

La sécurité routière dans la région Grand Est

Baromètre mensuel de l'accidentalité

janvier 2021

FRANCE

Accidents: 3472 ▼ | -505 (-12,7%) | 1068 (-23,5%)
Blessés: 4277 ▼ | -682 (-13,8%) | 1403 (-35,2%)
Tués: 171 ▼ | -68 | -93

Année de comparaison 2019 | Année de comparaison 2020

GRAND EST

Accidents: 195 ▼ | -41 (-17,4%) | -98 (-33,4%)
Blessés: 236 ▼ | -45 (-16%) | -145 (-38,1%)
Tués: 9 ▼ | -10 | -14

Année de comparaison 2019 | Année de comparaison 2020

BILAN PROVISOIRE DU MOIS

DÉPARTEMENTS	ARDENNES	AUBE	MARNE	HAUTE-MARNE	MEURTHE ET MOSELLE	MEUSE	MOSELLE	BAS-RHIN	HAUT-RHIN	VOSGES
ATBH										
Accidents corporels	4	21	27	7	50	8	19	37	16	6
même mois consolidé n-1	11	40	44	6	51	12	27	57	38	7
Personnes tuées	0	0	1	1	3	0	1	1	1	1
même mois consolidé n-1	1	4	4	1	4	2	2	4	1	0
Cumul depuis janvier	0	0	1	1	3	0	1	1	1	1
Personnes blessées	5	26	28	8	63	9	29	45	15	8
même mois consolidé n-1	20	54	50	9	70	17	29	75	45	12
dont blessées hospitalisées	3	8	6	1	6	6	10	11	9	5
même mois consolidé n-1	10	9	20	4	10	6	17	11	9	7

RÉPARTITION DES PERSONNES TUÉES

Nombre cumulé sur l'année 2021 et données de janvier

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	Janvier
Piétons							1	1	1
Bicyclettes				1				1	1
Cyclomoteurs					1			1	1
Motocyclettes									
Véhicules légers			1	1			2	4	4
Véhicules utilitaires									
Poids lourds						2		2	2
Autres *									
Année en cours		0	1	2	1	2	3	9	9
Janvier			1	2	1	2	3		

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

COMMENTAIRE

Fortement impactée par la crise sanitaire du coronavirus, l'année 2020 a connu une situation particulièrement atypique en matière de circulation et de sécurité routière. Pour cette raison, elle ne peut rester seule comme valeur de référence afin de dégager les grandes tendances de l'accidentalité. En 2021, les chiffres des deux années précédentes seront donc rappelés sur les baromètres mensuels.

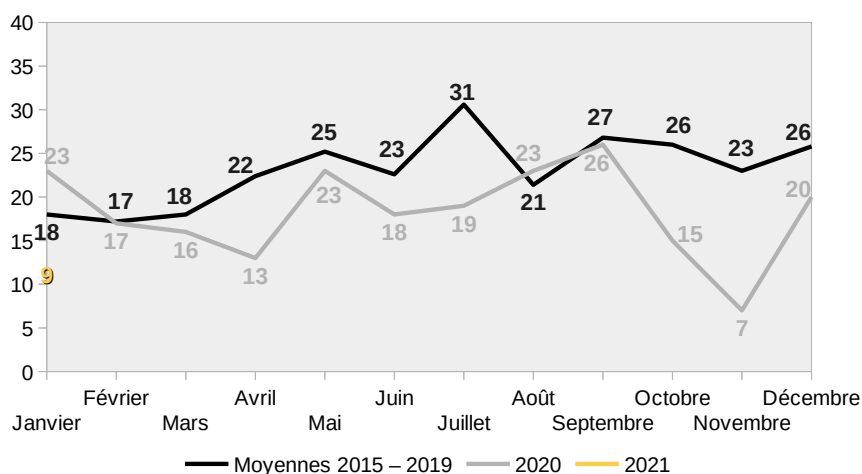
Le contexte dégradé de 2020, n'était cependant encore pas d'actualité en janvier. Pourtant la tendance au niveau national est très fortement à la baisse. Les indicateurs des nombres d'accidents et de blessés affichent en effet des retraits de 23 et 35 % par rapport à l'année précédente et un nombre de décès en recul de 93 victimes.

Le Grand Est ne déroge pas à la tendance nationale à l'amélioration de la sécurité routière. En janvier, la région a enregistré un recul du nombre d'accidents et de victimes relativement important. La baisse des indicateurs régionaux dépasse même celle des indicateurs nationaux avec des compteurs affichant -30% d'accidents et près de 40% de blessés en moins. Avec 9 usagers décédés sur les routes (-14 par rapport à début 2020), janvier 2021 confirme un bon bilan.

Comme en décembre, le département des Vosges se distingue par le décès d'un usager sur ses routes, alors qu'il n'y en avait pas eu au cours du même mois de l'année précédente. Le second mauvais chiffre du mois dans la région est constitué d'un accident supplémentaire par rapport à janvier 2020 dans la Haute-Marne. La quasi-totalité des autres indicateurs régionaux sont en revanche en baisse, voire en forte baisse notamment concernant le nombre d'accidents dans le Haut-Rhin, le Bas-Rhin, l'Aube et la Marne qui affichent tous des baisses autour de 20 accidents.

ÉVOLUTION MENSUELLE

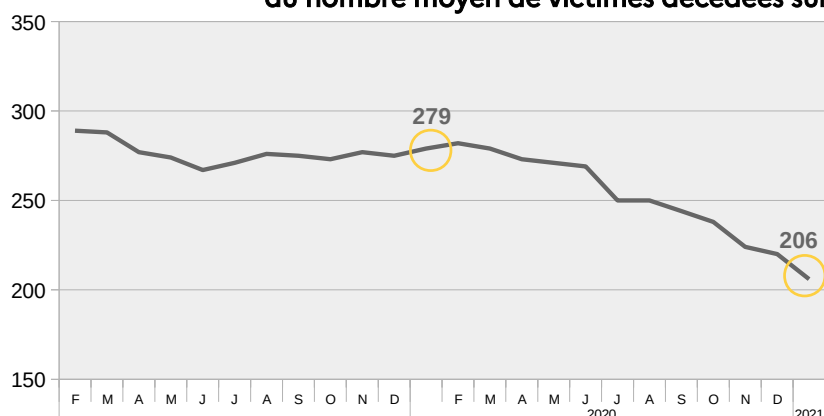
du nombre provisoire de victimes tuées, comparé aux moyennes des mêmes mois les cinq années précédentes



Alors que le mois de janvier connaît généralement une mortalité oscillant autour de 20 décès, janvier 2021 affiche un chiffre nettement inférieur. La période de restriction de déplacements liée au couvre-feu à partir de 20h jusqu'à la mi-janvier et à partir de 18h dans la deuxième partie du mois, pourrait être à l'origine de ce bon résultat. Pour mémoire, en janvier 2020, sur les 23 victimes décédées, 12 avaient perdu la vie pendant des heures concernées par le couvre-feu en janvier 2021.

ÉVOLUTION ANNUELLE

du nombre moyen de victimes décédées sur douze mois glissants (dont le mois considéré)



La crise sanitaire et les périodes de restriction de circulation qui y sont liées ont très fortement impacté la mortalité de l'année 2020. La très forte baisse des chiffres à compter du printemps a entraîné la courbe de la mortalité sur une année glissante vers des seuils inédits en épargnant 73 vies sur un an entre le niveau de mortalité en janvier 2020 et celui de janvier 2021.

LES ACTUALITÉS

DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Chiffres de la sécurité routière en 2020

Selon les estimations de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), 2 550 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine en 2020. Avec près de 700 décès de moins que l'an dernier, la mortalité routière est en baisse de -21,4 %.

Accidents, personnes tuées, blessés graves : tous les indicateurs en baisse dans une année marquée par la pandémie de la Covid-19. La baisse de la mortalité s'accompagne d'une baisse de tous les autres indicateurs d'accidentalité routière, comparés à 2019 : le nombre d'accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, enregistre une baisse importante de -19,7 % avec 44 997 accidents (soit 11 019 de moins qu'en 2019), le nombre de personnes blessées diminue de 20,9 % avec 55 754 blessés (soit 14 736 blessés en moins).

[Lire le communiqué dans son intégralité](#) 

5^e édition des concours innovation sécurité routière

Les jurys du Prix Innovation et du Challenge Innovation 2021, composés de professionnels de la sécurité routière, se sont réunis respectivement les 26 et 28 janvier pour évaluer les innovations qui contribuent à rendre la route plus sûre. Les lauréats seront dévoilés le 3 mars.

Depuis cinq ans, la Sécurité routière poursuit l'organisation de ces deux concours :

- le Prix innovation vise à labelliser des produits et services pour encourager l'innovation dans le domaine de la Sécurité routière ;

- le Challenge innovation, quant à lui, récompense les trois meilleures initiatives étudiantes, en partenariat avec le Bureau national des élèves ingénieurs (BNEI), la Conférence des grandes écoles (CGE), la Conférence des présidents d'université (CPU) et la Conférence des directeurs des écoles françaises d'ingénieurs (CDEFI).

[Plus d'informations sur ces concours](#) 



Installation du nouveau Conseil national de la sécurité routière

Créé en 2001, rénové en 2017, le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) est une instance de concertation et de propositions, organe essentiel dans la définition des politiques publiques de sécurité routière. Il compte 67 membres titulaires ainsi que 44 membres suppléants et accueille un large panel d'acteurs de la sécurité routière (personnalités qualifiées, élus nationaux et locaux, représentants de l'État, d'associations, des professions médicales, des gestionnaires de voirie, des entreprises et institutions intéressées par la sécurité routière), répartis dans sept collèges. Le président et les membres de ce nouveau mandat du CNSR ont été nommés par décret du 26 janvier 2021, publié au Journal officiel ce jour. Yves Goasdoué, ancien député, maire de Flers (Orne) et président de Flers agglomération est renouvelé au poste de président du CNSR.

[Lire le décret du 26 janvier 2021 portant nomination au Conseil national de la sécurité routière](#) 

Circulation inter-files : bilan de la première expérimentation quinquennale

Alors que la circulation inter-files (CIF) des deux-roues motorisés (2RM) demeure interdite, une expérimentation sur certaines routes de 11 départements français s'est achevée le 31 janvier. L'objectif de cette expérimentation était d'organiser un partage apaisé de la route, respectueux de l'ensemble des usagers, et d'encadrer et de sécuriser une pratique fortement répandue chez les conducteurs de deux-roues motorisés (2RM).

La circulation inter-files des deux ou trois-roues motorisés est entrée en expérimentation le 1er février 2016, pour une durée de cinq ans, dans les 8 départements d'Ile-de-France ainsi que dans les Bouches-du-Rhône, la Gironde et le Rhône. Au total, 3 000 kilomètres ont été concernés par cette première expérimentation. La CIF est restée interdite en dehors de ces zones expérimentales.

[Accéder à la communication sur cette première expérimentation](#) 

