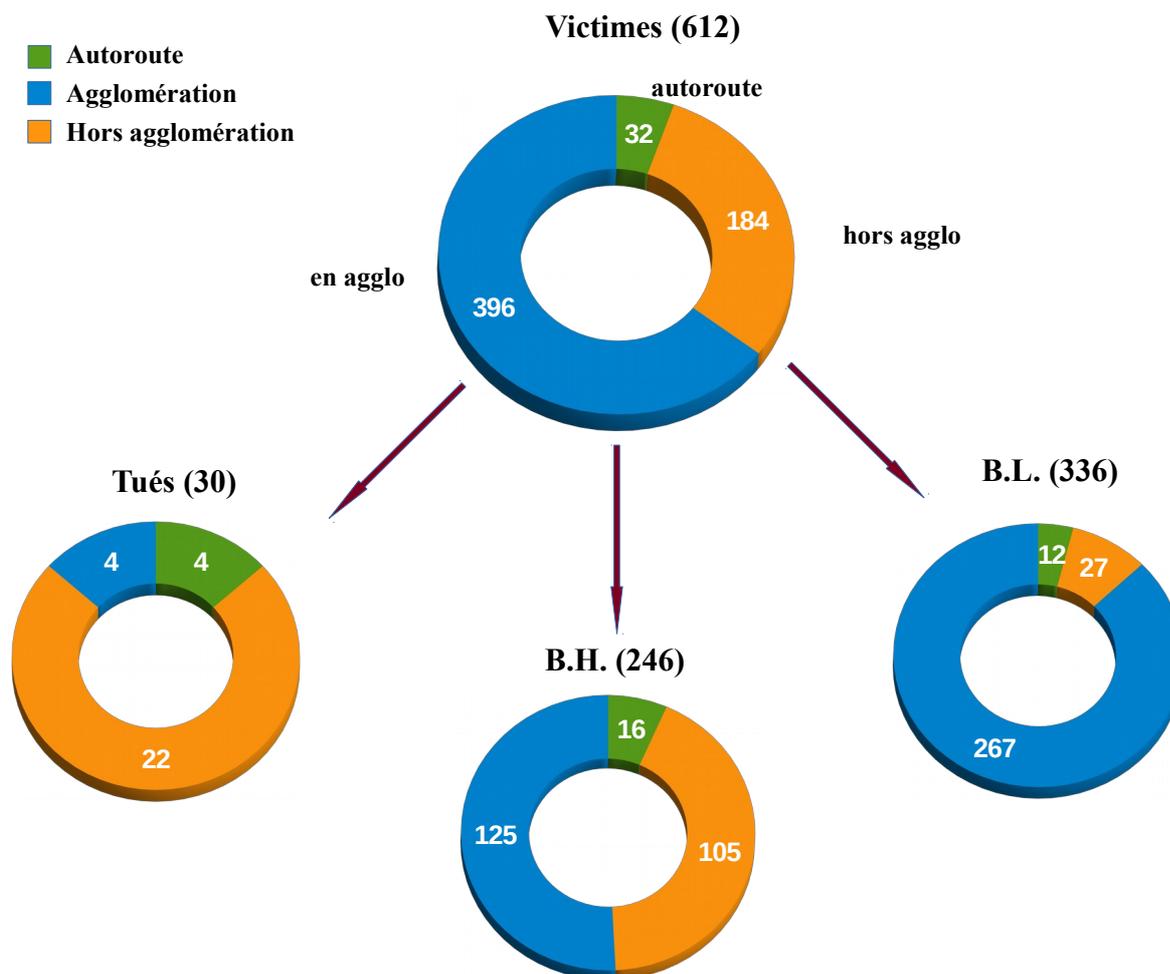


En 2017, le dimanche présente le paradoxe du plus grand nombre d'accidents mortels (7), mais du plus faible nombre d'accidents.

Les accidents se répartissent plus particulièrement les lundis, jeudis et vendredis. Ces trois jours comptabilisent à chaque fois 5 personnes tuées.

Les victimes en 2017

➤ Selon le type de milieu



Les **victimes** sont plus nombreuses en agglomération (65 % 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. Les **blessés légers** sont recensés à près de 79 % **en agglomération**.

Parmi ces victimes, la part des **personnes tuées hors agglomération** est proche de **73 %**. Ce taux est au-dessus de la moyenne nationale 2017 (63 %). La part des **blessés hospitalisés hors agglomération** est proche de **43 %**.

