



**PRÉFET
DU BAS-RHIN**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires**

Affaire suivie par :
Vincent HERY
Service Mobilités et Crises
Unité Sécurité et Circulation Routières
Observatoire Départemental de Sécurité Routière
Tél : 03 88 88 90 61
Mél : vincent.hery@bas-rhin.gouv.fr

Strasbourg, le 21 septembre 2023

Bilan de l'accidentologie en 2020

Préambule

L'année 2020 est marquée par la pandémie de Covid-19 qui a sévi dans le Bas-Rhin, tout comme à l'échelle nationale et internationale. L'accidentalité routière de l'année 2020 restera très atypique du fait de l'impact de la pandémie et des mesures gouvernementales en découlant, visant notamment à réduire les déplacements des citoyens.

Sommaire

1. Analyse générale
2. Analyse de la mortalité routière
3. Analyses thématiques
 - 3.1 Analyse par tranche d'âge
 - 3.2 Les 2RM
 - 3.3 Les modes doux
 - 3.4 Les risques professionnels
 - 3.5 L'alcool / stupéfiants

Annexes : - Informations liées à la pandémie de Covid-19
- Localisation des accidents mortels

Glossaire :

2RM : Deux-Roues Motorisé = cyclo + moto

Accident corporel : Accident avec au moins une personne blessée ou tuée

ATBH : nombre d'accidents, tués, blessés et blessés hospitalisés

BAAC : Bulletin d'analyse des accidents de la circulation

Blessé : blessé léger ou blessé hospitalisé

Blessé léger (BL) : blessé hospitalisé moins de 24 heures

Blessé hospitalisé (BH) : blessé hospitalisé plus de 24 heures

CRS : Compagnie républicaine de sécurité

DDSP : Direction départementale de la sécurité publique

EDP : Engin de déplacement personnel

EmS : Eurométropole de Strasbourg

FSI : Forces de sécurité intérieure

ONISR : Observatoire national interministériel de la Sécurité routière

Personne tuée : personne décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident

PL : Poids-lourd

PR : Présumé responsable (de l'accident dans lequel l'utilisateur est impliqué)

RD : Route départementale

RM : Route métropolitaine

RRP : Risque routier professionnel

TRAxxy : Tableaux des remontées accidents en xy / Transports routiers accidents en xy

VAE : Vélo à assistance électrique

Victime : personne tuée ou blessée

VL : Véhicule léger

VU : Véhicule utilitaire

1. Analyse générale

Le département du Bas-Rhin est organisé en 5 arrondissements : Strasbourg, Haguenau-Wissembourg, Molsheim, Saverne et Sélestat-Erstein. Il comprend 516 communes, dont les plus peuplées (de plus de 10 000 habitants) sont Strasbourg, Haguenau, Schiltigheim, Illkirch-Graffenstaden, Sélestat, Bischheim, Lingolsheim, Bischwiller, Saverne, Obernai, Ostwald et Hoenheim.

(chiffres INSEE 2019)	Bas-Rhin	Grand Est	France
Population	1 140 057	5 556 000	67 258 000
Variation (depuis 2014)	2,5 %	0,1 %	1,9 %
Superficie (km ²)	4 755	57 433	632 734
Densité	240	97	106

La démographie du Bas-Rhin est caractérisée par une forte densité, ainsi qu'une augmentation de la population trois fois supérieure à la moyenne de la région Grand Est (mais inférieure à la moyenne nationale).

Répartition par tranches d'âge dans le Bas-Rhin (chiffres INSEE 2019)		
- de 15 ans	191 582	16,8 %
15 à 29 ans	216 952	19,0 %
30 à 44 ans	215 644	18,9 %
45 à 59 ans	236 310	20,7 %
60 à 74 ans	181 306	15,9 %
75 ans et plus	98 263	8,6 %
TOTAL	1 140 057	100,0 %

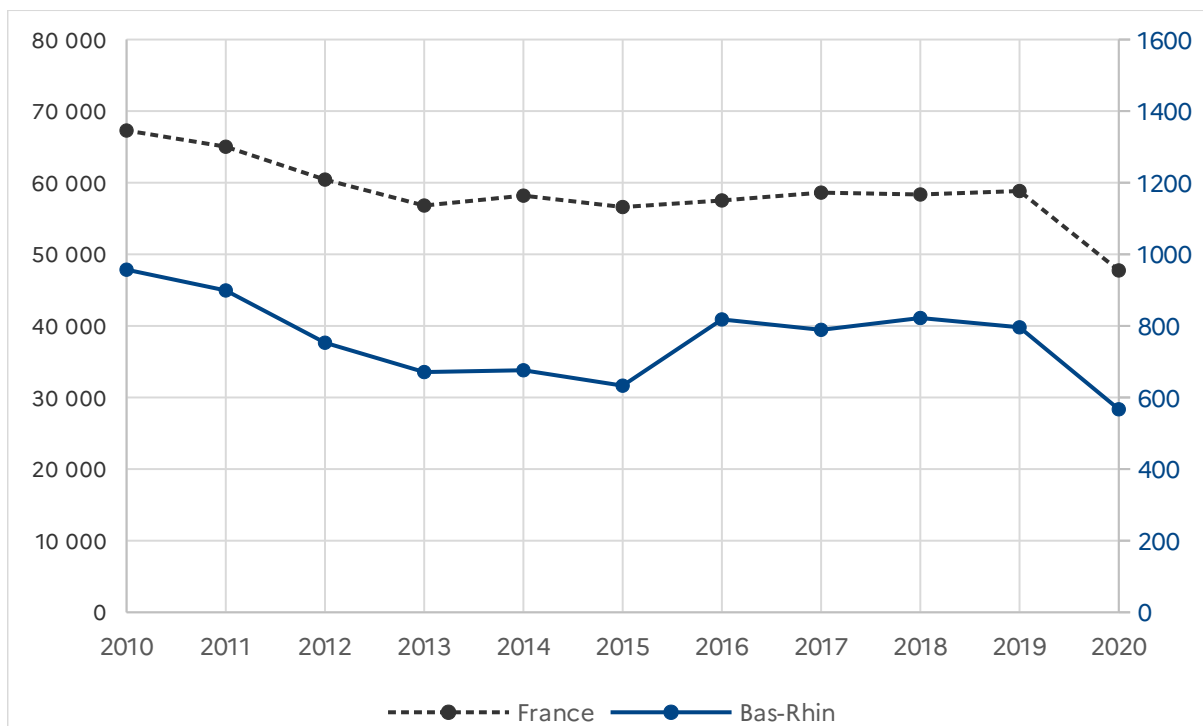
En l'absence de renouvellement du recensement de la population bas-rhinoise, les données de référence de l'INSEE sont datées de l'année 2019.

Tableau récapitulatif du bilan ATBH pour l'année 2020 :

Source = Base Officielle / TRAxY

Bilan 2020					
Accidents		Usagers impliqués			
Corporels	dont mortels	Victimes	Tués	Blessés dont hospitalisés	Impliqués Indemnes
567	38	732	39	693	536

Evolution du nombre d'accidents corporels par année :



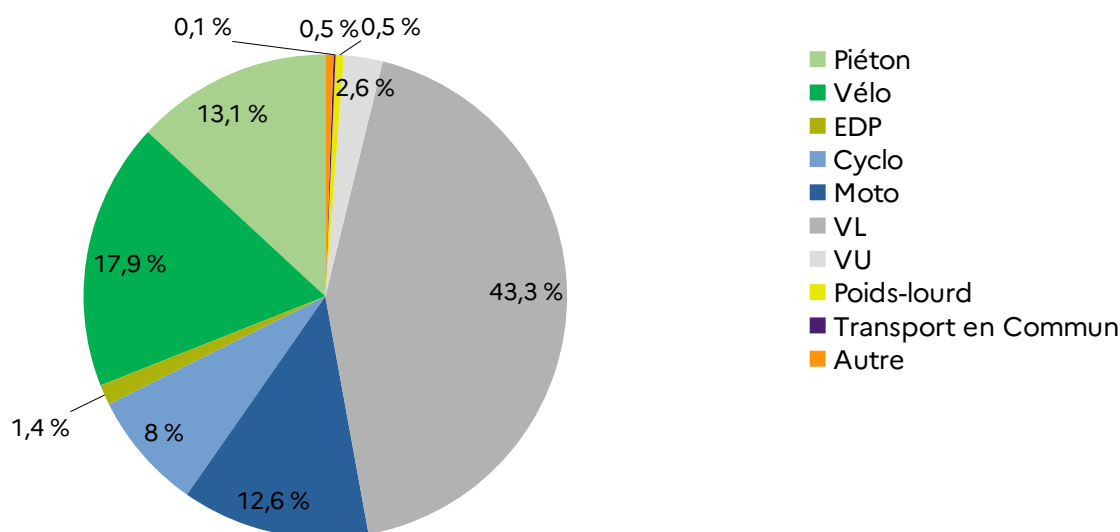
Sur les dix dernières années, le nombre total annuel d'accidents suit la tendance nationale (métropole + outre-mer, en tiretés noirs).

Le bilan 2020 est caractérisé par un niveau sous la barre des 600 accidents, résultat étroitement lié aux mesures sanitaires liées à la Covid-19.

Pour la même raison, le nombre de blessés affiche une chute importante : -40 % entre 2019 et 2020.

Non représentatifs, ces résultats sont à prendre avec précaution, particulièrement lorsqu'il s'agit de les comparer avec les années antérieures.

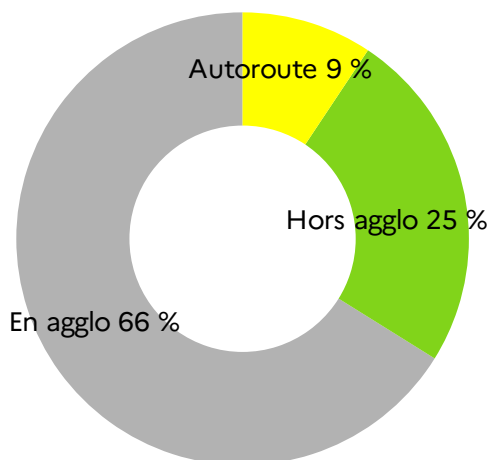
Répartition du nombre de victimes selon le mode de déplacement :



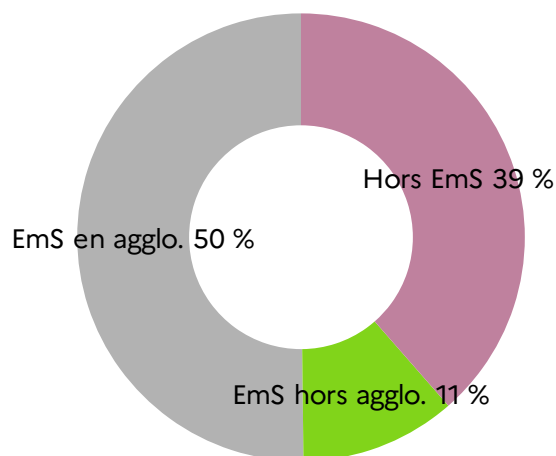
Parmi les victimes d'accidents survenus en 2020, **45,9 % sont des usagers en véhicules légers (VL) ou véhicules utilitaires (VU)**. Cette part est stable par rapport à 2019 (46,3 %).

Les usagers vulnérables non motorisés (piétons + cyclistes + EDP) représentent 32,4 % des victimes. Ces chiffres sont en léger recul par rapport à 2019 (35 %), mais équivalents à 2018 (32 %).

Accidents corporels suivant le milieu :



Accidents EmS / hors EmS :

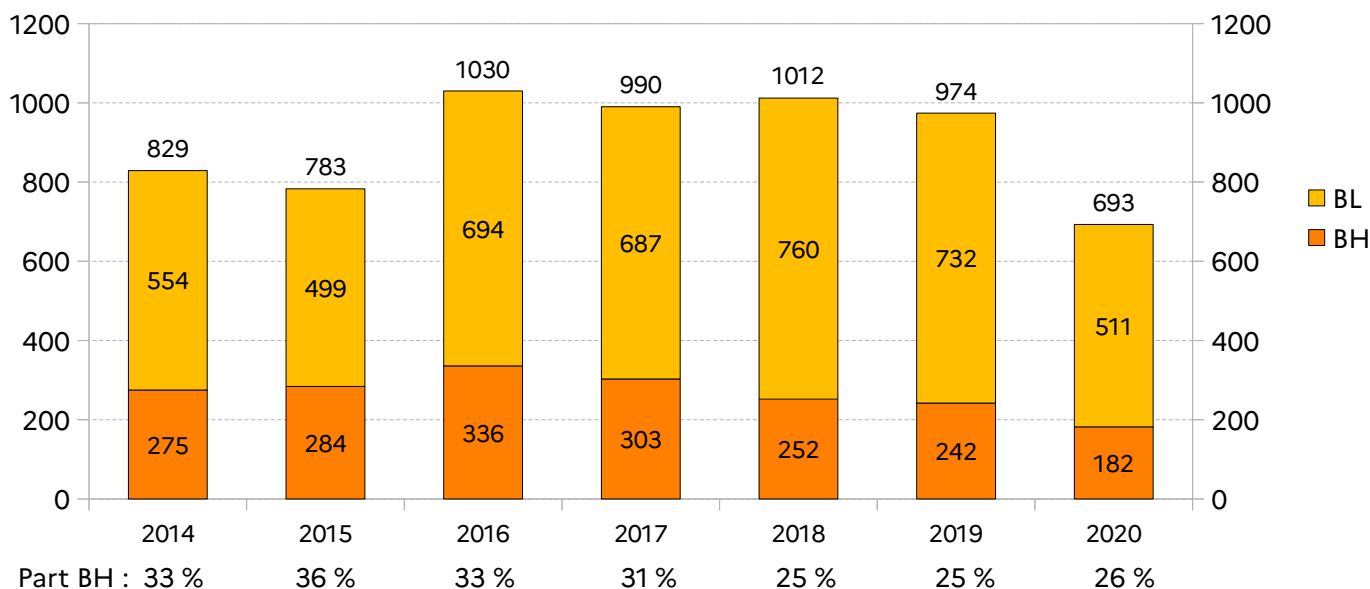


Comme lors des cinq dernières années, les accidents corporels bas-rhinois ont eu lieu :

- **2 fois sur 3 en agglomération ;**

- sur le territoire de l'EmS (en ou hors agglomération) dans 61 % des cas. Ce résultat est en baisse de 5 points par rapport à l'année 2019.

Nombre de blessés avec répartition BH/BL :



En 2020, la diminution du nombre de blessés concerne les blessés légers (BL) dans les mêmes proportions que les blessés hospitalisés (BH).

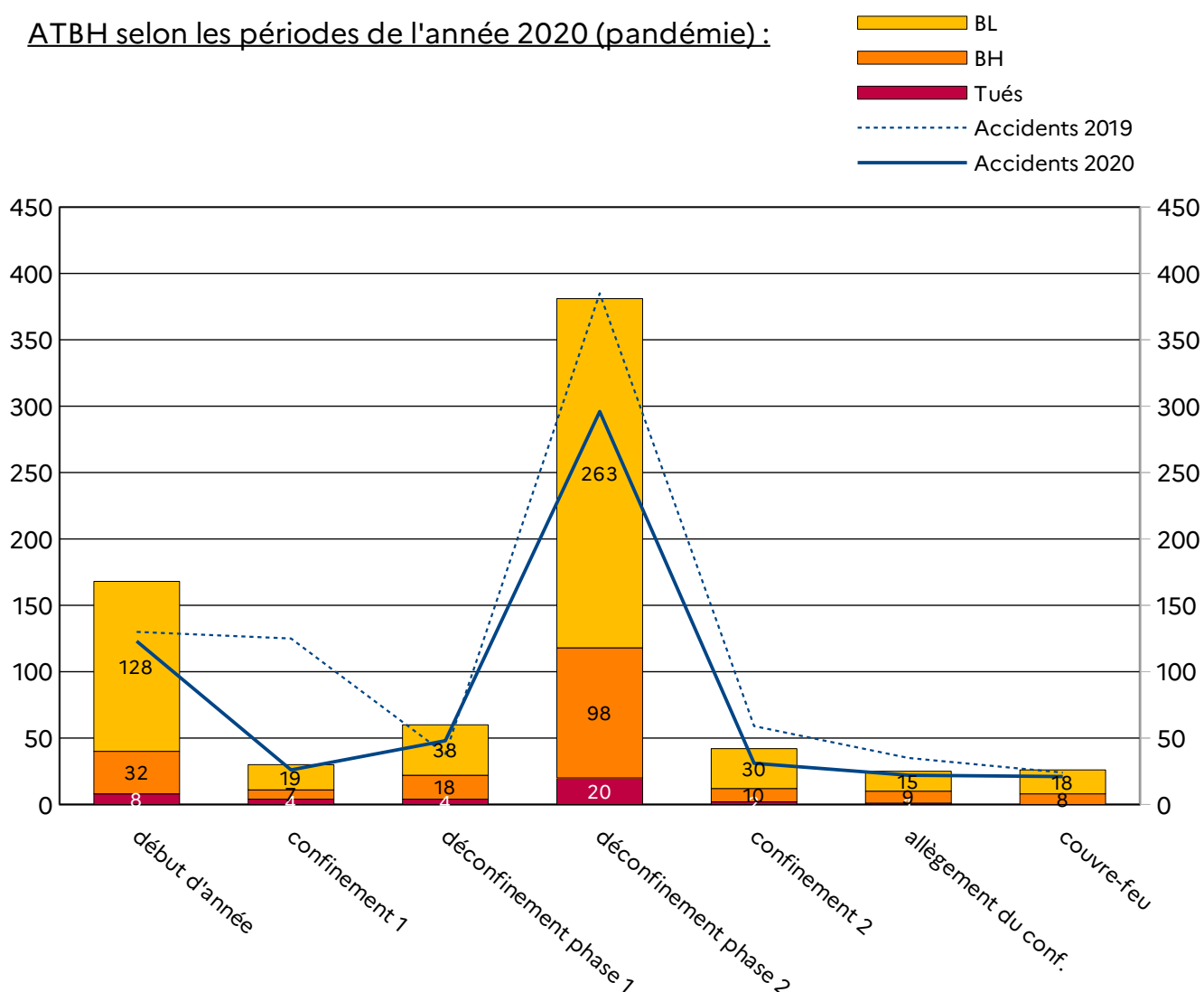
En conséquence, la répartition BH/BL s'inscrit dans la continuité des deux années précédentes.

L'année 2020 ne sera pas étudiée par mois, comme les années précédentes, mais par période, en fonction des mesures sanitaires liées à la pandémie.

Le nom et la durée de chaque période sont résumés dans le tableau suivant, et détaillés en annexe 1 (document édité par l'ONISR extrait du bilan de l'accidentalité de l'année 2020, page 199).

Période	Durée (jours)
Début d'année	75
Confinement 1	55
Déconfinement phase 1	22
Déconfinement phase 2	151
Confinement 2	28
Allègement du confinement	17
Couvre-feu	17
Total (année bissextile)	366

ATBH selon les périodes de l'année 2020 (pandémie) :



NB : ce diagramme ne prend pas en compte la durée de chaque période.

Durant le premier confinement, **le nombre d'accidents est très inférieur** aux années précédentes : 26 accidents en 2020 contre 125 en 2019 sur la même période, soit 5 fois moins d'accidents.

Concernant les victimes (blessés et tués), il y en a eu 30 en 2020 contre 165 durant la même période en 2019.

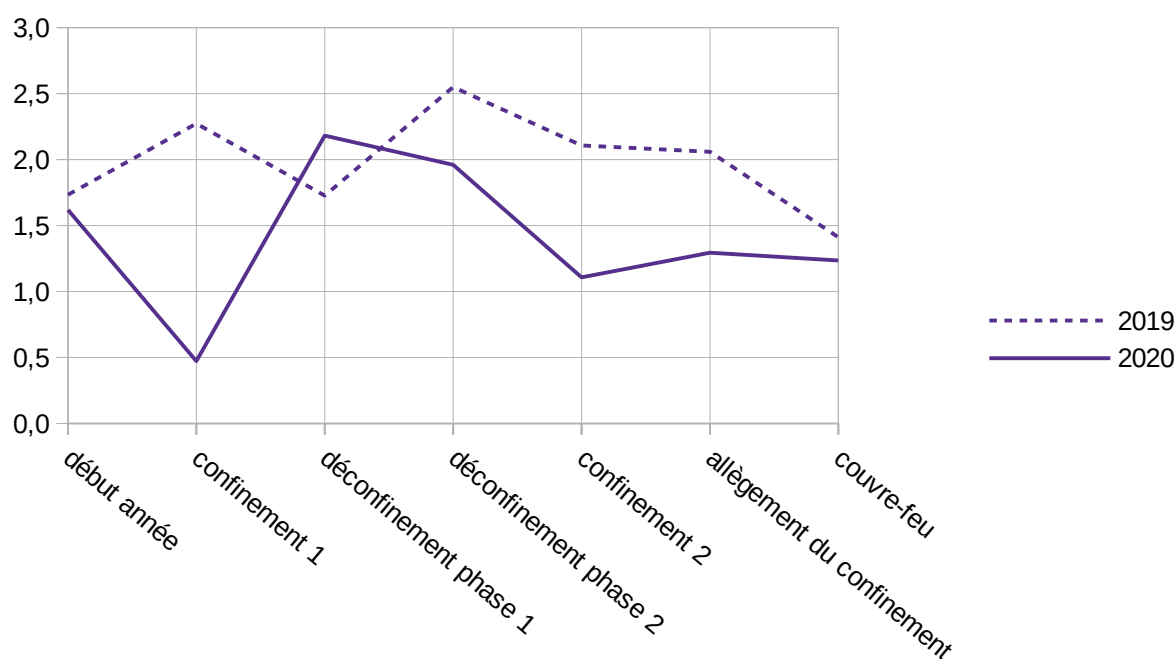
Sur l'ensemble de l'année, le nombre d'accidents survenus en 2020 reste également très inférieur à celui de 2019.

Seule la première période de déconfinement affiche une accidentalité plus importante qu'en 2019 (48 accidents ont eu lieu en 2020, contre 38 en 2019). En effet, un relâchement des comportements des usagers sur la route a été constaté.

Rapporté à la durée de chaque période, ce nombre d'accidents peut être exprimé par un ratio moyen (= nombre d'accidents/nombre de jours de la période).

Le graphique suivant tient compte de la durée de chaque période.

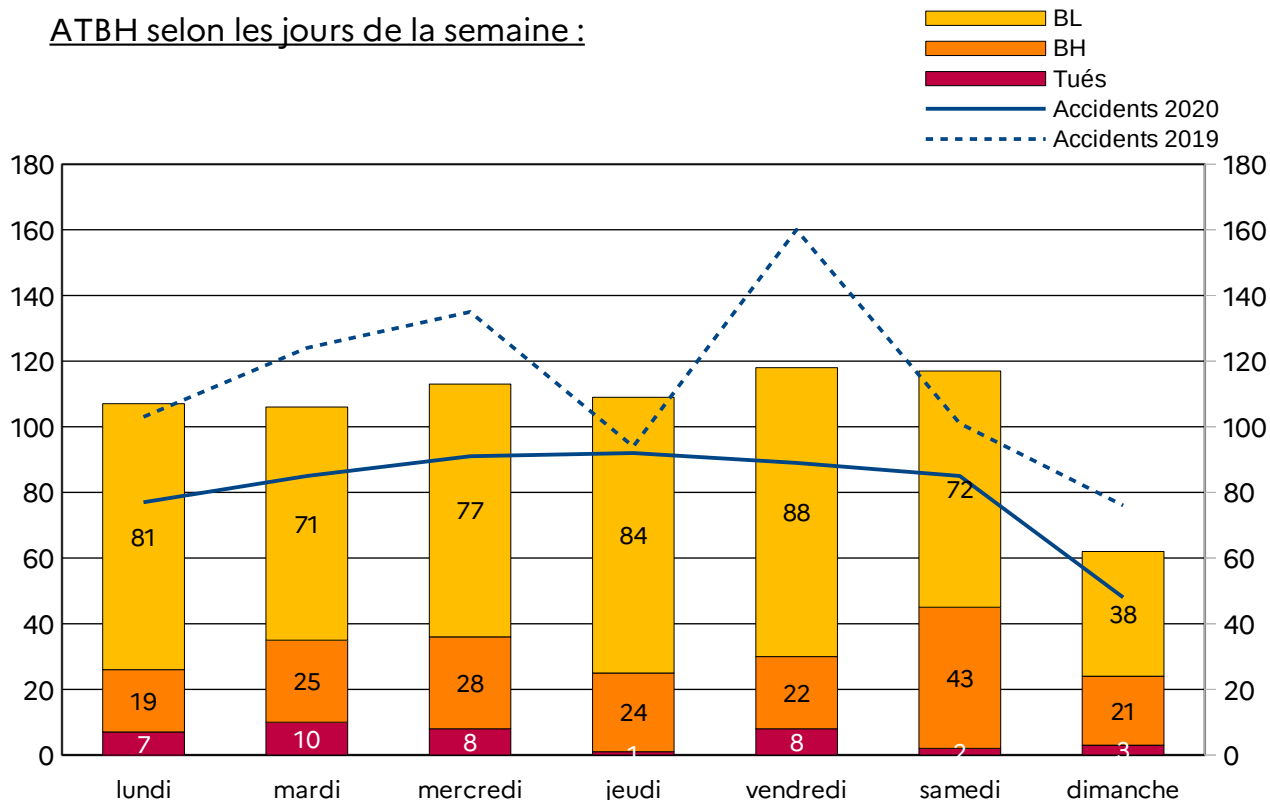
Ratio par période (nombre d'accidents/jour)



Ce graphique met en évidence l'écart important entre le ratio 2020 et le ratio 2019, notamment sur les deux périodes de confinement.

Les conclusions sont identiques au diagramme de la page précédente.

ATBH selon les jours de la semaine :



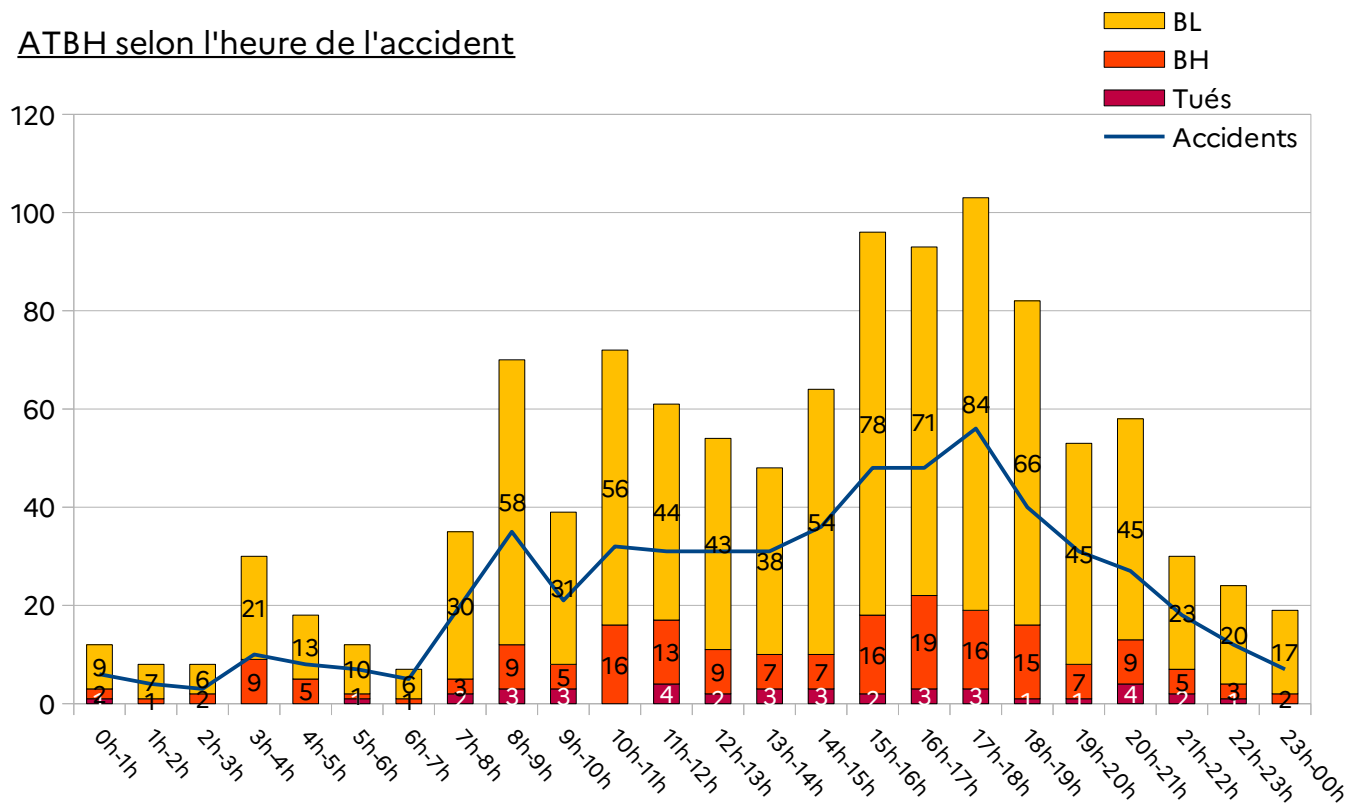
Contrairement aux deux années précédentes, aucun jour de la semaine n'affiche un nombre de victimes significativement supérieur aux autres. La répartition des victimes est homogène du lundi au samedi.

Avec 62 victimes, le dimanche reste le jour le moins accidentogène (107 victimes en 2019).

En 2019, le jour le plus accidentogène était le vendredi (160 accidents, 200 victimes).

En 2018, le jour le plus accidentogène était le mardi (140 accidents, 180 victimes).

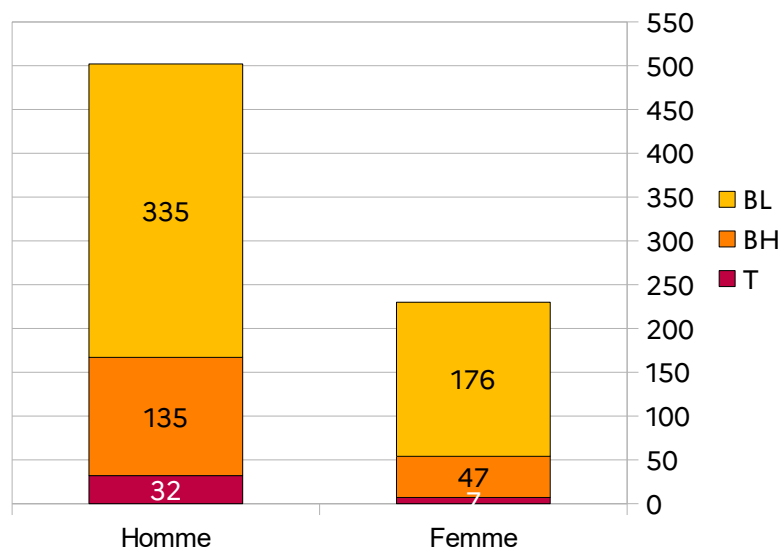
ATBH selon l'heure de l'accident



Les principaux indicateurs permettant de comparer l'heure de pointe du matin (6h-9h) à l'heure de pointe du soir (16h-19h) sont présentés dans le tableau suivant :

Tranche horaire	Période	Nombre d'Accidents	Nombre de Tués	Nombre de Blessés	Accidents liés à un déplacement professionnel	Accidents en agglomération	Accidents sur le territoire de l'EmS
6h-9h	matin	60	5	81	60%	50%	62%
16h-19h	soir	138	7	171	14%	72%	56%

Répartition des victimes par genre



En 2020, les hommes représentent 69 % de l'ensemble des victimes dans le Bas-Rhin. Ce pourcentage était de 62 % en 2019 et de 64 % en 2018.

A l'échelle nationale, 66 % des victimes sont de sexe masculin en 2020, soit 2 personnes sur 3.

2. Analyse de la mortalité routière

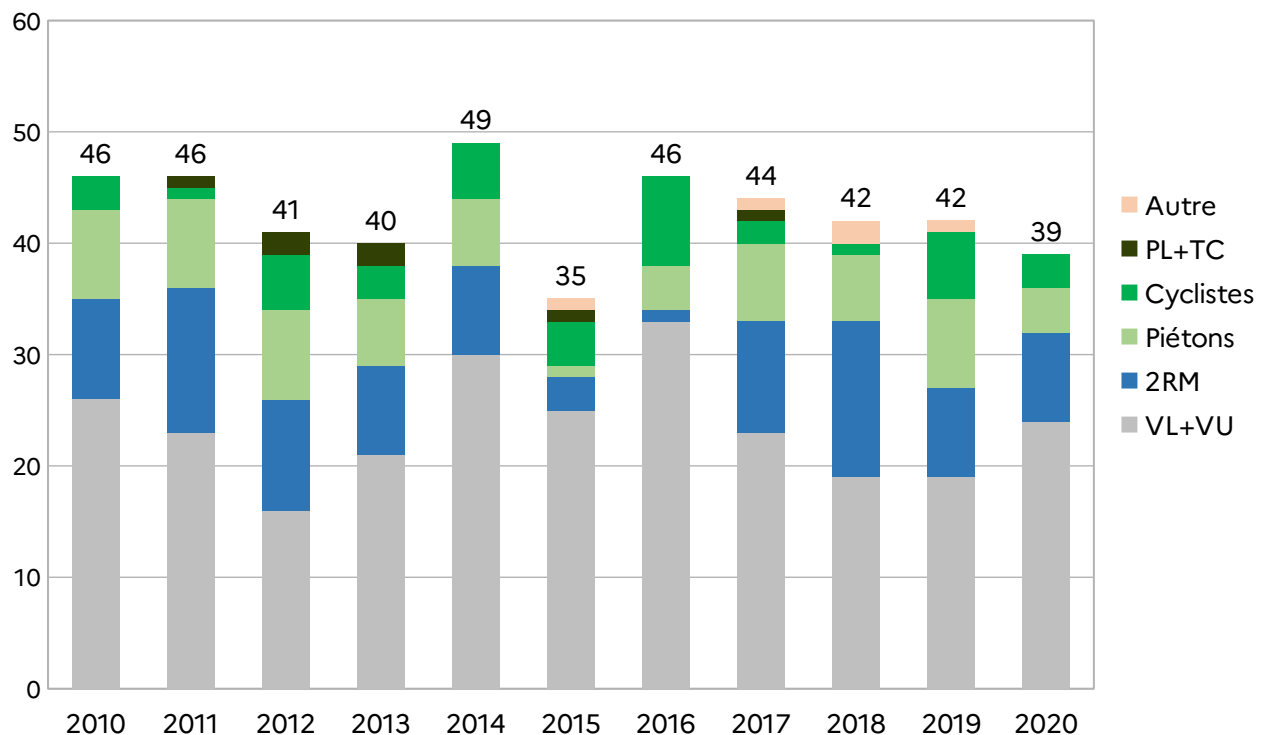
En 2020, **39 personnes sont décédées** sur les routes du Bas-Rhin. Ce bilan est relativement proche de celui de l'année précédente (42), alors que les autres indicateurs (nombre d'accidents corporels et de blessés) affichent une baisse significative du fait de la pandémie.

Ainsi, en termes de tendance chiffrée, les principaux indicateurs (A, BL et BH) chutent de 40 % environ par rapport à 2019, alors que le bilan de la mortalité n'affiche « que » -7 % de baisse.

A l'échelle nationale, cette baisse de la mortalité routière s'élève à -21,7 %.

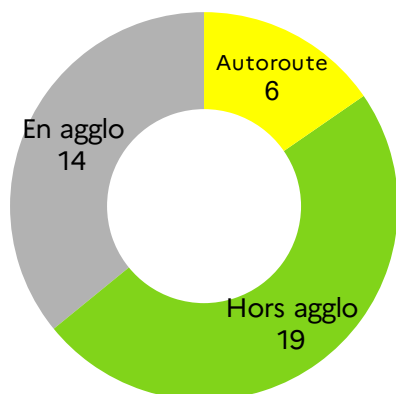
Ainsi le bilan de la mortalité 2020 dans le Bas-Rhin est relativement élevé par rapport au bilan national, et n'affiche pas une baisse aussi importante que les autres indicateurs.

Evolution du nombre de personnes tuées par catégorie d'usager :

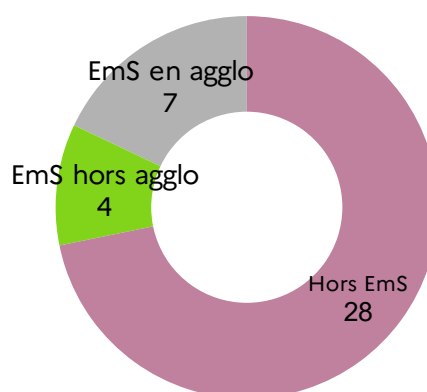


Le nombre d'automobilistes tués en VL ou en VU a augmenté par rapport aux deux dernières années (+5 personnes tuées). Les déplacements en voiture individuelle ont en effet été privilégiés durant la pandémie, notamment par rapport aux transports en commun.

Personnes tuées suivant le milieu :



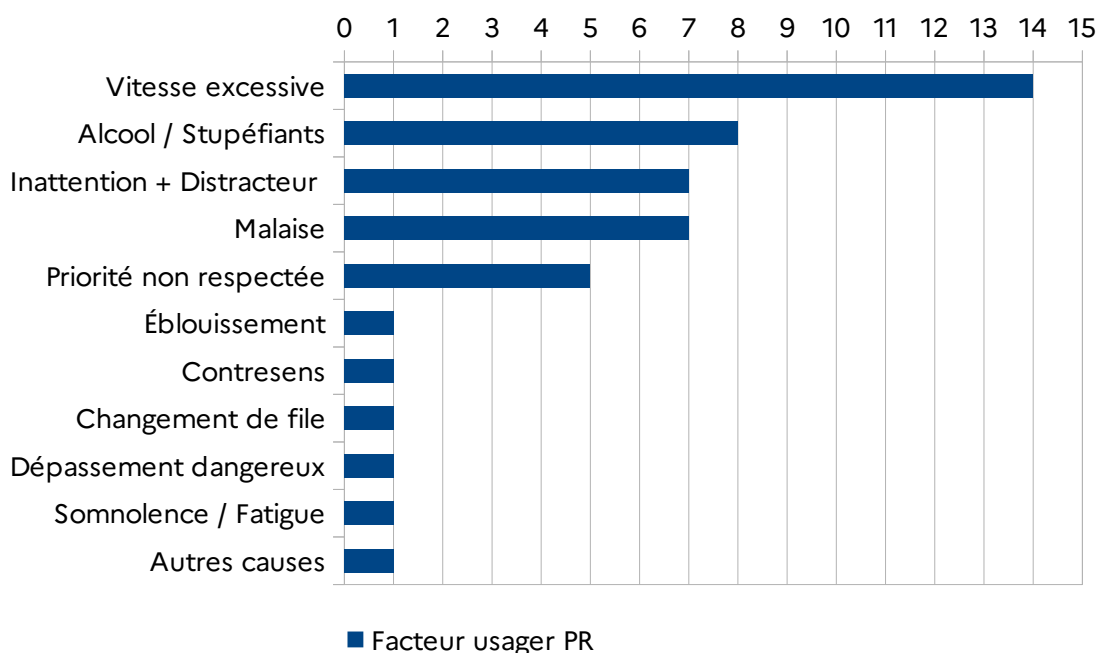
Personnes tuées en / hors EmS :



La moitié des accidents mortels s'est produite hors agglomération, ce qui s'inscrit dans la continuité des deux années précédentes.

7 accidents mortels sur 10 ont eu lieu hors de l'EmS.

Causalité des accidents mortels :



Lorsque les circonstances de l'accident mortel sont déterminées, il apparaît que le **comportement des usagers de la route** est en cause dans la majorité des cas.

Lors de 14 accidents mortels, la **vitesse excessive ou inadaptée** est principalement en cause. Il s'agit du facteur le plus recensé en 2020, tout comme en 2019.

Avec 8 occurrences, la conduite sous l'emprise d'alcool et/ou de stupéfiants représente la deuxième cause d'accident mortel en 2020.

L'inattention de l'utilisateur présumé responsable (PR) est recensée en quantité plus importante que l'an passé (6 facteurs inattention auxquels s'ajoute 1 facteur *distracteur technologique*).

3. Analyses thématiques

3.1 Analyse par tranche d'âge

Tableau récapitulatif par tranche d'âge INSEE :

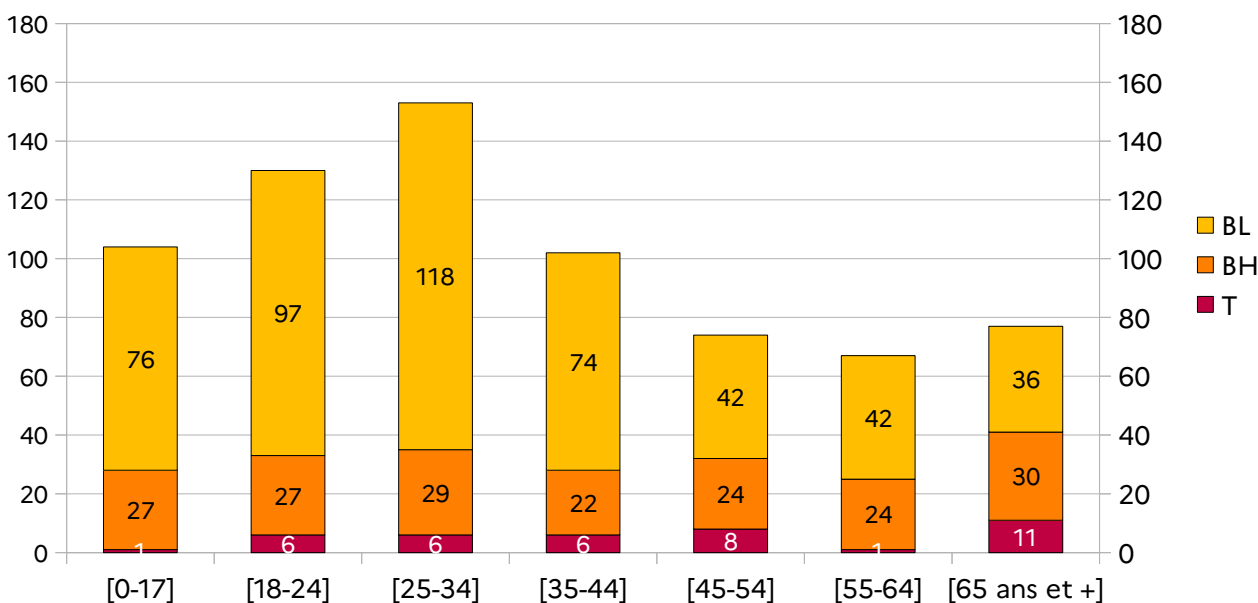
D'après le tableau en page 3, la population est découpée en tranches d'âge qui représentent un nombre équivalent d'habitants, à l'exception des plus de 75 ans. L'analyse de ces tranches d'âges donne le résultat suivant (en nombre de victimes) :

Répartition par tranches d'âge dans le Bas-Rhin <i>(chiffres INSEE 2019)</i>			Bilan des victimes dans le Bas-Rhin <i>(chiffres TRAxY 2020)</i>	
- de 15 ans	191 582	16,8 %	63	8,6 %
15 à 29 ans	216 952	19,0 %	254	34,7 %
30 à 44 ans	215 644	18,9 %	172	23,5 %
45 à 59 ans	236 310	20,7 %	150	20,5 %
60 à 74 ans	181 306	15,9 %	60	8,2 %
75 ans et plus	98 263	8,6 %	33	4,5 %
TOTAL	1 140 057	100,0 %	732	100,0 %

Au sens de la sécurité routière, ces tranches d'âge INSEE ne sont pas pertinentes. En particulier, la tranche des jeunes (15-29 ans) regroupe plus d'un tiers des victimes. Elle nécessite donc un découpage plus détaillé, afin d'en faire l'analyse.

Le découpage utilisé par l'ONISR, présenté ci-dessous, fait apparaître quant à lui la tranche des jeunes conducteurs (18-24 ans) et celle des seniors (65 ans et plus) qui coïncide avec l'âge moyen de départ à la retraite. Seule la tranche des 45-59 ans est cohérente, puisqu'elle concerne 20,5 % des victimes, et représente 20,7 % de la population bas-rhinoise.

ATBH par tranches d'âge

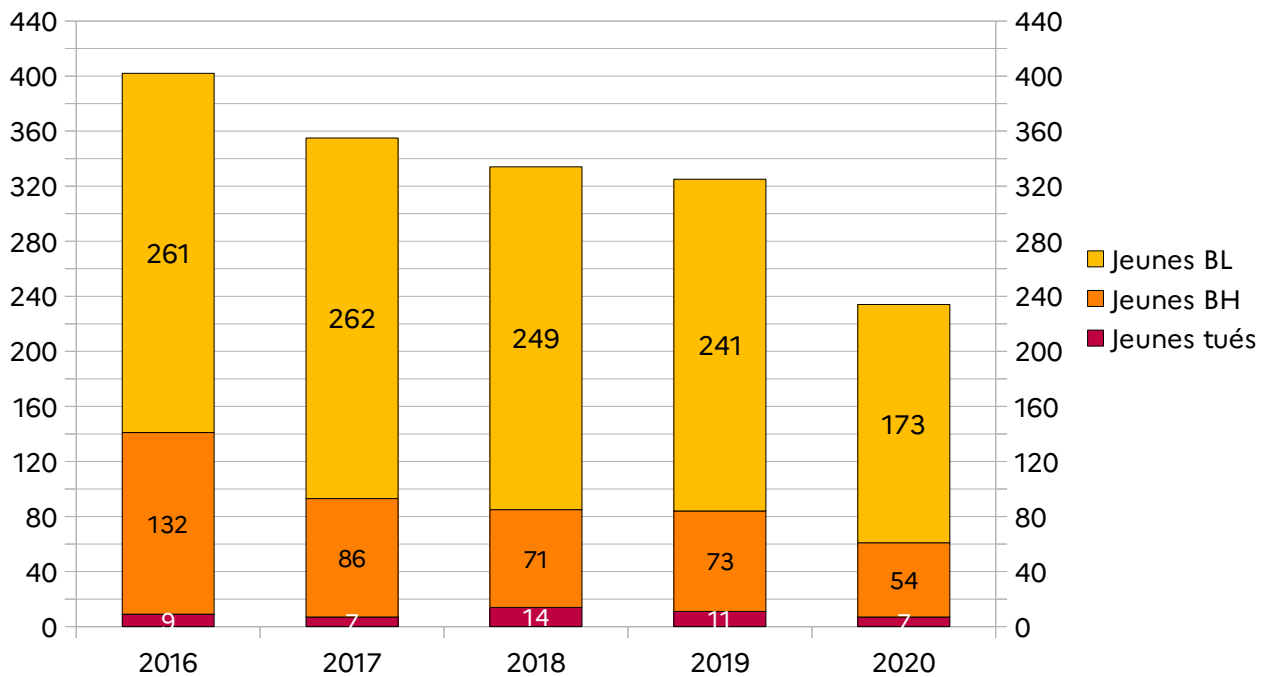


Les tranches d'âge les plus impactées par des accidents corporels de la circulation sont les jeunes, et plus généralement les moins de 35 ans.

Les plus de 65 ans (seniors) sont les victimes avec le taux de gravité le plus élevé, notamment avec le plus de BH et de personnes tuées.

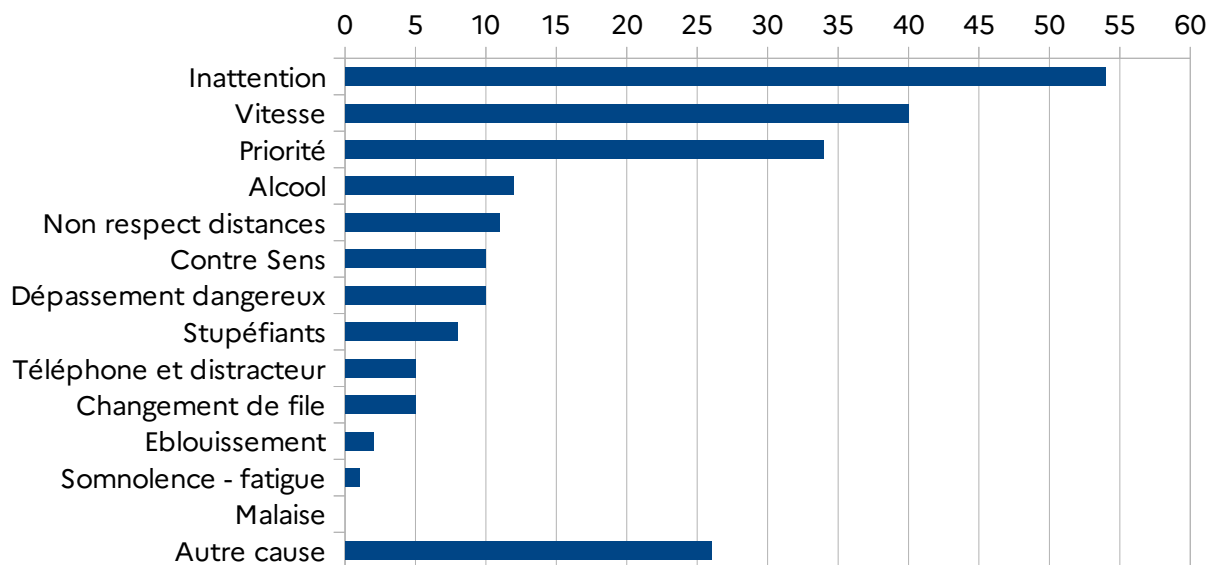
3.1.1 Les jeunes (moins de 25 ans)

Evolution du nombre de jeunes victimes



Proportionnellement, la répartition BL/BH/tués chez les jeunes victimes est la même chaque année (75 % de BL environ), y compris en 2020.

Facteurs "jeunes usagers" - accidents corporels

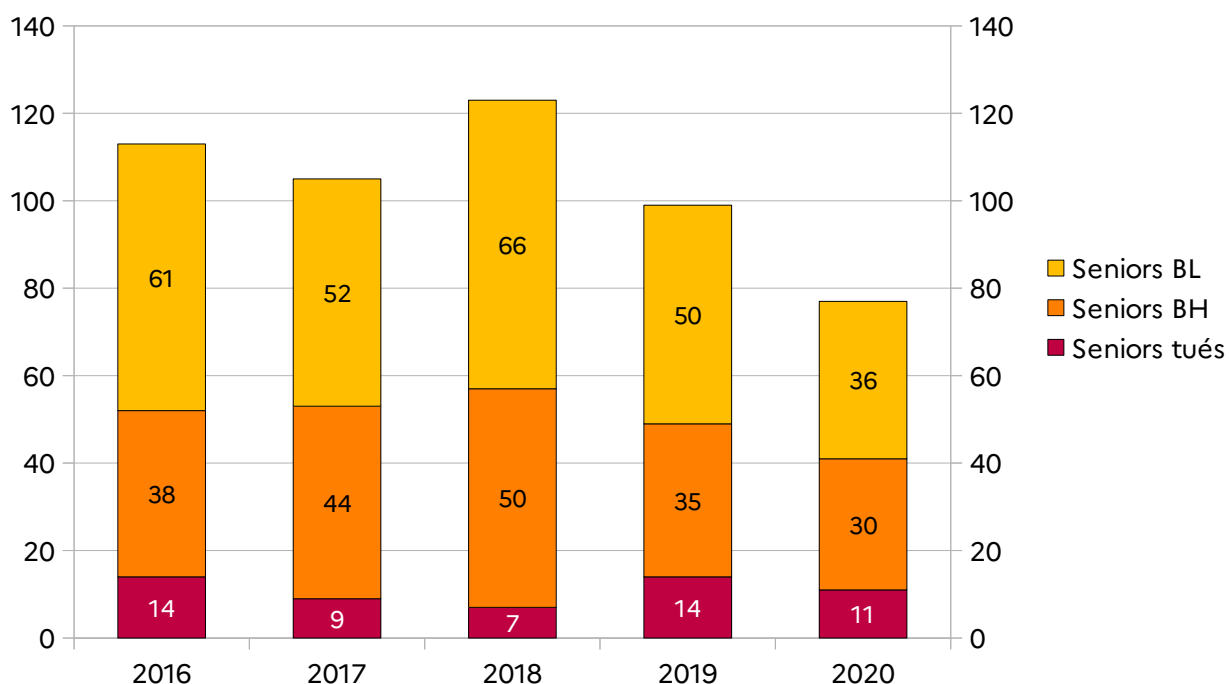


Les principaux facteurs liés au comportement des jeunes usagers sont **les mêmes qu'en 2019**, toutes proportions gardées :

- 1 – Inattention (25 %),
- 2 – Vitesse excessive ou inadaptée (18 %),
- 3 – Priorité non respectée (16 %).

3.1.2 Les seniors (65 ans et plus)

Evolution du nombre de victimes seniors sur 5 ans :

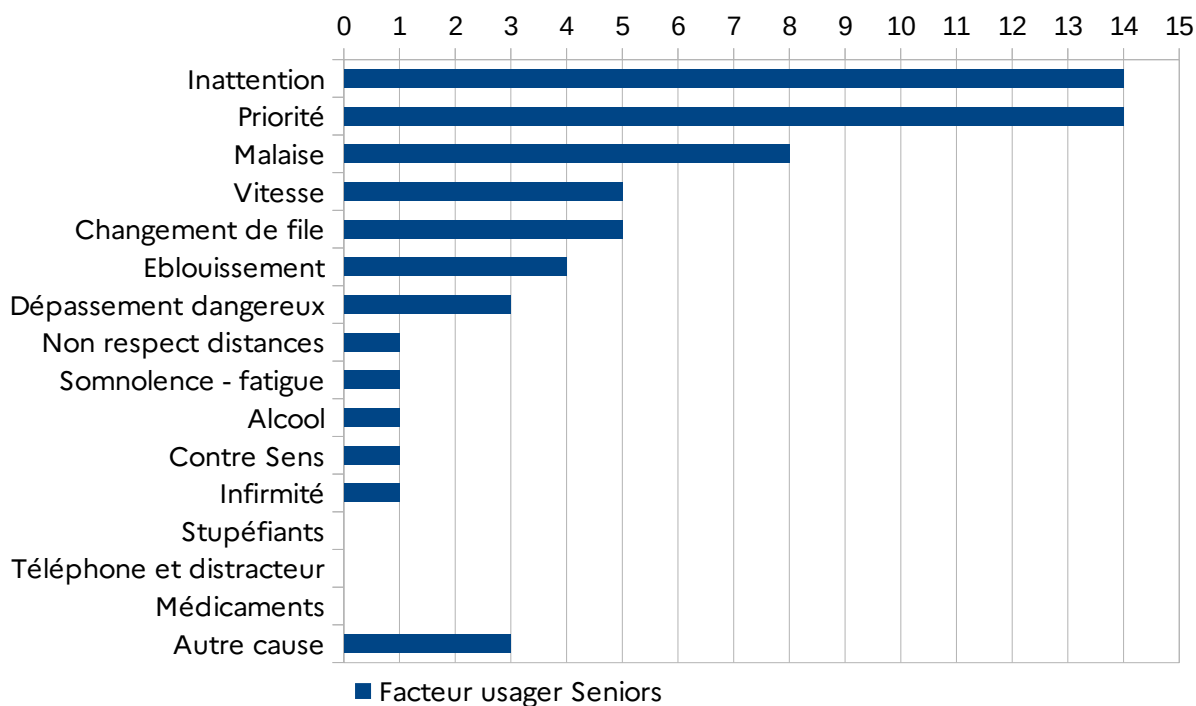


En 2020, les accidents corporels impliquant au moins une personne de plus de 65 ans (seniors) représentent **17 % de l'ensemble des accidents**.

Cette part des seniors impliqués était de 24 % en 2019, et 20 % en 2018.

Cette diminution importante s'explique en partie par le contexte de pandémie, et les restrictions de déplacement imposées aux citoyens, dont notamment les personnes âgées et fragiles. Ces dernières étaient cantonnées à domicile dans de nombreux cas.

Facteurs usagers seniors - accidents corporels

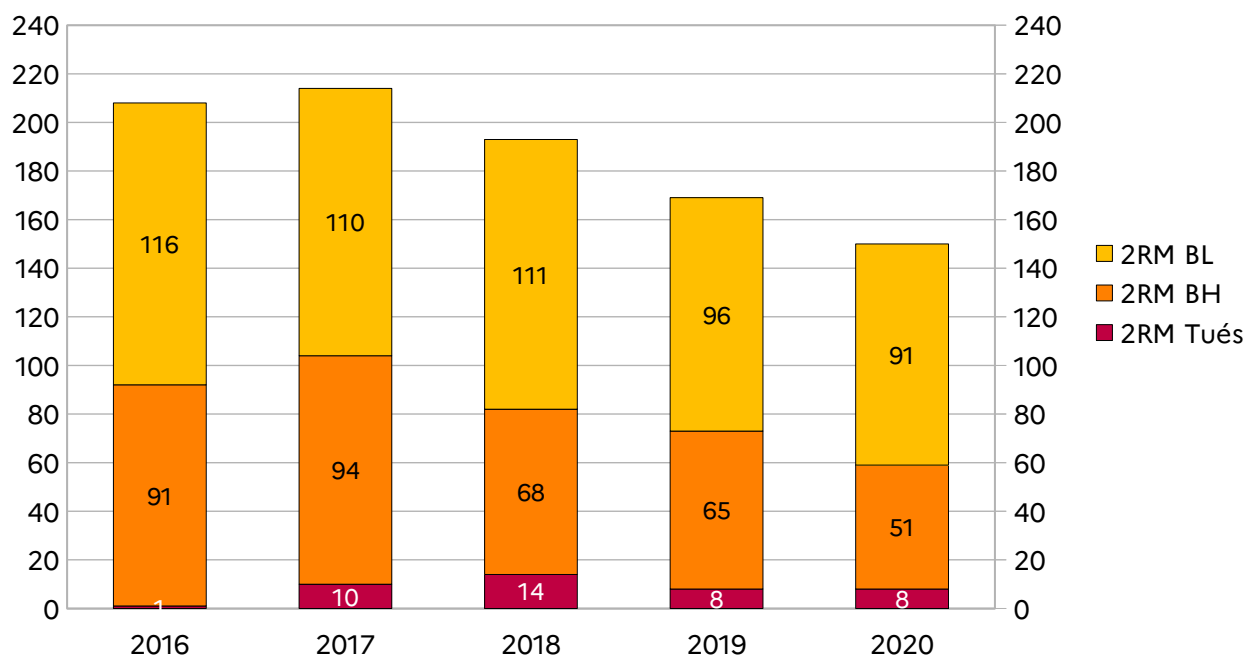


Les facteurs liés au comportement du senior sont principalement l'inattention et le non respect des priorités, totalisant plus de la moitié des cas (56 %).

Le facteur malaise au volant est plus fréquent que le facteur vitesse excessive ou inadapté.

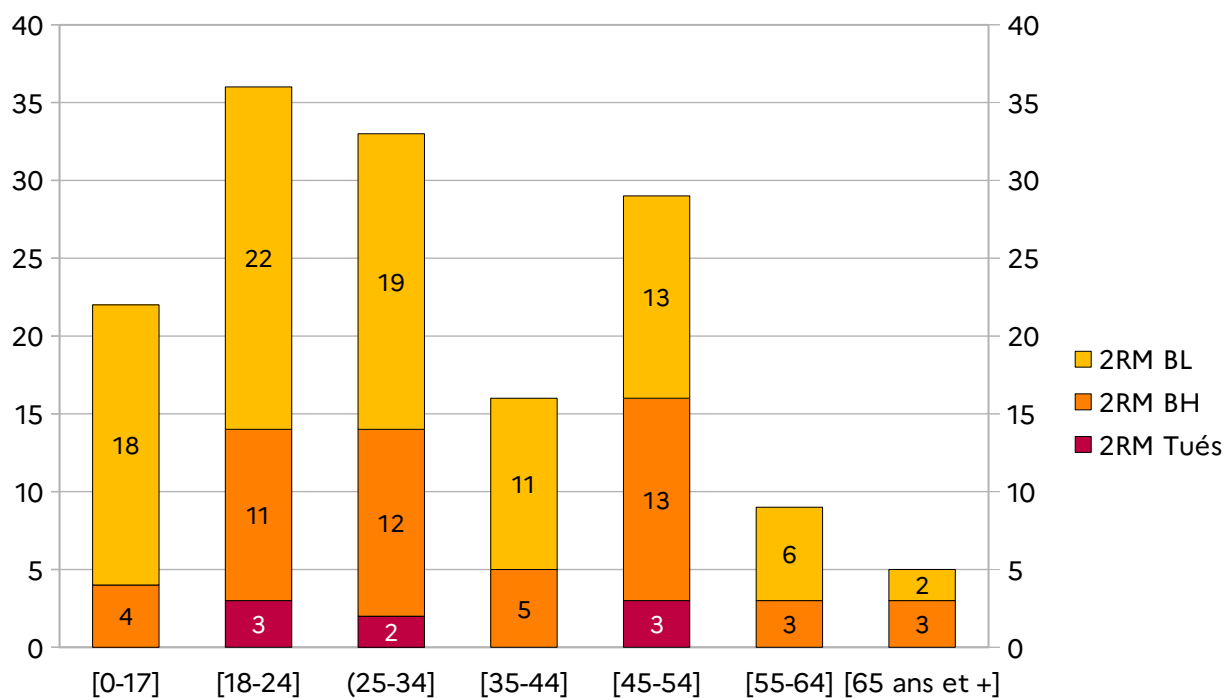
3.2 Les deux-roues motorisés (cyclos et motos)

Evolution du nombre de victimes 2RM :



Le nombre de victimes 2RM (blessés et tués) est en diminution constante depuis 2017. Toutefois, avec une valeur de -12 %, **la baisse de 2019 à 2020 n'est pas aussi marquée** chez les 2RM que pour l'ensemble des usagers.

Répartition des victimes 2RM par tranche d'âge :



Les tranches d'âge les plus touchées sont les 18-34 ans ainsi que les 45-54 ans.

3.3 Les modes doux

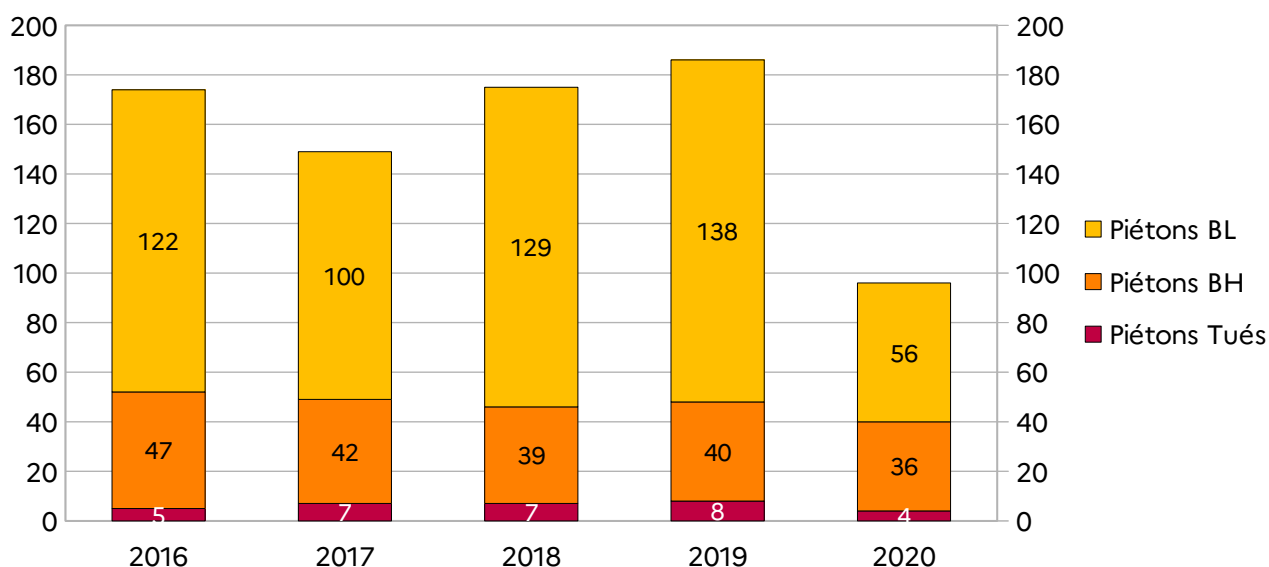
Les modes doux (ou modes actifs) désignent l'ensemble des usagers suivants :

- les piétons, ainsi que les EDP-sm (Engin de déplacement personnel - sans moteur)
- les vélos ainsi que VAE (Vélo à assistance électrique)
- les EDP-m (Engin de déplacement personnel - motorisé)

Ils sont alternatifs aux modes de déplacement à moteur thermique, et peuvent désigner soit les déplacements non ou très faiblement carbonés. Dans tous les cas, ils émettent moins de gaz à effet de serre que les véhicules motorisés individuels.

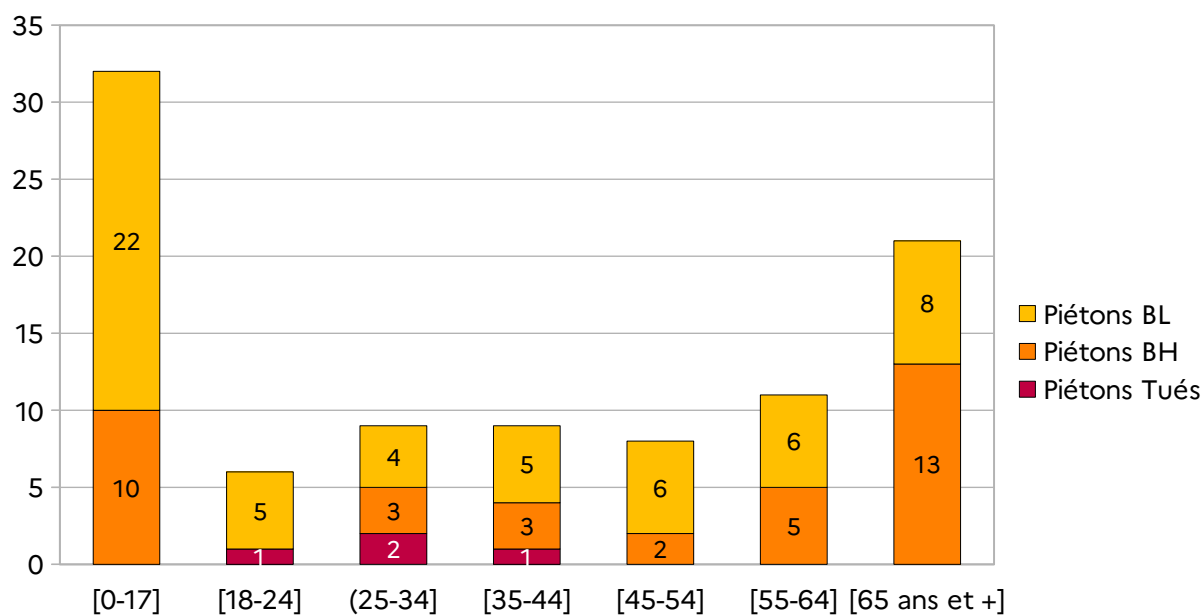
3.3.1 Les piétons

Evolution du nombre de victimes piétons :



Le nombre de victimes piétons est en nette diminution, particulièrement chez les BL.

Répartition des victimes piétons par tranche d'âge :

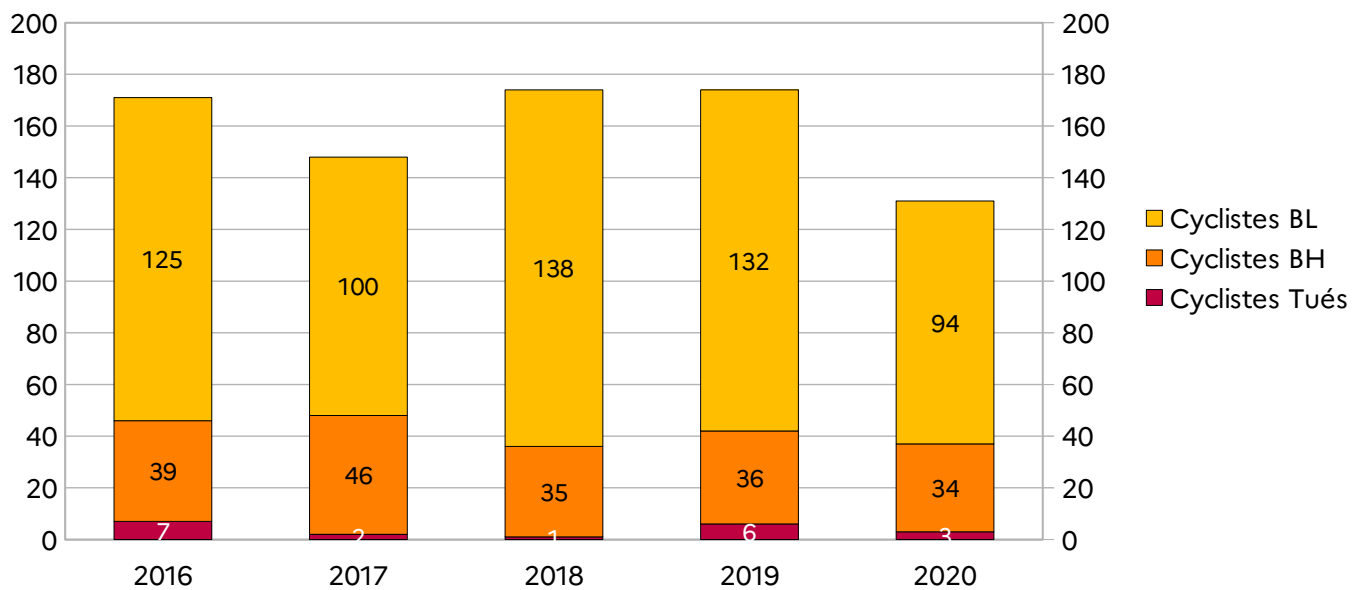


Comme en 2019, la répartition des victimes piétons se concentre dans les tranches d'âge **des plus jeunes et des plus âgés**. Il s'agit d'une tendance inverse par rapport aux victimes en 2RM, et aux victimes d'accidents avec alcool / stup.

Tous les piétons tués en 2020 ont entre 18 et 37 ans (dont deux avec une alcoolémie supérieure à 2 g/l de sang).

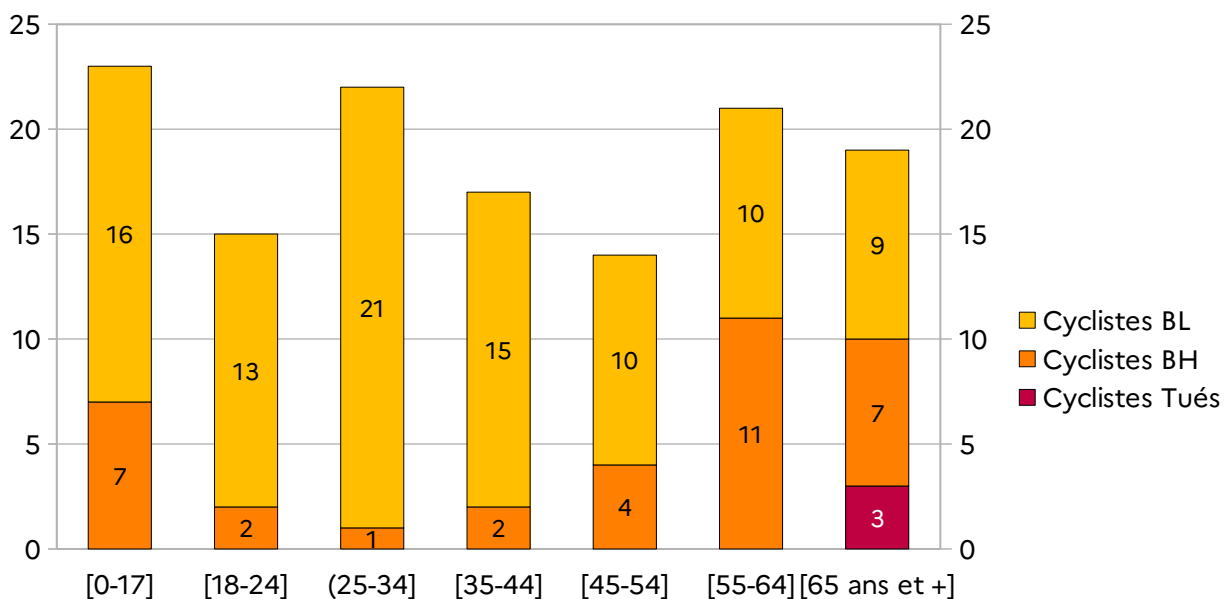
3.3.2 Les cyclistes

Evolution du nombre de victimes cyclistes :



Le nombre total de victimes à vélo est relativement stable depuis 2016, en particulier le nombre de cyclistes BH.

Répartition des victimes à vélo par tranche d'âge :



Les victimes à vélo sont **de tous les âges**. Les moins de 18 ans et les plus de 55 ans sont particulièrement concernés par les BH. **Les 3 cyclistes décédés sont des seniors**.

Les vélos à assistance électrique (VAE) sont comptabilisés avec les vélos, et ne font pas l'objet d'une catégorie d'utilisateurs en tant que telle.

Le bilan ATBH 2020 des accidents impliquant un VAE est le suivant :

9 accidents faisant 9 blessés à VAE, dont 6 hospitalisés de plus de 24 heures.

Quand bien même la tendance générale de l'accidentalité en 2020 est à la baisse, **le bilan des VAE a plus que doublé en 2020 par rapport à 2019** (4 accidents faisant 4 blessés, dont 2 BH).

L'essor de ce type de vélo, bénéficiant d'une politique incitative à l'achat à partir de 2020 (subvention de l'État et de certaines collectivités), explique notamment la hausse du trafic VAE et de l'accidentalité correspondante.

2/3 des accidents VAE ont lieu en agglomération.

3.3.3 Les engins de déplacement personnel motorisés

Dans le Bas-Rhin, le bilan ATBH des utilisateurs d'EDP-m est le suivant :

11 accidents faisant 10 blessés en EDP-m, dont 3 hospitalisés de plus de 24 heures.

Dans les BAAC, un seul accident est présent où le conducteur de son EDP-m est sorti indemne.

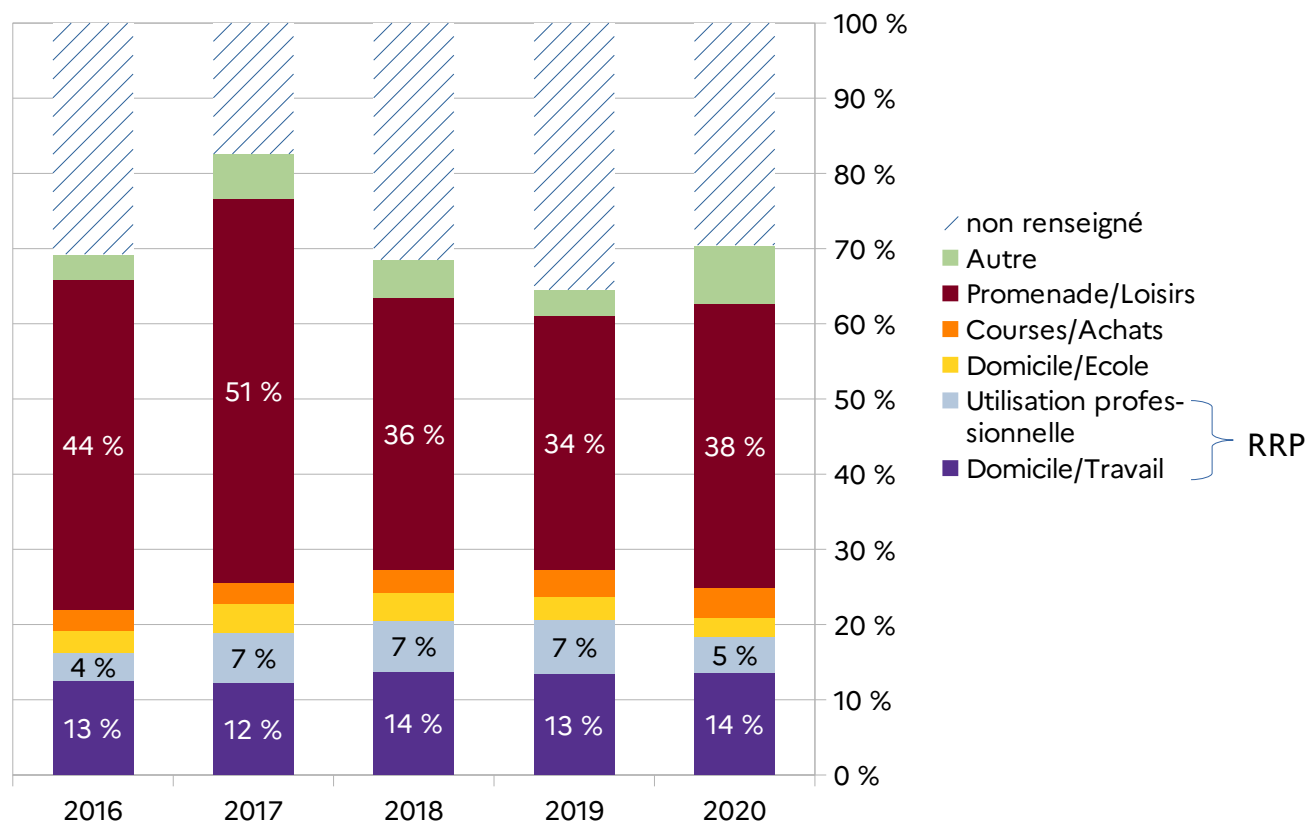
Ce bilan **est stable par rapport à l'an passé**.

Les accidents impliquant un EDP-m ont eu lieu sur le territoire de l'EmS dans 9 cas sur 11, en agglomération.

La responsabilité présumée du conducteur d'EDP-m est engagée dans 1 cas sur 2.

3.4 Les « Risques routiers professionnels »

Répartition des victimes par type de trajet sur 5 ans



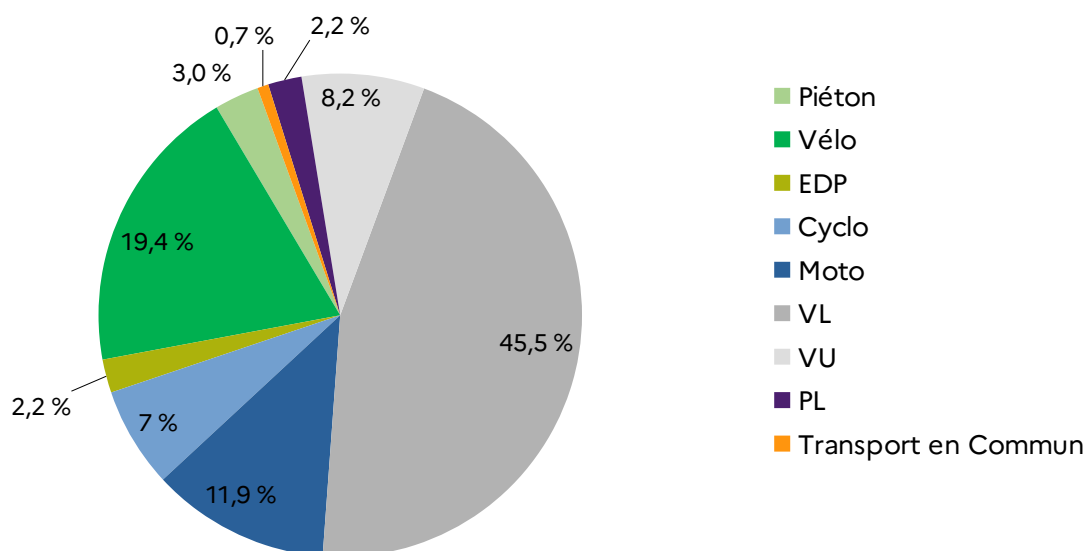
La part des déplacements domicile/travail et d'utilisation professionnelle du véhicule (risque routier professionnel) concerne 19 % de l'ensemble des victimes recensées en 2020.

Cette part est **stable depuis 5 ans** (entre 17 % et 21 % selon les années).

En 2020, 16 accidents mortels faisant 17 tués ont impliqué une personne en domicile/travail ou en déplacement professionnel (soit 42 % des accidents mortels). Sur ces 17 personnes, 4 étaient concernées par le RRP.

Parmi l'ensemble des trajets, le déplacement « Promenade/Loisirs » représente chaque année la part la plus importante (entre 34 % et 51 %).

Répartition des victimes en RRP selon le mode de déplacement :



La répartition des usagers en RRP présente des différences par rapport au diagramme par secteur en page 4 (ensemble des déplacements).

En effet, les usagers VU en RRP sont plus représentés (8,2 %) par rapport à l'ensemble (2,6 %).

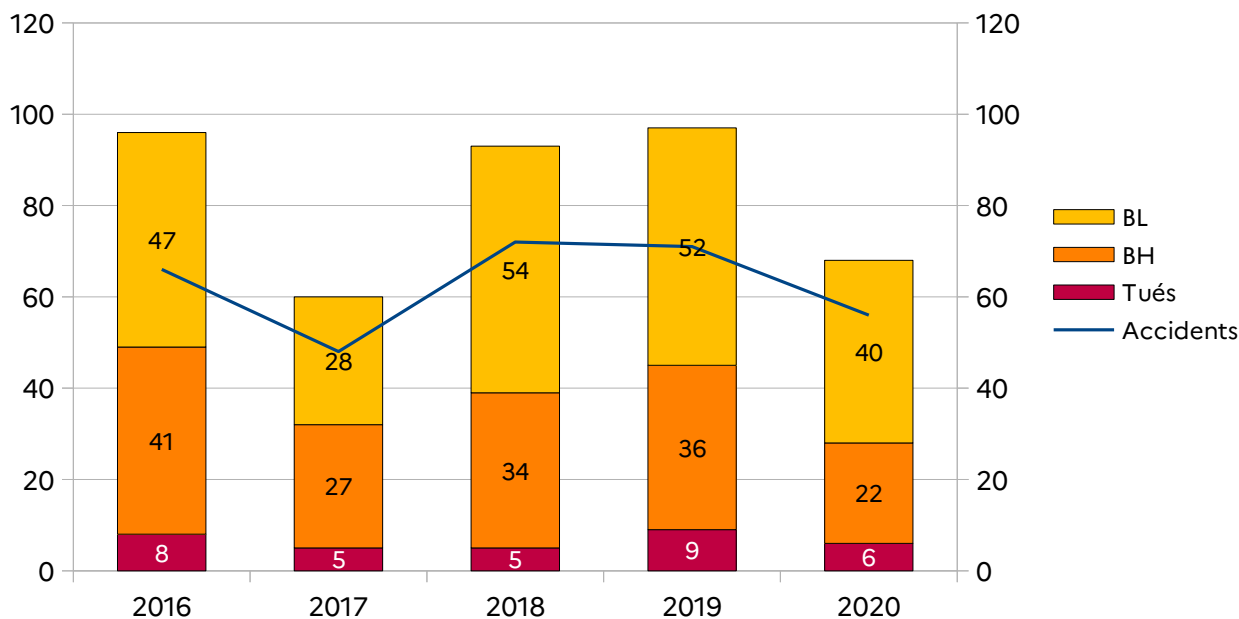
A l'inverse, la part des piétons s'élève à 13,1 % de l'ensemble des victimes en 2020, et seulement à 3,0 % en RRP.

Concernant les autres catégories d'usagers, la répartition varie peu.

3.5 L'alcool et les stupéfiants

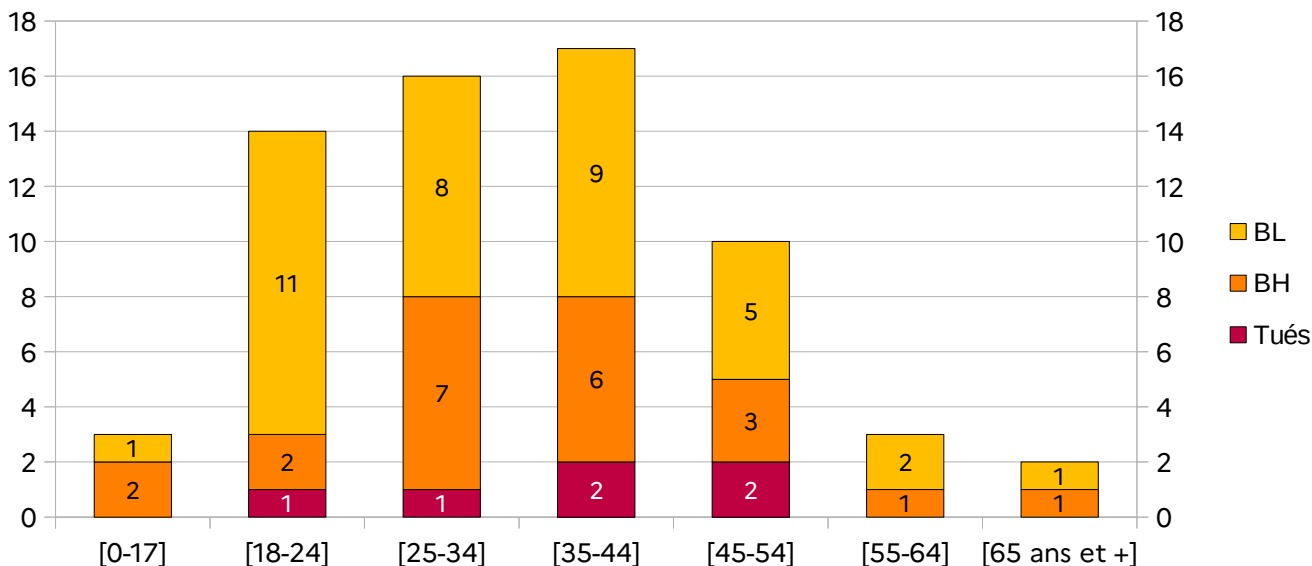
3.5.1 L'alcool

Accidents impliquant un usager positif à l'alcoolémie



Le nombre d'accidents et de victimes liés à l'alcool a diminué par rapport aux deux dernières années, mais dépasse le niveau de 2017.

Victimes impliquées dans un accident avec alcool par tranche d'âge

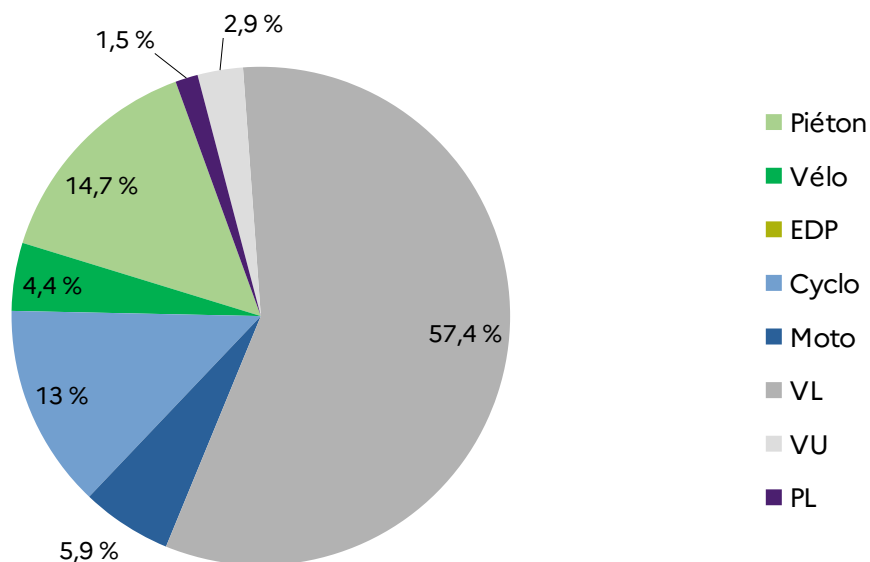


25 % des victimes d'accidents avec alcool ont moins de 25 ans.

En 2019, la tranche d'âge la plus impliquée dans un accident avec alcool était celle des 18-24 ans (jeunes conducteurs). En 2020, celle-ci s'étend aux **18-44 ans qui concentrent 75 % des victimes**.

Les tranches d'âge des plus jeunes (17 ans et moins) et des seniors (65 ans et plus) restent relativement peu concernées par des accidents avec alcool (3 victimes au total).

Alcool: Répartition des victimes selon le mode de déplacement :



Le facteur alcool concerne majoritairement les automobilistes.

Corrélé avec l'âge des usagers, le facteur alcool au volant d'une voiture touche davantage les jeunes conducteurs que les conducteurs expérimentés (seniors).

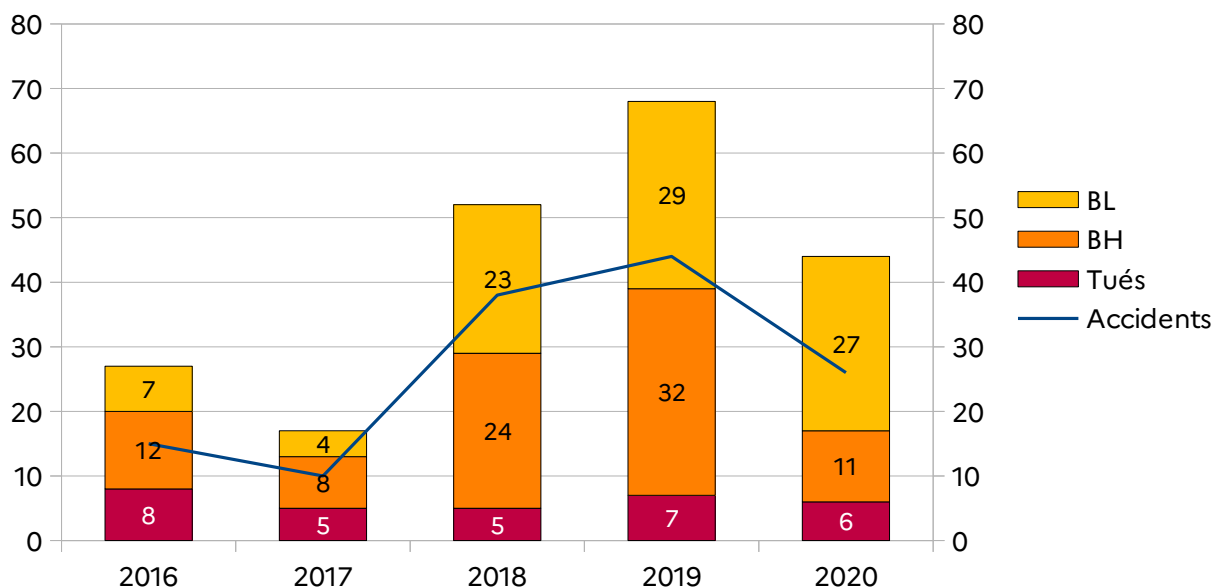
Il y a également un faible pourcentage du facteur alcool chez les cyclistes (4,4 %, alors qu'ils représentent 13,1 % de l'ensemble des victimes), qui s'explique en partie par un contrôle non systématique de l'alcoolémie par les FSI chez ces usagers.

De même, 5,9 % des victimes avec facteur alcool concernent les motards, alors qu'ils représentent 12,6 % de l'ensemble des victimes.

A l'inverse, la part des cyclomotoristes alcoolisés s'élève à 13 %, alors qu'ils représentent 8 % de l'ensemble des victimes.

3.5.2 Les stupéfiants

Accidents impliquant un usager positif aux stupéfiants

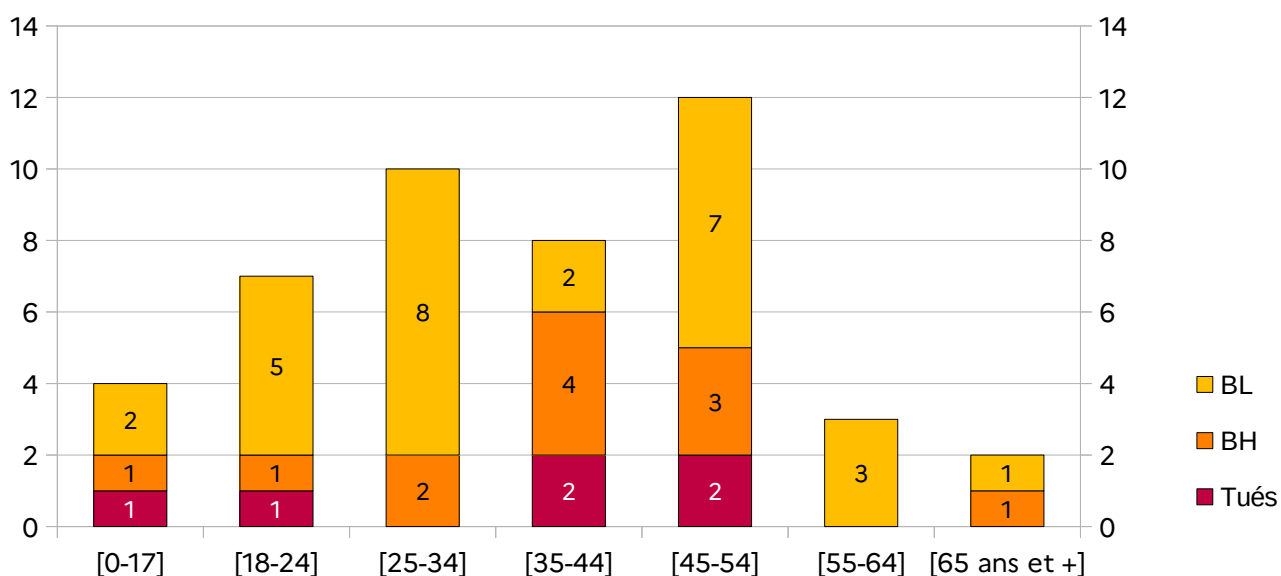


Le nombre d'accidents impliquant un conducteur positif aux stupéfiants (cannabis seul (THC) et/ou autres produits) marque une **baisse importante en 2020**, du fait de la pandémie.

Le nombre de tests de dépistage a fortement diminué pendant les confinements.

Toutefois, le nombre de personnes tuées dans un accident avec stupéfiants s'inscrit dans la continuité des années précédentes.

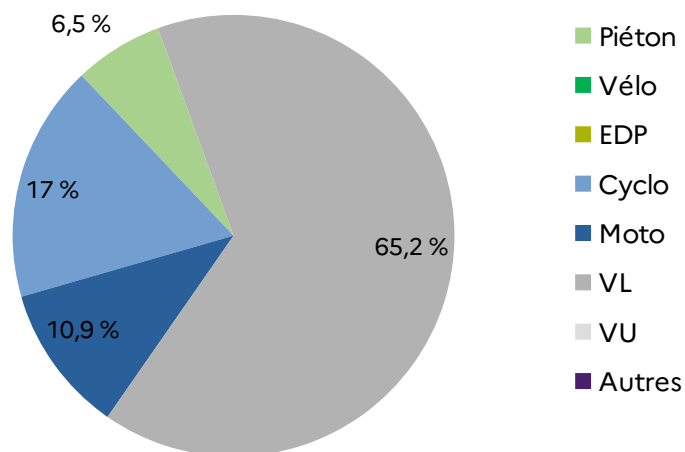
Victimes impliquées dans un accident avec stupéfiants, par tranche d'âge



Comme pour l'alcool, la tranche d'âge la plus impliquée dans un accident avec stupéfiants ne se réduit pas à celle des 18-24 ans. En effet, celle-ci s'étend aux **18-54 ans qui concentre 80 % des victimes**.

Les plus âgés (55-64 ans et les seniors) restent moins concernés par ce facteur.

Stupéfiants: Répartition des victimes selon le mode de déplacement :



65 % des victimes impliquées dans un accident avec stupéfiants sont en VL.

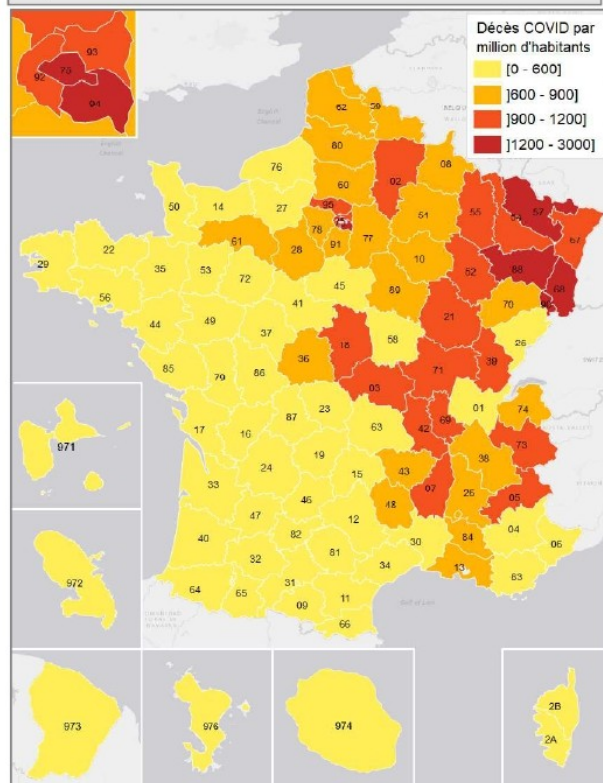
Le facteur stupéfiants concerne donc les automobilistes dans 2 cas sur 3 environ.

Comme pour la conduite sous alcool, il y a un pourcentage important du facteur stupéfiants chez les cyclomotoristes (17 %, alors qu'ils ne représentent que 8 % de l'ensemble des victimes).

Annexe 1 : Informations liées à la pandémie de Covid-19

Encadré - Confinements et couvre-feux	
17-mars	confinement de la population en France (y compris l'outre-mer) : fermeture des établissements accueillant du public, des commerces non indispensables, des crèches, des établissements scolaires et des universités ; fermeture des frontières de l'espace Schengen ; limitation des sorties du domicile aux seules premières nécessités, sous réserve d'une attestation
11-mai	déconfinement phase 1 (hors Mayotte) : réouverture des commerces à l'exception des cafés, bars, restaurants, augmentation des capacités d'accueil des transports urbains, réouverture partielle des écoles primaires et des crèches, déplacements autorisés dans la limite de 100 kilomètres certaines restrictions diffèrent selon la circulation du virus localement
02-juin	déconfinement phase 2 : fin de la limitation de 100km pour les déplacements non justifiés dans le cadre de la phase 2 du déconfinement ; réouverture des cafés, bars et restaurants, des lieux culturels, des collèges et lycées à travers la France métropolitaine, réouverture des parcs et jardins dans les grandes villes
30-oct	confinement de la population française métropolitaine : les établissements scolaires ouverts ainsi que les classes préparatoires et les BTS. Par contre les universités doivent assurer les cours magistraux et les travaux dirigés en distanciel
28-nov	allègement du confinement : lors de cette phase, l'attestation de déplacement reste en vigueur mais les déplacements brefs (promenade, loisirs...) sont autorisés dans un rayon de 20 km (contre 1 km auparavant) et pour une durée de 3 h maximum. Les commerces dits « non-essentiels » sont également appelés à rouvrir avec un protocole sanitaire renforcé avec une limite d'un client pour 8 mètres carrés, seuls les restaurants, bars, cafés et le monde de la culture restent clos
15-déc	fin du confinement : couvre-feu de 20h à 6h tous les jours sauf le 24 décembre

Décès imputés à la COVID-19 enregistrés à l'hôpital sur l'année 2020, rapporté au million d'habitant par département

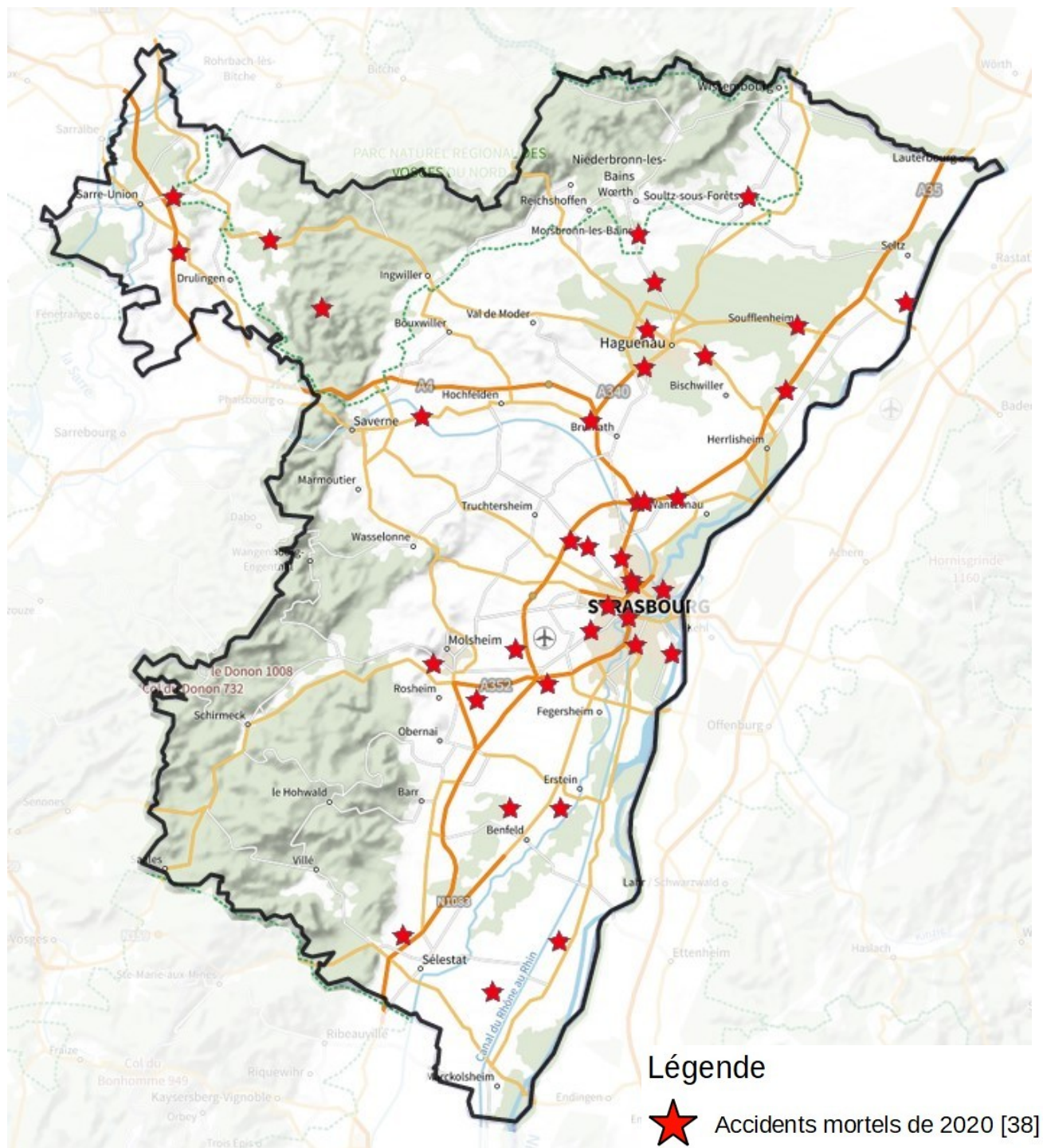


Source : Santé publique France – Données COVID
Insee – Estimations de population

Les périodes retenues pour réaliser les analyses concernant l'impact de la crise sanitaire suivent les grandes phases des mesures gouvernementales tout en conservant des étendues comparables. Ainsi, l'année 2020 est découpée en 6 périodes : du 1^{er} janvier au 16 mars avant les restrictions gouvernementales ; du 17 mars au 10 mai lors du premier confinement ; du 11 mai au 3 juillet comprenant le déconfinement ; du 4 juillet au 31 août lors de la période estivale ; du 1^{er} septembre au 29 octobre comprenant la rentrée scolaire ; du 30 octobre au 31 décembre lors du second confinement et des mesures de restrictions complémentaires.

La COVID-19 a tué 64 632 personnes en France sur l'année 2020, en comptant les décès à l'hôpital et en EHPAD. Afin de pouvoir comparer des départements avec des populations différentes, l'indicateur du « nombre de décès à l'hôpital pour un million d'habitants » par département est utilisé. Le virus a principalement frappé le Grand Est mais aussi l'Île-de-France, l'est de la France et les Hauts-de-France. Le sud-ouest et l'ouest ont été beaucoup moins touchés par la COVID-19 avec moins de 300 décès à l'hôpital pour 1 million d'habitants pour la Bretagne par exemple contre plus de 1 300 dans le Haut-Rhin, l'un des départements les plus impactés.

Annexe 2: Localisation des accidents mortels en 2020



extrait TRAxY / Cartographie / Galigéo (Détail des accidents – sélection en base officielle)
Capture écran