

# Accidents de la route dans le département de la Marne

## Bilan et évolution

# 2012

Accidents
<b>285</b>

Tués
<b>40</b>

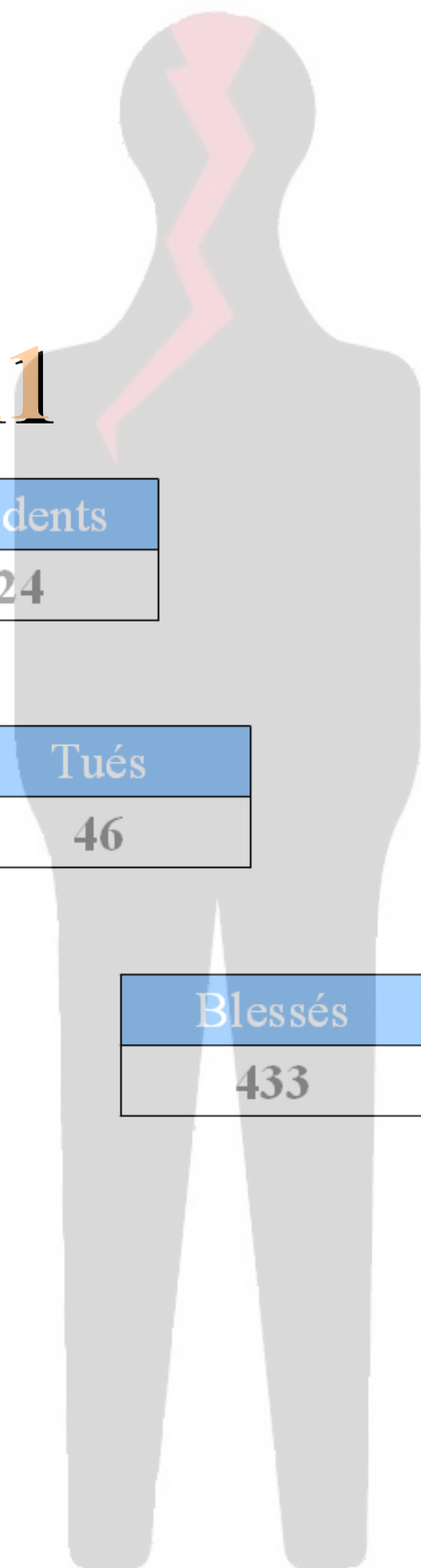
Blessés
<b>418</b>

# 2011

Accidents
<b>324</b>

Tués
<b>46</b>

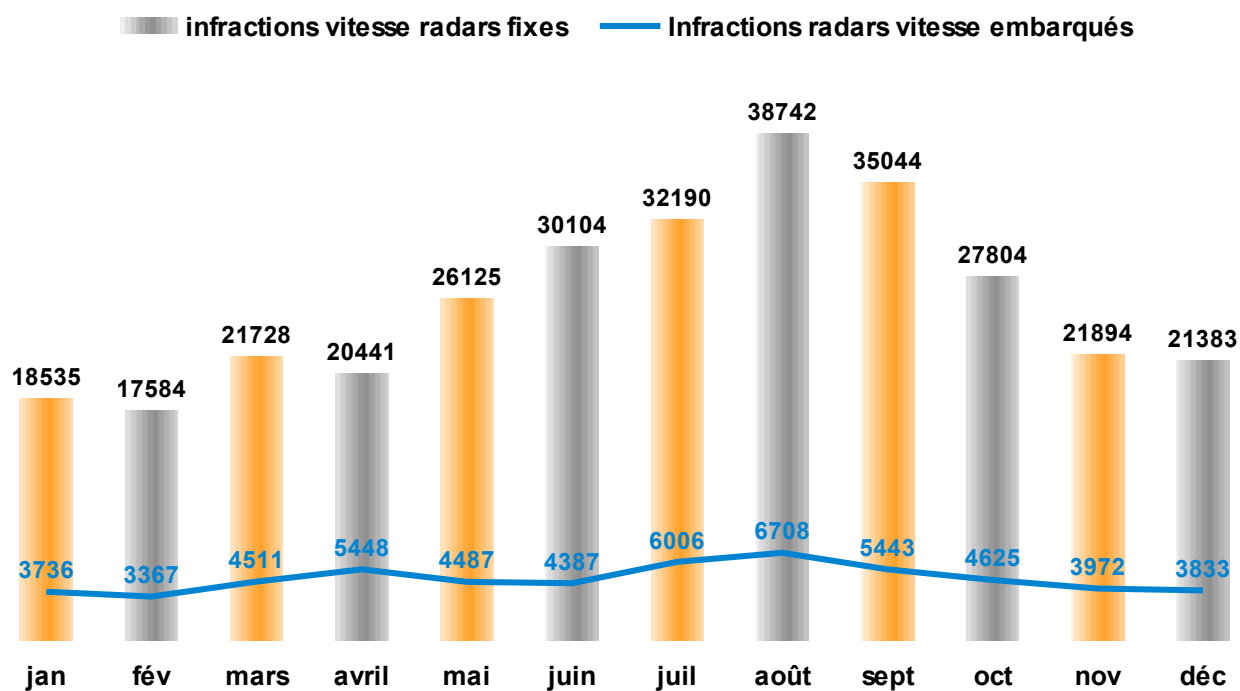
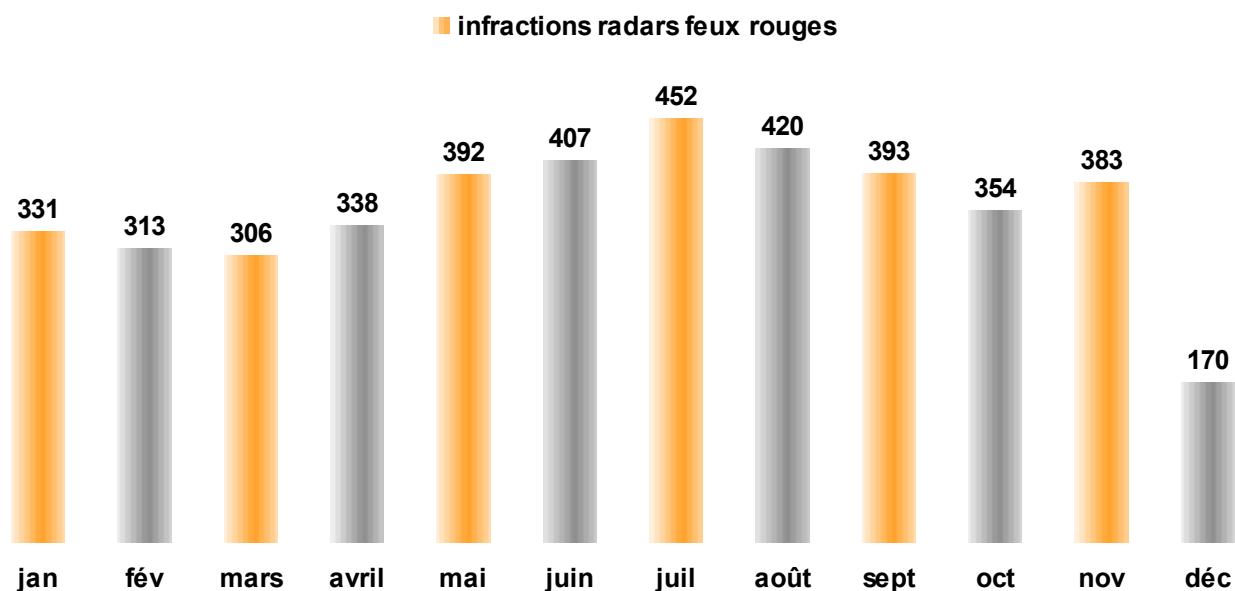
Blessés
<b>433</b>





## Quelques données sur les radars dans le département

En 2012, le département de la Marne totalise 2 radars feux rouges, 31 radars « vitesse fixe » et 12 radars « vitesse embarquée ». Les infractions au droit de ces radars au cours de l'année 2012 se sont réparties comme suit :



## Note liminaire

Ce document « **Accidents de la route dans le département de la Marne : bilan et évolution 2012** » est réalisé par l'observatoire départemental de 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](http://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 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<sup>er</sup> :



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 :

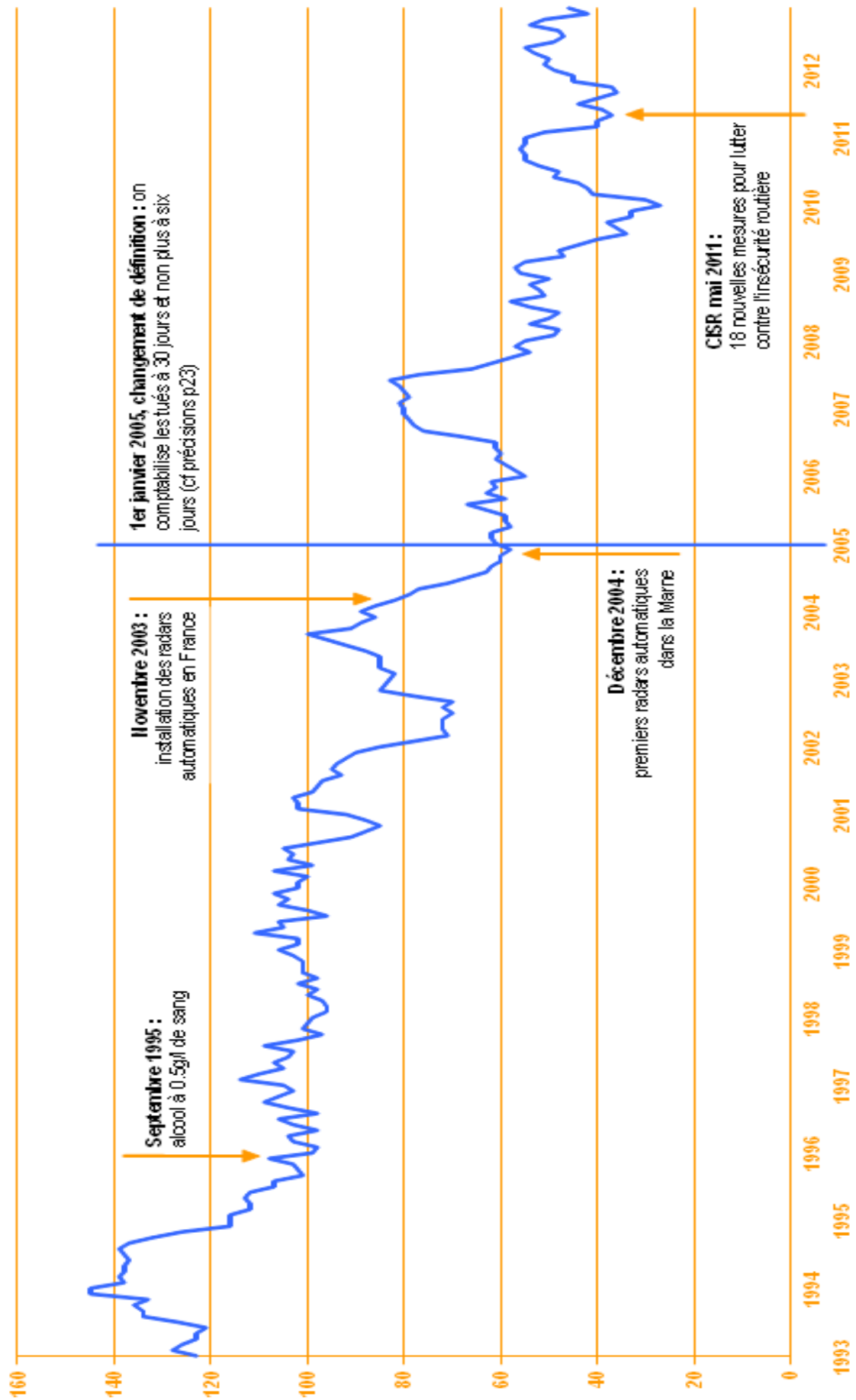
- les **blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures,
- les **blessés légers** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

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**.

## Sommaire

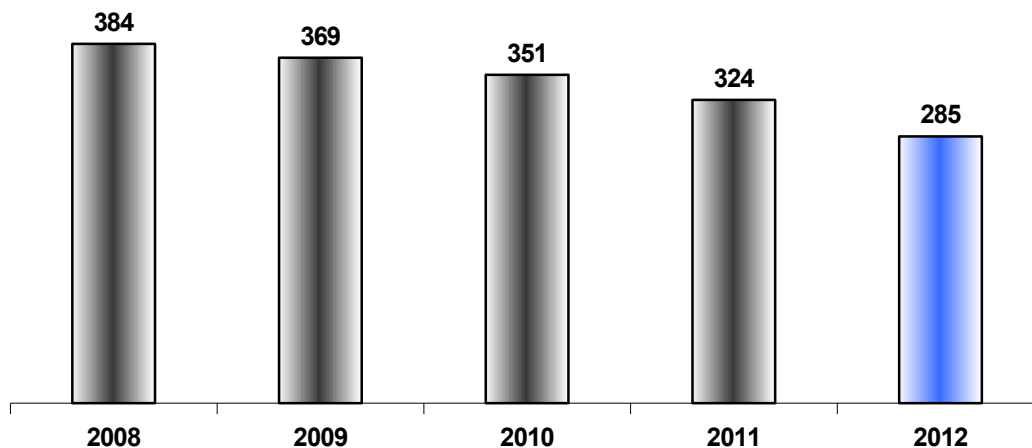
Quelques données sur les radars dans le département	3
Note liminaire	4
Sommaire	5
Évolution du nombre de tués (1993-2012) en mois glissants	6
Données générales et évolution de l'accidentalité marnaise	7-8
Comparaison des niveaux départemental, régional et national	9
Les accidents	10
selon le type de milieu (en ou hors agglomération)	10
selon le mois de l'année	10
Les victimes	11
selon le type de milieu (en ou hors agglomération)	11
selon le mois de l'année	12
selon le nombre de véhicules impliqués	12
selon la catégorie d'utilisateur et le sexe	13
selon la nature du trajet	13
selon l'âge	14
selon le véhicule (piétons inclus)	14
selon l'âge et le véhicule (piétons inclus) « histoire de mobilité »	15-17
Les victimes dans les principales communes marnaises	18
Le suivi des six enjeux du document général d'orientation 2008-2012	19
Cartes	19
des accidents mortels et de la répartition des accidents par commune	20
de l'évolution des zones d'accumulation d'accidents (ZAA)	21
Évolution des tués sur la route de 1966 à 2010	22
histoire de sécurité routière	23

## Évolution du nombre de tués 1993/2012 (en mois glissants)



## Données générales et évolution de l'accidentalité marnaise

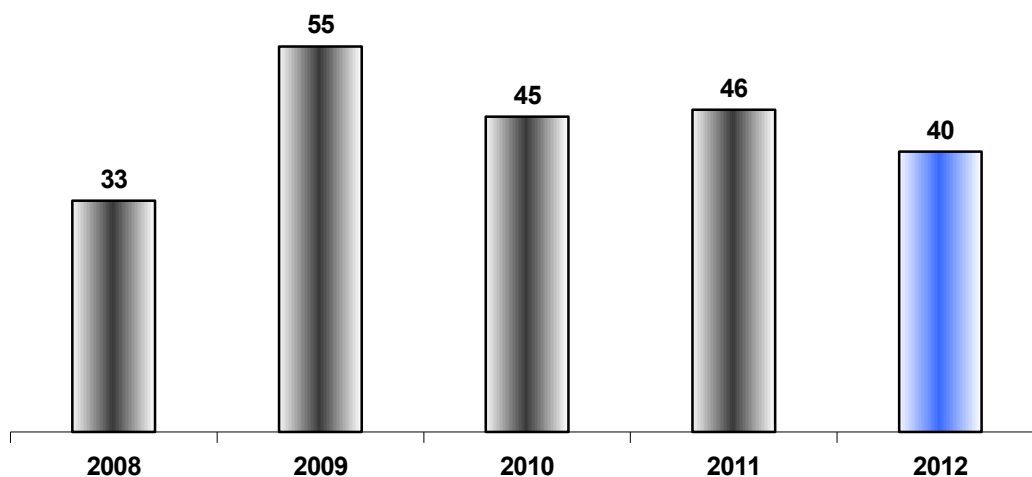
### Accidents



#### Commentaires

Le nombre d'accidents dans la Marne est en baisse constante sur ces cinq dernières années. Depuis 2008, la baisse est de l'ordre de 26%.

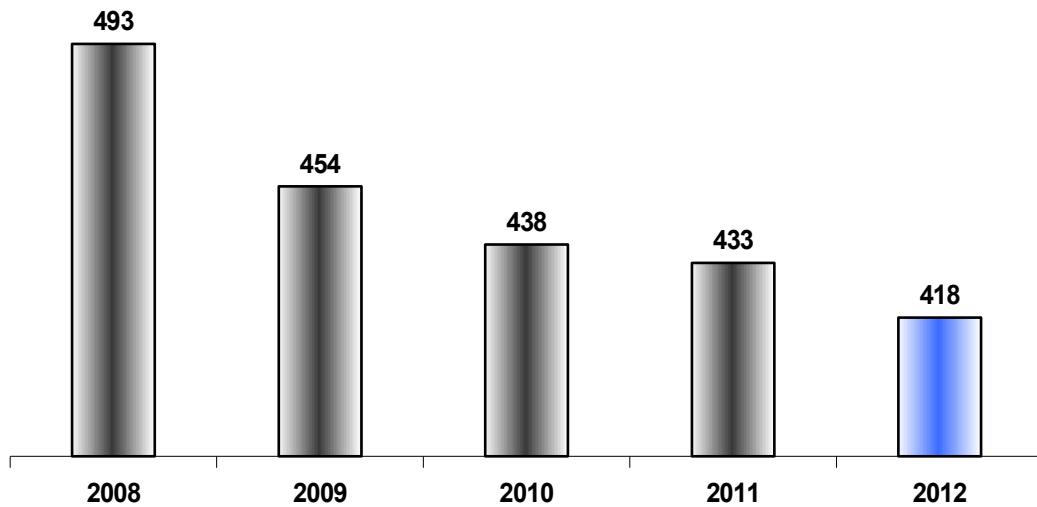
### Tués



#### Commentaires

Sur cinq ans, l'évolution du nombre de tués dans la Marne est très contrastée. La tendance est en dents de scie.

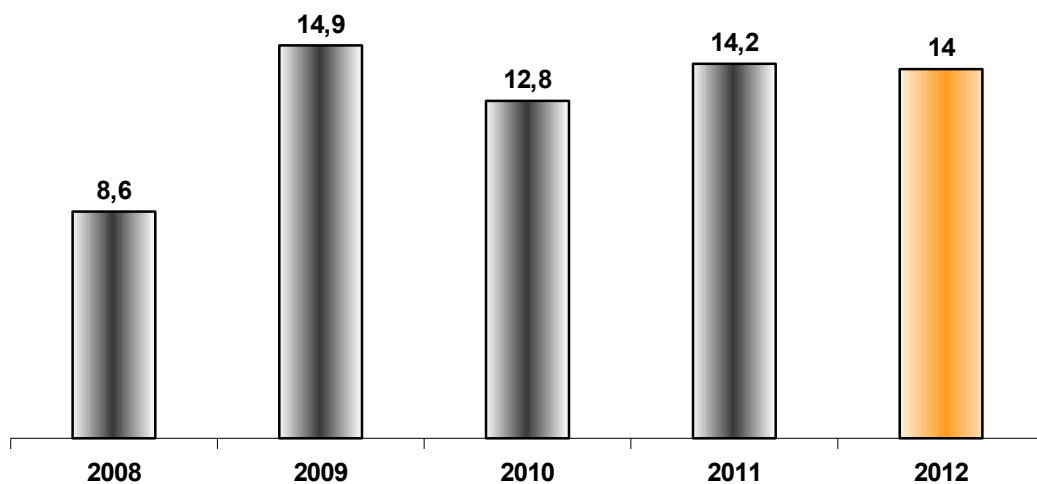
## Blessés



### Commentaires

Le nombre de blessés est également en baisse constante sur ces cinq dernières années, avec toutefois un ralentissement assez net depuis 2009. Par ailleurs, proportionnellement au nombre d'accidents, le nombre de blessés est en hausse en 2012 par rapport à 2011 (1,47 blessés par accident en 2012 contre 1,34 blessés par accident en 2011).

## Gravité \*



### Commentaires

A l'image de l'évolution des tués, la gravité connaît une évolution contrastée ces cinq dernières années. Depuis 2009, cet indice présente des seuils particulièrement élevés.

\* (nombre de tués / nombre d'accidents) x 100



## Comparaison avec les niveaux régional et national

### Les accidents

	2012	2011	évolution
La Marne	285	324	▼-12%
Champagne-Ardenne	726	881	▼-17,6%
France*	60 556	65 024	▼ -6,9%

#### Des indicateurs en baisse...

Le nombre d'accidents baisse cette année encore dans des proportions notables (-12% dans la Marne) alors qu'au niveau national, cette baisse est moindre (-6,9%). La région Champagne-Ardenne enregistre cette année la baisse la plus significative (-17,6%).

### Les tués

	2012	2011	évolution
La Marne	40	46	▼-13%
Champagne-Ardenne*	97	117	▼-17%
France*	3 645	3 963	▼-8%

#### ... également chez les victimes

Dans la Marne comme en région Champagne-Ardenne, le nombre de tués baisse considérablement en 2012. Cette baisse est moindre au niveau national (-8%).

### Les blessés

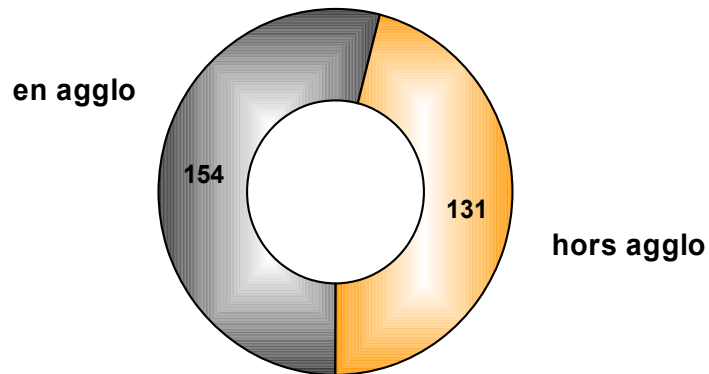
	2012	2011	évolution
La Marne	418	433	▼-3,4%
Champagne-Ardenne*	1 004	1 149	▼-12,6%
France*	75 636	81 251	▼-6,9%

C'est encore au niveau régional que l'on enregistre la baisse la plus significative (-12,6%). Sur la même période, le niveau national enregistre une baisse de l'ordre de 7%, tandis que la Marne enregistre la baisse la moins importante (-3,4%).

\* les données des niveaux régional et national 2012 ne sont pas consolidées

## Les accidents

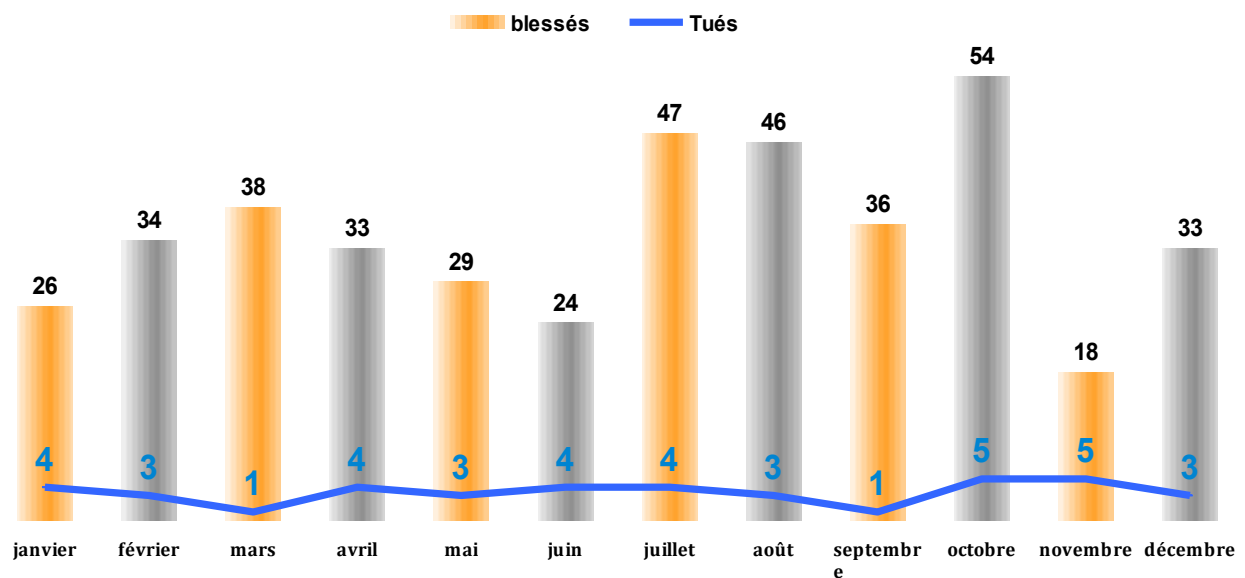
### Selon le type de milieu (en ou hors agglomération)



#### Commentaires

Comme en 2011, les accidents se produisent majoritairement en agglomération (54%).

### Selon le mois de l'année



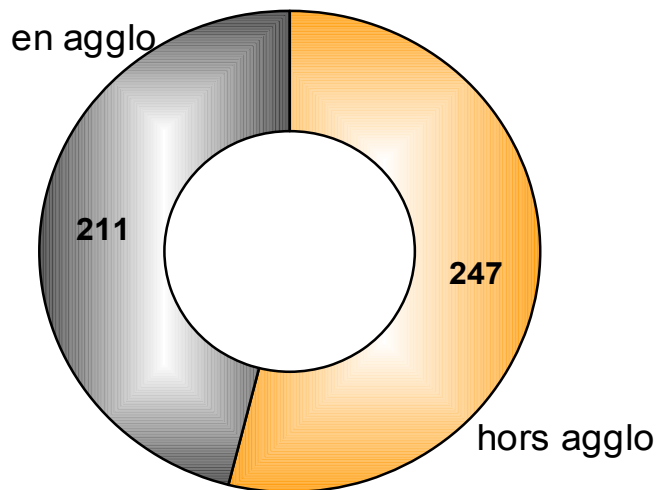
#### Commentaires

En 2012, le mois d'octobre compte le plus grand nombre d'accidents ; en 2011, c'était le mois d'avril.

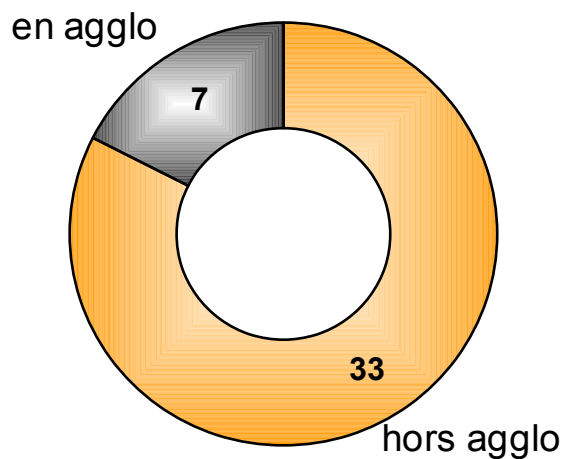
## Les victimes

### Selon le type de milieu (en ou hors agglomération)

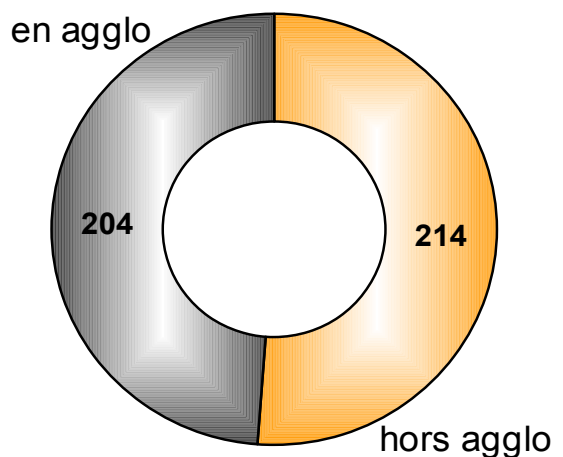
#### Victimes (458)



#### Tués (40)



#### Blessés (418)

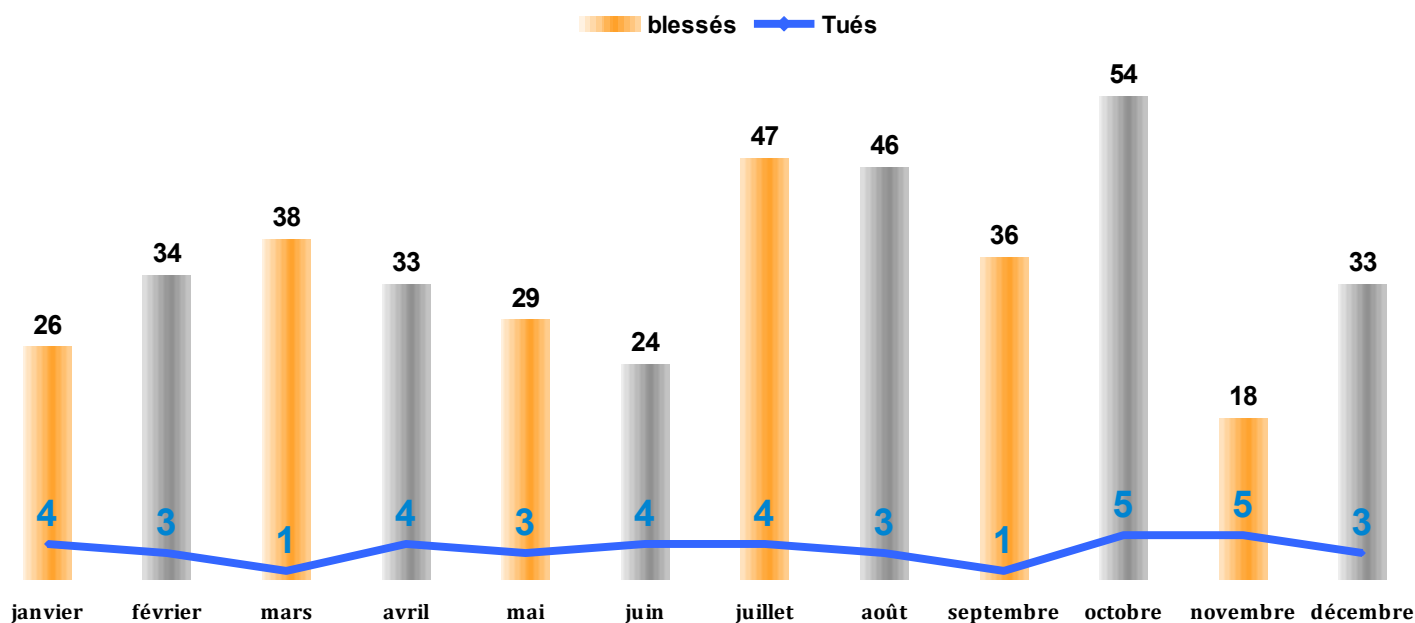


#### Commentaires

Alors que le nombre d'accidents est plus élevé en agglomération, c'est toujours hors agglomération que le nombre de victimes est le plus important, en particulier lorsque l'on comptabilise le nombre de tués (33 hors-agglomération, 7 en agglomération).

Le facteur vitesse est particulièrement responsable de ce résultat. En effet, la vitesse étant plus élevée hors agglomération, elle contribue à augmenter la gravité des accidents et le nombre de victimes sur ce réseau.

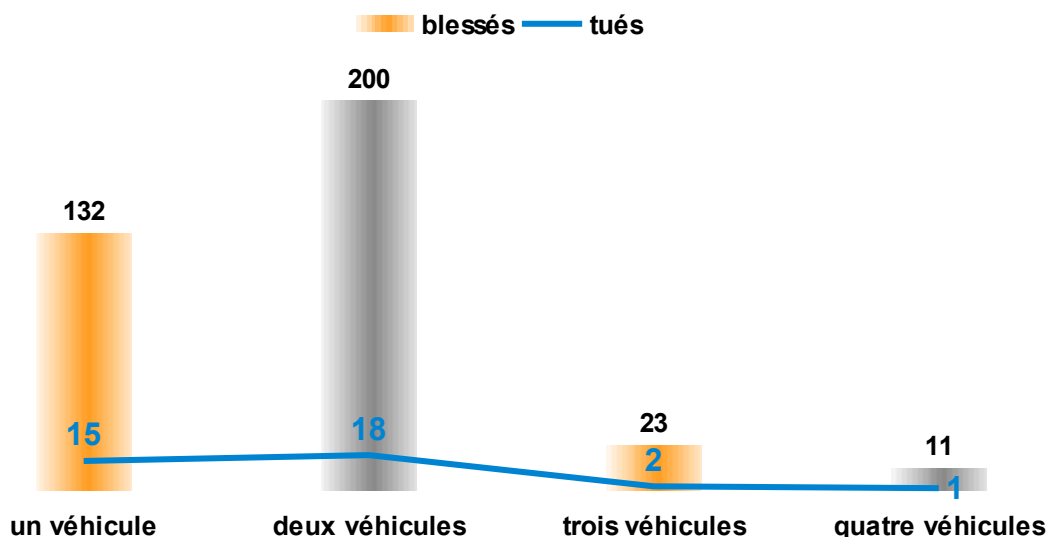
## Selon le mois de l'année



### Commentaires

En 2012, c'est le mois d'octobre qui totalise le plus grand nombre de tués et de blessés. A contrario, avec 1 tué et 36 blessés, le mois de septembre 2012 contraste singulièrement avec septembre 2011 qui fut l'un des mois les plus accidentogène (7 tués et 47 blessés)

## Selon le nombre de véhicules impliqués

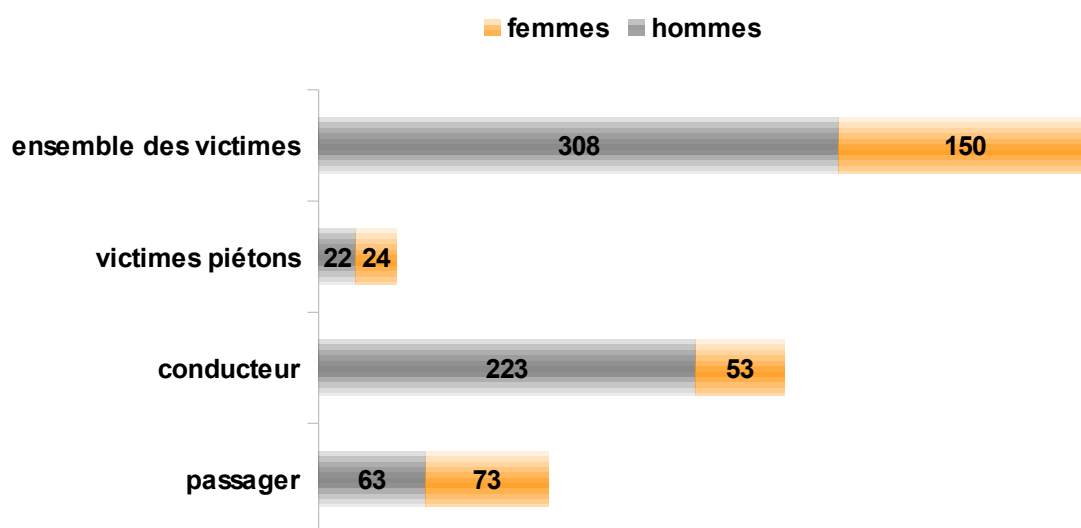


### Commentaires

Les accidents impliquant deux véhicules sont les plus graves et les plus nombreux. Sans piéton impliqué, on recense en effet :

- 81 accidents avec un véhicule seul ;
- 145 accidents avec deux véhicules ;
- 11 accidents avec trois véhicules ;
- 4 accidents avec quatre véhicules.

## Selon la catégorie d'usager et le sexe



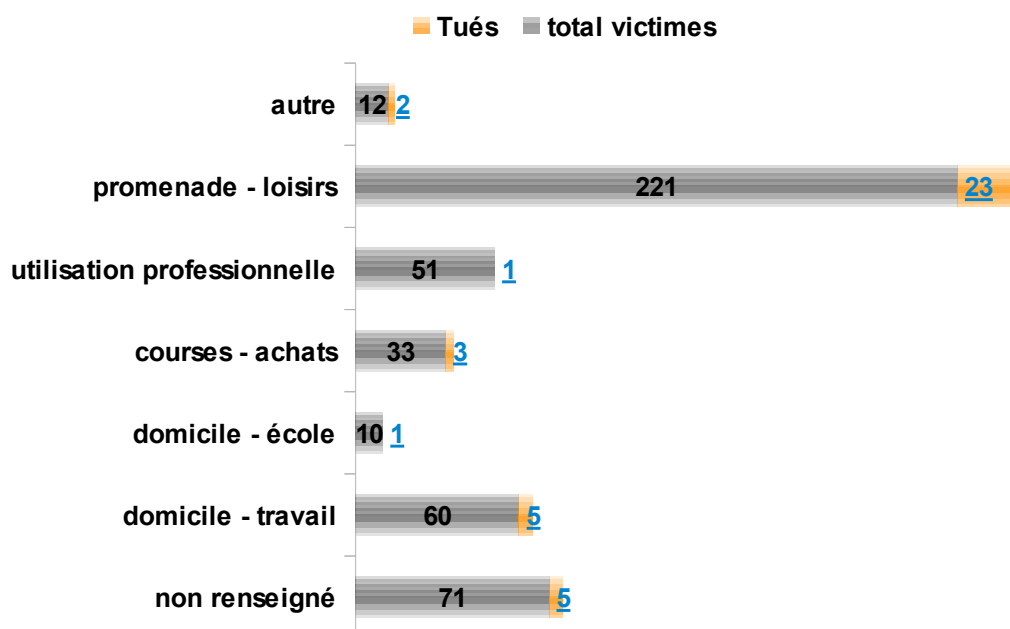
### Commentaires

Les victimes sont toujours majoritairement des hommes (67%), tout particulièrement chez les conducteurs (80%).

S'agissant des piétons, le ratio est à peu près équivalent (48% d'hommes).

Comme l'an dernier, les femmes sont plus représentées (54%) que les hommes dans la catégorie passager.

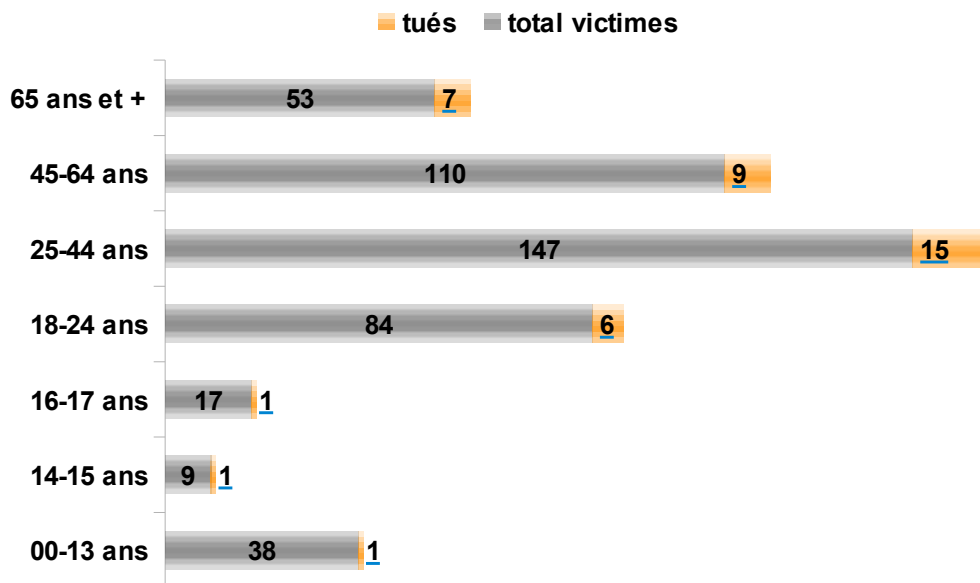
## Selon la nature du trajet



### Commentaires

Les déplacements **promenade-loisirs** totalisent le plus grand nombre de victimes (221) et de tués (23) loin devant les déplacements **domicile-travail**.

## Selon l'âge...



### Commentaires

Comme l'an dernier, les **25-44 ans** totalisent le plus grand nombre de victimes et de tués. Cette tranche d'âge comptabilise en effet **32% des victimes** alors qu'elle représente 26,9% de la population marnaise.

Quant aux **18-24 ans**, ils représentent 10,5% de la population marnaise et **18,6% des victimes** (18% des victimes l'an dernier). Ils sont toujours sur-représentés dans les accidents de la route.

## ...et le véhicule (piéton inclus)



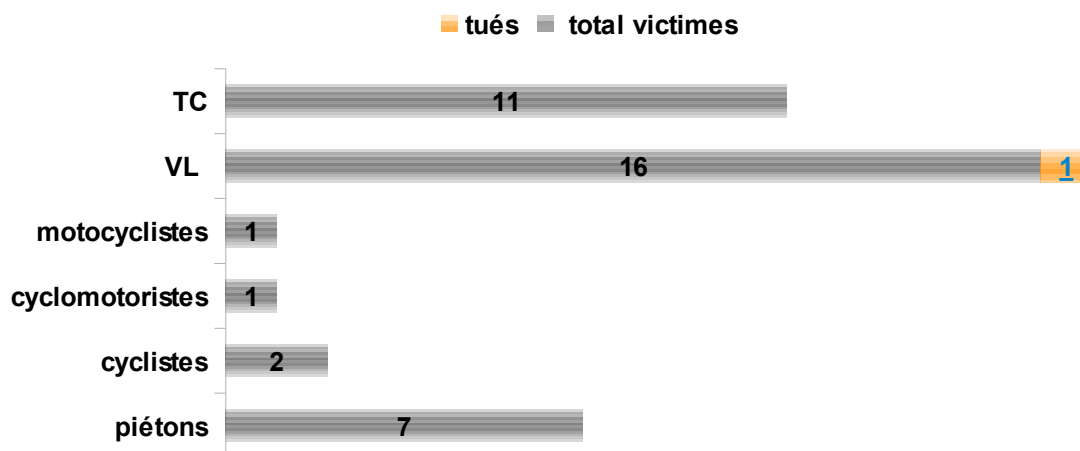
### Commentaires

D'une année sur l'autre, les **victimes** par mode de déplacement se répartissent sensiblement de la même manière. Ainsi, les usagers de **véhicules légers** sont les plus impactés (**55,5%**), loin devant les usagers de **deux-roues motorisés** (2RM) que sont les cyclomoteuristes et les motocyclistes (**21,8%**) et les **piétons** (**10%**).

Les 2RM représentent moins de 3% des usagers en circulation, ils sont donc sur-représentés dans les accidents de la route.

## Selon la tranche d'âge et le mode de déplacement

### 0-13 ans



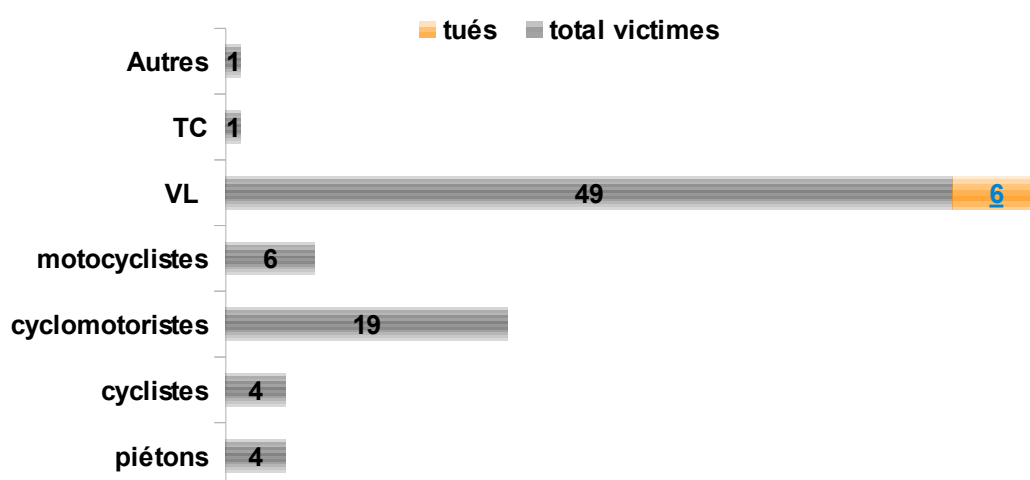
Les victimes **jusqu'à l'âge de 13 ans** sont toujours majoritairement **passagers de véhicules légers**. A la suite d'un accident de **car scolaire** en février, 11 victimes sont à déplorer dans cette tranche d'âge.

### 14-17 ans



...entre **14 et 17 ans**, ce sont surtout des usagers de **cyclomoteurs (comme l'an dernier)** qui sont victimes d'accidents.

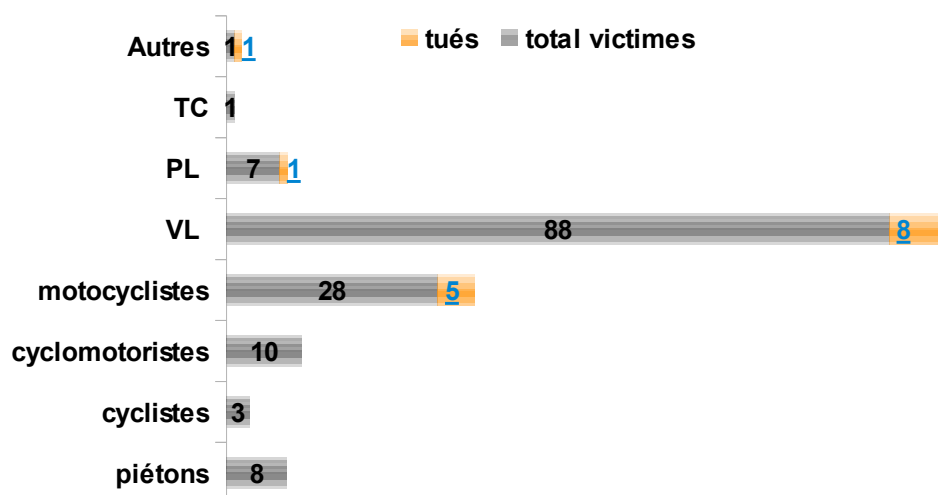
## 18-24 ans



Entre **18 et 24 ans**, les victimes sont majoritairement des **usagers de VL** (ceci reste vrai pour toutes les tranches d'âge qui suivent). Parmi les 49 victimes, 32 sont des conducteurs et 17 sont des passagers. Déjà victimes dans la tranche d'âge 14-17 ans, les **cyclomotoristes** le sont encore davantage entre **18 et 24 ans** (comme en 2011).

Dans cette tranche d'âge, les **victimes motocyclistes** sont nettement moins nombreuses que l'an dernier (17 victimes en 2011)...

## 25-44 ans

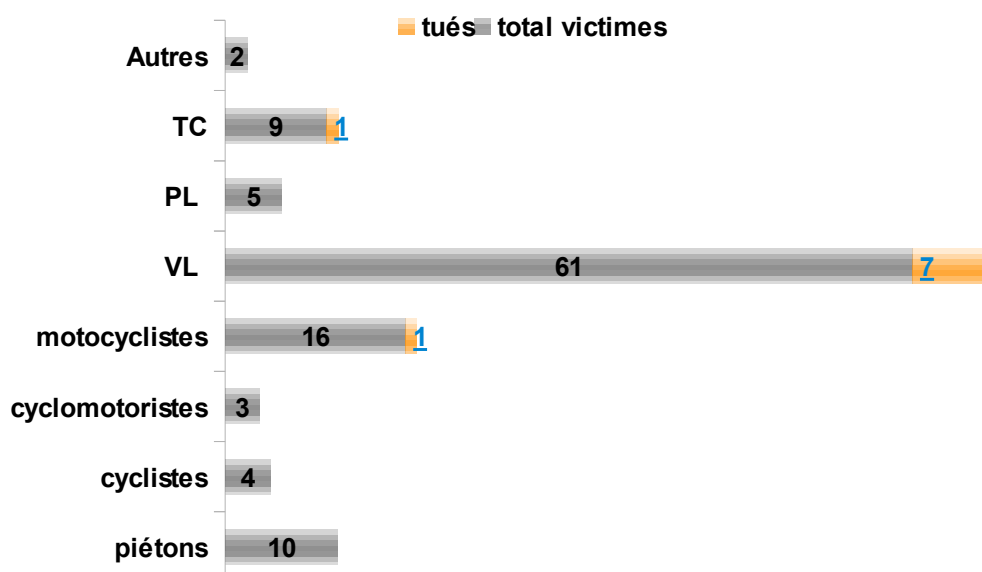


... et c'est majoritairement entre **25 et 44 ans** que l'on comptabilise le plus grand nombre de **victimes motocyclistes** (quatre fois plus nombreuses dans cette tranche d'âge que dans la tranche d'âge précédente).

Le constat est identique pour les **victimes en VL** fortement représentées dans cette tranche d'âge (88 victimes).



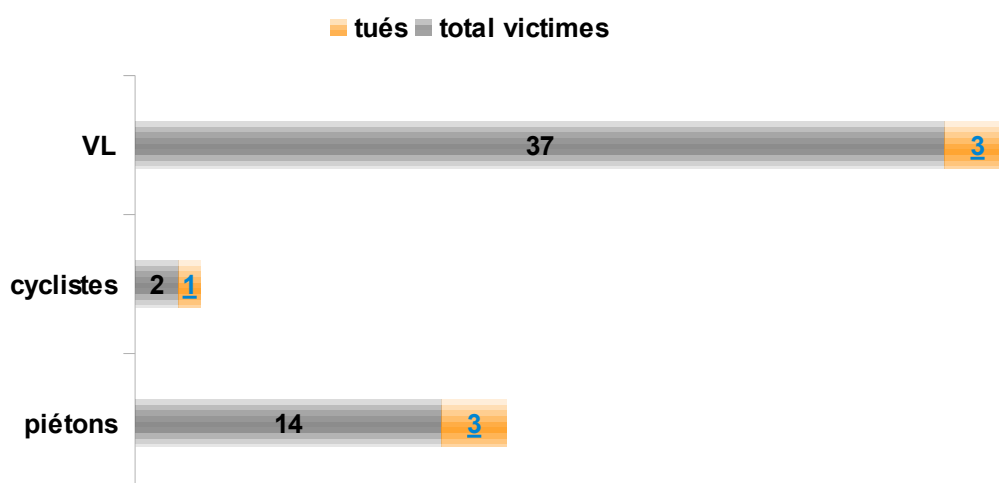
## 45-64 ans



Le nombre de victimes, et plus particulièrement le nombre de tués en **VL** (61 victimes et 7 tués) reste très important chez les **45-64 ans**

Comme l'an dernier, c'est **à partir de 45 ans** que l'on dénombre le **plus de victimes** chez les **piétons** (24 victimes).

## + de 65 ans



Enfin, **au-delà de 65 ans**, la part des personnes décédées rapportée au nombre de victimes (7 tués pour 53 victimes) est la plus élevée toutes tranches d'âges confondues.

## Les victimes dans les principales communes marnaises

### Victimes

	2011	2012	évolution	
Châlons-en-Champagne	26	15	▼ -11	15
Épernay	5	10	▲ +5	10
Reims	102	107	▲ +5	107
Sainte-Ménéould	3	1	▼ -2	1
Vitry-le-François	8	9	▲ +1	9

### Victimes pour 10 000 habitants

	2011	2012	évolution	population*	
Châlons-en-Champagne	5,57	3,21	▼	46 668	3,21
Épernay	2,02	4,04	▲	24 733	4,04
Reims	5,51	5,78	▲	184 011	5,81
Sainte-Ménéould	6,47	2,16	▼	4 638	2,16
Vitry-le-François	5,79	6,51	▲	13 826	6,51

#### Reims en valeur absolue...

Comme en 2010 et 2011, la ville de Reims totalise le plus grand nombre de victimes (107). Ce chiffre est en très légère hausse par rapport à 2011.

#### ... Vitry-le-François en données pondérées

Une fois ces données pondérées par le nombre d'habitants, c'est la commune de Vitry-le-François qui totalise le plus de victimes pour 10 000 habitants (en 2010 et 2011, c'était la commune de Sainte-Ménéould).

\* données INSEE, populations légales en vigueur à compter du 1er janvier 2013  
<http://www.insee.fr/fr/ppp/bases-de-donnees/recensement/>

## Le 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 des enjeux a été réalisée sur la période 2008-2012. L'an prochain, les données 2008-2012 seront ré-évaluées sur la période 2009-2013.

<b>enjeux</b>	<b>Critères d'analyse</b>	<b>2008-2012</b>
<b>Alcool</b>	Part des accidents mortels avec alcool ( <b>taux connu</b> )	<b>35%</b>
	Usagers tués	<b>63</b>
<b>Stupéfiants</b>	Part des accidents mortels avec stupéfiants (sans alcool)	<b>6,5%</b>
	Usagers tués	<b>14</b>
	Part des accidents mortels avec stupéfiants et alcool	<b>13,5%</b>
	Usagers tués	<b>29</b>
<b>Vitesse</b>	Part des accidents mortels avec excès de vitesse (sans alcool ni stupéfiants)	<b>11,5%</b>
	Usagers tués	<b>25</b>
<b>Usagers vulnérables*</b>	Part des accidents mortels avec un usager vulnérable	<b>35,5%</b>
	Usagers vulnérables tués	<b>71</b>
<b>Jeunes usagers (14-24 ans)</b>	Part des accidents mortels avec un jeune usager	<b>20%</b>
	Jeunes usagers de 14 à 24 ans tués	<b>44</b>

### **Alcool/drogues**

La part des accidents mortels avec alcool et/ou drogues (35%) est très élevée dans le département. Par rapport aux départements qui présentent des caractéristiques similaires (famille de départements multi-polaires), la Marne présente un taux d'accidents mortels avec alcool supérieur de 5 points.

6,5 % des accidents mortels mettent en évidence le seul facteur « stupéfiants ».

### **Vitesse**

La part des accidents mortels liés à une vitesse excessive (sans alcool ni drogue) est de 11,5 %, soit 25 usagers tués entre 2008 et 2012.

### **Jeunes usagers**

20 % des usagers tués sur les routes marnaises entre 2008 et 2012 étaient âgés de 14 à 24 ans. Cette tranche d'âge reste surreprésentée parmi les victimes de la route.

### **Usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes)**

Parmi les usagers vulnérables décédés sur la période d'étude, on comptabilise :

- 17 piétons ;
- 10 cyclistes ;
- 9 cyclomotoristes ;
- 35 motocyclistes.

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

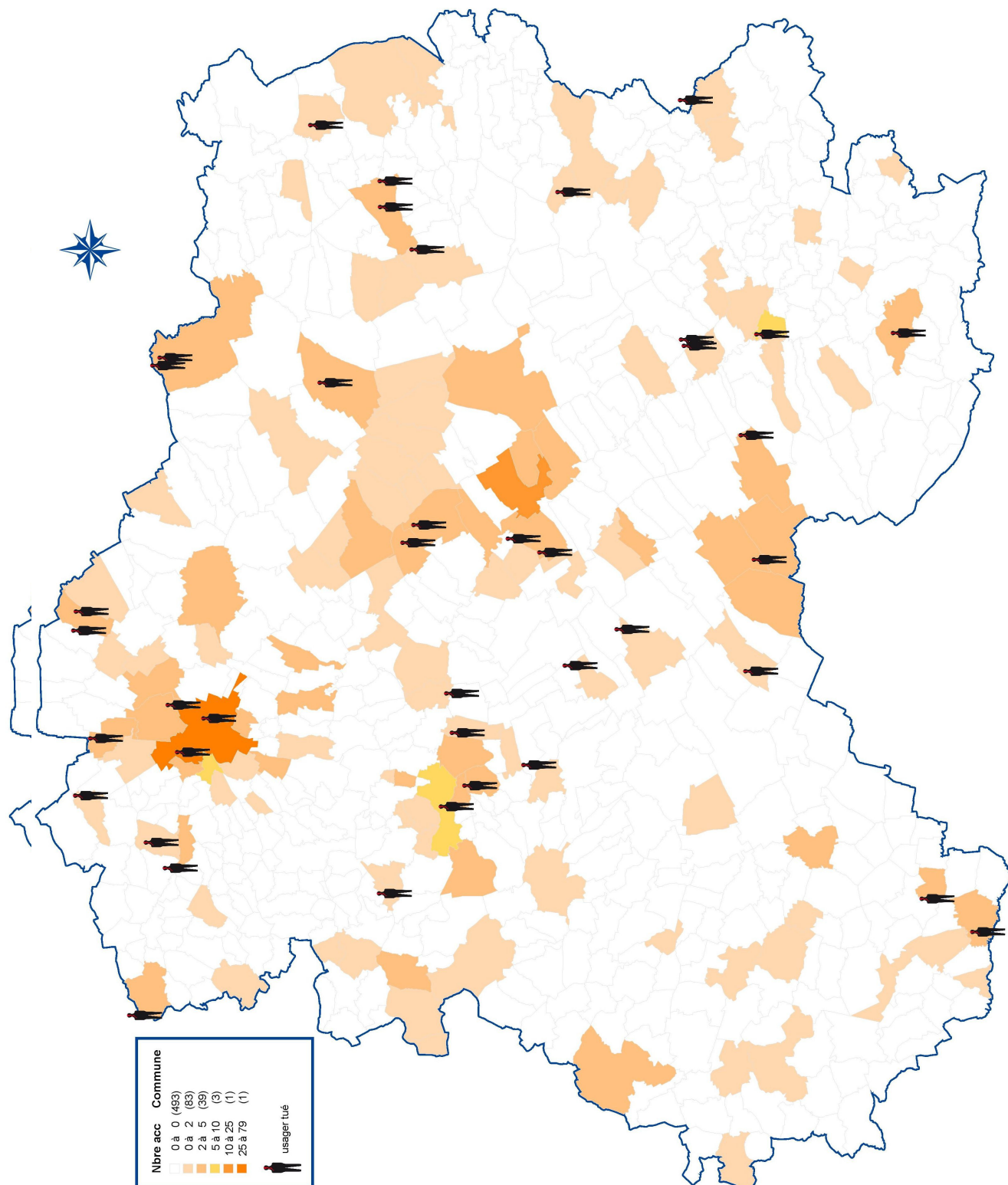
## Les tués et la répartition des accidents par commune

**285 accidents...**  
**... 127 communes**

Les 285 accidents enregistrés en 2012 se répartissent sur 127 communes.

Ces résultats sont sensiblement identiques à ceux enregistrés l'an dernier (138 communes impactées en 2011).

Les communes impactées d'une année sur l'autre se concentrent principalement autour des grandes agglomérations du département (Reims, Châlons-en-Champagne, Epernay et Vitry-le-François).



## Évolution des zones d'accumulation d'accidents (ZAA)

### Vous avez dit ZAA ?

Une zone d'accumulation (ZAA) est une section de route longue de 850 mètres enregistrant un nombre et une gravité d'accidents qui dépassent des seuils définis. Plus précisément :

- une ZAA de niveau 1 compte 4 accidents et quatre victimes graves ;
- une ZAA de niveau 2 compte 7 accidents et sept victimes graves.

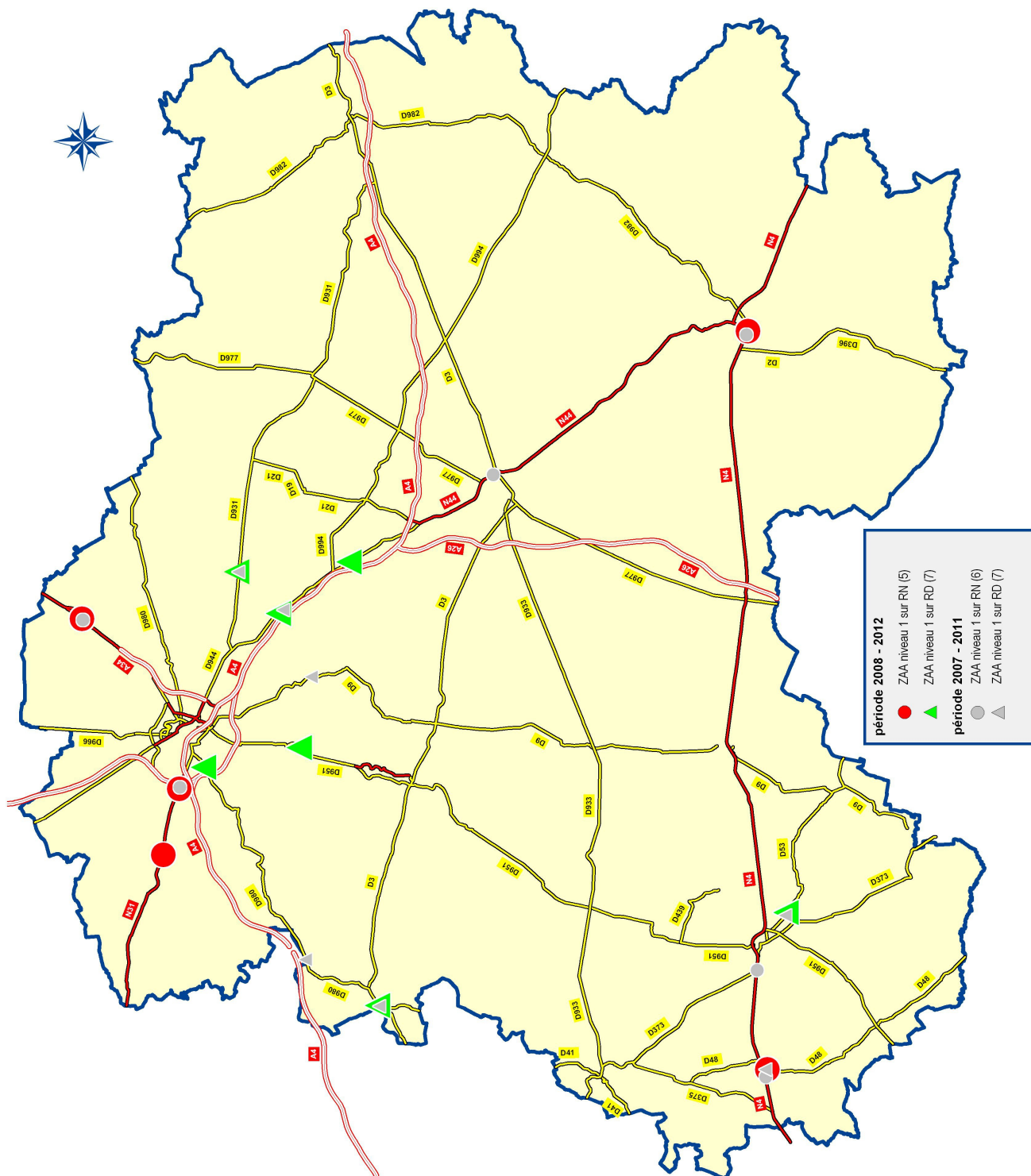
Cette recherche est effectuée sur une période de cinq ans.

### Un nombre de zones en stagnation...

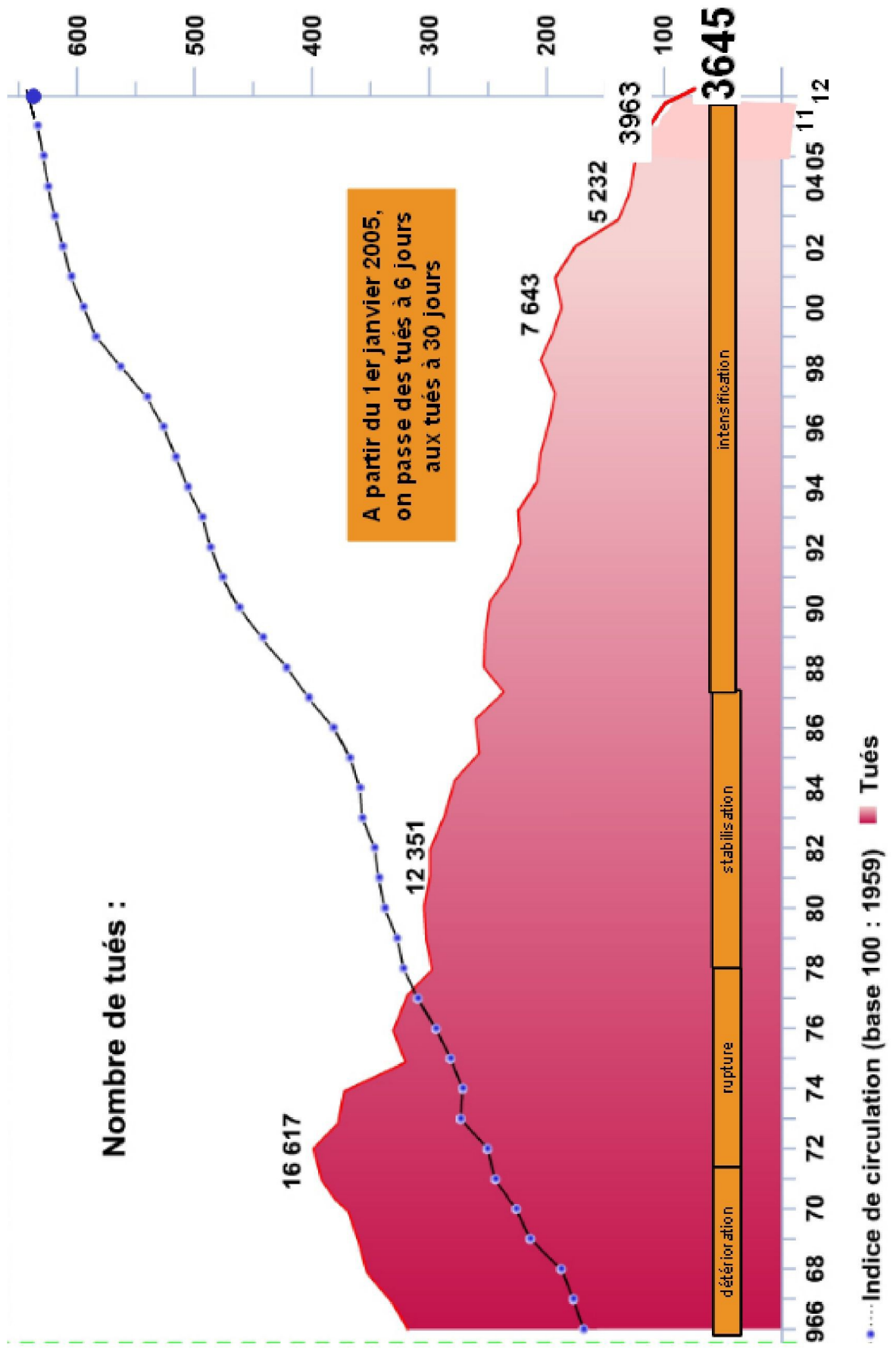
Deux ZAA ont été supprimées (sur RN4 et RN44) et une nouvelle est recensée sur la RN31...la tendance est à la stagnation du nombre de zones.

Trois zones ont disparu sur le réseau départemental (RD9, RD48 et RD 980) par rapport à la période 2006-2010.

Trois nouvelles ZAA apparaissent sur les RD944, RD951 et RD980.



## Évolution des tués sur la route de 1966 à nos jours (données nationales)



## Histoire de sécurité routière

**mai 1921** : décret instaurant le code de la route

**1922** : installation du premier feu tricolore à Paris

**juillet 1954** : vitesse limitée à 60km/h en agglomération (50km/h pour les PL)

**1958** : loi de finances instituant l'**obligation d'assurance** pour les conducteurs automobiles.

**février 1969** : décret limitant la vitesse à 90km/h pour les jeunes conducteurs (permis < à 1 an)

**août 1975** : décret interdisant de transporter des enfants de – de 10 ans aux places avant des voitures de tourisme

**1980** : port obligatoire du casque pour les usagers de cyclomoteurs en toutes circonstances

**janvier 1983** : limitations des vitesses sur chaussées mouillées

**1987** : mise en œuvre des **PDASR** (plans départementaux d'actions de sécurité routière)

**1988** : application généralisée de la conduite accompagnée (en période test jusqu'alors)

**juillet 1992** : mise en application du permis à points

**novembre 1993** : création de l'**ONISR** (observatoire national interministériel de sécurité routière)

**novembre 1997** : obligation du **BSR** (brevet de sécurité routière) pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans

**mars 2004** : instauration du **permis probatoire**

**octobre 2004** : abaissement à **0,2g/l** du taux maximal d'alcoolémie des conducteurs de transports en commun de personnes

**juillet 2008** : dispositions diverses (**zones 30**, zones de rencontre, aires piétonnes en agglomération) et obligation du port du « **gilet jaune** » pour les cyclistes hors agglomération la nuit ou lorsque la visibilité est insuffisante

**mai 2011** : le comité interministériel de sécurité routière **propose** 18 nouvelles mesures pour lutter contre l'insécurité routière (vitesse, l'alcool au volant, 2 roues-motorisé,...), parmi ces mesures :

- perte de 6 points pour les excès de vitesse supérieurs à 50 km/h (l'infraction devient un délit) ;
- 1 000 nouveaux radars d'ici à fin 2012 ;
- toute alcoolémie en situation de conduite supérieure à 0,8 g/l serait sanctionnée par **le retrait de 8 points**, contre 6 actuellement...

---

Direction départementale des Territoires de la Marne (DDT)  
Observatoire départemental de la sécurité routière  
40 boulevard Anatole France – BP 60554  
51022 Châlons-en-Champagne cedex  
Tél : 03 26 70 80 00  
Fax : 03 26 70 80 01  
Site : [www.marne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.marne.developpement-durable.gouv.fr)  
Mél : [ddt@marne.gouv.fr](mailto:ddt@marne.gouv.fr)

---

Conception graphique et réalisation : Philippe BIERMANN DDT 51/SSPRNTR/PRR/ODSR



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

Châlons-en-Champagne,  
juin 2013