

# Accidents de la route dans le département de la Marne

## Bilan et évolution

# 2013

Accidents
<b>249</b>

Tués
<b>32</b>

Blessés
<b>333</b>

# 2012

Accidents
<b>285</b>

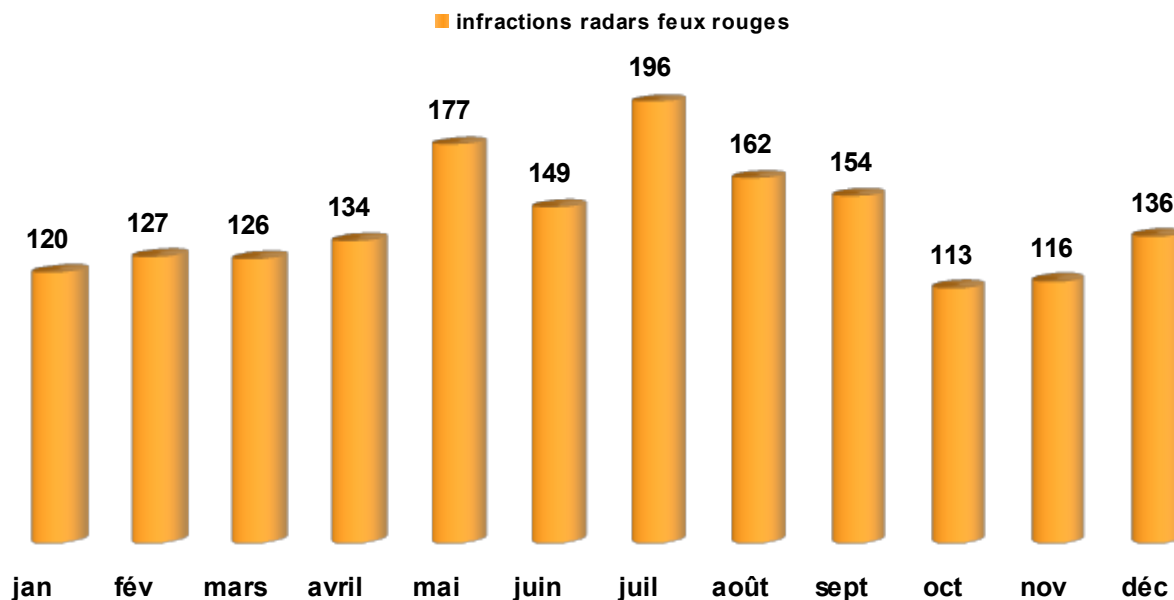
Tués
<b>40</b>

Blessés
<b>417</b>

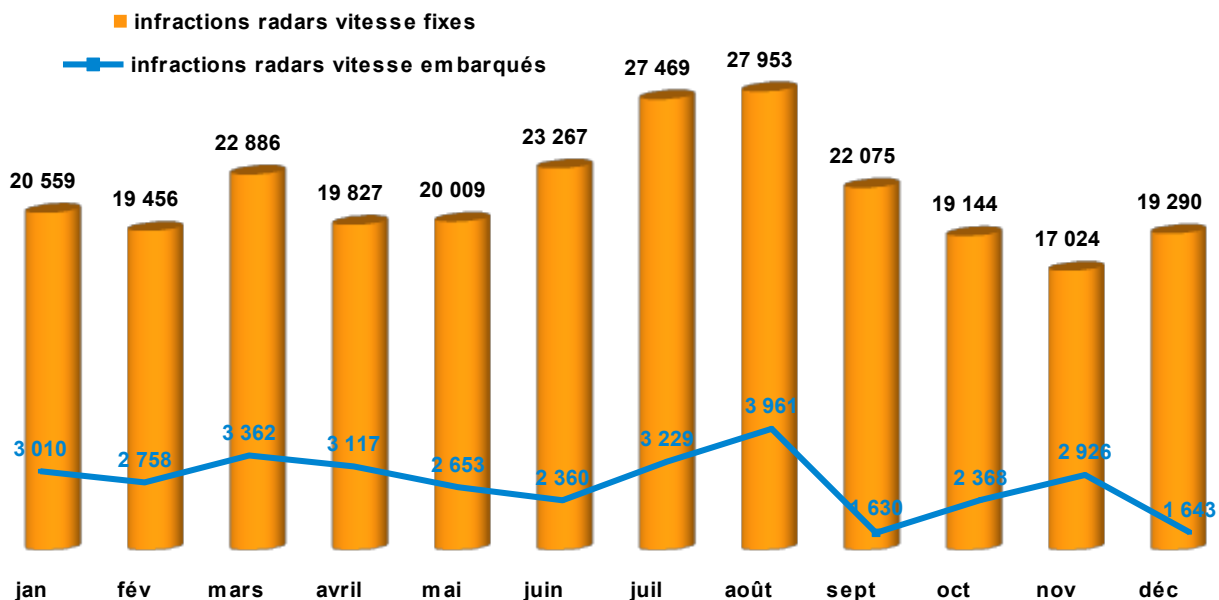


## Quelques données sur les radars dans le département

En 2013, le département de la Marne totalise 2 radars feux rouges, 32 radars « vitesse fixe » dont un radar tronçon et 12 radars « vitesse embarquée ». Les infractions au droit de ces radars au cours de l'année 2013 se sont réparties comme suit :



-60 % d'infractions au droit des radars feu rouge par rapport à 2012



-17 % d'infractions au droit des radars fixes et -42 % au droit des radars mobiles par rapport à 2012

## Note liminaire

Ce document « **Accidents de la route dans le département de la Marne : bilan et évolution 2013** » 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 qui ne sont 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 :

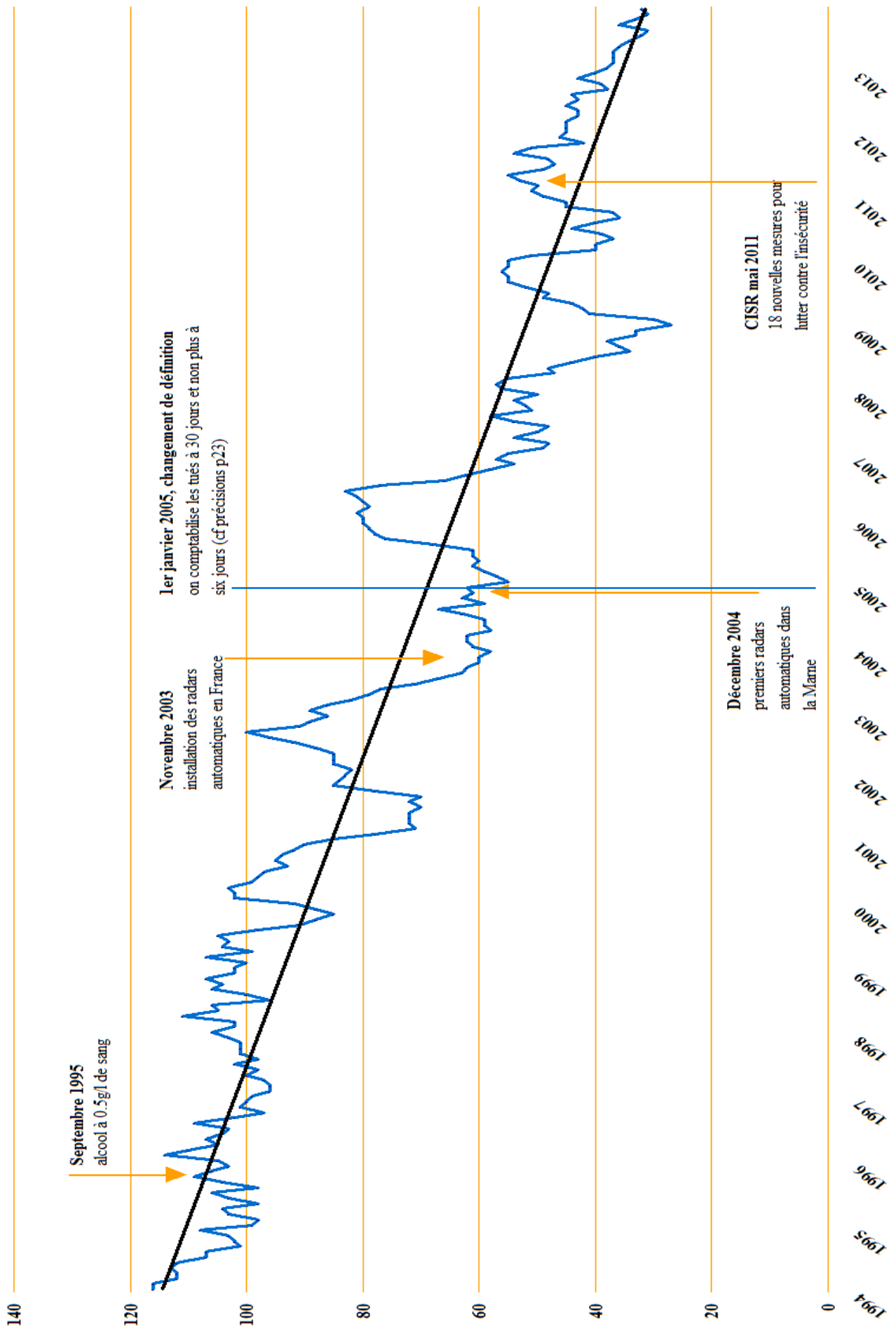
- les **blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures,
- les **blessés légers** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

