



# LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

331 personnes ont perdu la vie sur les routes en région Auvergne-Rhône-Alpes

Bilan annuel  
**2020**



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
AUVERGNE-  
RHÔNE-ALPES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

## SOMMAIRE

Quelques définitions	p2
Les caractéristiques de la région Auvergne-Rhône-Alpes	p3
Les principaux constats régionaux	p7
Le saviez-vous ?	p14
L'actualité...	p16
Les sources	p18

## QUELQUES DÉFINITIONS...

Un accident corporel (mortel ou non mortel) de la circulation routière est un accident qui

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule.

Seuls les accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre sont pris en compte dans ce bilan.

Un tué est une victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident.

Un blessé hospitalisé est une victime hospitalisée admise comme patient dans un hôpital plus de 24 h.

Un blessé léger ou non hospitalisé est une victime ayant fait l'objet de soins médicaux, mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24 heures.

Les victimes sont les personnes impliquées et non indemnes (les tués et les blessés).

## LES CARACTÉRISTIQUES DE LA RÉGION AUVERGNE RHÔNE-ALPES

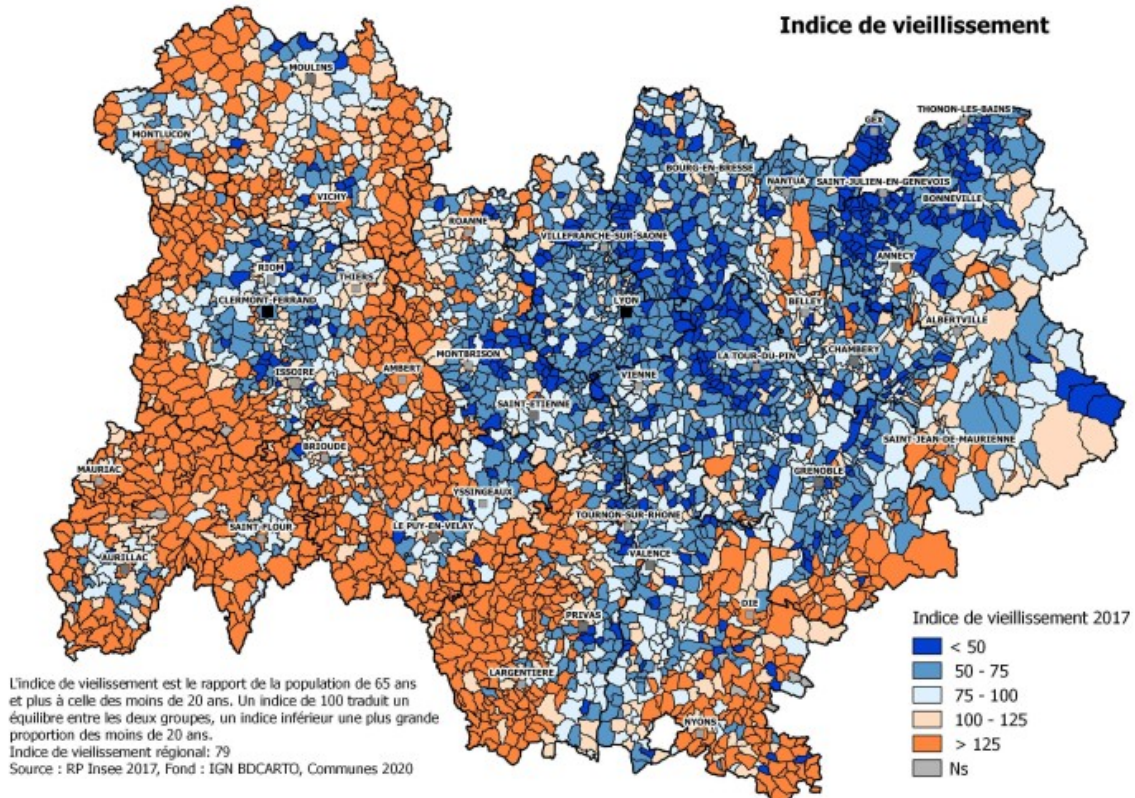
### Quelques chiffres...

