



PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement



BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ 2020

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
EN RÉGION GRAND EST

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

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**

SOMMAIRE

— Glossaire / Sources / Références	4-5
— Le bilan en chiffres	6
— Le bilan général	8
— Les caractéristiques de l'accidentalité	10
— Les victimes d'accidents	14
— Les consommations à risques, alcool et stupéfiants	17
— L'accidentalité dans les départements	19

Analyse des données, rédaction, conception et mise en page : DREAL Grand Est / Service transports / Pôle mobilité / ORSR | Extraction et production des données et des graphiques : Cerema Dter-Est/ORSR | Publication : octobre 2021 | ISSN 2553-5528 | ISSN 2553-8802 (version en ligne) | Tous droits réservés.

L'ACCIDENTALITÉ EN 2020

UNE ANNÉE ATYPIQUE

L'année 2020 a été une année exceptionnelle à bien des égards. La pandémie mondiale de COVID-19 qui a sévi, a entraîné toute une série de conséquences souvent désagréables pour la population.

Toutefois d'autres domaines ont paradoxalement bénéficié de cette crise et connu des effets bénéfiques inattendus. Au-delà de la réduction du bruit et de la pollution atmosphérique, cette période a également eu des effets vertueux sur la sécurité routière.

Deux périodes de confinement de la population (du 17 mars au 10 mai et du 30 octobre au 14 décembre) ont fortement restreint la liberté de circulation et entraîné une très forte baisse du trafic routier, réduisant en conséquence la fréquence des accidents.

Dans le Grand Est, la réduction de trafic a même souvent été supérieure à celle observée au niveau national, en atteignant -94% certains week-ends du printemps (dataviz.cerema.fr/trafic-routier). Cette situation régionale est aussi le reflet d'un début de crise plus précoce que dans le reste de la France.

En dehors de ces périodes de confinement, les couvre-feux successifs ainsi que les différentes mesures administratives ont par ailleurs conduit à réduire de façon importante les déplacements (avec notamment le recours massif au télétravail).

Tous ces facteurs ont entraîné des changements de comportements des usagers de la route. L'accidentalité de l'année a suivi la baisse des déplacements et affiche un recul conséquent de l'ensemble des indicateurs (autour de 20%). L'évolution du nombre de personnes blessées est encore plus favorable avec une baisse conséquente de -42,5%.





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 corporels.

- **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 $\leq 50\text{cm}^3$ et quad lourd $\geq 50\text{cm}^3$, train, tramway, engin spécial, tracteur agricole.

- **AUTRES VOIES :**

hors réseau public, voies communales, parcs de stationnement ouverts à la circulation publique.

SOURCES

Fichier national des accidents corporels (Traxy) : 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 deux lots appelée « **référence** ».

LE RÉSEAU ROUTIER DE LA RÉGION

Autoroutes
1 305 km

2%
DU RÉSEAU

Routes nationales
935 km

1%
DU RÉSEAU

Routes départementales
36 273 km

43%
DU RÉSEAU

Voies communales
45 433 km

54%
DU RÉSEAU



TOTAL
83 946
km



Source : ministère de la Transition écologique, chargé des Transports, Service des Données et des Études Statistiques (SDES) - 2019

LE BILAN EN CHIFFRES

- **Superficie** : 57 430 km²
- **Population** : 5 550 389 habitants
- **Densité** : 97 habitants / km²
- **Parc de voiture particulières** : 3 318 840 (01/01/20)



PERSONNES TUÉES

221 ↓

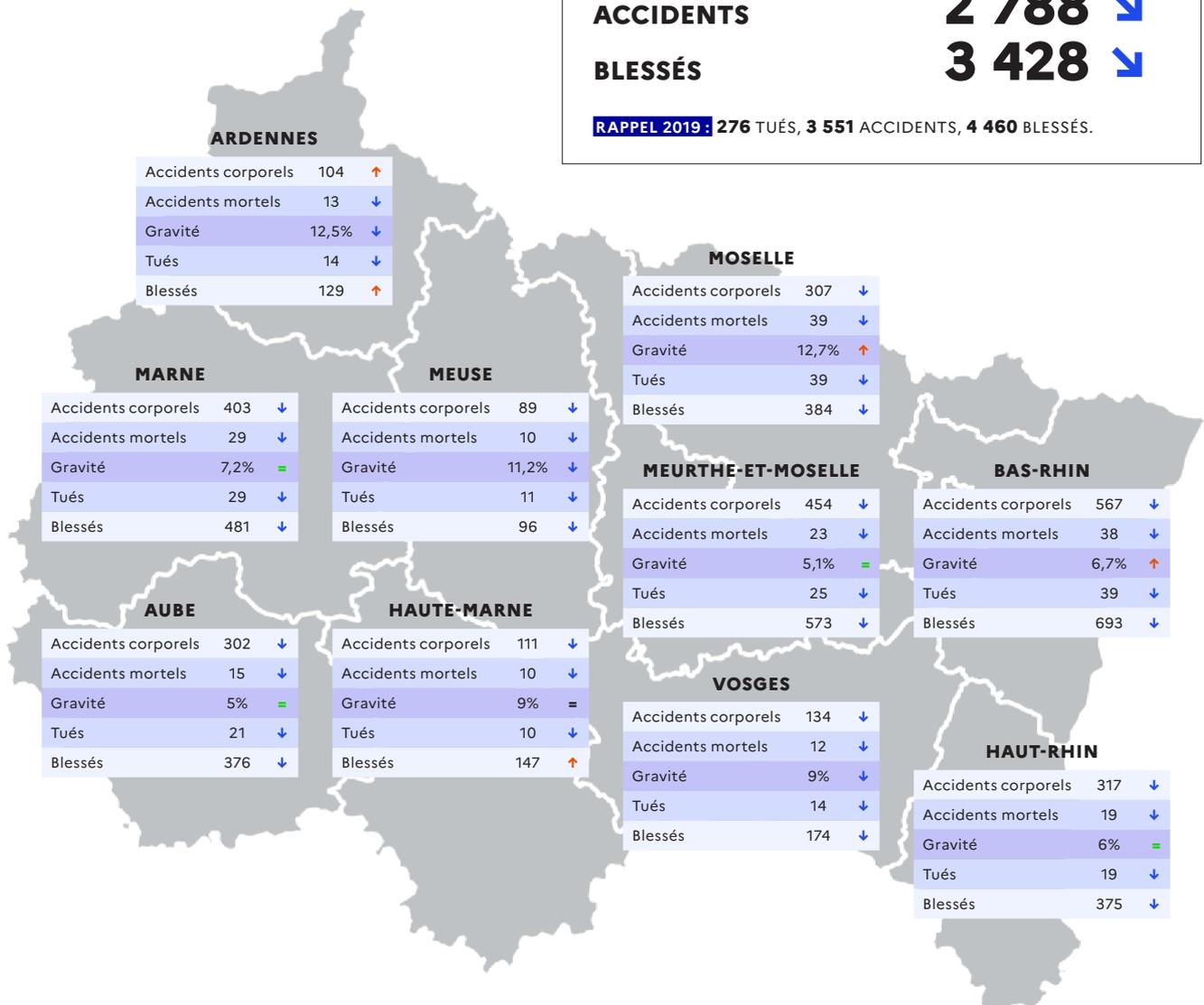
ACCIDENTS

2 788 ↓

BLESSÉS

3 428 ↓

RAPPEL 2019 : 276 TUÉS, 3 551 ACCIDENTS, 4 460 BLESSÉS.