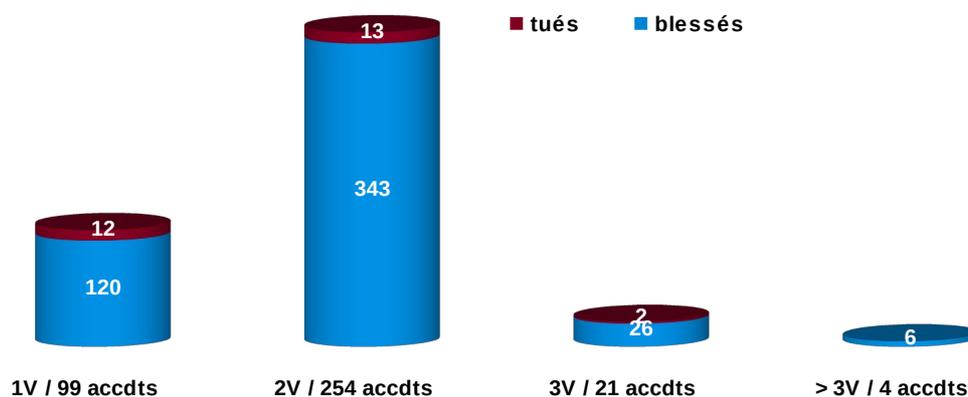
Les accidents sur autoroute sont en hausse (21) et ont occasionné cette année 4 décès.

L'analyse des 227 accidents graves met en exergue des causes multi-factorielles :

- vitesse excessive : 37 accidents / 3 tués / 47 blessés hospitalisés (BH)
- sortie de courbe : 36 accidents / 3 tués / 45 BH
- alcool : 28 accidents / 5 tués / 26 BH
- déport à gauche : 28 accidents / 5 tués / 35 BH

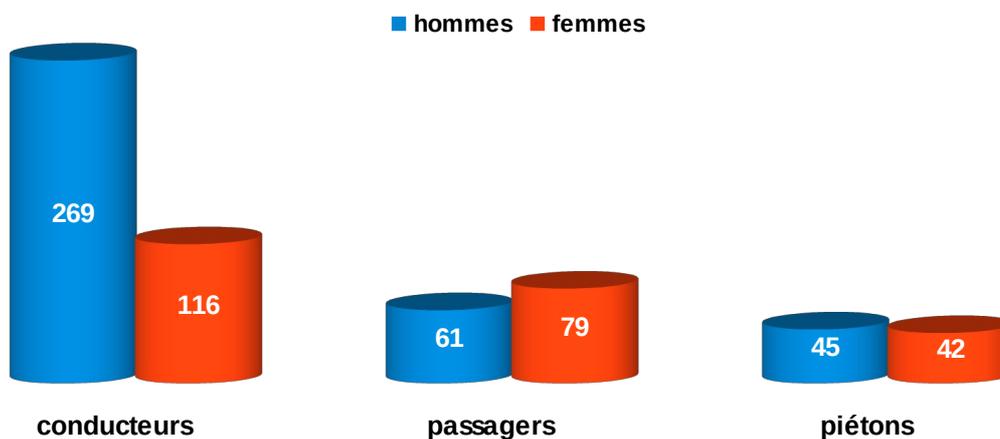
Et confirme le caractère aggravant de la vitesse dans les accidents de la route.

➤ Selon le nombre de véhicules impliqués (sans piéton)



Comme en 2016, les accidents impliquant deux véhicules sont les plus nombreux et les plus graves. Néanmoins, il est à relever qu'en 2017, le nombre d'accidents impliquant un seul véhicule a fortement augmenté (99 accidents) par rapport à 2016 (68 accidents).

➤ Selon la catégorie d'utilisateur et le sexe

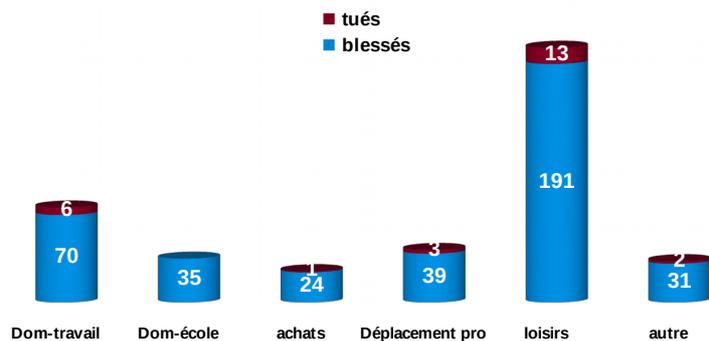


Les conducteurs victimes sont majoritairement des hommes (70 %).