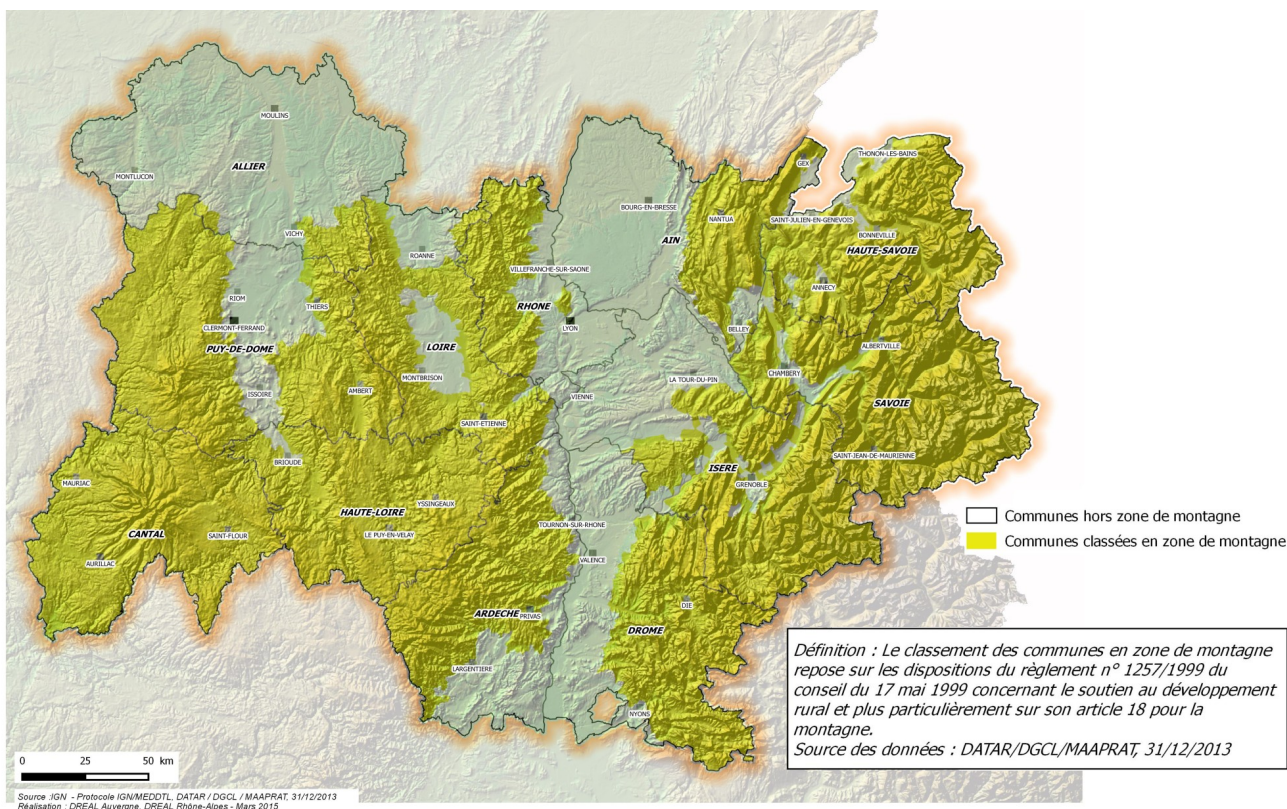
#### 1 - Démographie et Géographie

La région Auvergne-Rhône-Alpes est composée de 12 départements. Elle s'étend sur une superficie de 69 711 km<sup>2</sup> ce qui fait d'elle la quatrième région selon ce critère. C'est aussi la deuxième région la plus peuplée de France avec près de 8 millions d'habitants. La structure par âge de la région est proche de celle de la France mais l'Auvergne, marquée par une faible natalité, voit sa population vieillir alors qu'à l'inverse Rhône-Alpes dispose d'une population plutôt jeune.

Le relief de montagne domine la région avec une incidence sur de nombreux enjeux (coût de trajet, conditions de circulation, etc).

Ces principales caractéristiques impactent notamment les enjeux locaux d'accidentologie. Elles sont illustrées ci-après :





85 % de la population de cette région vit dans des espaces urbains ou sous influence urbaine. On dénombre notamment 21 aires urbaines de plus de 50 000 habitants dont celle de Grenoble ou de Valence. La préfecture de zone est localisée à Lyon, ville la plus peuplée de cette région avec ses 506 615 habitants en 2017 faisant d'elle la troisième ville de France après Paris et Marseille.

## 2 - Le réseau routier

Auvergne-Rhône-Alpes est une région comprenant un réseau autoroutier dense spécifiquement entre les Alpes et la ville de Lyon. Mis à part le département de l'Ardèche, tous les départements sont traversés par une voie autoroutière.

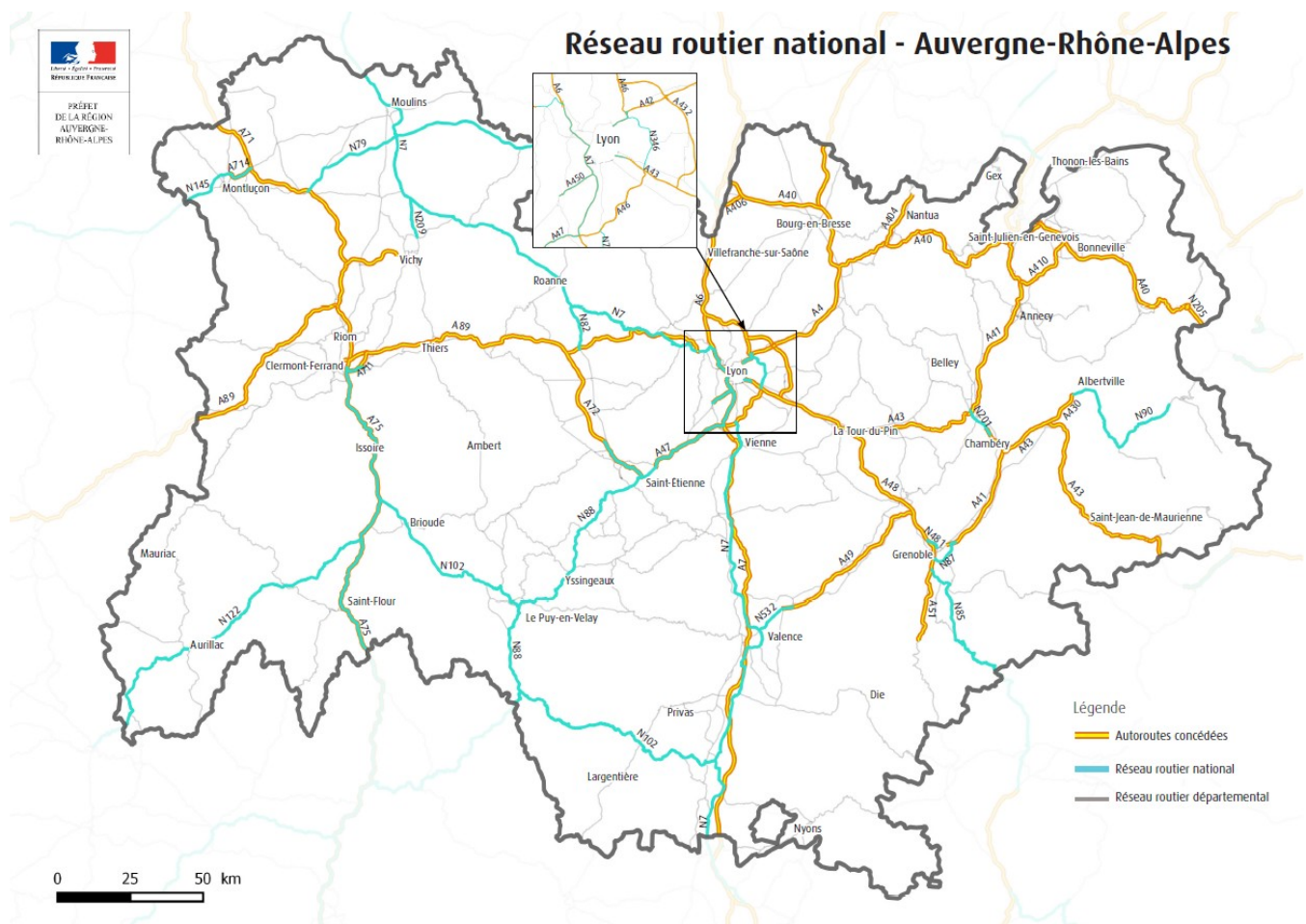
L'une des voies la plus empruntée est l'autoroute A6 prolongée au sud en direction de la Méditerranée par l'A7 qui suit la vallée du Rhône. L'autoroute A46 est une voie de substitution de l'autoroute du Soleil à hauteur de la capitale régionale. En outre, Lyon prouve sa position de carrefour transfrontalier avec l'A40 qui la connecte avec Genève et l'A43 partant en direction de Turin en passant par Chambéry et le tunnel du Fréjus.

Longtemps enclavée, l'ex-région Auvergne dispose aujourd'hui d'une desserte autoroutière de qualité dont :

- la croix autoroutière centrée sur Clermont-Ferrand avec les axes Nord-Sud (A71 et A75) et est-ouest (A89),

- les routes nationales (RN) accueillant un fort trafic de transit de marchandises: les RN 145 et 79 qui constituent la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) et la Route Nationale 7. La RCEA est tristement surnommée la route de la mort du fait de sa dangerosité et de son nombre important d'accidents graves.

Le réseau routier national (115 km pour l'A75 et 515 km les autres RN) est également marqué par le relief montagneux de la région, avec de nombreuses routes situées à une altitude supérieure à 800 mètres, ce qui implique des contraintes d'exploitation et d'entretien. Certains bassins (Aurillac, Haut-Allier, Le Puy-en-Velay, Mauriac,...) demeurent, par ailleurs, mal reliés au réseau autoroutier et sont encore pénalisés par un enclavement relatif.



Linéaire (en km) / voies Départements	Autoroute	Voirie nationale	Voirie départementale	Voirie communale
Ain	234	0	4453	NC
Rhône	175	63	2900	8300
Allier	119	211	5282	7458
Cantal	51	127	4030	NC
Drôme	134	141	4247	7463
Haute Savoie	173	28	2945	5945
Isère	258	109	5160	12624
Savoie	172	63	3154	NC
Loire	114	100	3792	NC
Ardèche	0	85	3600	NC
Haute-Loire	15	177	3418	7707
Puy de Dôme	217	0	7256	12411

## LES PRINCIPAUX CONSTATS RÉGIONAUX

### 1 - Les indicateurs de l'accidentalité

La crise sanitaire liée à la Covid-19 ayant conduit le gouvernement à prendre des mesures exceptionnelles de restriction des déplacements et des activités, l'évolution de l'accidentalité routière reflète depuis mars 2020 l'impact des mesures et la manière dont les Français ont adapté leurs mobilités selon les périodes.

Les indicateurs de l'accidentalité routière présentent des évolutions très atypiques depuis mars 2020 aussi les comparaisons sont réalisées avec la moyenne des quatre années antérieures.

En 2020, 331 personnes ont perdu la vie sur les routes de la région Auvergne-Rhône-Alpes soit 95 tués de moins par rapport à la moyenne des tués sur la période 2016-2019. La baisse de la mortalité routière est donc de 22 %.

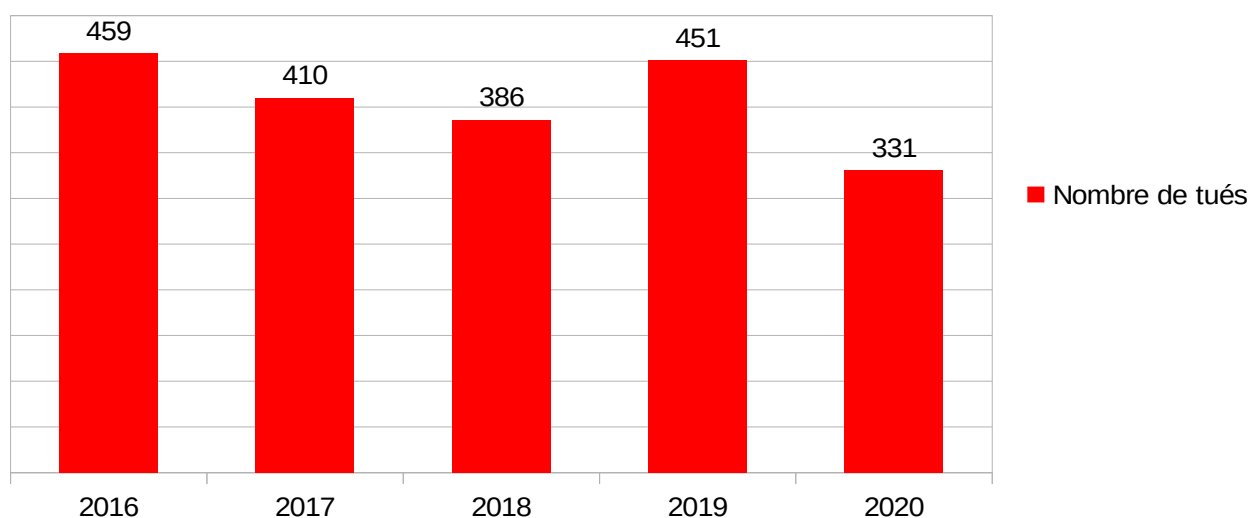
Certains indicateurs de cette année 2020 sont en baisse par rapport à la moyenne de ces mêmes indicateurs sur la période 2016-2019 :

- les accidents corporels de 15 %,
- les blessés de 17 %

En région Auvergne-Rhône-Alpes, en 2020,  
Baisse de la mortalité routière, des accidents corporels et des blessés par rapport aux  
moyennes de ces indicateurs sur la période 2016-2019

#### Evolution du nombre de tués

de 2016 à 2020



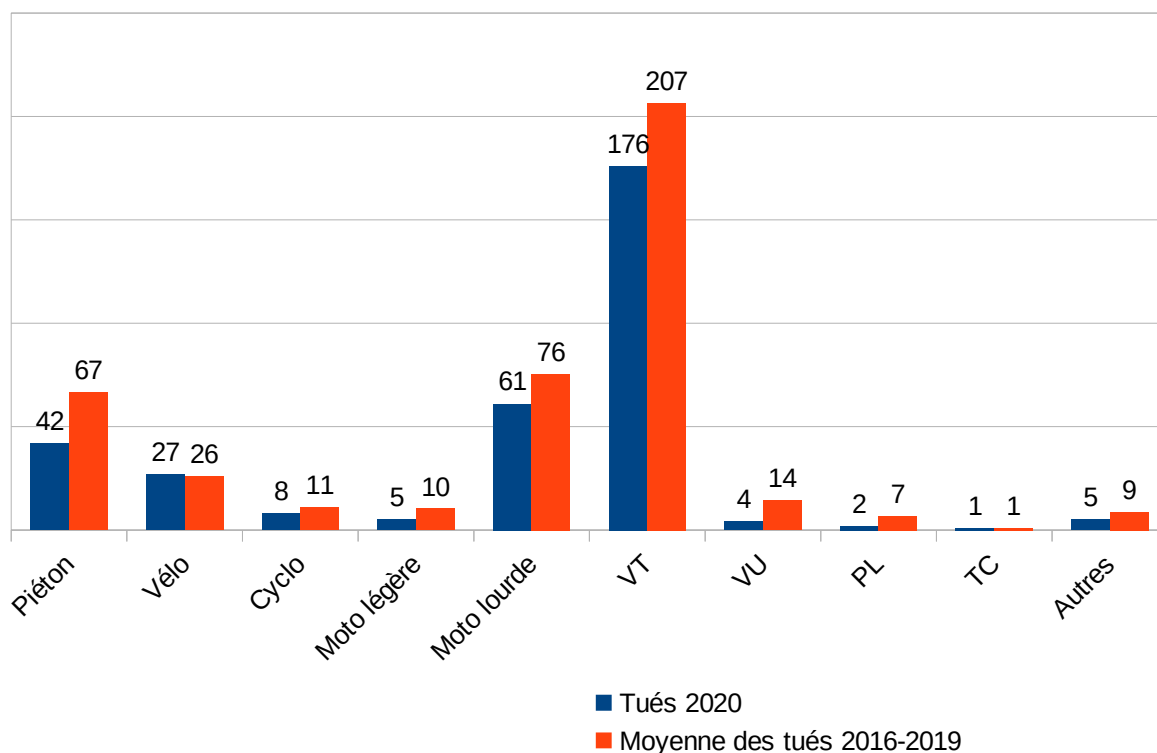
Une tendance à la baisse marque la mortalité routière de la région hormis en 2019 où une hausse a été constatée.

## 2 - par catégorie d'usagers

En 2020, 53 % des personnes tuées le sont dans des véhicules de tourisme.

Les usagers vulnérables (piétons, deux roues motorisés et cyclistes) représentent 43 % des tués.

### NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

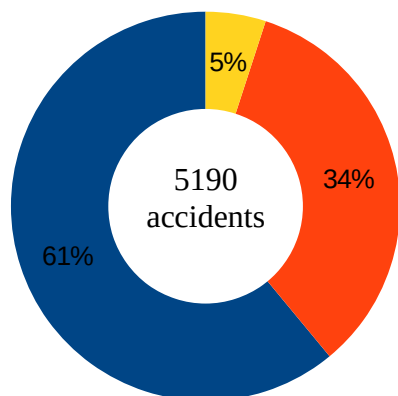


**25 PIÉTONS TUÉS DE MOINS PAR RAPPORT A LA MOYENNE DES TUES 2016-2019**  
**15 USAGERS TUÉS DE MOTOS LOURDES DE MOINS PAR RAPPORT A LA MOYENNE DES TUES**  
**2016-2019**



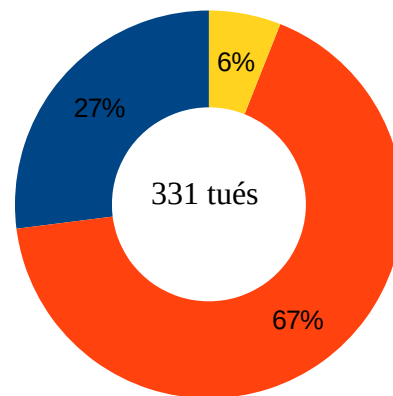
### 3 - Selon le milieu

RÉPARTITION DES ACCIDENTS



REPARTITION DES TUÉS

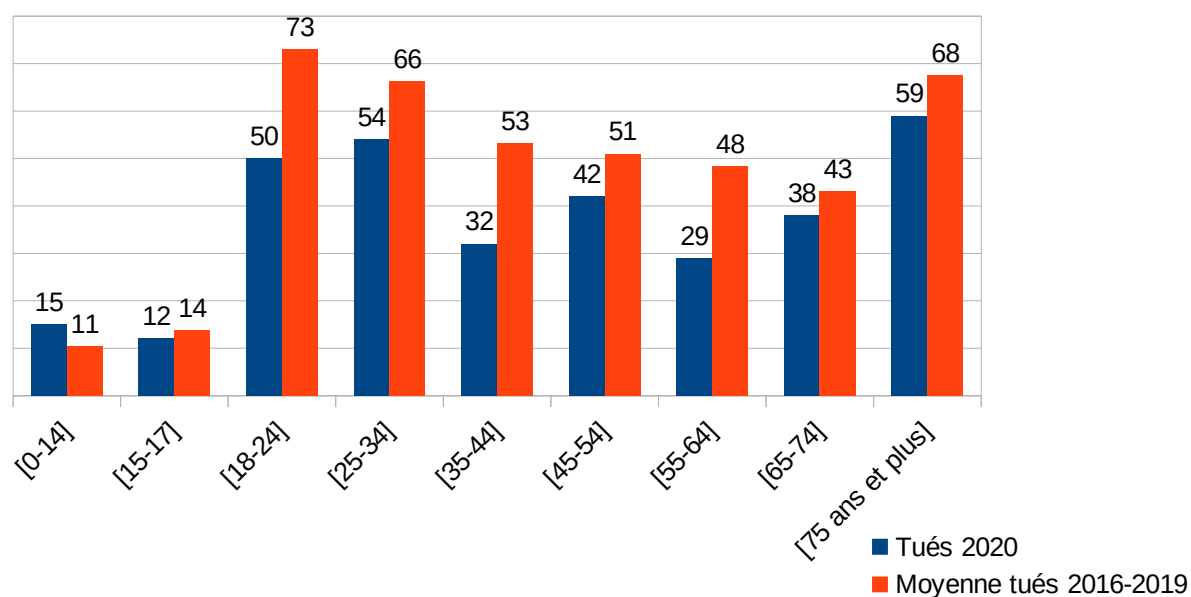
- En agglomération
- Hors agglomération
- Autoroute



EN 2020, 2 PERSONNES SUR 3 SONT TUÉES DANS UN ACCIDENT HORS D'UNE AGGLOMÉRATION

### 4 - Par tranche d'âge

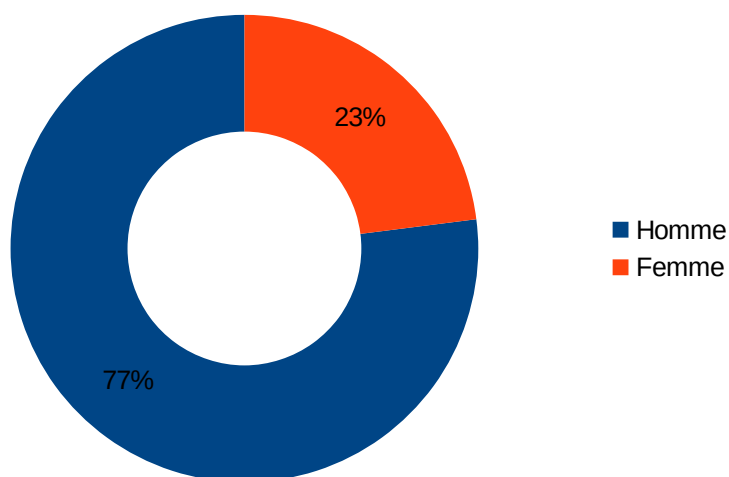
NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR TRANCHE D'ÂGE



EN 2020, LE NOMBRE DE TUÉS EST PLUS ÉLEVÉ DANS LA TRANCHE D'ÂGE 75 ANS ET PLUS

## 5 - Selon le sexe

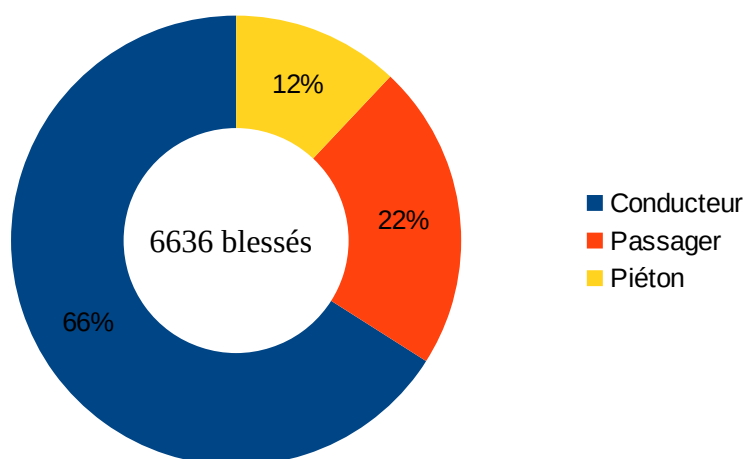
### POURCENTAGE DES PERSONNES TUÉES SELON LE SEXE



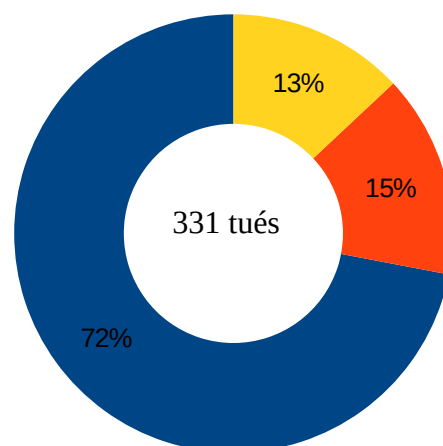
EN 2020, UN PEU PLUS DE 3 PERSONNES TUÉES SUR 4 SONT DES HOMMES.

## 6 - Selon la catégorie (conducteur, passager, piéton)

### RÉPARTITION DES BLESSÉS



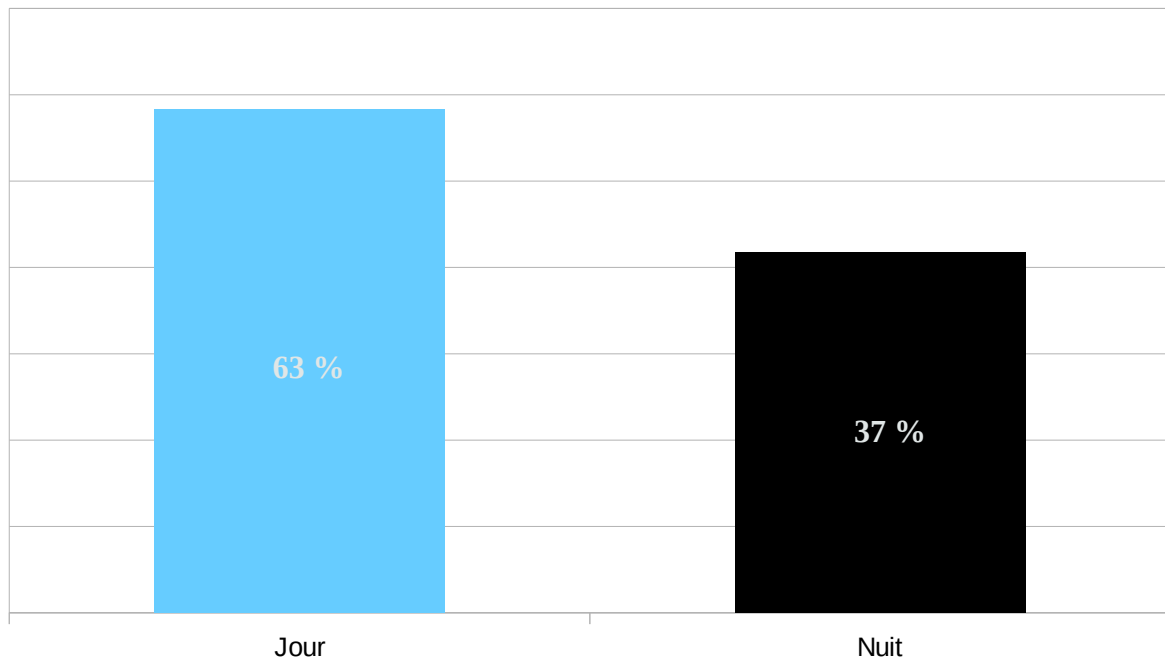
### REPARTITION DES TUÉS



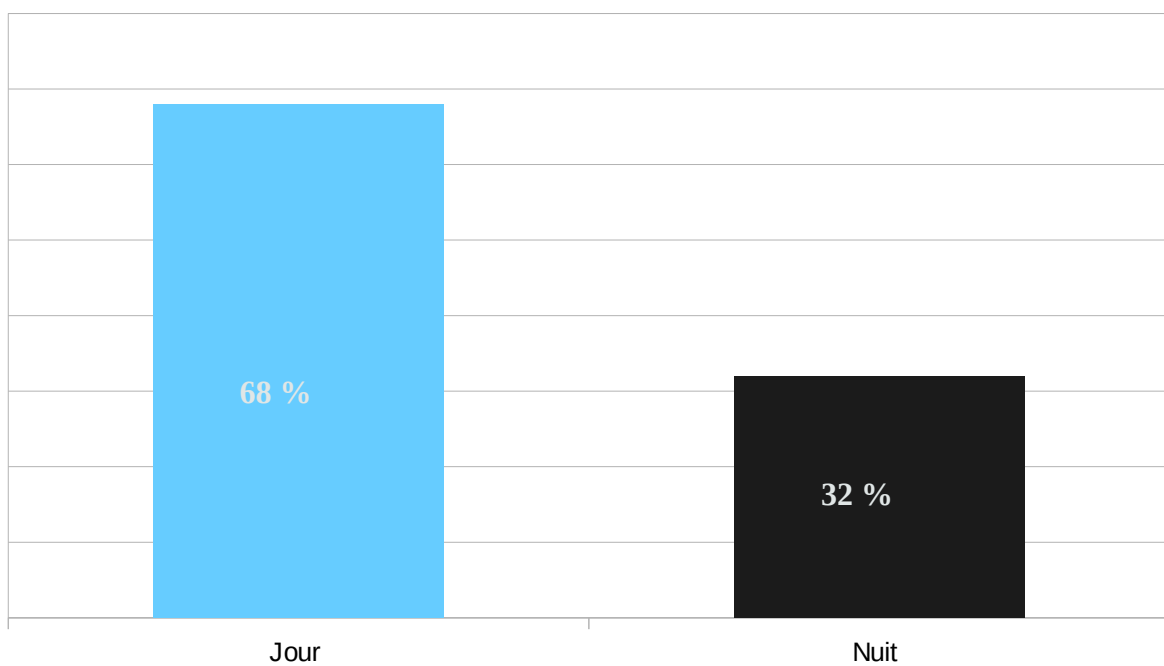
EN 2020, 5 PERSONNES TUÉES SUR SEPT SONT DES CONDUCTEURS.

## 7 - Selon la luminosité

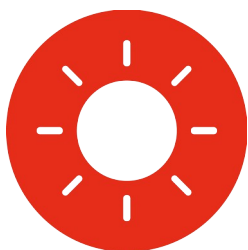
### POURCENTAGE DE PERSONNES TUÉES SELON LA LUMINOSITÉ



### POURCENTAGE DES ACCIDENTS SELON LA LUMINOSITÉ



# REPÈRES



208 personnes tuées sur 331 dans un accident se produisant le jour



-17,43 %  
Dans la région, on constate une diminution du nombre de tués en journée



2123 accidents corporels sur 6636 se sont produits de nuit

## LE SAVIEZ-VOUS ?

### LE TÉLÉPHONE AU VOLANT

**La conduite nécessite une attention permanente du conducteur et une forte concentration.** Sur la route, il est indispensable d'être en capacité de réagir au plus vite pour pouvoir prendre les bonnes décisions.

L'usage du téléphone au volant multiplie par trois le risque d'accident. Plus grave, lire un message en conduisant multiplie le risque par 23 : il oblige le conducteur à détourner les yeux de la route pendant en moyenne 5 secondes. L'utilisation des « kits mains libres » déconcentre tout autant le conducteur.



**L'USAGE D'UN TÉLÉPHONE TENU EN MAIN EN CONDUISANT EST INTERDIT**

Est également interdit, depuis le 1er juillet 2015, le port à l'oreille, par le conducteur d'un véhicule en circulation, de tout dispositif susceptible d'émettre du son, à l'exception des appareils électroniques correcteurs de surdité. Cela interdit notamment les oreillettes permettant de téléphoner ou d'écouter de la musique.

Attention : le véhicule momentanément arrêté sur une voie de circulation pour une cause autre qu'un événement de force majeure doit être regardé comme étant toujours en circulation (arrêt de la Cour de Cassation du 23 janvier 2018)

#### **Sanctions encourues en cas de non-respect de ces règles :**

- une amende de 135 € et
- la perte de 3 points sur le permis de conduire.

Depuis l'entrée en vigueur de la mesure 13 du CISR du 9 janvier 2018, avec le [décret n°2020-605](#), si un conducteur tient son téléphone en main en même temps qu'il commet une autre infraction, il risque la rétention de son permis de conduire. Constatée par les forces de l'ordre, cette rétention

pourra être suivie d'une **suspension du permis de conduire** pour une durée maximale de six mois.

Le décret liste les infractions routières qui, commises simultanément avec celle de l'usage d'un téléphone tenu en main au volant, entraînent une rétention suivie d'une suspension du permis de conduire pour une durée maximale de six mois.

#### Liste des infractions routières concernées

- non-respect des règles de conduite (non-respect de l'obligation de circuler sur le bord droit de la chaussée, non utilisation du clignotant) ;
- non-respect des distances de sécurité ;
- franchissement/chevauchement des lignes continues et des lignes délimitant les bandes d'arrêt d'urgence ;
- non-respect des feux de signalisation (rouge et jaune) ;
- non-respect des règles de dépassement (dépassement dangereux, dépassement par la droite, dépassement par la gauche gênant la circulation en sens inverse, dépassement sans visibilité suffisante vers l'avant, conducteur dépassé ne serrant pas sa droite) ;
- non-respect de la signalisation imposant l'arrêt ou le céder le passage ;
- non-respect de la priorité de passage à l'égard des piétons ;
- non-respect des vitesses (dépassement de la vitesse maximale autorisée en agglomération ou hors agglomération, vitesse excessive ou inadaptée au regard des circonstances).

#### LE SAVIEZ-VOUS ?

##### ALCOOL ET CONDUITE

55 personnes ont été tuées dans un accident avec le facteur alcool en 2020 en région Auvergne-Rhône-Alpes.



##### LES EFFETS DE L'ALCOOL

L'alcool est l'une des premières causes de mortalité sur la route :

- L'alcool est responsable de 30% de la mortalité routière ;
- Le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 17,8 chez les conducteurs alcoolisés ;
- Les accidents impliquant de l'alcool sont plus graves que les autres : le nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés est de 23 pour les accidents avec alcool contre 10 pour les accidents sans alcool.

## L'ALCOOL ET SES EFFETS SUR LE CONDUCTEUR

A partir de 0,5 g/l les risques sont réels :

- le champ visuel est rétréci ;
- la perception du relief, de la profondeur et des distances est modifiée ;
- la sensibilité à l'éblouissement est plus importante ;
- la vigilance et la résistance à la fatigue diminuent ;
- la coordination des mouvements est perturbée ;
- l'effet désinhibant de l'alcool amène le conducteur à sous-évaluer les risques et à surestimer ses capacités.

### RÉGLEMENTATION ET SANCTIONS

Vous êtes passible

**\* Pour un taux d'alcool égal ou supérieur à 0,2 g/l pour les permis probatoires :**

- d'un retrait de six points sur le permis de conduire,
- d'une amende forfaitaire de 135 euros,
- de l'immobilisation du véhicule,

La 1ère année du permis probatoire, le conducteur perd son permis pour solde de points nul, il doit repasser l'examen du permis de conduire (code et conduite)

**\* Pour un taux d'alcool compris entre 0,5 et 0,8 g/l :**

- d'une amende forfaitaire de 135 euros,
- d'un retrait de six points sur le permis de conduire,
- d'une immobilisation du véhicule,
- d'une suspension de permis (jusqu'à trois ans).

**\* Pour un taux d'alcool égal ou supérieur à 0,8 g/l ou un refus de se soumettre à une vérification de présence d'alcool dans le sang :**

- d'un retrait de six points sur le permis de conduire,
- d'une amende pouvant aller jusqu'à 4500 euros,



- d'une immobilisation du véhicule,
- d'une annulation de permis (jusqu'à trois ans),
- d'une obligation de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière au frais du contrevenant,
- deux ans d'emprisonnement (cf. article L234-1 du code de la route),
- interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un dispositif homologué d'éthylotest anti-démarrage (EAD), pour une durée de 5 ans au maximum. La violation de cette interdiction constitue un délit puni de 2 ans d'emprisonnement et 4500 € d'amende.

## L'ACTUALITÉ

### Année 2020

15 janvier 2020 - circulaire adressée aux préfets de département sur la mise en œuvre de la mesure qui permet aux autorités de police de la circulation de relever la vitesse maximale autorisée sur certaines zones de routes, hors agglomération.

18 mai 2020 – décret n°2020-605 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, publiée au JORF du 21 mai 2020.

Parmi les mesures phares de ce décret, il faut retenir le durcissement des sanctions en cas d'infractions avec le téléphone en main et la suppression de l'obligation de détenir un éthylotest.

Par ailleurs :

- il facilite la conduite supervisée pour les candidats ayant connu un échec à l'examen du permis de conduire.
- il définit la liste des infractions qui, commises simultanément à l'infraction d'usage du téléphone tenu en main permettront de retenir puis de suspendre le permis de conduire de l'intéressé.
- il allonge également la durée maximale de la mesure de l'éthylotest anti-démarrage alternatif à la suspension (1 an au lieu de 6 mois) et prévoit les modalités de coordination des décisions administratives et judiciaires notamment en cas de mesure de composition pénale.
- il fixe les modalités de mise en œuvre de la mesure administrative provisoire de se présenter à l'examen du permis de conduire pour renforcer la protection des inspecteurs et examinateurs du permis de conduire.
- le décret met enfin en cohérence le Code de la route avec les dispositions du Code de la voirie routière qui prévoit que les emplacements de stationnement situés 5 mètres en amont des passages piétons sont réservés aux seuls cycles et engins de déplacements personnels.

24 Juin 2020 – deux arrêtés relatifs à la sécurité routière ont été publiés au JORF le 7 juillet 2020. Un premier pris en application du décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel, définit les caractéristiques d'éclairage obligatoires sur les engins de déplacement personnel motorisés. Le second pris en application du même décret, définit les caractéristiques techniques et les conditions d'utilisation des gilets de haute visibilité, des équipements rétro-réfléchissants et des dispositifs d'éclairage complémentaire



portés par les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisé.

21 juillet 2020 – deux arrêtés relatifs aux engins de déplacement personnel motorisés ont été publiés au JORF du 26 juillet 2020. Ces deux textes définissent les caractéristiques :

- des dispositifs de freinage obligatoires ;
- de l'avertisseur sonore obligatoire.

7 août 2020 - une circulaire adressée aux préfets de police et de département, le ministère de l'intérieur est revenu sur le relèvement de la vitesse maximale autorisée.

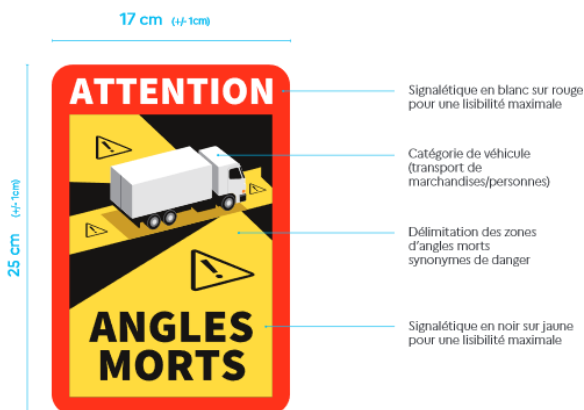
Il a été demandé aux préfets :

- d'adresser aux services de la délégation à la sécurité routière systématiquement et dans le plus bref délai tout arrêté de relèvement de la vitesse maximale autorisée pris par les autorités de police de la circulation de leur département.
- de les informer, selon les mêmes modalités, de toute demande de retrait, déféré engagé et de toute décision qui en suivrait et de transmettre un point de la situation avant le 30 mars 2020, puis trimestriellement, indiquant l'état de la mise en place de la démarche et des éventuelles difficultés rencontrées.

16 octobre 2020 – le décret n° 2020-1264 relatif à l'obligation d'équipement de certains véhicules en période hivernale a été publiée au journal officiel du 18 octobre 2020. Il fixe les modalités d'application de l'article L134-1 du code de la route, qui dispose que, dans les massifs, le représentant de l'État détermine les obligations d'équipement des véhicules en période hivernale. Le décret définit les périmètres et les véhicules concernés par la mesure. Il fixe les limites des obligations concernant le port ou la détention de pneumatiques ou de dispositifs dérapants équipant les pneumatiques des véhicules : période hivernale, équipements pouvant être rendus obligatoires par les préfets.

17 novembre 2020 – le décret n°2020-1396 relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes a été publié au journal officiel du 19 novembre 2020. Il a été complété par un arrêté ministériel précisant les conditions d'application du présent décret. Le texte est entré en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Il impose que les véhicules de plus de 3,5 tonnes soient équipés d'une signalisation matérialisant la position des angles morts apposée sur le véhicule. Cette signalisation est apposée selon des modalités adaptées pour une visibilité la plus grande possible, en particulier pour les cyclistes, les piétons et les utilisateurs d'engins de déplacement personnels.



23 novembre 2020 – le décret n° 2020-1439 relatif à l'identification des cycles a été publié au journal officiel du 25 novembre 2020. Il prévoit l'immatriculation obligatoire des vélos, à compter de 2021. Cette même loi a instauré un fichier national unique des cycles inscrits à l'article L. 1271-3 du Code des transports. Le décret permet la mise en service du fichier.

L'obligation d'identification s'appliquera aux ventes de cycles neufs à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021 et, pour les vélos d'occasion, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021. Seuls exceptions, les cycles d'enfants (dont les roues sont inférieures à un diamètre de 16 pouces) et les vélos vendus entre professionnels du commerce de cycles.

2 décembre 2020 – le décret relatif à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques a été publié au journal officiel du 3 décembre 2020.

## SOURCES

- TRAXY
- les documents généraux d'orientation de dix départements de la région Auvergne-Rhône-Alpes



# LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN AUVERGNE-RHÔNE-ALPES