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

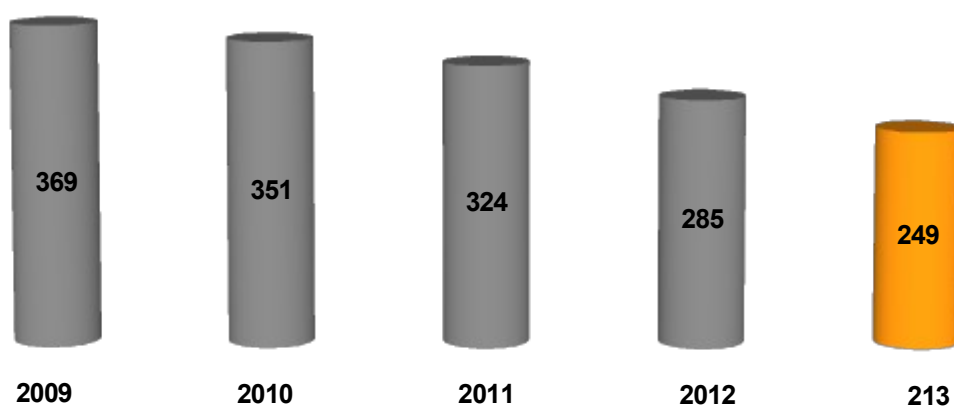
Quelques données sur les radars dans le département	3
Note liminaire	4
Sommaire	5
Évolution du nombre de tués (1994-2013) en mois glissants	6
Données générales et évolution de l'accidentalité marnaise	7-8
Comparaison des niveaux départemental, régional et national	9
Les accidents	10
selon le type de 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 quatre enjeux du document général d'orientation 2013-2017	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 1994/2013 (en mois glissants)



## Données générales et évolution de l'accidentalité marnaise

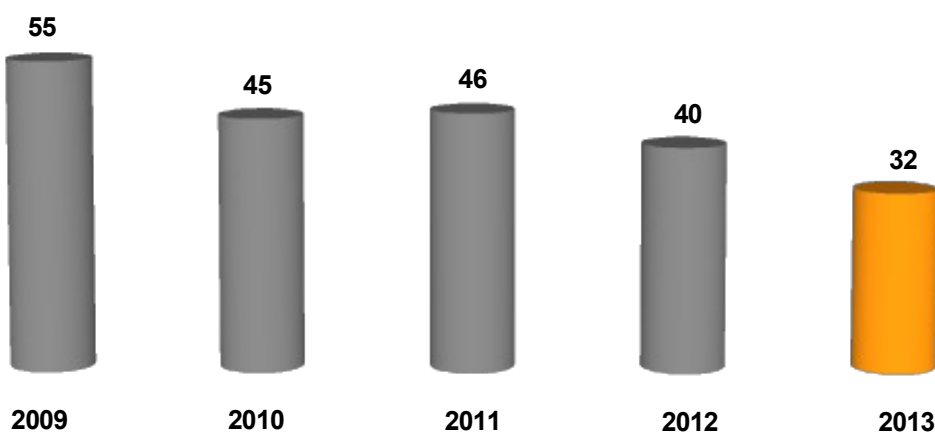
### Accidents



#### Commentaires

Le nombre d'accidents dans la Marne est en baisse constante sur ces cinq dernières années. Depuis 2009, la baisse est de l'ordre de 33 %. La baisse plus marquée dès 2012 est à mettre en parallèle des mesures prises en mai 2011 par le comité interministériel de la sécurité routière. En particulier dans la Marne, 5 radars supplémentaires ont été mis en service depuis mai 2011.

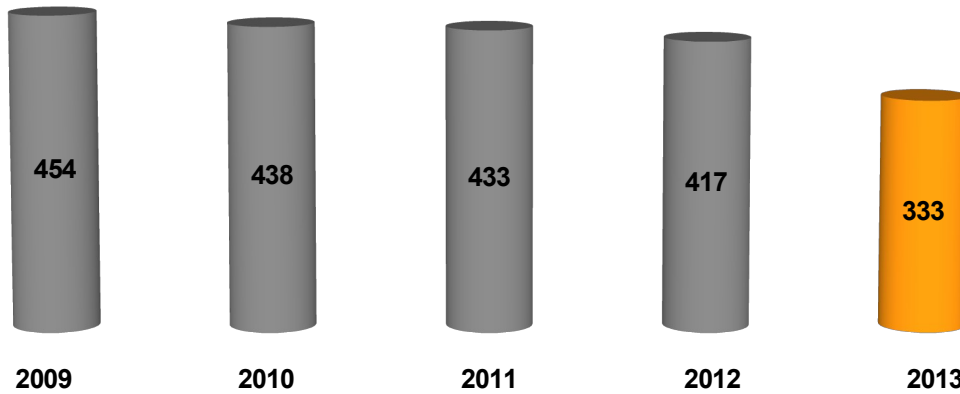
### Tués



#### Commentaires

Sur cinq ans, l'évolution du nombre de tués dans la Marne est également orientée à la baisse. Depuis 2009, le nombre de personnes tuées a chuté de près de 42 %. L'année 2013 est la moins meurtrière jamais observée depuis 1948, année des premiers recensements des victimes et accidents de la route.

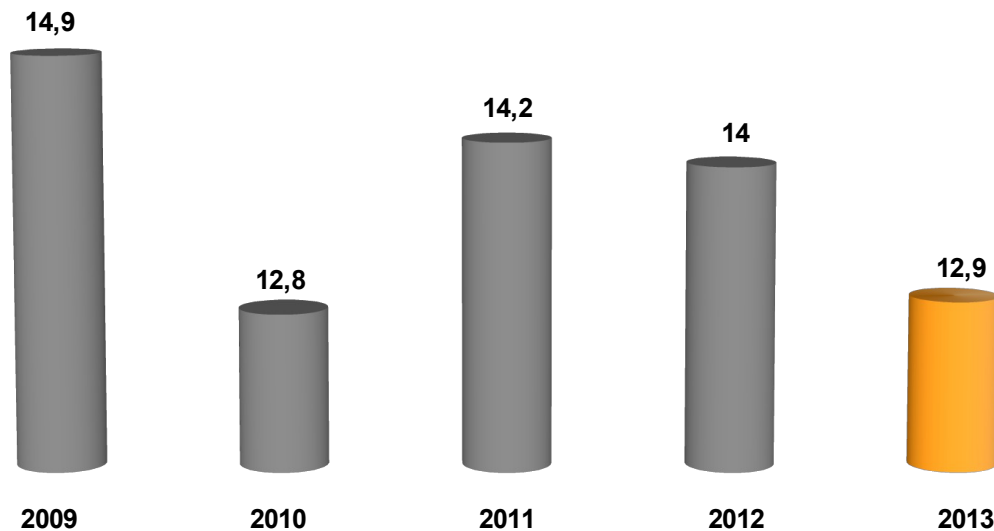
## Blessés



### Commentaires

Le nombre de blessés est également en baisse constante sur ces cinq dernières années, avec une accentuation assez nette en 2013. Depuis 2009, le nombre de blessés a baissé de plus de 27 %.

## Gravité \*



### Commentaires

La gravité connaît une évolution contrastée ces cinq dernières années. Bien que moins important en 2010 et 2013, cet indice présente des seuils particulièrement élevés.

L'évolution à la baisse des trois principaux indicateurs (accidents/tués/blessés) s'inscrit dans un contexte de progression moins rapide de la circulation routière. En effet, alors qu'elle a progressé de 2,1 % par an entre 1990 et 2003, la circulation depuis 2003 augmente en moyenne de 0,2 % par an et stagne depuis 2010 (cf p.22).

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



## Comparaison avec les niveaux régional et national

### Les accidents

	2013	2012	évolution
La Marne	249	285	▼-12,6 %
Champagne-Ardenne	626	726	▼-13,8 %
France*	56 468	60 437	▼ -6,6 %

#### Des indicateurs locaux historiquement bas...

Les trois indicateurs « accidents/tués/blessés » sont les plus bas jamais enregistrés dans le département. Le nombre d'accidents baisse cette année encore dans des proportions notables (- 12,6 %) dans la Marne et de manière encore plus marquée (-13,8 %) pour la région.

### Les tués

	2013	2012	évolution
La Marne	32	40	▼-20 %
Champagne-Ardenne*	83	97	▼-14,4 %
France*	3250	3 653	▼-11 %

#### ... également chez les victimes

La Marne enregistre la baisse la plus significative du nombre de tués (-20 %) devant la région Champagne-Ardenne (-14,4 %). Cette baisse très significative est à mettre en parallèle de l'absence de piéton et cyclomotoriste décédés cette année et à la baisse très nette du nombre de victimes en milieu urbain, en particulier à Reims (-39 victimes). Comme l'an dernier, cette baisse est moindre au niveau national (- 11 %).

### Les blessés

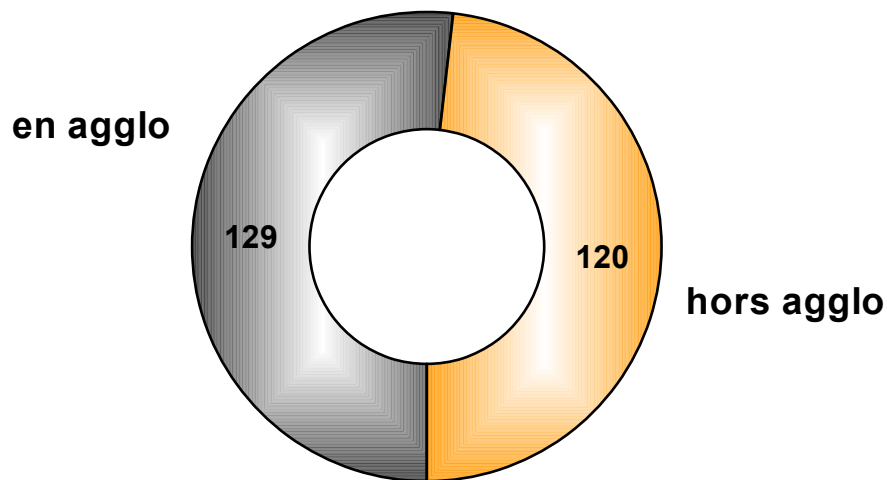
	2013	2012	évolution
La Marne	333	417	▼-20,1 %
Champagne-Ardenne*	787	1004	▼-21,6 %
France*	70 821	75 851	▼-6,6 %

C'est encore au niveau régional que l'on enregistre la baisse la plus significative (-21,6 %) du nombre de blessés. Au niveau départemental, cette baisse est également très forte (-20,1 %), bien plus qu'au niveau national (-6,6 %).

\* les données des niveaux régional et national 2013 ne sont pas consolidées

## Les accidents

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

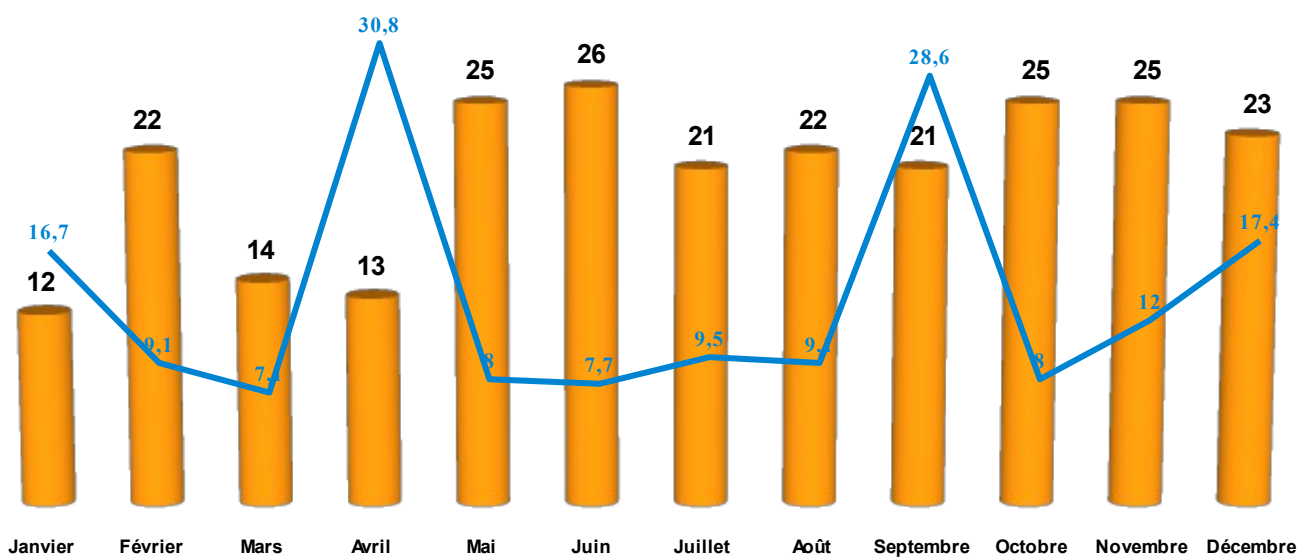


#### Commentaires

Presque à parts égales, les accidents se produisent en et hors agglomération (respectivement 52 % contre 48 %). Cette répartition diffère singulièrement par rapport au niveau national (deux tiers des accidents en agglomération).

Ce résultat est à mettre en parallèle des caractéristiques du territoire marnais qui, à l'exception des agglomérations rémoise, châlonnaise et sparnacienne de taille moyenne et importante, est essentiellement un territoire rural avec des linéaires de liaisons assez importants (longues lignes droites). Ainsi, **un tiers des accidents mortels** sont localisés sur les trois axes majeurs (RN44/RD944, RN4 et RN31) du département où sont pourtant implantés **deux tiers des radars vitesse fixe**.

### Selon le mois de l'année



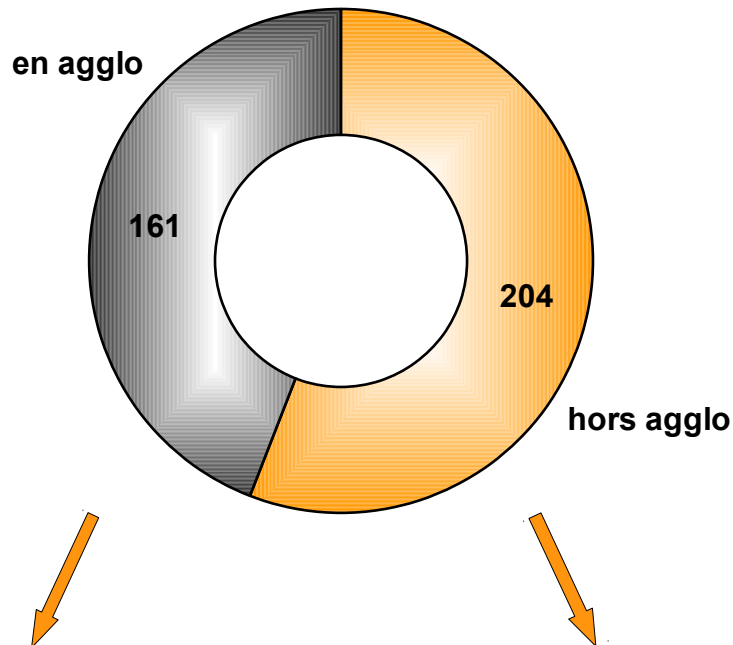
#### Commentaires

En 2013, le mois de juin compte le plus grand nombre d'accidents mais l'indice de gravité (cf p.8) parmi les plus bas, contrairement au mois d'avril qui totalise peu d'accidents mais l'indice de gravité le plus élevé. Le nombre d'accidents n'est donc pas toujours révélateur de la gravité qui en résulte.

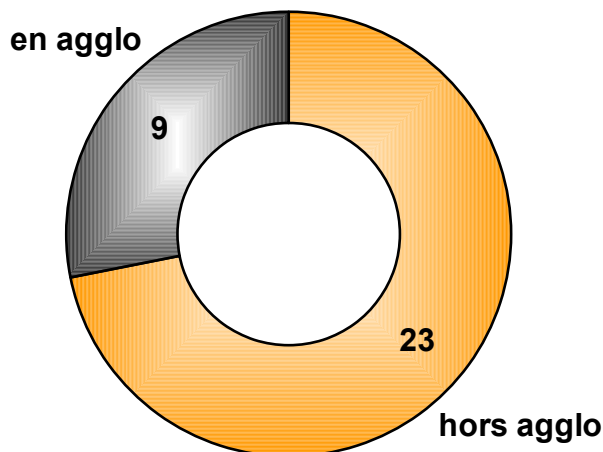
## Les victimes

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

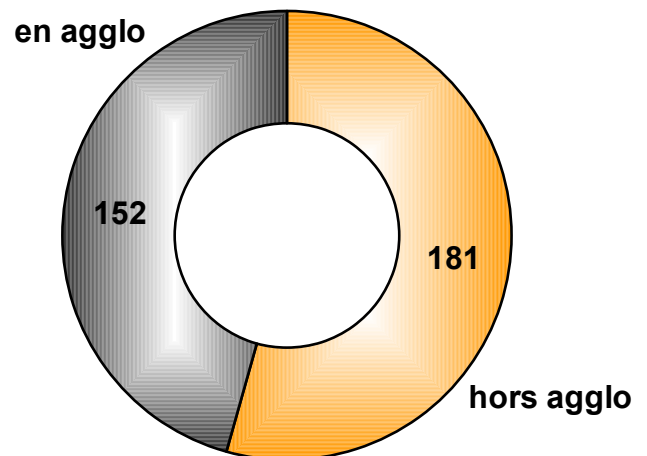
#### Victimes (365)



#### Tués (32)



#### Blessés (333)

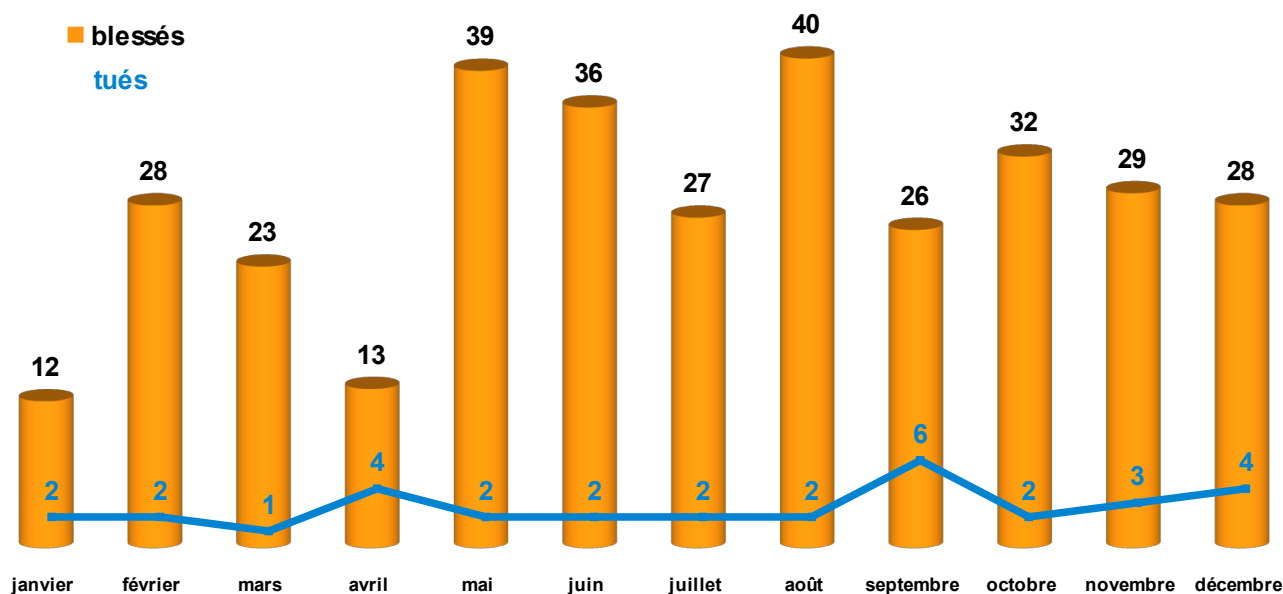


#### Commentaires

Alors que le nombre d'accidents est légèrement 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 (23 hors-agglomération, 9 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. Ainsi, la vitesse excessive est recensée dans 6 accidents mortels hors agglomération et 1 accident mortel en agglomération.

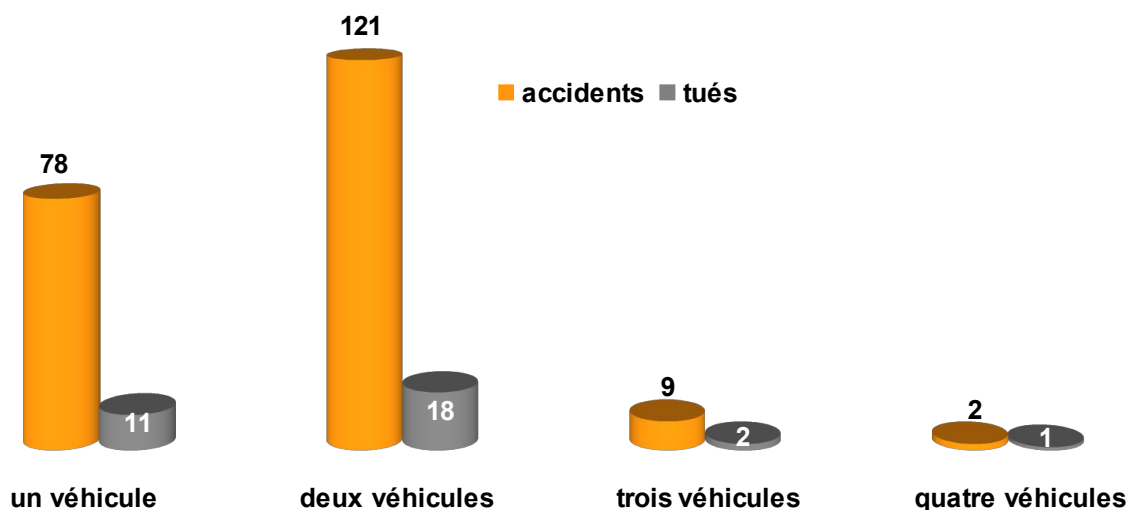
## Selon le mois de l'année



### Commentaires

En 2013, le mois d'août totalise le plus grand nombre de blessés (40). Le transit estival vers les lieux de vacances explique sans doute en partie cette donnée. Comme en 2012, le nombre de victimes est plutôt moins important en début d'année (sans doute en lien avec les mauvaises conditions climatiques). Avec 6 personnes tuées, le mois de septembre présente le plus lourd bilan.

## Selon le nombre de véhicules impliqués sans piéton

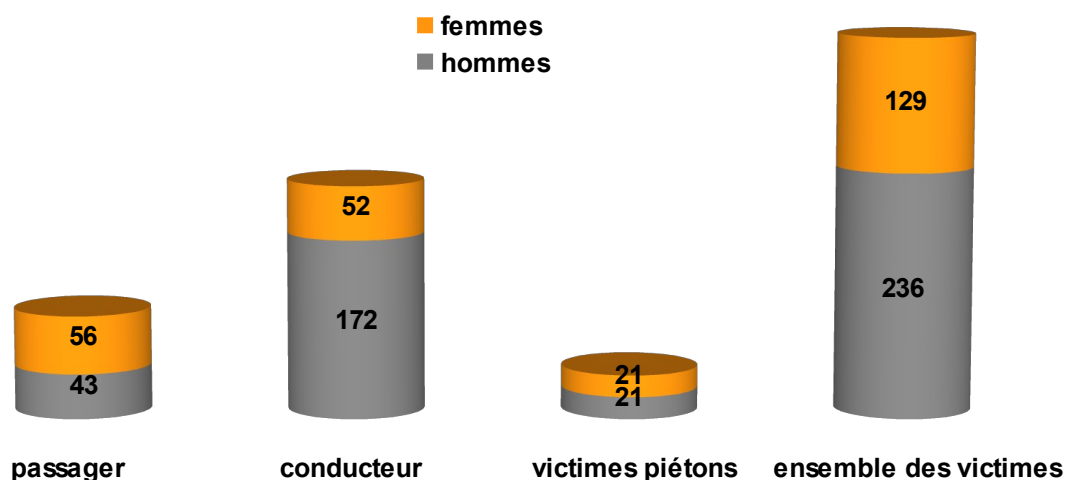


### Commentaires

Les accidents impliquant deux véhicules (52 % hors agglomération, 90 % en ligne droite et 80 % sur sol plat) sont les plus graves et les plus nombreux. Les collisions ont lieu majoritairement par le côté (52 %) contre 28 % pour les collisions frontales.

Ces collisions à deux impliquent d'abord des VL (112 accidents), des motos et des cyclomoteurs (50 accidents), des poids-lourds (22 accidents) et des vélos (21 accidents). Parmi ces accidents, 18 ont été mortels (8 en collision frontale, 7 en collision par le côté et 3 en collision par l'arrière).

## Selon la catégorie d'utilisateur et le sexe

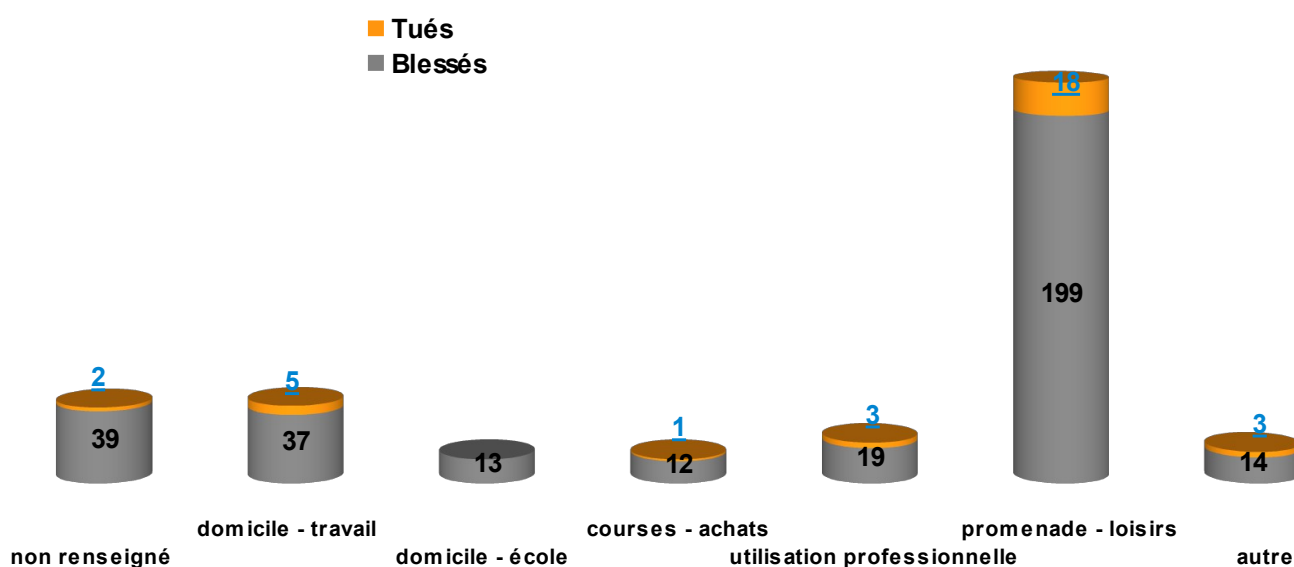


### Commentaires

Alors que dans la population marnaise, les femmes sont légèrement majoritaires (51,4 %), les victimes sont toujours majoritairement des hommes (65 %), tout particulièrement chez les conducteurs (77 %).

Comme l'an dernier, les femmes sont plus représentées (57 %) que les hommes en tant que passager. S'agissant des piétons, le ratio est équivalent.

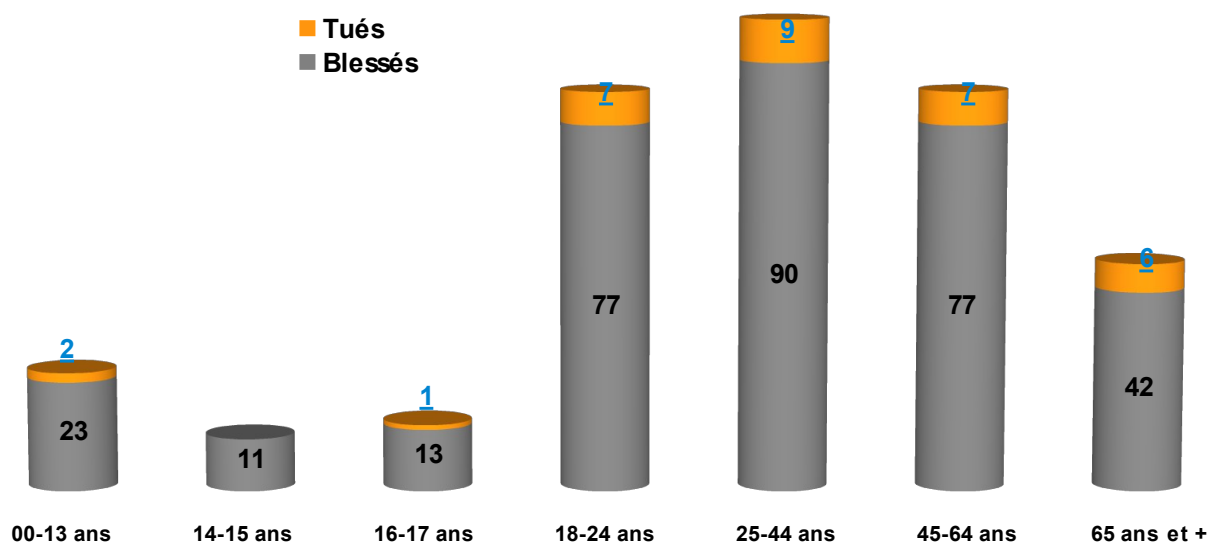
## Selon la nature du trajet



### Commentaires

Cette donnée est une constante : les déplacements **promenade-loisirs** totalisent le plus grand nombre de victimes (217) et de tués (18) loin devant les déplacements **domicile-travail**.

## Selon l'âge...

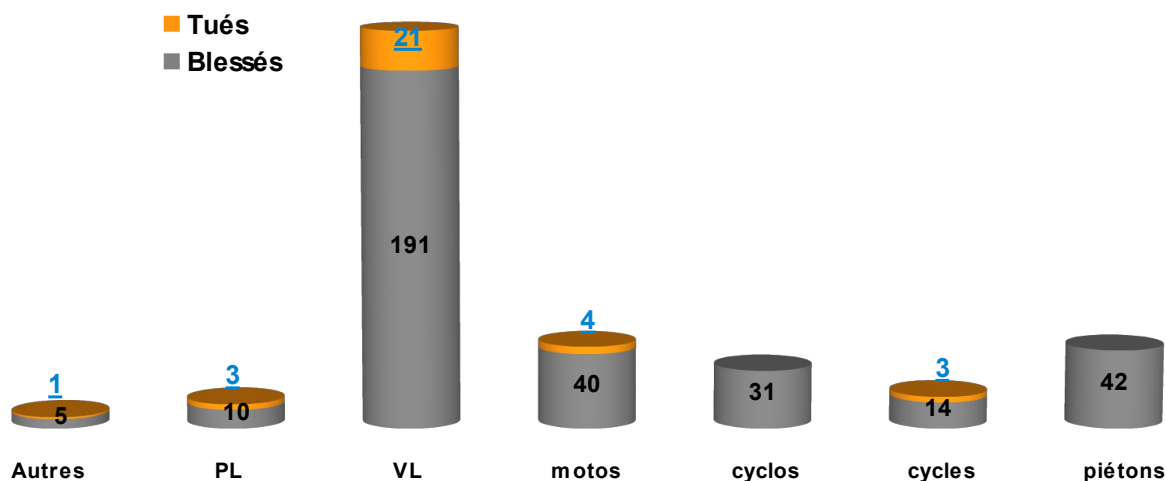


### Commentaires

Comme ces deux dernières années, les **25-44 ans** totalisent le plus grand nombre de victimes et de tués. Cette tranche d'âge (25,6 % de la population marnaise) totalise en effet **27 % des victimes**.

Quant aux **18-24 ans**, ils représentent 10,5 % de la population marnaise et **23 % des victimes (18,6 % des victimes l'an dernier)**. Ils sont toujours sur-représentés dans les accidents de la route. Face à ce constat, la préfecture de la Marne a développé, en partenariat avec l'agglomération rémoise, le dispositif « chèque-taxi » à destination des jeunes, leur permettant de rentrer de boîte de nuit en taxi à moindre coût et réduisant ainsi le risque « alcool au volant ».

## ...et le véhicule (piéton inclus)



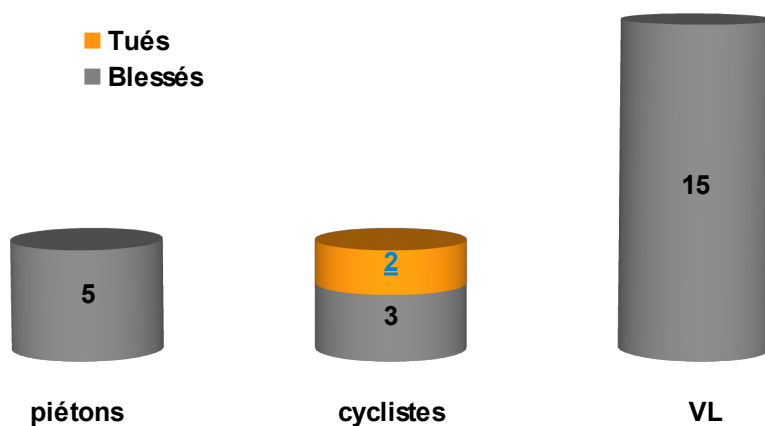
### Commentaires

Les usagers de **véhicules légers** sont les plus impactés (**58 %**), devant les usagers de **deux-roues motorisés** (2RM) que sont les cyclomoteuristes et les motocyclistes (**20,5 %** contre 21 % l'an dernier) et les **piétons** (**11,5 %** contre 10 % l'an dernier).

Les victimes en 2RM (moins de 3 % des usagers en circulation) sont des hommes (90 %) âgés de 25 à 44 ans (30 %). Ils sont impliqués dans des accidents surtout en agglomération (70 % des cas) en ligne droite (83 % des cas) et seuls (27 % des cas).

