PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

La sécurité routière dans la région Grand Est

Bilan de l'accidentalité 2019

Observatoire régional de la sécurité routière
www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE

Analyse des données, rédaction, conception et mise en page : ORSR/Pôle mobilité/Service transports/DREAL Grand Est
Extraction et production des données et des graphiques : Cerema Dter-Est
Publication : mars 2021
ISSN 2553-8802 (version en ligne)
Tous droits réservés.

Sommaire

ANALYSE RÉGIONALE

Glossaire / Sources / Références 4
Chiffres clés 5
Évolutions 6
Collisions entre plusieurs véhicules / Effet de la luminosité 8
Catégories de routes 9
Alcool 10
Stupéfiants 11
Les risques routiers professionnels 12
Tranches d'âges / Les catégories d'usagers 13
Les cyclistes 14
Les piétons 15
Les cyclomotoristes 16
Les motocyclistes 17
Les jeunes 18
Les seniors 19

ANALYSES DÉPARTEMENTALES

Ardennes 20
Aube 22
Marne 24
Haute-Marne 26
Meurthe-et-Moselle 28
Meuse 30
Moselle 32
Bas-Rhin 34
Haut-Rhin 36
Vosges 38

GLOSSAIRE

Accident corporel : accident (mortel ou non mortel) de la circulation routière, qui provoque au moins une victime c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux, survenant sur une voie publique ou privée et ouverte à la circulation publique et impliquant au moins un véhicule.

Accident grave : accident avec au moins une personne tuée ou blessée hospitalisée.

Gravité : indicateur rapportant le nombre d'accidents mortels au nombre d'accidents graves.

Personne tuée : personne décédée sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Personne blessée hospitalisée : personne admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures.

Personne blessée légèrement : personne ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24 heures.

Victimes : personnes impliquées non indemnes : personnes tuées + personnes blessées hospitalisées + personnes blessées légèrement.

Victimes graves : personnes tuées + personnes blessées hospitalisées.

Véhicule : engin susceptible de se mouvoir par un dispositif propre, que ce soit par un moteur, mais aussi un animal ou un pédalier.

Autres véhicules : voiturette, quad léger ≤ 50cm3 et quad lourd ≥ 50cm3, train, tramway, engin spécial, tracteur agricole.

Autres voies : hors réseau public, voies communales, parcs de stationnement ouvert à la circulation publique.

SOURCES

Fichier national des accidents corporels (Traxy): La base nationale a été arrêtée en mai 2020.
Le fichier national des accidents corporels de la circulation, dit « fichier BAAC », regroupe les Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation (ou BAAC) que les forces de l'ordre renseignent pour chaque accident corporel porté à leur connaissance.

Chiffres clés : INSEE (2017), SDES-RSVERO (parc VL 2019), SETRA (réseau routier 2015), SDES 2019

RÉFÉRENCES

Les données de la région Grand Est ont été comparées à celles de départements avec des profils de sécurité routière similaires.

Pour 5 départements, Ardennes, Aube, Haute-Marne, Meuse et Vosges, elles ont été comparées à un lot de 28 départements de référence appelés « départements de transition ». Il présente des départements équilibrés en termes de territoires urbains et ruraux mais une moindre mobilité sur leur réseau structurant du fait de leur éloignement des grands corridors de transit.

Pour les 5 autres départements, Marne, Meurthe-et-Moselle, Moselle, Bas-Rhin et Haut-Rhin, elles ont été comparées à un lot de 25 départements de référence appelés « départements multipolaires ». Il comprend des départements composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale. Il bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes en accueillant quelques-uns des grands axes routiers.

L'ensemble du Grand Est a quant-à lui été comparé à la réunion de ces ceux 2 lots appelée « **référence** ».

LES CHIFFRES CLÉS

Superficie: 57 430 km2
Population : 5 550 389 habitants
Densité : 97 habitants/ km2
Parc de voiture particulières : 2 849 717
Autoroutes : 1 305 km
Routes nationales : 935 km
Routes départementales : 36 273 km

PERSONNES TUÉES **276** ↘

ACCIDENTS **3 551** ↘

VICTIMES **4 736** ↘

BILAN GLOBAL	Région Grand-Est		Référence		France	
	2019	Evolution*	2019	Evolution*	2019	Evolution*
Accidents corporels	3 551	**-0,3%**	16 076	**0,1%**	56 016	**0,4%**
accidents graves	1 546	**-3,9%**	7 887	**-1,6%**	19 944	**-7,1%**
dont accidents mortels	256	**-7,6%**	1 339	**4,4%**	3 050	**0,0%**
Victimes	4 736	**-0,3%**	21 741	**0,3%**	73 734	**0,8%**
personnes tuées	276	**-6,4%**	1 422	**3,4%**	3 244	**-0,1%**
personnes blessées hospitalisées	1 498	**-3,5%**	7 668	**-3,7%**	19 609	**-7,7%**
personnes blessées légèrement	2 962	**2,1%**	12 651	**2,5%**	50 881	**4,6%**
Gravité	7,2%	**-0,6 point**	8,3%	**0,3 point**	5,4%	**0 point**

* % d'évolution par rapport à l'année 2018.

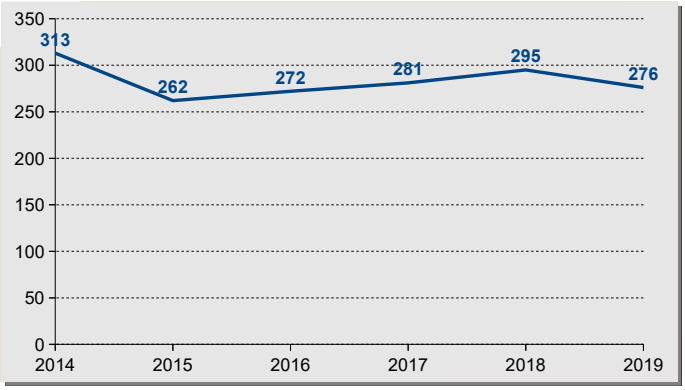
L'accidentalité routière dans la région Grand Est a été favorable en 2019 par rapport à une année 2018 plutôt contrastée. Avec notamment les indicateurs de la mortalité, du nombre d'accidents mortels et le nombre de victimes en baisse, l'année 2019 fut encourageante à tous les niveaux.

2019 enregistre une nette diminution du nombre d'accidents mortels (-7,6 % contre +4,4 % pour ceux de la référence). 19 personnes de moins ont perdu la vie sur les routes de la région en 2019 par rapport à 2018. C'est en opposition à la référence qui voit augmenter le nombre de tués de 3,4 % par rapport à l'année précédente. Cette mortalité pour la région est inférieure à la moyenne annuelle des 5 années précédentes qui s'établit à 283 tués. On constate également que sur la période de 2019, la mortalité routière a globalement été en dessous de la moyenne de 2014 à 2018, seuls les mois de juillet et de septembre ont été particulièrement meurtriers. Par ailleurs, la gravité[1] de la région baisse d'un point (7 %) en 2019 par rapport à 2018, contrairement à celle de la référence qui a stagné. Ensuite, le nombre d'accidents a également baissé par rapport à 2018 mais reste au-dessus de la moyenne des 5 années précédentes (3 551 accidents en 2019 contre 3 447 en moyenne annuelle 2014-2018).

(1) Voir références et gravité page 4

ÉVOLUTIONS

Personnes tuées

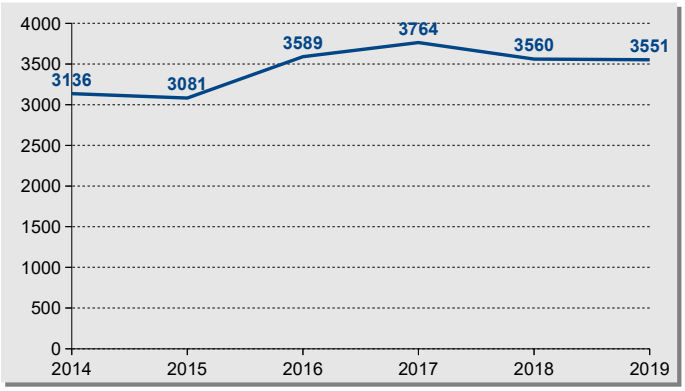


En augmentation entre 2015 et 2018, le nombre de personnes tuées dans la région a réamorcé une baisse en 2019.

19 personnes de moins par rapport à l'année précédente ont en effet perdu la vie sur les routes de la région ce qui représente une baisse de 6,4 %. Dans le même temps, les territoires de référence accusaient une hausse de 3,4 %.

Les 278 personnes tuées du Grand Est représentent 8,6 % des tués au niveau national (contre 9 % en 2018).

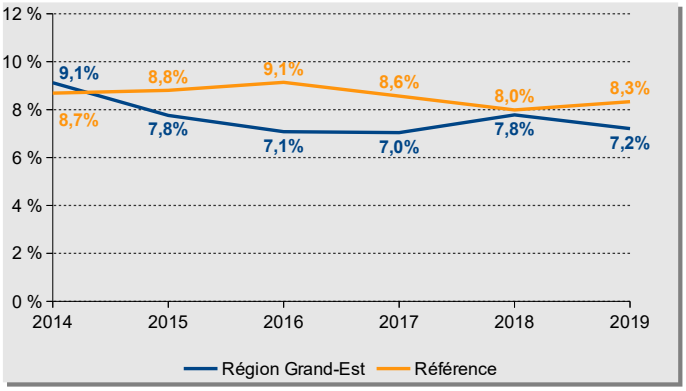
Accidents



En 2018, le nombre d'accidents dans la région avait diminué de presque 200. Avec un nouveau recul de seulement 9 accidents, la baisse de 2019 est restée plus modeste. Le nombre d'accidents des deux dernières années forme une sorte de plateau assez élevé comparativement aux chiffres de 2014 et 2015.
Par ailleurs, les 3 551 accidents survenus en 2019 restaient supérieurs à la moyenne des cinq années précédentes (3 447 accidents).

Les 3 551 d'accidents du Grand Est représentent 6,3 % du nombre d'accidents au niveau national (stable par rapport à 2018).

Gravité[1] (part d'accidents mortels)



Depuis 2015, la gravité de la région Grand Est est inférieure à la référence.

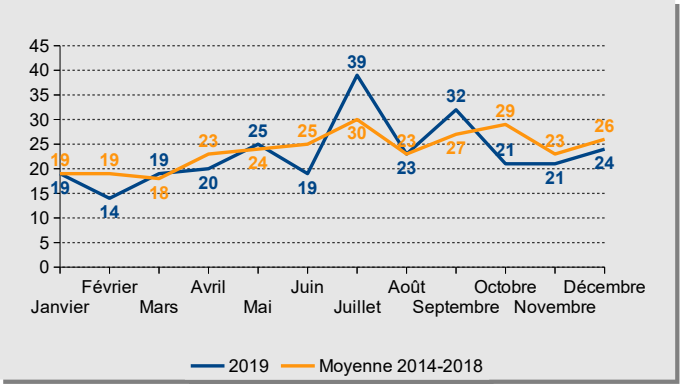
Alors que ce ratio a augmenté pour la référence de 0,3 points, il a baissé pour la région s'établissant à 7,2 %.

Cette baisse s'explique par la plus forte baisse des accidents mortels par rapport à la baisse des accidents.

(1) Voir définitions page 4

ÉVOLUTIONS

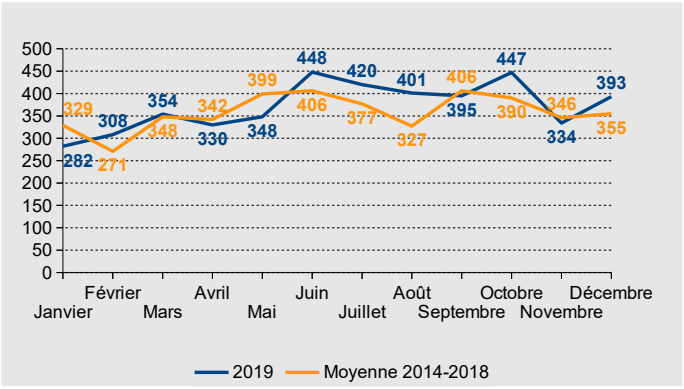
Évolution mensuelle du nombre de personnes tuées



La courbe de la mortalité selon les mois de l'année 2019 est seulement 4 fois sur 12 au-dessus de celle des moyennes des 5 mois identiques précédents, avec 2 pics en juillet et en septembre par rapport à leur valeur moyenne.

On constate que les mois de mars, de mai et d'août sont dans leurs moyennes habituelles.
L'écart le plus favorable concerne le mois d'octobre avec 8 tués de moins que la moyenne.
La mortalité la plus faible est constatée au mois de février (14 tués).

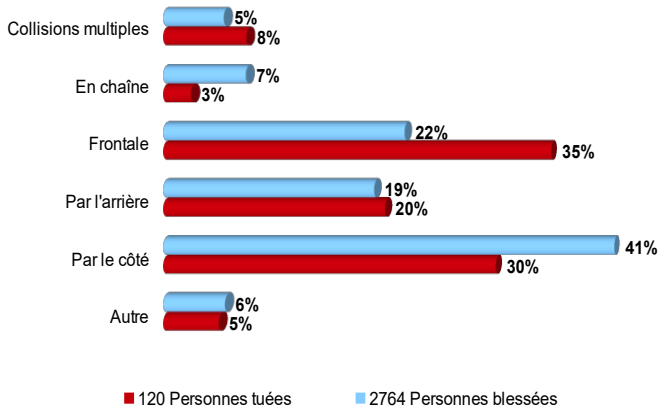
Évolution mensuelle du nombre de personnes blessées



En 2019, la courbe des personnes blessées est supérieure 7 fois sur 12 à la moyenne des valeurs entre 2014 et 2018. Notamment sur les 3 mois de juin juillet et août ou le nombre de personnes blessées a été supérieur consécutivement. Ces tendances ont eu pour conséquence une augmentation de 2,1 % des blessés

Il y a eu en 2019 164 blessés de plus (4460 au total) que sur la moyenne des cinq années la somme des cinq années précédentes (4296) soit une hausse de 3,8 %.

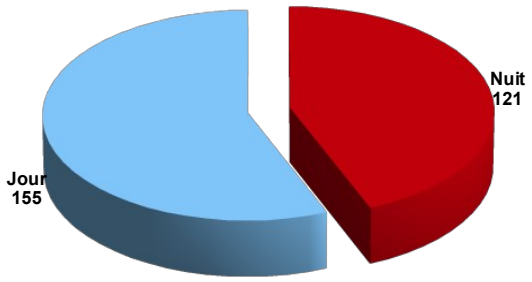
COLLISIONS ENTRE PLUSIEURS VÉHICULES



La mortalité est plus fréquente lorsqu'un choc entre deux véhicules est frontal. En 2019, 35 % des morts sur les routes ont succombé à ce type de collision. En 2018 cependant, cette proportion s'élevait à 44 %.
La deuxième cause la plus importante en termes de décès sur la route sont les chocs latéraux qui regroupent 30 % des victimes décédées. Ce chiffre est d'ailleurs en augmentation de 2 points par rapport à 2018. Ce type de collision est aussi celui qui génère le plus de blessés (41%).
Enfin, l'évolution de la part des chocs par l'arrière est stable en termes de victimes tuées ou blessées en 2019, cependant, la part de personnes tuées a fortement augmenté. Elle était de 8 % en 2018 et est passée à 20 % en 2019.

EFFET DE LA LUMINOSITÉ

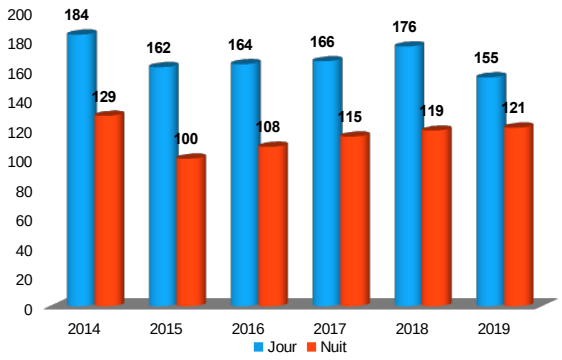
Répartition des 276 personnes tuées



Le nombre de personnes tuées en période diurne est supérieur de 34 personnes par rapport à la nuit. Ce chiffre est en outre à mettre en perspective avec le nombre de personnes présentes sur le réseau routier lors de ces différentes périodes de la journée.

Par ailleurs, la part du nombre total de personnes tuées la nuit par rapport à la journée était en progression en 2019 (44 %,) par rapport à 2017 (41%) et 2018 (40%).

Répartition des 276 personnes tuées



Contrairement au nombre de morts sur la route en journée, le nombre de personnes tuées sur les routes durant la nuit n'a cessé d'augmenter depuis 2015 sans atteindre cependant la valeur de 2014.

L'écart entre les morts survenues le jour et la nuit a par ailleurs fortement réduit en 2019 en passant en moyenne d'une différence de 56 morts d'écart entre 2014 et 2018 à 34 en 2019.