Les femmes représentent 39 % de l'ensemble des victimes. Elles sont surtout exposées cette année en tant que passagères.

En 2017, les femmes représentent 7 % des tués, soit une forte baisse de 14 % par rapport à 2016 et 24 % par rapport à 2015.

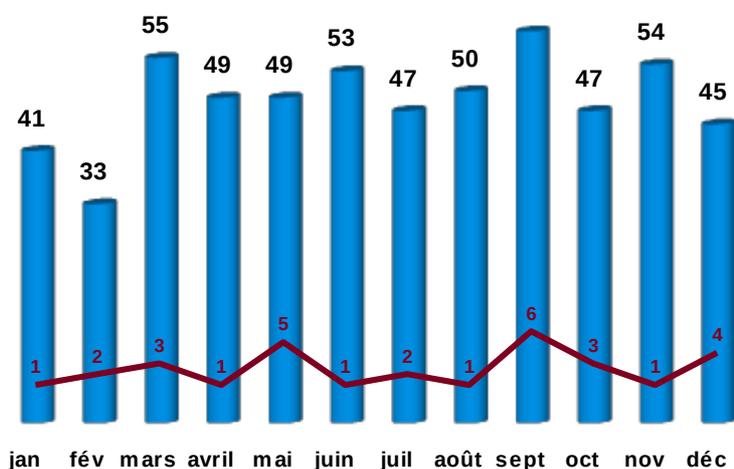
Le nombre de piétons blessés a baissé par rapport à 2016 (- 24 personnes). 3 piétons sont décédés (7 en 2016).



➤ Selon la nature du trajet

Invariablement, les déplacements «loisirs» totalisent le plus grand nombre de victimes (191 blessés et 13 tués) devant les déplacements liés à l'activité professionnelle (domicile-travail et professionnels). Pour 2 personnes tuées, le trajet est inconnu/non précisé.

■ tués
■ blessés

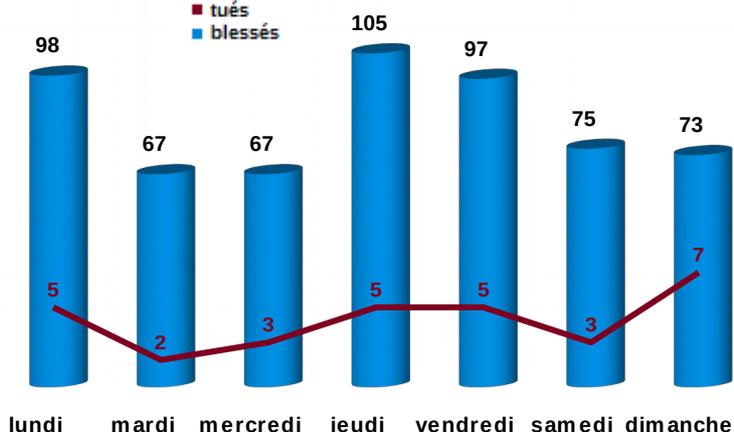


➤ Selon le mois de l'année

Le mois de septembre totalise le plus grand nombre de blessés ainsi que de tués.

Si le premier quadrimestre présente la plus faible sinistralité, le troisième quadrimestre totalise le plus grand nombre de victimes et recense près de 50 % des personnes tuées en 2017.