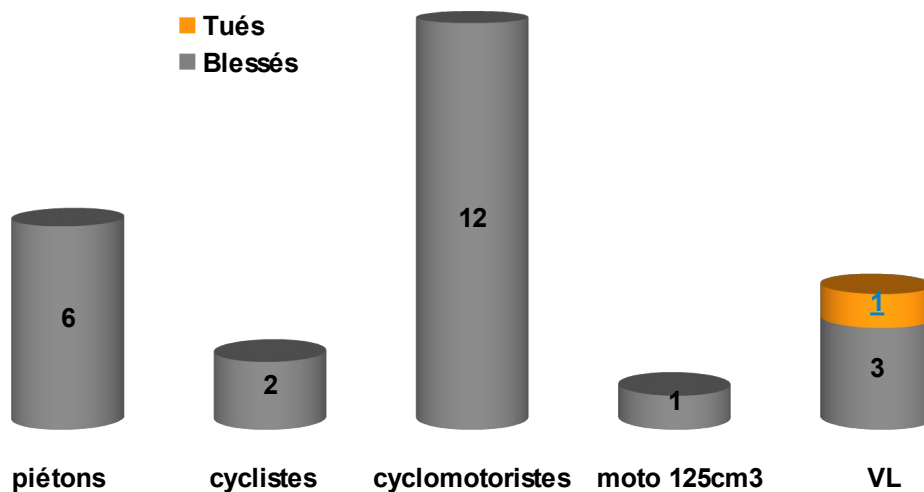
## Selon la tranche d'âge et le mode de déplacement

0-13 ans (25 victimes, soit 6,8 %)



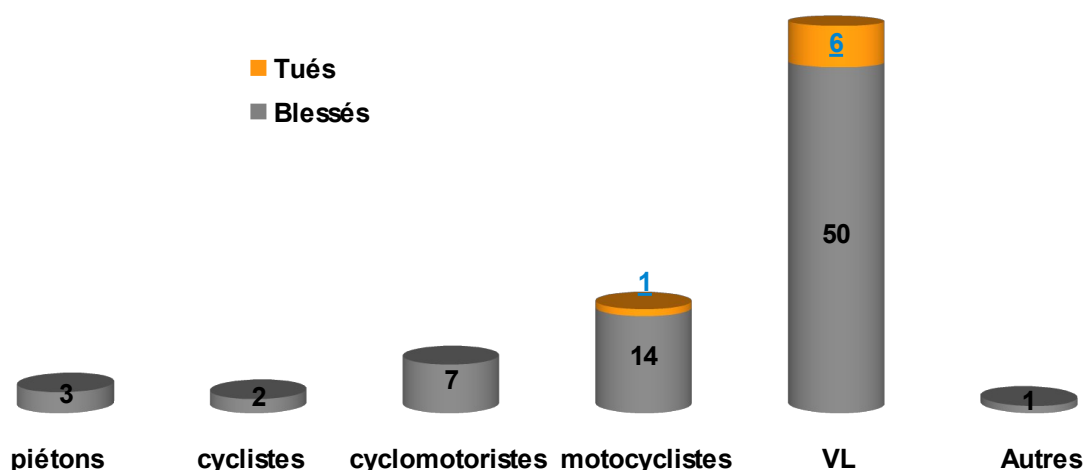
Les victimes jusqu'à l'âge de 13 ans sont toujours majoritairement **passagers de véhicules légers**. Si l'on ne constate aucun décès dans cette catégorie d'usagers, il n'en va pas de même pour les cyclistes où l'on déplore deux jeunes enfants de 7 et 8 ans décédés en 2013.

14-17 ans (25 victimes, soit 6,8 %)



...entre 14 et 17 ans, ce sont surtout des usagers de **cyclomoteurs (comme les deux années passées)** qui sont victimes d'accidents.

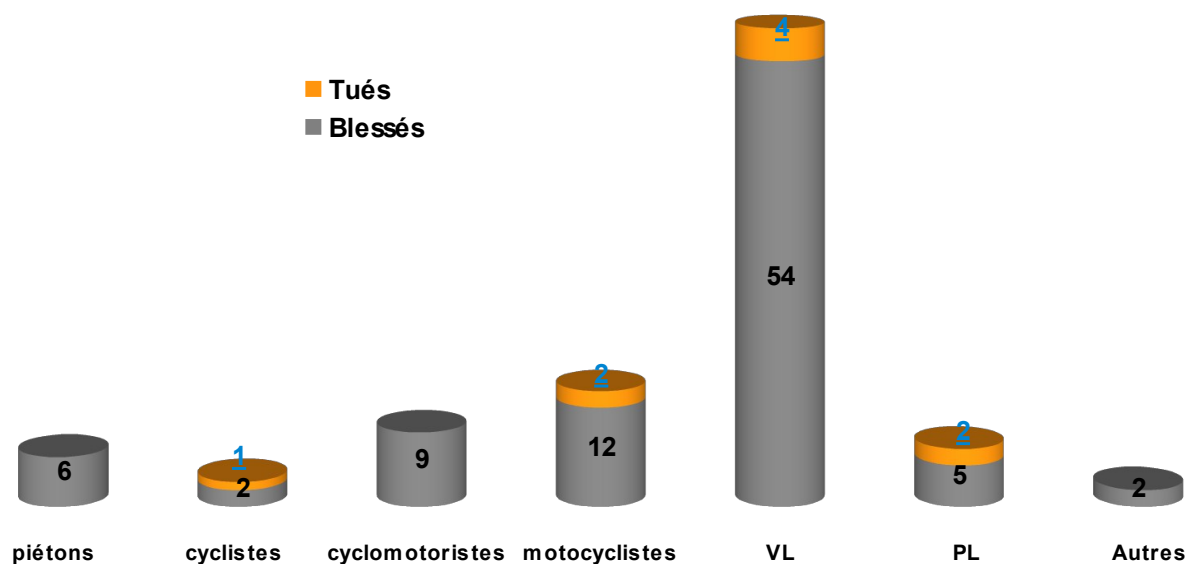
### 18-24 ans (84 victimes, soit 23 %)



Parmi les facteurs relevés dans les accidents chez les jeunes, la **vitesse excessive** est particulièrement prépondérante. Les **18-24 ans** sont en effet **responsables** dans **33 %** des accidents avec **vitesse excessive**, contre **23 % pour l'ensemble des usagers**.

Entre **18 et 24 ans**, les victimes sont majoritairement des **usagers de VL** (ceci reste vrai pour toutes les tranches d'âge qui suivent) et, dans une moindre mesure, des usagers de 2RM. Parmi les 84 victimes, 52 sont des conducteurs et 29 sont des passagers. Quasiment absent chez les **14-17ans**, les victimes en **motocyclette** apparaissent en nombre (15 victimes) chez les **18 et 24 ans...**

### 25-44 ans (99 victimes, soit 27,1 %)

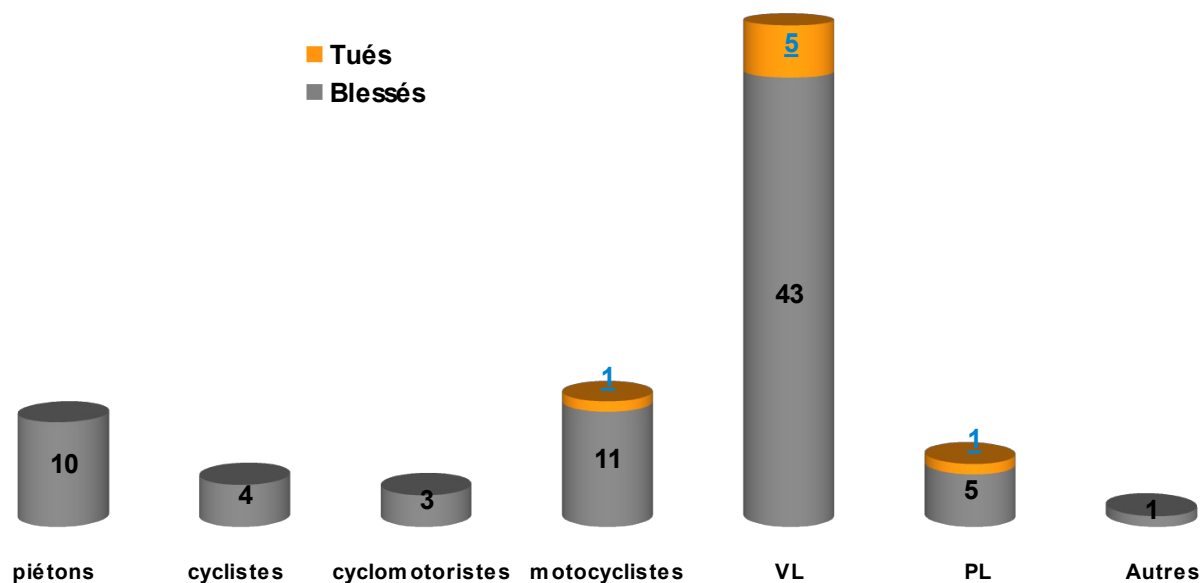


...et sont à peine moins nombreuses (14 victimes) chez les **25 et 44 ans**, mais c'est tout de même deux fois moins que l'an passé (28 victimes en **motocyclette** chez les **25 et 44 ans** en 2012). Par ailleurs, c'est toujours dans cette tranche d'âge que l'on comptabilise le plus grand nombre total de **victimes**.

Le constat est identique pour les **victimes en VL** qui sont les plus nombreuses dans cette tranche d'âge (58 victimes).



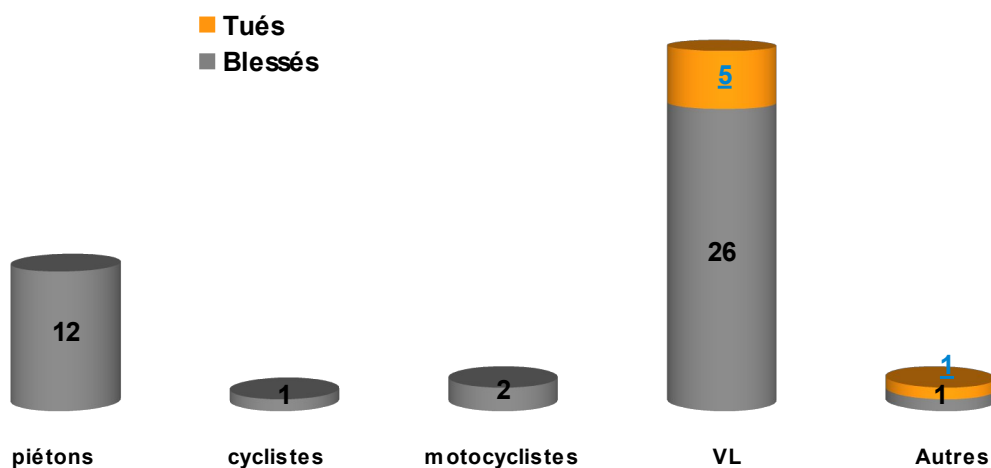
### 45-64 ans (84 victimes, soit 23 %)



Le nombre de victimes, et plus particulièrement le nombre de tués en **VL** (43 blessés et 5 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** (10 victimes).

### 65 ans et + (48 victimes, soit 13,1 %)

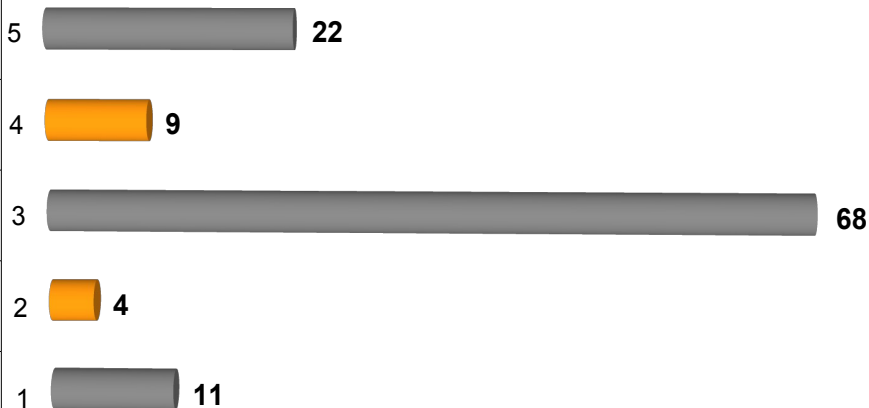


Enfin, **au-delà de 65 ans**, la part des personnes décédées rapportée au nombre de victimes (6 tués pour 48 victimes) est la plus élevée toutes tranches d'âges confondues. Cette donnée met en exergue la fragilité des seniors.

## Les victimes dans les principales communes marnaises

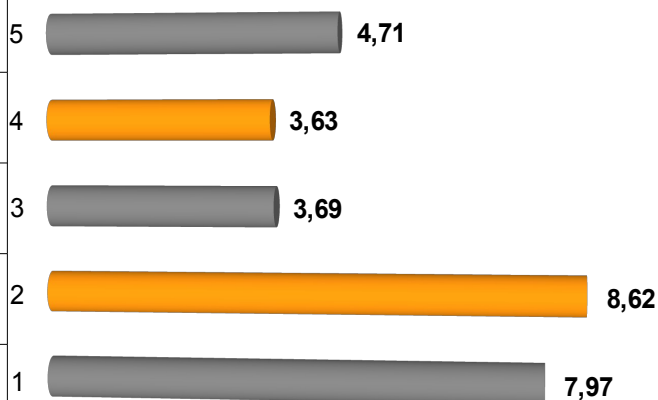
### Victimes

	2012	2013	évolution
Châlons-en-Champagne	15	22	▲ +7
Épernay	10	9	▼ -1
Reims	107	68	▼ -39
Sainte-Ménéould	1	4	▲ +3
Vitry-le-François	9	11	▲ +2



### Victimes pour 10 000 habitants

	2012	2013	évolution	population*
Châlons-en-Champagne	3,21	4,71	▲	46 668
Épernay	4,04	3,63	▼	24 733
Reims	5,78	3,69	▼	184 011
Sainte-Ménéould	2,16	8,62	▲	4 638
Vitry-le-François	6,51	7,97	▲	13 826



#### Reims en valeur absolue...

Comme en 2011 et 2012, la ville de Reims totalise le plus grand nombre de victimes (68). Ce chiffre est en nette baisse par rapport à 2012.

#### ... Sainte-Ménéould en données pondérées

Une fois ces données pondérées par le nombre d'habitants, c'est la commune de Sainte-Ménéould qui totalise le plus de victimes pour 10 000 habitants (comme en 2010 et 2011). Cela s'explique par le très petit nombre de victimes recensées dans cette agglomération qui, lorsqu'il augmente de 1 à 4, engendre des variations « spectaculaires » de l'indice.

\* 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.

enjeux	Critères d'analyse	2008 2012	2009 2013
<b>Alcool</b>	Part des accidents mortels avec alcool ( <b>taux connu</b> )	35 %	33,7 %
	Usagers tués	63	62
<b>Stupéfiants</b>	Part des accidents mortels avec stupéfiants seuls	6,5 %	7 %
	Usagers tués	14	15
	Part des accidents mortels avec stupéfiants et alcool	13,5 %	13,5 %
	Usagers tués	29	29
<b>Vitesse</b>	Part des accidents mortels avec excès de vitesse (sans alcool ni stupéfiants)	11,5 %	11,5 %
	Usagers tués	25	25
<b>Usagers vulnérables*</b>	Part des accidents mortels avec un usager vulnérable	35,5 %	34,5 %
	Usagers vulnérables tués	71	69
<b>Jeunes usagers (14-24 ans)</b>	Part des accidents mortels avec un jeune usager tué	20 %	20,5 %
	Jeunes usagers de 14 à 24 ans tués	44	45

### Alcool/drogues

Bien qu'en légère baisse (-1,5 points), la part des accidents mortels avec alcool et/ou drogues (33,5 %) reste très élevée dans le département.

7 % des accidents mortels mettent en évidence le seul facteur « stupéfiants ». Cet indicateur est en légère hausse.

### Vitesse

La part des accidents mortels liés à une vitesse excessive (sans alcool ni drogue) est constante à 11,5 %. Cela représente 25 usagers tués entre 2009 et 2013.

### Jeunes usagers

20,5 % des usagers tués sur les routes marnaises entre 2009 et 2013 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 :

- 16 piétons ;
- 11 cyclistes ;
- 8 cyclomotoristes ;
- 34 motocyclistes.

Les deux-roues motorisés sont ainsi largement surreprésentés (19,3 % des tués alors qu'ils représentent à peine 3 % des usagers en circulation).



## 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 :

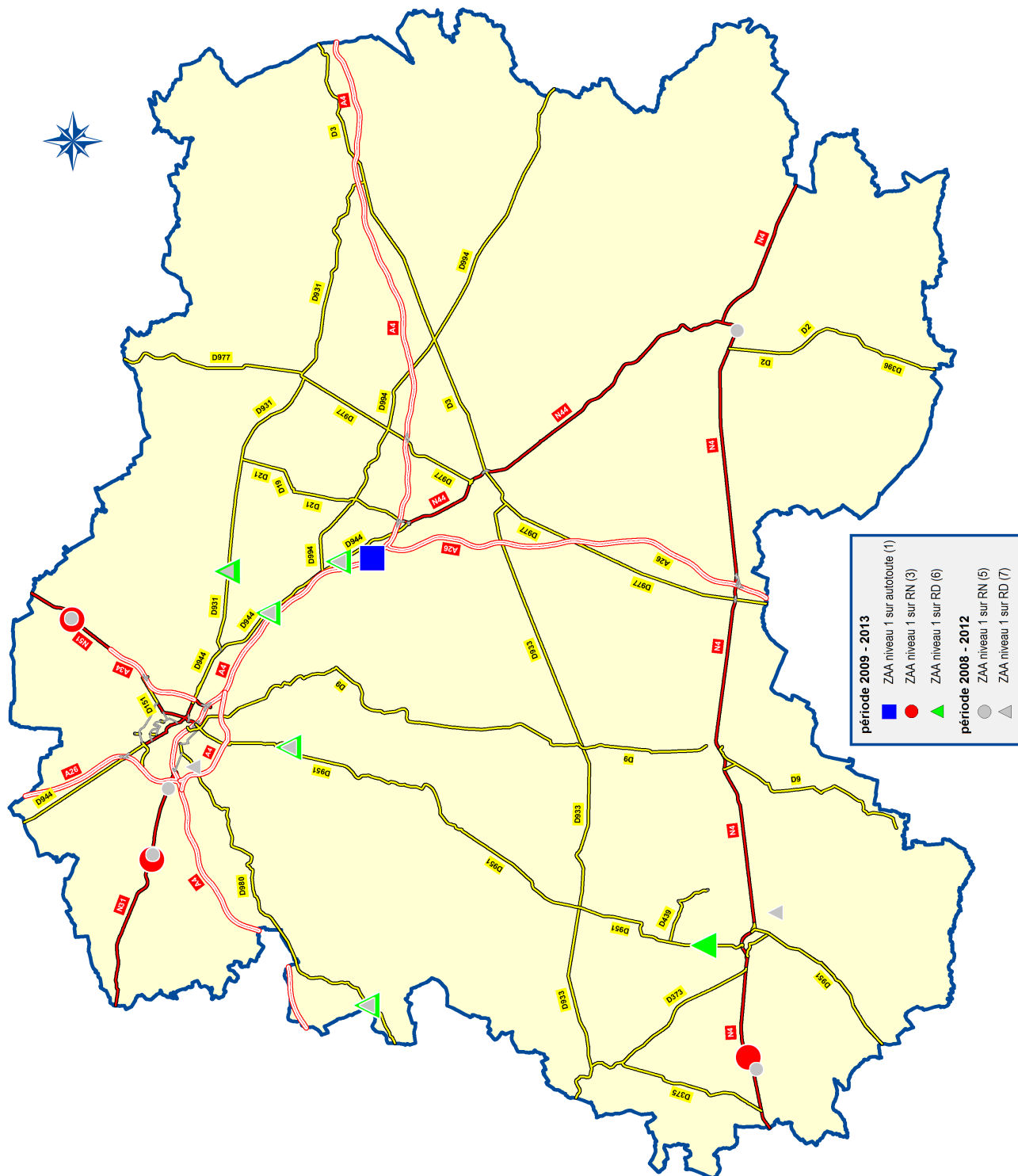
- une ZAA de niveau 1 compte 4 accidents et quatre victimes graves ;

Cette recherche est effectuée sur une période de cinq ans.

### Deux zones en moins...

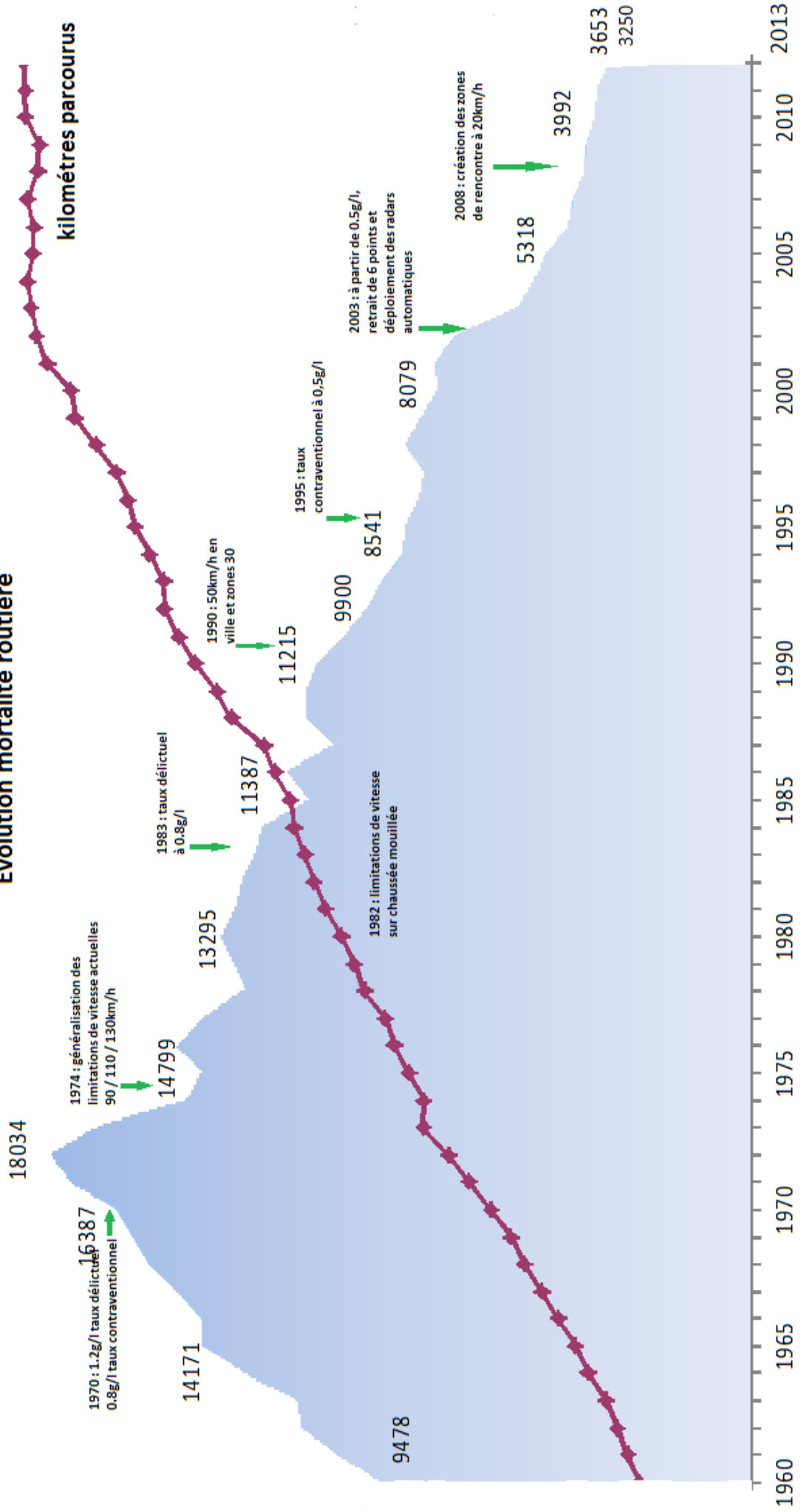
Sur le réseau national trois ZAA ont été supprimées (2 sur N4 et 1 sur N31 à la suite de l'aménagement d'un carrefour à sens giratoire) et une nouvelle est recensée sur la N4.

Sur le réseau départemental deux ZAA ont disparu (D53 et D980) et une nouvelle apparaît sur la D951.



# Évolution des tués sur la route de 1970 à nos jours (données nationales)

## Évolution mortalité routière



## Synthèse

Ce bilan de l'accidentalité 2013 est marqué par des **données historiquement basses**. Les trois indicateurs « accidents/tués/blessés » présentent en effet les données les plus faibles jamais observées depuis l'apparition des données statistiques en 1948.

Plus particulièrement, le **nombre de victime est en nette régression** (-20 % de tués et de blessés), soit l'une des baisses les plus forte jamais enregistrée, à l'image de l'évolution constatée en 2007 par rapport à 2006 qui était exceptionnelle.

Ce bilan est à mettre en parallèle des mesures prises par le **CISR de mai 2011** à la suite duquel **cinq nouveaux radars vitesse fixes** ont été mis en service dans le département.

Parmi les **éléments d'analyse les plus marquants** de cette année 2013, il convient de retenir :

- l'absence de décès chez certains usagers vulnérables (piétons et cyclomotoristes),
- le nombre de tués en moto divisé par deux par rapport à 2012,
- la baisse marquée du nombre d'accidents dans l'agglomération rémoise (-36 % d'accidents),
- la surreprésentation des jeunes (18-24 ans) dans les accidents de la route (23 % des victimes) et des usagers de deux-roues motorisés (20 % des victimes), même si ces derniers sont un peu moins impactés cette année par rapport aux années précédentes.

Les **facteurs** recensés dans les **accidents mortels** se répartissent comme suit :

- l'alcool dans 29 % des accidents mortels (33,5 % sur la période 2009-2013),
- le déport à gauche suivi d'une collision frontale dans 25 % des accidents mortels,
- la vitesse excessive ou inadaptée dans 22 % des accidents mortels,
- le refus de priorité dans 22 % des accidents mortels.

La **répartition géographique** des accidents est comparable à celle constatée en 2012. Les accidents se concentrent en effet autour des grandes agglomérations du département et sur les trois principaux axes routiers du département (RN4, RN44/RD944, RN31) où un tiers des accidents mortels sont recensés.

Enfin, deux **zones d'accumulation d'accidents corporels** disparaissent sur la période 2009-2013 par rapport à la période 2008-2012 avec toutefois une recrudescence d'accidents graves sur la RN31 sur le territoire de la commune de Muizon.

---

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.gouv.fr](http://www.marne.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,  
mars 2014