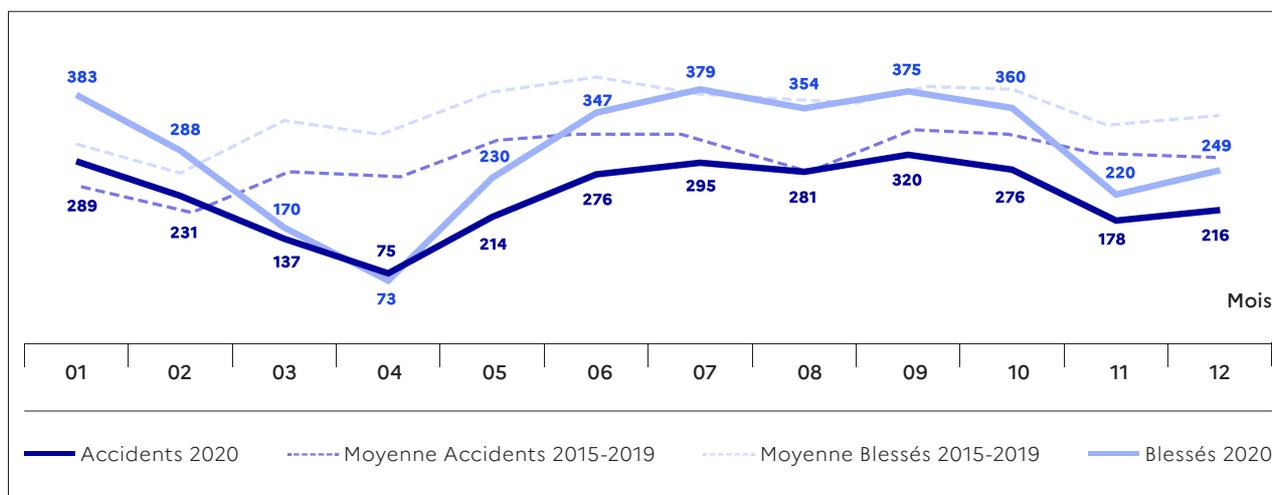


BILAN GLOBAL	RÉGION GRAND-EST		RÉFÉRENCE		FRANCE	
	2020	Évolution*	2020	Évolution*	2020	Évolution*
ACCIDENTS CORPORELS	2 788	-21,5%	13 020	-19,0%	45 121	-19,4%
ACCIDENTS GRAVES	1 234	-20,2%	6 358	-19,4%	16 063	-19,5%
DONT ACCIDENTS MORTELS	208	-18,8%	1 036	-22,6%	2 403	-21,2%
VICTIMES	3 649	-41,5%	17 188	-20,9%	58 377	-20,8%
PERSONNES TUÉES	221	-19,9%	1 107	-22,2%	2 541	-21,7%
PERSONNES BLESSÉES	3 428	-42,5%	16 081	-20,9%	55 836	-20,8%
GRAVITÉ	7,5%	0 pt(s)	8,0%	0 pt(s)	5,3%	0 pt(s)

* % d'évolution par rapport à l'année 2019.

Les effets des confinements

L'impact des deux périodes de confinement de 2020 sur l'accidentalité routière est mis en évidence sur ce graphique. On observe très nettement **une très forte baisse par rapport aux moyennes de tous les indicateurs** au printemps et une seconde baisse plus relative à l'automne.



LE BILAN GÉNÉRAL

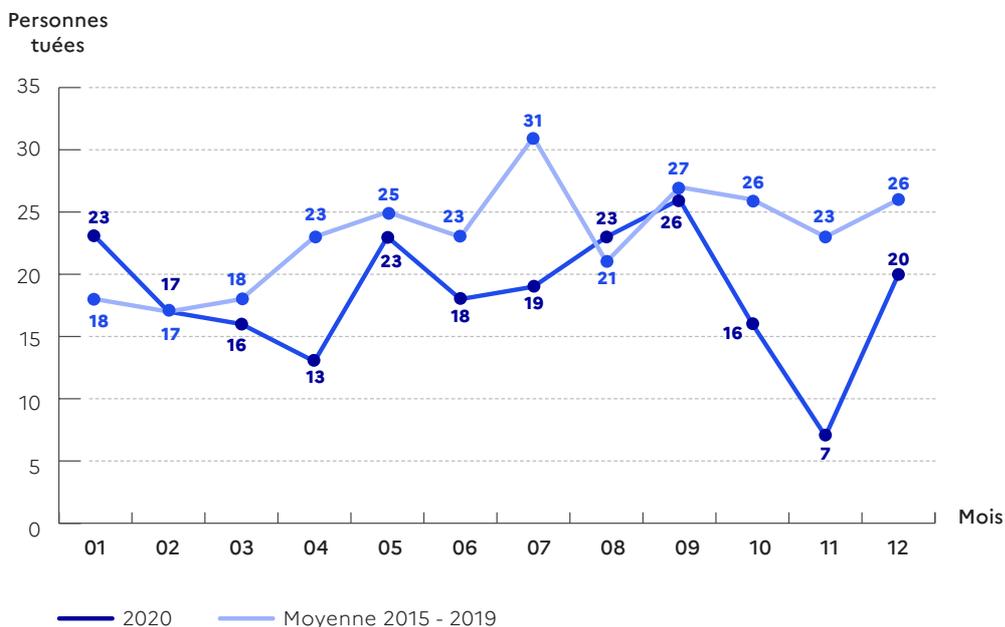


Évolution mensuelle du nombre de personnes tuées



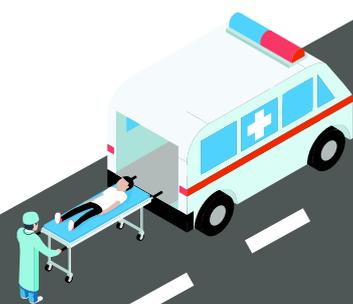
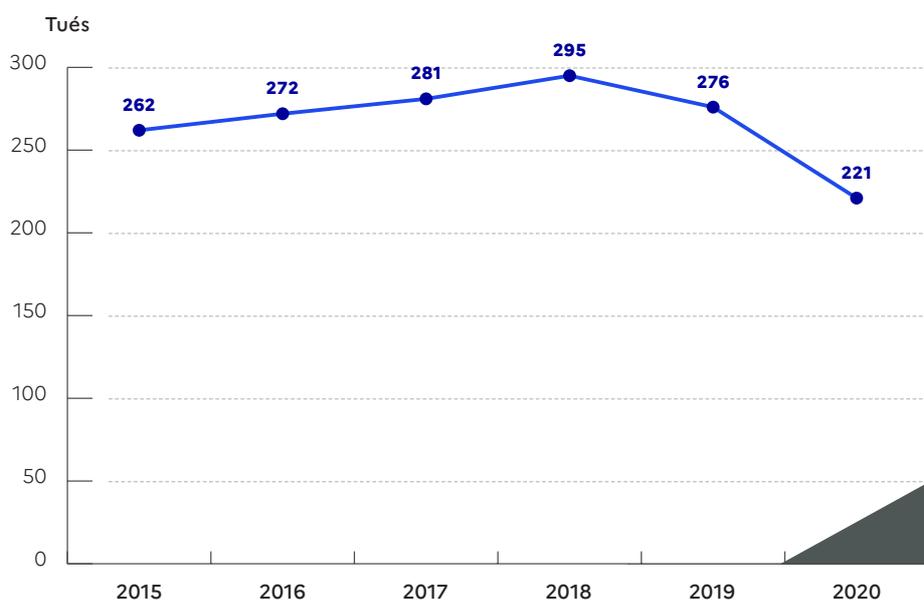
L'année 2020 ne débutait pas favorablement avec 5 victimes tuées supplémentaires en janvier 2020 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. En février cependant, la mortalité avait chuté à 17 victimes et rejoint la moyenne.

Comme pour les courbes de l'accidentalité et des blessés, le reste des mois de l'année reflète les périodes de restrictions de circulation qui ont ensuite parsemé l'année. En avril lors du 1^{er} confinement, le nombre de personnes tuées a baissé de 10 victimes. Mais c'est surtout en novembre que ce recul a été le plus marqué avec une baisse de 16 morts par rapport à la moyenne de 23 victimes atteintes entre 2015 et 2019.



Évolution du nombre total des personnes tuées sur une année

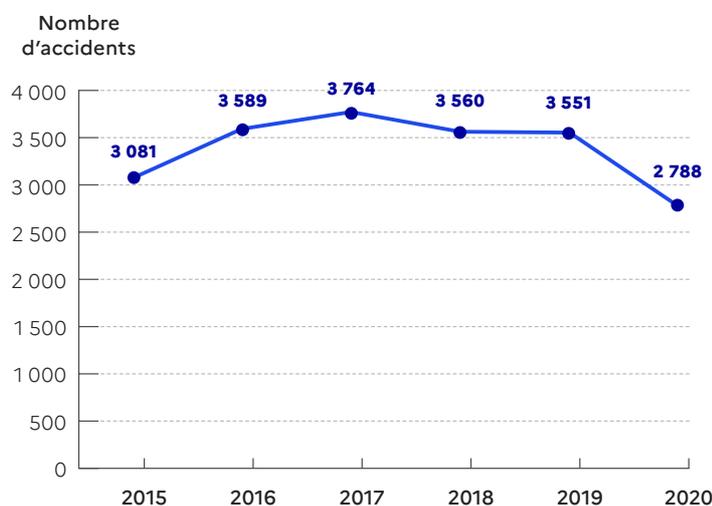
Comme l'ensemble des indicateurs, la somme des personnes tuées sur les routes du Grand Est en 2020 est en très forte baisse (-19,9%). L'année étant atypique, la comparaison avec les autres territoires semble plus pertinente. Ainsi en 2019, la baisse de -6,4% de personnes tuées était à rapporter à la hausse de +3,4% de la mortalité dans les territoires de référence. En 2020, le Grand Est a donc connu un rapport relativement moins favorable. La baisse de mortalité de -19,9% est en effet à rapporter à la baisse de -22,2% dans les territoires de référence et de -21,7% au niveau national. La proportion du nombre de morts du Grand Est dans le chiffre national reste cependant stable. Il était de 9% en 2018, 8,6% en 2019 et de 8,7% en 2020.