■ tués
■ blessés

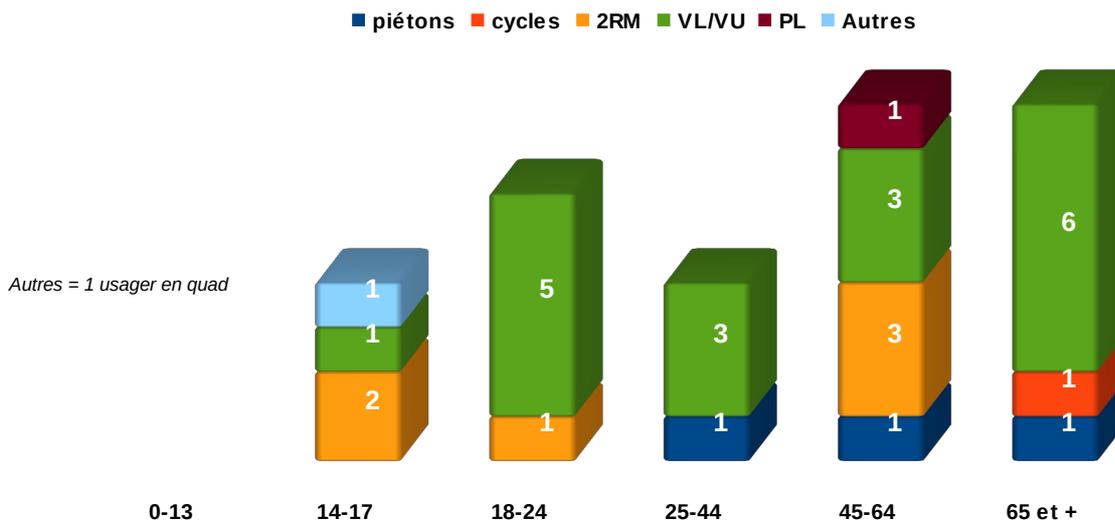


➤ Selon le jour de la semaine

La journée du jeudi présente le plus grand nombre de blessés.

Le dimanche totalise le plus grand nombre de décès. Le week-end reste particulièrement meurtrier avec 1/3 des personnes tuées.

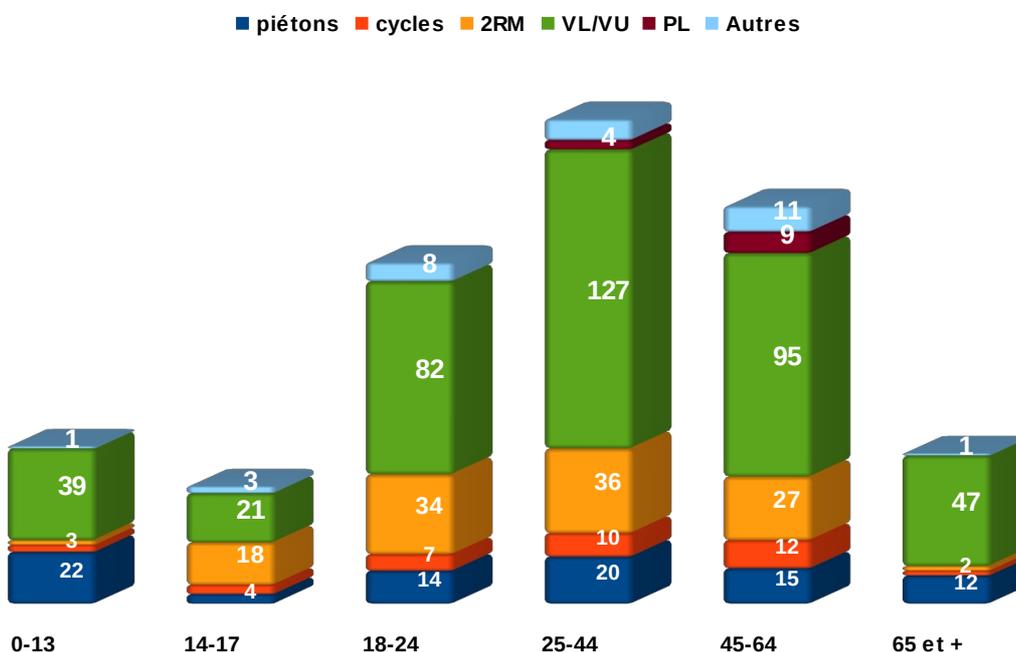
Répartition des tués par tranche d'âge et catégorie d'usagers (2017)



Les usagers de véhicules légers et utilitaires (VL/VU) sont les plus impactés (18 tués), loin devant les piétons (3 tués) et les usagers de 2RM (6 tués).

Les 45-64 ans et les 65 ans et + sont sur-impliqués avec 8 décès pour chaque tranche d'âge.

