



**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 2021

Préambule

En matière d'accidentalité routière, l'année 2021 a été bien moins impactée que 2020 par la crise sanitaire, bien que les effets de cette dernière se soient encore fait sentir. Des mesures contraignant les déplacements telles que les couvre-feux ont été imposées par le Gouvernement au cours du premier semestre 2021.

2021 se place ainsi à la fois en forte baisse par rapport à 2019, et en hausse par rapport à 2020.

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

Annexe : 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 %

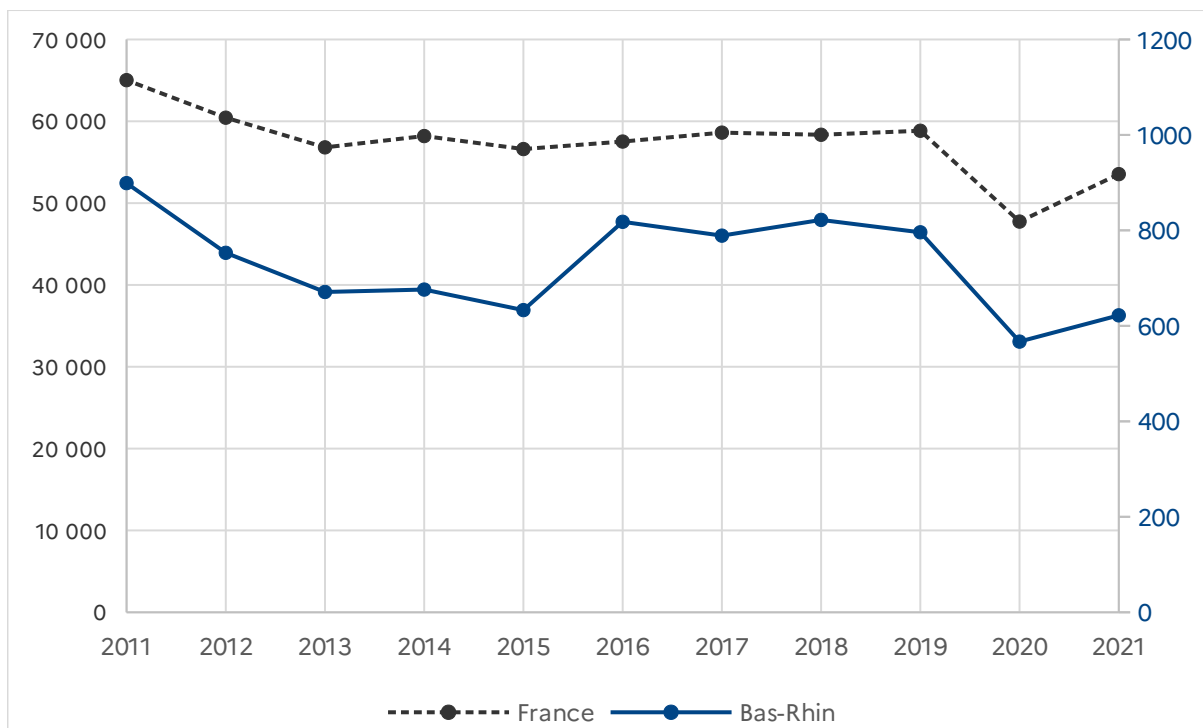
En l'absence de renouvellement du recensement de la population bas-rhinoise, les données de référence de l'INSEE sont datées de l'année 2019.

Tableau récapitulatif du bilan ATBH pour l'année 2021 :

Source = Base Officielle / TRAxY

Bilan 2021					
Accidents		Usagers impliqués			
Corporels	dont mortels	Victimes	Tués	Blessés dont hospitalisés	Impliqués Indemnes
622	41	798	42	756	604

Evolution du nombre d'accidents corporels par année :

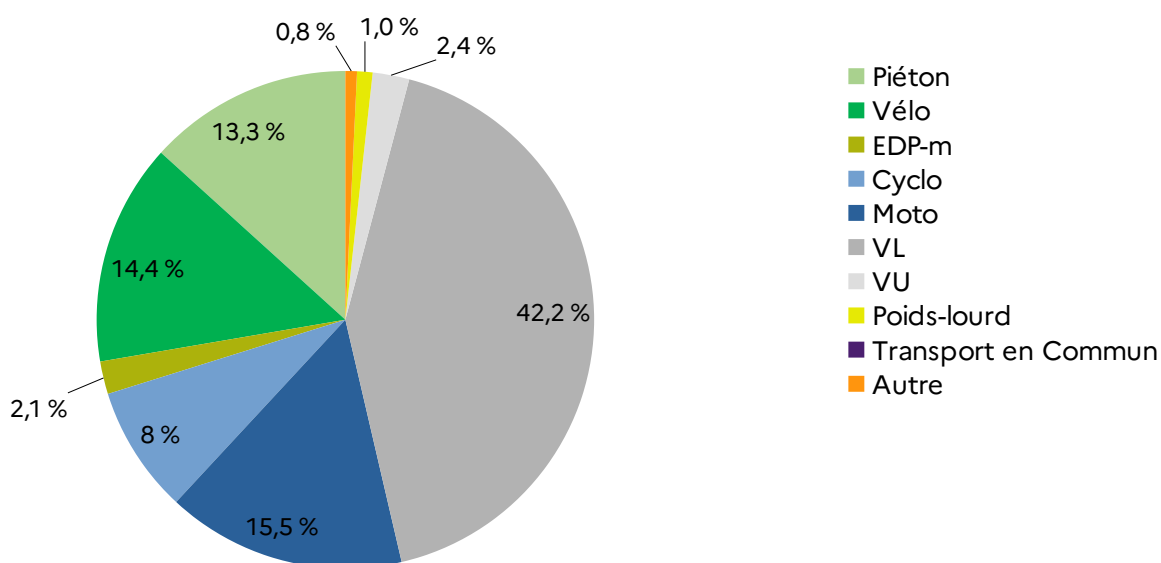


Sur les dix dernières années, le nombre total annuel d'accidents suit la tendance nationale (métropole + outre-mer, en tiretés noirs). Dans le Bas-Rhin, la hausse du nombre d'accidents de 2020 à 2021 (+13 %) est équivalente à l'échelle nationale (+12 %).

Le bilan 2021 repasse au-dessus de la barre des 600 accidents, mais reste marqué par les mesures sanitaires liées à la Covid-19 (notamment les couvre-feux).

Non représentatifs, à l'instar de 2020, ces résultats de 2021 sont à prendre avec précaution, particulièrement à titre comparatif avec les années antérieures.

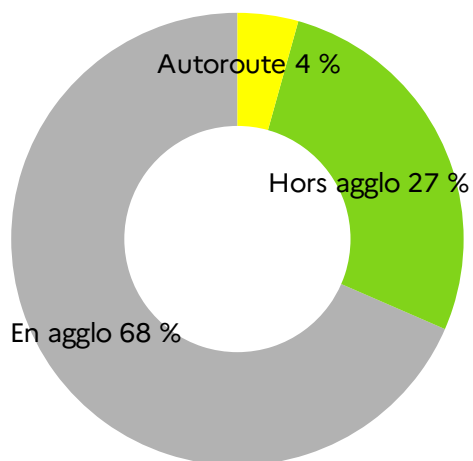
Répartition du nombre de victimes selon le mode de déplacement :



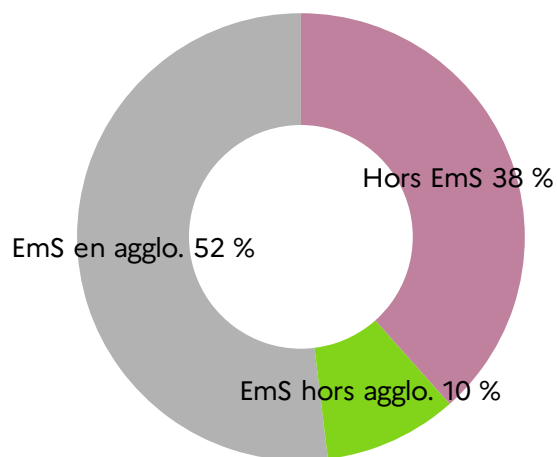
Parmi les victimes d'accidents survenus en 2020, **44,6 % sont des usagers en véhicules légers (VL) ou véhicules utilitaires (VU)**. Cette part est en légère baisse par rapport à l'année précédente (45,9 %).

Parmi les usagers vulnérables, **la part des cyclistes a diminué de 3,5 points** par rapport à 2020, alors que celle des motards a augmenté de 3 points. L'accidentalité des conducteurs d'EDP-m poursuit sa progression depuis deux ans.

Accidents corporels suivant le milieu :



Accidents EmS / hors EmS :



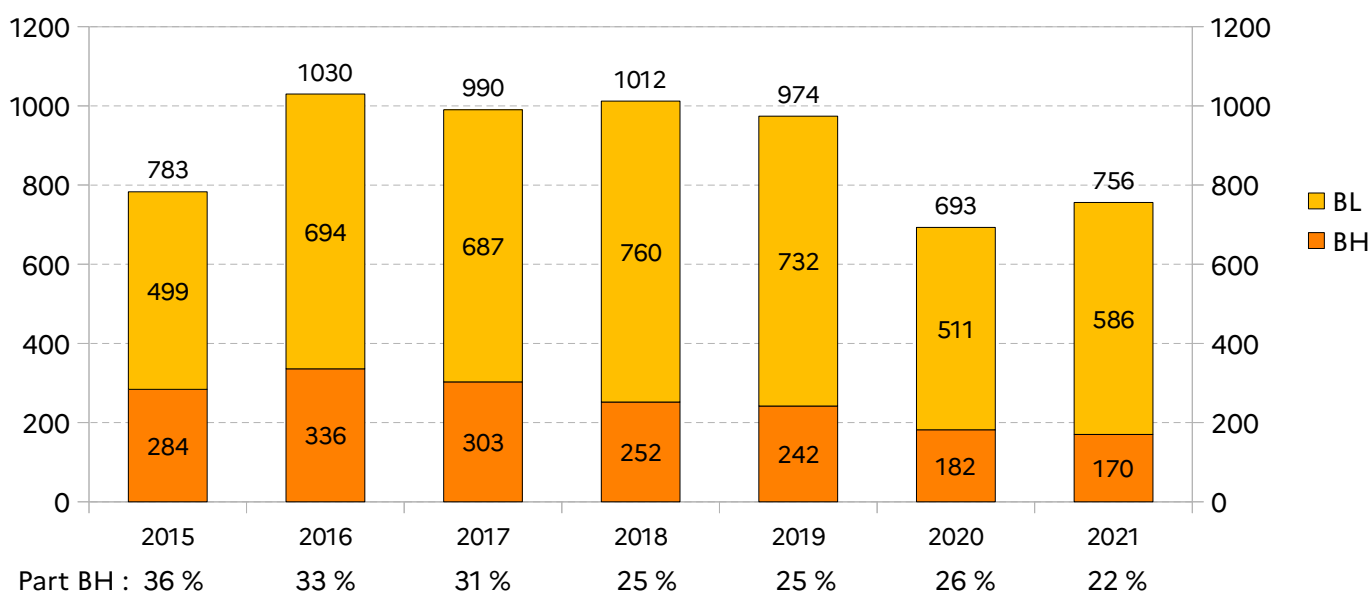
Comme lors des cinq dernières années, les accidents corporels bas-rhinois ont eu lieu :

- **2 fois sur 3 en agglomération ;**

- sur le territoire de l'EmS (en ou hors agglomération) dans 62 % des cas.

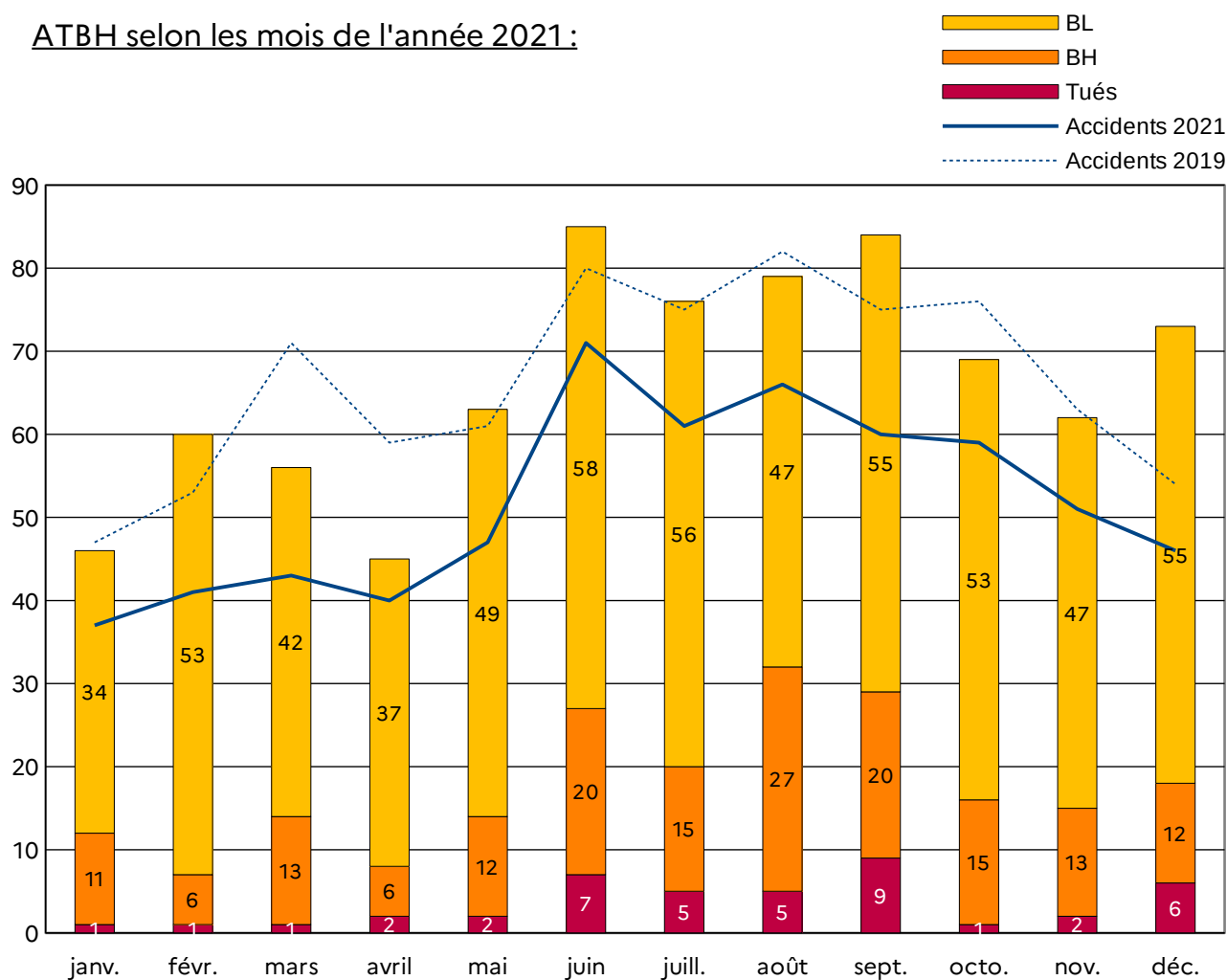
Le nombre d'accidents sur autoroutes a diminué de moitié entre 2020 et 2021.

Nombre de blessés avec répartition BH/BL :



La hausse globale du nombre de blessés en 2021 concerne uniquement les BL. En effet, le nombre de BH a diminué par rapport à 2020 (12 victimes en moins).

ATBH selon les mois de l'année 2021 :

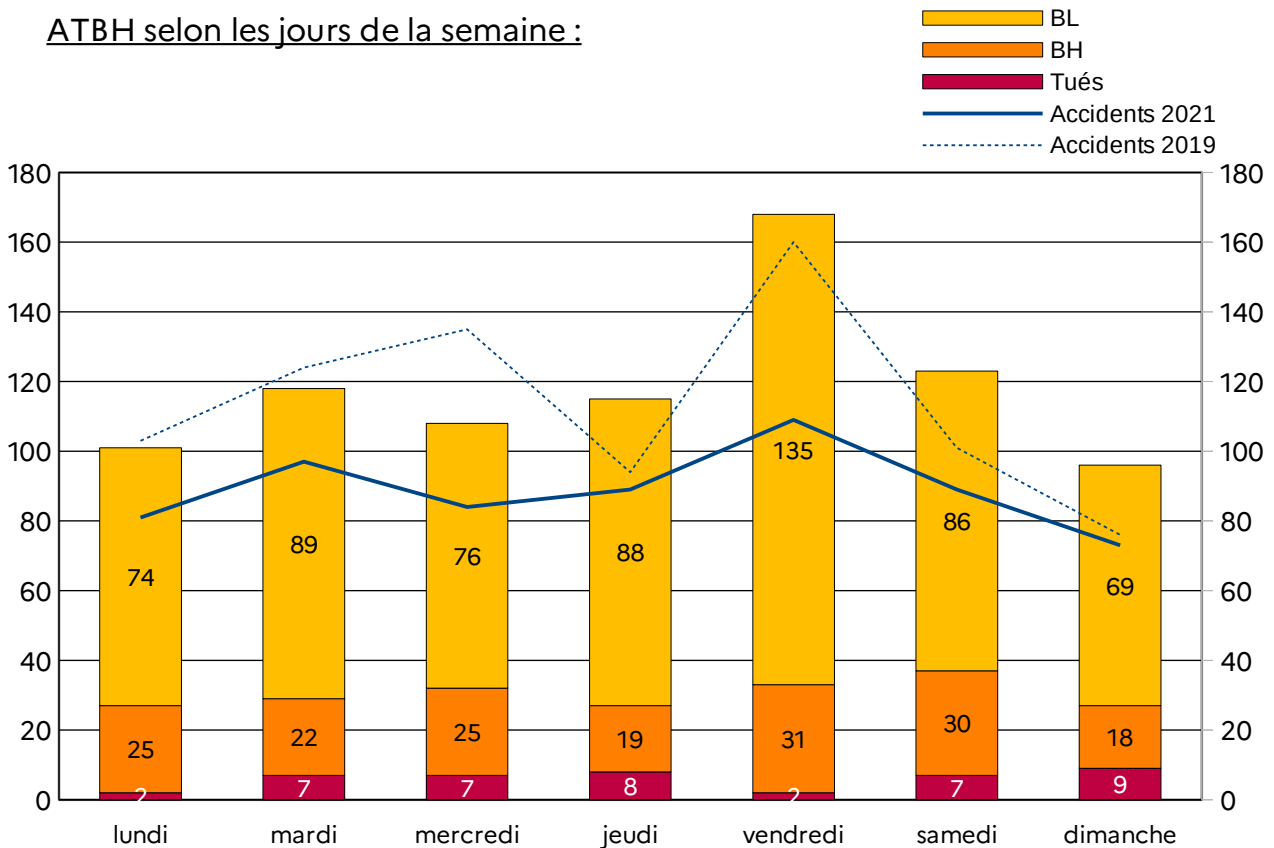


La comparaison du nombre d'accidents est effectuée par rapport à 2019, dernière année de référence (l'année 2020 n'étant pas considérée comme représentative).

L'impact des mesures sanitaires durant le premier semestre (couvre-feux) se traduit par une accidentalité moins marquée entre janvier et mars. Toutefois, ces mois hivernaux sont habituellement moins accidentogènes, même pour des années de référence.

Les autres mois de 2021 suivent l'accidentalité caractéristique d'une année de référence.

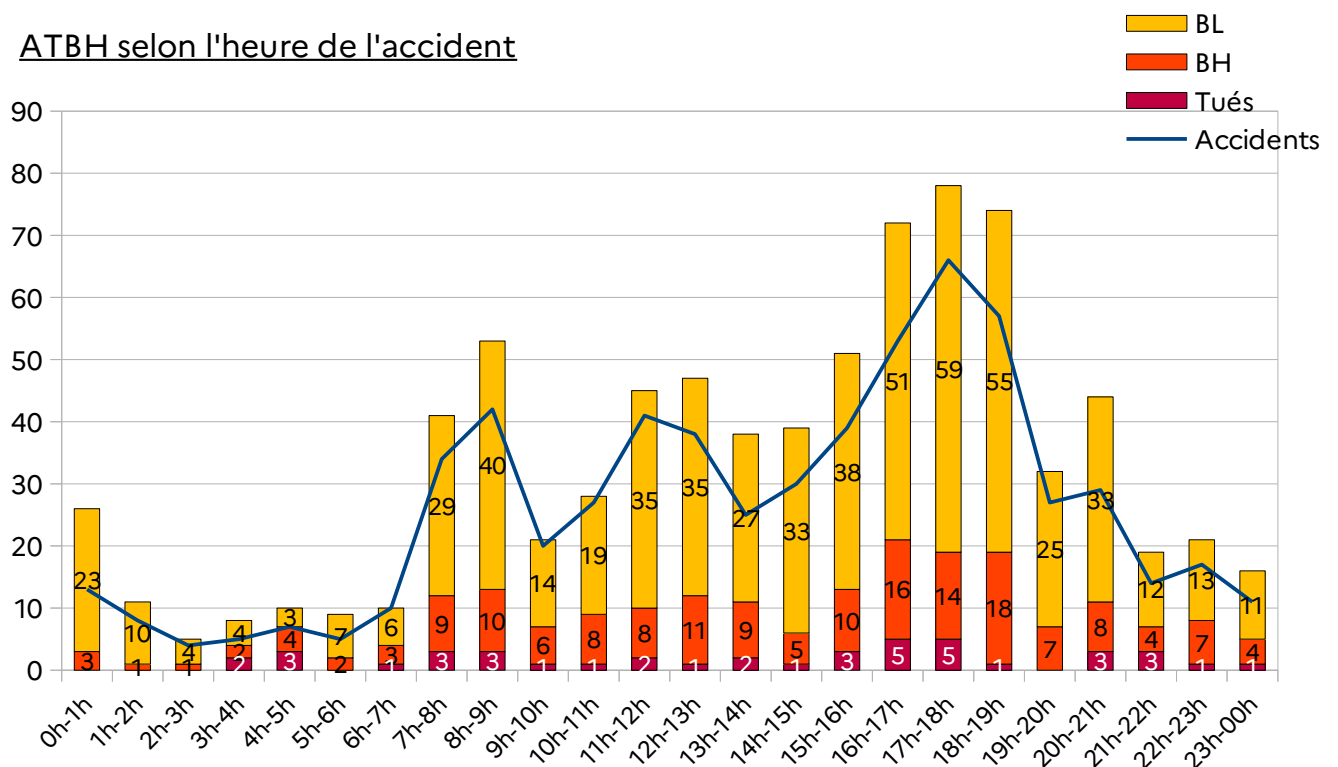
ATBH selon les jours de la semaine :



Selon les jours de la semaine, comme selon les mois de l'année, l'accidentalité de 2021 est proche d'une année de référence. En effet, avec 109 accidents et 168 victimes, **le jour le plus accidentogène est le vendredi** comme en 2019 (160 accidents, 200 victimes).

Avec 96 victimes, le dimanche reste le jour le moins accidentogène (107 victimes en 2019).

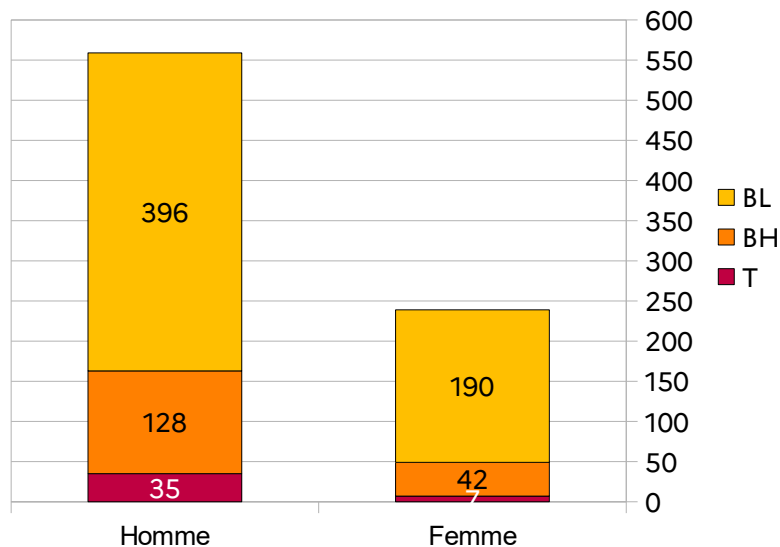
ATBH selon l'heure de l'accident



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	86	7	97	65%	67%	70%
16h-19h	soir	176	11	213	36%	64%	55%

Répartition des victimes par genre



En 2021, les hommes représentent 70 % de l'ensemble des victimes dans le Bas-Rhin. Ce pourcentage était de 69 % en 2020, de 62 % en 2019 et de 64 % en 2018.

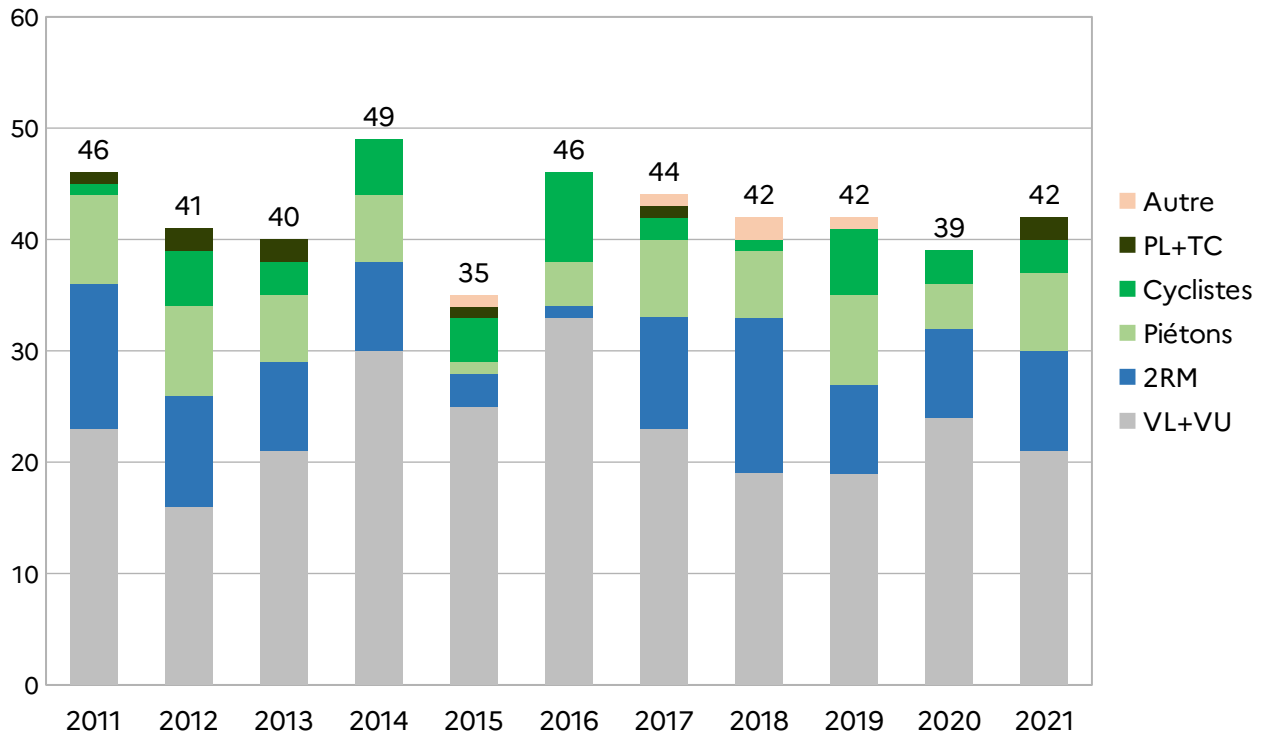
A l'échelle nationale, 2 victimes sur 3 sont de sexe masculin en 2021.

2. Analyse de la mortalité routière

En 2021, **42 personnes sont décédées** sur les routes du Bas-Rhin. Ce bilan est identique à celui de l'année précédente, alors que les autres indicateurs (nombre d'accidents corporels et de blessés) affichent une baisse significative du fait de la pandémie.

En France métropolitaine, 2944 personnes ont été tuées dans un accident de la circulation en 2021. Ce résultat est en baisse (-9%) par rapport à 2019.

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

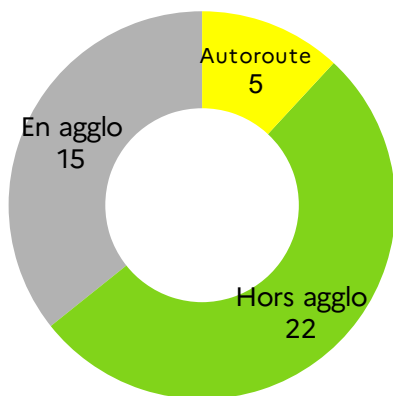


Avec un total de 42 personnes tuées, l'année 2021 dresse un bilan de la mortalité routière au niveau des deux dernières années de référence (2018 et 2019).

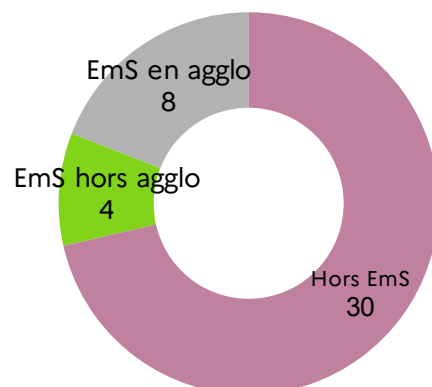
La répartition des modes de déplacement est similaire à celle de l'année 2019, avec toutefois un nombre de cyclistes tués passant de 6 à 3.

2 personnes ont été tuées au volant de leur poids-lourd en 2021, à un mois d'intervalle. Habituellement, lors d'un accident de la circulation, un routier est rarement hospitalisé, encore moins décédé. Force est de constater que le facteur vitesse excessive ou inadaptée, en cause dans ces deux accidents, n'épargne aucun type d'usager de la route.

Personnes tuées suivant le milieu :



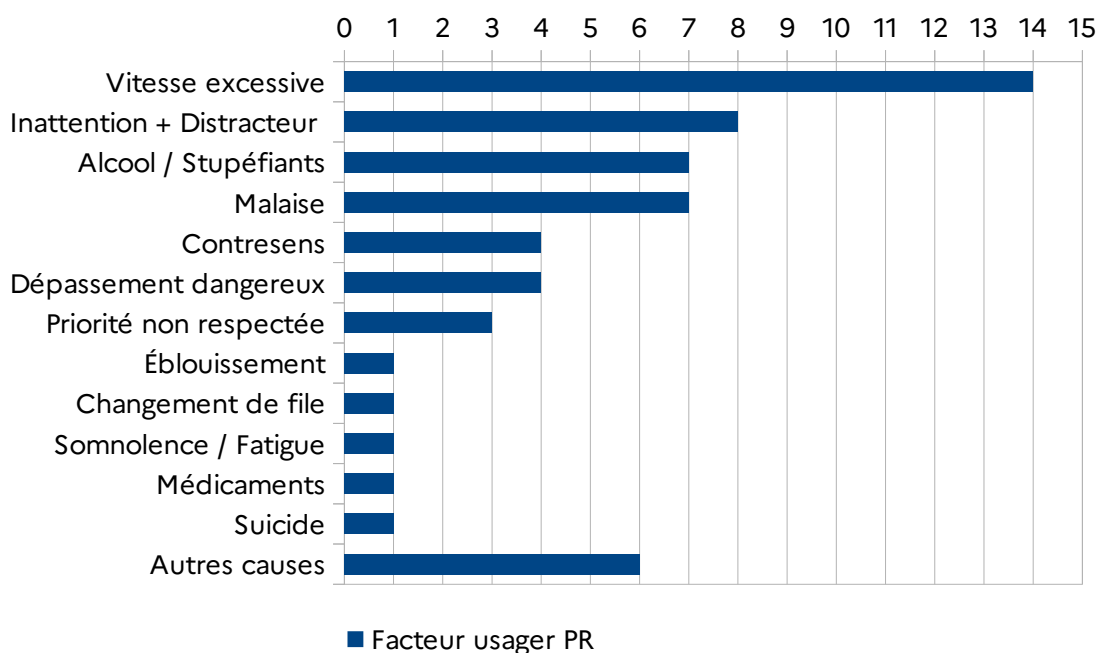
Personnes tuées en / hors EmS :



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

3 accidents mortels sur 5 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.

Pour 14 accidents mortels, la **vitesse excessive ou inadaptée** est principalement en cause. Il s'agit du facteur le plus recensé en 2021, tout comme en 2019.

Pour la troisième année consécutive, l'**inattention** de l'utilisateur PR augmente et devient même le deuxième facteur par ordre d'importance en 2021 (7 facteurs inattention auxquels s'ajoute 1 facteur *distracteur technologique* comme l'usage du téléphone mobile au volant).

Avec 7 occurrences chacun, les facteurs alcool / stupéfiants et malaise occupent la troisième place.

NB : le facteur suicide (1 occurrence) a été établi par les FSI, lors de la conclusion de l'enquête. Ce facteur lié à l'utilisateur décédé apparaît dans les statistiques, car la procédure a été requalifiée par l'ONISR en accident mortel de la circulation plutôt qu'en acte intentionnel.

3. Analyses thématiques

3.1 Analyse par tranche d'âge

Tableau récapitulatif par tranche d'âge INSEE :

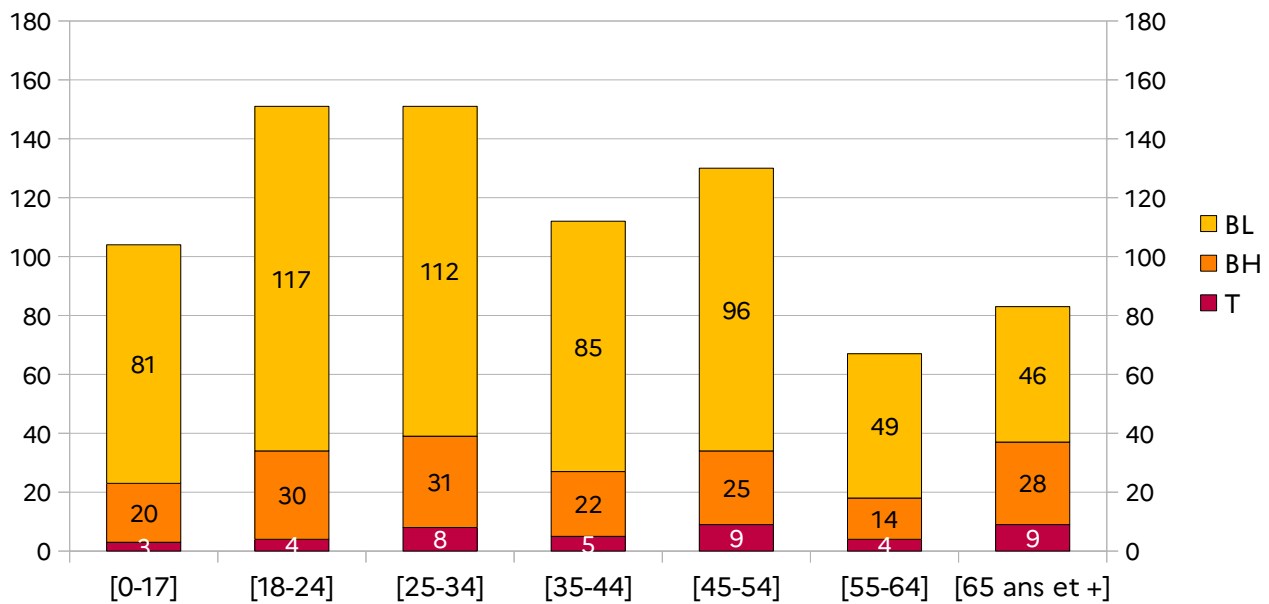
D'après le tableau en page 3, la population est découpée en tranches d'âge qui affichent un nombre équivalent d'habitants, à l'exception des plus de 75 ans. L'analyse de ces tranches d'âges donne le résultat suivant (en nombre de victimes) :

Répartition par tranches d'âge dans le Bas-Rhin (chiffres INSEE 2019)			Bilan des victimes dans le Bas-Rhin (chiffres TRAxY 2021)	
- de 15 ans	191 582	16,8 %	57	7,1 %
15 à 29 ans	216 952	19,0 %	292	36,6 %
30 à 44 ans	215 644	18,9 %	169	21,2 %
45 à 59 ans	236 310	20,7 %	170	21,3 %
60 à 74 ans	181 306	15,9 %	80	10,0 %
75 ans et plus	98 263	8,6 %	30	3,8 %
TOTAL	1 140 057	100,0 %	798	100,0 %

Au sens de la sécurité routière, ces tranches d'âge INSEE ne sont pas forcément 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 notamment la tranche des jeunes conducteurs (18-24 ans) et celle des seniors (65 ans et plus) qui coïncide avec l'âge de départ à la retraite. Seule la tranche des 45-59 ans semble cohérente, puisqu'elle concerne 21,3 % des victimes en 2021 (20,7 % en 2019).

ATBH par tranches d'âge



La tranche d'âge 18-24 ans progresse de 16 %, tandis que celle des **45-54 ans a fortement augmenté de 76 %** par rapport à 2020.

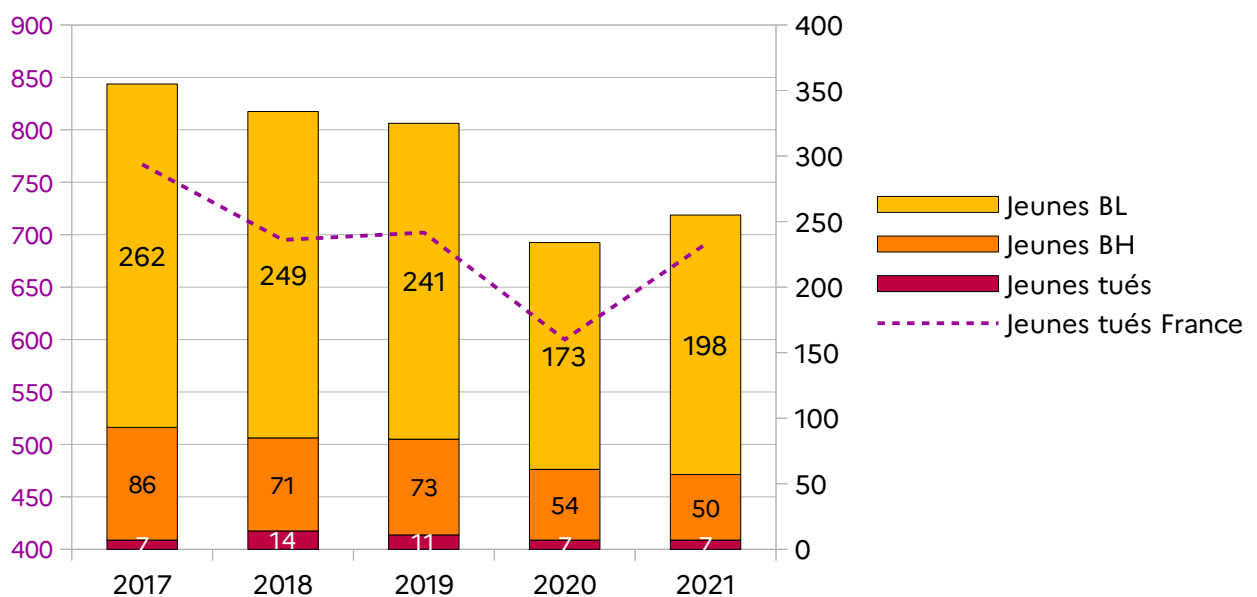
Les autres tranches restent dans des proportions équivalentes à celles de l'an passé.

Les tranches d'âge les plus impactées par des accidents corporels de la circulation restent 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.

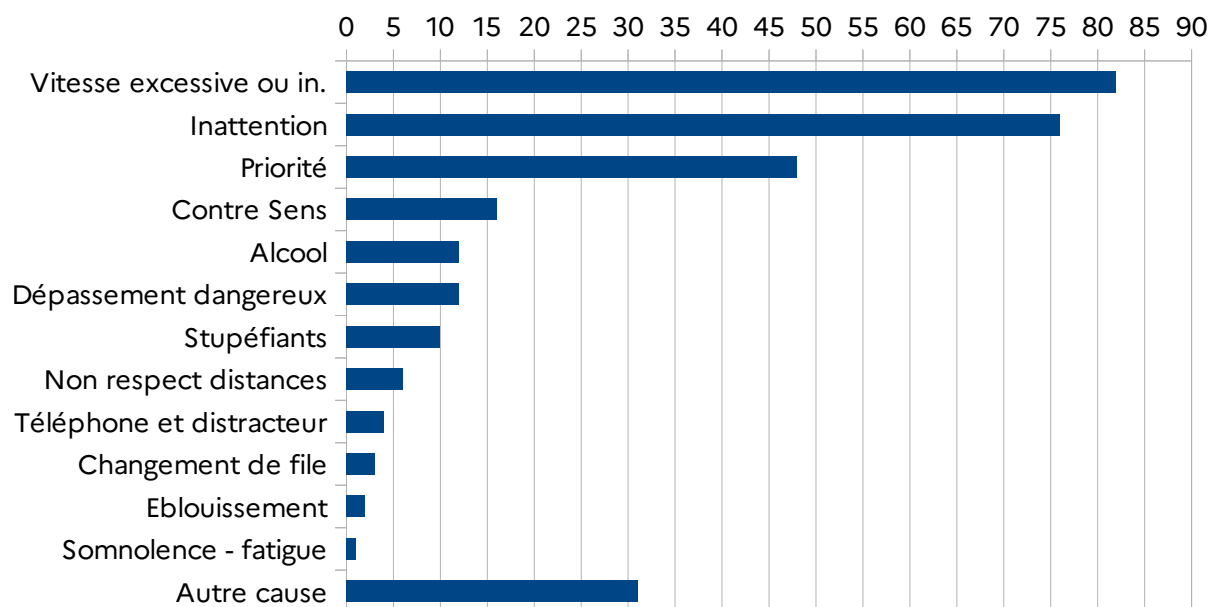
3.1.1 Les jeunes (moins de 25 ans)

Evolution du nombre de jeunes victimes



Parmi les jeunes victimes, la gravité des blessures (BH et tués) a tendance à diminuer depuis 5 ans. Ce constat prend en compte les résultats obtenus pendant les deux années Covid, ainsi que la période 2017-2019.

Facteurs "jeunes usagers" - accidents corporels



Les principaux facteurs liés au comportement des jeunes usagers sont les mêmes qu'en 2019 et 2020. **Les facteurs « vitesse excessive ou inadaptée » et « inattention » sont plus fréquemment recensés :**

1 – Vitesse excessive ou inadaptée (27 %),

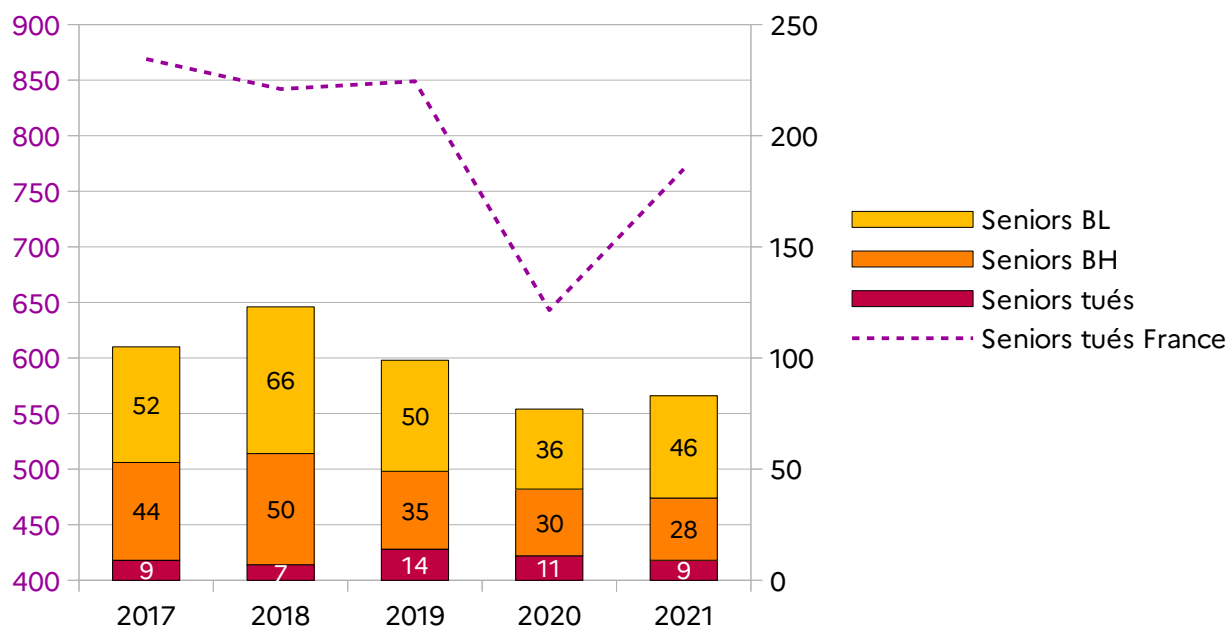
2 – Inattention (25 %),

3 – Priorité non respectée (16 %).

Chez les jeunes en 2021, le facteur **vitesse** arrive en première position (deuxième en 2020).

3.1.2 Les seniors (65 ans et plus)

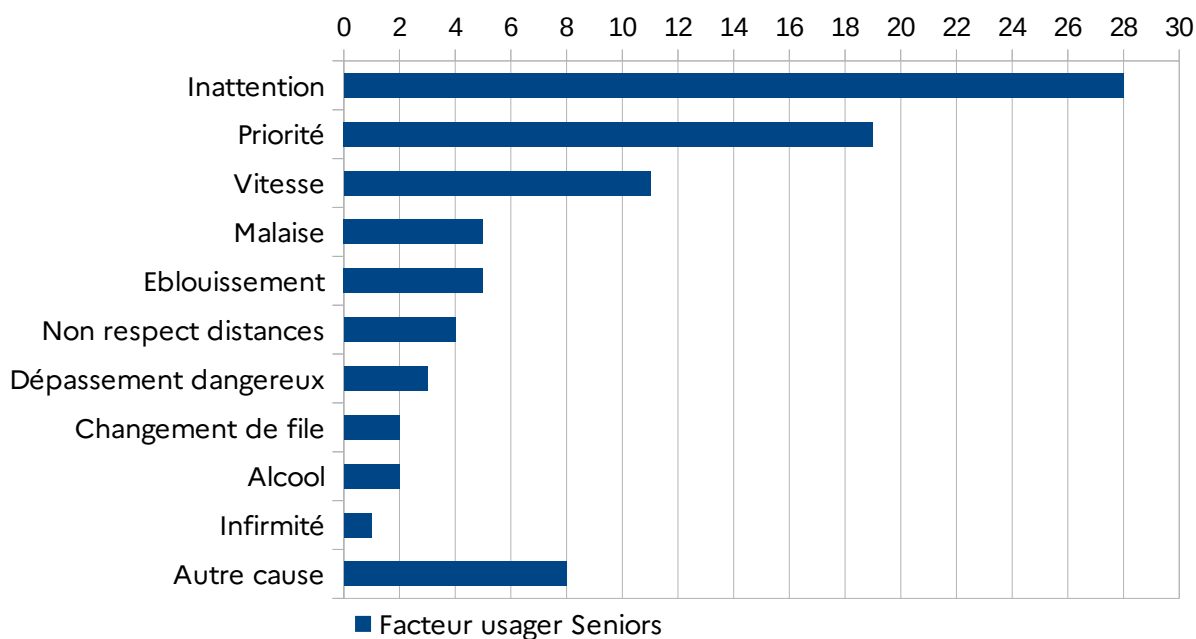
Evolution du nombre de victimes seniors sur 5 ans :



En 2021, les accidents corporels impliquant au moins une personne de plus de 65 ans (seniors) représentent **19 % de l'ensemble des accidents**. Cette part des seniors impliqués était de 24 % en 2019, et de 20 % en 2018.

Contrairement à la tendance nationale, la mortalité des seniors diminue en 2021 dans le Bas-Rhin.

Facteurs usagers seniors - accidents corporels



Les facteurs liés au comportement des seniors sont principalement l'inattention et le non respect des priorités, totalisant plus de la moitié des cas (55 %).

3.2 Les deux-roues motorisés (cyclos et motos)

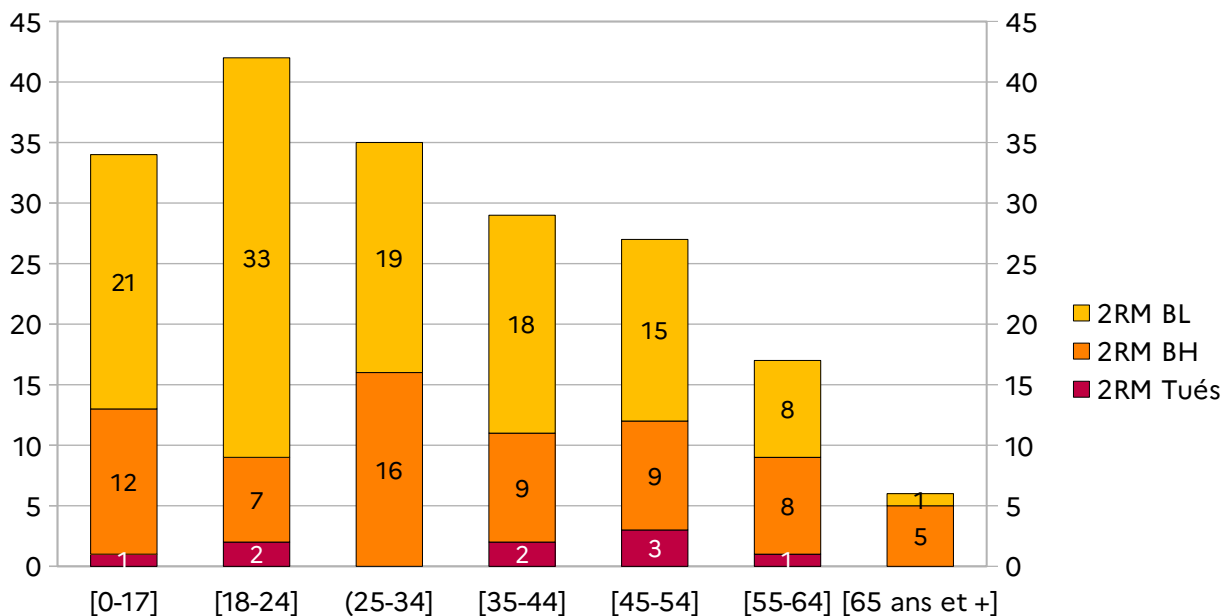
Evolution du nombre de victimes 2RM :



L'année 2021 affiche une **recrudescence de l'accidentalité des 2RM**. Non seulement la hausse par rapport à 2020 est plus forte que les autres catégories d'usagers, mais le nombre de victimes est équivalent à celui d'une année de référence (ici 2018, avec 193 victimes).

Cette hausse de 2020 à 2021 est encore plus marquée chez les motos (+32 victimes) que chez les cyclos (+8 victimes).

Répartition des victimes 2RM par tranche d'âge :



Les tranches d'âge les plus touchées sont les moins de 35 ans.

3.3 Les modes doux

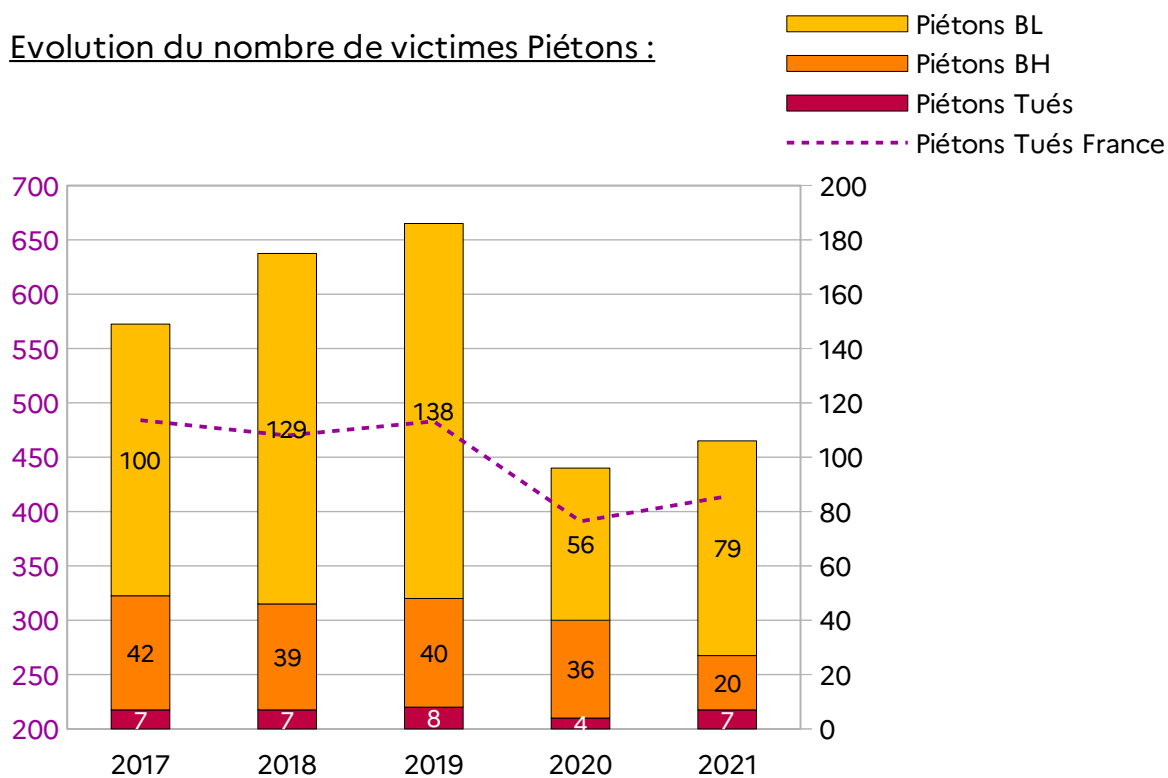
Les modes doux (ou modes actifs) désignent l'ensemble des usagers suivants :

- 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 usages de véhicules motorisés individuels.

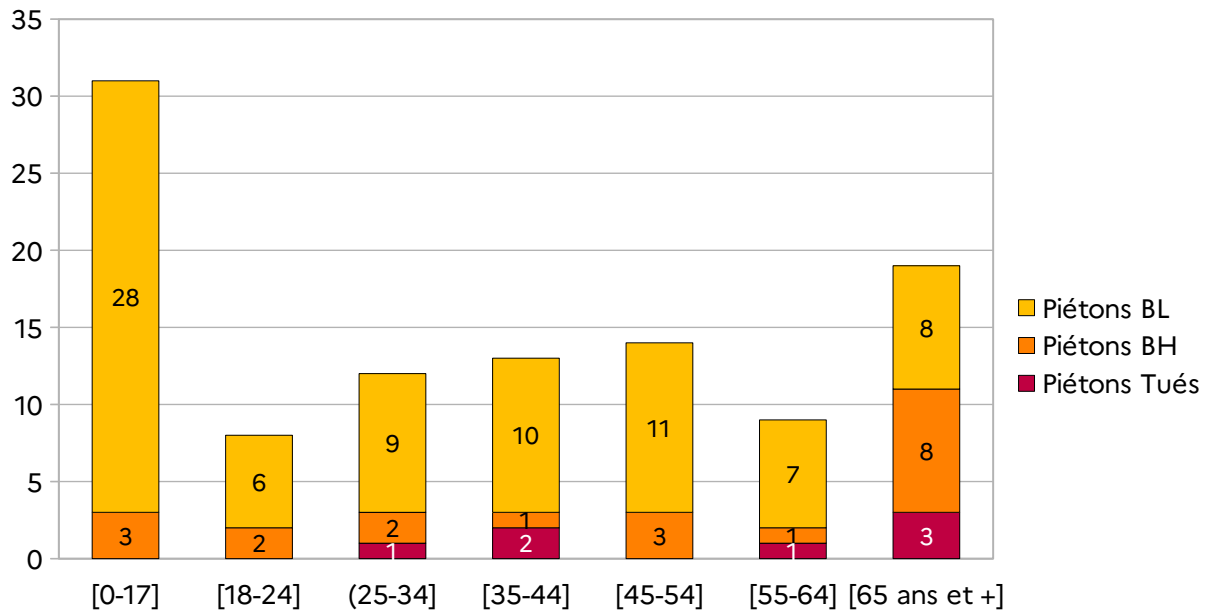
3.3.1 Les piétons

Evolution du nombre de victimes Piétons :



Le nombre de victimes piétons enregistre une légère hausse en 2021. Le nombre de piétons BH est toutefois en nette diminution.

Répartition des victimes piétons par tranche d'âge :



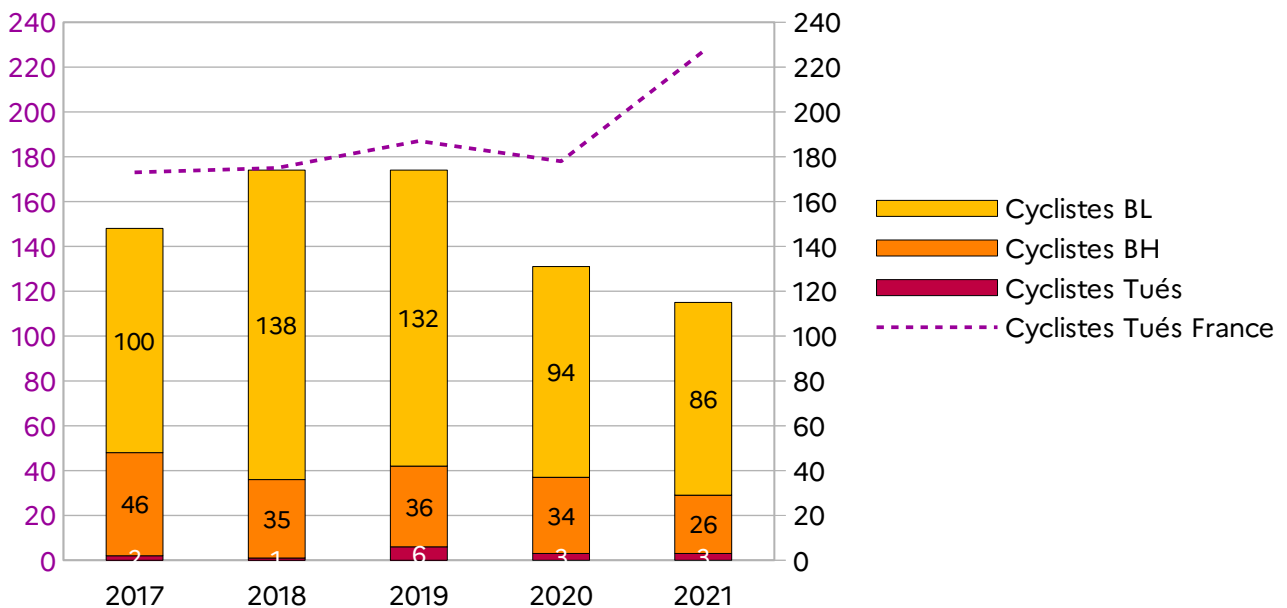
Comme en 2019, la répartition des victimes piétons se concentre dans les tranches d'âge **des plus jeunes et des plus âgés**. Il s'agit d'une tendance inverse par rapport aux victimes en 2RM, et aux victimes d'accidents avec alcool / stup.

Chez les moins de 18 ans, le nombre de BL est important (28 jeunes piétons) mais celui des BH est proportionnellement peu élevé.

Chez les seniors, la gravité des blessures est importante, étant donné leur fragilité.

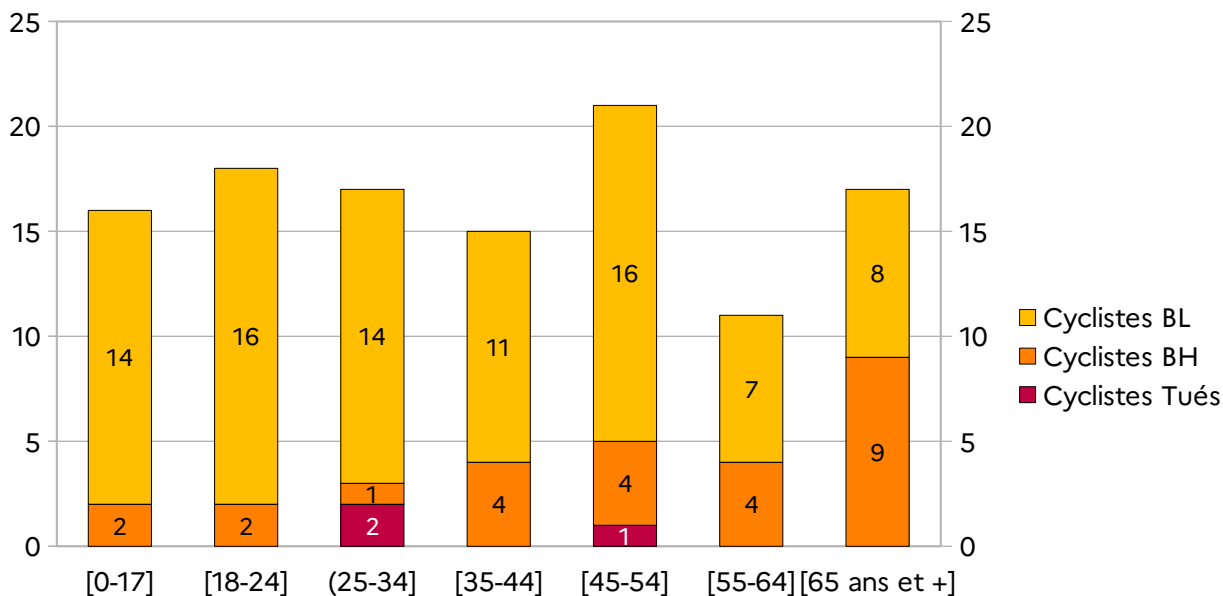
3.3.2 Les cyclistes

Evolution du nombre de victimes cyclistes :



Le nombre de blessés à vélo a encore baissé en 2021 par rapport à 2020, contrairement aux autres catégories d'usagers.

Répartition des victimes à vélo par tranche d'âge :



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 2021 des accidents impliquant un VAE est le suivant :

5 accidents faisant 1 tué, 4 blessés, dont 3 hospitalisés de plus de 24 heures.
2 autres accidents impliquant un VAE ont eu lieu, avec leur conducteur indemne.

Le nombre d'accidents VAE a diminué par rapport à 2020 (à l'instar de l'ensemble des vélos), à savoir 9 accidents faisant 9 blessés, dont 6 hospitalisés de plus de 24 heures.

3.3.3 Les engins de déplacement personnel motorisés

Dans le Bas-Rhin, le bilan ATBH 2021 des usagers d'EDP-m est le suivant :

17 accidents faisant 17 blessés, dont 2 hospitalisés de plus de 24 heures.

(dont un seul accident met en cause un conducteur d'EDP-m indemne).

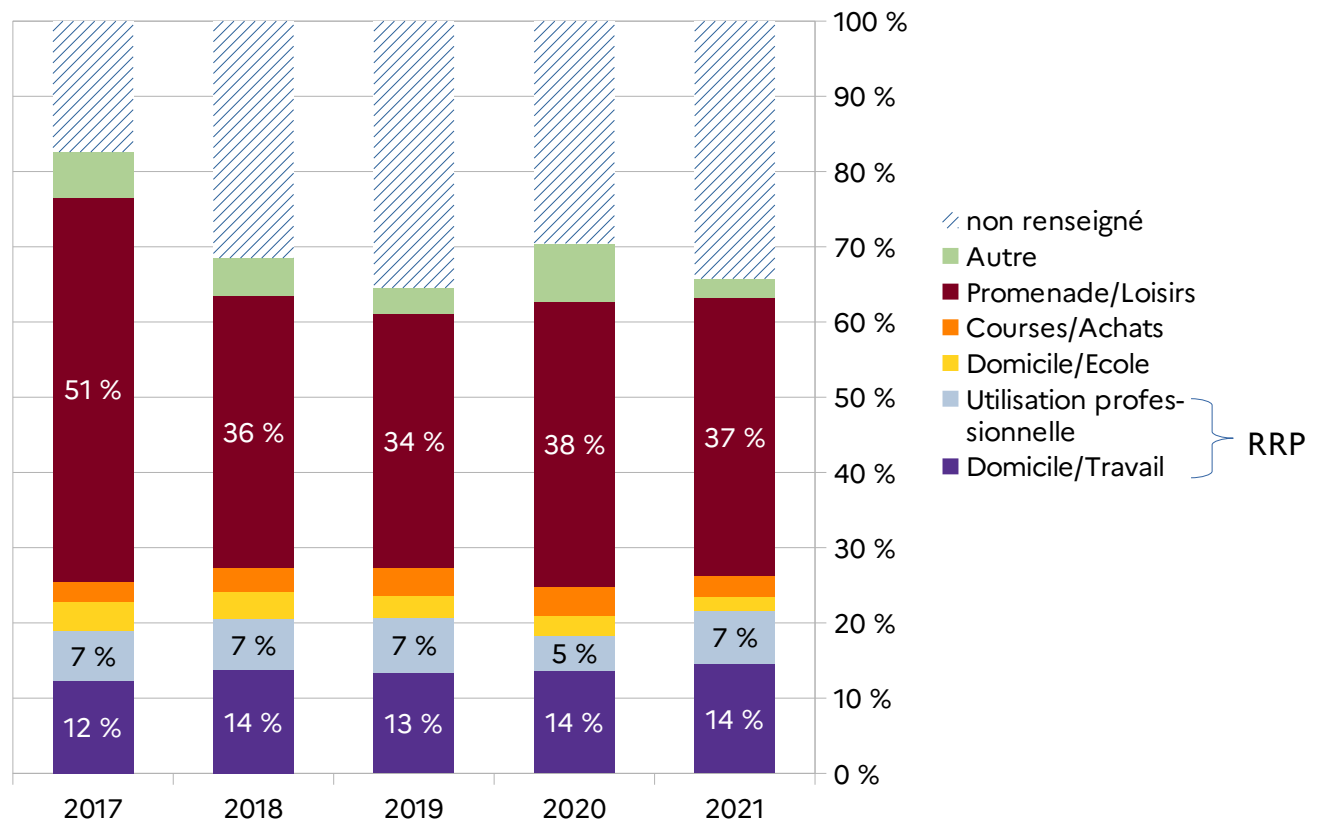
Si le nombre d'accidents a augmenté, la gravité des blessures a diminué.
Les accidents impliquant un EDP-m représentent 2,1 % des accidents dans le Bas-Rhin.
A l'échelle nationale, ils s'élèvent à 2,7 % de l'ensemble.

Les accidents impliquant un EDP-m se sont produits sur le territoire de l'EmS dans 16 cas sur 17, et ont tous eu lieu en agglomération.

La responsabilité présumée du conducteur d'EDP-m est engagée dans 11 cas sur 17 (65 %).

3.4 Les « Risques routiers professionnels »

Répartition des victimes par type de trajet sur 5 ans



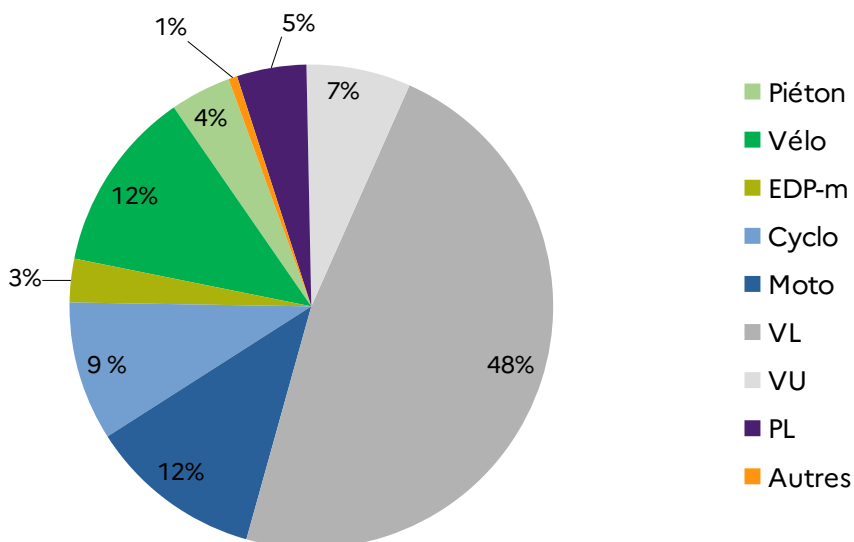
La part des déplacements domicile/travail et de l'utilisation professionnelle du véhicule (risque routier professionnel) représente 21 % de l'ensemble des victimes recensées en 2021.

Cette part est **stable depuis 7 ans** (entre 17 % et 21 % selon les années).

En 2021, 19 accidents mortels faisant 19 tués ont impliqué une personne en trajet domicile/travail ou en déplacement professionnel (soit 45 % des accidents mortels). Sur ces 19 personnes, 9 étaient en RRP (4 en 2020).

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 (7 %) par rapport à l'ensemble (2,4 %).

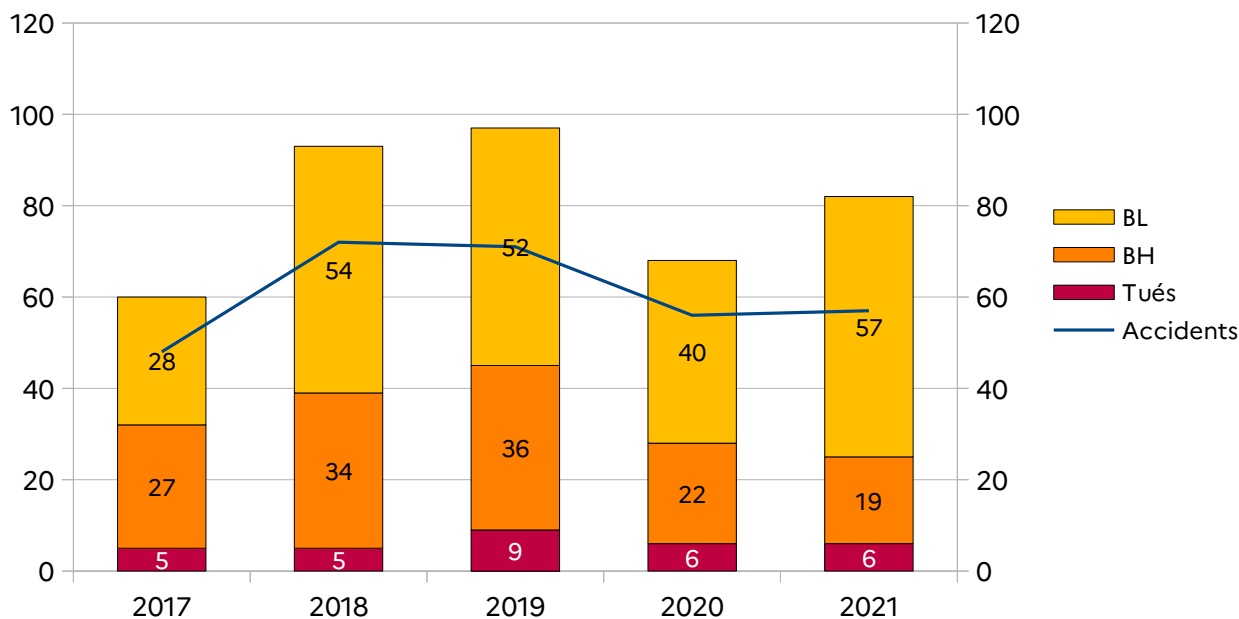
A l'inverse, la part des piétons s'élève à 13,3 % de l'ensemble des victimes en 2021 (106 piétons), et à 4 % des victimes en RRP (7 piétons).

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

3.5 L'alcool et les stupéfiants

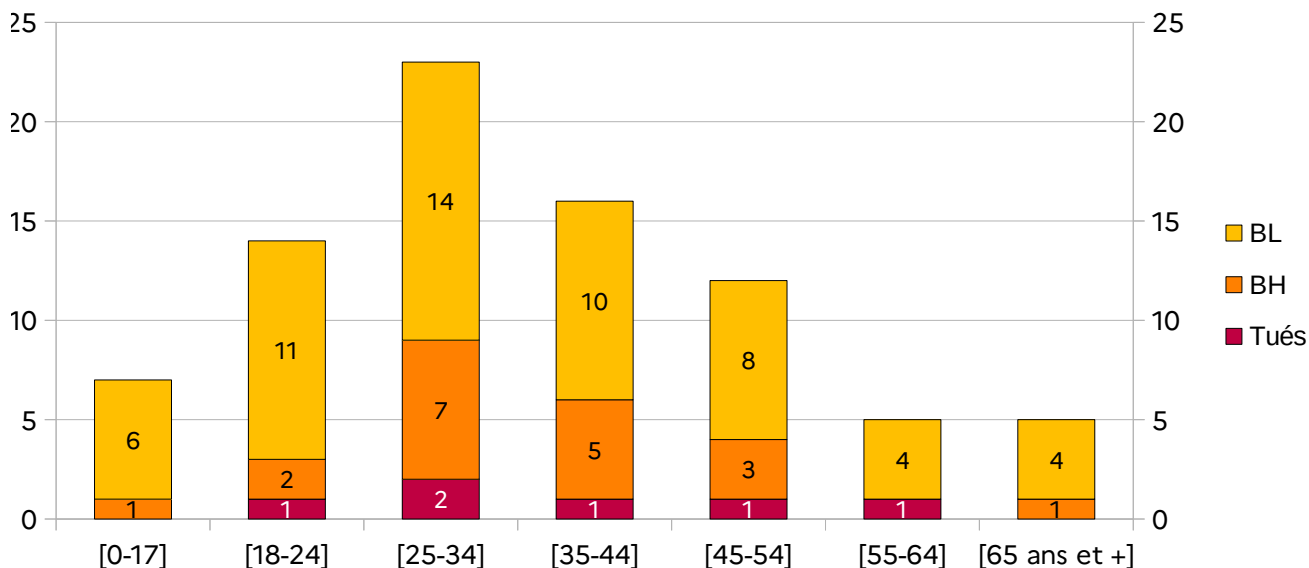
3.5.1 L'alcool

Accidents impliquant un usager positif à l'alcoolémie



Entre 2020 et 2021, tous les indicateurs de l'accidentalité liée à l'alcool au volant restent stables, à l'exception du nombre de BL en augmentation significative (+40 %).

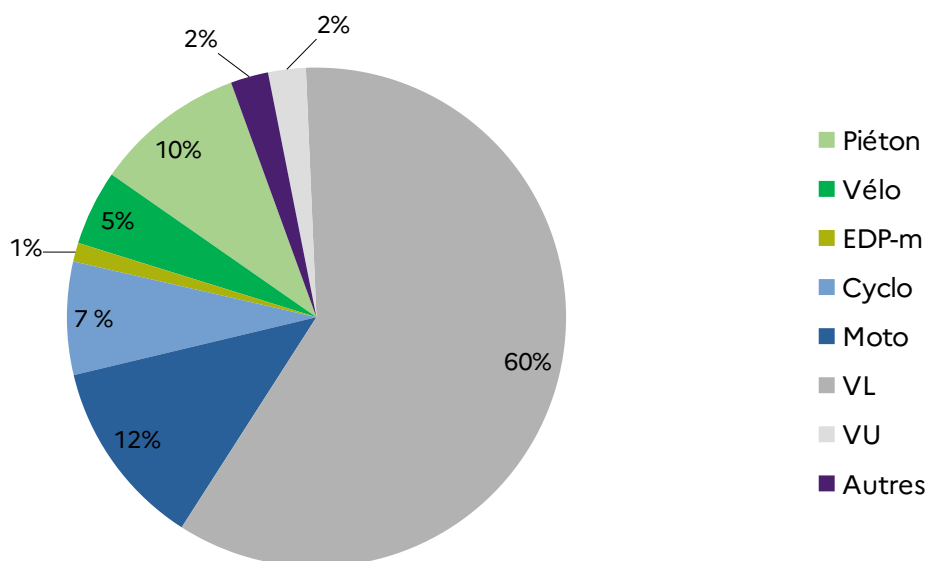
Victimes impliquées dans un accident avec alcool par tranche d'âge



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

En 2021, la tranche d'âge la plus impliquée dans un accident avec alcool est celle des **25-34 ans (28 % des victimes)**.

Alcool: Répartition des victimes selon le mode de déplacement :



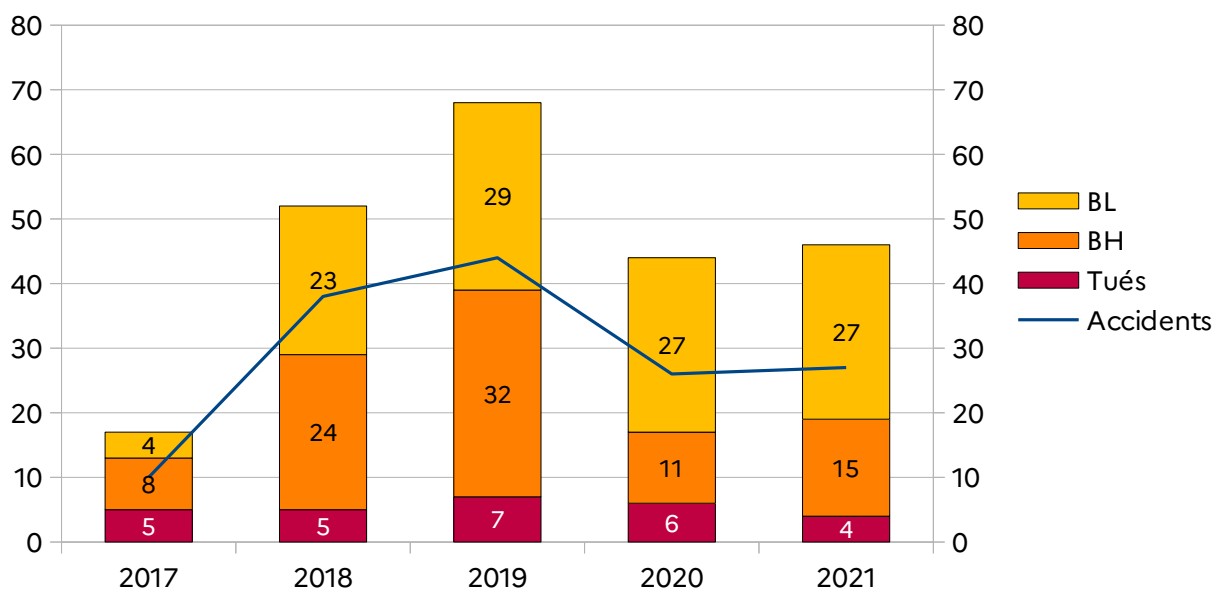
Le facteur alcool concerne majoritairement les automobilistes.

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

Il y a également un faible pourcentage du facteur alcool chez les cyclistes (5 %, alors qu'ils représentent 14,4 % de l'ensemble des victimes), qui s'explique en partie par un contrôle non systématique de l'alcoolémie par les FSI chez ces usagers.

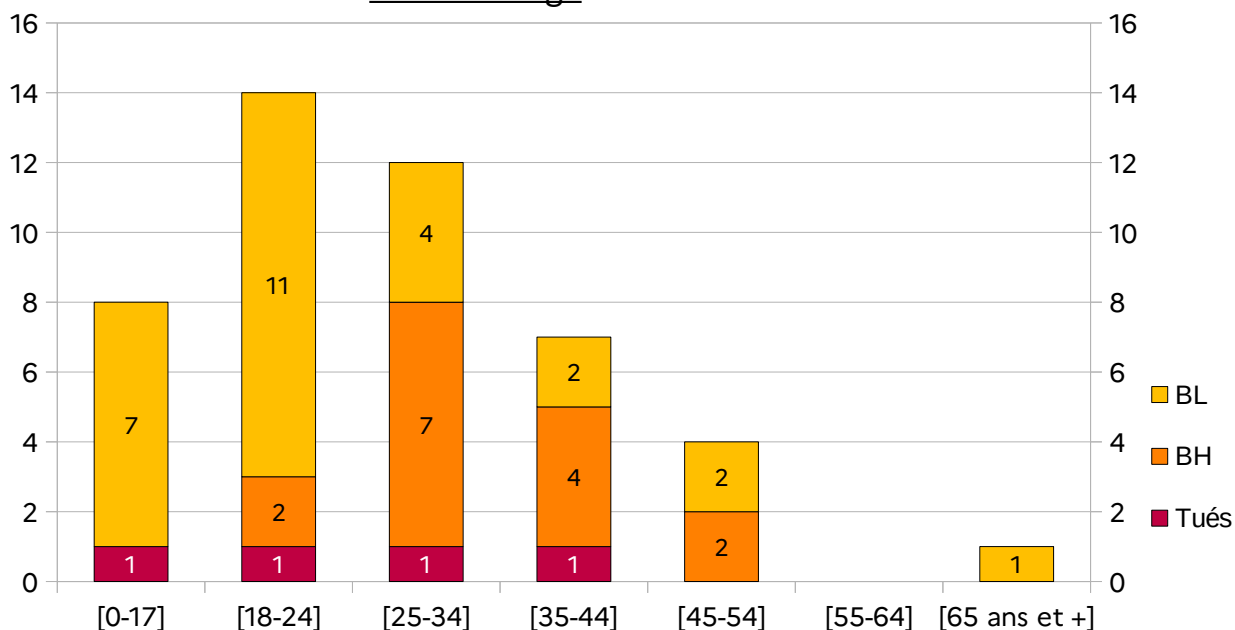
3.5.2 Les stupéfiants

Accidents impliquant un usager positif aux stupéfiants



Le nombre de victimes et d'accidents impliquant un conducteur positif aux stupéfiants (cannabis seul (THC) et/ou autres produits) est stable par rapport à 2020.

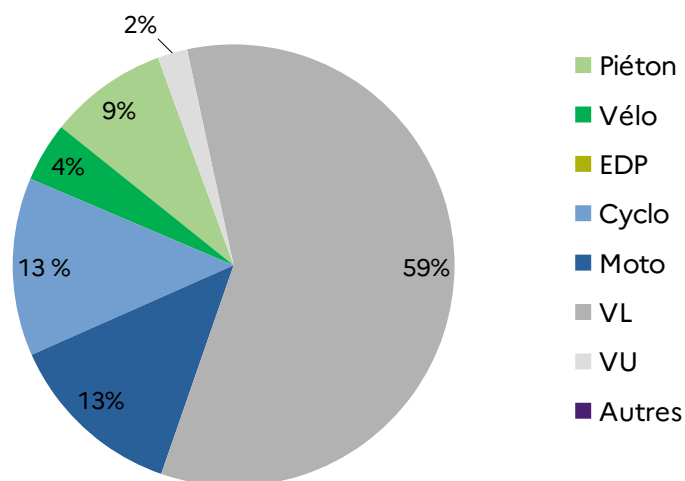
Victimes impliquées dans un accident avec stupéfiants, par tranche d'âge



La tranche d'âge la plus impliquée dans un accident avec stupéfiants ne se réduit pas à celle des jeunes. En effet, celle-ci s'étend aux usagers jusqu'à 44 ans.

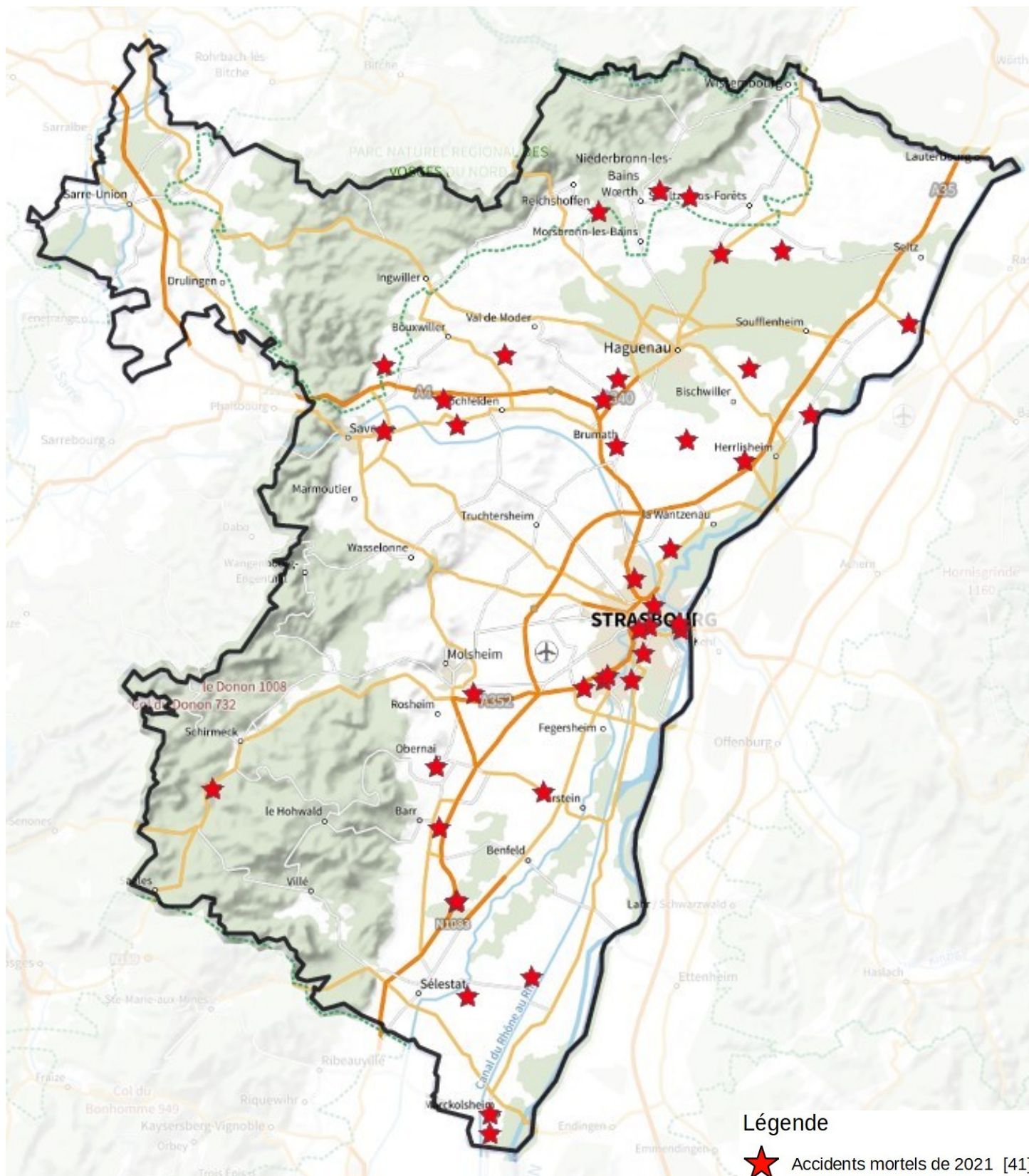
Les plus âgés (55 et plus) restent moins concernés par ce facteur.

Stupéfiants: Répartition des victimes selon le mode de déplacement :



La majorité des victimes impliquées dans un accident avec stupéfiants sont en VL.

Annexe : Localisation des accidents mortels en 2021



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