Évolution du nombre annuel des accidents

En 2020, il y a eu dans le Grand Est 763 accidents de moins qu'en 2019 (-21,5%) et 721 accidents de moins (-20,5%) par rapport à la moyenne des 5 années précédentes.

Bien que faisant suite à la très légère baisse de 9 accidents constatée entre 2018 et 2019, cette baisse n'est toutefois pas très représentative. Ce chiffre s'inscrit en revanche pleinement dans la continuité des années précédentes en termes de proportion par rapport au nombre d'accidents au niveau national. Cette proportion était en effet de 6,4% et 6,3% en 2018 et 2019. Elle atteignait de 6,2% en 2020.

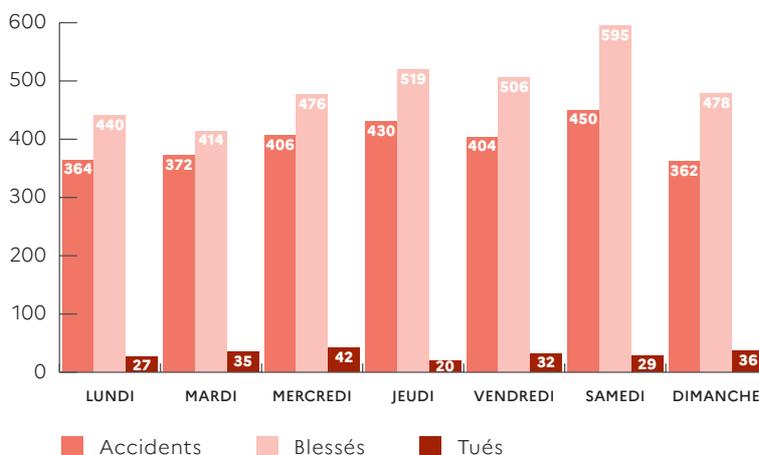


LES CARACTÉRISTIQUES DE L'ACCIDENTALITÉ

Répartition des **2 788** accidents, des **221** tués
et **3 428** blessés selon le jour de la semaine



L'année 2020 confirme son caractère atypique dans l'analyse de la répartition de l'accidentalité selon le jour de la semaine. En 2019, les jours les plus impactés par le plus grand nombre d'accidents, de tués et de blessés étaient les vendredis, samedis et veilles de jours fériés. En 2020 par contre, la situation est beaucoup plus disparate. **Si les samedis rassemblent le plus grand nombre d'accidents et de blessés, c'est le jeudi et non le vendredi le deuxième jour le plus impacté.** Concernant les personnes tués, la situation est encore plus atypique puisque **c'est le mercredi (dépassant le vendredi de 10 victimes et le samedi de 13) qui a connu le plus de tués.** Probablement que la fermeture des établissements de loisirs et les restrictions de circulation liées à la pandémie de COVID-19 en sont la raison principale.



Les collisions entre plusieurs véhicules

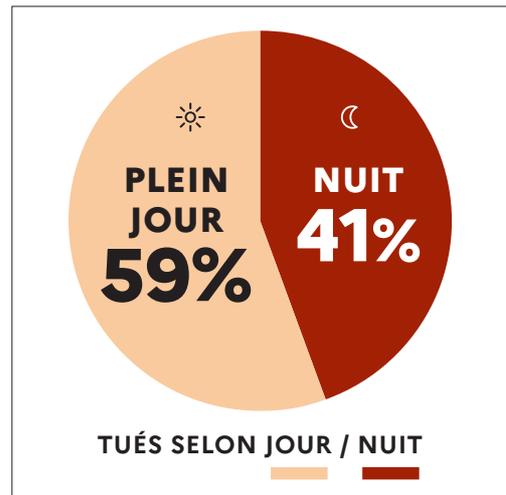


59% des 221 victimes décédées sur les routes en 2020 ont été tuées dans un choc n'impliquant qu'un seul véhicule contre 41% dans des chocs à plusieurs. Le rapport s'inverse en revanche concernant le nombre de blessés qui est plus important lors de chocs à plusieurs véhicules (62%) alors que les chocs à un seul véhicule n'étaient responsables que de 38% du nombre total des blessés de l'année.

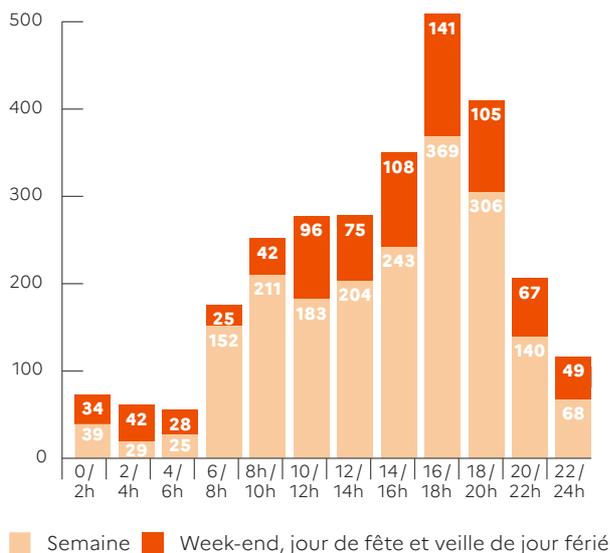
Dans le détail, les **chocs frontaux et latéraux** ont occasionné à eux seuls **70% des décès.** C'est une proportion qui se vérifie chaque année (**72%** en 2018 et **65%** en 2019). De la même façon, les chocs latéraux sont ceux occasionnant le plus grand nombre de blessés. **38% des blessés avaient été occasionnés par un choc latéral en 2018, 41% en 2019 et 43% en 2020.** Les deux autres types de chocs entraînant le plus grand nombre de blessés sont à parts similaires les chocs par l'avant et par l'arrière.

Répartition des 221 personnes tuées selon la période de la journée

Sur les 221 personnes tuées en 2020, 59% l'ont été la journée contre 41% la nuit. C'est un ratio parfaitement typique dans cette année pourtant marquée par des périodes de restriction de déplacements spécifiques à la nuit (couvre-feux). Il convient par ailleurs de mettre en perspective ces proportions avec la **baisse de trafic la nuit par rapport à la journée**. Proportionnellement au trafic, il y a en effet **davantage de tués sur les routes en période nocturne**.