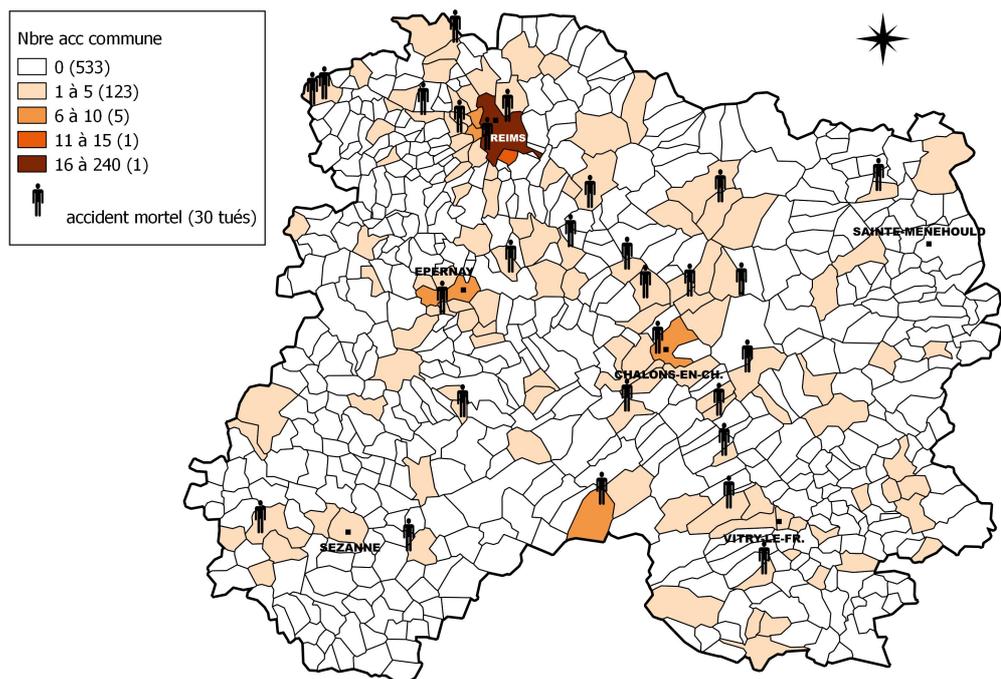
Répartition des victimes par tranche d'âge et catégorie d'usagers (2017)



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 25-44 ans.

La tranche d'âge la plus impactée est celle des 25-44 ans. Les 45-64 ans et les 18-24 ans connaissent respectivement une hausse du nombre de victimes de 34 et 25 personnes. La catégorie d'usagers « autres » correspond aux usagers du tram, en quad, en autobus.

