



**PRÉFET
DE HAUTE-LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



Observatoire départemental de la sécurité routière Service éducation et sécurité routières

BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE EN 2020

Avertissement : la crise sanitaire liée au 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 les aléas liés aux mesures et à la manière dont les français ont adapté leurs mobilités selon les périodes. Les indicateurs de l'accidentalité routière présentent les évolutions très atypiques depuis mars 2020, dont l'interprétation s'avère complexe.

LES CHIFFRES CLÉS

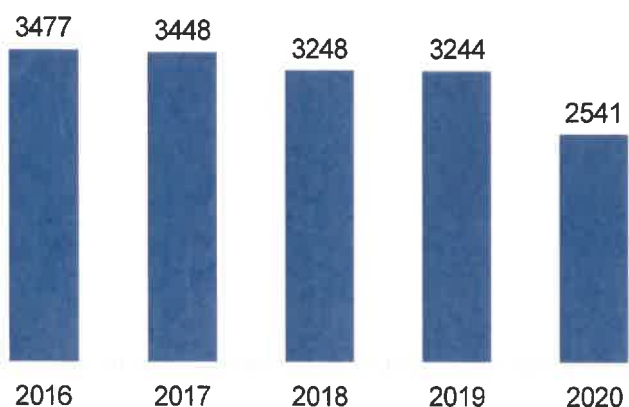
En France métropolitaine	En Auvergne-Rhône-Alpes (chiffres observatoire régional)	En Haute-Loire
45 121 accidents corporels (y compris mortels)	5 190 accidents corporels (y compris mortels)	103 accidents corporels (y compris mortels)
2 541 tués dans 2403 accidents mortels	331 tués dans 317 accidents mortels	11 tués dans 10 accidents mortels
55 836 blessés	6636 blessés	139 blessés

En moyenne, pour 100 accidents corporels, on recense 5 tués en France métropolitaine, alors que ce chiffre est 2 fois supérieur en Haute-Loire (10 tués pour 100 accidents corporels).

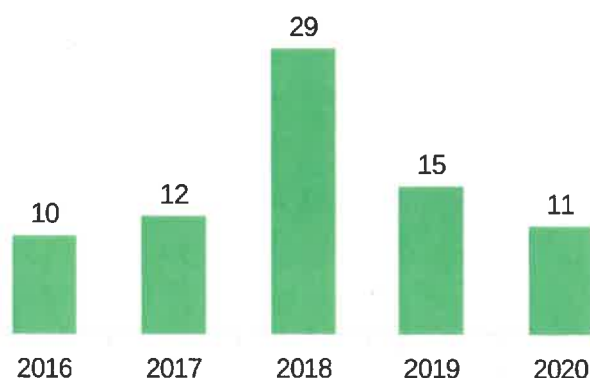
Le département de la Haute-Loire est composé de 11 409 km de voies tous réseaux confondus et répartis comme suit :

- 15 km d'autoroutes
- 175 km de routes nationales
- 3 397 km de routes départementales
- 7 822 km de voies communales.

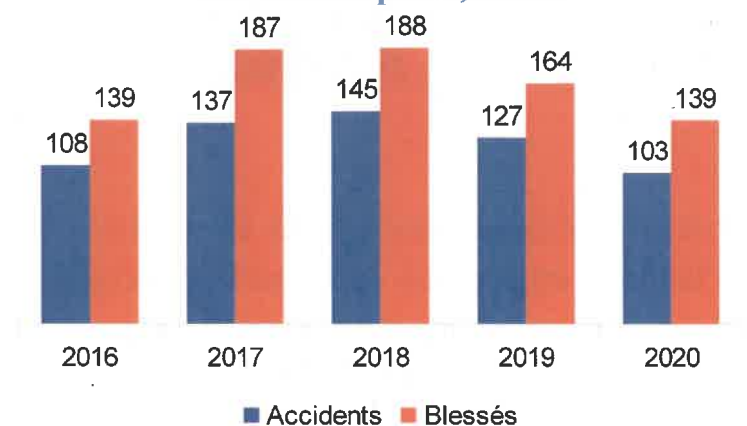
Évolution du nombre de tués en France métropolitaine



Évolution du nombre de tués dans le département de la Haute-Loire

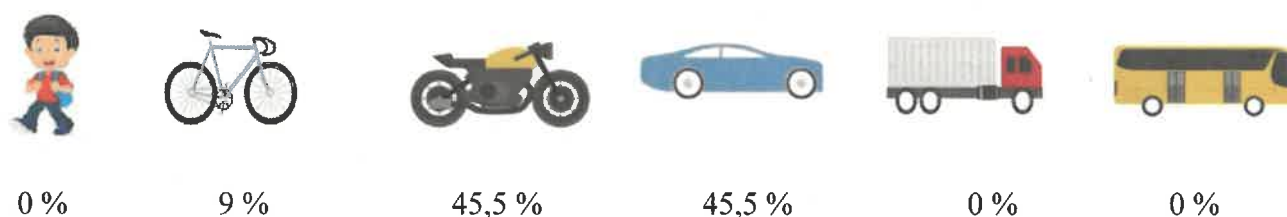


Évolution de l'accidentalité dans le département de la Haute-Loire : Accidents corporels, blessés



SELON LE MODE DE DÉPLACEMENT

Répartition des victimes tuées par catégorie administrative de véhicules en 2020 (piétons compris)



En Haute-Loire, plus de la moitié des victimes (54,5%) sont des usagers vulnérables (2 roues motorisés + cyclistes) pour 30 % de cette même catégorie d'usagers au niveau national.

La part des victimes de véhicules de tourisme et d'utilitaires est de 45,5 % en Haute-Loire pour 51 % au niveau national.

Répartition des blessés et des tués par catégorie administrative de véhicules en 2020 (piétons compris).

	Nombre de blessés	Nombre de tués
Piéton	9	0
Cycle	3	1
2R motorisé < 50 cm ³		
2R motorisé ≥ 50 cm ³ et ≤ 125 cm ³	42	5
2R motorisé > 125 cm ³		
2R ≥ 50 cm ³ (avant 2007)		
VT ou VU	79	5
Poids lourd	1	0
Transport en commun	3	0
Tramway (et train)	0	0
Autres modes (tracteur...)	2	0
Total	139	11

Pour 139 blessés, on recense 54 usagers vulnérables (39%) et 85 usagers de véhicules légers et lourds (61%).

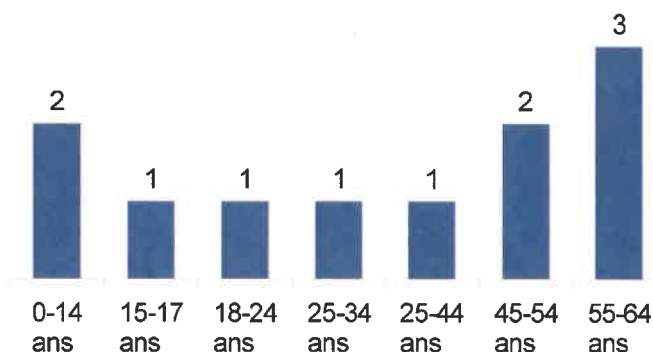
SELON L'AGE

Aucune victime n'est à déplorer en 2020 dans la tranche d'âge des 65 et plus pour 7 tués en 2019 (47 % des victimes).

La part des tués parmi la tranche d'âge des 18-24 ans représente 9 % des victimes en 2020 pour 20 % en 2019.

Toutefois, on déplore 2 tués dans la tranche d'âge 0-14 ans (aucune victime en 2019).

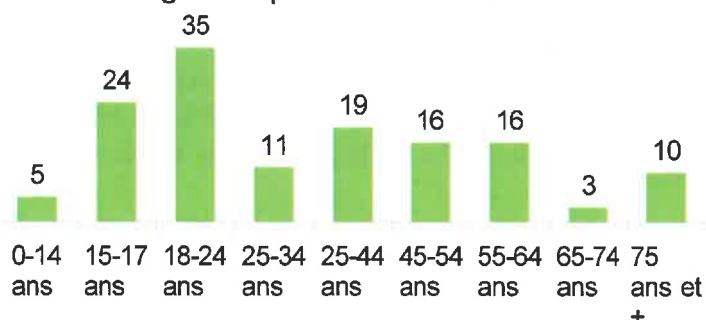
Age des personnes tuées



Parmi les blessés, les plus jeunes ont connu une forte augmentation, les autres tranches d'âge étant en baisse :

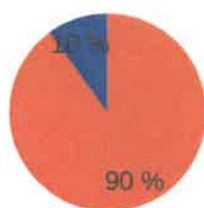
- 15-17 ans : 24 blessés pour 12 en 2019 (+100%)
- 18-24 ans : 35 blessés pour 25 en 2019 (+40%)
- 25-44 ans : 19 blessés pour 17 en 2019 (+12%).

Age des personnes blessées



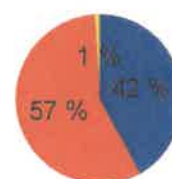
SELON LE MILIEU

Répartition des tués en fonction du milieu en 2020



■ En Agglomération ■ Hors Agglomération

Répartition des accidents corporels en fonction du milieu en 2020



■ En Agglomération ■ Hors Agglomération ■ Autoroute

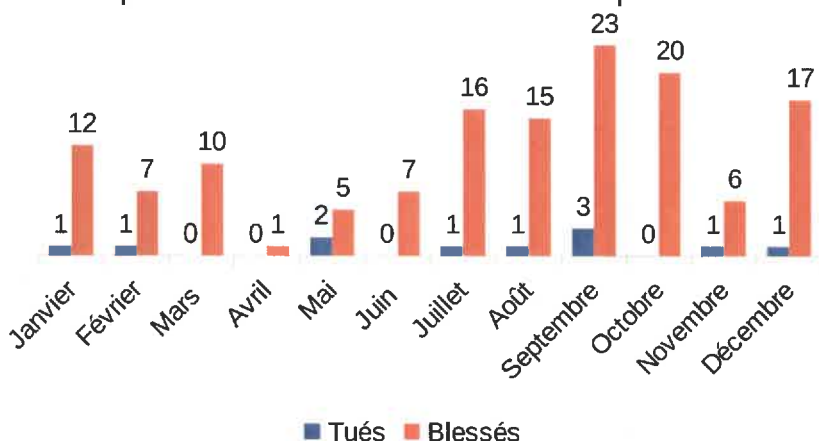
En Haute-Loire en 2020, comme en 2019, aucun accident mortel n'a été recensé sur autoroute (8 % en France en 2020).

En lien avec la ruralité du département, la majorité des accidents (57%) se produit en rase campagne soit 59 accidents ayant entraîné 10 tués (9 tués en 2019).

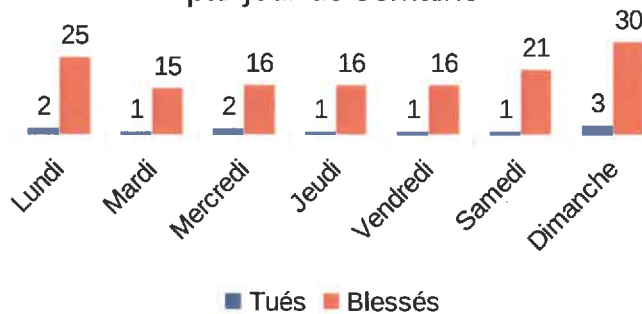
Le reste du réseau concerne 43 % des accidents avec 1 tué en agglomération.

TEMPORALITÉ

Répartition des tués et des blessés par mois



Répartition des tués et des blessés par jour de semaine



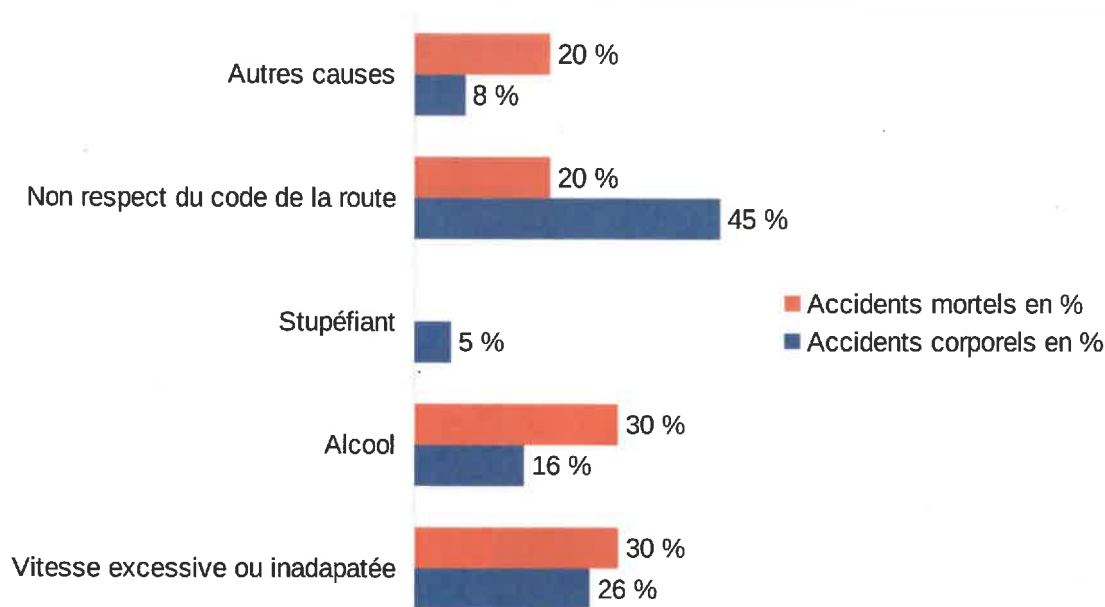
L'accidentologie routière a connu une baisse liée aux restrictions de déplacement durant le premier confinement.

On constate que le mois de septembre est celui dont le taux d'accidentalité est le plus important mais aussi le plus mortel (+92 % de blessés et + 200 % de tués par rapport à 2019).

Le dimanche est le jour le plus accidentogène et mortel de la semaine.



LES FACTEURS D'ACCIDENTS CORPORELS ET MORTELS EN 2020



Le non respect du code de la route comprend différents facteurs (priorité, inattention, contre sens, dépassement dangereux, changement de file et non respect des distances de sécurité).

Les autres causes d'accident comprennent les facteurs liés à l'état de la chaussée, l'éblouissement et les situations d'accident n'ayant pu être déterminées par les services d'enquête.

Les facteurs d'accidents sont multiples en Haute-Loire. Dans les principaux recensés et connus, on observe la vitesse excessive ou inadapatee, le non respect des règles de priorité et la conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants.

ZOOM DÉPARTEMENTAL

L'année 2020 a été marquée par une baisse du nombre de tués sur les routes (11 décès en 2020 contre 15 décès en 2019).

**Piéton
Cycliste
Cyclo
Moto**

La part d'accidents mortels impliquant un usager vulnérable (piéton, cycliste, cyclomotoriste et motocycliste) est en forte hausse. Elle représente 54,5 % des accidents mortels contre 47 % en 2019.

On déplore le décès de :

- 1 cycliste (2 en 2019) ;
- 5 motocyclistes (2 en 2019)
- 3 piétons en 2019 (0 en 2020).

**14-24 ans
45-64 ans**

Les jeunes de 14-24 ans restent particulièrement touchés. Ils représentent près d'1/3 des victimes (36%) avec 4 décès (1 conducteur et 2 passagers de véhicule léger et 1 de cyclomotoriste).

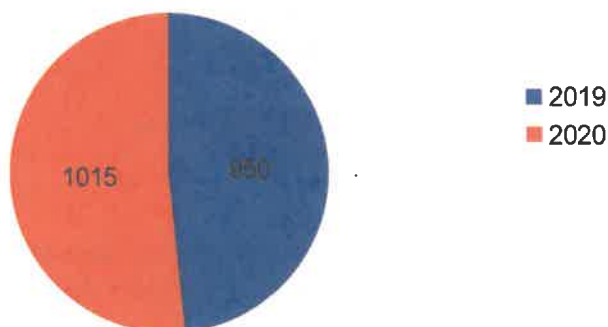
La tranche d'âge 45-64 ans est la plus touchée avec 5 tués (46 %).

LES SANCTIONS ADMINISTRATIVES DU PERMIS DE CONDUIRE

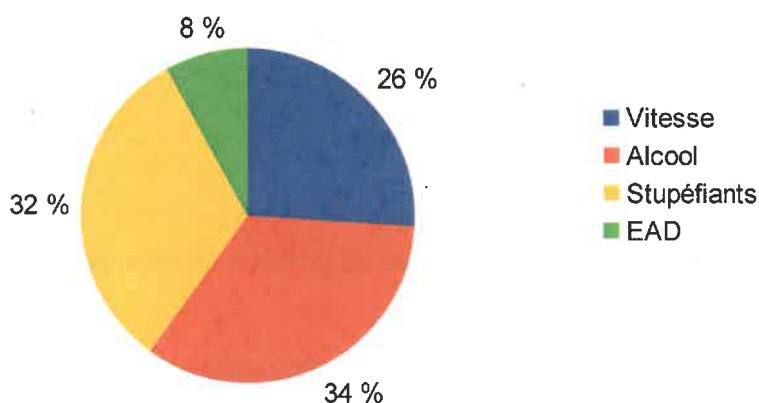
Dans le cadre des articles L 224-2 et L 224-7 du code de la route, le préfet peut prononcer la suspension d'un permis de conduire des conducteurs qui commettent des infractions aux règles du code de la route, punies de la peine complémentaire de suspension du permis de conduire.

Par ailleurs, le préfet peut décider suite à une infraction d'alcool au volant (délictuelle) de prononcer une mesure alternative à la suspension du permis de conduire, en imposant aux conducteurs à ne conduire que des véhicules équipés d'un éthylotest anti-démarrage (EAD) et ce, pour une durée limitée.

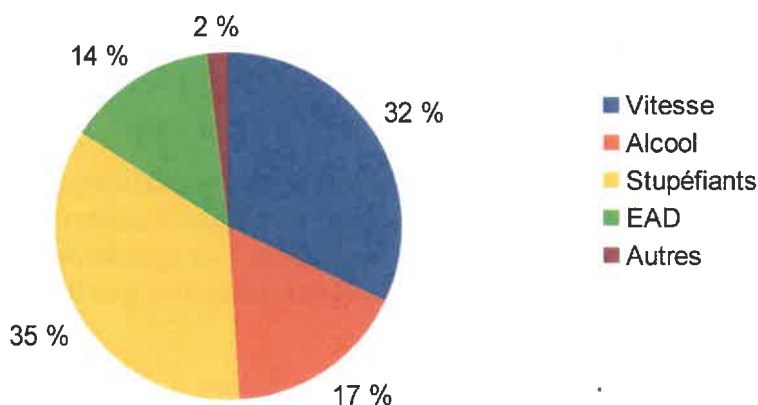
Nombre de sanctions administratives en 2019 et en 2020



Motif de sanctions administratives en 2019



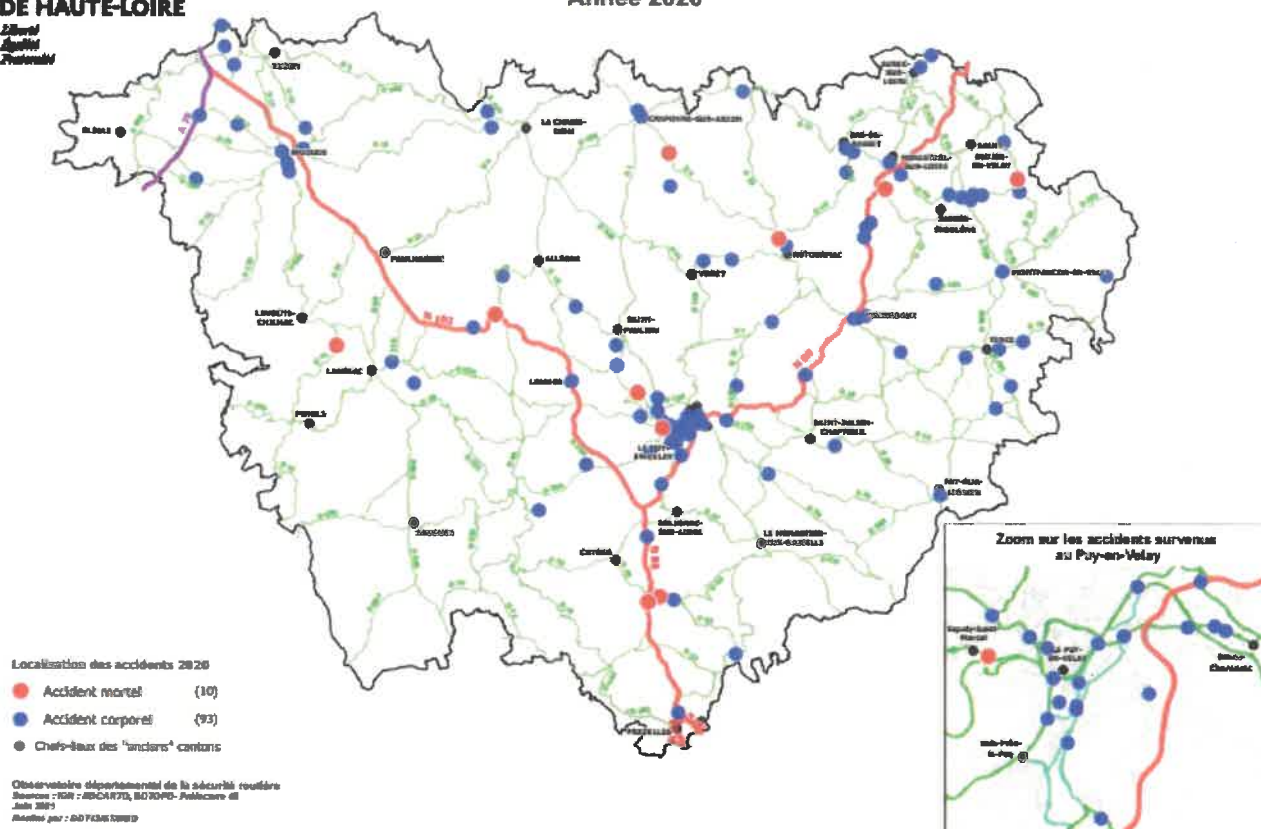
Motif de sanctions administratives en 2020



CARTOGRAPHIE



LES ACCIDENTS CORPORELS ET MORTELS EN HAUTE-LOIRE Année 2020



DÉFINITIONS

Accident corporel :

implique au moins un véhicule sur une voie publique ou privée ouverte à la circulation publique et provoque au moins une victime (usager ayant nécessité des soins médicaux).

Tué :

victime décédée sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

Blessé :

victime ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24 heures + victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures.

Sources : « les accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre » - TRAXY.

La labellisation des indicateurs de l'accidentalité routière :

La liste des indicateurs statistiques d'accidentalité routière issus du fichier national des accidents corporels (fichier BAAC) dont la labellisation est renouvelée sont :

- les indicateurs d'accidentalité annuels :
- * le nombre d'accidents corporels annuel (AC),
- * le nombre d'accidents mortels annuel (AM),
- * le nombre de personnes tuées annuel (T),
- * le nombre de blessés annuel (B).

LE PLAN DÉPARTEMENTAL D' ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (PDASR)

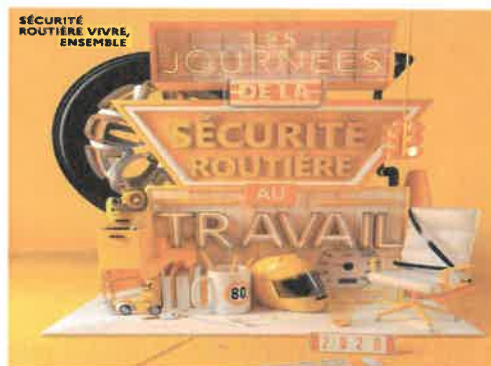
Le plan départemental d'actions de la sécurité routière (PDASR) a pour objectif de mettre en œuvre les actions de la politique locale de sécurité routière dans les domaines de l'éducation, la prévention, la formation et de la communication. Il décline les actions répondant aux enjeux et aux orientations fixés par le Document général d'orientations (DGO) 2018-2022 de la sécurité routière.

En 2020, le budget dévolu aux actions de prévention en matière de sécurité routière s'est élevé à 42000 €. Cette somme a permis de subventionner l'action de plusieurs partenaires locaux (associations, forces de l'ordre, collectivités territoriales...) et de réaliser 21 actions sur l'ensemble du département malgré un contexte sanitaire difficile.

Exemples d'actions menées en 2020 relatives aux enjeux du DGO :

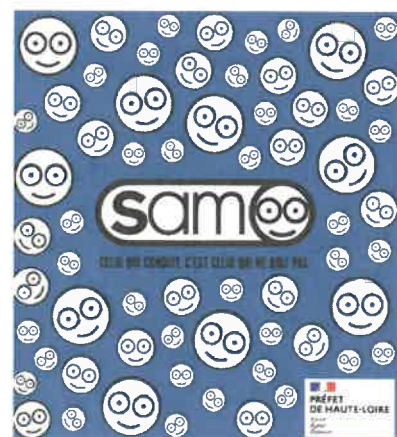
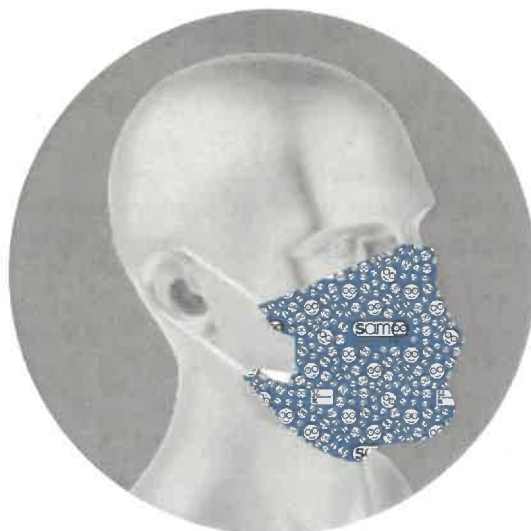
- **les risques routiers professionnels**

- le 30 septembre : sensibilisation à la sécurité routière des personnels de la direction interdépartementale des routes massif central (DIR MC).



- **Les risques de l'alcool**

- Réalisation de masques « Sam » en tissu. Ceux-ci avaient vocation à être distribués auprès des jeunes à l'occasion des repas de classe. Les bars et restaurants ayant fermé leurs portes pendant la période de pandémie, ils seront distribués dès leur réouverture.



- **Les jeunes**

- les 9, 12, 13 et 15 octobre : dans le cadre des journées « sécurité routière » organisées par la Communauté de Communes Loire Semène, les élèves de 4ème des collèges d'Aurec-sur-Loire et de Saint-Didier-en-Velay ont été sensibilisés sur la route et ses dangers. Cette action a touché 401 collégiens d'établissements publics et privés.



- **Les deux roues motorisés**

- le 13 juin, la FFMC 43 organisait une reprise de guidon afin de permettre aux motards de reprendre la moto en toute quiétude pour les beaux jours. L'objectif de cette journée est de permettre aux motards de reprendre leur marque avec leur machine en faisant une rétrospective des fondamentaux : entretien du véhicule et techniques de conduite comme la trajectoire de sécurité ou le demi-tours par exemple.

- Une autre action a été menée par la FFMC 43, l'opération clignotants. Il s'agit de sensibiliser les automobilistes à signaler leurs changements de direction en leur démontrant les conséquences dramatiques que peut avoir un manque de signalement aux autres usagers de la route notamment les motards.

- **La vitesse et les distracteurs / Actions marquantes**

- Le 5 octobre 2020, à l'occasion de la journée des rencontres de la sécurité, le pôle sécurité routière a mis en place deux actions particulièrement marquantes.

Avec la collaboration de la Communauté de Commune Marche du Velay – Rochebaron, de la mairie de Monistrol-sur-Loire, du lycée Léonard de Vinci et des différents partenaires et acteurs de la sécurité intérieure (pompier, police, gendarmerie) plusieurs stands de prévention étaient installés dans le lycée Léonard de Vinci.

Par ailleurs, une prestation réalisée par une équipe de professionnels proposait à un large public plusieurs démonstrations crashes tests notamment :

- Des démonstrations de freinage :

Les intervenants donnaient des explications sur les distances de freinage, les temps de réaction et les autres facteurs qui interviennent dans l'immobilisation d'un véhicule.

- Reconstitution d'un accident entre 1 VL et 1 deux roues :

Ce crash test avait pour objectif d'informer, de sensibiliser et de démontrer la vulnérabilité d'un deux roues en développant l'utilité d'un équipement adapté (casque, gants, chaussures adaptées etc.).

- Reconstitution d'accident entre 2 VL (choc latéral) :

La mise en œuvre de ce crash test entre deux véhicules légers avait pour objectif principal de démontrer la violence d'un accident à seulement 50 km/h, vitesse réglementaire en agglomération.

QUELQUES ACTUALITÉS / NOUVEAUTÉS RÉGLEMENTAIRES NATIONALES PARUES EN 2020

DIVERSES PROPOSITIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Décret n°2020-605 du 18 mai 2020 portant diverses propositions en matière de sécurité routière :

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 (code de la route, article R. 233-1, i, 6° abrogé)

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 l'intéressé (code de la route, article R. 224-19-1 nouveau) ;

- il allonge également la durée maximale de la mesure d'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 (code de la route, article R. 224-6 modifié) ;

- il fixe les modalités de mise en œuvre de la mesure administrative provisoire d'interdiction 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.

LES ENGINES DE DÉPLACEMENT PERSONNEL (EDP)



- Deux arrêtés du 24 juin 2020 :

* Un premier arrêté, pris en application du décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel, définit les caractéristiques des dispositifs d'éclairage obligatoires sur les engins de déplacement personnel motorisés.

* Un deuxième arrêté, pris en application du décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel, 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 motorisés.

- Deux arrêtés du 21 juillet 2020 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.

Ils sont pris en application du décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel.



- Le décret n°2020-1264 du 16 octobre 2020 relatif à l'obligation d'équipement de certains véhicules en période hivernale a été publié au Journal Officiel du 18 octobre 2020.



- Le décret n°2020-1396 du 17 novembre 2020 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, le texte entre en vigueur au 1^{er} janvier 2021.

**Lutter contre le vol
par le marquage obligatoire
des vélos vendus à partir du
1^{er} janvier 2021**



- Le décret n°2020-1439 du 23 novembre 2020 relatif à l'identification des cycles a été publié au JORF du 25 novembre 2020.

Pris dans le cadre de la loi LOM (Loi d'orientation des Mobilités) de décembre 2019, il prévoit l'immatriculation obligatoire des vélos, à compter de 2021. Cette même loi a institué un fichier national unique des cycles identifiés inscrit à l'article L. 1271-3 du code des transports. Le décret permet la mise en service du fichier, sachant que l'immatriculation des vélos était jusqu'ici possible mais laissée au bon vouloir des propriétaires. L'obligation d'identification s'appliquera aux ventes de cycles neufs à compter du 1^{er} janvier 2021 et, pour les vélos d'occasion, à compter du 1^{er} juillet 2021. Seules 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.

