



**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 avril 2023

Bilan de l'accidentologie en 2019

Préambule

Pour la première fois, le bilan 2019 s'appuie intégralement sur le nouveau système d'information relatif aux accidents corporels de la circulation de l'ONISR baptisé « TRAxY ». Le recueil des données correspondant au nombre de Blessés Hospitalisés (+24 h) est rétabli. En effet, en 2018, ces chiffres n'ont pas été communiqués.

Il est rappelé que les données prises en compte dans ce bilan sont issues des BAAC établis par les forces de sécurité intérieure (Gendarmerie nationale, DDSP et CRS).

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 piétons / cyclistes
 - 3.4 Les EDP
 - 3.5 Les risques professionnels
 - 3.6 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

ATB : nombre d'Accidents, Tués et Blessés

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

Faute de renouvellement du recensement de la population bas-rhinoise en 2019, les données de l'INSEE sont identiques à celles du bilan accidentologie 2018.

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	1 140 000	5 556 000	67 258 000
Variation (depuis 2014)	2,50 %	0,10 %	1,90 %
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).

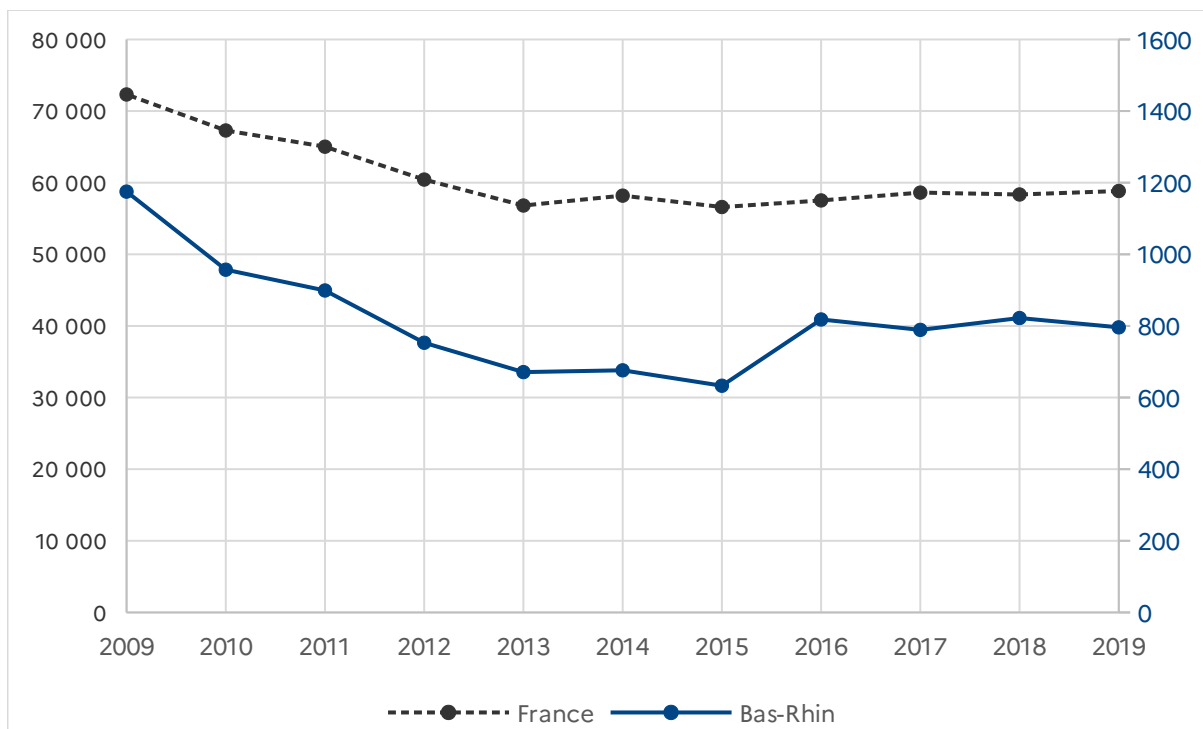
Répartition par tranches d'âge dans le Bas-Rhin (chiffres INSEE 2018)		
- de 15 ans	191 328	16,88 %
15 à 29 ans	215 535	19,01 %
30 à 44 ans	214 422	18,92 %
45 à 59 ans	235 109	20,74 %
60 à 74 ans	179 786	15,86 %
75 ans et plus	97 373	8,59 %
TOTAL	1 133 552	100,00 %

Tableau récapitulatif du bilan ATBH pour l'année 2019 :

Source = Base Officielle / TRAxY

Bilan 2019					
Accidents		Usagers impliqués			
Corporels	dont mortels	Victimes	Tués	Blessés dont hospitalisés	Impliqués Indemnes
796	42	1016	42	974	777

Evolution du nombre d'accidents corporels par année :

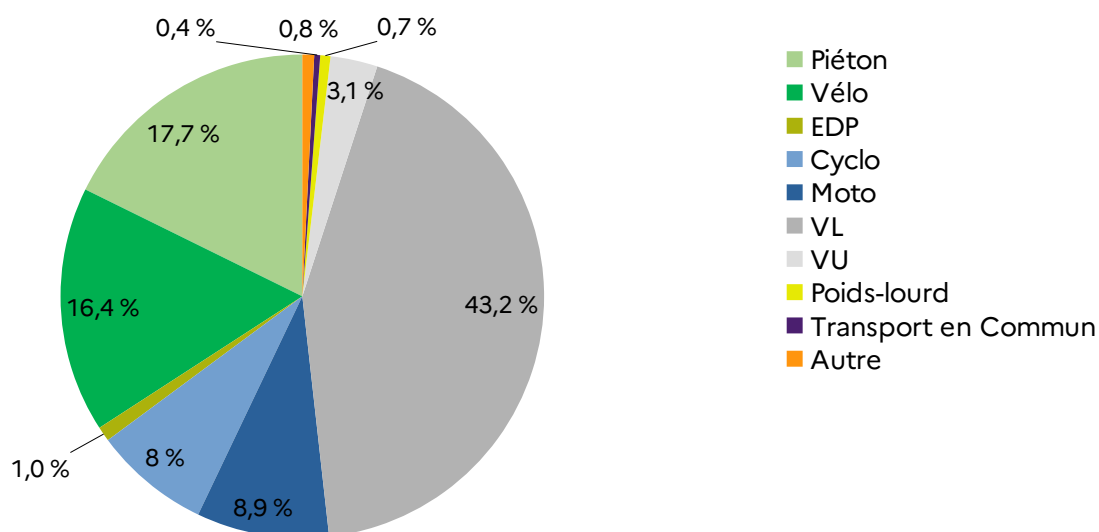


Sur les dix dernières années, le total annuel d'accidents suit la tendance nationale (métropole + outre-mer, en tiretés noirs).

L'année 2019 confirme une tendance de « plateau » observée depuis 2016. Par rapport à l'année 2018, le nombre d'accidents corporels est en légère **diminution de 3 %**, passant de 822 à **796 accidents** (chiffres consolidés).

Le bilan 2019 reste en deçà de celui de 2009 (son plus haut niveau depuis 10 ans avec 1175 accidents).

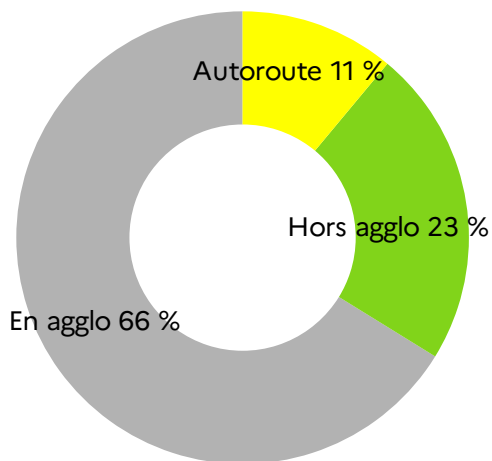
Répartition du nombre de victimes selon le mode de déplacement :



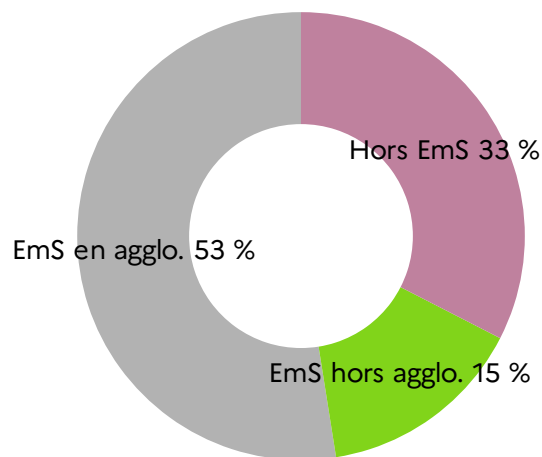
Parmi les victimes d'accidents survenus en 2019, **46,3 % sont des usagers en véhicules légers (VL) ou véhicules utilitaires (VU)**. Cette part est stable par rapport à 2018 (46,4 %).

Les usagers vulnérables non motorisés (piétons + cyclistes + EDP) **représentent 35% des victimes**, ce qui est en augmentation par rapport à 2018 (32 %).

Accidents corporels suivant le milieu :



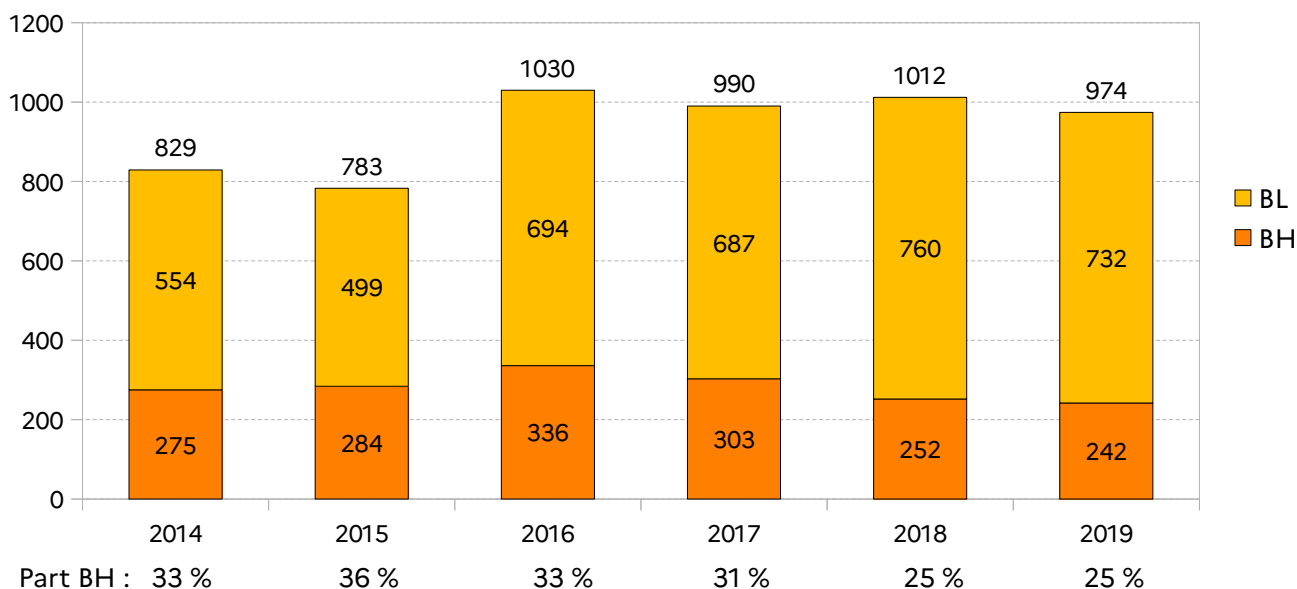
Accidents EmS / hors EmS :



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

- **2 fois sur 3 en agglomération ;**
- **2 fois sur 3 sur le territoire de l'EmS (en ou hors agglomération).**

Nombre de blessés avec répartition BH/BL :

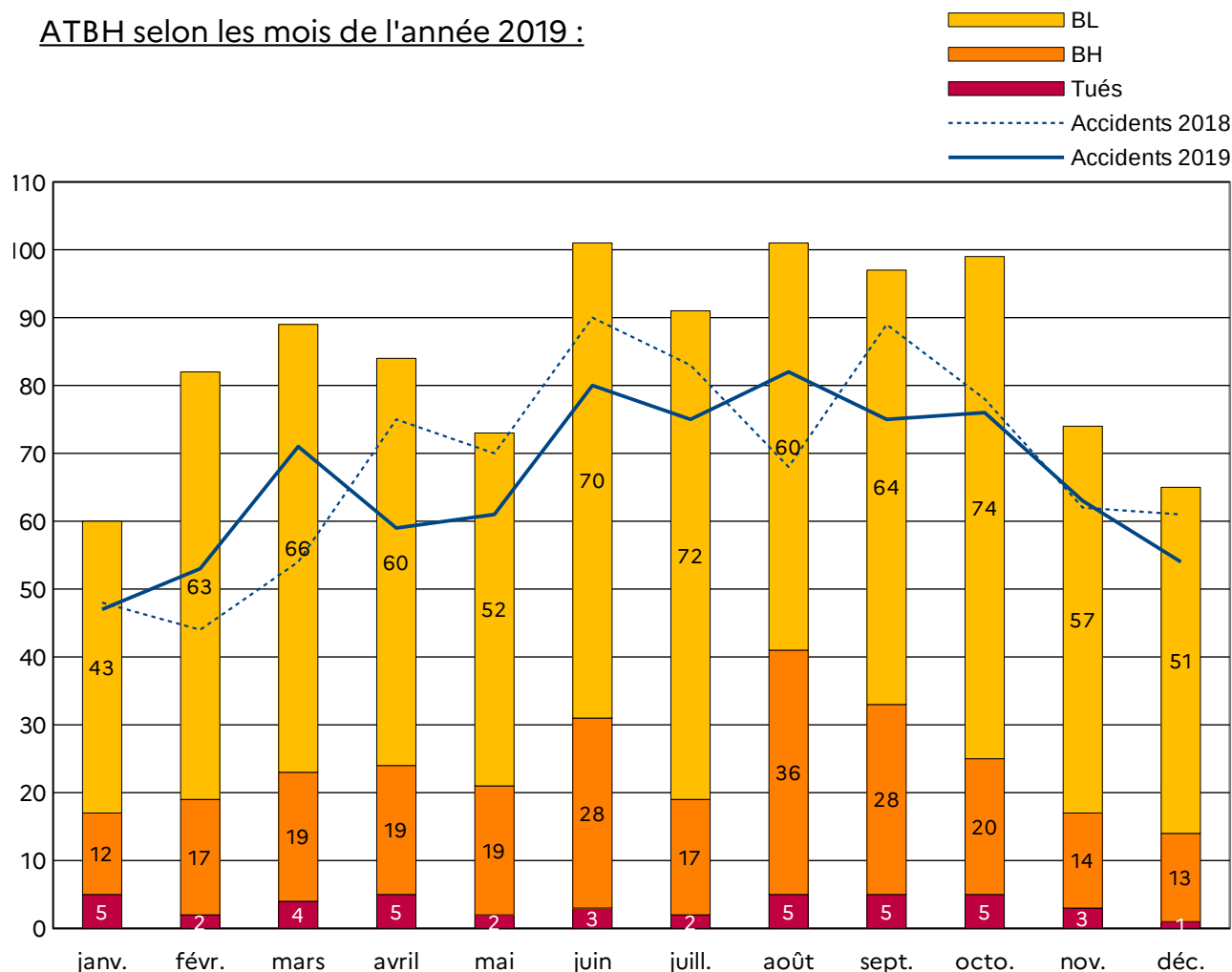


La tendance de « plateau » se confirme également à propos du nombre total de blessés. Celui-ci s'élève à **1000 personnes environ** (± 3%) depuis 2016.

Le nombre de BH est marqué par une diminution progressive depuis 2016.

Entre 2016 et 2018, la part globale des BH sur l'ensemble des blessés passe de 1/3 à 1/4 en seulement 2 ans.

ATBH selon les mois de l'année 2019 :

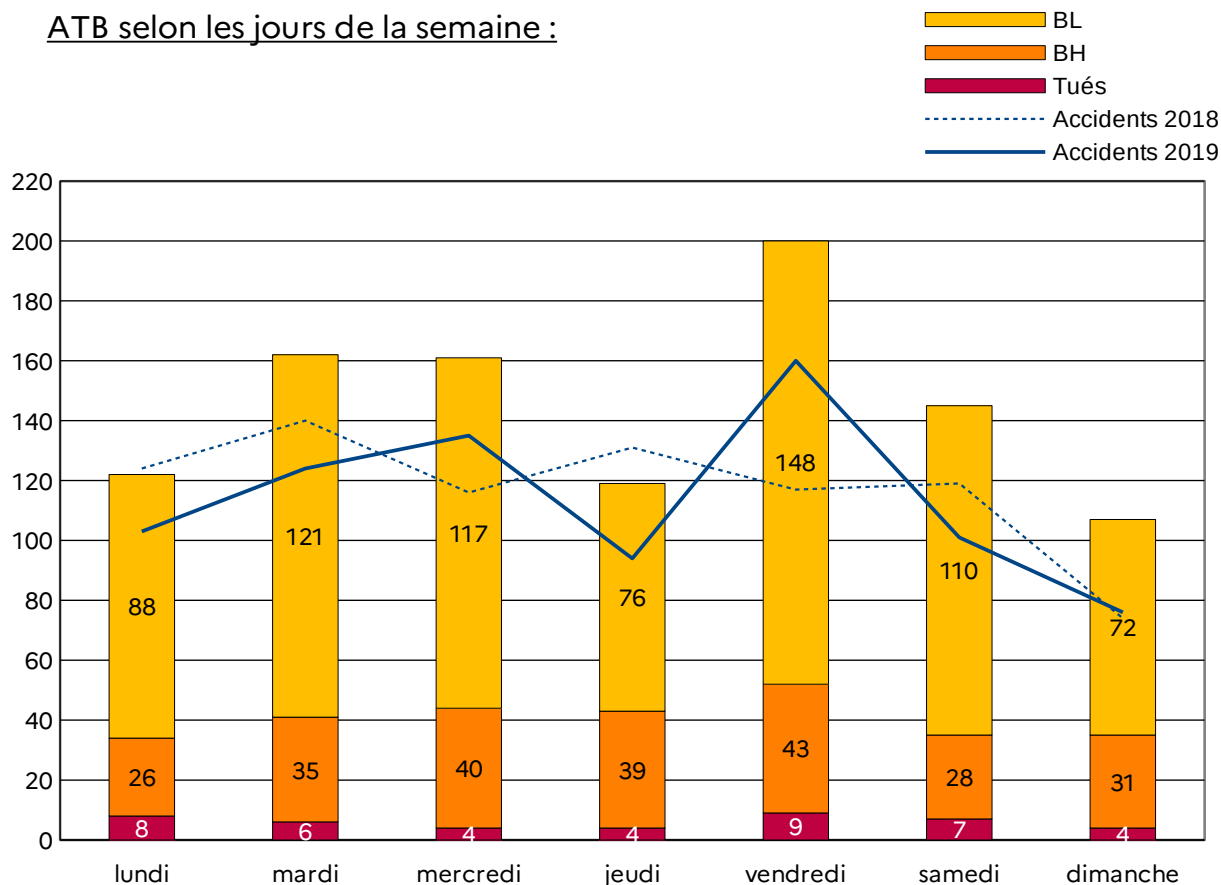


Les mois de **juin** et **août** ont été les plus accidentogènes de l'année 2019. Au regard de la gravité, **le mois d'août est le plus préoccupant** de l'année (36 BH et 3 tués), et dépasse le bilan d'août 2018 (+14 accidents, +3 tués).

Concernant les autres mois de l'année, le nombre total mensuel d'accidents en 2019 :

- est supérieur à 2018 au premier trimestre,
- est inférieur à 2018 d'avril à juillet, puis au dernier trimestre,
- se situe entre 60 (en janvier) et 101 victimes par mois.

ATB selon les jours de la semaine :

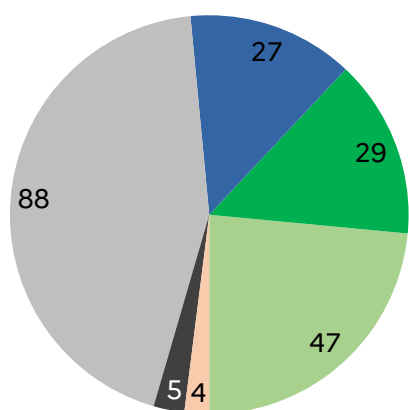


Le jour le plus accidentogène est le vendredi, avec 160 accidents et 200 victimes.
En 2018, le jour le plus accidentogène était le mardi (140 accidents et 180 victimes).

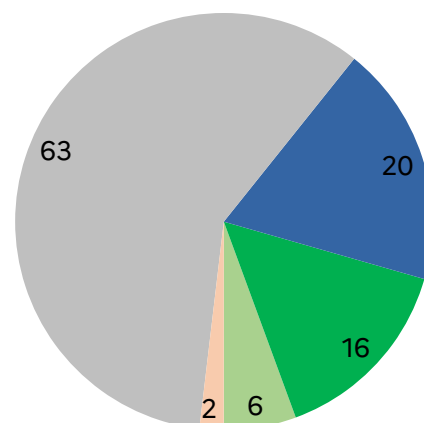
Le dimanche reste le jour le moins accidentogène (107 victimes).

Nombre total de victimes par jour de la semaine et par catégorie d'usagers :

les vendredis de 2019



les dimanches de 2019

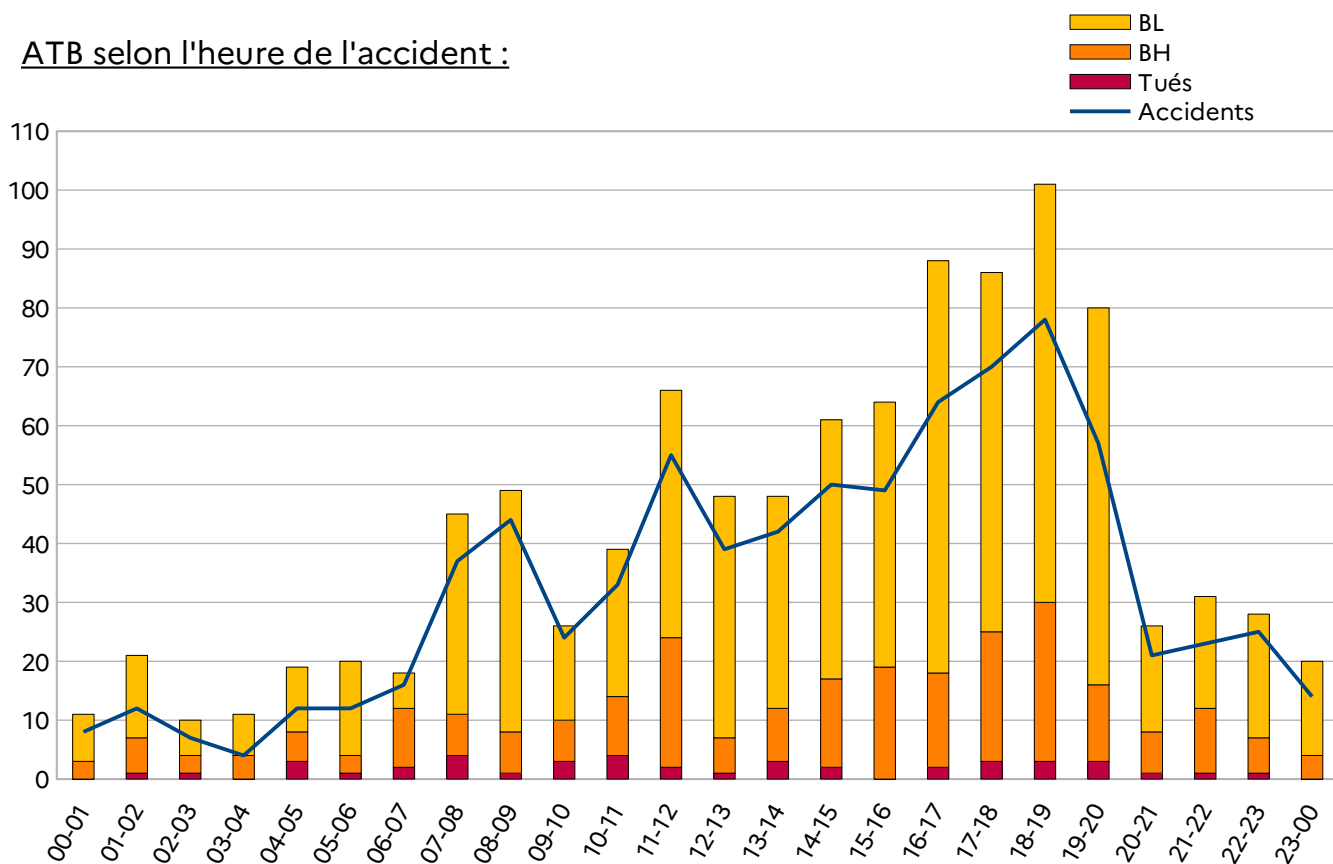


La répartition des usagers est variable selon le jour de la semaine ou du weekend.
La proportion des cyclistes est stable (15 %), alors que celle des automobilistes est plus importante les dimanches (59 %) que les vendredis (44 %).

Les usagers impliqués sont jusqu'à **2 fois plus nombreux un jour de semaine** (200 au total le vendredi) qu'un jour de week-end (107 au total le dimanche).

Les **piétons sont impliqués dans plus d'accidents un jour de semaine** qu'un jour de weekend (jusqu'à 8 fois plus de victimes piétons le vendredi que le dimanche).

ATB selon l'heure de l'accident :



En 2019, **2 accidents corporels sur 3 se sont produits en plein jour.**

Dans 8 accidents sur 10, la météo n'est pas mise en cause (conditions atmosphériques normales).

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

Tranche horaire	Période	Nb Accidents	Nb Tués	Nb Blessés	Accidents liés à un déplacement professionnel	Accidents en agglomération	Accidents sur le territoire de l'EmS
6h-9h	matin	97	7	105	73%	61%	67%
16h-19h	soir	212	8	267	28%	67%	67%

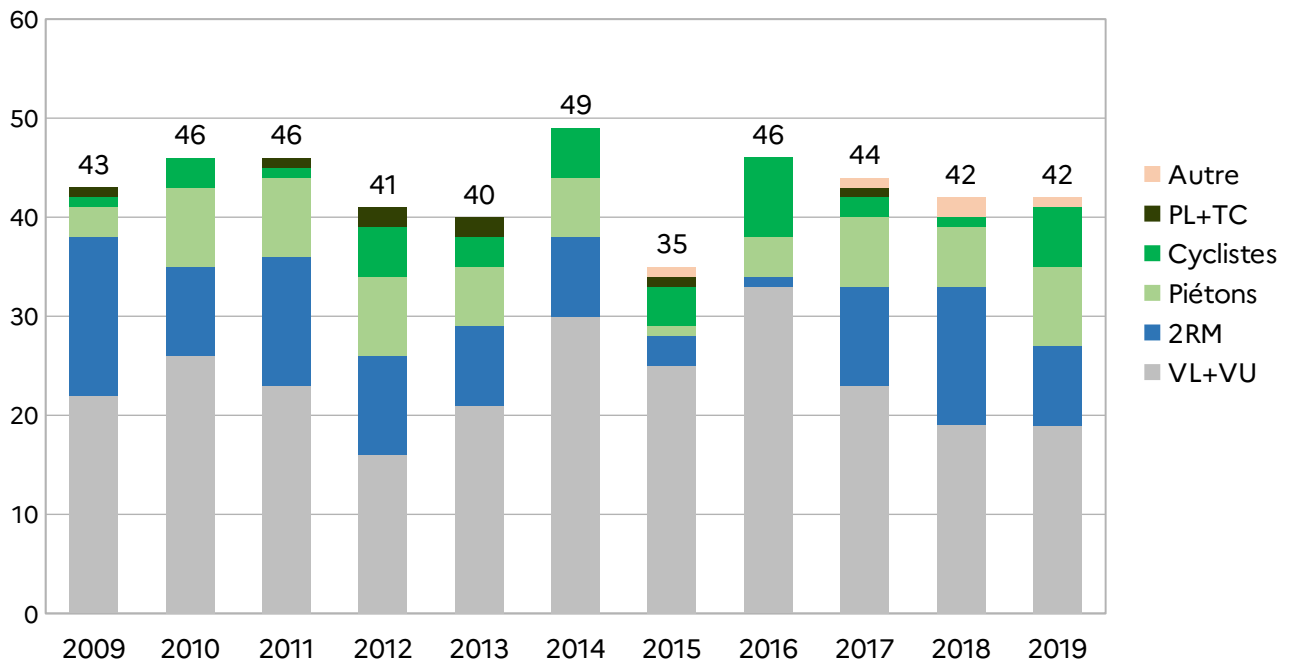
La part importante (73%) des accidents liés à un trajet professionnel à l'heure de pointe du matin, comparée à celle du soir (28%) n'est pas étudiée dans ce bilan.

2. Analyse de la mortalité routière

En 2019, **42 personnes sont décédées** sur les routes du Bas-Rhin. Ce bilan est quantitativement sans variation par rapport à 2018.

Depuis 2016, la tendance est à la diminution du nombre des victimes tuées.

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

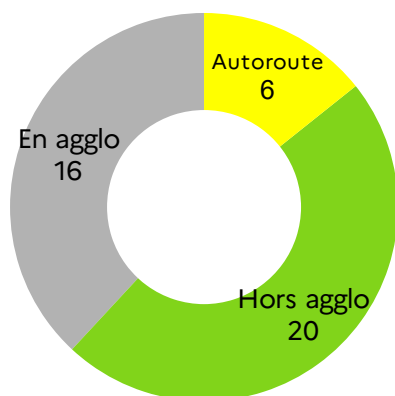


L'année 2019 est caractérisée par une **mortalité élevée des usagers vulnérables non motorisés** (6 piétons et 8 cyclistes).

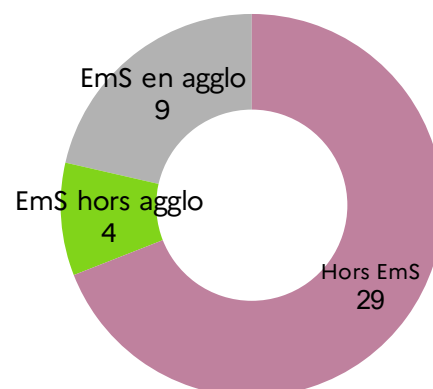
Après une diminution entre 2016 et 2018, le nombre d'usagers décédés en VL et en VU est stable. Le nombre de 19 automobilistes tués suit la tendance nationale où ils représentent également 50% des personnes tuées.

Le nombre d'usagers décédés en 2RM (4 motards et 4 cyclomotoristes) a diminué par rapport à 2018, qui affichait un total élevé (14 personnes tuées).

Personnes tuées suivant le milieu :



Personnes tuées en / hors EmS :

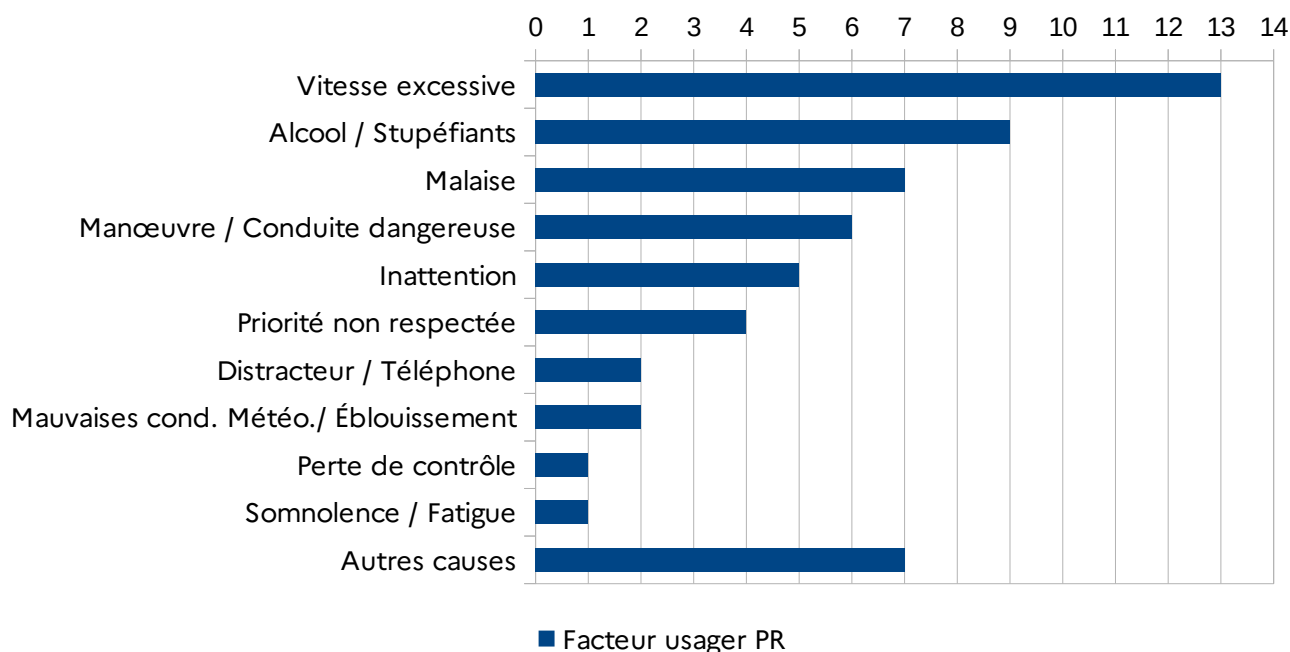


Sur le territoire de l'EmS, les routes métropolitaines sont désormais différenciées des RD. Dans les BAAC, ce transfert des RD vers les RM est encore perfectible.

Contrairement à l'ensemble des accidents corporels, les mortels sont majoritairement localisés hors agglomération (cf. diagramme page 5), mais dans une moindre mesure que pour l'année 2018.

2/3 des accidents mortels ont eu lieu hors de l'EmS, à l'inverse des accidents corporels (1/3 hors de l'EmS).

Causalité des accidents mortels :



NB : jusqu'à 3 facteurs peuvent être attribués par usager présumé responsable (PR). Exemple : un conducteur PR avec les facteurs Alcool / Stupéfiants + Inattention.

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 (autres possibilités : infrastructures routières, état du véhicule).

Pour 13 accidents mortels, la **vitesse excessive ou inadaptée** est principalement en cause. Il s'agit du facteur d'accident mortel le plus recensé en 2019. Les autres facteurs sont les suivants :

- 9 accidents mortels sont directement liés à un usager sous l'emprise d'**alcool** et/ou de **stupéfiants**.
- Les **malaises au volant** sont à l'origine de 7 accidents mortels.
- 6 accidents mortels ont été provoqués par une manœuvre ou conduite dangereuse, lors d'un **dépassement**, ou d'un **changement de file** par exemple.
- 5 accidents relèvent de l'inattention du conducteur.

3. Analyses thématiques

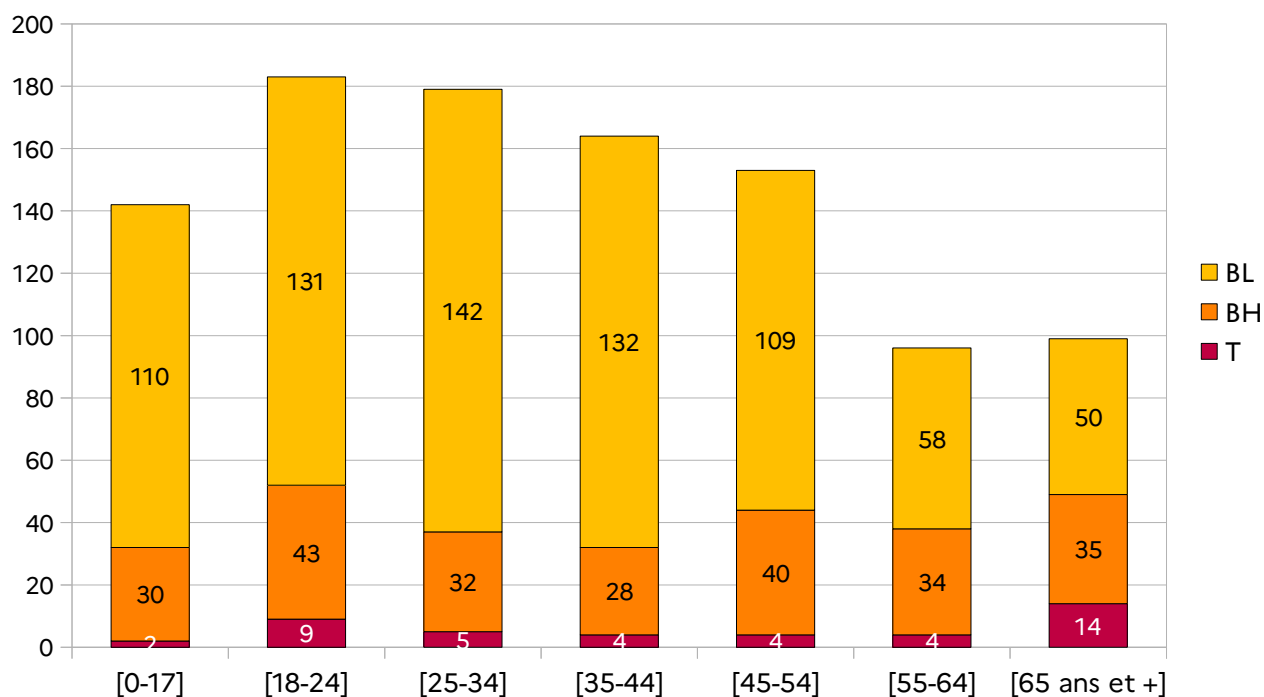
3.1 Analyse par tranche d'âge

Tableau récapitulatif par macro-tranche d'âge :

	Tués	Blessés	Indemnes
0 - 24 ans	11	314	171
25 - 44 ans	9	334	305
45 - 64 ans	8	241	239
65 et plus	14	85	62
Ensemble	42	974	777
	Total des tués	Total des blessés	Total des indemnes

Parmi les personnes blessées, la tranche d'âge 25-44 ans est la plus représentée en 2019, comme en 2018. Sa part est en progression depuis 5 ans.

ATBH par tranches d'âge



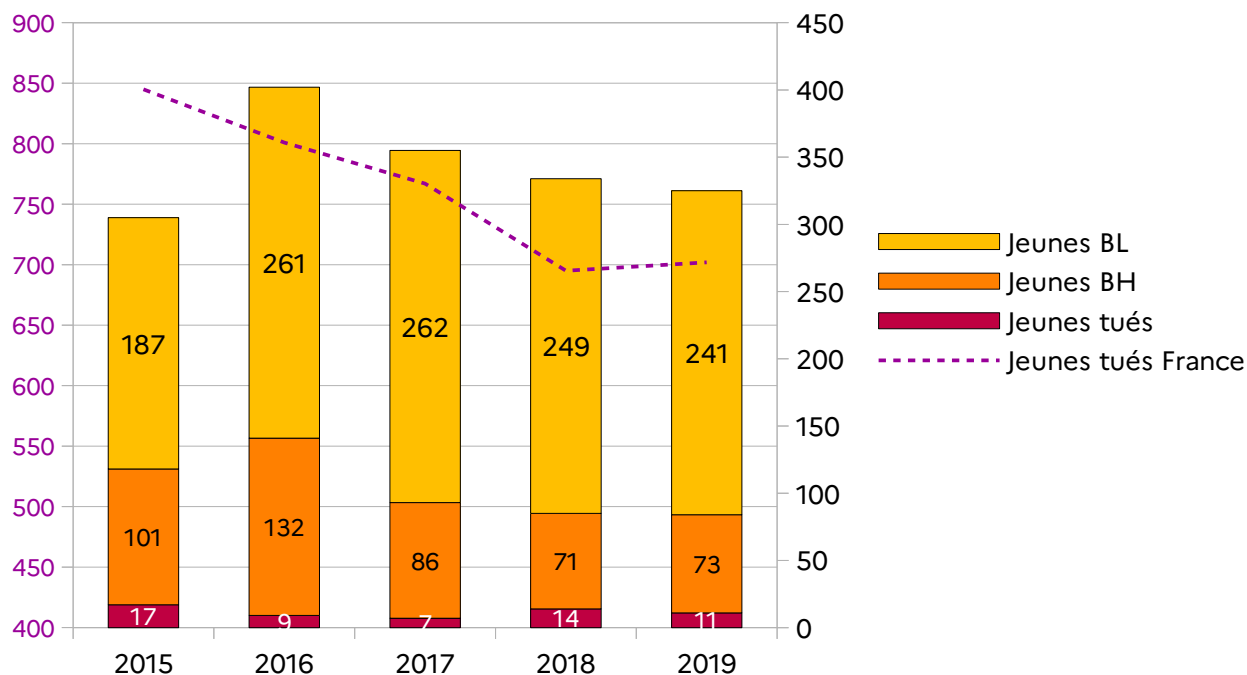
Les tranches d'âge les plus concernées par la mortalité routière en 2019 sont les 18-24 ans (jeunes conducteurs) et les plus de 65 ans (seniors).

Chez les moins de 25 ans, la tranche d'âge des 18-24 ans comporte le plus de personnes tuées en 2019 (9 personnes sur 15).

Elle totalise également le plus de victimes parmi l'ensemble des tranches d'âge, alors que son étendue est la plus faible de toutes (7 ans).

3.1.1 Les jeunes (moins de 25 ans)

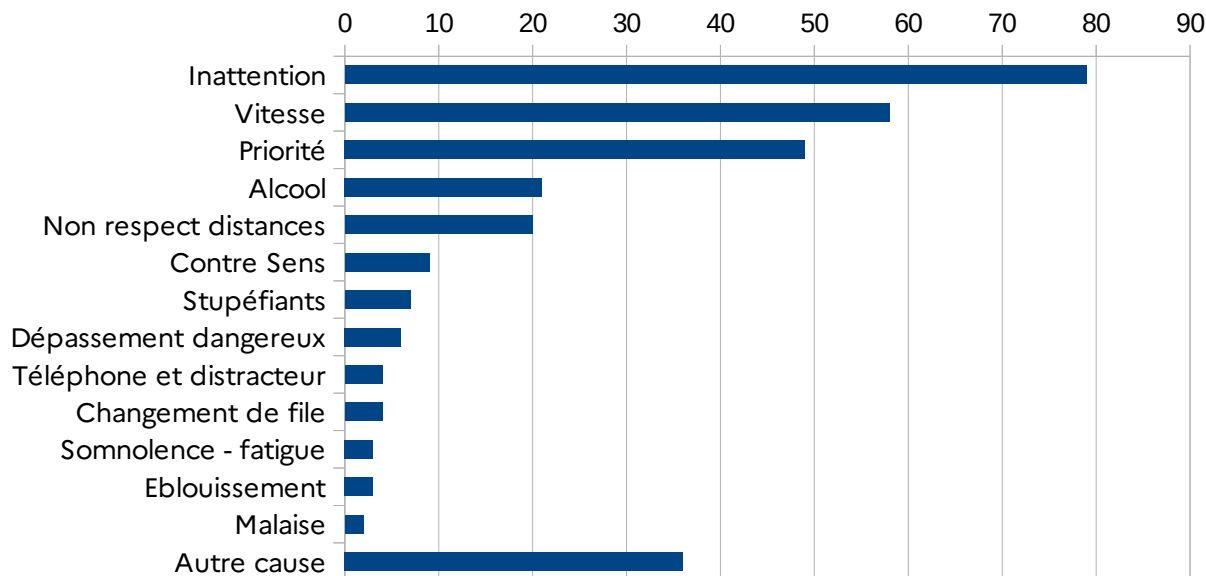
Evolution du nombre de jeunes victimes



En baisse depuis 2016, le nombre de jeunes blessés est **stable par rapport à 2018**.

Le nombre de jeunes tués sur la route reste élevé mais stable par rapport à l'an passé.

Facteurs "jeunes usagers" - accidents corporels



Les principaux facteurs liés au comportement des jeunes usagers sont les suivants :

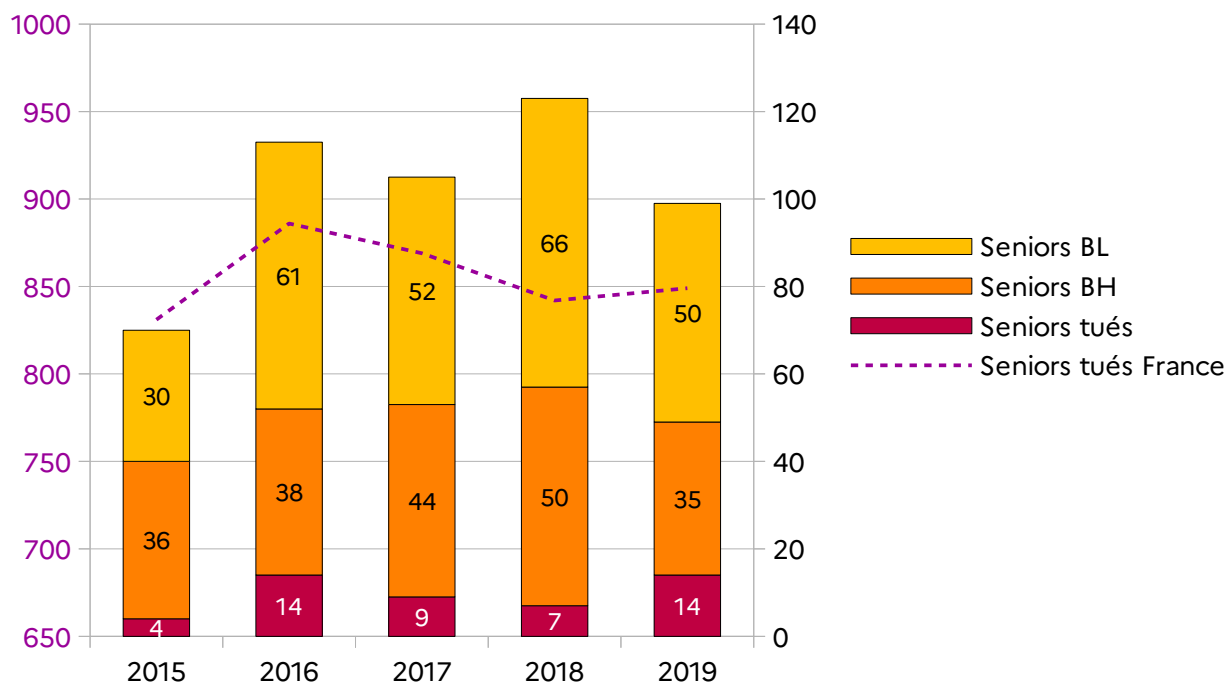
1 – Inattention (26 %),

2 – Vitesse excessive ou inadaptée (19 %),

3 – Priorité non respectée (16 %).

3.1.2 Les seniors (65 ans et plus)

Evolution du nombre de victimes seniors sur 5 ans :



En 2019, les accidents corporels impliquant au moins une personne de plus de 65 ans (seniors) représentent 24 % de l'ensemble des accidents, contre 20 % en 2018.

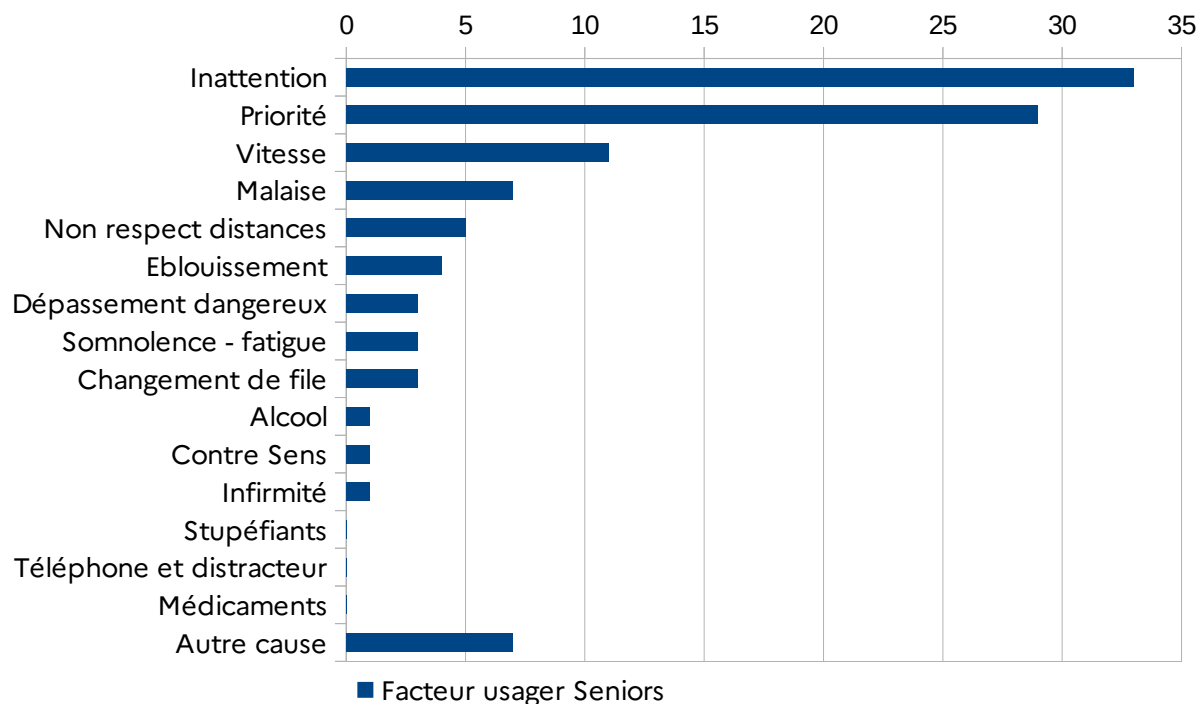
Le nombre total de victimes seniors est inférieur à 100 pour la première fois depuis 5 ans. Parmi l'ensemble des tranches d'âge les seniors sont les moins nombreux chez les blessés (9 %).

Pourtant, l'année 2019 se caractérise par une **forte mortalité chez les seniors**, contrairement à 2018 où la tranche d'âge la plus endeuillée était les jeunes (0-24 ans).

En effet, comme en 2016, les seniors sont fortement représentés parmi les personnes tuées (14).

Dans le Bas-Rhin, la mortalité des seniors suit la tendance à l'échelle nationale depuis 5 ans.

Facteurs usagers seniors - accidents corporels



Les principaux facteurs liés au comportement de l'utilisateur senior sont les suivants :

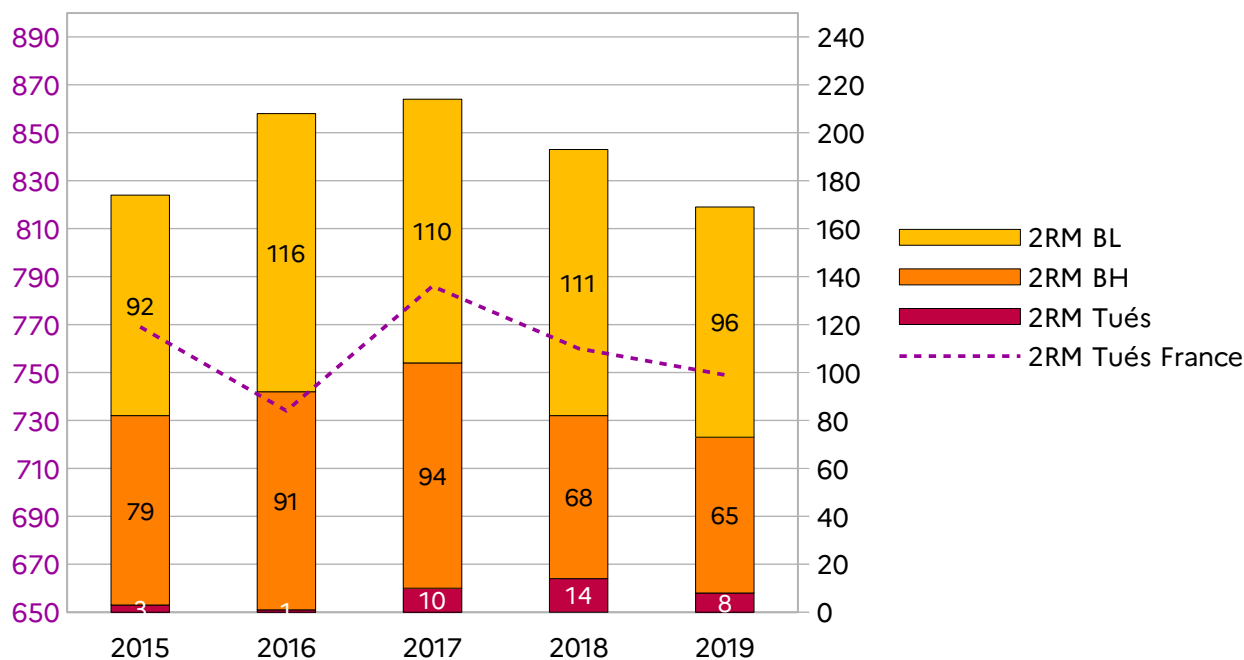
- 1 – Inattention (31 %),
- 2 – Priorité non respectée (27 %),
- 3 – Vitesse excessive ou inadaptée (10 %).

En comparaison, les trois premiers facteurs liés à l'utilisateur de moins de 25 ans ou de plus de 65 ans sont les mêmes. Toutefois, la vitesse excessive ou inadaptée constitue le deuxième facteur chez les jeunes (troisième facteur chez les seniors).

D'autre part, le facteur n°1 « **inattention** » est plus fréquemment relevé chez les seniors (31%) que chez les jeunes (26%).

3.2 Les deux-roues motorisés (cyclos et motos)

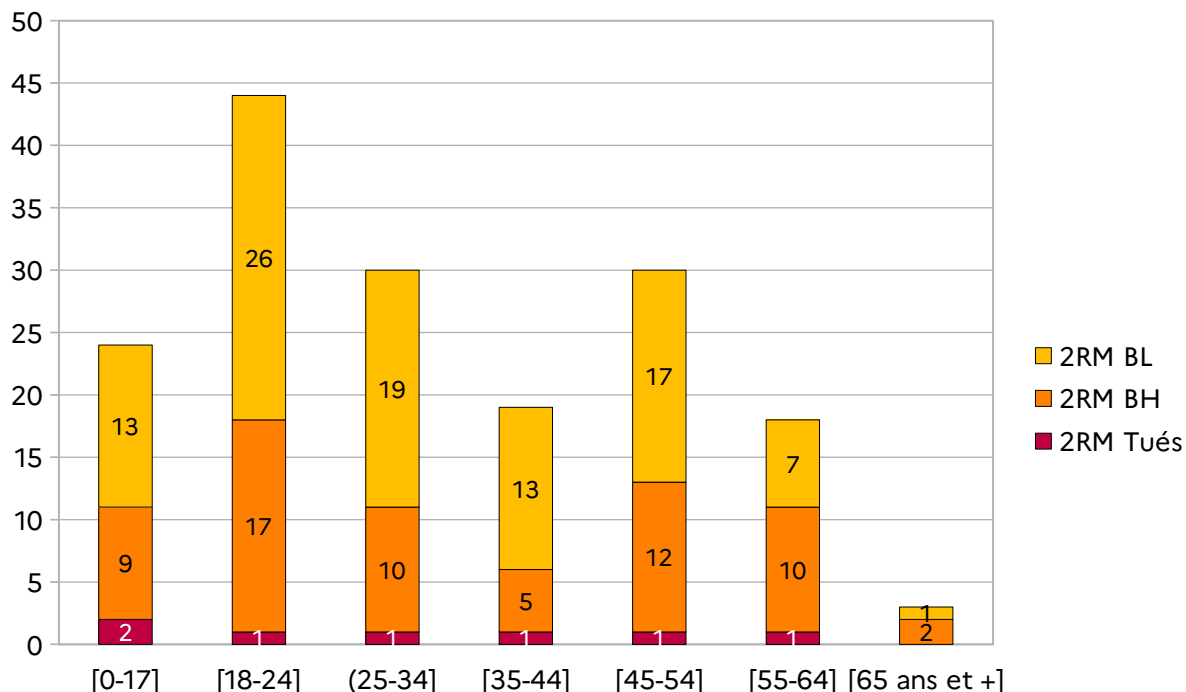
Evolution du nombre de victimes 2RM :



Le nombre de victimes 2RM (blessés et tués) est en **diminution par rapport à 2018**.

La mortalité 2RM suit la tendance nationale (sauf en 2018).

Répartition des victimes 2RM par tranche d'âge :

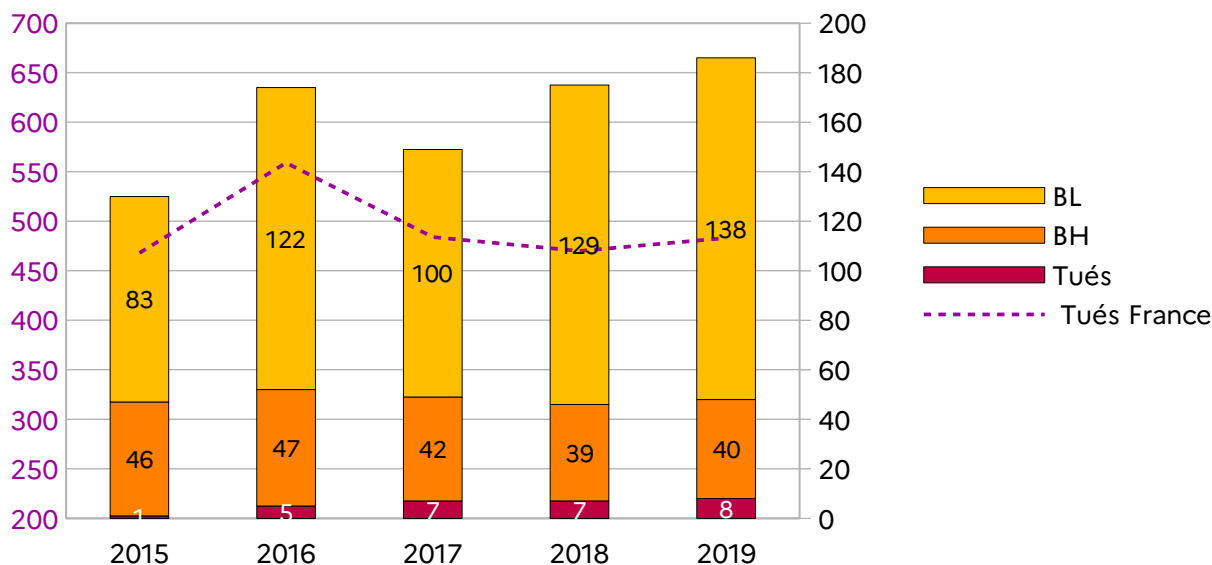


Avec 26 % des victimes en 2RM, les **jeunes de moins de 25 ans** sont les plus représentés. Ils sont majoritairement cyclomotoristes (69 %).

3.3 Les Piétons et Cyclistes

3.3.1 Les piétons

Evolution du nombre de victimes Piétons :

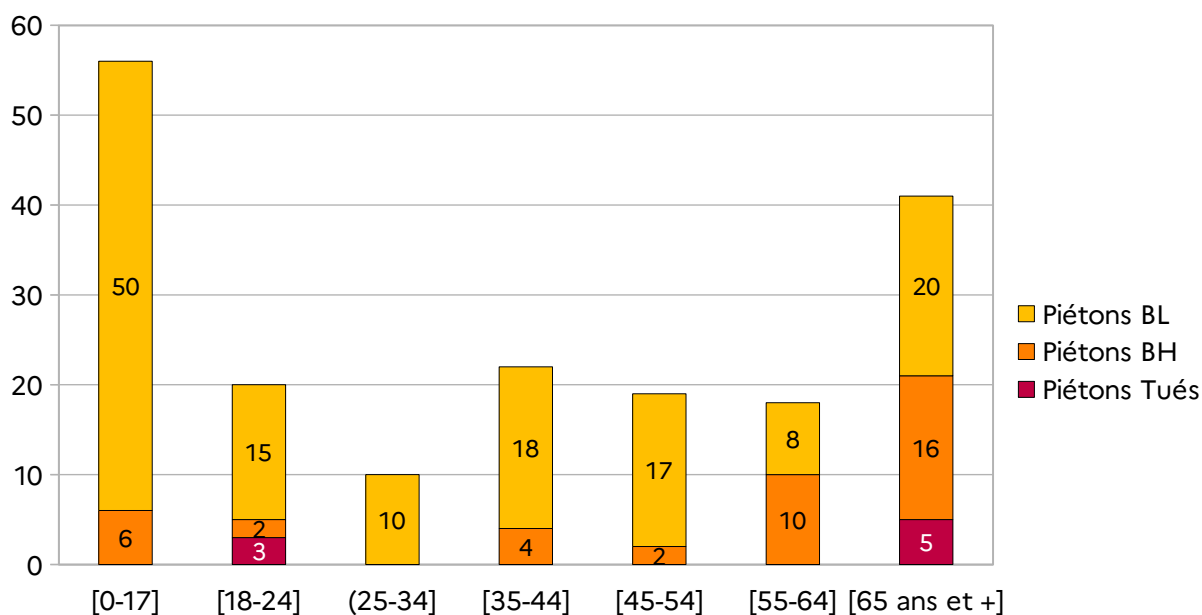


Le nombre de victimes piétons est en augmentation par rapport aux deux dernières années. Il dépasse la barre des 180 victimes en 2019.

Dans le Bas-Rhin, le nombre de piétons tués augmente depuis 5 ans, ce qui ne suit pas la tendance au niveau national.

Dans 6 accidents sur 8, le piéton décède alors qu'il n'est pas responsable de son accident. Dans les 2 autres accidents, le piéton est présumé responsable de l'accident dans lequel il décède, suite notamment à une alcoolémie élevée (> 1 g/litre de sang) dans les deux cas, et avec en complément, une emprise sous stupéfiants dans un des deux cas.

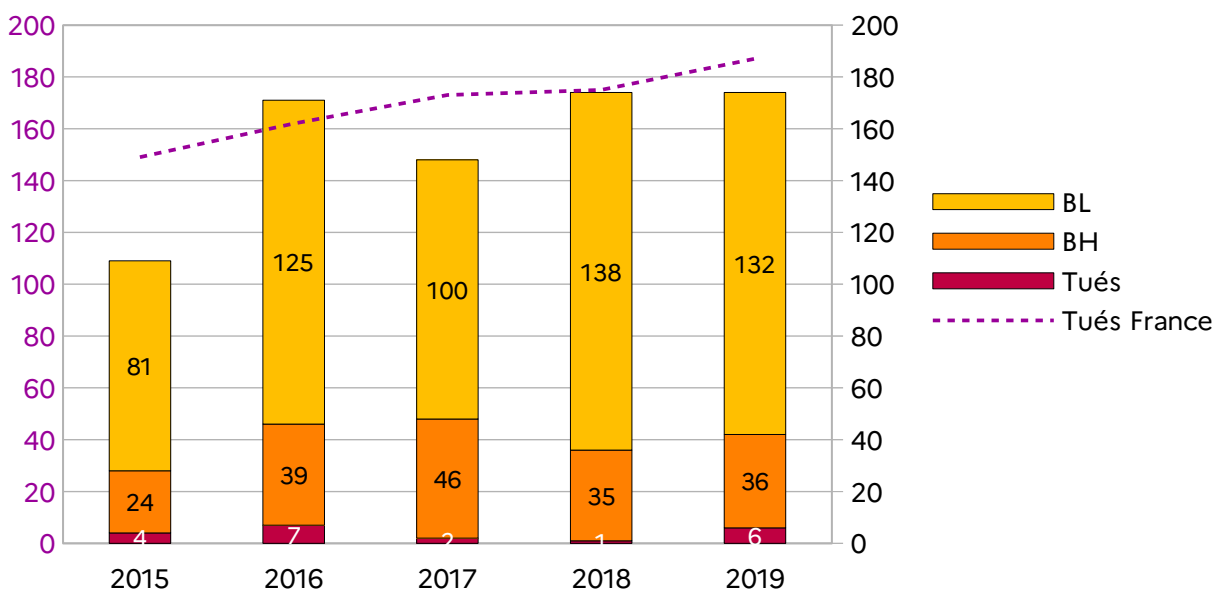
Répartition des victimes piétons par tranche d'âge :



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. Il y a 3 piétons tués entre 18 et 24 ans (dont deux avec une alcoolémie supérieure à 1 g/l de sang).

3.3.2 Les cyclistes

Evolution du nombre de victimes Cyclistes :

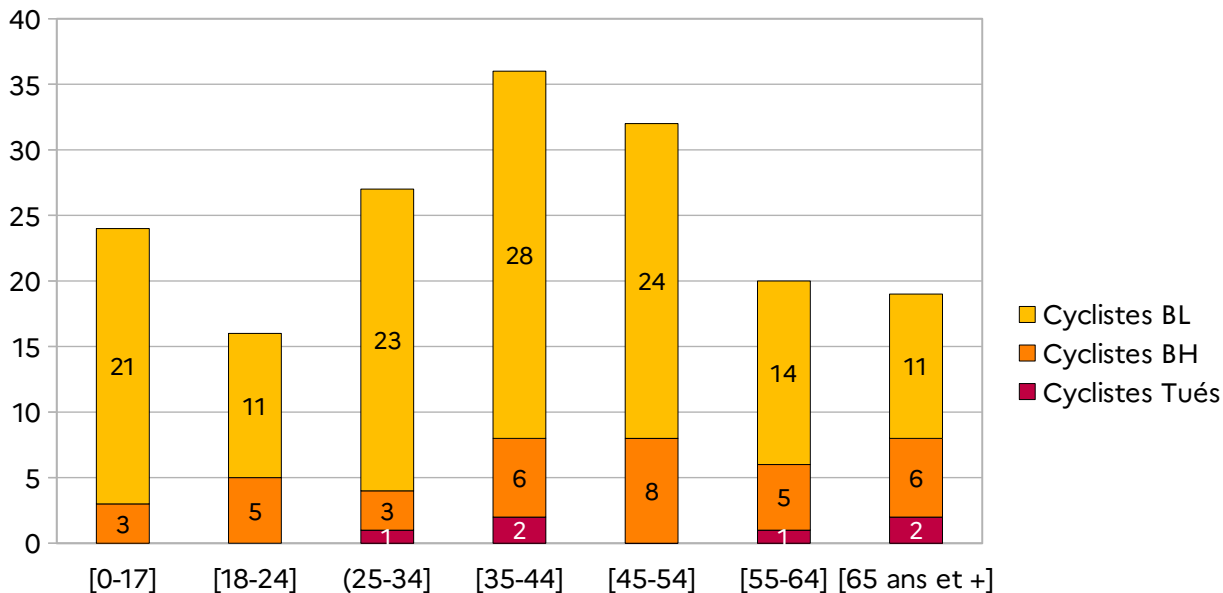


Le **nombre total de victimes à vélo est stable depuis 2016**, et se situe entre 148 et 174 victimes (ce dernier total étant obtenu en 2018 et 2019).

Le nombre de cyclistes tués augmente significativement par rapport à 2018 (+5 décès). Dans la moitié des cas (3 accidents sur 6), le cycliste est décédé alors qu'il n'est pas responsable de son accident.

Lorsque le cycliste était présumé responsable, les circonstances relèvent du refus de priorité, du malaise, et de l'absence d'éclairage du cycliste sur RD hors aggro.

Répartition des victimes à vélo par tranche d'âge :



Les victimes à vélo sont **de tous les âges**, aussi bien quantitativement que selon la gravité des blessures.

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

Le bilan ATBH 2019 des accidents impliquant un VAE est le suivant :

4 accidents faisant 4 blessés à VAE, dont 2 hospitalisés de plus de 24 heures.

3.4 Les engins de déplacement personnel

Pour la première année, en 2019, les engins de déplacement personnels motorisés (EDP-m) du type trottinette électrique, hoverboard, monoroue, ou encore gyropode **constituent une catégorie d'usagers à part entière** dans les statistiques de l'ONISR.

Dans le Bas-Rhin, 10 accidents impliquant un conducteur d'EDP-m ont eu lieu cette année.

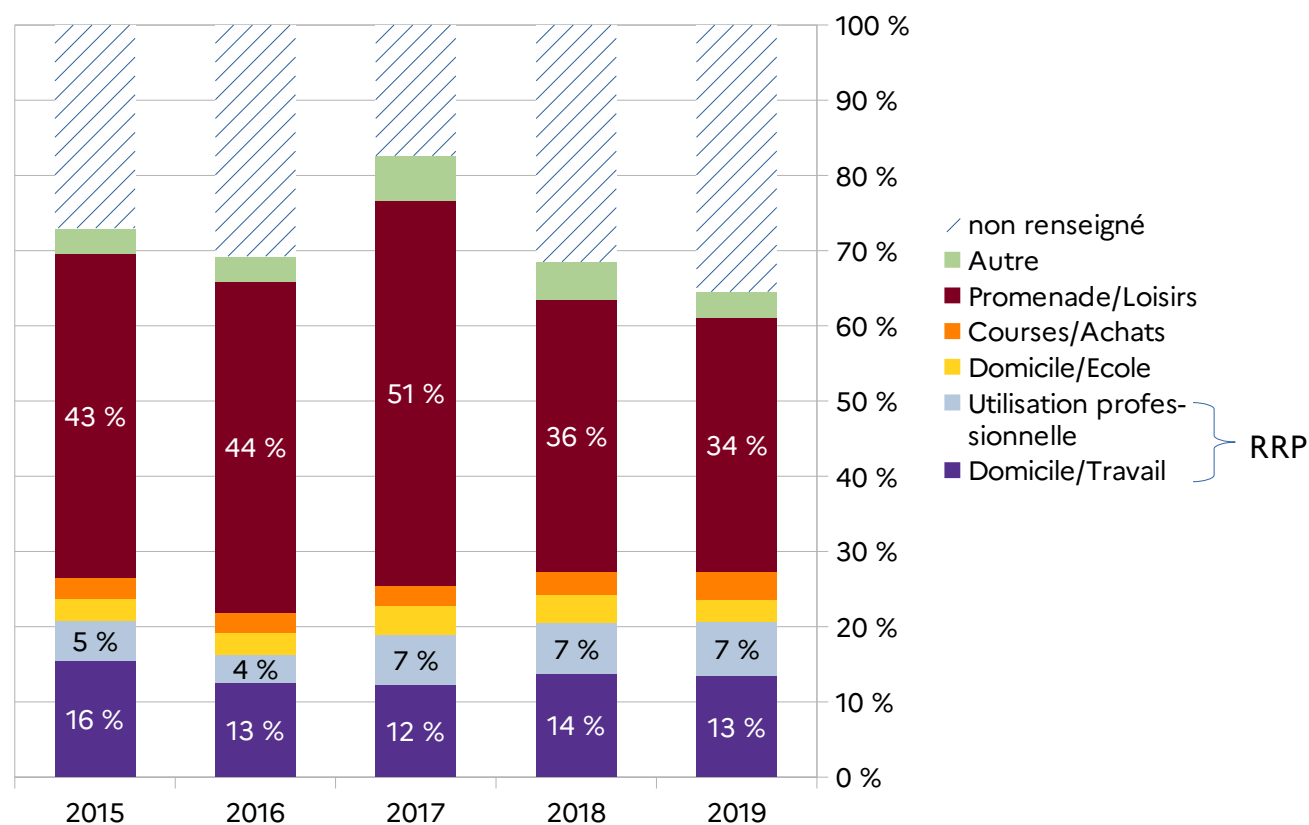
Le bilan des victimes en EDP est le suivant :

10 blessés (1 % de l'ensemble des victimes) dont 3 hospitalisés de plus de 24 heures.

Un seul accident dans les BAAC est présent où le conducteur de son EDP est sorti indemne.

3.5 Les « Risques routiers professionnels »

Répartition des victimes par type de trajet sur 5 ans



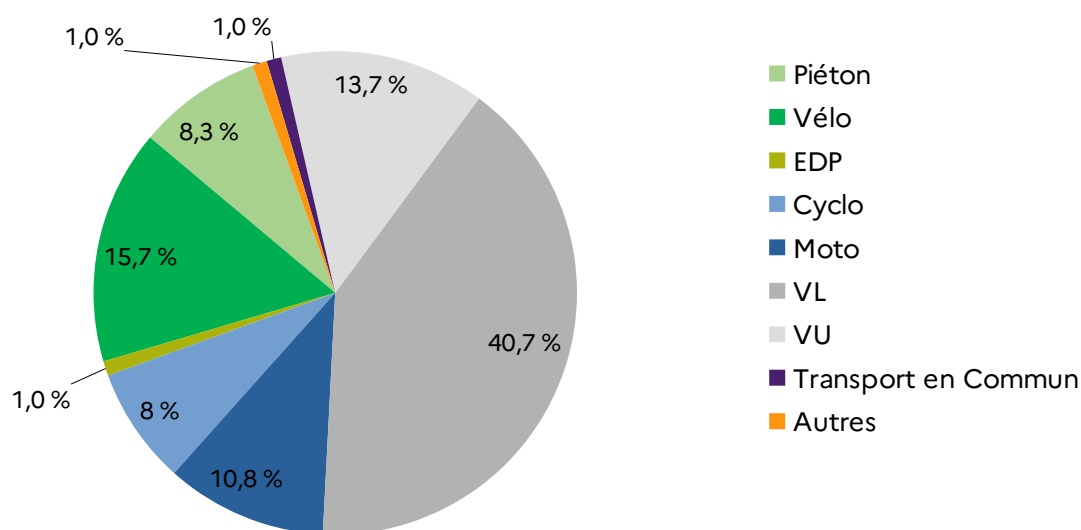
La part des déplacements domicile/travail et utilisation professionnelle du véhicule (risque routier professionnel) représente 20 % de l'ensemble des déplacements recensés en 2019.

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

En 2019, les personnes tuées en RRP sont au nombre de 10 (soit 24 % de l'ensemble des personnes tuées cette année).

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 en VU en RRP sont plus représentés (13,7 %) par rapport à l'ensemble (3,1 %).

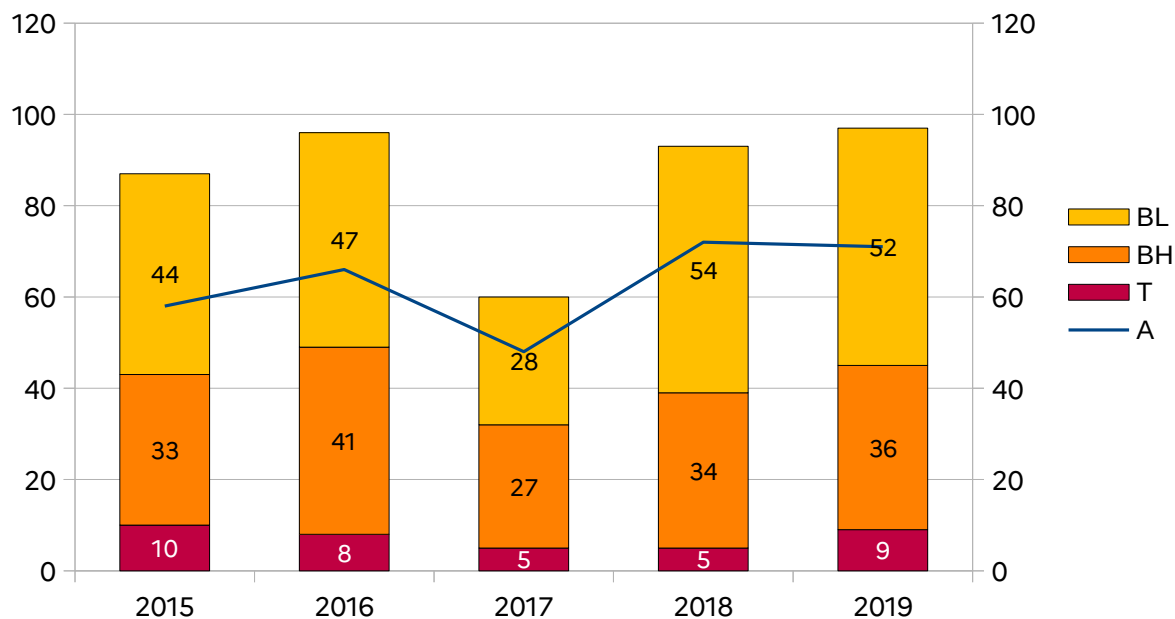
A l'inverse, la part des piétons s'élève à 17,7 % de l'ensemble des victimes en 2019, et à 13,9 % en RRP.

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

3.6 L'alcool et les stupéfiants

3.6.1 L'alcool

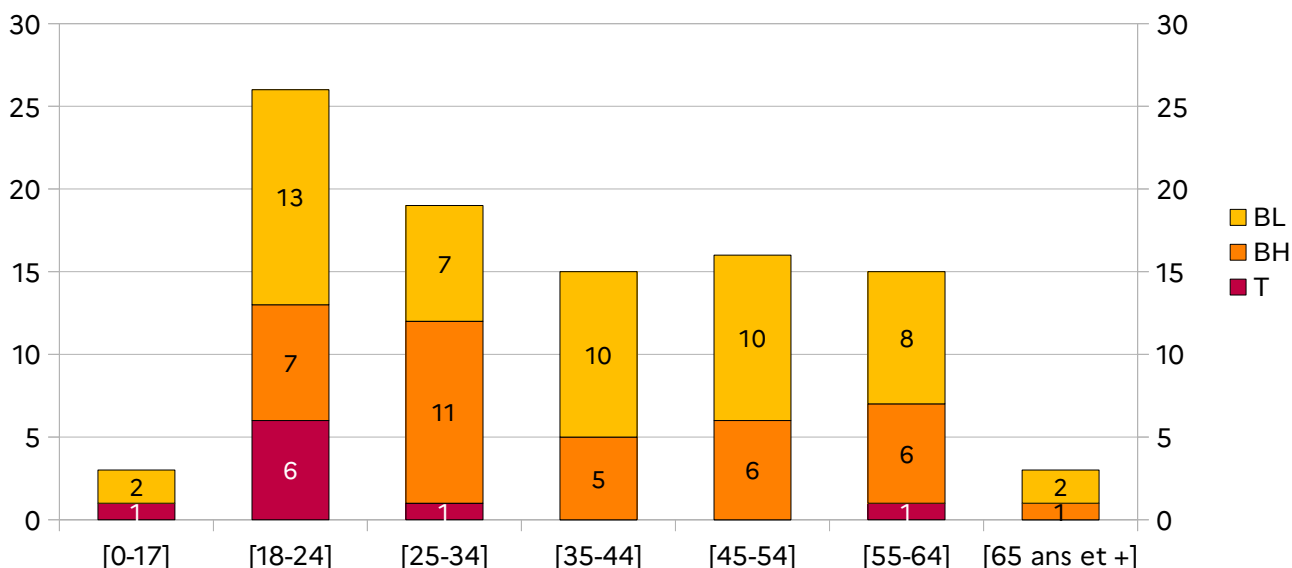
Accidents impliquant un usager positif à l'alcoolémie



Le nombre d'accidents impliquant un conducteur alcoolisé est relativement **stable depuis 5 ans**. Seule l'année 2017 se caractérise par une diminution des BL impliqués dans ce type d'accidents.

En 2019, le nombre de personnes tuées (9) dans un accident avec alcool a, quant à lui, augmenté par rapport aux deux années précédentes.

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

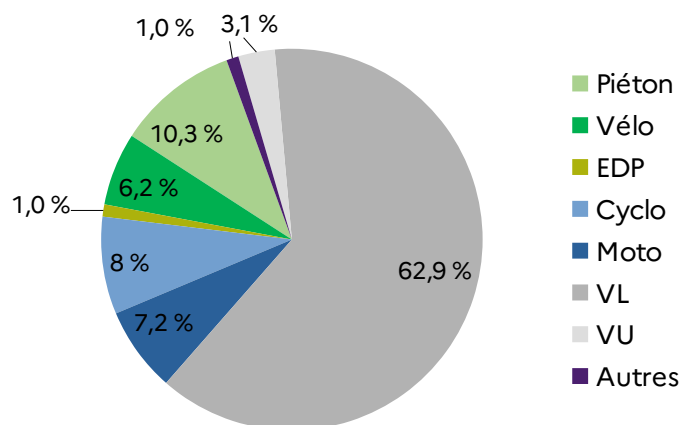


La tranche d'âge la plus impliquée dans un accident avec alcool, en 2019, est celle des 18-24 ans (jeunes conducteurs). Ce constat est d'autant plus préoccupant qu'elle concentre le plus de victimes en nombre (26), en gravité des blessures, et qu'elle ne comporte que 7 années.

La répartition des victimes dans les autres tranches d'âges (de 25 à 64 ans) est sensiblement la même (entre 15 et 19 au total par tranche).

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 :



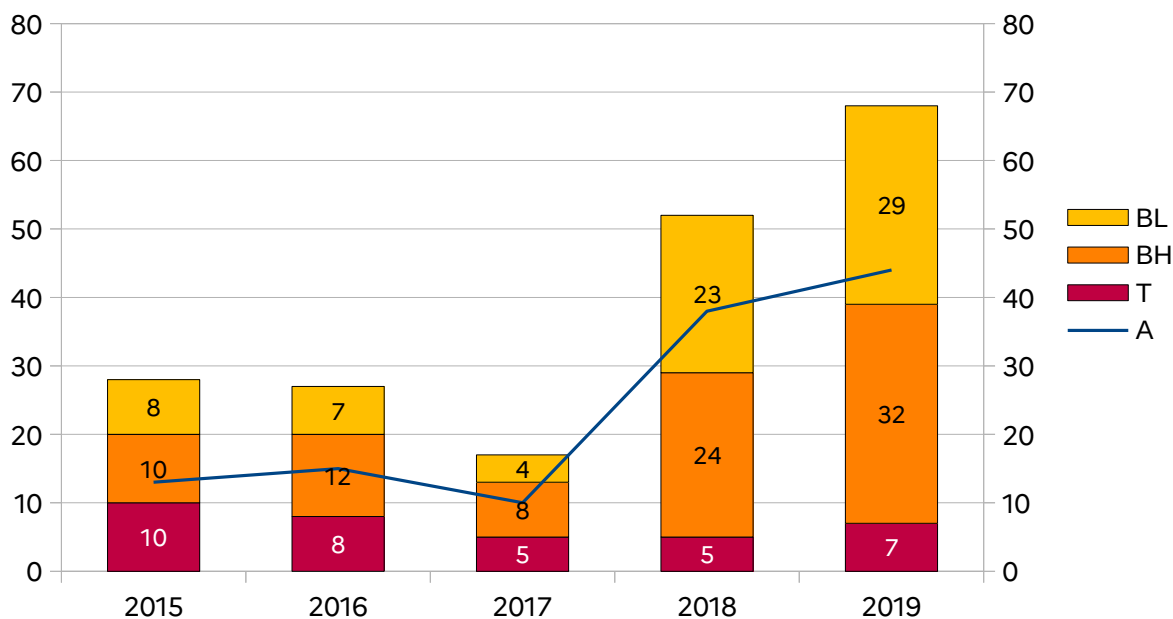
2/3 des victimes impliquées dans un accident avec alcool sont en VL ou en VU. Le facteur alcool concerne donc en premier lieu les automobilistes.

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 (6 %, alors qu'ils représentent 16 % de l'ensemble des victimes), qui s'explique en partie par un contrôle non systématique de l'alcoolémie par les FSI chez ces usagers.

3.6.2 Les stupéfiants

Accidents impliquant un usager positif aux stupéfiants

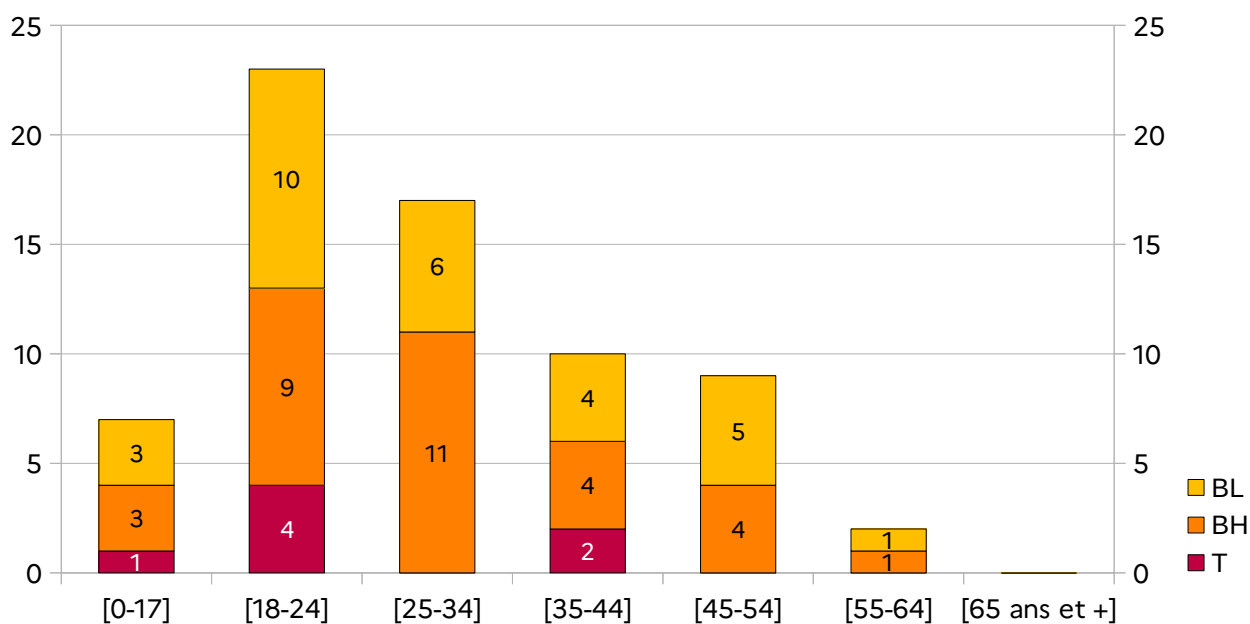


Le **nombre d'accidents** impliquant un conducteur positif aux stupéfiants (cannabis seul (THC) et/ou autres produits) progresse depuis 2017.

En effet, le nombre de victimes liées à un accident impliquant un usager contrôlé positif aux stupéfiants est en augmentation (4 fois plus en 2 ans).

Sur les 5 dernières années, le nombre de tués dans ces circonstances se situe entre 5 et 10 chaque année.

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

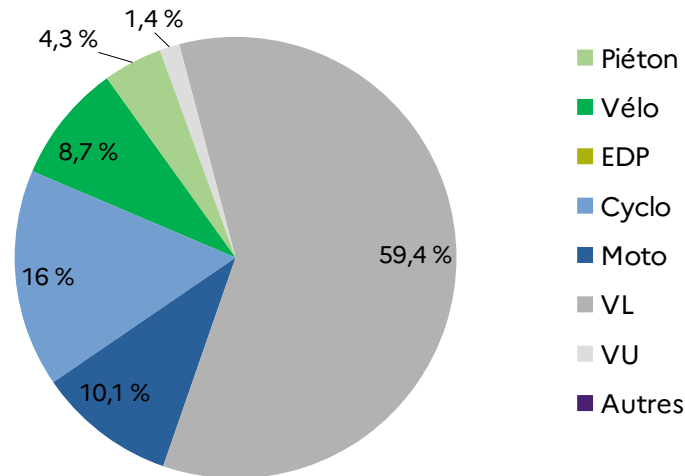


Comme pour l'alcool, la tranche d'âge la plus impliquée dans un accident avec stupéfiants est celle des 18-24 ans (jeunes conducteurs). Ce constat est d'autant plus préoccupant qu'elle concentre le plus de victimes en nombre (23 victimes), en gravité des blessures, et qu'elle ne comporte que 7 années.

La répartition des victimes dans les autres tranches est décroissante en fonction de l'âge.

La tranche d'âge des plus jeunes (17 ans et moins) est concernée par ce facteur, car elle totalise 7 victimes en 2019, dont 3 hospitalisées et 1 tuée.

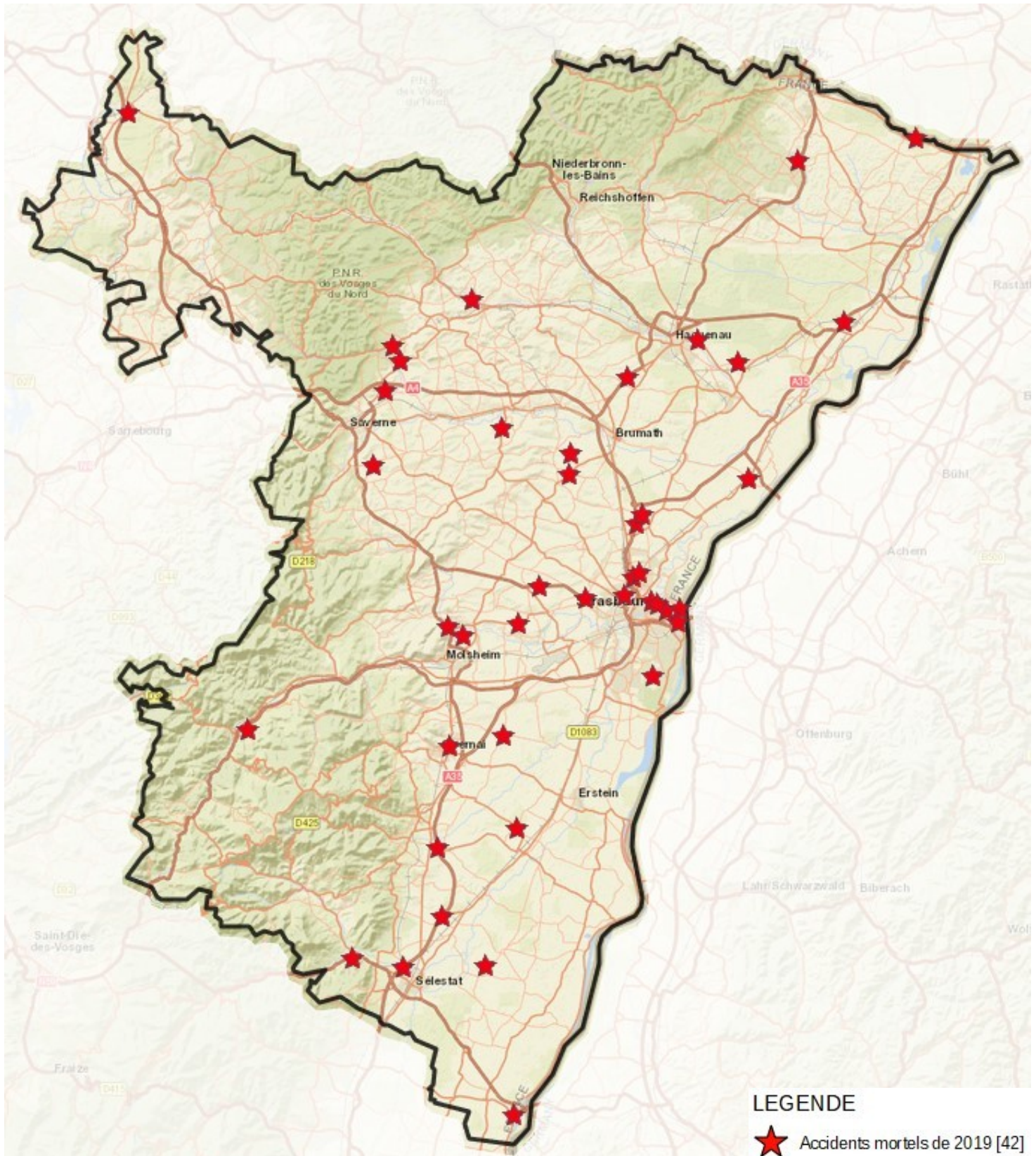
Stupéfiants: Répartition des victimes selon le mode de déplacement :



61 % des victimes impliquées dans un accident avec stupéfiants sont en VL ou VU. Le facteur stupéfiants concerne donc en premier lieu les automobilistes.

Il y a également un pourcentage important du facteur stupéfiants chez les cyclomoteuristes (16 %, alors qu'ils ne représentent que 8 % de l'ensemble des victimes).

Annexe : Localisation des accidents mortels en 2019



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