Répartition des accidents, dont mortels, par commune

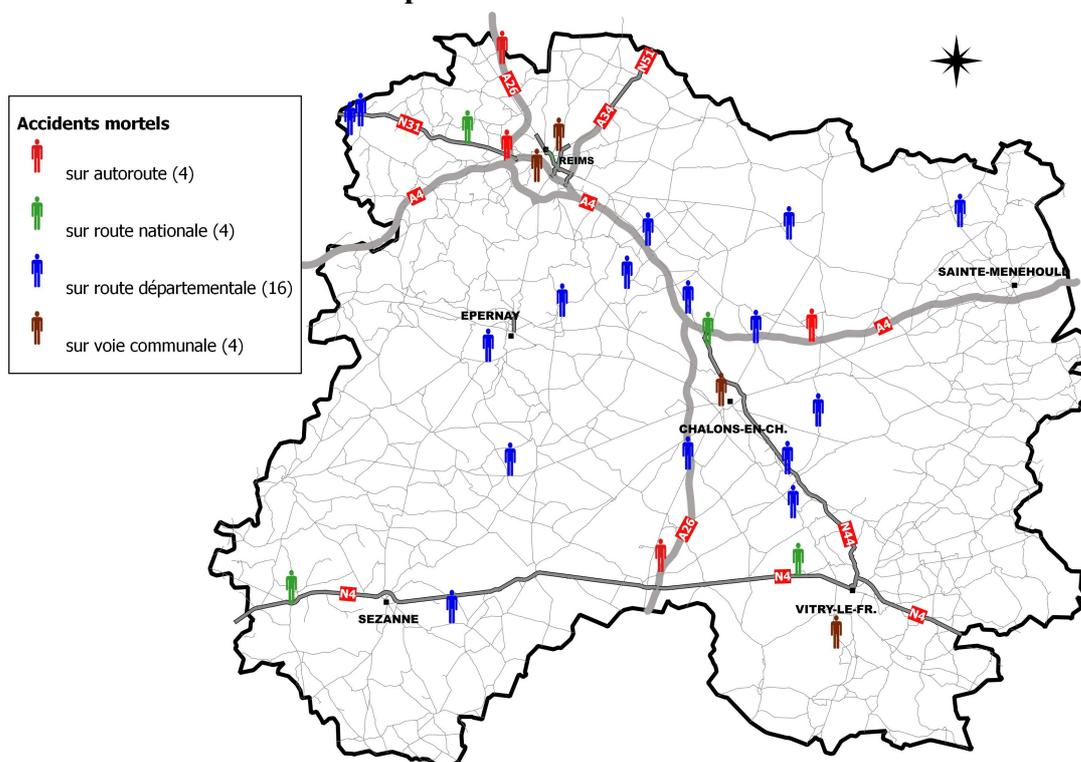


Communes 6 à 10 accidents : Châlons-en-Champagne, Epernay, Saint-Brice-Courcelles, Sommesous, Tinqueux
 Communes 11 à 15 accidents : Cormontreuil
 Communes 16 à 240 accidents : Reims

458 accidents ... sur 130 communes

D'une année sur l'autre, le nombre de communes impactées est assez comparable.
 En 2017, les accidents se concentrent essentiellement autour des principales agglomérations.

Répartition des accidents mortels par axe routier



16 accidents mortels sur routes départementales, qui représentent 40 % des axes routiers marnais..

Synthèse

Les données du bilan de l'accidentalité 2017 sont, comme l'an dernier, hétérogènes. Alors que le nombre d'accidents décroît légèrement par rapport à 2016, celui des personnes tuées connaît une forte baisse.

L'indicateur « nombre de personnes tuées » stagne entre 40 et 45 décès par an ces cinq dernières années, à l'exception de 2013 qui comptabilisait 32 décès.

L'année 2017, quant à elle, totalise 30 décès. Et devient l'année de référence.

Ces résultats sont encourageants mais des progrès 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 2017, il convient de retenir :

- le **nombre de tués (30)**
- une baisse du nombre d'accidents (-7) et de l'ensemble des blessés (-32), dont des blessés hospitalisés (-44)
- la sur-implication des seniors dans l'accidentalité marnaise avec 8 tués
- et celle des 25-44 ans dans les victimes (206)
- les usagers vulnérables représentent 33 % des victimes tuées : 3 piétons, 1 cycliste, 6 2RM
- la diminution de personnes décédées sur autoroute (4 décès dont aucun piéton en 2017, 7 décès dont 3 piétons) pour un nombre d'accidents qui augmente légèrement (21)
- le nombre élevé de victimes (13 tués et 191 blessés) dans des déplacements dédiés aux loisirs, mode de déplacement qui, de manière constante, totalise le plus grand nombre d'accidents et de victimes, principalement le dimanche (62 sur 204 victimes, soit 5 tués et 57 blessés)
- 70 % des accidents situés en agglomération
- le nombre de ZAAC sur la période 2013-2017 en très nette baisse : 3 de niveau 1 (aucune de niveau 2)

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 **12 % des accidents mortels**
- le **déport à gauche** dans près de 21 % des accidents mortels

Les progrès relevés en 2017 restent fragiles et justifient de maintenir une vigilance en 2018 au regard des chiffres de l'accidentalité dans la Marne en hausse : **26 morts au 1^{er} août 2018**.

Suivi des enjeux du Document Général d'Orientation

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, en distinguant, désormais, l'alcool et les stupéfiants.

enjeux	Critères d'analyse	2008 2012	2012 2016
Alcool	Part des accidents mortels avec alcool (taux connu)	32,5 %	22 %
	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 (-12 accidents). A l'inverse, le nombre d'accidents graves avec stupéfiants est à la hausse (+ 10 accidents).

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)

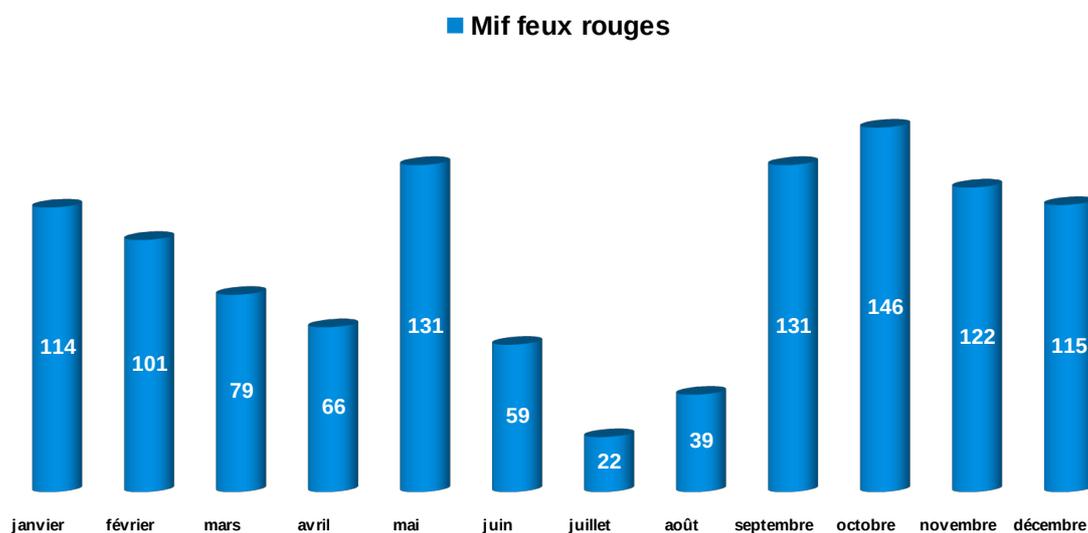
Les usagers vulnérables décédés sur la période d'étude se répartissent comme suit :

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

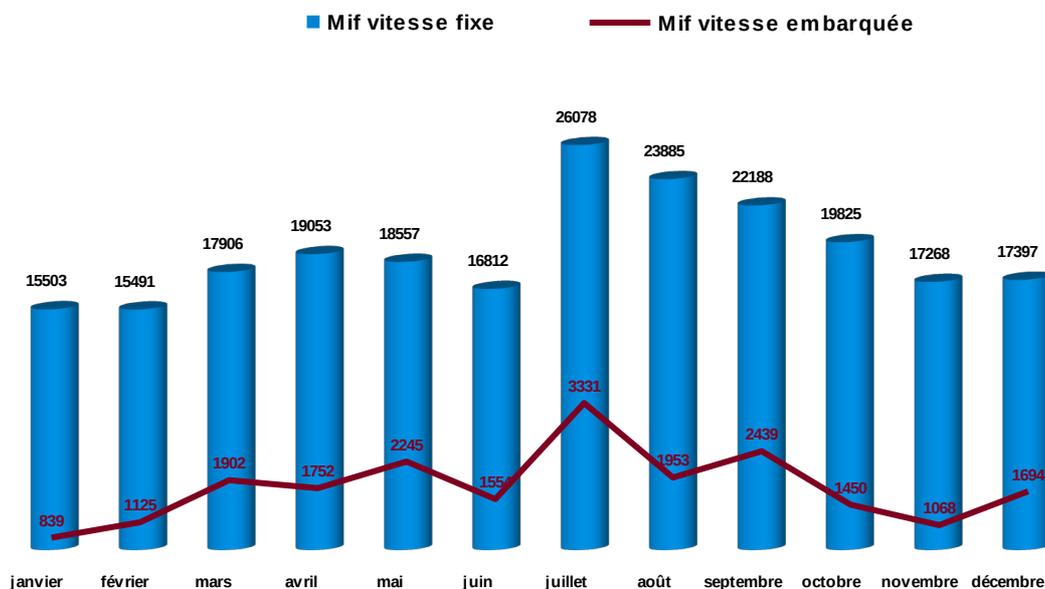
Les deux-roues motorisés sont ainsi largement surreprésentés (17 % des tués alors qu'ils totalisent à peine 2 % des usagers en circulation) et les piétons paient un lourd tribut (20 décès).

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

En 2017, le département totalise 2 radars feux rouges, 32 radars vitesse fixes, 4 radars autonomes et une douzaine de radars vitesse embarqués. Les MIF au droit de ces radars se répartissent comme suit :



Le nombre de MIF au droit des radars feux rouges a diminué de 19 % par rapport à 2016.



En 2017, le nombre de MIF au droit des radars fixes (radars vitesse fixes, autonomes, discriminant et vitesse moyenne) a diminué de 11 % et de 38 % au droit des radars mobiles par rapport à 2016.

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 : DDT 51/SSPRNTR/PRR/ODSR



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES