

La sécurité routière dans la région Grand Est

Baromètre mensuel de l'accidentalité

avril 2021

FRANCE

		Mois de comparaison	
	avril 2019	avril 2020	
Accidents:	3668	+2568 (+233%)	-679 (-16%)
Tués:	203	+101	-32
Blessés:	4433	+3193 (+258%)	-994 (-18%)

GRAND EST

		Mois de comparaison	
	avril 2019	avril 2020	
Accidents:	224	+149 (+199%)	-23 (-9,3%)
Tués:	9	-4	-11
Blessés:	268	+195 (+267%)	-62 (-18,8%)

BILAN PROVISOIRE DU MOIS

DÉPARTEMENTS	ARDENNES	AUBE	MARNE	HAUTE-MARNE	MEURTHE ET MOSELLE	MEUSE	MOSELLE	BAS-RHIN	HAUT-RHIN	VOSGES
ATBH										
Accidents corporels	4	35	27	9	36	8	19	39	32	15
même mois consolidé n-2	2	29	37	5	38	10	31	59	27	9
Personnes tuées	0	0	0	0	3	0	1	2	1	2
même mois consolidé n-2	0	1	2	1	2	2	5	5	1	1
Cumul depuis janvier	0	5	5	4	10	2	4	4	10	6
Personnes blessées	6	42	34	13	43	9	27	42	38	14
même mois consolidé n-2	2	34	66	8	47	10	37	79	39	8

RÉPARTITION DES PERSONNES TUÉES

Nombre cumulé sur l'année 2021 et données d'avril

MODS DE DÉPLACEMENT	ÂGES DES USAGERS	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +	Année en cours	Avril
Piétons							3	3	
Bicyclettes				1		1	3	5	1
Cyclomoteurs					1			1	
Motocyclettes					3	3	1	7	2
Véhicules légers			1	12	8	3	4	28	4
Véhicules utilitaires				1		1		2	2
Poids lourds						3		3	
Autres *							1	1	
Total année en cours		0	1	14	12	11	12	50	9
Avril				3	2	2	2		

*Autres = transports collectifs, voitures, quads, tracteurs, trains, tramways et engins spéciaux

COMMENTAIRE

203 personnes sont décédées sur les routes en France en avril 2021 contre 102 en avril 2020, soit 101 personnes tuées de plus (+99 %). Mais ce résultat est à considérer avec les conditions de circulation différentes d'avril 2020 et 2021. La comparaison avec les chiffres d'avril 2019 (-14 %) et avec la moyenne des mois d'avril 2015-2019 (-12 %) est plus significative et révèle une bonne tendance. Les restrictions en matière de déplacements (limite de 10km et couvre-feu) et la réduction des trajets domicile-travail (télétravail) expliquent en grande partie une accidentalité routière et une gravité des accidents inférieures aux mois d'avril précédents (estimation de la réduction du trafic : -20 % contre -70 % en avril 2020).

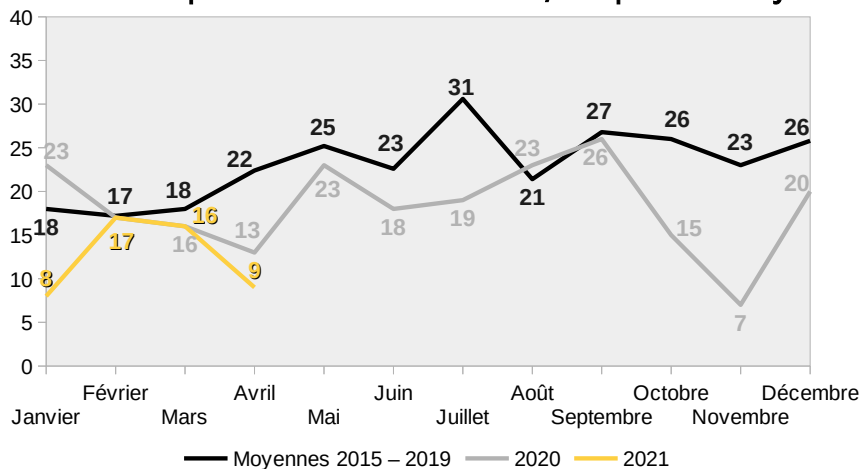
Le nombre d'accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre s'établit par ailleurs à 3 668 en avril 2021, contre 1 100 en avril 2020 (+2568) et 4347 en avril 2019 (-679). Le nombre d'accidents corporels baisse en conséquence de 16 % par rapport à avril 2019. Enfin, 4 433 personnes ont été blessées en avril 2021, contre 1240 en avril 2020 (+3193). Le nombre de blessés baisse cependant de 18 % par rapport à avril 2019, avec 994 blessés de moins.

Dans le Grand Est, la comparaison des indicateurs du nombre d'accidents et de blessés qui affichent ici aussi des hausses très prononcées en avril 2021, a également plus de sens avec les chiffres du mois d'avril 2019. Ainsi, des baisses de plus de 9 % du nombre des accidents et de près de 19 % du nombre de blessés ont ainsi pu être observées cette année. Par ailleurs le nombre de personnes décédées a été favorablement orienté à la baisse. 9 personnes sont décédées sur les routes, soit 11 personnes de moins qu'en avril 2019 et même 4 de moins par rapport à avril 2020 pourtant marqué par les restrictions de circulation.

Avec chacun une personne de tuée supplémentaire par rapport à avril 2019, les départements des Vosges et de la Meurthe et Moselle sont les deux seuls départements de la région à connaître une hausse de la mortalité. La grande majorité des autres départements voient le nombre de morts reculer à l'exception du Haut-Rhin qui, comme en 2019, recense une victime. Le bilan du nombre d'accidents est en revanche plus contrasté au niveau départemental. Si quatre des cinq départements les plus urbains, dits multi-polaires (le Haut-Rhin excepté), voient leurs indicateurs s'orienter à la baisse, quatre des cinq autres départements dits de transition moins la Meuse, ont connu une hausse moyenne de 5 accidents. L'Aube est le département avec le bilan le moins favorable en avril 2021, avec 6 accidents corporels en plus et 8 blessés supplémentaires. C'est d'ailleurs le département à avoir enregistré la plus forte hausse de cet indicateur, suivi des Vosges, de la Haute-Marne et plus modestement des Ardennes.

ÉVOLUTION MENSUELLE

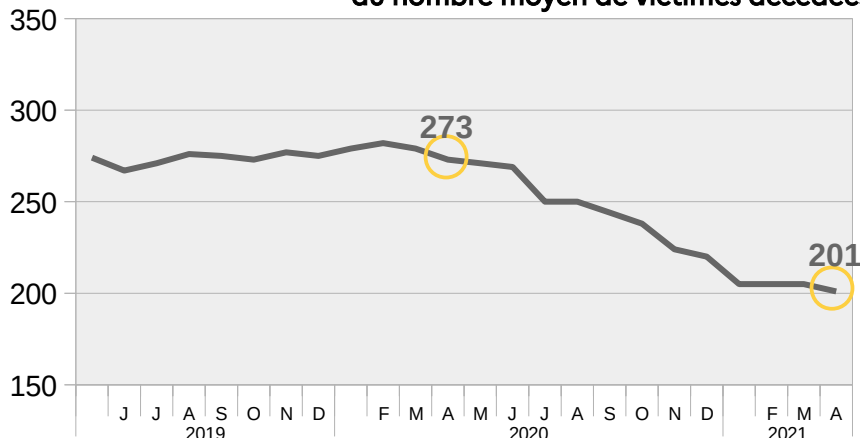
du nombre provisoire de victimes tuées, comparé aux moyennes des mêmes mois les cinq années précédentes



Le nombre de personnes tuées sur les routes du Grand Est a amplifié sa chute en avril bien que les restrictions de circulation aient été moins contraignantes qu'en avril 2020. Par rapport à la moyenne des valeurs d'avril entre 2015 et 2019, le nombre de tués est cette année en retrait de près de 60%.

ÉVOLUTION ANNUELLE

du nombre moyen de victimes décédées sur douze mois glissants (dont le mois d'avril)



Une sorte de plateau bas à 205 victimes s'était dessinée depuis le début de l'année concernant le nombre moyen de personnes décédées sur douze mois glissants.

En avril ce seuil a été franchi pour s'orienter à nouveau à la baisse. Les bons chiffres de la mortalité routière du mois ont en effet permis de favoriser cette tendance déjà amplifiée par les restrictions de circulation successives depuis 2020.

LES ACTUALITÉS

DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Obligation de mise en vente d'éthylotests dans les débits de boissons alcoolisées

À partir du 1er juillet 2021, les établissements de boissons alcoolisées à emporter devront proposer à la vente des éthylotests à proximité du rayon présentant le plus grand volume de boissons alcooliques (ou près du lieu d'encaissement pour les débits dont l'activité principale est la vente d'alcool). Cette obligation de mise à disposition d'éthylotests, jusque-là limitée aux établissements de nuit, s'applique également aux sites de vente en ligne de boissons alcoolisées. En application de l'article 100 de la LOM, cette obligation (traduction de la mesure n°11 du Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018) vise à lutter contre l'alcoolémie au volant, l'une des premières causes de mortalité sur la route. Une campagne d'information sera en parallèle déployée dans les magasins distributeurs d'alcool et visible sur les sites internet concernés afin d'encourager les usagers à évaluer leur alcoolémie avant de prendre le volant.

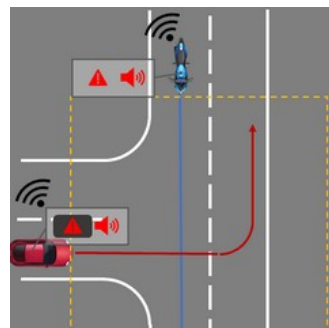
[Accéder aux différents visuels sur le site securite-routiere.gouv.fr](https://securite-routiere.gouv.fr)

Comité des études du mois d'avril 2021

À l'occasion du comité des études de la Sécurité routière qui s'est tenu le 6 avril, quatre projets scientifiques soutenus par la Fondation MAIF ont été présentés.

Le premier projet, « objets roulants non identifiés simulation en mouvement » (ORNISIM), a pour but d'améliorer la connaissance des engins de déplacements personnels (EDP) et de proposer des améliorations pour la protection des usagers. Le deuxième projet, encore en phase de collecte, a pour objectif de vérifier si la réalité virtuelle peut jouer un rôle dans les changements de comportements quant à l'usage des distracteurs (par exemple le smartphone) au volant. Le troisième projet porte sur la recherche et la réalisation d'un système de détection de l'hypovigilance au volant. Enfin, l'apport de la connectivité pour la protection des motocyclistes a été abordée au travers du dernier projet présenté.

[Lire l'intégralité de cette actualité](#)



Point de situation sur l'externalisation de la conduite des voitures-radar

La décision de confier la conduite de véhicules-radar à des opérateurs privés a été prise par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015 avec deux objectifs majeurs :

- libérer du temps aux forces de l'ordre pour le consacrer à des tâches plus qualifiées comme l'interception au bord des routes (alcoolémie et stupéfiants) ; ainsi, le nombre de voitures-radar n'augmente pas sur les routes de France, il s'agit juste de changer de conducteur.
- faire respecter les limitations de vitesse en allongeant les plages horaires de circulation de ces véhicules sur les routes les plus accidentogènes.

[Consulter la brève](#)

Le signalement de certains contrôles routiers particulièrement sensibles pourra être interdit

À compter du 1er novembre 2021, les préfets auront la possibilité de décider, sur demande des forces de l'ordre, de suspendre temporairement la localisation de certains contrôles routiers d'alcoolémie et de stupéfiants, sur les services électroniques d'aide à la conduite ou à la navigation par géolocalisation. Le ministre de l'intérieur aura quant à lui cette possibilité s'agissant de contrôles en lien avec le terrorisme ou un enlèvement.

Concrètement, les forces de l'ordre communiqueront aux opérateurs des services d'aide à la conduite ou à la navigation le périmètre des zones concernées par les contrôles qu'elles souhaitent rendre invisibles. Les opérateurs devront alors bloquer la répercussion du signalement de ces contrôles à leurs utilisateurs. Seuls certains contrôles sont concernés par cette nouvelle disposition.

[Ouvrir l'article](#)