CATÉGORIES DE ROUTES

Réseaux routiers dans la région Grand Est

Autoroutes : 1 305 km

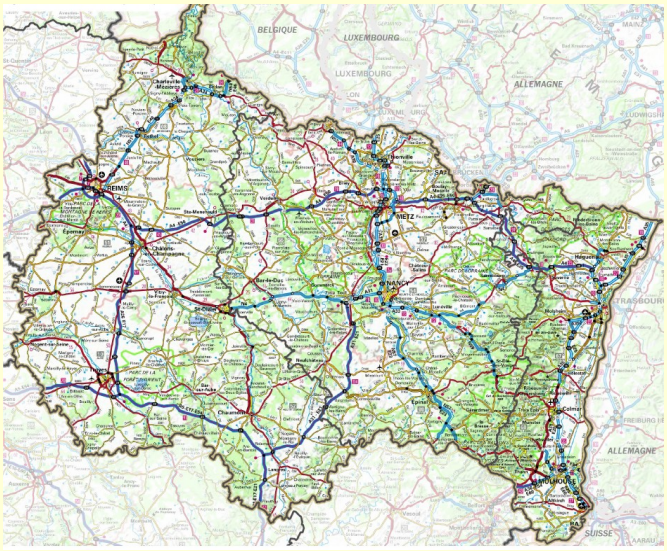
Routes nationales : 935 km

Réseau départemental : 36 273 km

Voies communales : 45 433 km

Ensemble : 83 946 km

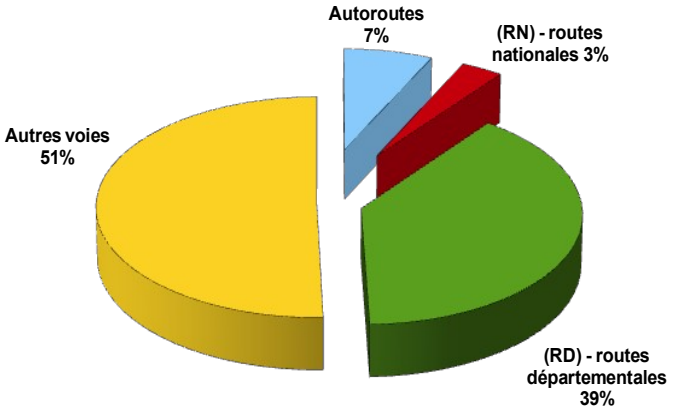
Source : ministère de la Transition écologique, chargé des Transports, Service des Données et des Études Statistiques (SDES)



	Personnes tuées	Personnes blessées	Victimes
Autoroutes	29	371	400
Routes Nationales (RN)	12	176	188
Routes Départementales (RD)	186	1799	1985
Autres voies	49	2114	2163
Total	276	4460	4736

En 2019, 10 personnes supplémentaires par rapport à l'année précédente, sont décédées sur le réseau autoroutier du Grand Est. Parallèlement, le nombre de blessés y a très légèrement diminué (-3).
Sur le reste du réseau le nombre de morts a chuté de 6 personnes en 2019 par rapport à 2018 sur les routes nationales et de 24 personnes sur les routes départementales.
En revanche, 21 personnes supplémentaires ont été blessées sur le réseau national.

Répartition des 3551 accidents



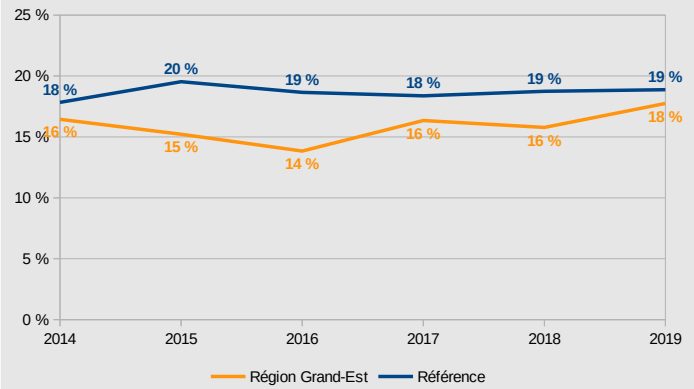
Les autoroutes de la région Grand Est qui ont connu un nombre d'accidents similaire à 2018, comptabilisent plus de deux fois plus d'accidents que le réseau des routes nationales alors que sa longueur totale est seulement supérieure de 40 %.

L'accidentalité des routes départementales quant à elle a baissé de 3,4 % par rapport à 2018 (-49).

A l'inverse, le réseau des autres voies, qui inclus les routes et voies communales (constituant le réseau le plus long en km), a concomitamment augmenté de 2,9 % (+50).

CONDUCTEURS ALCOOLISÉS

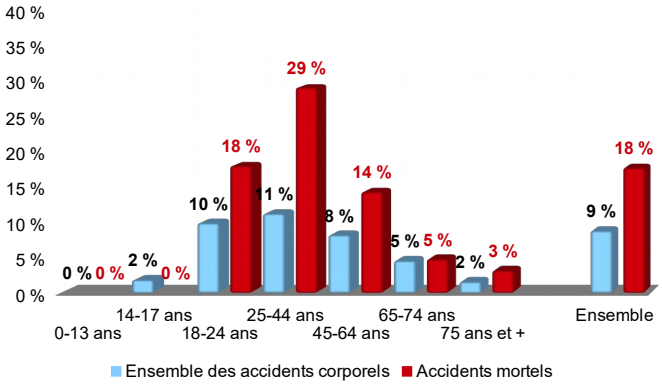
Évolution du pourcentage de conducteurs alcoolisés avec dépassement du taux légal d'alcoolémie dans les accidents mortels



La courbe du pourcentage de conducteurs alcoolisés impliqués dans des accidents mortels est relativement stable dans les territoires de référence depuis 2014 et surtout 2016 mais toujours à un niveau supérieur à la courbe de la région Grand Est.

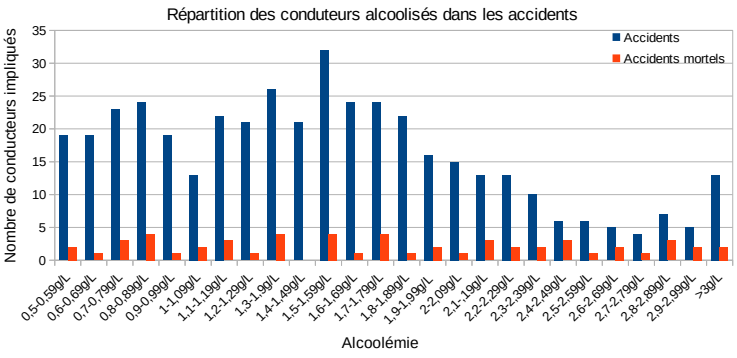
En 2019 toutefois, la fréquence de l'implication de conducteurs alcoolisés, avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, mis en cause dans des accidents mortels a bondi dans la région Grand Est de presque deux points, se rapprochant ainsi de la fréquence relevée dans les territoires de référence.

Proportion des conducteurs alcoolisés suivant l'âge



Dans le Grand Est parmi l'ensemble des conducteurs impliqués dans des accidents corporels survenus en 2019, 9 % avaient consommé de l'alcool. Cette part s'élevait à 18 % lors d'accidents mortels.
Le groupe de conducteurs le plus fréquemment impliqué dans des accidents est celui âgé de 25 à 64 ans (3267).
Quasiment inexistante dans les tranches d'âges les plus jeunes, la part des conducteurs alcoolisés impliqués dans des accidents est exponentielle à partir de 18 ans et encore davantage concernant les accidents mortels. En effet le ratio augmente de 11 points entre le groupe des 18 à 24 ans et celui des 25 à 44 ans. L'influence de l'alcool sur les conducteurs impliqués dans des accidents décroît progressivement dans les groupes les plus âgés.

Répartition des conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents graves



Catégorisée parmi les contraventions de 4e classe lorsqu'elle se situe entre 0,5 g d'alcool/litre de sang et 0,79, la conduite sous l'empire d'état alcoolique passe dans le champ délictuel au-dessus de 0,8 g/l.

La fréquence de l'implication de conducteurs alcoolisés dans les accidents graves et mortels, baisse d'ailleurs assez nettement immédiatement après ce seuil avant un nouveau pic autour de 1,5 g/l.

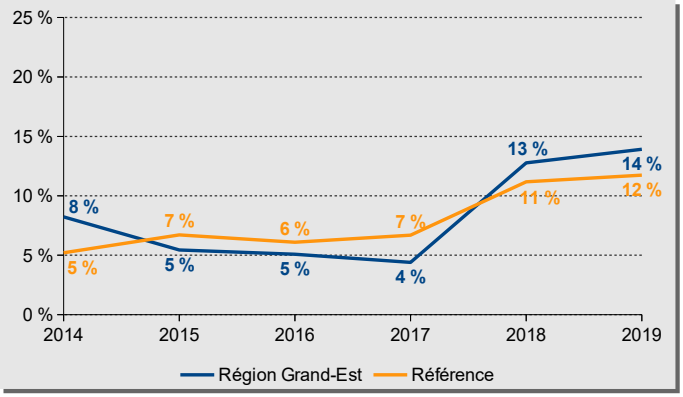
À compter de 1,8 g/l, la courbe des conducteurs impliqués dans des accidents graves redescend graduellement laissant envisager une baisse du nombre de conducteurs prenant le volant.

⚠ *La dernière colonne du graphique montre l'ensemble des conducteurs avec une alcoolémie supérieure à trois grammes/litre.*

CONDUCTEURS SOUS STUPÉFIANTS

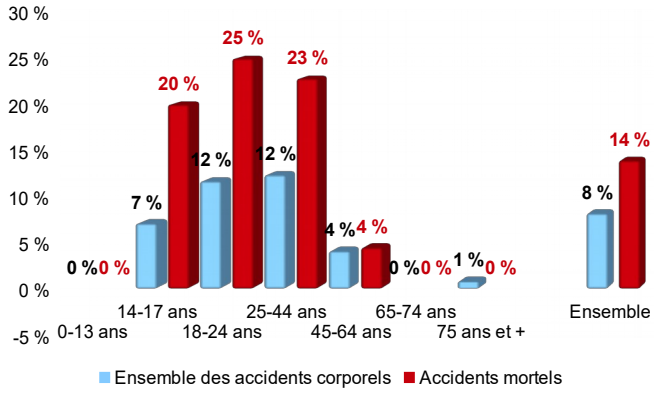
Les dépistages de consommation de stupéfiants ne sont pas systématiques lors d'accidents routiers.
En 2019, 2438 conducteurs ont été contrôlés suite à leur implication dans un des 3551 accidents corporels de la région.

Évolution de la part des conducteurs avec dépistage positif dans les accidents mortels



273 conducteurs impliqués dans des accidents mortels ont fait l'objet d'un dépistage de consommation de stupéfiants en 2019.
235 des tests réalisés se sont révélés négatifs et 38 positifs, ce qui portait ainsi la part des conducteurs contrôlés positifs après un accident mortel à 14%.
Cet indicateur relativement stable par rapport à l'année précédente et reflétant la tendance des territoires de référence, avait connu une forte hausse en 2018. La moyenne de la part des conducteurs sous stupéfiants lors d'accidents mortels n'atteignait en effet que 5,5% des conducteurs dépistés entre 2014 et 2017.

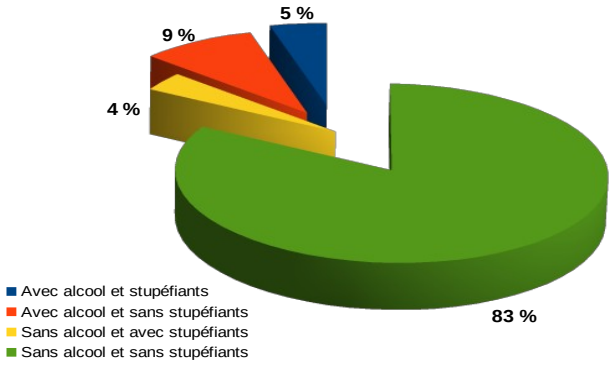
Proportion de conducteurs sous l'emprise de stupéfiants suivant l'âge



2438 tests de dépistage aux stupéfiants ont été réalisés sur des conducteurs impliqués dans des accidents corporels en 2019 dont 199 se sont révélés positifs. La part des conducteurs ayant consommé des substances stupéfiantes et ayant été impliqués dans un accident atteignait ainsi 8% de l'ensemble des conducteurs contrôlés suite à leur implication dans un accident corporel.
Parmi ces 199 conducteurs positifs, 108 étaient âgés entre 25 et 44 ans, 54 entre 18 et 24 ans et 29 entre 45 et 64 ans. Le facteur « stupéfiants » semble donc principalement concerner les classes d'âge les plus jeunes contrairement à l'alcool dont l'influence restait plus élevée dans la tranche des 45-64 ans.

Enfin, sur 99 conducteurs de véhicules, âgés entre 14 et 17 ans et dépistés après leur implication dans un accident, sept avaient consommé des stupéfiants. Parallèlement dans la même tranche d'âge, 5 conducteurs ont été dénombrés parmi les accidents mortels. Le seul conducteur qui s'était révélé positif aux stupéfiants parmi cette tranche d'âge générait un ratio de 20 %.

Répartition des conducteurs sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants



En 2019, les conducteurs ayant fait l'objet d'un dépistage après avoir été impliqués dans un accident se sont révélés négatifs à toute substance pour les 4/5e, un chiffre similaire aux territoires de référence.
La part des conducteurs positifs à l'alcool avec ou sans stupéfiants est restée stable comparativement à 2018 (respectivement 5 et 9%).

Enfin, le nombre de conducteurs impliqués dans des accidents ayant consommé des stupéfiants sans avoir concomitamment consommé de l'alcool a baissé de 3 points.

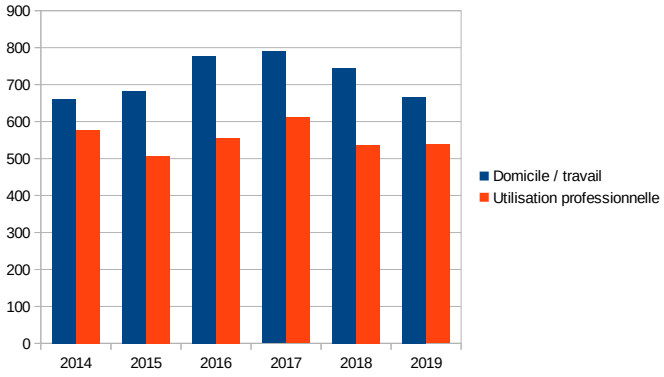
LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Mémento : *un accident de mission est un accident de la route qui a lieu lors d'un trajet nécessaire à l'exécution de son travail, tandis qu'un accident de trajet est un accident de la circulation qui a lieu lors d'un déplacement en dehors des heures de travail : trajet domicile-travail ou travail et lieu de restauration.*

En 2019, 791 accidents étaient liés au milieu professionnel, lors d'accidents de trajets ou lors d'accidents de missions. Les accidents professionnels représentent **17 % de l'ensemble des accidents survenus au cours de l'année** dans le Grand Est comme dans les territoires de référence.

La part des hommes parmi les victimes d'accidents professionnels est nettement plus importante que celle des femmes. Elle atteint 80 % sur les accidents de missions et 60 % lors de trajet domicile travail.

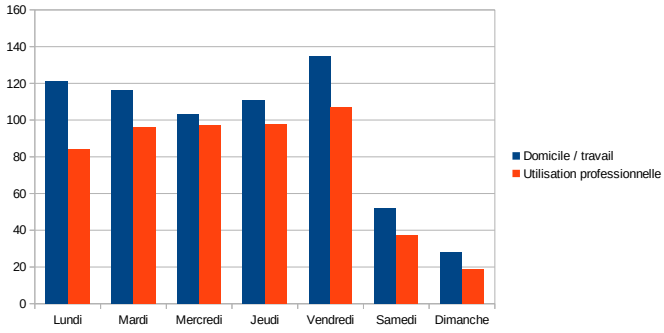
Évolution des accidents sur 5 ans (domicile/travail et usage professionnel)



Jusqu'en 2017, le nombre d'accidents sur le trajet domicile/travail s'accroissait dans la région Grand Est. En 2018, une première décrue avait toutefois semblé s'amorcer (-45 accidents). Cette décrue se confirmait en 2019 et amenait à une baisse totale de 124 accidents sur le trajet domicile travail en 2 ans.

Entre 2018 et 2019, le nombre d'accidents lors d'utilisation professionnelle de véhicules restait quant à lui relativement stable. Toutefois, 19 accidents en moins étaient constatés en 2019 lors de ce type de trajet par rapport à la moyenne des cinq années précédentes.

Répartition des accidents par jour de la semaine

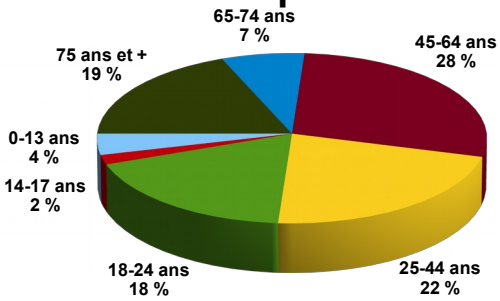


L'accidentalité liée à la vie professionnelle est naturellement fortement influencée par les jours de semaines. En forte baisse durant les week-ends, elle concentre de manière relativement homogène la plupart des accidents de mission du lundi au vendredi.

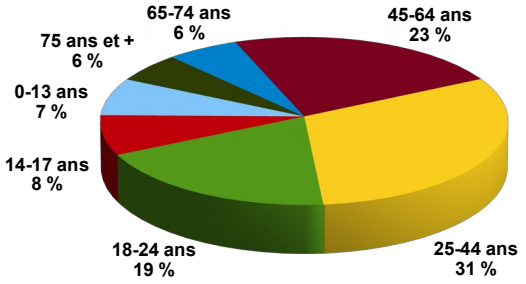
L'évolution du nombre d'accidents sur les trajets domicile/travail est très variable selon les jours de la semaine. Elle est plus importante en début et fin de semaine et moins forte le mercredi et encore plus nettement les week-ends.
Différents facteurs liés à la fin de semaine et la perspective du week-end peuvent en être l'explication.

TRANCHES D'ÂGES

Répartition des 276 personnes tuées



Répartition des 4460 blessés



Le nombre de décès sur le réseau du Grand Est a reculé d'un peu plus de 6 % en 2019 (-19 morts). Ce résultat vient corriger l'augmentation qu'avait connu la région entre 2017 et 2018 (+5%). Ce chiffre global masque cependant de fortes disparités de tendance en fonction des différentes catégories d'âge des usagers.

Les tranches 25-44 ans et 65-74 ans voient leur nombre de décès diminuer d'environ un tiers tandis que la catégorie des 18-24 ans voit le nombre de ses victimes décédées a contrario augmenter de 16 personnes et celle des 45-64 ans s'accroître de 7.
68 % des personnes ayant perdu la vie sur les routes du Grand Est en 2019 se retrouvent parmi les catégories actives de la population (18-64 ans). Toutefois, la catégorie la plus jeune (de 18 à 24 ans) qui ne représente qu'une période de 6 années, comptabilise à elle seule 18 % des personnes tuées. A noter également la très forte mortalité des personnes âgées de plus de 75 ans (19%).

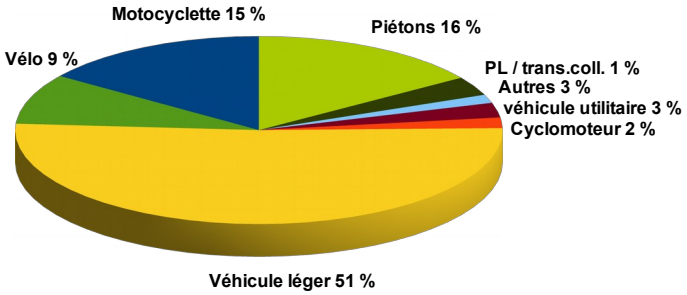
Seuls 7 blessés de plus ont été comptabilisés en 2019 par rapport à 2018, cependant la répartition des personnes blessées varie très fortement en fonction des âges.
Chez les moins de 25 ans, la tendance est clairement à la hausse avec 108 blessés de plus jusqu'à 13 ans, 195 de plus entre 14 et 17 ans et 68 blessés supplémentaires encore entre 18 et 24 ans.

Cette tendance s'équilibre cependant avec les tranches d'âge plus avancées. 121 blessés en moins dans la tranche 25-44 ans, 106 en moins dans la tranche 45-64 ans, 60 en moins dans celle entre 65 et 74 ans et enfin 77 blessés en moins en 2019 par rapport à 2018 à partir de 75 ans.

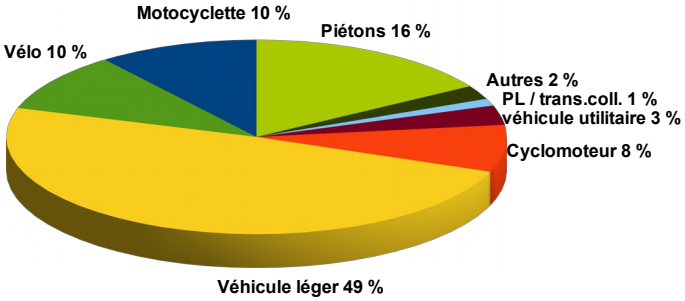
La tranche des 25-44 ans qui enregistre un nombre de victimes près de 5 fois supérieur à celui de la tranche des plus de 75 ans (1450 contre 306) a un taux de mortalité moindre puisque le pourcentage de tués rapporté au nombre total de victimes n'est que de 4 % alors qu'il est de 17 % pour les plus de 75 ans .

CATÉGORIES D'USAGERS

Répartition des 276 personnes tuées



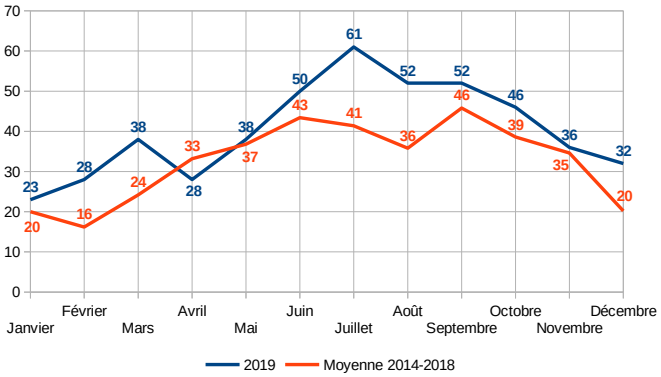
Répartition des 4460 blessés



Plus de la moitié des personnes tuées sur les routes du Grand Est en 2019 avaient pris place à bord d'un véhicule de tourisme. Ils étaient cependant 18 de moins qu'en 2018. Les motocyclistes qui étaient en 2018 le deuxième groupe le plus représenté parmi les personnes tuées dans la région ont vu leur chiffre baisser de 11 victimes. Les piétons quant à eux restent sur un niveau stable. Le nombre de cyclistes tués a quant à lui augmenté de 13 victimes (11 en 2018).
Avec 4460 blessés sur les routes en 2019, le Grand Est connaissait un très léger accroissement du nombre de ces victimes par rapport à 2018 (4453). Les chiffres restaient relativement stables pour les occupants de véhicules légers (+2) mais augmentaient sensiblement pour les piétons (+19), les cyclistes (+16) et les cyclomotoristes (+28). Les motocyclistes enregistraient toutefois une diminution assez conséquente du nombre de blessés (-55) permettant ainsi de maintenir l'inflation par rapport à la valeur de 2018.

USAGERS
CYCLISTES

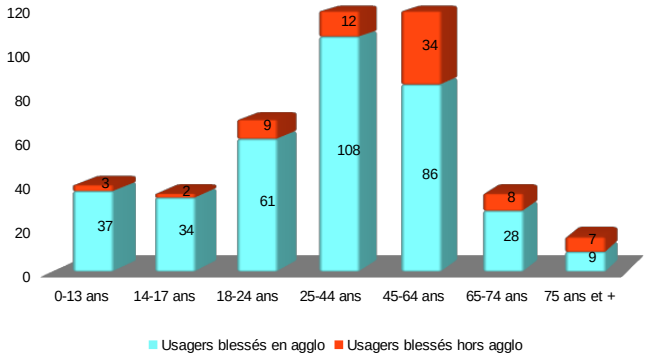
Répartition des accidents selon le mois avec la moyenne 2014/2018



Les courbes d'accidentalité des cyclistes au cours de l'année, montrent clairement des disparités en fonction des saisons. Liées à une pratique moins développée en hiver, les courbes s'infléchissent en conséquence avant d'augmenter de nouveau au printemps.

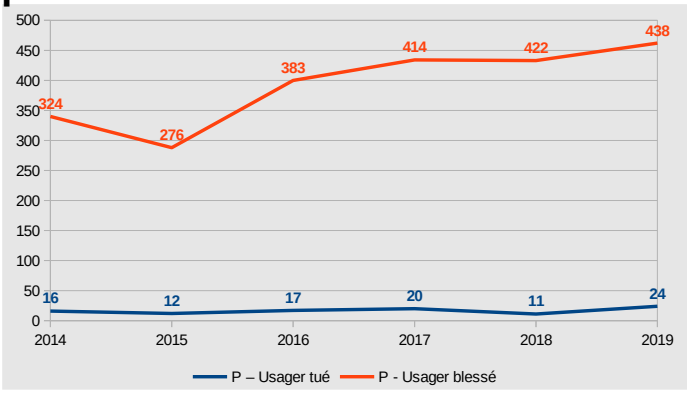
Par ailleurs, l'année 2019 n'a pas été une bonne année en termes d'accidents de cyclistes. Le mois d'avril peut faire figure d'exception. Au début de ce mois, une météo plus fraiche que la normale et un cumul de précipitations excédentaire (surtout dans la partie est de la région) ont pu avoir sensiblement ralenti la pratique et donc le nombre d'accidents. Tous les autres mois affichent en revanche un nombre d'accidents supérieur à celui constaté sur la moyenne des années de 2014 à 2018.

Répartition des blessés par tranches d'âge et selon le milieu



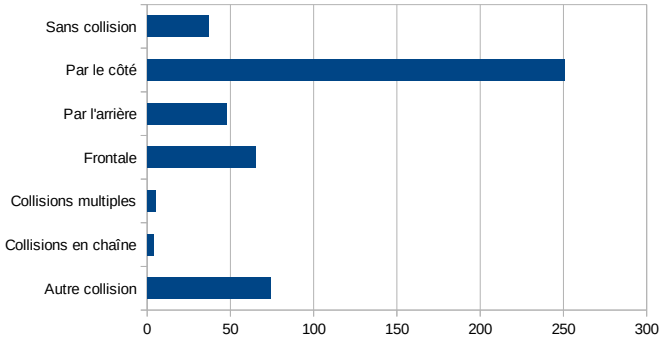
Selon les grandes tendances nationales, la gravité des accidents de cyclistes hors agglomération est six fois plus élevée qu'en zone urbaine. Dans le Grand Est, avec 24 décès en 2019, la mortalité des cyclistes est peu marquante et compte exactement le même nombre de tués en agglomération et qu'en dehors (12 dans chacune des deux zones). Le nombre de cyclistes blessés en ville rassemble quant à lui 83% de l'ensemble des blessés. Les tranches d'âges de vies professionnelles actives entre 25 et 64 ans regroupent près de 55% de l'ensemble des blessés à vélo. Malgré un ralentissement de tendance dans la tranche d'âge 65-74 ans, la part des blessés en dehors des agglomérations semble augmenter avec l'âge des usagers.

Répartition des tués et des blessés par années



En dents de scie entre 2012 et 2015 sur une moyenne de 299 tués, la courbe relative aux cyclistes accidentés sur les routes montre depuis un accroissement continu.
La courbe des cyclistes tués qui avait quant à elle connu un pic à 20 tués en 2017 accusait une nouvelle hausse en 2019 pour culminer à 24 victimes décédées, plus haute valeur enregistrée depuis 2012.

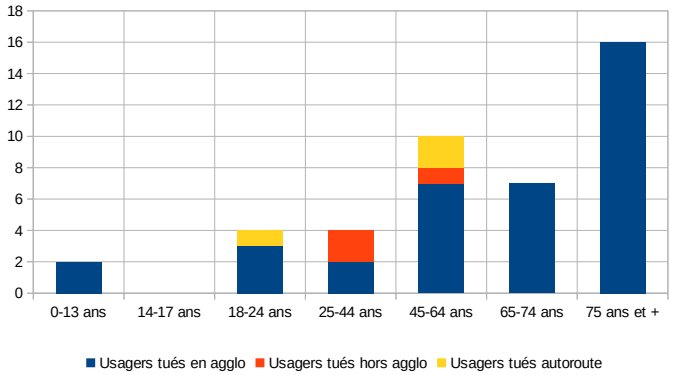
Répartition des accidents en fonction du type de collision

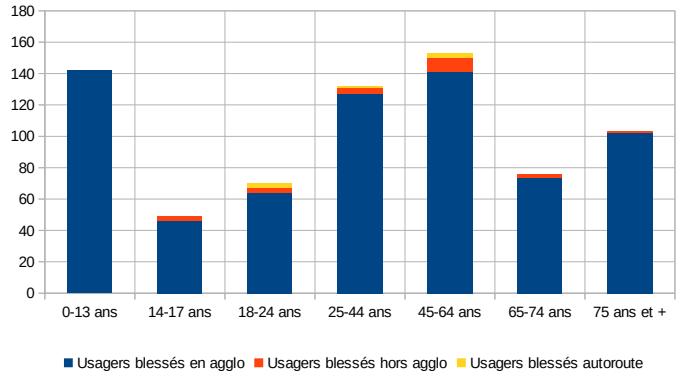


La typologie des accidents en vélo est différente des autres catégories d'accidents. En effet, on constate la prédominance de collisions latérales. Les chocs frontaux constituent la deuxième cause d'accidents clairement identifiables en bicyclette.
Troisième type de collision avec les cyclistes, les chocs par l'arrière n'atteignent pas le 5ème des chocs latéraux.

USAGERS
PIÉTONS

Répartition des piétons tués ou blessés par tranches d'âge et selon le milieu

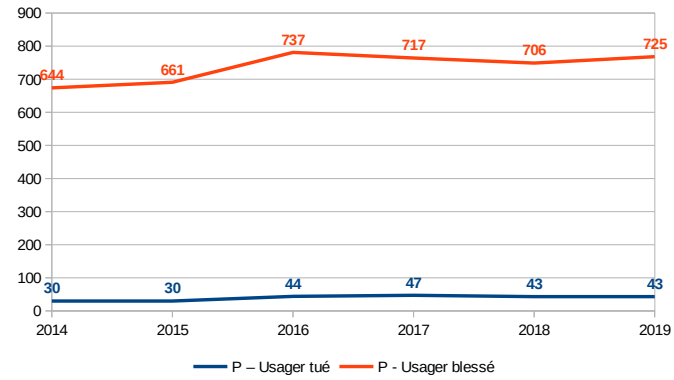




Basée sur de faibles valeurs, l'analyse de la mortalité des piétons montre essentiellement une prédominance de victimes dans les agglomérations. Le nombre de victimes s'accroît par ailleurs dès la catégorie des 45-64 ans avec une hausse plus importante de piétons tués sur les routes à partir de 75 ans.
C'est la catégorie qui a le rapport , nombre de tués par nombre de blessés le plus élevé (11,3%). Les piétons de 75 ans et plus survivent donc proportionnellement moins après avoir été blessés que les catégories d' usagers plus jeunes.

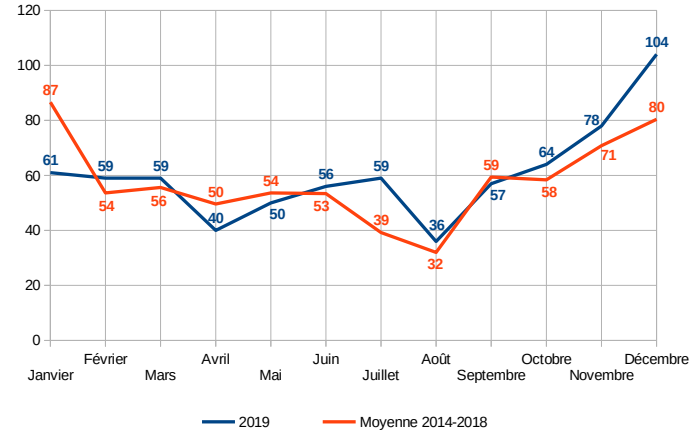
Enfin, c'est également dans les agglomérations qu'on dénombre le plus grand nombre de piétons blessés. Toutefois les catégories les plus représentées parmi ces victimes sont les enfants de moins de 14 ans et la population active entre 25 et 64 ans.

Répartition des piétons tués et blessés par années



Le nombre de piétons tués a fortement augmenté (+50%) entre 2015 et 2016, il s'est ensuite stabilisé sur un plateau relativement élevé (43 victimes en 2018 et 2019). En 2016 la région avait également enregistré un accroissement substantiel des piétons blessés (+11,5 % par rapport à 2015). Avec 725 victimes en 2019, le nombre de piétons blessés restait également sur un plateau haut.

Répartition des accidents en 2019 selon le mois avec la moyenne 2014/2018

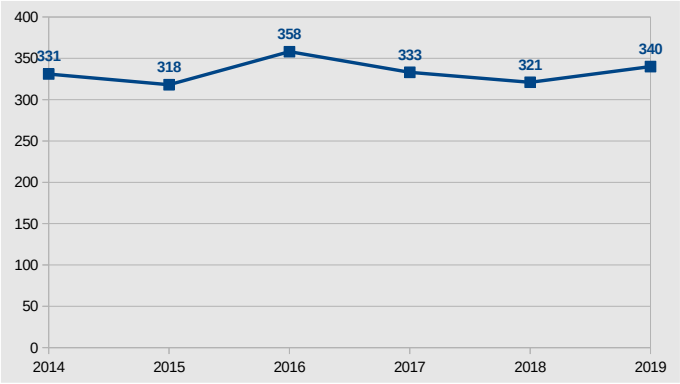


Hormis des variations plus marquées sur certains mois par rapport à la moyenne des 5 années précédentes (avril -10, juillet et décembre +20), le nombre d'accidents impliquant des piétons s'est inscrit en 2019 dans des tendances habituelles. Généralement stable de février à juin , la courbe des accidents de piétons baisse les mois d'été avant de remonter. Après avoir atteint une sorte de plateau en septembre et octobre, le nombre d'accidents accuse une nouvelle hausse les derniers mois de l'année jusqu'à janvier. Cette soudaine hausse à partir de novembre et à l'inverse, la baisse après mars, s'expliquent par la variation de luminosité saisonnière et le passage à heure d'hiver.

USAGERS
CYCLOMOTORISTES

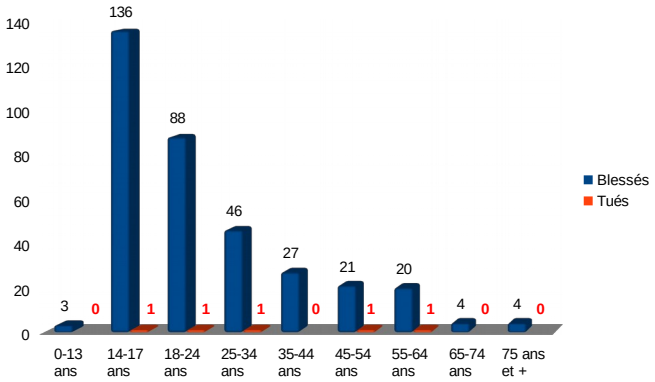
Définition : *Les cyclomoteurs sont des véhicules à deux ou trois roues munis d'un moteur d'une cylindrée inférieure à 50 cm3 et d'une vitesse maximale de 45 km/h dont la conduite est autorisée en France dès 14 ans après obtention du brevet de sécurité routière (BSR).*

Répartition par années



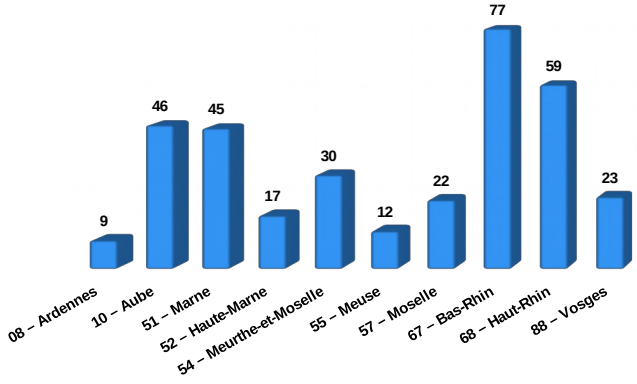
Alors que depuis 2016, la courbe du nombre d'accidents de cyclomoteurs dans la région Grand Est connaissait une décrue régulière, l'année 2019 était a contrario marquée par une nouvelle augmentation de 19 accidents mais sans toutefois atteindre la valeur de 2016.

Répartition des tués/blessés par tranches d'âge



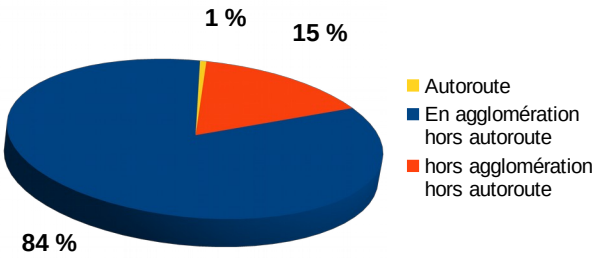
Les cyclomoteurs constituent souvent l'engin de déplacement personnel le plus fréquent des usagers de la route n'ayant pas atteint l'âge légal pour la conduite automobile. Dès qu'ils atteignent un âge leur permettant d'accéder à d'autres véhicules, le nombre de blessés en cyclomoteur diminue.

Répartition des accidents par départements



La région Grand Est est constituée de départements très diversifiés. La fréquence des accidents dans les départements fortement urbanisés comme ceux des Bas-Rhin et du Haut-Rhin est proportionnellement plus élevée que celle dans des départements à la densité urbaine moins étendue comme les Ardennes ou la Meuse puisqu'à l'instar des bicyclettes, les cyclomoteurs sont davantage utilisés en zone urbaine.
Des exceptions remarquables cependant dans l'Aube où l'accidentalité des cyclomoteurs est proportionnellement importante et la Moselle qui affiche à l'inverse de relatifs bons chiffres malgré la présence des aires urbaines de Metz et de Thionville.

Répartition des blessés en fonction du milieu

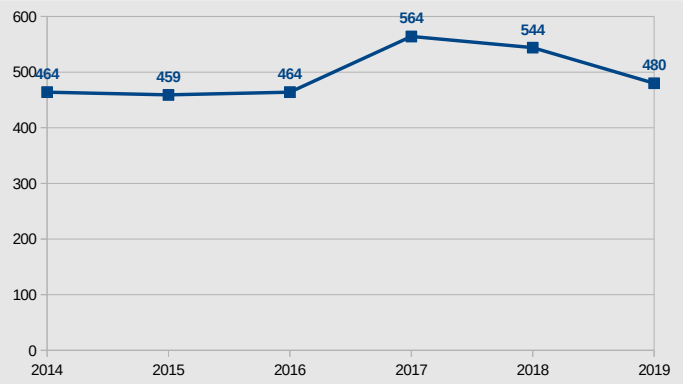


La fréquence des accidents de cyclomoteurs est liée à la zone de circulation. Interdits sur les autoroutes , seul 1 % des accidents y ont été dénombrés en 2019. Par ailleurs, peut-être moins utilisés en zone rurale, 15 % de la somme des accidents de cyclomoteurs avaient eu lieu hors agglomération. Les zones urbaines regroupaient logiquement quant à elle 84 % des accidents avec ce type de moyen de locomotion.

USAGERS MOTOCYCLISTES

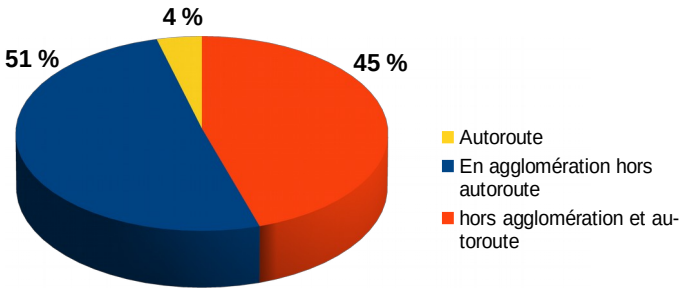
Mémento: *La conduite de moto est permise en France pour les engins jusqu'à 125 cm³ dès l'âge de 16 ans (avec le permis A1) et 18 ans avec le permis B. Les motos jusqu'à 35kW peuvent être conduites à partir de 18 ans et le permis A2. Le permis A permet de conduire toute moto sans limitation de puissance (sauf 3 roues) à partir de 20 ans et à partir de 21 ans tout véhicule de cette catégorie 3 roues compris sans limitation.*

Répartition des accidents par années



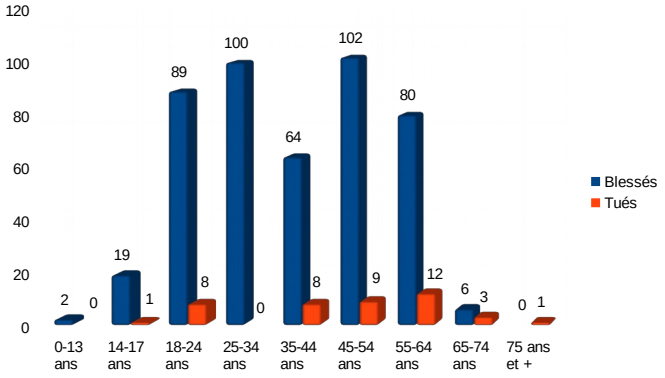
Relativement stables entre 2014 et 2016, la courbe des accidents de motos avait accusé une forte hausse en 2017 (+100 accidents) avant de baisser à nouveau les années suivantes. Avec 480 accidents de motocyclistes dans le Grand Est en 2019, les valeurs de 2014 à 2016 n'ont cependant pas été retrouvées.

Répartition des blessés en fonction du milieu



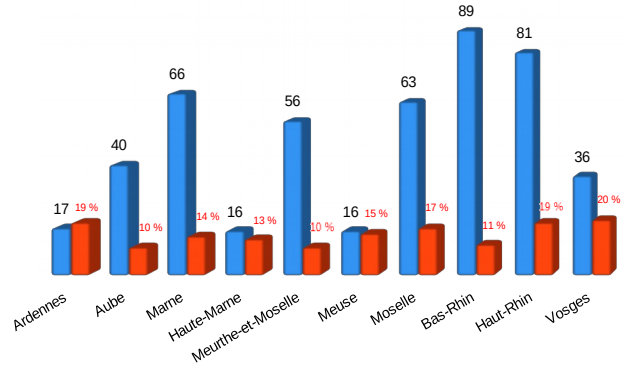
A l'instar des autres conducteurs de deux roues, les motocyclistes constituent des usagers vulnérables, surtout dans les villes. La moitié des blessés en moto le sont donc en milieu urbain. En dehors des agglomérations, on peut supposer que la pratique de la moto est en outre plutôt une activité de loisirs. Ainsi la quasi-totalité de l'autre moitié des accidents en moto a lieu hors agglomération mais également en dehors des autoroutes où seuls 4 % des accidents sont comptabilisés.

Répartition des tués/blessés par tranches d'âge



Le nombre de motocyclistes blessés et tués sur les routes dans le Grand Est suit généralement les âges d'autorisation de conduite de ce type de véhicules. Il se réduit cependant fortement après 65 ans laissant supposer un recul de la pratique dans les catégories les plus âgées. Deux exceptions sont cependant remarquables : la tranche des 25-34 ans qui n'enregistre aucun décès en 2019 et la tranche des 35-44 ans avec un nombre de blessés nettement inférieur aux autres tranches d'âges d'usagers habituels de la moto.

Répartition des accidents par départements

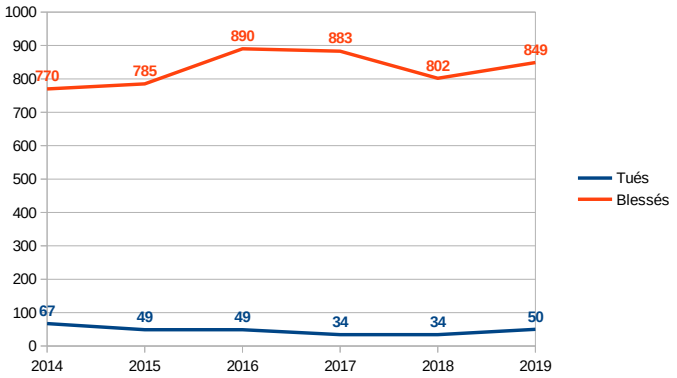


Les départements alsaciens recensent le plus grand nombre d'accidents en moto. Viennent ensuite la Marne, la Moselle et la Meurthe-et-Moselle. En termes de pourcentage d'accidents de motos par rapport au total des accidents, les départements du Haut-Rhin, des Vosges mais aussi des Ardennes ont des taux plus élevés que les autres départements. On peut ainsi en conclure qu'au-delà des facteurs liés à la densité de la circulation, les accidents de moto ont des taux également plus élevés dans les départements à relief prononcé laissant supposer une plus forte pratique touristique.

USAGERS

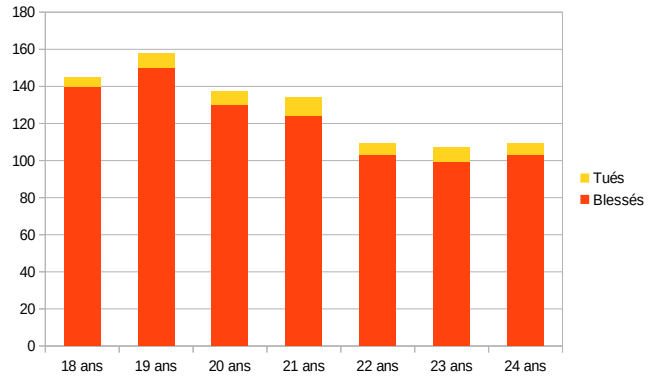
LES JEUNES (18-24)

Évolution des victimes sur 6 ans



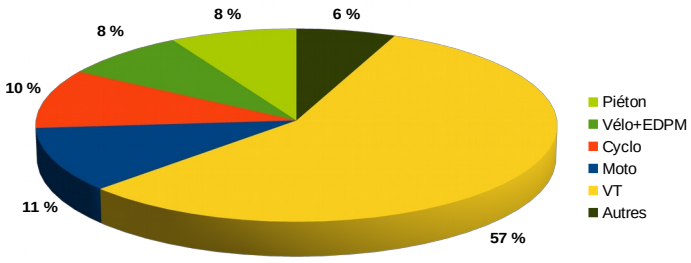
Le nombre de jeunes tués sur les routes est en augmentation en 2019 (+16). Il atteint et dépasse légèrement le plateau de 2015 et 2016. Il est composé majoritairement de conducteurs (35) puis de passagers (11) et de piétons (4). C'est parmi les passagers que la hausse a été la plus marquante puisqu'en 2017 et 2018 seuls 3 et 4 victimes de cette tranche d'âge avaient perdu la vie.
Composée pour les deux tiers de conducteurs, la courbe des blessés après avoir baissé en 2017 et 2018 a également accusé une hausse assez forte en 2019 avec 47 jeunes victimes supplémentaires.

Répartition des victimes par âges sur l'année 2019



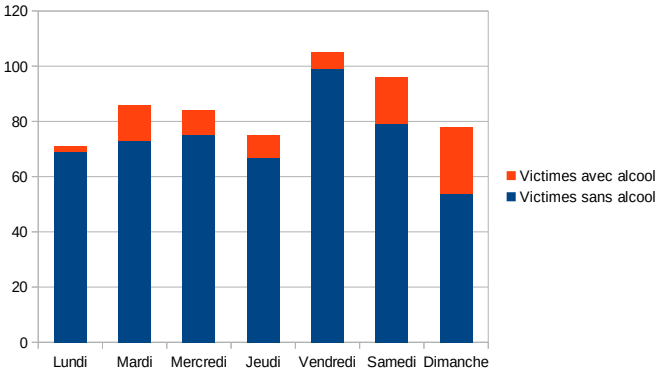
Entre 18 et 19 ans, correspondant généralement aux deux premières années après l'obtention du permis B, le nombre de blessés sur les routes est plus important que pour les autres tranches d'âge de conducteurs. Il baisse ensuite sur un premier palier entre 20 et 21 ans puis de nouveau à partir de 22 ans. Ce chiffre baisse en fait graduellement en fonction de l'âge des usagers.
Calculé sur de très petites valeurs, le nombre de tués reste quant à lui relativement stable entre 18 et 24 ans.

Répartition des victimes selon le mode de déplacement



Plus de la moitié des victimes d'accidents entre 18 et 24 ans avaient pris place à bord de véhicules légers. C'est ce moyen de transport qui comptabilise le plus grand nombre de victimes après l'âge de la majorité. 62% des tués et 56% des blessés entre 18 et 24 ans, l'ont été à bord de ce type de véhicules. Cette tranche d'âge de six années concentre par ailleurs 22% de l'ensemble des victimes de tous âges en véhicules légers.
Le deuxième groupe de véhicules le plus accidentogène de cette tranche d'âge est celui des motos (97 victimes dont 8 tués). Les cyclomoteurs, en troisième position, enregistrent quant à eux 89 victimes dont 1 décédée. 4 piétons et 3 cyclistes de 18 à 24 ans ont par ailleurs perdu la vie sur le réseau routier du Grand Est en 2019.

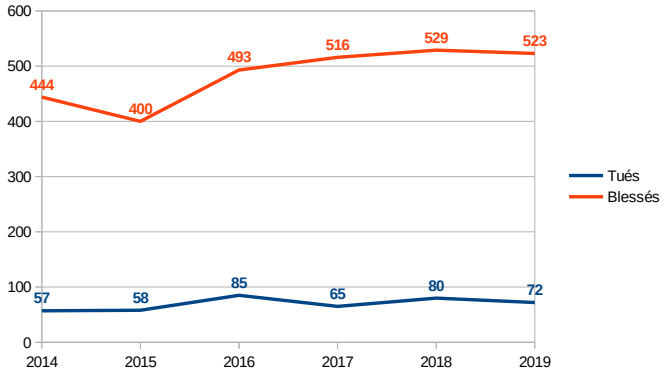
Répartition des victimes selon l'alcoolémie



Le vendredi rassemble le plus grand nombre de jeunes victimes sur les routes de 18 à 24 ans. Il est pour autant le deuxième jour le moins impacté par l'alcoolémie après le lundi. Les deux jours générant le plus de jeunes victimes alcoolisées sont ceux du week-end qui en 2019 ont rassemblé davantage de victimes ayant consommé de l'alcool (41) que les cinq autres jours de la semaine (38).

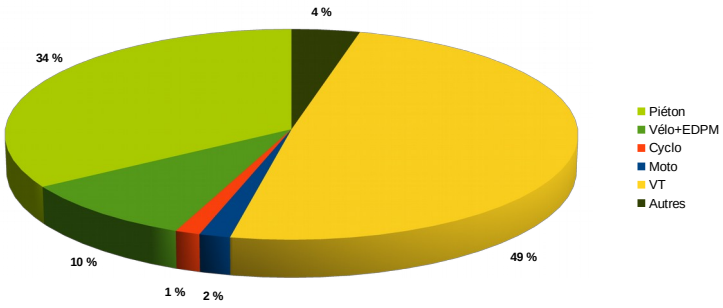
USAGERS
LES SENIORS (65+)

Évolution des victimes sur 6 ans



En 2019, le nombre de victimes âgées de plus de 65 ans blessées et décédées sur les routes a connu une légère baisse par rapport à l'année précédente (-6 blessés et -8 morts). Mais les valeurs restent sur des constantes plutôt élevées. Cinq ans auparavant, il y avait eu 79 blessés et 15 tués en moins qu'en 2019.

Répartition des victimes selon le mode de déplacement



Près de la moitié des seniors victimes d'accidents en 2019 étaient à bord de véhicules de tourisme constituant ainsi le groupe majoritaire comme pour les autres usagers. En revanche, un tiers des victimes de plus de 65 ans sont recensées parmi les piétons ce qui constitue donc pour la population de cette tranche d'âge , le deuxième mode de déplacement le plus accidentogène .
Moins représentés parmi les victimes d'engins de déplacements personnels peut-être moins adapté à leur pratique comme les cyclos ou les motos, les personnes de plus de plus de 65 ans victimes d'accidents sont proportionnellement moins nombreuses que les autres tranches d'âge également dans les véhicules de tourisme En revanche leur part parmi les piétons est bien supérieure aux autres usagers .

DEPARTEMENT DES ARDENNES

Les chiffres clés

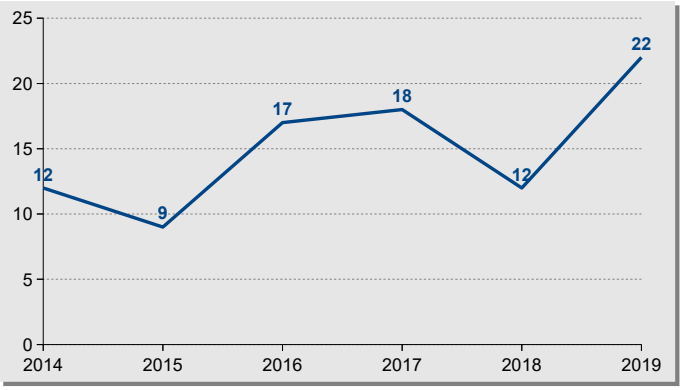
Superficie : 5 229 km2
Population : 273 579 habitants
Densité : 52 habitants/ km2
Parc de voiture particulières : 134 728
Autoroutes : 57 km
Routes nationales : 75 km
Routes départementales : 3 376 km

BILAN GLOBAL	2019	Evolution*
Accidents corporels	91	-26,6%
accidents mortels	17	6
accidents graves	69	-21,6%
Victimes	128	-25,1%
personnes tuées	22	10
personnes blessées hospitalisées	64	-26,4%
personnes blessées légèrement	42	-41,7%
Gravité	18,7%	9,8 pt(s)

* évolution par rapport à 2018

Évolutions annuelles

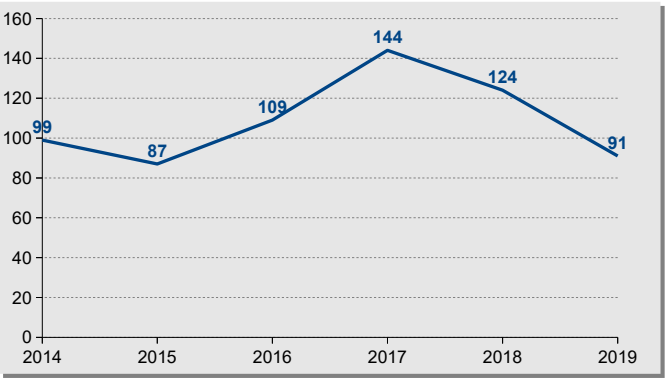
Personnes tuées



Alors que la mortalité routière avait décliné en 2018 pour revenir au niveau de 2014, celle observée en 2019 est en très forte hausse (22 tués soit plus de 10 personnes en plus qu'en 2018). Cette hausse de la mortalité est bien plus importante que la hausse des tués des départements de référence (2,3%).

Alors que ce nombre de tués en 2018 représentait 4 % de la part de la région, celui-ci représente 7,9 % en 2019. Le nombre de tués est particulièrement plus élevé que la moyenne des 5 dernières années (14 tués).

Accidents

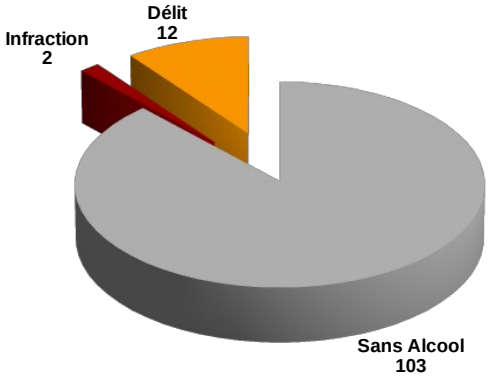


A contrario de l'augmentation des tués, le nombre d'accidents continue à décroître en 2019 (91 accidents). Et ce nombre d'accidents est bien inférieur à la moyenne des 5 dernières années (113).

Les 91 accidents en 2019 dans le département des Ardennes représentent 2,5 % de ceux de la région Grand Est (5,4 % en 2018). S 'agissant des départements de référence, le constat est différent avec une augmentation de 2,8 % des accidents corporels pour 2019 par rapport à 2018.

DÉPARTEMENT DES ARDENNES

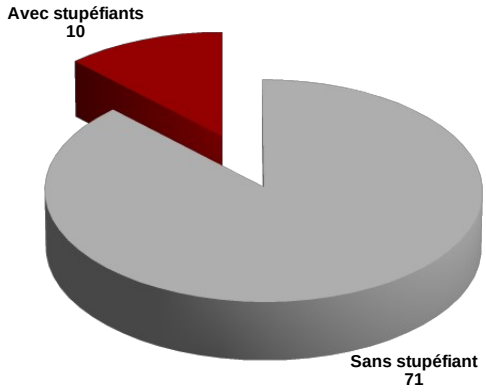
Conducteurs alcoolisés



Dans le département des Ardennes, un dépistage à l'alcool a été réalisé sur 117 des 129 conducteurs impliqués dans un accident. Le facteur alcool est identifié dans 12 % des victimes du département, contre près de 18 % en 2018.

Cette part des victimes alcoolisés est d'un point supérieure à celle des départements de référence qui représente 11 % en 2019 et en 2018.

Conducteurs sous l'emprise de stupéfiants



Dans les Ardennes, un dépistage aux stupéfiants a été réalisé pour 81 des 129 conducteurs impliqués dans un accident. Dans 12 % des cas, le résultat des tests s'est avéré positif, soit une augmentation de 4 points par rapport à 2018 (8%).
Cette part des conducteurs positifs pour les Ardennes est très légèrement supérieure à la part des départements de référence qui s'établit à 7 %.

Catégories d'usagers / tranches d'âges

Répartition des victimes suivant l'âge dans les catégories d'usagers

Ages / *Usagers*	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
Bicyclette	1	0	0	2	1	0	0
Cyclomoteur	0	2	4	2	2	0	0
Motocyclette	0	4	0	5	8	1	0
VT	7	2	15	21	11	4	6
VU	0	0	0	1	1	0	0
Autres	0	0	0	4	4	0	1
PL et TC	0	0	0	1	1	0	0
Piétons	2	1	1	4	5	0	4

Dans le département des Ardennes, les usagers âgés de moins de 18 ans et les seniors de plus de 65 ans constituent les catégories les moins impactées par l'accidentalité. La catégorie des 25-44 ans en revanche rassemble le plus grand nombre de victimes comme ça avait été le cas en 2017 et 2018. Cette tranche d'âge représente 31 % des victimes du département. C'est une valeur supérieure aux départements de référence où la part des 25-44 ans atteint 27 % de l'ensemble des victimes. Le mode de transport le plus accidentogène sont les véhicules légers (à 51%). Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et 2 roues motorisées) constituent par ailleurs 38 % de l'ensemble des victimes du département alors que leur part est de 41 % dans les départements de référence.

DÉPARTEMENT DE L'AUBE

Les chiffres clés

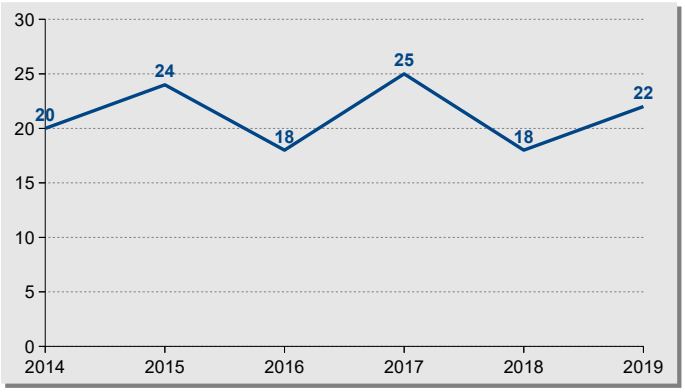
Superficie : 6 004 km2
Population : 310 020 habitants
Densité : 51 habitants/ km2
Parc de voiture particulières : 147 410
Autoroutes : 152 km
Routes nationales : 33 km
Routes départementales : 4 501 km

BILAN GLOBAL	2019	Evolution*
Accidents corporels	**384**	**17,4%**
accidents mortels	**21**	**4**
accidents graves	**123**	**10,8%**
Victimes	**508**	**17,1%**
personnes tuées	**22**	**4**
personnes blessées hospitalisées	**115**	**0,0%**
personnes blessées légèrement	**371**	**23,3%**
Gravité	**5,5%**	**0,3 pt(s)**

* évolution par rapport à 2018

Évolutions annuelles

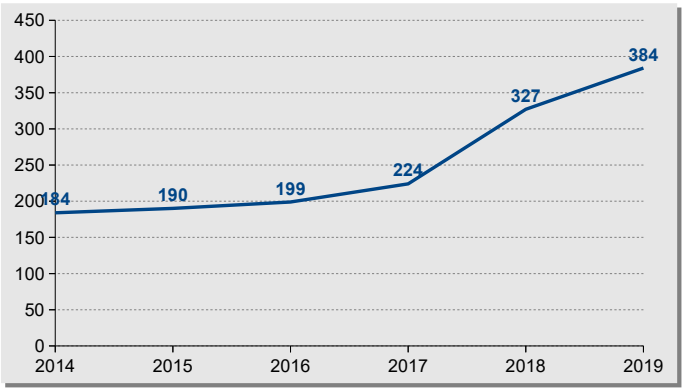
Personnes tuées



La mortalité sur les routes de l'Aube qui a oscillé entre 18 et 25 tués de 2014 à 2018, reste relativement stable en 2019.

Les 22 personnes tuées du département de l'Aube représentent près de 8 % des tués de la région (contre 6 % en 2018). Dans les départements de référence, la mortalité a progressé en 2019 de 3,2 % par rapport à la moyenne de 2014 à 2018.

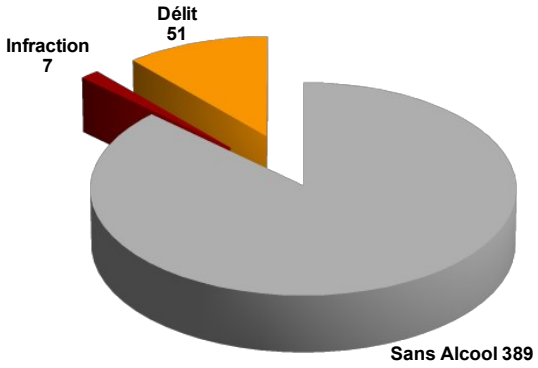
Accidents



On constate depuis 2014 une hausse progressive de l'augmentation du nombre d'accidents (+57 accidents en 2019 par rapport à 2018), et qui semble s'accélérer depuis 2017.
En 2019, les 384 accidents dans le département représentent 12,4 % de la région (contre 9,2 % en 2018). Cette hausse des accidents est bien supérieure à la hausse constatée pour les départements de référence (2,8%).

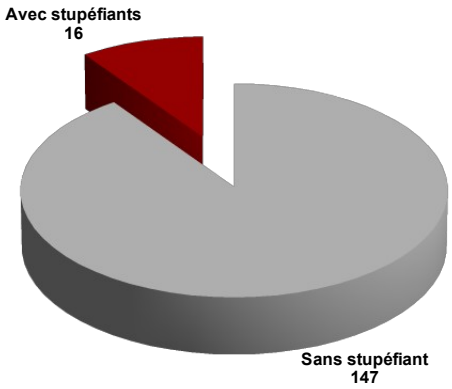
DÉPARTEMENT DE L'AUBE

Conducteurs alcoolisés



Le facteur alcool est identifié pour 13 % des victimes du département (58 personnes en délit ou en infraction pour 447 conducteurs dépistés), contre près de 12 % en 2018. Cette part des victimes alcoolisés est de 2 points supérieure à celle des départements de référence qui représente 11 % en 2019 et en 2018.

Conducteurs sous l'emprise de stupéfiants



Dans le département de l'Aube, un dépistage aux stupéfiants a été réalisé pour 163 des 611 conducteurs impliqués dans un accident. Dans près de 10 % des cas, le résultat des tests s'est avéré positif, soit une augmentation de 2 points par rapport à 2018 (8%).
Cette part des conducteurs positifs dans l'Aube est supérieure à la part des départements de référence qui s'établit à 7 %.

Catégories d'usagers / tranches d'âges

Répartition des victimes suivant l'âge dans les catégories d'usagers

Ages / *Usagers*	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
Bicyclette	7	9	8	12	8	5	1
Cyclomoteur	0	17	19	10	3	0	0
Motocyclette	1	1	12	13	16	0	0
VT	34	6	49	110	45	15	16
VU	0	1	1	3	3	0	0
Autres	0	0	1	5	2	0	0
PL et TC	1	0	2	9	6	1	0
Piétons	9	2	4	9	12	10	10

Dans l'Aube, les usagers de plus de 65 ans constituent le groupe le moins impliqué par l'accidentalité. En 2019, ils ont été 31 victimes entre 65 et 75 ans et 27 victimes âgées de plus de 75 ans). Les jeunes de 14 à 17 ans rassemblent quant à eux 36 victimes mais sur un intervalle d'âge réduit à 3 ans . Avec un ratio de 7 % dans l'Aube, ils sont cependant moins impactés que dans les départements de référence où leur part atteint 9%. A l'instar de 2017 et 2018, la tranche d'âge 25-44 ans dénombre le plus grand nombre de victimes. Elles constituent 34 % de l'ensemble des victimes du département alors que cette catégorie n'atteint que 27 % dans les départements de référence. Les véhicules légers, mode de déplacement le plus accidentogène, rassemble 54 % des victimes (53 % en 2018) dont la part constituée par les 25-44 ans s'élève à 40 %.

DÉPARTEMENT DE LA MARNE

Les chiffres clés

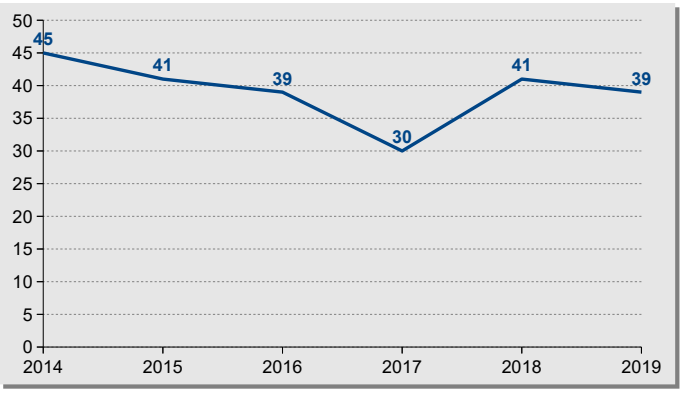
Superficie : 8 162 km2
Population : 568 895 habitants
Densité : 70 habitants/ km2
Parc de voiture particulières : 277 245
Autoroutes : 198 km
Routes nationales : 195 km
Routes départementales : 4 176 km

BILAN GLOBAL	2019	Evolution*
Accidents corporels	485	2,8%
accidents mortels	34	-2
accidents graves	189	-3,1%
Victimes	662	3,3%
personnes tuées	39	-2
personnes blessées hospitalisées	184	-2,1%
personnes blessées légèrement	439	6,6%
Gravité	7,0%	-0,6 pt(s)

* évolution par rapport à 2018

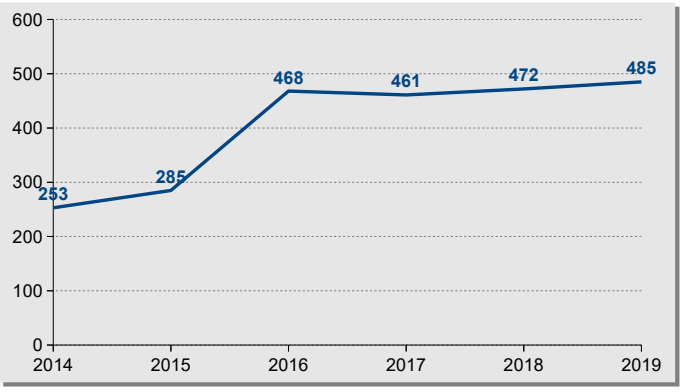
Évolutions annuelles

Personnes tuées



La mortalité routière du département de la Marne en 2019 est très légèrement inférieure à celle de 2018 avec 2 tués de moins. Cette mortalité représente 14,1 % des tués de la région Grand Est et cette part est la même qu'en 2018.
Le nombre de tués de 2019 pour le département est exactement à la moyenne des 5 dernières années (39).
La mortalité de la Marne a baissé très légèrement au contraire de la mortalité des départements de référence qui est en progression de près de 9 %.

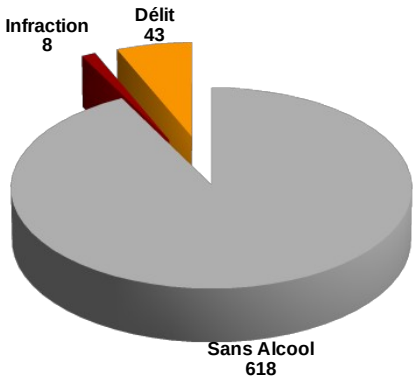
Accidents



Depuis 2014 la tendance du nombre d'accidents est à la hausse. Après le pic de 2016, la tendance a ralenti mais reste à un niveau élevé. En 2019 on constate 13 accidents de plus qu'en 2018.
Le nombre d'accidents de la Marne représente 13,6 % des accidents de la région en 2019 (13,2 % en 2018).
La très légère hausse des accidents du département est en opposition à la petite baisse constatée de 2 % des accidents des départements de référence.

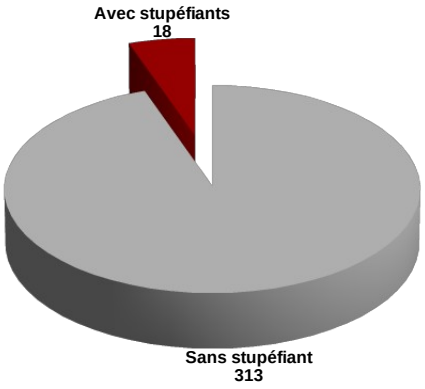
DÉPARTEMENT DE LA MARNE

Conducteurs alcoolisés



Pour le département de la Marne, 51 personnes ont été contrôlées positives à l'alcool sur les 669 dépistées (près de 8% contre 7 % en 2018 et 2017).
Cette part des victimes alcoolisés est très légèrement inférieure à celle des départements de référence qui représente 9 % en 2019 et en 2018.

Conducteurs sous l'emprise de stupéfiants



Dans la Marne, un dépistage aux stupéfiants a été réalisé pour 331 personnes sur les 797 conducteurs. Dans près de 5 % des cas, le résultat des tests s'est avéré positif, soit une baisse de 2 points par rapport à 2018 (7%).
Cette part des conducteurs positifs pour le département de la Marne est inférieur à la part des départements de référence qui s'établit à 7 %.

Catégories d'usagers / tranches d'âges

Répartition des victimes suivant l'âge dans les catégories d'usagers

Ages / *Usagers*	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
Bicyclette	2	2	18	13	13	1	3
Cyclomoteur	1	15	13	12	4	1	1
Motocyclette	0	7	16	28	21	1	0
VT	22	15	67	119	69	21	21
VU	0	2	9	14	9	1	1
Autres	0	0	1	1	8	1	0
PL et TC	1	1	2	8	4	0	0
Piétons	26	4	12	22	12	7	10

33 % de l'ensemble des victimes d'accidents dans la Marne en 2019, avaient entre 25 et 44 ans. Ils en constituent la plus grosse partie. C'est également dans cette tranche d'âge que se retrouve la part la plus importante des victimes en véhicules légers (35%). Ce moyen de locomotion, le plus accidentogène du département, avait été utilisé par 50 % de l'ensemble des victimes (52 % dans les départements de référence). A l'opposé, les catégories d'usagers les plus âgés (65-74 ans et plus de 75 ans) sont avec respectivement 33 et 36 victimes, les moins fortement impactées. Enfin, 40 % des victimes d'accidents étaient comptabilisées parmi les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et cyclomotoristes).

DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-MARNE

Les chiffres clés

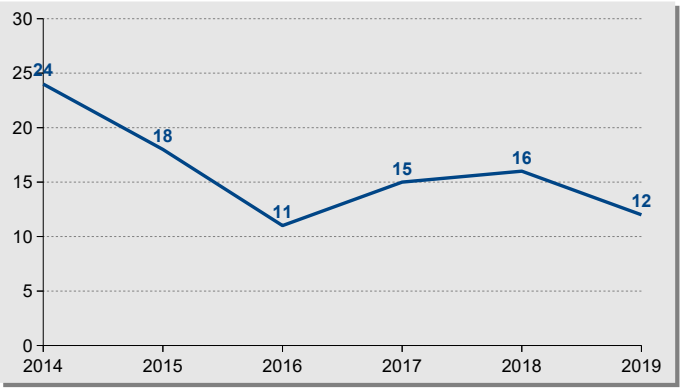
Superficie : 6 211 km2
Population : 175 640 habitants
Densité : 28 habitants/ km2
Parc de voiture particulières : 86 446
Autoroutes : 115 km
Routes nationales : 136 km
Routes départementales : 3 893 km

BILAN GLOBAL	2019	Evolution*
Accidents corporels	120	-7,7%
accidents mortels	12	-4
accidents graves	64	-21,0%
Victimes	155	-9,9%
personnes tuées	12	-4
personnes blessées hospitalisées	65	-12,2%
personnes blessées légèrement	78	-4,9%
Gravité	10,0%	-2,3 pt(s)

* évolution par rapport à 2018

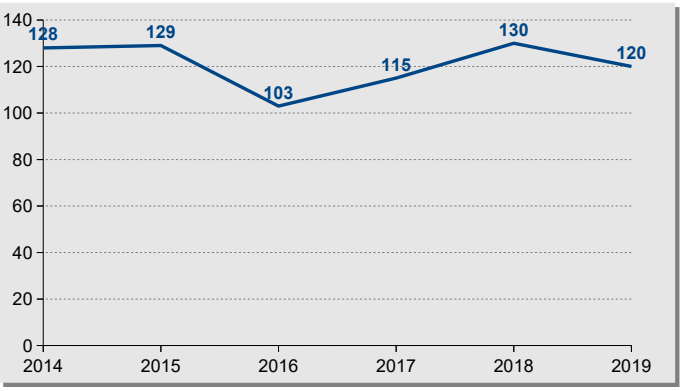
Évolutions annuelles

Personnes tuées



En 2019, la mortalité routière du département de la Haute-Marne a retrouvé quasiment son niveau le plus bas de 2016 avec 4 tués de moins qu'en 2018.
Les 12 personnes décédées en 2019 représentent 4,3 % des tués dans le Grand Est (contre 5 % en 2018).
La mortalité routière du département en 2019 est inférieure à la moyenne des 5 années précédentes (17).
La baisse des tués dans le département est au contraire de la tendance des départements de référence qui enregistre une hausse de 2,3 %.

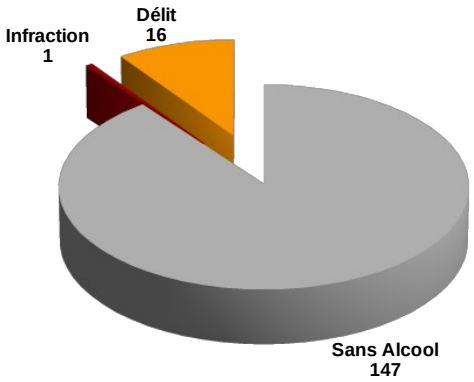
Accidents



On constate en 2019 une légère inflexion du nombre d'accidents (10 de moins par rapport à 2018). Ce nombre d'accidents est quasi identique à la moyenne des 5 années précédentes (121).
Les 120 accidents en 2019 dans la Haute-Marne représentent 3,3 % des accidents de la région (contre 3,6 % en 2018). Cette baisse des accidents dans le département est en opposition à la hausse constatée pour les départements de référence (+2,8%).

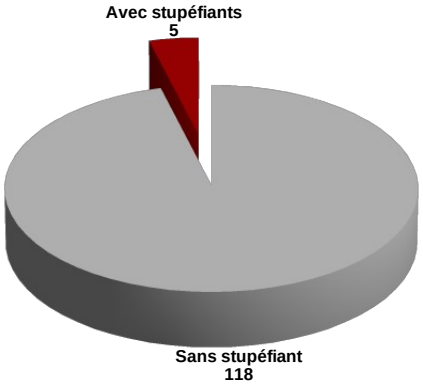
DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-MARNE

Conducteurs alcoolisés



Le facteur alcool est identifié pour 10 % des victimes de la Haute-Marne (17 personnes en délit ou en infraction pour 164 conducteurs dépistés), contre près de 15 % en 2018. Cette part des victimes alcoolisés est inférieure d'un point à celle des départements de référence qui représente 11 % en 2019 et en 2018.

Conducteurs sous l'emprise de stupéfiants



Dans le département de la Haute-Marne, un dépistage aux stupéfiants a été réalisé pour 123 des 181 conducteurs. Dans 4 % des cas, le résultat des tests s'est avéré positif, soit une baisse de 4 points par rapport à 2018 (8%).
Cette part des conducteurs positifs pour la haute-Marne est bien inférieure à la part des départements de référence qui s'établit à 7 %.

Catégories d'usagers / tranches d'âges

Répartition des victimes suivant l'âge dans les catégories d'usagers

Ages / *Usagers*	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
Bicyclette	1	3	1	1	1	1	1
Cyclomoteur	1	8	4	0	6	0	0
Motocyclette	0	0	3	8	7	0	0
VT	3	2	16	29	17	8	15
VU	0	0	2	4	1	0	0
Autres	0	0	0	1	0	0	0
PL et TC	0	0	0	0	2	0	0
Piétons	1	3	0	0	3	0	2

Les usagers de moins de 14 ans constituent avec 6 victimes sur un total de 155, la catégorie d'usagers la moins impactée par les accidents routiers dans la Haute-Marne. A l'inverse, les tranches d'âge les plus concernées ont été celles entre 25 et 44 ans (28 % des victimes) et entre 45 et 64 ans (24%). 58 % des victimes avaient par ailleurs pris place à bord de véhicules légers, un chiffre au-dessus des 52 % constatés dans les territoires de référence. Les victimes en deux roues motorisées (cyclomoteurs et motos) ont quant à elles rassemblé 24 % de l'ensemble des victimes, formant ainsi le deuxième groupe de victimes le plus important dans le département.

DÉPARTEMENT DE LA MEURTHE-ET-MOSELLE

Les chiffres clés

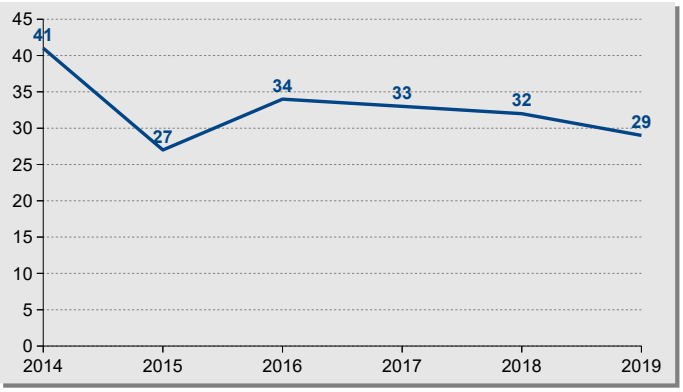
Superficie : 5 246 km2
Population : 733 481 habitants
Densité : 140 habitants/ km2
Parc de voiture particulières : 372 229
Autoroutes : 132 km
Routes nationales : 130 km
Routes départementales : 3 220 km

BILAN GLOBAL	2019	Evolution*
Accidents corporels	**577**	**11,4%**
accidents mortels	**27**	**-3**
accidents graves	**170**	**0,0%**
Victimes	**747**	**11,3%**
personnes tuées	**29**	**-3**
personnes blessées hospitalisées	**173**	**7,5%**
personnes blessées légèrement	**545**	**14,0%**
Gravité	**4,7%**	**-1,1 pt(s)**

* évolution par rapport à 2018

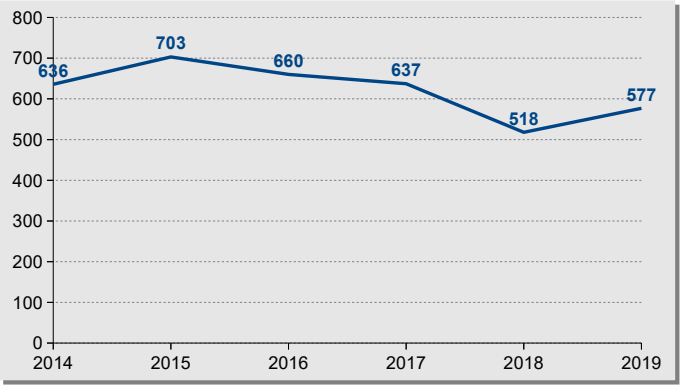
Évolutions annuelles

Personnes tuées



Depuis 2016 on constate une très légère inflexion du nombre de tués dans le département de la Meurthe-et-Moselle. 3 personnes de moins sont décédées sur les routes du département en 2019 par rapport à 2018.
La mortalité routière représente 10,5 % des tués de la région Grand Est (contre 10,8 % en 2018).
Enfin, le nombre de tués est inférieur à la moyenne des 5 années précédentes (33). Enfin, la mortalité de la Meurthe-et-Moselle a baissé très légèrement au contraire de la mortalité des départements de référence qui est en progression de près de 9 %.

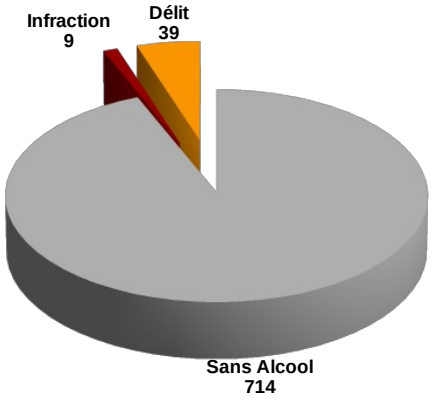
Accidents



Sur une tendance à la déflation depuis 2015 jusqu'à une forte baisse en 2018, la courbe des accidents enregistre en Meurthe-et-Moselle, une hausse de 59 accidents supplémentaires en 2019.
Les 577 accidents du département représentent 16,2 % des accidents de la région (contre 14,5 % en 2018).
Ce nombre d'accidents en 2019 est cependant inférieur à la moyenne des 5 années précédentes (631).
A noter également que la hausse des accidents en Meurthe-et-Moselle est en opposition avec la baisse de 2 % des accidents dans les départements de référence.

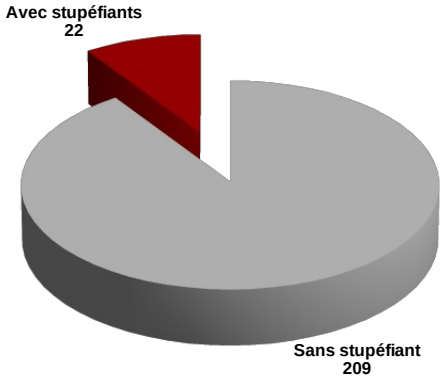
DÉPARTEMENT DE LA MEURTHE ET MOSELLE

Conducteurs alcoolisés



Pour le département de la Meurthe-et-Moselle, 48 personnes ont été contrôlées positives à l'alcool sur les 762 dépistés, soit une proportion à 6 % comme en 2018.
Cette part des victimes alcoolisés est encore inférieure à celle des départements de référence qui représente 9 % en 2019 et en 2018.

Conducteurs sous l'emprise de stupéfiants



Dans la Meurthe-et-Moselle, 231 personnes ont été dépistées aux stupéfiants sur l'ensemble des 872 conducteurs. 22 personnes ont été contrôlées positives, soit un peu plus de 9 % en 2019, contre près de 14 % en 2018.
Cette part des conducteurs positifs aux stupéfiants pour le département est très légèrement supérieure à la part des départements de référence qui s'établit à 7 %.

Catégories d'usagers / tranches d'âges

Répartition des victimes suivant l'âge dans les catégories d'usagers

Ages / *Usagers*	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
Bicyclette	2	8	16	15	14	4	1
Cyclomoteur	0	6	8	10	4	0	1
Motocyclette	0	2	12	21	20	1	0
VT	18	17	78	130	75	26	27
VU	0	1	10	8	3	0	0
Autres	0	0	0	4	3	0	0
PL et TC	1	0	2	8	11	3	2
Piétons	34	15	19	42	35	17	13

Dans la Meurthe-et-Moselle, 175 piétons ont été victimes d'accidents en 2019. C'est un chiffre élevé représentant 23 % de l'ensemble des victimes d'accidents dans le département alors que la proportion est de 13 % dans les départements de référence. Considérant l'âge des victimes, la catégorie la moins représentée est celle des plus de 75 ans (6%) . A l'inverse les catégories les plus représentées sont avec 32 % celle des usagers âgés entre 25 et 44 ans et avec 22 % celle des 45-64 ans. Les conducteurs de véhicules légers représentent par ailleurs 50 % des victimes d'accidents dans le département contre 11 % pour les conducteurs de deux roues motorisés (c'est mieux que dans les départements de référence où ce groupe atteint 20% du total des victimes).

DÉPARTEMENT DE LA MEUSE

Les chiffres clés

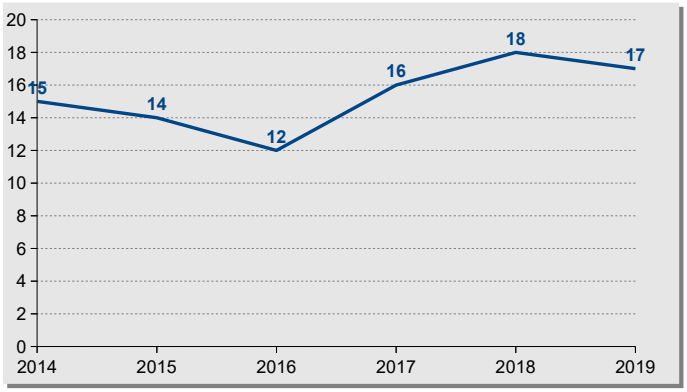
Superficie : 6 211 km2
Population : 187 187 habitants
Densité : 30 habitants/ km2
Parc de voiture particulières : 92 751
Autoroutes : 59 km
Routes nationales : 77 km
Routes départementales : 3 524 km

BILAN GLOBAL	2019	Evolution*
Accidents corporels	106	15,2%
accidents mortels	16	-1
accidents graves	69	7,8%
Victimes	154	23,2%
personnes tuées	17	-1
personnes blessées hospitalisées	59	1,7%
personnes blessées légèrement	78	59,2%
Gravité	15,1%	-3,4 pt(s)

* évolution par rapport à 2018

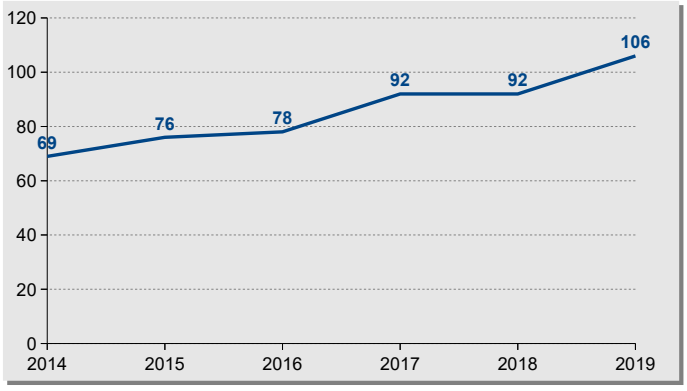
Évolutions annuelles

Personnes tuées



En 2019, la tendance à la hausse constatée depuis 2017 s'est arrêtée avec un tué de moins qu'en 2018. Les 17 tués de la Meuse en 2019 représentent 6,1 % de la mortalité routière de la région et cette part est la même qu'en 2018.
Enfin, en 2019 le nombre de tués dans le département est légèrement supérieur à la moyenne des 5 années précédentes (15). Cette relative stabilité de la mortalité en Meuse est en opposition avec la hausse des tués des départements de référence (2,3%).

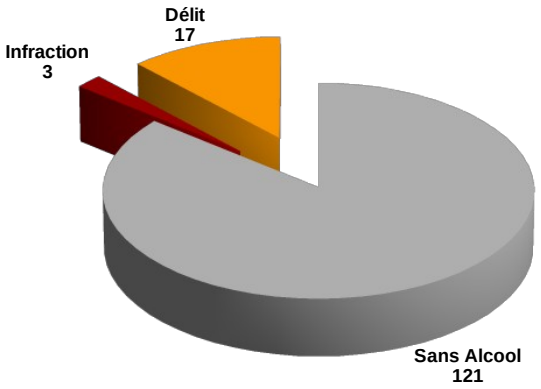
Accidents



Depuis 2014, la tendance du nombre d'accidents est à une hausse continue avec 7 accidents en moyenne par an depuis cette période. Les 106 accidents dans la Meuse représentent 2,9 % des accidents corporels de la région (contre 2,5 % en 2018).
En 2019, le nombre d'accidents est logiquement supérieur à la moyenne des 5 années précédentes (81).
Cette augmentation des accidents s'inscrit dans une augmentation plus importante (à relativiser cependant par le caractère des valeurs des chiffres) que pour les départements de référence qui est 2,8 % en 2019 par rapport à 2018.

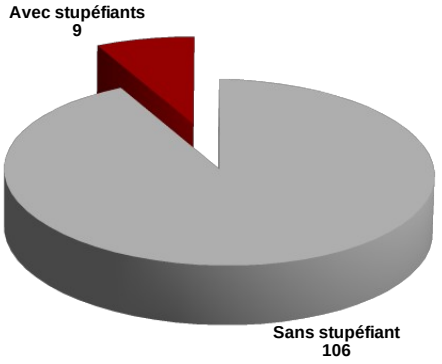
DÉPARTEMENT DE LA MEUSE

Conducteurs alcoolisés



Le facteur alcool est identifié pour 14% des victimes du département (141 dépistés pour 150 conducteurs au total), contre 13 % en 2018. Cette part des victimes alcoolisés est supérieure de 3 points à celle des départements de référence qui représente 11 % en 2019 et en 2018.

Conducteurs sous l'emprise de stupéfiants



Dans le département de la Meuse, un dépistage aux stupéfiants a été réalisé pour 115 personnes sur les 150 conducteurs. Dans près de 8 % des cas, le résultat des tests s'est avéré positif, ce qui est pratiquement comparable à 2018 (un peu plus de 7%).
Cette part des conducteurs positifs aux stupéfiants pour la Meuse est très légèrement supérieure à la part des départements de référence qui s'établit à 7 %.

Catégories d'usagers / tranches d'âges

Répartition des victimes suivant l'âge dans les catégories d'usagers

Ages / *Usagers*	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
Bicyclette	2	0	1	1	2	1	1
Cyclomoteur	0	7	0	2	2	2	0
Motocyclette	0	0	3	9	6	0	0
VT	5	3	16	27	17	5	8
VU	0	1	1	3	2	2	0
Autres	0	0	7	1	0	0	0
PL et TC	0	0	0	2	2	0	0
Piétons	3	3	1	0	1	0	5

Dans la Meuse, les usagers les moins impactés par l'accidentalité sont les enfants de moins de 14 ans et les personnes entre 65 et 74 ans, avec chacun une part de 6 % de l'ensemble des victimes. Les actifs de 25 à 44 ans rassemblent à l'inverse 29 % des victimes et forment ainsi le groupe le plus important. 34 % des victimes sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes et cyclomotoristes), ils constituent le deuxième groupe le plus important de victimes après le groupe des conducteurs de véhicules légers qui en rassemble 53 %. Ces ordres de valeurs dans la Meuse sont typiques et conformes à ceux constatés dans les départements de référence.

DÉPARTEMENT DE LA MOSELLE

Les chiffres clés

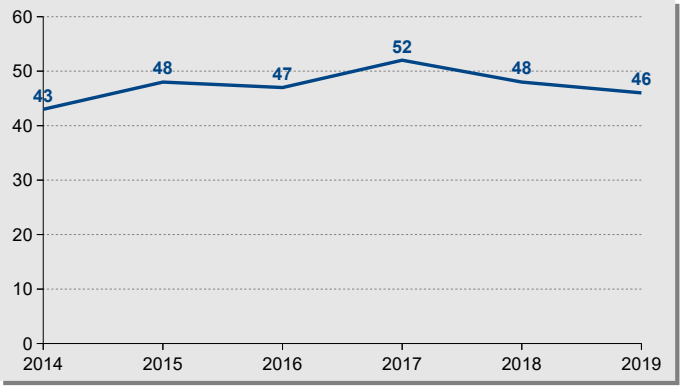
Superficie : 6 216 km2
Population : 1 043 522 habitants
Densité : 167 habitants/ km2
Parc de voiture particulières : 566 977
Autoroutes : 220 km
Routes nationales : 90 km
Routes départementales : 4 303 km

BILAN GLOBAL	2019	Evolution*
Accidents corporels	371	-5,8%
accidents mortels	43	-3
accidents graves	260	4,0%
Victimes	528	-9,3%
personnes tuées	46	-2
personnes blessées hospitalisées	250	2,9%
personnes blessées légèrement	232	-20,3%
Gravité	11,6%	-0,1 pt(s)

* évolution par rapport à 2018

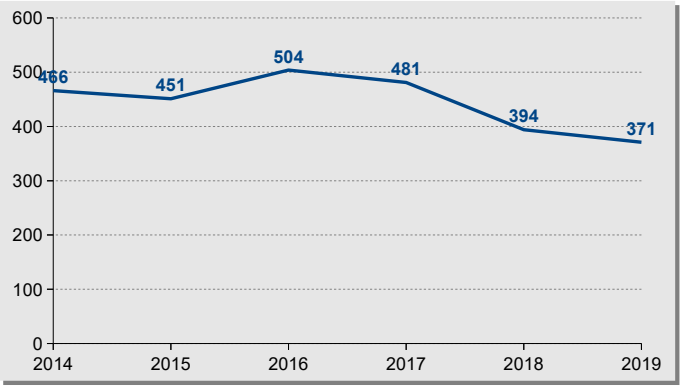
Évolutions annuelles

Personnes tuées



Après tendance à la hausse de la mortalité routière de 2014 à 2017, la tendance s'est inversée et on comptabilise 2 tués en moins en 2019 par rapport à 2018.
Les 46 personnes décédées du département de la Moselle représentent 16,6 % du nombre des tués de la région.
Cette mortalité routière de 2019 est très légèrement inférieure à la moyenne des 5 années précédentes établie à 48 personnes. Enfin, la mortalité de la Moselle a baissé très légèrement au contraire de la mortalité des départements de référence qui est en progression de près de 9 %.

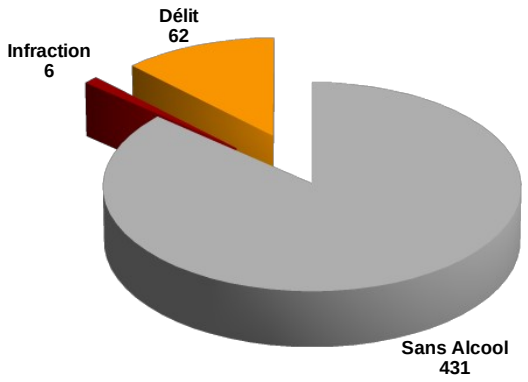
Accidents



Le nombre d'accidents corporels est en baisse sans discontinuité depuis 2016 et on constate 23 accidents de moins en 2019 par rapport à 2018.
Les 371 accidents du département représentent 10,4 % de ceux de la région (contre 11 % en 2018).
En 2019, les accidents corporels de la Moselle sont bien inférieurs à la moyenne des 5 années précédentes (459). La baisse des accidents du département est plus importante que la baisse de 2 % des accidents des départements de référence.

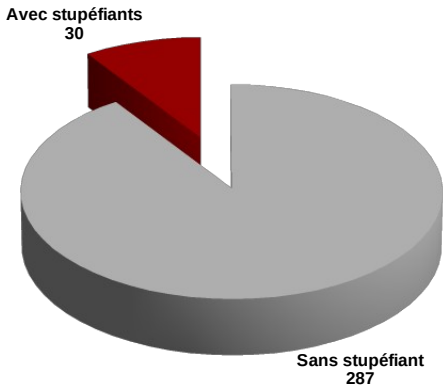
DÉPARTEMENT DE LA MOSELLE

Conducteurs alcoolisés



Le facteur alcool est identifié dans 14 % des accidents du département (68 personnes pour 499 dépistées). C'est un point de plus qu'en 2018. Cette part des victimes alcoolisés est supérieure de 5 points à celle des départements de référence qui représente 9 % en 2019.

Conducteurs sous l'emprise de stupéfiants



Dans la Moselle, 317 personnes ont été dépistées aux stupéfiants sur l'ensemble des 401 conducteurs. 30 personnes ont été contrôlées positives, soit un peu plus de 9 % en 2019, comme en 2018.
Cette part des conducteurs positifs aux stupéfiants pour le département est très légèrement supérieure à la part des départements de référence qui s'établit à 7 %.

Catégories d'usagers / tranches d'âges

Répartition des victimes suivant l'âge dans les catégories d'usagers

Ages / *Usagers*	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
Bicyclette	2	1	2	4	10	2	0
Cyclomoteur	1	11	4	6	3	0	0
Motocyclette	1	0	13	24	27	1	1
VT	10	8	86	73	66	16	15
VU	0	0	5	8	11	1	1
Autres	0	0	0	2	3	0	0
PL et TC	0	0	0	2	3	0	1
Piétons	13	1	10	18	23	15	24

En Moselle, la catégorie la moins impactée par l'accidentalité est celle des 14-17 ans rassemblant 4 % de l'ensemble des victimes. A l'opposé, la tranche d'âge 45-64 ans dénombre le plus grand nombre de victimes du département avec une part s'élevant à 28 %. La majorité des victimes d'accident du département avaient pris place à bord de véhicules légers (52%) mais les piétons ont également été impacté de manière importante (20%). Cette part devance d'ailleurs de 7 points la part des piétons accidentés dans les départements de référence. Enfin, 17 % des victimes d'accidents en Moselle étaient usagers de deux roues motorisées.

DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

Les chiffres clés

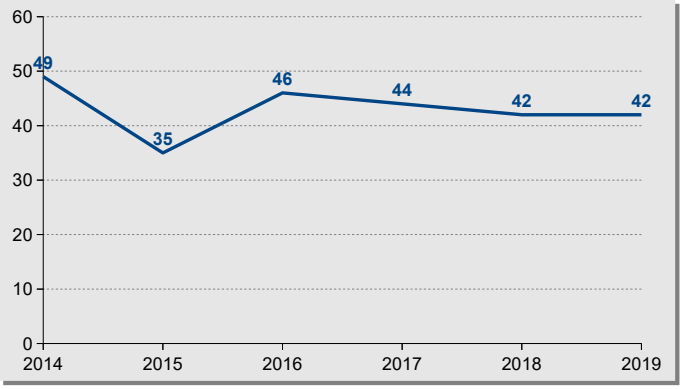
Superficie : 4 755 km2
Population : 1 125 559 habitants
Densité : 237 habitants/ km2
Parc de voiture particulières : 577 275
Autoroutes : 192 km
Routes nationales : 26 km
Routes départementales : 3 446 km

BILAN GLOBAL	2019	Evolution*
Accidents corporels	796	-3,0%
accidents mortels	42	2
accidents graves	257	-1,9%
Victimes	1 016	-3,6%
personnes tuées	42	0
personnes blessées hospitalisées	242	-4,0%
personnes blessées légèrement	732	-3,7%
Gravité	5,3%	0,4 pt(s)

* évolution par rapport à 2018

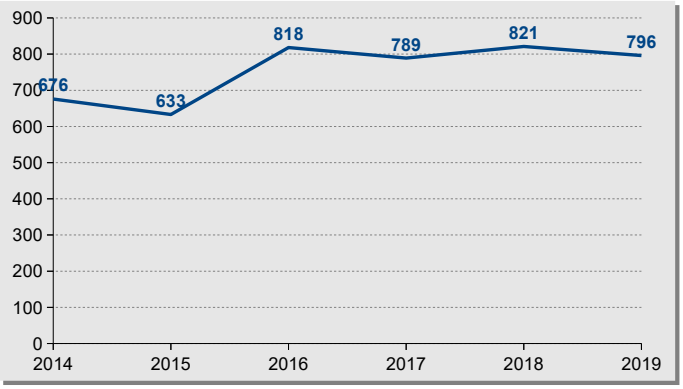
Évolutions annuelles

Personnes tuées



Après un nombre de victimes particulièrement réduit en 2015, la mortalité sur les routes du Bas-Rhin avait de nouveau augmenté en 2016, sans toutefois atteindre le chiffre de 2014. Lancée depuis sur une réduction modeste mais régulière, la courbe s'est stabilisée en 2019 à 42 tués dans la moyenne basse des cinq années précédentes.
Les 42 personnes décédées dans le département représentent 15,2 % des tués de la région (contre 14,2 % en 2018). Par ailleurs, cette stabilisation de la mortalité du Bas-Rhin se démarque de la mortalité des départements de référence dont la progression est de près de 9 %.

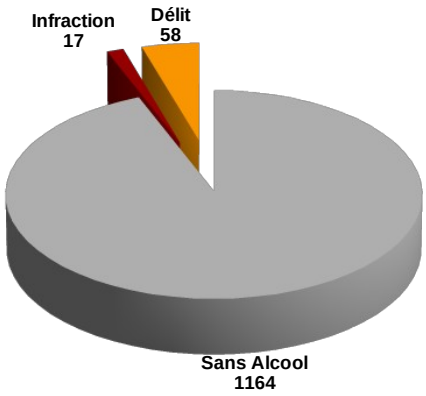
Accidents



Même constat que pour la mortalité routière, le nombre d'accidents dans le département reste globalement stable depuis 2016. Ainsi, on enregistre 25 accidents de moins en 2019 par rapport à 2018.
Les 796 accidents corporels en 2019 représentent 22,4 % des accidents dans la région contre 23 % en 2018. La baisse des accidents du département est très légèrement supérieure (3%) que la baisse de 2 % des accidents des départements de référence.

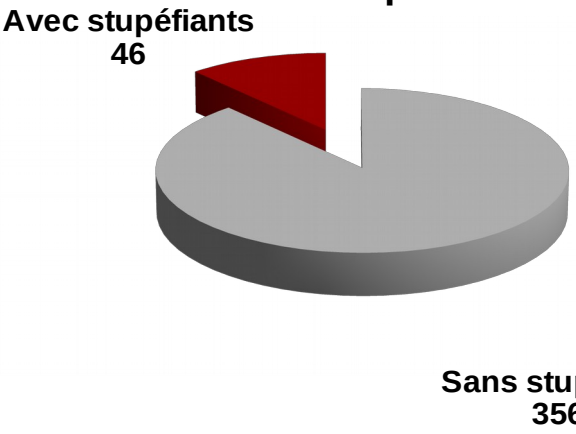
DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

Conducteurs alcoolisés



1239 personnes ont été dépistés à l'alcool dans le Bas-Rhin pour 1352 conducteurs. Le facteur alcool est identifié dans 6 % des accidents du département.
C'est exactement la même proportion qu'en 2018. Cette part des victimes alcoolisés est inférieure de 3 points à celle des départements de référence qui représente 9 % en 2019.

Conducteurs sous l'emprise de stupéfiants



Dans le département du Bas-Rhin, 402 personnes ont été dépistées aux stupéfiants sur l'ensemble des 1352 conducteurs. 46 personnes ont été contrôlées positives, soit un peu plus de 11% en 2019, pour 10 % en 2018.
Cette part des conducteurs positifs aux stupéfiants pour le département est supérieure à la part des départements de référence qui s'établit à 7 %.

Catégories d'usagers / tranches d'âges

Répartition des victimes suivant l'âge dans les catégories d'usagers

Ages / *Usagers*	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
Bicyclette	14	8	19	62	53	10	7
Cyclomoteur	0	22	25	20	11	0	1
Motocyclette	0	2	19	29	37	3	0
VT	20	20	91	181	96	14	17
VU	0	0	8	13	9	0	2
Autres	0	0	2	5	2	2	0
PL et TC	0	1	0	4	5	1	1
Piétons	45	10	19	29	36	17	24

Dans le Bas-Rhin, les usagers les moins impactés par l'accidentalité sont les personnes de plus de 65 ans . Parmi cette catégorie, la tranche d'âge 65-74 ans rassemble un peu moins de 5 % de l'ensemble des victimes. A l'inverse, les usagers de 25 à 44 ans constituent le groupe d'usagers le plus impacté avec une part s'élevant à 34 % de l'ensemble des victimes d'accidents du département. L'accidentalité du Bas-Rhin selon le mode de transport se distingue un peu, avec un nombre de victimes recensées principalement parmi les usagers de véhicules légers (43%) mais avec un ratio moins élevé que dans les autres départements, notamment les départements de référence où cette part atteint 52 %. Les usagers de deux roues motorisées sont également dans le Bas-Rhin moins impactés que dans les départements de référence (17 % dans le Bas-Rhin contre 20%). Ces valeurs de références sont en revanche dans le département dépassées de 5 points pour les piétons (18%) et de 7 points pour les cyclistes dont la part atteint dans le département 16% de l'ensemble des victimes.

DÉPARTEMENT DU HAUT-RHIN

Les chiffres clés

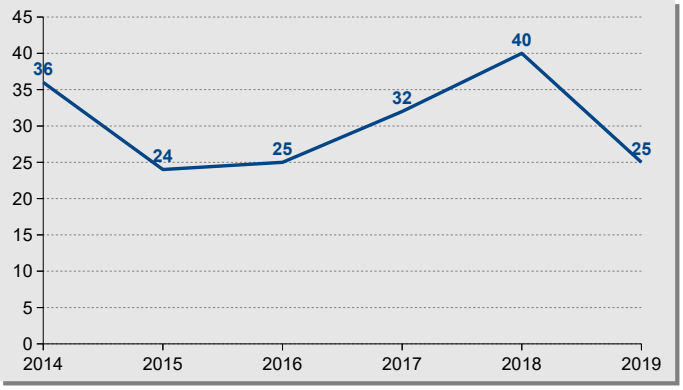
Superficie : 3 525 km2
Population : 764 030 habitants
Densité : 216 habitants/ km2
Parc de voiture particulières : 412 981
Autoroutes : 108 km
Routes nationales : 62 km
Routes départementales : 2 603 km

BILAN GLOBAL	2019	Evolution*
Accidents corporels	437	-13,3%
accidents mortels	23	-14
accidents graves	210	-13,2%
Victimes	565	-12,7%
personnes tuées	25	-15
personnes blessées hospitalisées	215	-6,5%
personnes blessées légèrement	325	-13,8%
Gravité	5,3%	-2,1 pt(s)

* évolution par rapport à 2018

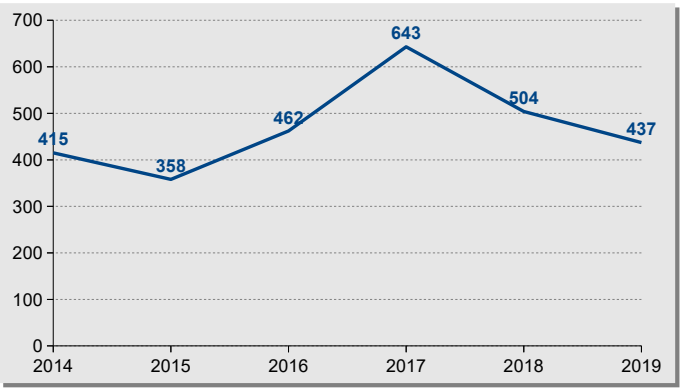
Évolutions annuelles

Personnes tuées



Avec 15 personnes décédées en moins sur les routes du Haut-Rhin en 2019, la mortalité du département retrouve son niveau de 2015, 2016 après des hausses en 2017 et surtout en 2018.
Le nombre de personnes décédées en 2019 est bien inférieur à la moyenne des 5 années précédentes (31,4).
La mortalité du Haut-Rhin a largement baissé au contraire de la mortalité des départements de référence qui est en progression de près de 9 %.
Enfin, les 25 tués du département représentent 9 % de la mortalité routière du Grand Est, contre 13,5 % en 2018.

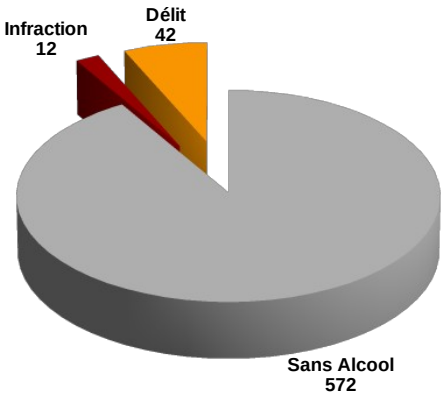
Accidents



Après une hausse importante de 2015 à 2017, le nombre d'accidents continue de baisser dans le Haut-Rhin (67 accidents corporels en moins en 2019 par rapport à 2018).
Le nombre d'accidents dans le département représente 12,3 % des accidents dans le Grand Est, en légère baisse par rapport à 2018 (14,1%).
En 2019, les 437 accidents constatés sont bien inférieurs à la moyenne des accidents des années précédentes (476,4). La baisse des accidents du département est très largement supérieure (-13,3%) que la baisse de 2 % des accidents des départements de référence.

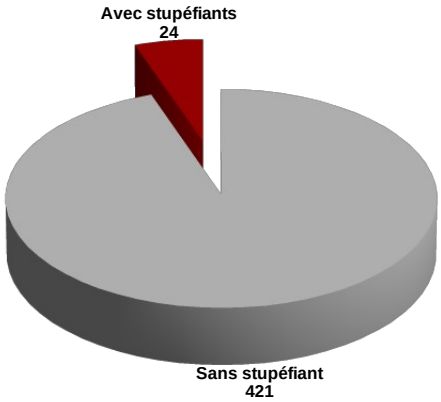
DÉPARTEMENT DU HAUT-RHIN

Conducteurs alcoolisés



626 personnes ont été dépistés à l'alcool dans le Haut-Rhin pour 693 conducteurs. Le facteur alcool est identifié dans 9% des accidents du département.
C'est un point de plus qu'en 2018. Cette part des victimes alcoolisés est exactement la même que celle des départements de référence qui représente 9 % en 2019.

Conducteurs sous l'emprise de stupéfiants



Dans le département du Haut-Rhin, 445 personnes ont été dépistées aux stupéfiants sur l'ensemble des 693 conducteurs. 24 personnes ont été contrôlées positives, soit 5 % en 2019, pour 6 % en 2018.
Cette part des conducteurs positifs aux stupéfiants pour le département est très légèrement inférieure à la part des départements de référence qui s'établit à 7 %.

Catégories d'usagers / tranches d'âges

Répartition des victimes suivant l'âge dans les catégories d'usagers

Ages / *Usagers*	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
Bicyclette	10	6	7	11	20	14	6
Cyclomoteur	0	37	6	7	6	1	1
Motocyclette	0	1	13	27	40	2	0
VT	16	15	51	96	47	21	13
VU	0	0	0	3	2	0	1
Autres	0	0	2	0	1	0	0
PL et TC	0	0	0	4	2	1	1
Piétons	8	6	5	7	22	10	16

Comptabilisés à plus de la moitié parmi les classes d'âges professionnellement actives de 25 à 64 ans, les victimes d'accidents dans le Haut-Rhin avaient principalement pris place à bord de véhicules légers (46% de l'ensemble des victimes). Ce ratio est moins élevé que dans les territoires de référence où il atteint 52%. Le département enregistre en revanche un nombre plus important de victimes parmi les usager de deux roues motorisées (25% de l'ensemble des victimes d'accidents) que dans les territoires de référence (20%). Enfin, comme dans le Bas-Rhin et la Moselle, le nombre d'usagers de plus de 75 ans victimes d'accidents se compte majoritairement parmi les piétons.

DÉPARTEMENT DES VOSGES

Les chiffres clés

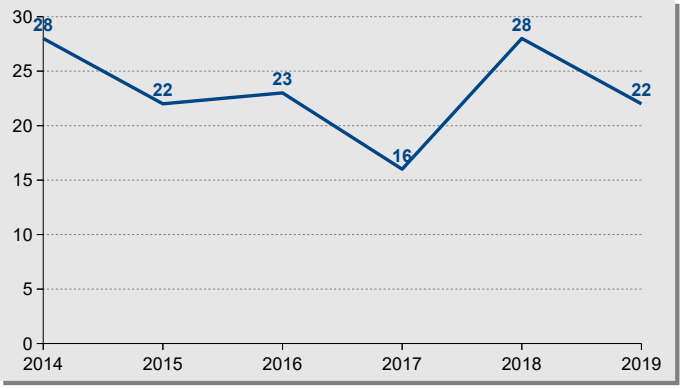
Superficie : 5 874 km2
Population : 367 673 habitants
Densité : 62 habitants/ km2
Parc de voiture particulières : 193 774
Autoroutes : 51 km
Routes nationales : 150 km
Routes départementales : 3 243 km

BILAN GLOBAL	2019	Evolution*
Accidents corporels	184	3,4%
accidents mortels	21	-6
accidents graves	135	-6,9%
Victimes	273	8,8%
personnes tuées	22	-6
personnes blessées hospitalisées	131	-9,0%
personnes blessées légèrement	120	51,9%
Gravité	11,4%	-3,8 pt(s)

* évolution par rapport à 2018

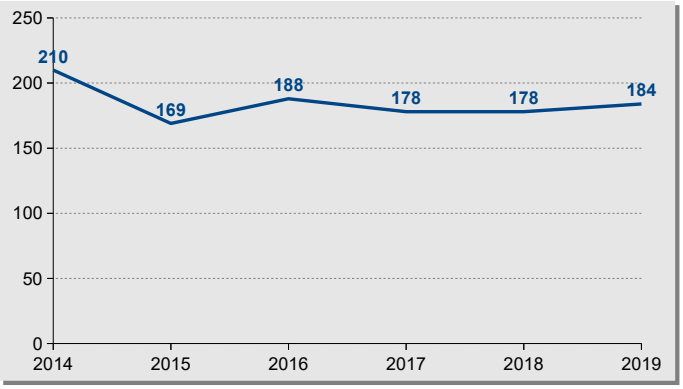
Évolutions annuelles

Personnes tuées



Après une augmentation très nette des tués en 2018, la mortalité routière dans les Vosges a baissé en 2019 avec 6 tués de moins par rapport à l'année précédente.
Cette mortalité dans le département représente 7,9 % des tués dans la région Grand Est (contre 9,4 % en 2018). Cette baisse de la mortalité est en opposition avec la hausse des tués des départements de référence (2,3%).
Le nombre de personnes décédées en 2019 est très légèrement inférieur à la moyenne des 5 années précédentes (23).

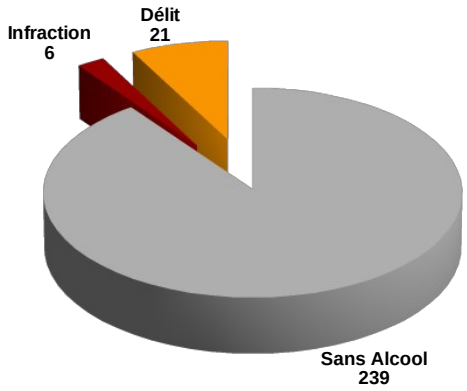
Accidents



On constate une stabilité du nombre d'accidents depuis 2016 (malgré les 6 accidents corporels en plus en 2019 par rapport à 2018).
En 2019, les 184 accidents dans le département des Vosges représentent 5,1 % de ceux de la région Grand Est (comme en 2018).
Enfin, le nombre d'accidents corporels en 2019 est égal à la moyenne des 5 années précédentes (184). La très légère hausse des accidents en 2019 par rapport à 2018 (+3,4%) s'inscrit dans la logique de la hausse pour les départements de référence (+2,3%).

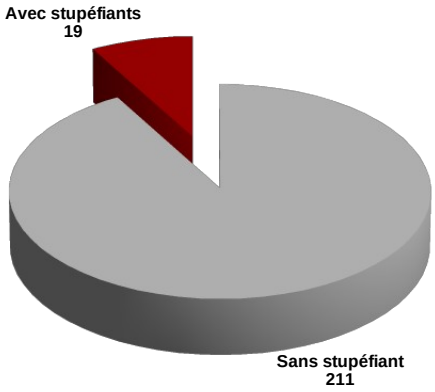
DÉPARTEMENT DES VOSGES

Conducteurs alcoolisés



Le facteur alcool est identifié dans 10 % des victimes du département (266 dépistés pour 284 conducteurs au total), pour 7 % en 2018. Cette part des victimes alcoolisés est très légèrement inférieure (1 point) à celle des départements de référence qui représente 11 % en 2019 et en 2018.

Conducteurs sous l'emprise de stupéfiants



Dans le département des Vosges, un dépistage aux stupéfiants a été réalisé pour 230 personnes sur les 284 conducteurs. Dans 8 % des cas, le résultat des tests s'est avéré positif, ce qui est pratiquement comparable à 2018 (7%).
Cette part des conducteurs positifs aux stupéfiants pour les Vosges est très légèrement supérieure à la part des départements de référence qui s'établit à 7 %.

Catégories d'usagers / tranches d'âges

Répartition des victimes suivant l'âge dans les catégories d'usagers

Ages / *Usagers*	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
Bicyclette	1	1	1	3	5	0	0
Cyclomoteur	0	12	6	5	2	0	0
Motocyclette	0	3	6	8	21	0	0
VT	5	7	39	32	30	12	13
VU	0	0	0	3	1	0	0
Autres	0	0	0	0	1	0	0
PL et TC	0	0	3	5	1	0	0
Piétons	3	4	3	5	14	7	11

Les enfants de moins de 13 ans, avec 9 victimes au cours de l'année 2019, forment le groupe le moins concerné par l'accidentalité dans le département des Vosges en comptabilisant 3 % de l'ensemble des victimes d'accidents. Les usagers entre 45 et 64 ans constituent en revanche le groupe le plus impacté, avec une part s'élevant à 27 %. Les victimes d'accidents dans les Vosges sont comme dans les départements de référence, majoritairement des usagers de véhicules légers à 51%. Pour les autres moyens de transport, 23 % des victimes étaient des usagers de deux roues motorisées, 17 % des piétons et 4 % des cyclistes.

PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Service transports
Pôle mobilité
14 rue du Bataillon de Marche n°24
BP 10001
67050 STRASBOURG cedex
mél. : orsr.st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr

STATISTIQUE
PUBLIQUE