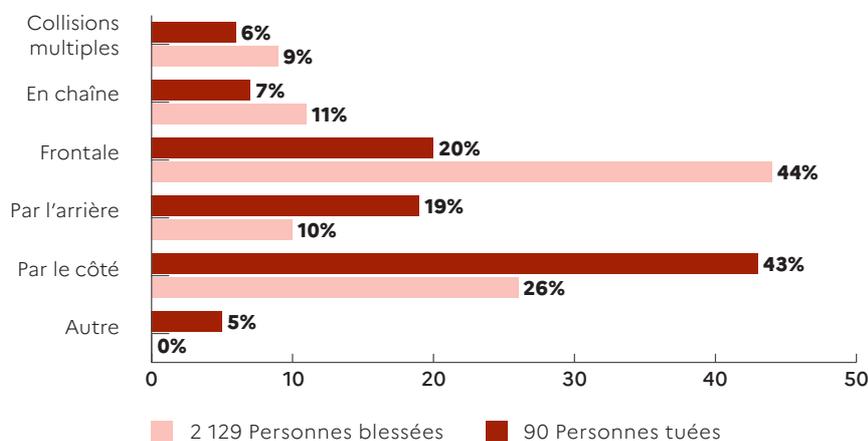


Répartition des 2 788 accidents selon la période de la journée

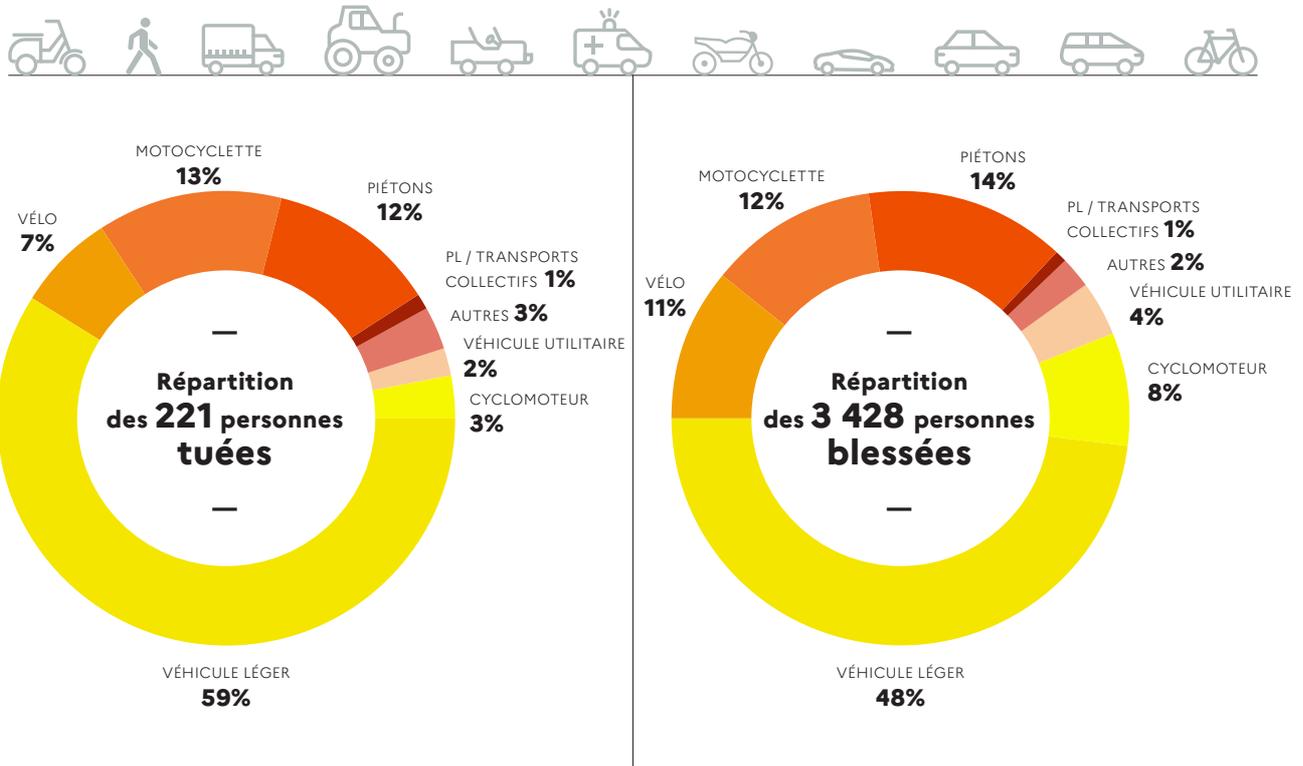


2 788 accidents ont eu lieu en 2020 dans le Grand Est. 1 976 lors de **jours ouvrés** et 812 les **week-ends, jours fériés et veilles de jours fériés**. Dans les deux cas, les accidents surviennent cependant majoritairement en seconde partie d'après midi et en début de soirée. La tranche **16h-18h rassemble 19% des accidents** de la journée en semaine et une proportion relativement similaire les **week-ends et jours fériés (17%)**.

Les nombres d'accidents en semaine et le week-end se rapprochent à partir de la tranche **23h-minuit (28 accidents en semaine contre 23 les week-ends et jours fériés)** jusqu'à la tranche **6h-7h (31 accidents en semaine et 17 les week-ends et jours fériés)**. A partir de **7h le nombre d'accidents est beaucoup plus conséquent en semaine (121) que les week-ends et jours fériés (8)** ce qui rend lors des **week-ends la part des accidents nocturnes plus importante** par rapport aux **accidents ayant lieu la journée**.



Les accidents et les victimes tuées ou blessées en fonction du moyen de transport



En 2020, le groupe des usagers à bord de véhicules de tourisme a été celui le plus défavorablement impacté par la mortalité. Sa part a augmenté de 8 points entre 2019 et 2020 et atteint 59% de l'ensemble des usagers tués sur la route. Malgré les protections offertes par ce type de véhicule, les conséquences en cas d'impact, avec la vitesse en première cause, restent importantes.

Les motocyclistes dont la part avait réduit en 2019 par rapport à 2018, ont à nouveau constitué en 2020, le deuxième groupe le plus impacté pratiquement à parts égales cependant avec les piétons mais dont la part a baissé de 4 points entre 2019 et 2020. La proportion des cyclistes a quant à elle diminué de 2 points pendant cette même période en reculant de 9 à 7%.

Les véhicules légers étant le groupe en circulation le plus nombreux, la probabilité d'être impliqué dans un accident augmente en conséquence par rapport aux autres usagers.

Ainsi, près de la moitié des blessés du Grand Est en 2020 était des occupants de véhicules particuliers (48%). Les proportions ont peu évolué depuis 2019.

Les valeurs restent d'ailleurs relativement stables depuis plusieurs années. Le groupe des piétons dont la part avait augmenté en 2019, voit sa part légèrement diminuer en 2020 (de 16 à 14%). Le même mouvement s'observe pour le groupe des motocyclistes dont le nombre de blessés avait chuté de 55 personnes en 2019 et fixé la part de ce moyen de déplacement à 10% de l'ensemble. Cette part augmente cette année de 2 points à 12%.

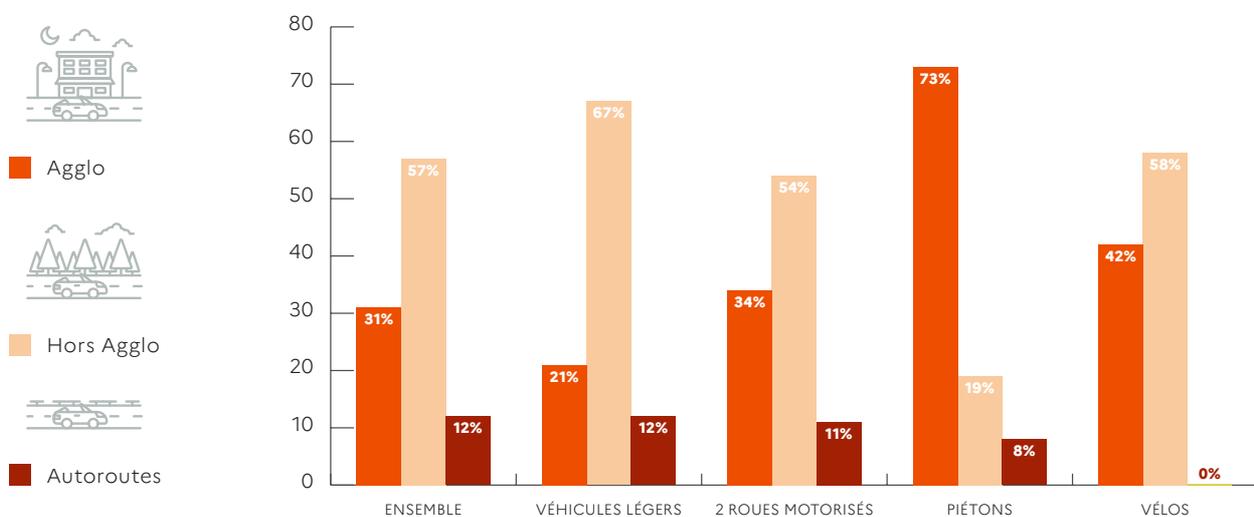
Enfin le groupe des cyclistes qui avait déjà enregistré en 2019 un accroissement de 16 blessés avec une part à 10%, augmente à nouveau sa part d'un point à 11% bien qu'en nombre brut le chiffre est en recul de 51 personnes. L'année 2020 avec les conditions de circulation particulières liées aux conditions sanitaires a en effet connu une baisse générale de 1 032 blessés.

Répartition des 221 personnes tuées en fonction de la localisation et du mode de déplacement

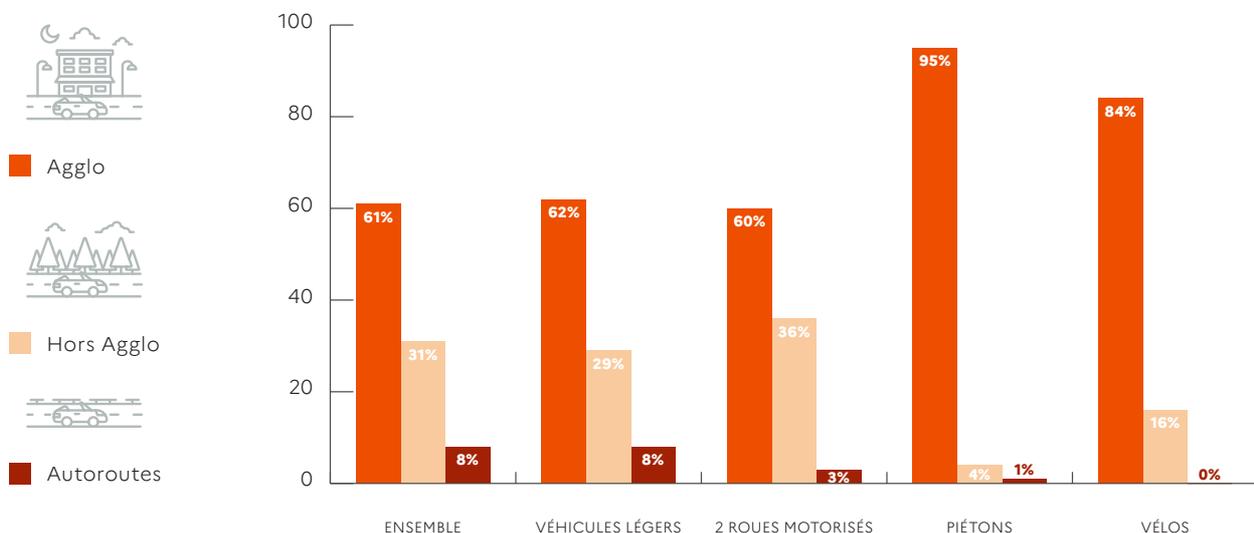
Près du **double du nombre de morts** sont comptabilisés **hors agglomération par rapport au nombre de morts en zone urbaine**. C'est un ratio presque inversé par rapport à celui des **accidents dont le plus grand nombre est recensé dans les agglomérations**. En zone rurale, il y a donc moins d'accidents mais plus de morts. Une vitesse moyenne plus élevée, combinée à d'autres facteurs environnementaux, pourrait être un des facteurs de l'augmentation de la gravité des accidents en dehors des agglomérations.

Ce constat se vérifie notamment pour **les vélos** dont le ratio des **accidents en zones urbaines par rapport aux zones rurales atteint 84% contre 16%**. La part des cyclistes décédés **hors agglomération** est en revanche de **58%** alors qu'elle est de **42%** en zone urbaine.

Enfin, alors que **le réseau autoroutier ne représente que 2% de la totalité du réseau**, la part de la **mortalité sur autoroutes est en proportion la part la plus importante, en atteignant 12% du total des personnes tuées**.



Répartition des 2 788 accidents en fonction de la localisation et du mode de déplacement



SÉCURITÉ ROUTIÈRE **VIVRE, ENSEMBLE**

De nombreux paramètres entrent en compte dans l'accidentalité : les différents types de réseaux, la densité de trafic, la multiplicité des interactions entre les différents usagers de la route et leurs comportements (vitesse, fatigue, consommation de substances psychoactives et utilisation de distracteurs comme le téléphone).

L'analyse des chiffres permet de démontrer qu'environ **60% des accidents impliquant un véhicule léger ou un deux-roues motorisé a lieu en zone urbaine**. Il s'agit par ailleurs de la valeur moyenne à l'ensemble des usagers.

La part des accidents en agglomération est cependant beaucoup plus élevée pour les modes actifs (84% pour les accidents impliquant au moins un cycliste et même 95% pour les accidents de piétons).

Dans cette année atypique sur beaucoup de paramètres, il est cependant notable que **les ratios entre les différents milieux restent stables par rapport aux années précédentes** pour l'ensemble des modes de déplacement malgré un **nombre d'accidents en baisse**.

! Un accident peut impliquer des usagers de moyens de déplacement différents. Un accident suivant les modes de déplacement sera comptabilisé deux fois s'il intervient par exemple entre une automobile et un cycliste (une fois comme ayant impliqué un véhicule de tourisme et une autre fois comme ayant impliqué un vélo).

Sur les **2 788 accidents**, **80%** ont impliqué au moins un **véhicule de tourisme**, **18%** au moins un **piéton**, **15%** un **vélo** ou une **moto**.

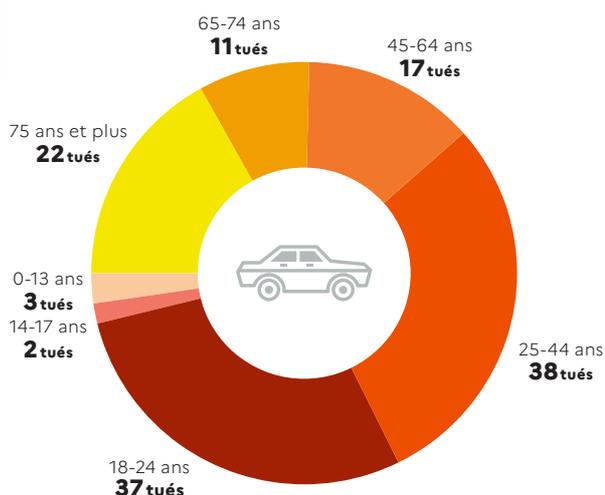
	ACCIDENT IMPLIQUANT UN...								
	PIÉTON	VÉLO	CYCLO	MOTO	VT	VU-PL	TC	AUTRE	ENSEMBLE
ACCIDENTS	496	406	254	418	2 225	376	23	93	2 788
% D'ACCIDENTS	18%	15%	9%	15%	80%	13%	1%	3%	

LES VICTIMES D'ACCIDENTS

130 occupants de véhicules de tourisme

Dans la région, **130 des 221 usagers décédés** sur les routes avaient pris place à bord de **véhicules de tourisme**. Ils appartenait à près de **58% à la tranche d'âge de 18 à 44 ans (75 victimes)**.

Mais **ce mode de déplacement est celui occasionnant le plus de morts sur les routes pour toutes les tranches d'âges**.

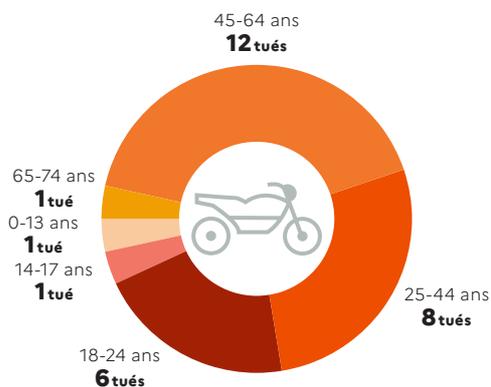


Seule la pratique de la **moto** dans la tranche d'âge **45/64 ans** a entraîné un nombre de tués s'approchant du nombre de victimes à bord de véhicules de tourisme (**17 morts, 12 à moto**).

29 motocyclistes

Le plus grand nombre de victimes tuées à moto se trouve dans la classe d'âge de 45 à 64 ans suggérant une pratique plus fréquente et aussi plus récréative de ce mode de déplacement.

En 2013, le service de l'observation et des statistiques du Commissariat général au développement durable avait révélé que les motocyclistes étaient âgés en moyenne de 46 ans et qu'un sur deux était âgé de plus de 47 ans.

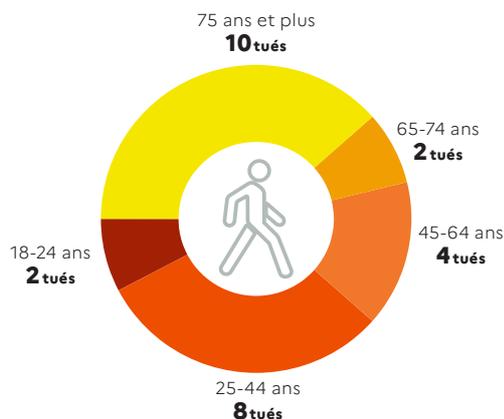


26 piétons



Les piétons les plus touchés par la mortalité se comptabilisaient en 2020 essentiellement parmi les 75 ans et plus ainsi que dans la tranche d'âge 25/44 ans. Mais c'est une répartition relativement atypique probablement liée à la baisse de la densité du trafic.

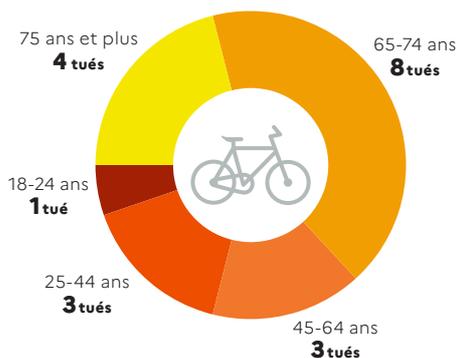
La moyenne sur les 5 années précédentes des piétons de 75 ans et plus tués sur les routes (16 tués) dépassait celle des 25/44 ans de 10 victimes (6 tués).



19 cyclistes

Le caractère atypique de l'année 2020 en matière d'accidentalité ne semble pas avoir réellement influencé la mortalité des cyclistes malgré un recul de 5 victimes par rapport à 2019. Elle s'inscrit dans la fourchette élevée de la moyenne des 5 années précédentes (17 morts).

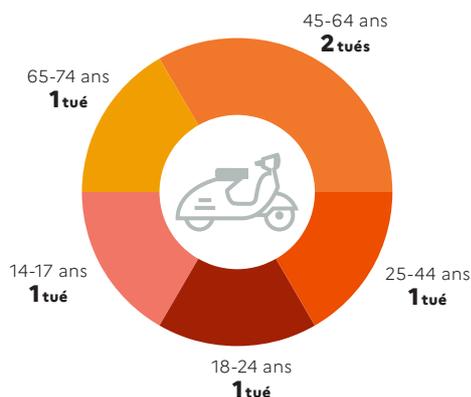
Les tranches les plus âgées semblent par ailleurs être surreprésentées. Avec 12 victimes âgées de plus de 64 ans, c'est le double de la moyenne des années 2015-2019.



6 cyclomotoristes

Entre 2015 et 2019, la région avait comptabilisé en moyenne près de 8 morts en cyclomoteur par année. Avec un total de 6 tués en 2020, la situation s'est légèrement améliorée malgré un solde de tués qui affichait 1 décès de moins en 2019.

La tranche d'âge 14/17 ans est proportionnellement plus impactée par les accidents puisqu'en 2020, 106 cyclomotoristes de ces âges ont été blessés (42 % des blessés de ce type).

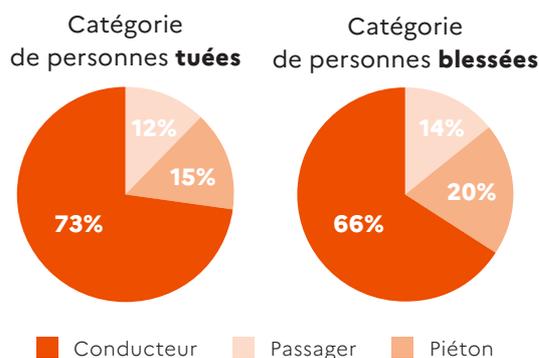


Les victimes d'accidents selon la place dans le véhicule



Si le nombre de passagers peut-être très variable à l'intérieur des véhicules lorsque survient un accident, la présence d'un **conducteur** est incontournable. Cette catégorie d'usagers présente ainsi **le maximum de risques d'être impacté par un accident et constitue en conséquence la très grosse majorité des victimes d'accidents (73 % des tués et 66 % des blessés).**

Le groupe des **piétons** forme par ailleurs un groupe d'usagers particulièrement **vulnérable**. Lorsqu'un piéton est impliqué dans un accident, il y a de très grosses probabilités qu'il soit à tout le moins blessé. **14 % de l'ensemble des blessés sur la route sont des piétons.** Ils représentent également **12 % des usagers tués.**



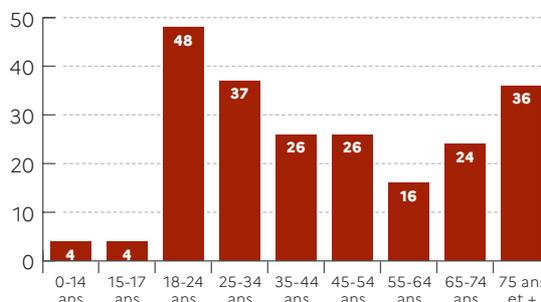
Âges et répartition des 221 usagers tués

Jusqu'à 17 ans, les catégories les plus jeunes sont relativement épargnées par la mortalité. Elles ne constituent qu'approximativement **4 % de l'ensemble des tués sur la route.**

Immédiatement après l'obtention du permis de conduire en revanche, la classe d'âge des **18-24 ans rassemble en 7 ans, la plus grosse proportion de victimes décédées (48 en 2020).** Entre 2019 et 2020, la proportion des tués des classes d'âges de **18 à 24 ans a par ailleurs augmenté de 4 points** et celle des **25 à 44 ans de 7 points.** Les **18-44 représentaient ainsi 51 % du total des tués sur les routes dans la région en 2020.**

Le nombre de tués décroît ensuite plus l'âge des usagers augmente. Cette tendance s'inverse cependant pour les **personnes âgées de plus de 65 ans dont le nombre de tués augmente à nouveau concomitamment à l'âge.** Cette situation est probablement due à une vulnérabilité croissante.

Âge des personnes tuées

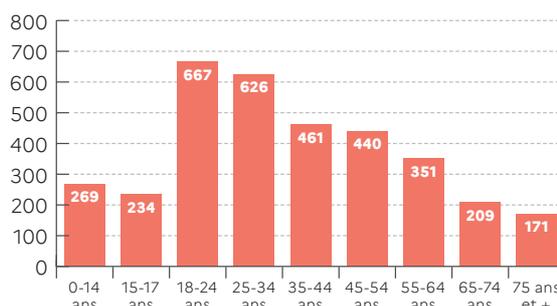


Âges et répartition des 3 428 usagers blessés

Relativement peu élevé jusqu'à l'âge de 14 ans, le nombre de blessés augmente dès 15 ans et atteint le chiffre le plus haut dans la tranche des **18/24 ans avec 667 blessés.** Bien que cette catégorie ne s'étende que sur 7 années de vie, elle représente **19% des blessés du Grand Est.** Comme pour les tués, **51% de l'ensemble des blessés sur les routes en 2020 étaient âgés entre 18 et 44 ans.**

Après la tranche d'âge des **18/24 ans, plus l'âge des usagers augmente, plus le nombre de blessés tend à diminuer progressivement.** Toutefois, la gravité des accidents doit également être prise en compte. Sur l'ensemble des victimes (blessés et tués), **le taux de mortalité est de 6,7% pour les jeunes de 18 à 24 ans alors qu'il atteint 17,4% pour les 75 ans et plus, soit 2,6 fois plus.**

Âge des personnes blessées



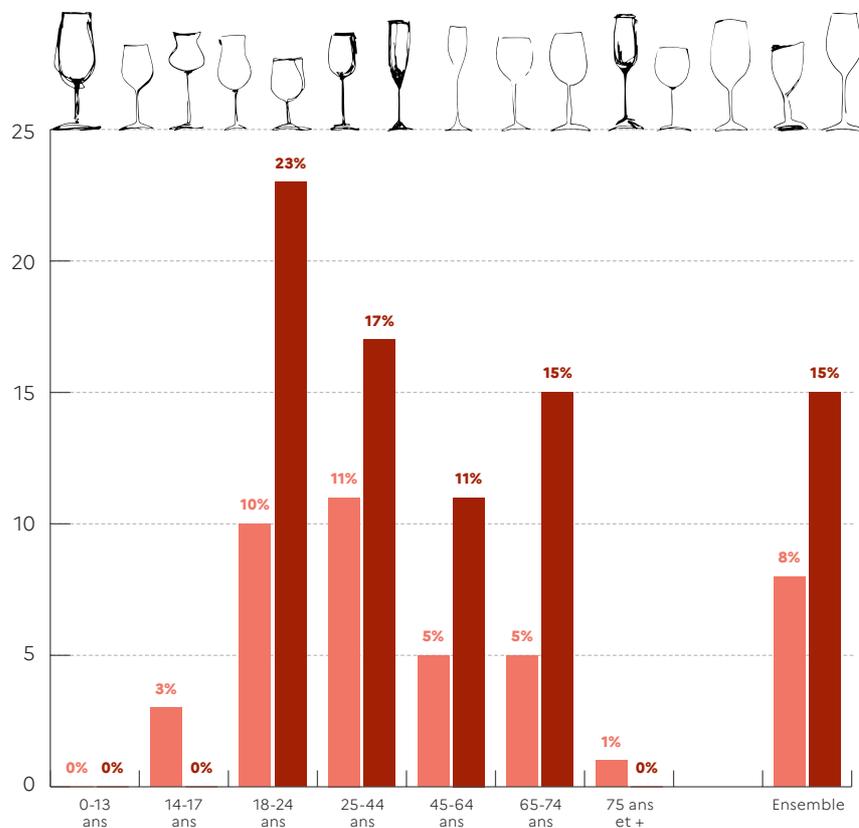
LES CONSOMMATIONS À RISQUES ALCOOL ET STUPÉFIANTS

Proportions des conducteurs alcoolisés suivant l'âge

Parmi l'ensemble des conducteurs impliqués dans un accident en 2020, **8% étaient sous l'empire d'un état alcoolique** (art.L234-1 §1,§V code de la route). C'est une proportion relativement **stable depuis plusieurs années (-1 point par rapport à 2019 mais + 1 point par rapport à 2018)**. En considérant les accidents mortels, **la part de conducteurs alcoolisés s'élève à 15%**. C'est une **baisse de 3 points par rapport à 2019** mais aussi un **chiffre supérieur de 3 points par rapport à 2018**. Ce sont toutefois de meilleurs résultats que dans les territoires de référence.

Le bilan annuel de la proportion de conducteurs alcoolisés dans les accidents mortels n'est pas favorable pour la tranche suivant immédiatement l'obtention de la majorité légale. **23% des conducteurs de 18/24 ans impliqués dans des accidents mortels avaient consommé de l'alcool au-dessus de la limite légale**. C'est la **proportion la plus élevée parmi l'ensemble des catégories**.

C'est également un chiffre en **augmentation de 5 points par rapport à 2019 et 9 points par rapport à 2018**. Le nombre de conducteurs de cette tranche d'âge impliqué dans un accident en général est en revanche stable par rapport à 2019.



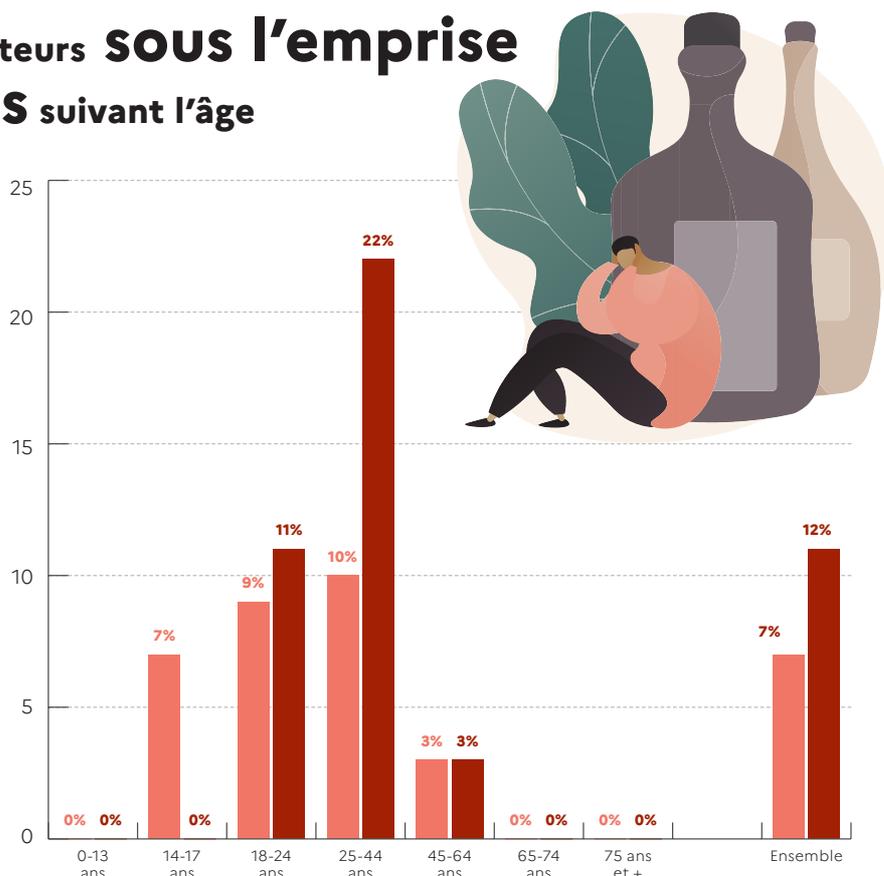
En 2020, c'est très fréquemment la part des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident mortel qui semble atypique. Pour la tranche des **25/44 ans, l'évolution a été favorable avec une proportion de 17% (-12 points par rapport à 2019 et - 2 points par rapport à 2018)**. L'évolution a été a contrario très fortement défavorable pour la tranche d'âge **65/74 ans** dont la **proportion de conducteurs alcoolisés impliqués dans des accidents mortels était de 3% en 2018, 5% en 2019 et de 15% en 2020**.



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

La proportion de conducteurs ayant consommé des stupéfiants impliqués dans des accidents en général recule de **8% (2019) à 7% (2020)**, sans cependant revenir au niveau assez bas de **2018 (4%)**. La proportion de conducteurs sous psychotropes impliqués dans des accidents mortels **recule de 2 points par rapport à 2019** mais reste également **2 points supérieure au niveau de 2018**.

Le caractère atypique de l'année 2020, se retrouve toutefois en détaillant les différentes classes d'âge. Sans vraie évolution par rapport à la situation en 2019 concernant l'implication dans des accidents en général de conducteurs sous stupéfiants, le bilan est assez différent concernant les accidents mortels.



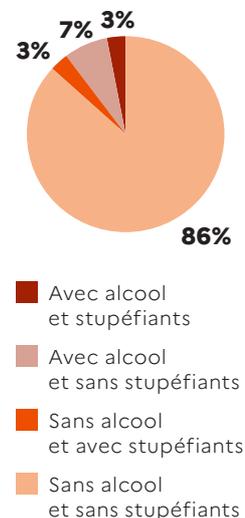
Les dépistages de consommation de stupéfiants ne sont pas systématiques lors d'accidents routiers. En 2020, 2 430 conducteurs ont été contrôlés suite à leur implication dans un des 2 788 accidents corporels de la région.

Aucun conducteur de 14 à 17 ans ayant consommé des stupéfiants n'a été impliqué dans un accident mortel en 2020. Dans la même dynamique positive, la part de la catégorie des conducteurs de 18 à 24 ans ayant consommé des stupéfiants et impliqués dans un accident mortel réduit de 14 points entre 2020 et 2019 (de 25 à 11%). A partir de la tranche d'âge 25/44 ans, les autres catégories d'usagers conservent des valeurs similaires à 2019.

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

La part du nombre de conducteurs négatifs à l'alcool et aux stupéfiants a favorablement augmenté de 3 points entre 2019 et 2020 (83% en 2019 et 86% en 2020). Dans les territoires de référence comparables au Grand Est, cette proportion n'a par ailleurs été que de 84%.

Les parts des conducteurs dépistés positifs à l'alcool sans avoir consommé de stupéfiants et des conducteurs ayant consommé alcool et stupéfiants ont respectivement reculé de 2 points à 7% et 3% (contre 9% et 5% en 2019). La proportion de conducteurs dépistés positifs exclusivement aux stupéfiants a baissé de façon moins marquée de 4% en 2019 à 3% en 2020.



L'ACCIDENTALITÉ DANS LES DÉPARTEMENTS



DÉPARTEMENTS	ACCIDENTS	ACCIDENTS MORTELS	TUÉS	BLESSÉS	TUÉS / MIO HABITANTS
DÉPARTEMENTS DE TRANSITION					
08 – ARDENNES	104 ↑ +13 (+14%)	13 ↓ -4 (-24%)	14 ↓ -8	129 ↑ +23 (+22%)	52 ↓ -30 (82)
10 – AUBE	302 ↓ -82 (-21%)	15 ↓ -6 (-29%)	21 ↓ -1	376 ↓ -110 (-23%)	68 ↓ -3 (71)
52 – HAUTE-MARNE	111 ↓ -9 (-8%)	10 ↓ -2 (-17%)	10 ↓ -2	147 ↓ +4 (+3%)	58 ↓ -12 (69)
55 – MEUSE	89 ↓ -17 (-16%)	10 ↓ -6 (-38%)	11 ↓ -6	96 ↓ -41 (-30%)	60 ↓ -32 (92)
88 – VOSGES	134 ↓ -50 (-27%)	12 ↓ -9 (-43%)	14 ↓ -8	174 ↓ -77 (-31%)	39 ↓ -22 (61)
DÉPARTEMENTS MULTIPOLAIRES					
51 – MARNE	403 ↓ -82 (-17%)	29 ↓ -5 (-15%)	29 ↓ -10	481 ↓ -142 (-23%)	51 ↓ -18 (69)
54 – MEURTHE-ET-MOSELLE	454 ↓ -123 (-21%)	23 ↓ 4 (-15%)	25 ↓ -4	573 ↓ -145 (-20%)	24 ↓ -4 (28)
57 – MOSELLE	307 ↓ -64 (-17%)	39 ↓ -4 (-9%)	39 ↓ -7	384 ↓ -98 (-20%)	53 ↓ -10 (63)
67 – BAS-RHIN	567 ↓ -229 (-29%)	38 ↓ -4 (-10%)	39 ↓ -3	693 ↓ -281 (-29%)	35 ↓ -2 (37)
68 – HAUT-RHIN	317 ↓ -120 (-27%)	19 ↓ -4 (-17%)	19 ↓ -6	375 ↓ -165 (-31%)	25 ↓ -8 (33)
TOTAL	2 788 (-763 / -21%)	208 (-48 / -19%)	221 (-55 / -20%)	3 428 (-1032 / -23%)	

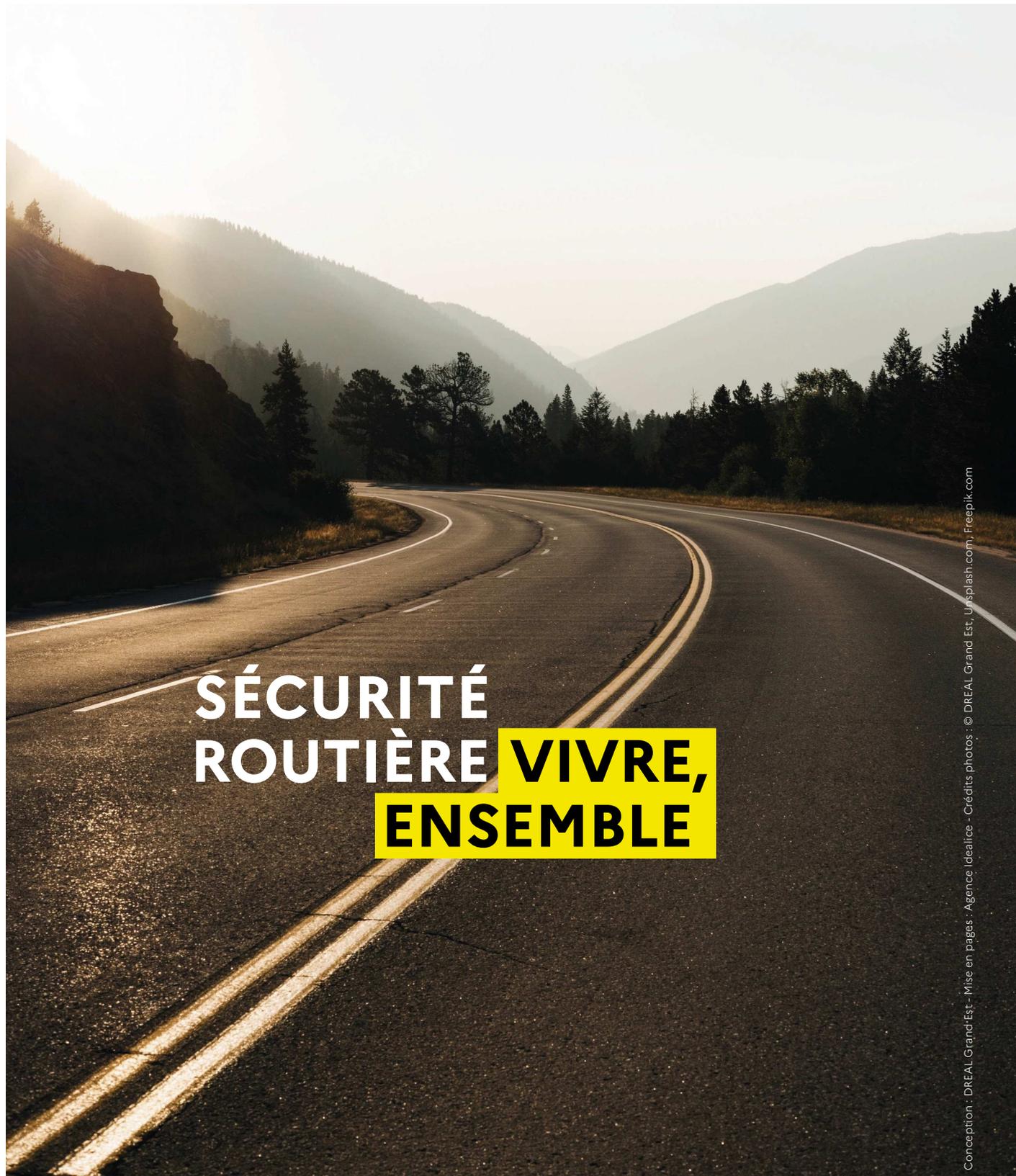
En 2020, l'ensemble des indicateurs de l'accidentalité de la région Grand Est a affiché des valeurs en baisse autour de 20% par rapport à l'année précédente. Ce bilan très positif en matière de sécurité routière est toutefois à relativiser en raison des restrictions de circulation imposées au cours de l'année suite à la pandémie mondiale de COVID-19. Par ailleurs, l'observation en détail des chiffres dans les différents départements révèle des situations nuancées. Certains départements au trafic plus dense et appartenant au groupe des départements multipolaires, affichent des valeurs encore beaucoup plus élevées que les départements de transition aux chiffres totaux plus faibles et dont l'impact des restrictions de circulation a été moindre sur une circulation traditionnellement peu dense. Dans ces départements, les baisses peuvent être moins prégnantes voire se transformer en hausse comparativement aux années précédentes.

Dans le département des Ardennes par exemple, le nombre de personnes décédées sur les routes baisse de 8 victimes. Mais ce département présente également la particularité d'avoir en 2020 des nombres d'accidents et de blessés en hausses respectives de 14% et 22%. Bien que les chiffres qui y ont été relevés figurent parmi les plus bas de la région, le départe-

ment des Ardennes est avec celui de la Haute-Marne, le seul département à enregistrer l'augmentation d'une partie de ses indicateurs.

Dans la Haute-Marne, le nombre de blessés a connu une légère augmentation de 3% malgré le ralentissement du trafic constaté en 2020. Cette augmentation même minime (+4 blessés) est cependant à mettre en relation avec la baisse générale de -23% du nombre de blessés au niveau régional allant jusqu'à -30% dans 4 départements (Haut-Rhin, Vosges, Meuse voire Bas-Rhin).

Le Bas-Rhin reste cependant le département de la région où l'accidentalité est la plus marquée malgré des baisses supérieures aux taux régionaux concernant les accidents et les blessés (-29%). La baisse du nombre de personnes tuées reste par ailleurs relative avec 3 décès en moins en 2020 par rapport à 2019 (-7% contre -20% au niveau régional). Le même nombre de blessés que dans le Bas-Rhin a été constaté en Moselle bien qu'il y ait eu dans ce département 250 accidents de moins que dans le Bas-Rhin. Avec 1 accident mortel en plus dans la Moselle le taux de gravité est bien supérieur dans ce département que dans le département alsacien voisin.



SÉCURITÉ ROUTIÈRE **VIVRE, ENSEMBLE**

Conception : DREAL Grand-Est - Mise en pages : Agence Idéalice - Crédits photos : © DREAL Grand Est, Unsplash.com, Freepik.com



**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

orsr.st.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr