

Accidents de la route dans le département de la Marne

Bilan et évolution **2011**

Accidents

324

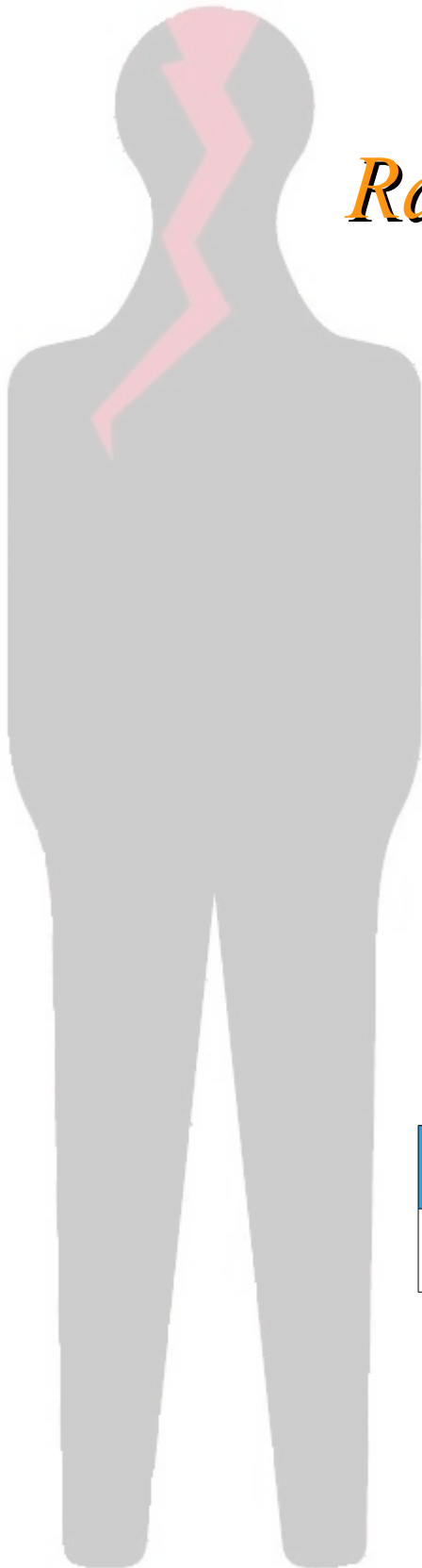
Tués

46

Blessés

433





Rappel des données ATB

2010

Accidents
351

Tués
45

Blessés
438

Note liminaire

Ce document « **Accidents de la route dans le département de la Marne : bilan et évolution 2011** » 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). 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^{er} :



Un **accident corporel** (mortel ou non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule.

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

Un accident corporel implique un certain nombre d'**usagers**. Parmi ceux-ci, on distingue :

- **les indemnes** : impliqués dont l'état ne nécessite aucun soin médical,
- **les victimes**.

Parmi les **victimes**, on distingue :



- **les tués** : à compter du 1er janvier 2005, toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.
- **les blessés** : victimes non tuées.

Parmi les **blessés**, on distingue :

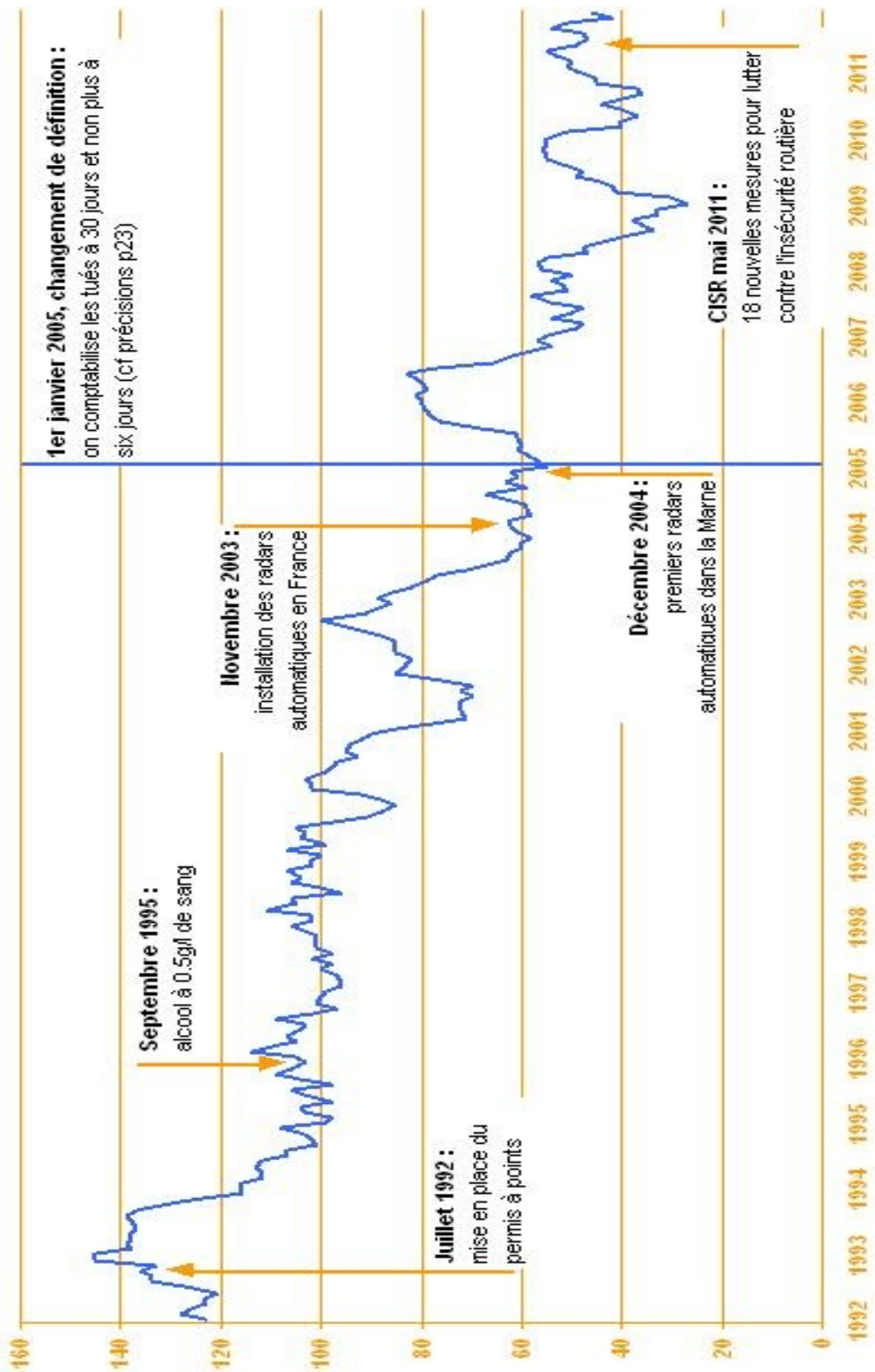
- les **blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures,
- les **blessés légers** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

On entend par **milieu urbain**, l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la **rase campagne**.

Sommaire

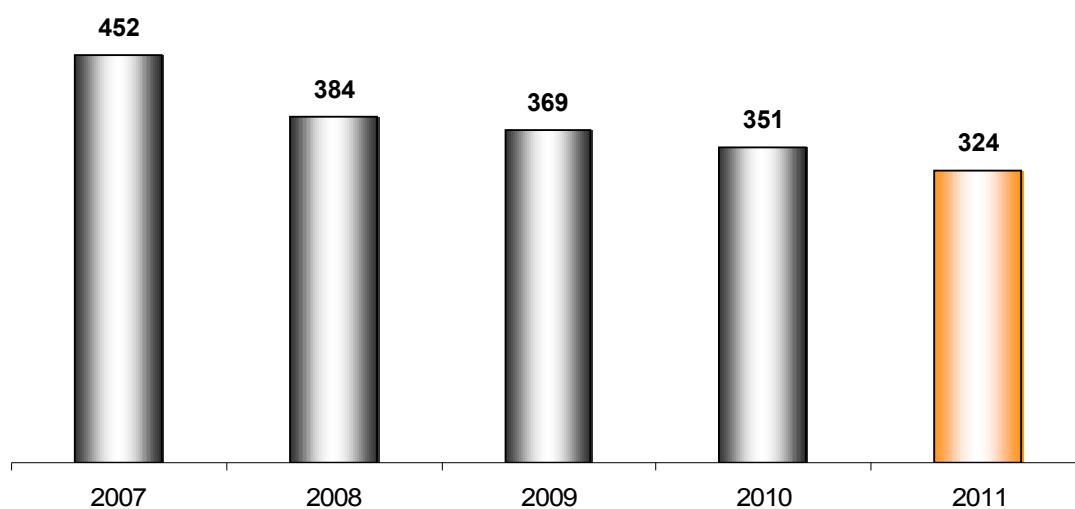
Rappel des données ATB 2010	3
Note liminaire	4
Sommaire	5
Évolution du nombre de tués (1992-2011) en mois glissants	6
Données générales et évolution de l'accidentalité marnaise	7-8
Comparaison des niveaux départemental, régional et national	9
Les accidents	10
selon le type de milieu (en ou hors agglomération)	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 1992/2011 (en mois glissants).



Données générales et évolution de l'accidentalité marnaise

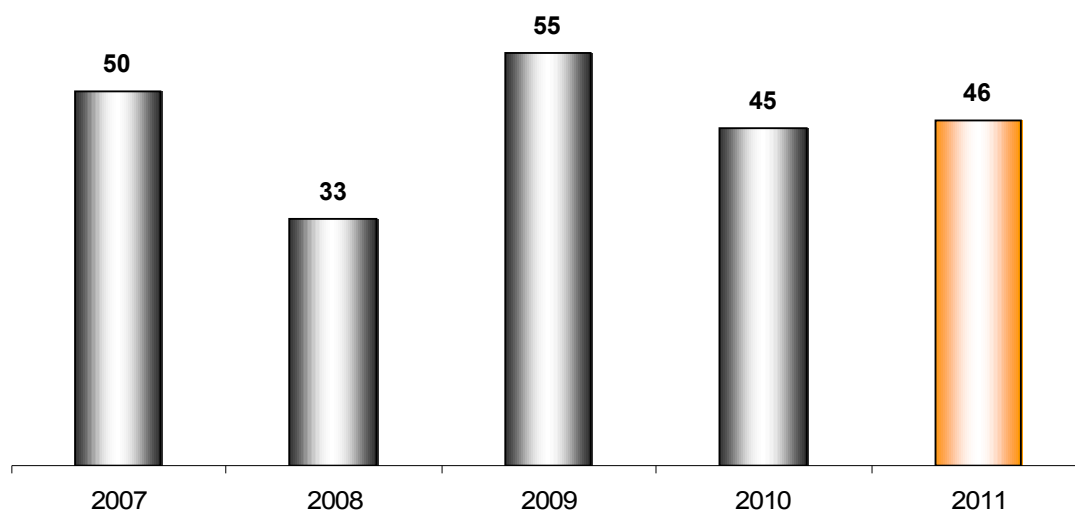
Accidents



Commentaires

Le nombre d'accidents dans la Marne est en baisse constante sur ces cinq dernières années. Depuis 2007, la baisse est supérieure à 28%.

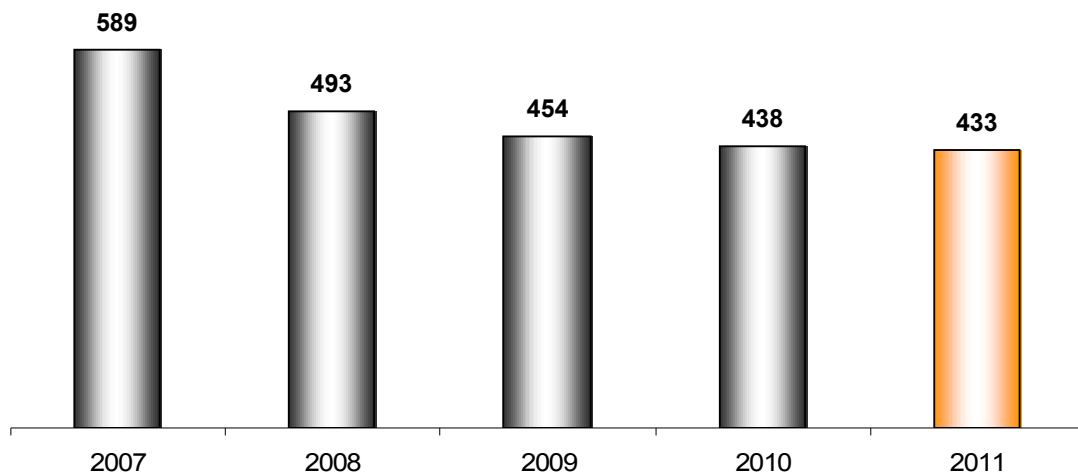
Tués



Commentaires

Sur cinq ans, l'évolution du nombre de tués dans la Marne est très contrastée. La tendance est en dents de scie entre 2007 et 2009 et semble se stabiliser ensuite.

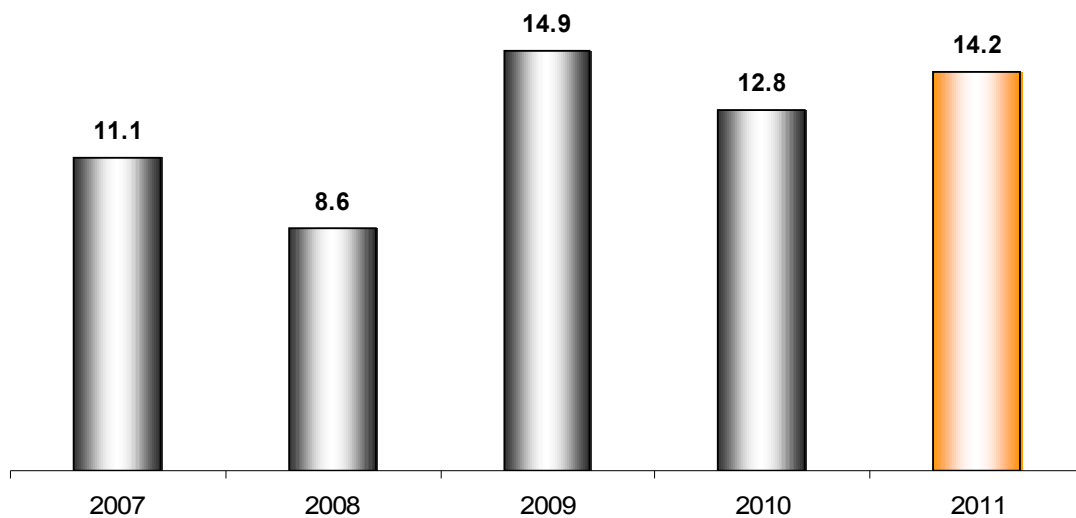
Blessés



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 forte hausse en 2011 par rapport à 2010, ce que confirme l'indice de gravité ci-après.

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

	2010	2011	évolution
La Marne	351	324	▼ -7,7%
Champagne-Ardenne	847	879	▲ +3,8%
France*	67 288	65 233	▼ -3,1%

Des évolutions contrastées...

Le nombre d'accidents baisse cette année encore dans des proportions notables (-7,7% dans la Marne) alors qu'au niveau national, cette baisse est moindre (-3,3%). Dans le même temps, les accidents sont en augmentation au niveau de la région (+3,8%).

Les tués

	2010	2011	évolution
La Marne	45	46	▲ +2,2%
Champagne-Ardenne*	93	112	▲ +20,4%
France*	3 992	3 970	▼ -0,6%

... également chez les victimes

En région champagne-Ardenne, le nombre de tués augmente considérablement en 2011 (+20,4%), augmentation constatée également dans la Marne mais dans des proportions bien moindre (+2,2%), soit un décès de plus qu'en 2010 (les chiffres étant « petits », il convient de relativiser les variations de pourcentages d'une année sur l'autre). Sur la même période, le nombre de tués baisse légèrement en métropole (-0,6%).

Les blessés

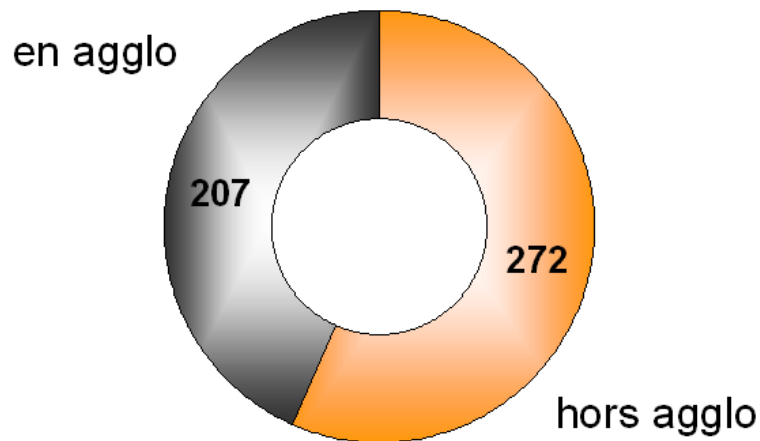
	2010	2011	évolution
La Marne	438	433	▼ -1,1%
Champagne-Ardenne*	1074	1148	▲ +6,9%
France*	84 461	80 945	▼ -4,2%

Quant aux blessés, leur nombre diminue en France et dans la Marne (respectivement -4,2% et -1,1%) et augmente en Champagne-Ardenne (+6,9%).

* les données des niveaux régional et national 2011 ne sont pas consolidées

Les accidents

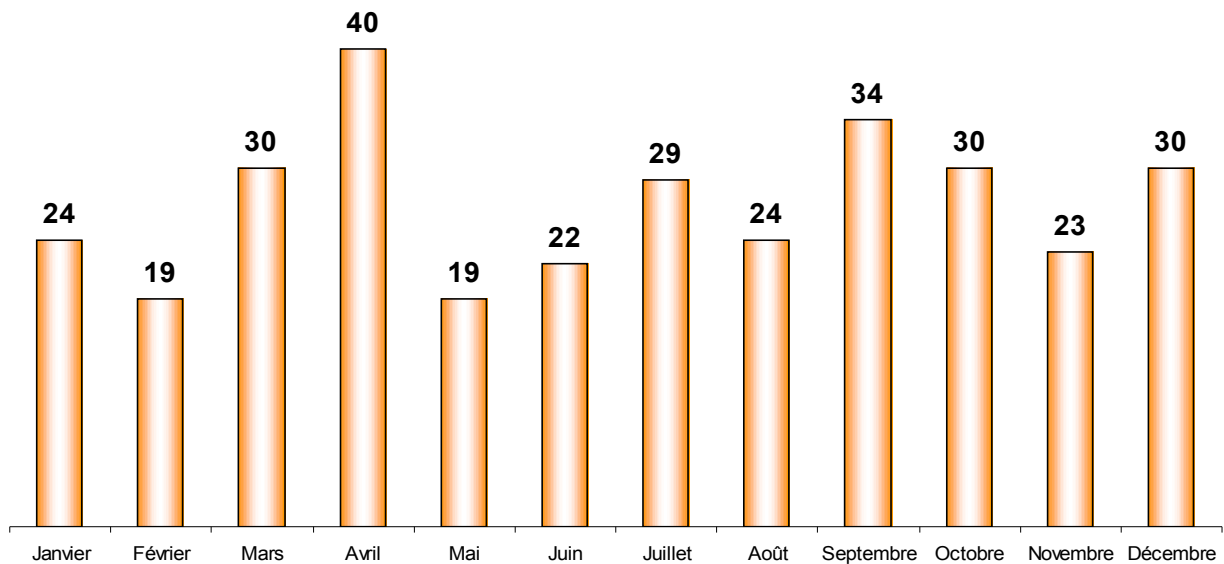
Selon le type de milieu (en ou hors agglomération)



Commentaires

Comme l'an passé, les accidents se produisent majoritairement en agglomération (52,7%). Toutefois, la part des accidents hors-agglomération progresse et passe de 45,2% en 2010 à 47,3% cette année.

Selon le mois de l'année



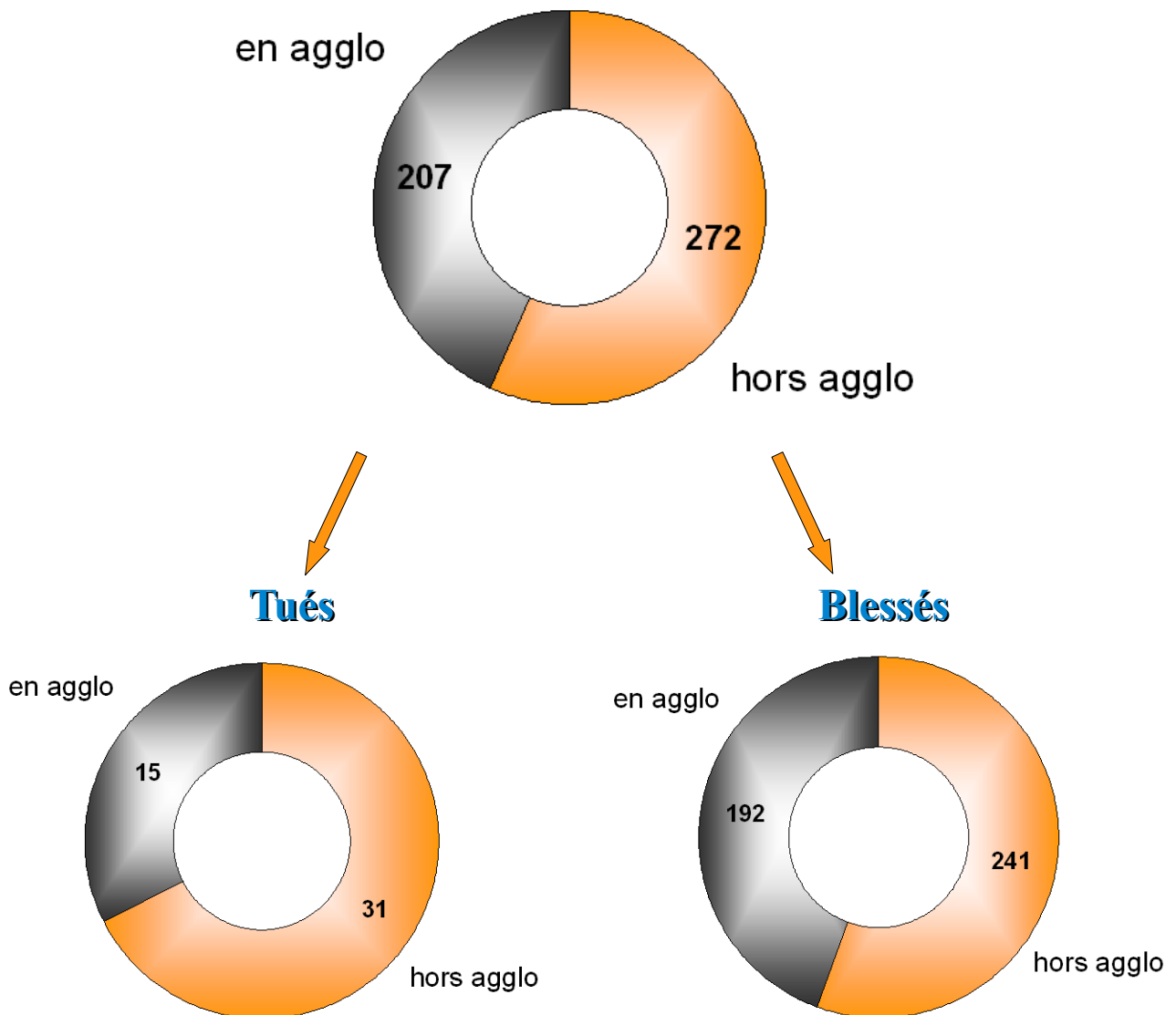
Commentaires

En 2011, le mois d'avril compte le plus grand nombre d'accidents ; en 2010, c'était le mois de juin.

Les victimes

Selon le type de milieu (en ou hors agglomération)

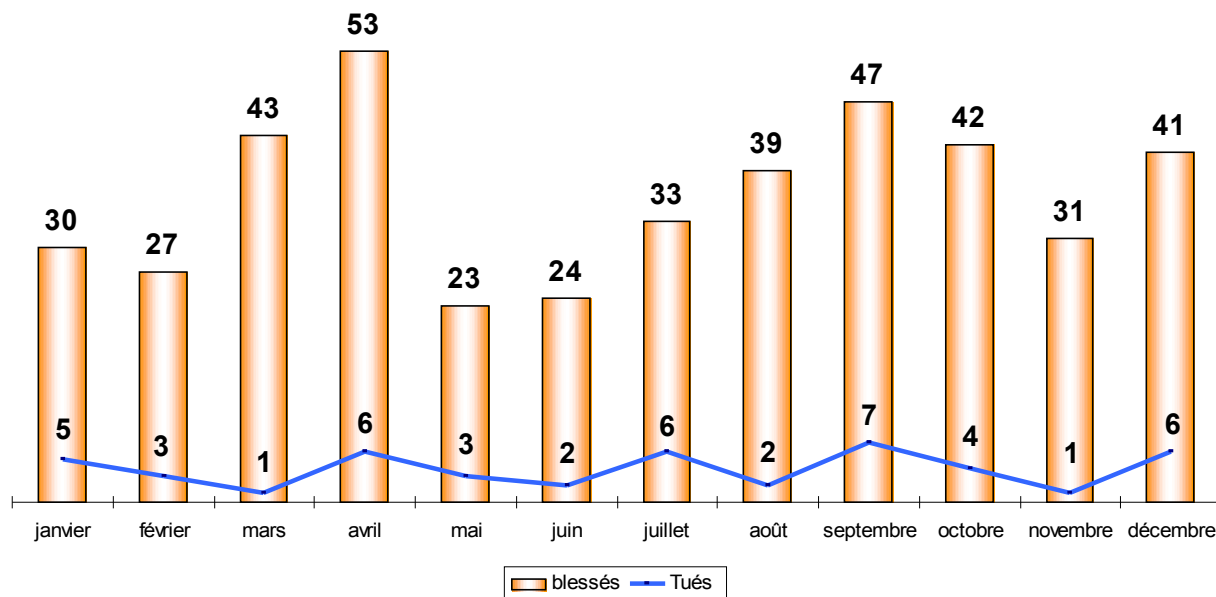
Victimes



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. Ceci s'explique par le facteur vitesse. 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

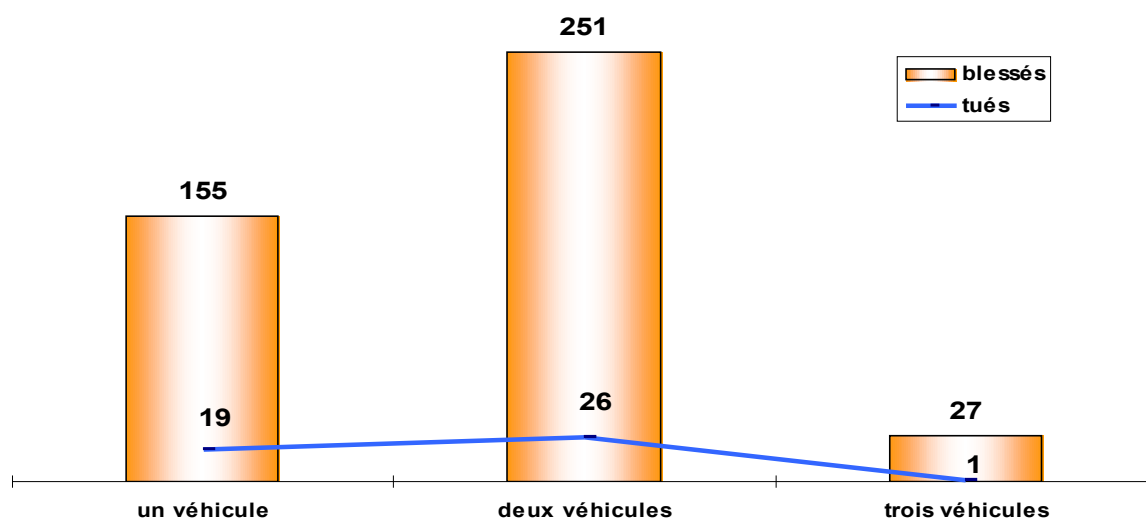


Commentaires

Le mois d'avril affiche le plus grand nombre de blessés. Avec 7 décès, le mois de septembre est le plus meurtrier de l'année 2011.

Le nombre de victimes (52) sur la période mai/juin est deux fois moins élevé en 2011 qu'en 2010 (106). A contrario, le nombre de victimes (103) sur la période mars/avril est deux fois plus élevé qu'en 2010 (64).

Selon le nombre de véhicules impliqués

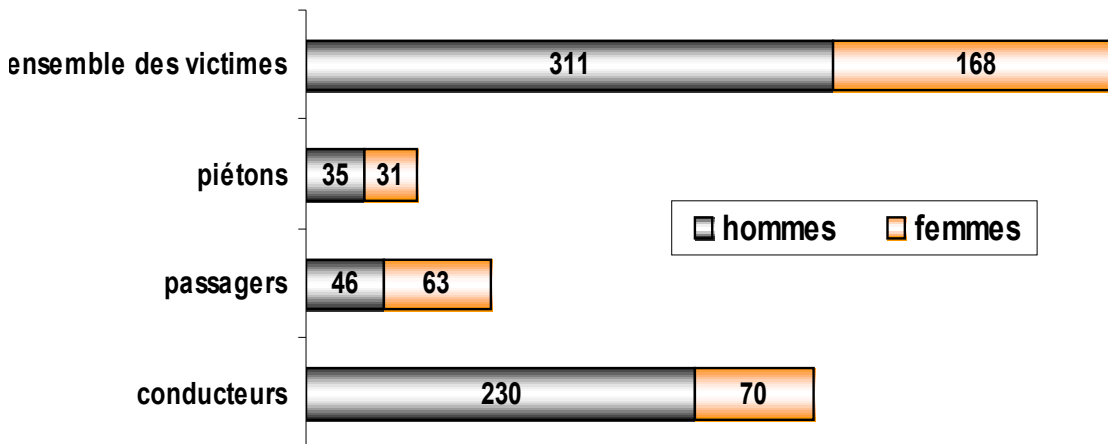


Commentaires

Les accidents impliquant deux véhicules sont les plus graves. Ils sont aussi les plus nombreux, on recense en effet :

- 145 accidents avec un véhicule seul ;
- 165 accidents avec deux véhicules ;
- 14 accidents avec trois véhicules.

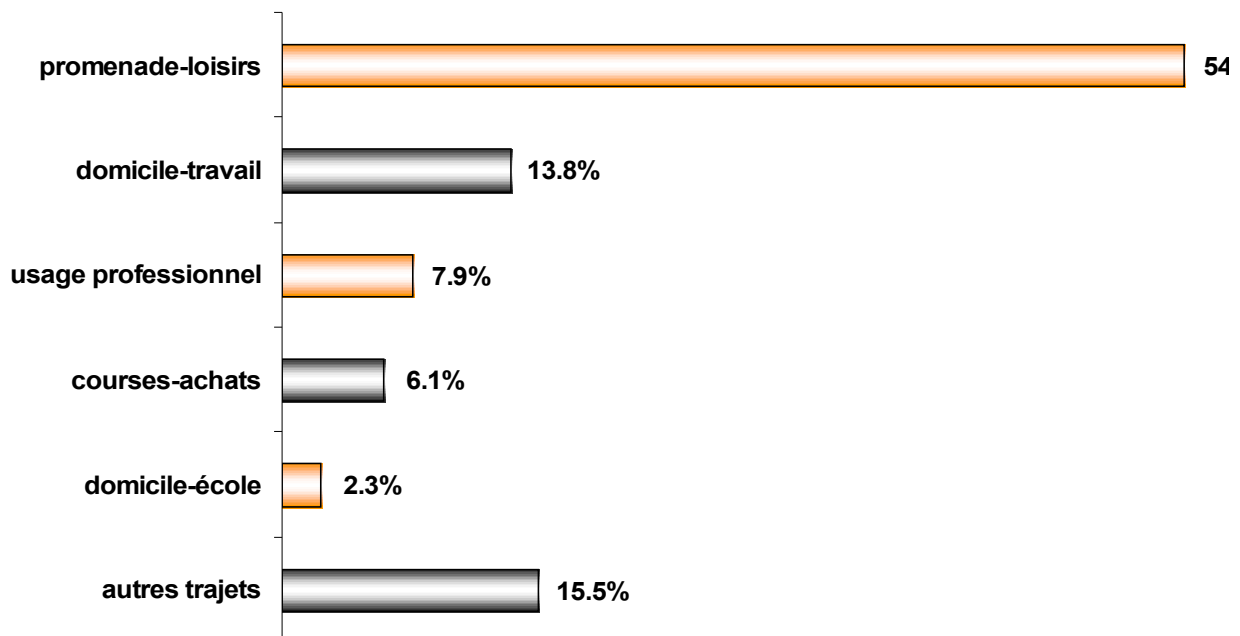
Selon la catégorie d'utilisateur et le sexe



Commentaires

Les victimes sont majoritairement des hommes (65%), tout particulièrement chez les conducteurs (76,6%). S'agissant des piétons, le ratio est à peu près équivalent (53% d'hommes). Enfin, les femmes sont plus représentées que les hommes (58%) dans la catégorie passagers.

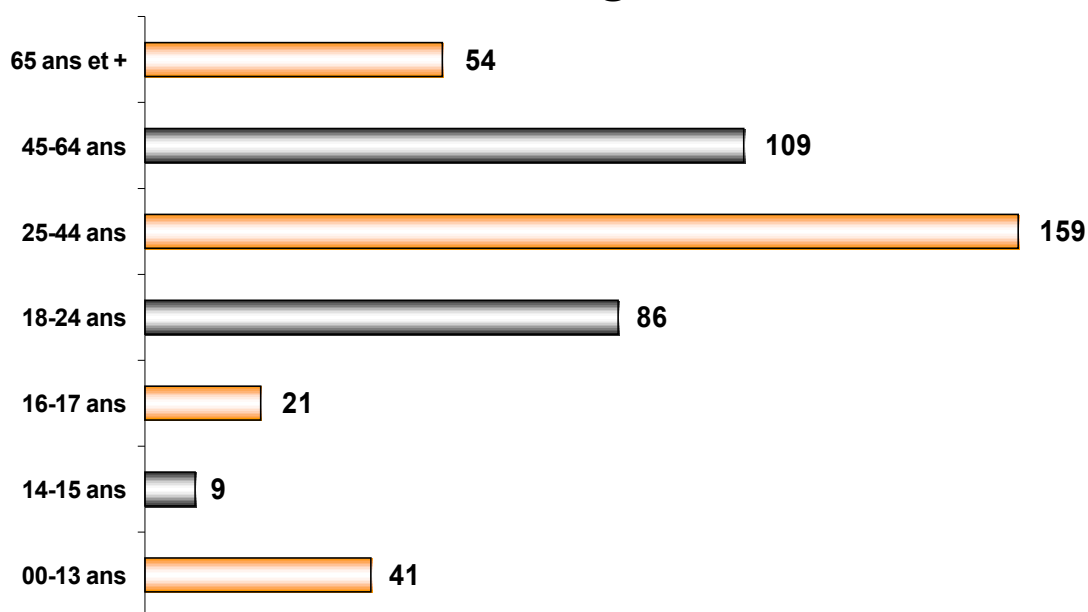
Selon la nature du trajet



Commentaires

Cette année, près de 22% des victimes sont dénombrées lors d'un déplacement lié au travail (24% en 2010). Le risque routier professionnel demeure donc un enjeu fort pour les acteurs locaux de lutte contre l'insécurité routière.

Selon l'âge

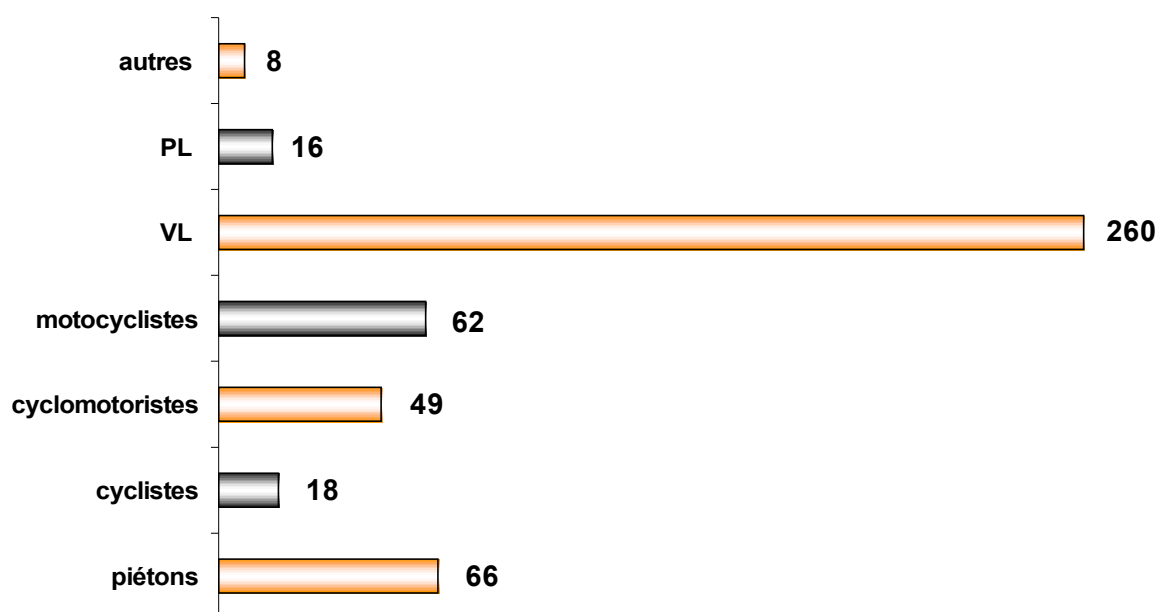


Commentaires

Avec **159 victimes** en 2011, les **25-44 ans** sont toujours les plus représentés. Cette tranche d'âge comptabilise 33,2% 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% des victimes**. Ils sont toujours sur-représentés dans les accidents de la route.

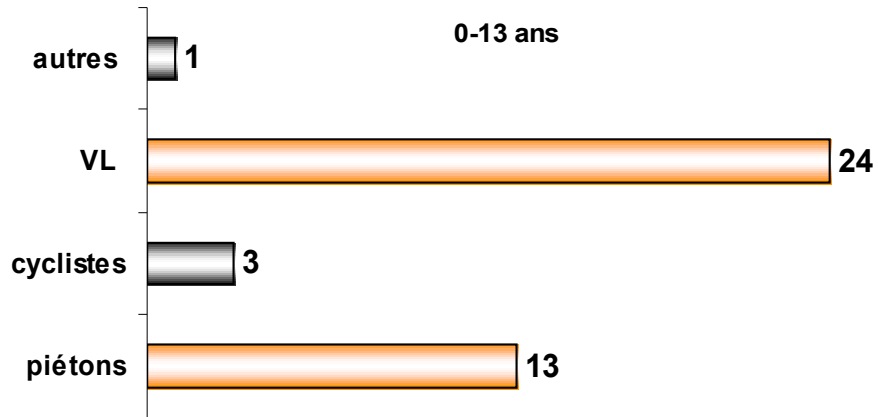
et le véhicule (piéton inclus)



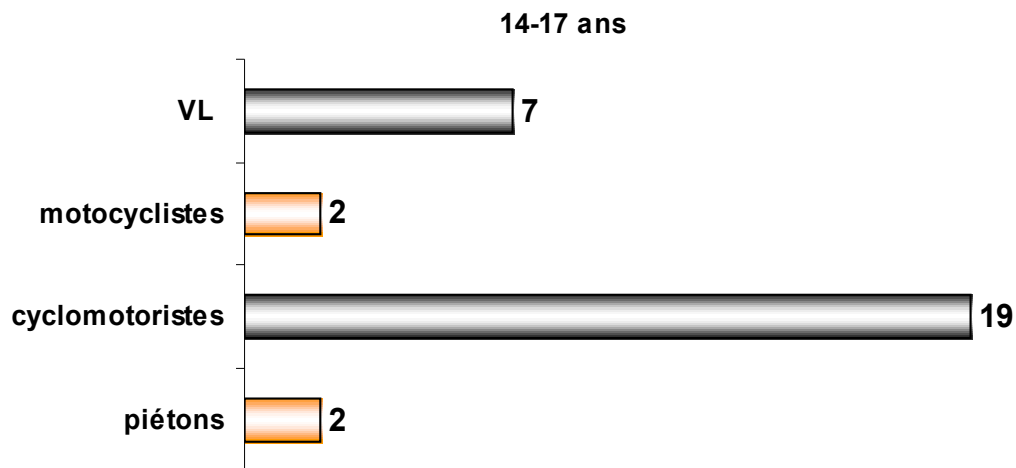
Commentaires

D'une année sur l'autre, les **victimes** selon le véhicule (dont les piétons) se répartissent sensiblement de la même manière. Ainsi, les usagers de **véhicules légers** restent largement majoritaires (**54,2%**), loin devant les **piétons** (**13,8%**) et les usagers de **deux-roues motorisés** (2RM, **23,2%**). Les 2RM représentent moins de 2% des usagers en circulation, ils restent sur-représentés dans les accidents de la route.

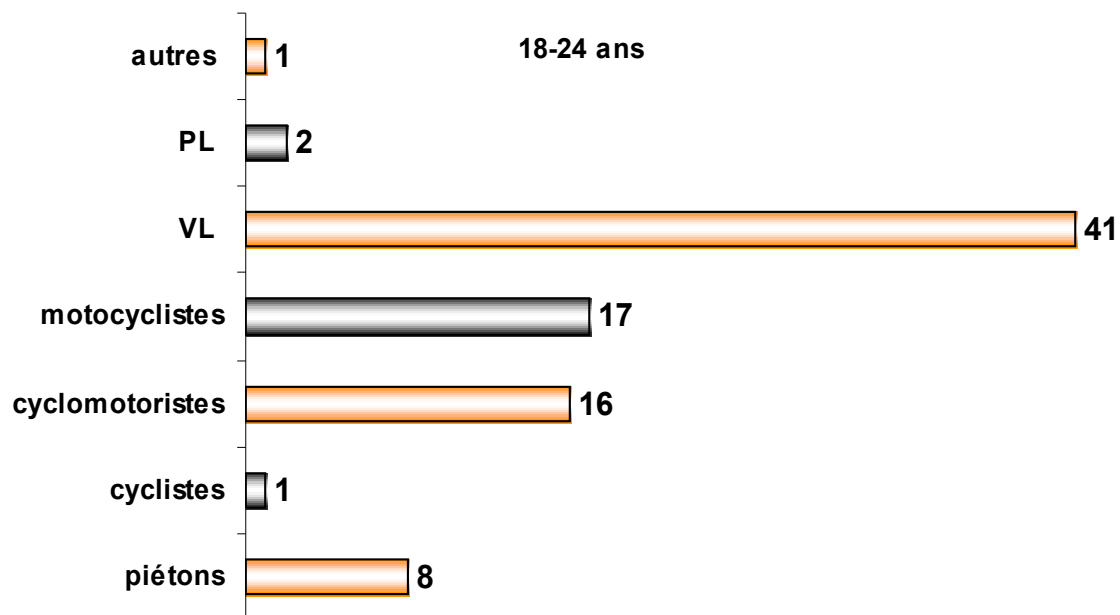
Selon la tranche d'âge et le mode de déplacement



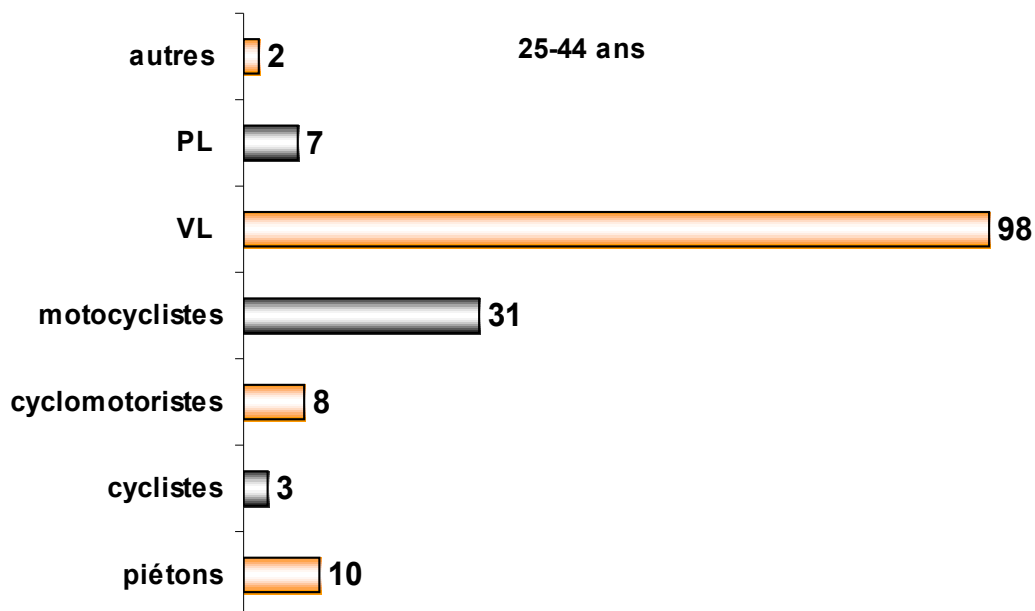
Comme en 2010, les victimes **jusqu'à l'âge de 13 ans** sont majoritairement **piétons** et **passagers de véhicules légers**...



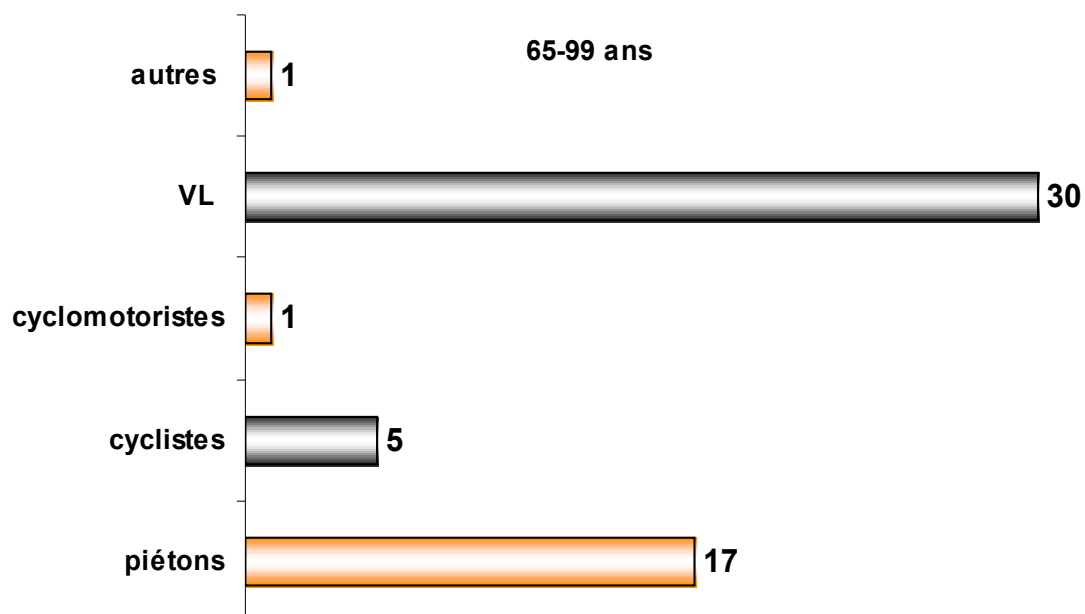
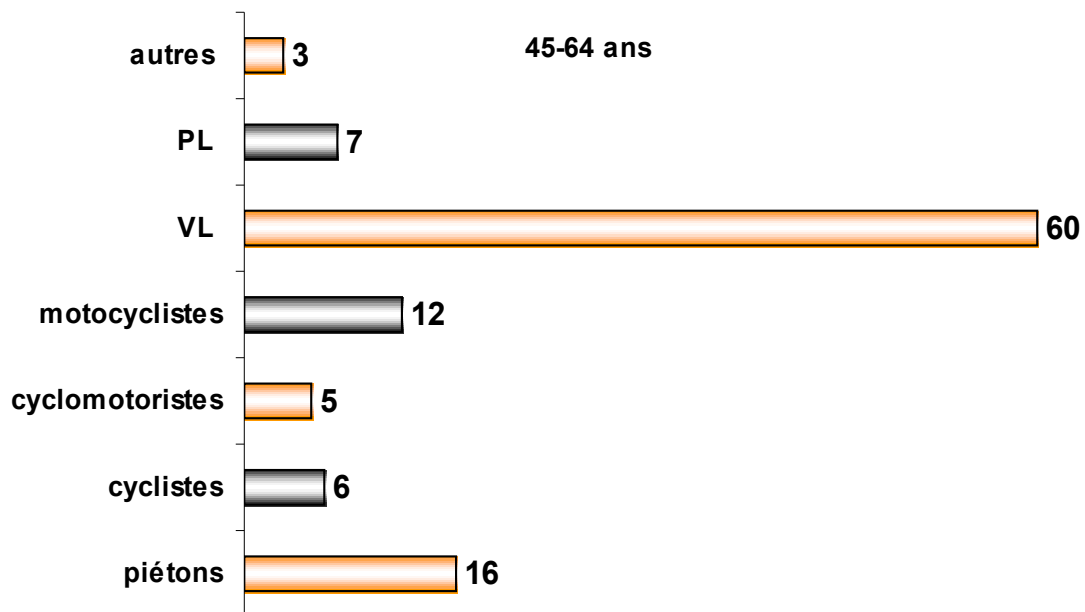
...entre **14 et 17 ans**, ce sont surtout des usagers de **cyclomoteurs**.



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 41 victimes, 26 sont des conducteurs et 15 sont des passagers. Déjà victimes dans la tranche d'âge 14-17 ans, les **cyclomotoristes** le sont encore davantage entre **18 et 24 ans**. C'est également dans cette tranche d'âge qu'apparaissent en nombre les **victimes motocyclistes**...








... **victimes motocyclistes** que l'on retrouve également entre **25 et 44 ans** (deux fois plus nombreuses dans cette tranche d'âge que dans la tranche d'âge précédente). Le constat est identique pour les **victimes en VL**, c'est dans cette tranche d'âge qu'ils sont **les plus nombreux** (98 victimes). Enfin, les cyclomotoristes sont nettement moins présents parmi les victimes entre 25 et 44 ans.








C'est à partir de 45 ans que l'on dénombre le plus de victimes chez les piétons et les cyclistes (33 piétons et 11 cyclistes)

Les victimes dans les principales communes marnaises

Victimes

	2010	2011	évolution	
Châlons-en-Champagne	18	26	▲ +8	 26
Épernay	12	5	▼ -7	 5
Reims	131	102	▼ -29	 102
Sainte-Ménéould	7	3	▼ -4	 3
Vitry-le-François	4	8	▲ +4	 8

Victimes pour 10 000 habitants

	2010	2011	évolution	population*	
Châlons-en-Champagne	3,8	5,44	▲	47 563	 5.44
Épernay	4,8	2	▼	24 999	 2
Reims	7,1	5,51	▼	184 984	 5.51
Sainte-Ménéould	14,5	6,37	▼	4 712	 6.37
Vitry-le-François	2,7	5,66	▲	14 129	 5.66

Reims en valeur absolue...

Comme en 2010 et de manière logique, la ville de Reims totalise le plus grand nombre de victimes (102). Ce chiffre est en baisse de 22% par rapport à 2010.

... Sainte-Ménéould en données pondérées

Une fois ces données pondérées par le nombre d'habitants, c'est la commune de Sainte-Ménéould qui conserve, le plus de victimes pour 10 000 habitants (14,5 victimes pour 10 000 habitants en 2010).

* données INSEE, population légale en vigueur à compter du 1er janvier 2012

<http://www.insee.fr/fr/ppp/bases-de-donnees/recensement/populations-legales/pages2011/pdf/dep51.pdf>

Le suivi des six enjeux du document général d'orientations

Dans le chapitre qui suit, l'ODSR fait le point sur le suivi des six enjeux du document général d'orientation (DGO) 2008-2012. La démarche de réalisation de cet outil local ainsi que la définition des enjeux sont largement exposés dans l'édition 2007 des « accidents dans le département de la Marne ».

Dans le cadre du DGO 2008-2012, l'étude des enjeux a été réalisée sur la période 2003-2007. Dans ce qui suit, chaque enjeu est réévalué sur la période 2007-2011 pour en connaître l'évolution.

enjeux	Critères d'analyse	2003-2007		2007-2011		évolution
Alcool Drogues	part des accidents mortels avec alcool et-ou drogues / usagers tués	24,1%	76	34,3%	78	▲
Vitesse	part des accidents mortels avec excès de vitesse (et sans alcool) / usagers tués	7,1%	21	19,1%	45	▲
Deux-roues motorisés	part des accidents mortels impliquant un deux-roues motorisé / usagers 2RM tués	19,9%	57	23,5%	50	▲
Jeunes usagers (14-24 ans)	part des accidents mortels avec un jeune usager / jeunes usagers de 14 à 24 ans tués	23,4%	70	20,6%	49	▼
Trajets liés au travail ou avec un véhicule professionnel	part des conducteurs tués dans un déplacement lié au travail ou avec un véhicule professionnel / conducteurs tués dans un déplacement lié au travail ou avec un véhicule professionnel	21,3%	60	25,5%	52	▲
Usagers vulnérables	part des accidents mortels avec un usager vulnérable / usagers vulnérables tués	24,5%	77	24%	51	▲

Des enjeux toujours prégnants

A l'exception des jeunes usagers, tous présentent une évolution à la hausse sur la période 2007-2011 par rapport à la période de référence. Toutefois, en valeur absolue, seuls deux enjeux voient le nombre de tués augmenter : l'enjeu alcool-drogues (+2 tués) et l'enjeu vitesse (+24 tués).

Alcool/drogues

La part des accidents mortels avec alcool et/ou drogues est en nette augmentation (+ 10 points).

Vitesse

C'est également vrai pour la part des accidents mortels liés à une vitesse excessive qui a plus que doublé.

Deux roues-motorisés

La part des accidents mortels des usagers de deux roues-motorisé est en hausse de 3,6 points. Les 2RM ne représentent pourtant que 2% des usagers en circulation.

Jeunes usagers

C'est la seule bonne nouvelle de cette analyse, la part des jeunes tués dans les accidents mortels est en légère baisse (- 2,8 points). Cette tendance confirme le constat identifié en 2010.

Déplacements domicile/travail, déplacement professionnel ou véhicule à usage professionnel

La part des conducteurs tués dans un déplacement lié au travail ou avec un véhicule à usage professionnel augmente de 4,2 points.

Usagers vulnérables (piétons, cyclistes, et usagers âgés de 65 ans et plus)

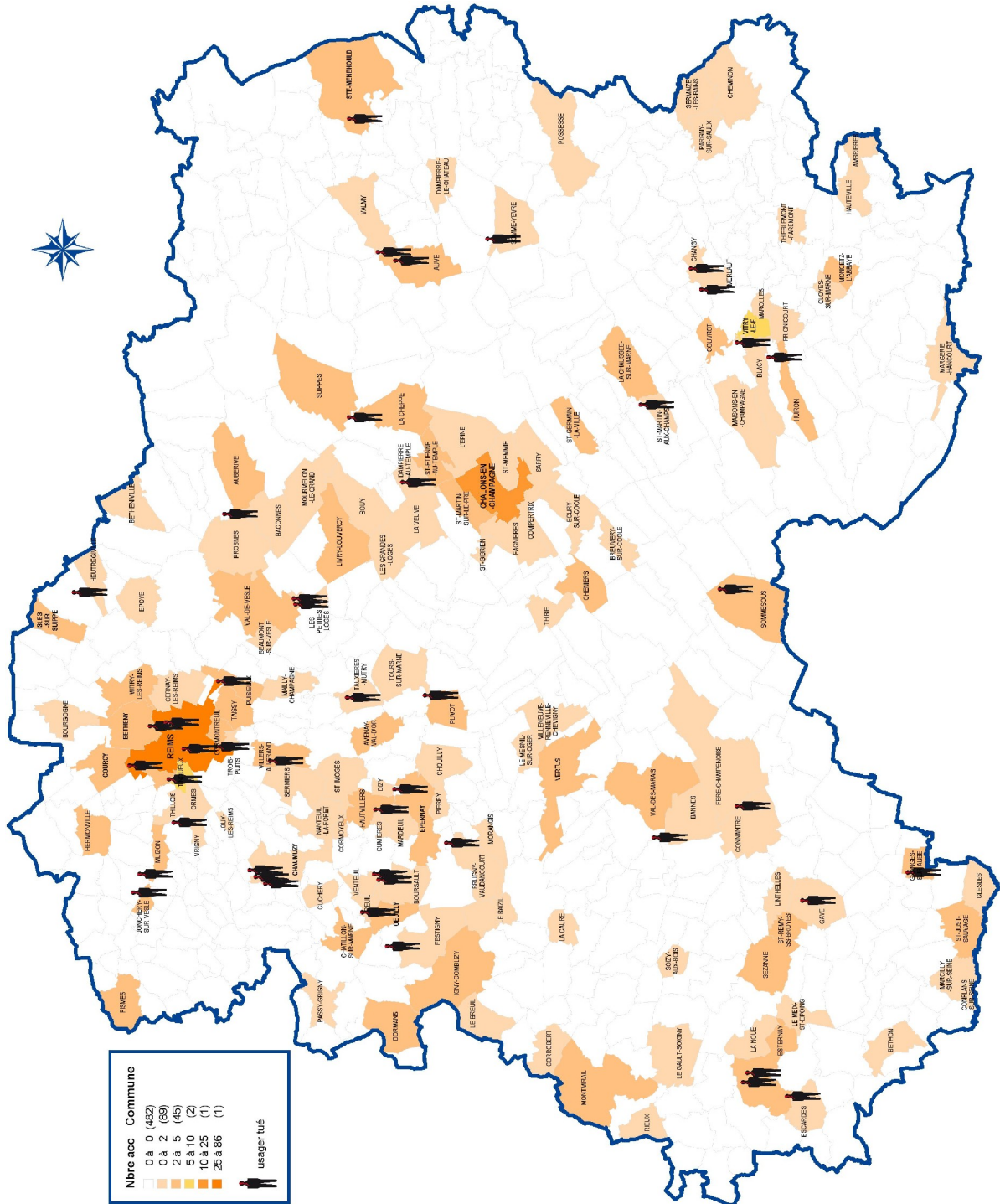
La part des accidents mortels impliquant un usager vulnérable est en hausse de 3,4 points. Ces usagers sont toujours plus nombreux dans les accidents mortels...

Les tués et la répartition des accidents par commune

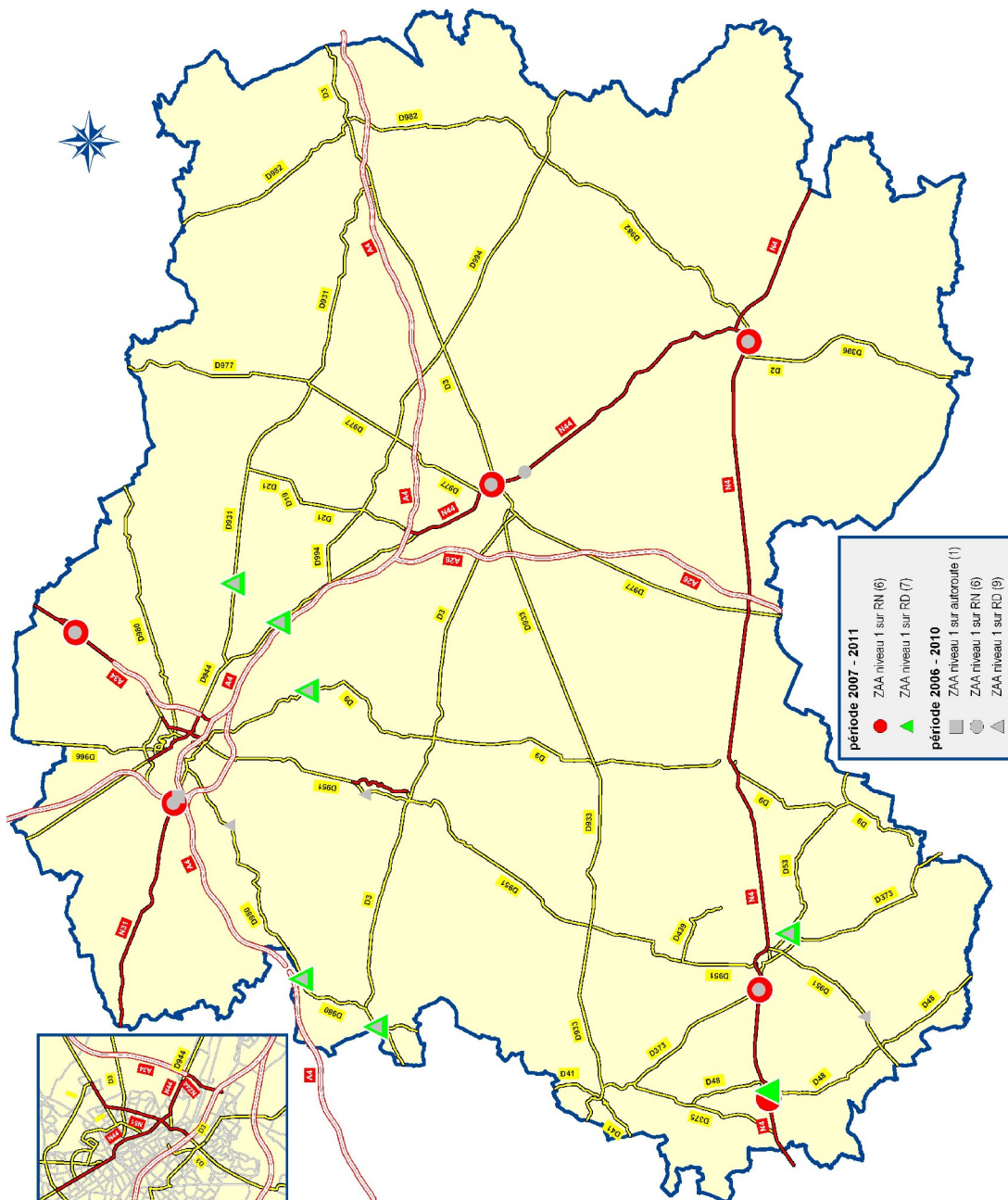
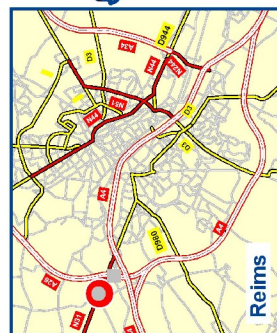
324 accidents...
... 138 communes

Les 324 accidents enregistrés en 2011 se répartissent sur 138 communes. Ces résultats sont sensiblement identiques à ceux enregistrés l'an dernier (141 communes impactées en 2010).

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.

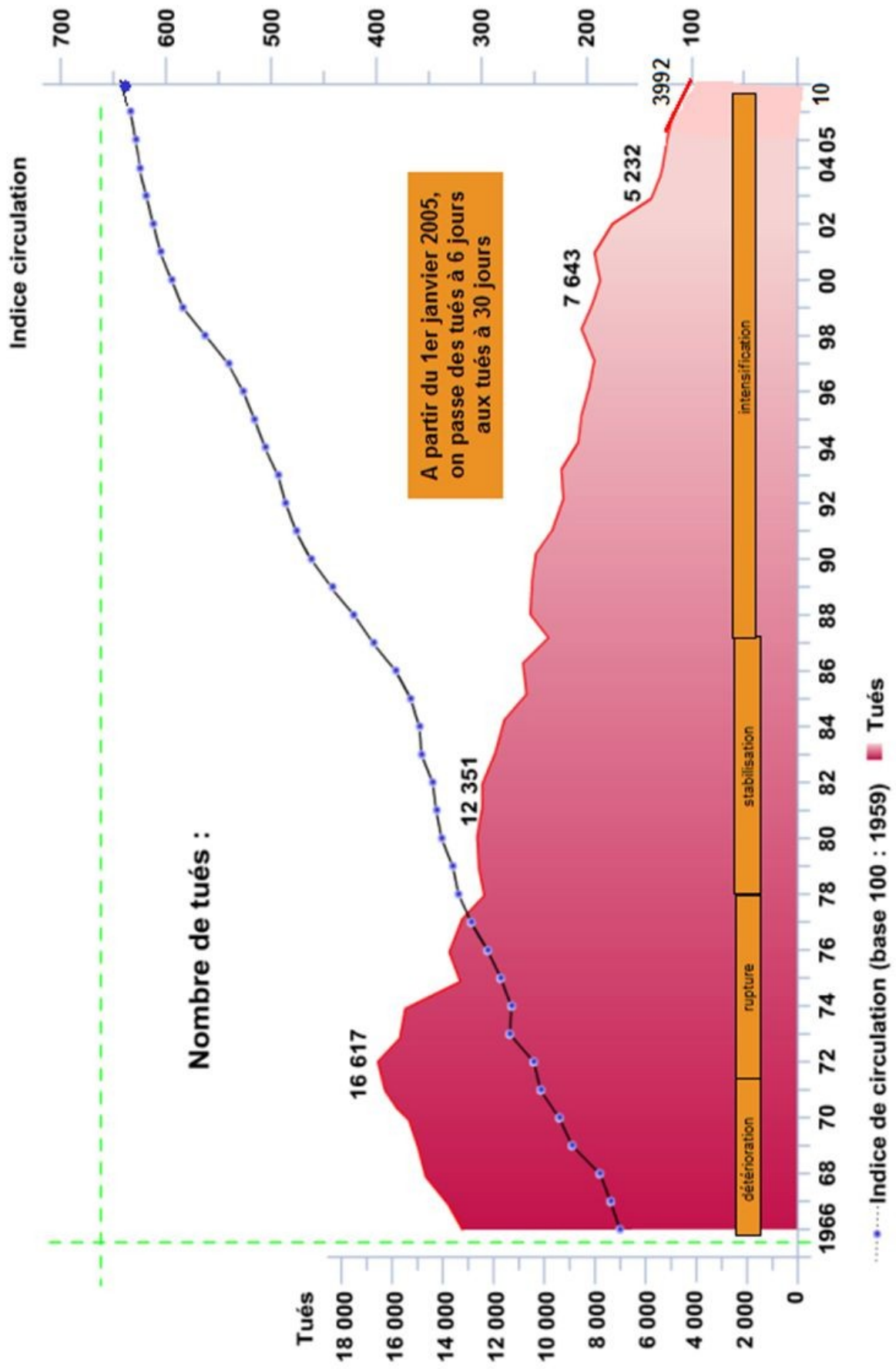
Encore et toujours moins de zones...

La tendance observée ces dernières années se confirme, les ZAA sont encore en diminution.

Il n'en existe plus sur le réseau autoroutier et deux ont disparu sur le réseau départemental (RD951 et RD980) par rapport à la période 2006-2010.

Deux nouvelles ZAA apparaissent sur RD et RN à proximité d'Esternay.

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



Histoire de sécurité routière

Quelques mesures prises en faveur de la sécurité routière ces dernières décennies

L'année 1972 enregistre le triste record de 16 617 tués sur les routes de France, soit l'équivalent d'un avion avec 320 personnes à bord qui s'écrase toutes les semaines !!! C'est le début de la prise de conscience et de l'action des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière.

juin 1973 :

- limitations de vitesse à 110 km/h sur les routes à grandes circulation,
- limitations de vitesse à 100 km/h sur les autres routes,
- port de la **ceinture de sécurité** obligatoire aux **places avant hors agglomération**,
- port du casque obligatoire.

novembre 1974 :

- limitations généralisées à 90 km/h sur les routes,
- limitations de vitesse à 110 km/h sur les voies express,
- limitations de vitesse à 130 km/h sur les autoroutes.

juillet 1978 : loi sur la prévention de l'alcoolémie (avant cette loi, certains avocats n'hésitaient pas à plaider les circonstances atténuantes pour leurs clients responsables d'accidents sous l'empire d'un état alcoolique...).

octobre 1979 : port de la **ceinture de sécurité** obligatoire aux **places avant**

décembre 1983 : il est interdit de conduire avec un taux d'alcool \geq à 0,8 g/l de sang.

octobre 1990 :

- contrôles alcoolémie à l'initiative des forces de l'ordre,
- vitesse limitée à 50 km/h en agglomération,
- port de la **ceinture de sécurité** obligatoires aux **places arrières** du véhicule.

septembre 1995 : il est interdit de conduire avec un taux d'alcool \geq à 0,5 g/l de sang.

14 juillet 2002 : intervention du Président de la République, la sécurité routière est déclarée grande cause nationale.

novembre 2003 : première vague de déploiement des radars automatiques

1er janvier 2005 : changement de définition de la notion de tué sur la route (depuis le mois de janvier 2005, on comptabilise toutes les personnes tuées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident au lieu de 6 jours avant 2005) et l'ONISR comptabilise également les DOM.

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 sera 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
Mél : ddt@marne.gouv.fr

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



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Châlons-en-Champagne,
mai 2012