



ANALYSE DE LA MORTALITE ROUTIERE DANS LE RHONE

Année 2022

Préambule

Après une année 2020 où la mortalité routière sur les routes du Rhône avait fortement baissé en raison du contexte sanitaire lié à la Covid 19, l'année 2021 marquait un retour à des chiffres plus élevés.

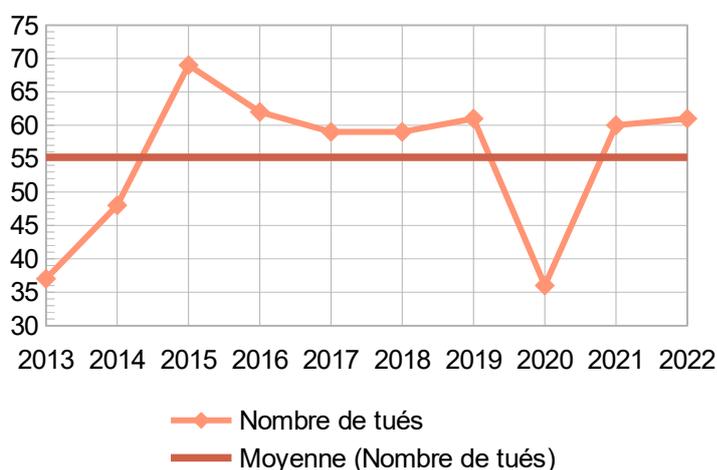
En 2021, une très légère baisse du nombre de tués était toutefois constatée par rapport à 2019 (-1 tué, soit -2%), baisse bien inférieure à celle enregistrée au niveau national, qui s'établissait à -8%.

En 2022, le nombre de tués sur les routes du Rhône repart malheureusement à la hausse avec 61 victimes.

La présente analyse vise à présenter la mortalité routière 2022 dans notre département afin de la mettre en perspective avec les années précédentes et ainsi dégager les tendances d'évolution de l'accidentalité.

Les données utilisées sont issues du fichier national des accidents de la route (dit fichier BAAC) où elles ont été enregistrées par les forces de l'ordre. Un accident mortel de la circulation routière implique au moins une victime décédée du fait de l'accident, sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

Evolution générale de la mortalité depuis 2016



En 2022, on déplore 61 victimes sur les routes du département du Rhône et de la Métropole de Lyon (60 en 2021).

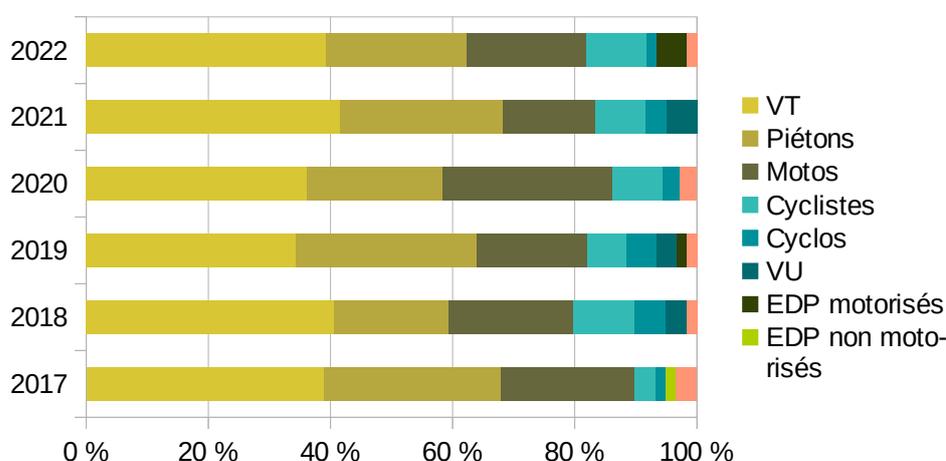
Ce chiffre est supérieur à la moyenne des 10 dernières années qui s'établit à 55 victimes par an. Cette moyenne passe à 57 victimes par an si on exclut l'année pandémique de 2020.

On constate une certaine stabilité de la mortalité routière depuis 2016, puisqu'entre 2016 et 2022 (année 2020 exclue), l'écart maximal du nombre de tués s'avère être de 3.

Les usagers victimes : les automobilistes, les piétons et les motards payent un lourd tribut, les cyclistes et les utilisateurs d'EDP* en hausse

Usagers décédés	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Moyenne par an (année 2020 exclue)
Véhicules de tourisme	23	24	21	13	25	24	23,4
Piétons	17	11	18	8	16	14	15,2
Motos	13	12	11	10	9	12	11,4
Cyclistes	2	6	4	3	5	6	4,6
Cyclos	1	3	3	1	2	1	2
Véhicules utilitaires	0	2	2	0	3	0	1,4
EDP motorisés	0	0	1	0	0	3	0,8
EDP non motorisés	1	0	0	0	0	0	0,2
Autres	2	1	1	1	0	1	1
TOTAL	59	59	61	36	60	61	60

Part des usagers dans la mortalité totale en %



* EDP : engin de déplacement personnel (trottinette, roller, skateboard...)

Le cumul **véhicules de tourisme/piétons/motards** représente chaque année au moins **80 % des victimes**.

Les catégories d'usagers qui ont connu en 2022 une mortalité supérieure à la moyenne des cinq dernières années (hors 2020) sont les **utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés, les cyclistes, les motards et les automobilistes**.

Concernant les cyclistes et les engins de déplacement motorisés, cette hausse de la mortalité est à rapprocher du développement exponentiel de ces modes de transport. Il existe un véritable enjeu de sécurité routière spécifique à ces modes de déplacement.

Par ailleurs, ces usagers particulièrement vulnérables sont souvent pas ou peu dotés d'équipements de protection. Enfin, l'aspect ludique de ces engins, souvent considérés comme des objets de loisir plutôt que comme des moyens de transport, fait que leurs utilisateurs ont tendance à moins respecter le code de la route que les automobilistes.

Les facteurs comportementaux : toujours de la vitesse, de l'alcool et des stupéfiants

Nombre d'accidents mortels sont liés à des facteurs comportementaux. Parmi les principaux, on notera la **vitesse excessive ou inadaptée, l'alcool et les stupéfiants**.

Nombre d'accidents mortels avec facteur présent	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Vitesse excessive ou inadaptée	14	16	13	20	18	81
Alcool	11	12	7	6	12	48
Stupéfiants	11	13	4	8	10	46
Téléphone	1	1	0	1	0	3

Sur la période 2018-2022, on retrouve dans les accidents mortels :

- la vitesse excessive ou inadaptée dans 31% des cas ;
- l'alcool dans 19% des cas ;
- les stupéfiants dans 18% des cas.

En 2022, la vitesse est toujours fortement présente dans les accidents mortels et l'alcool ré-augmente (après deux années de baisse), tout comme les stupéfiants.

L'âge des victimes

Sur la période 2017-2022, les catégories les plus touchées sont les jeunes adultes de 18 à 24 ans (19 % des tués), les 75 ans et plus (18 % des tués) et les 25-34 ans (15 % des tués).

Age des usagers décédés	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Moyenne par an (année 2020 exclue)
0 - 13 ans	2	1	0	0	3	0	1,2
14 - 17 ans	2	1	4	1	2	4	2,6
18 - 24 ans	9	11	15	7	11	12	11,6
25 - 34 ans	11	7	12	7	7	6	8,6
35 - 44 ans	5	7	4	0	5	7	5,6
45 - 54 ans	6	6	4	4	8	8	6,4
55 - 64 ans	5	7	6	5	9	10	7,4
65 - 74 ans	9	10	8	4	1	3	6,2
75 ans et +	10	9	8	8	14	11	10,4
TOTAL	59	59	61	36	60	61	60

En 2022, on constate par rapport à la moyenne des cinq dernières années (hors 2020) un nombre de décès :

PLUS ELEVE CHEZ

- les 14-17 ans ;
- les 18-24 ans ;
- les 35-44 ans ;
- les 45-54 ans ;
- les 55-64 ans ;
- les 75 ans et plus.

MOINS ELEVE CHEZ

- les 0-13 ans ;
- les 25-34 ans ;
- les 65-74 ans.

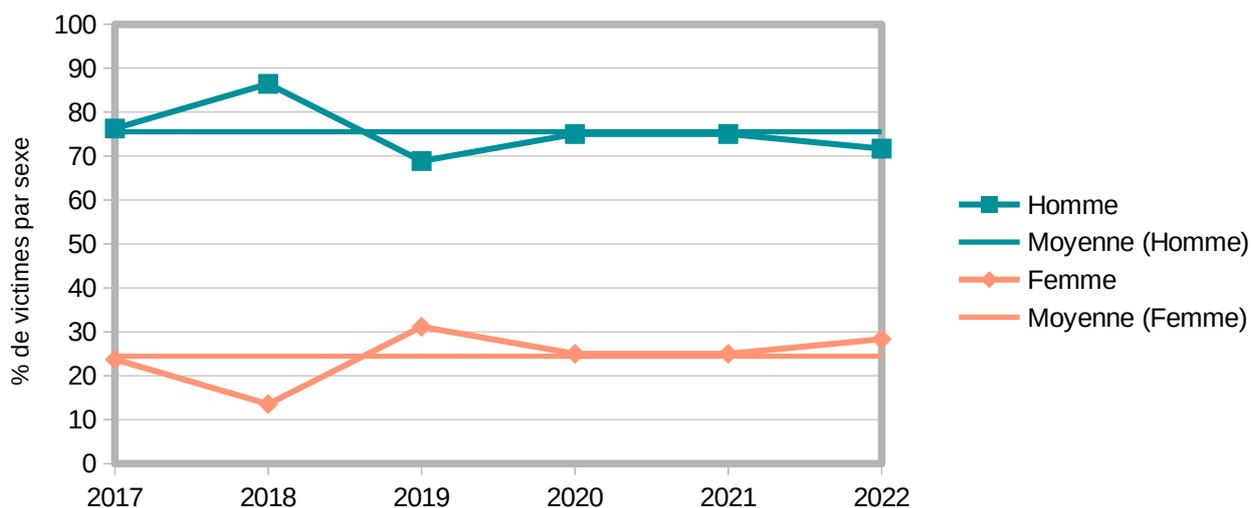
A noter que les catégories 45-54 ans, 55-64 ans et 75 ans et plus enregistrent deux années consécutives supérieures à la moyenne.

Répartition des victimes par sexe

Les victimes de la route sont très majoritairement masculines. Sur la période 2017-2022, 76 % des personnes tuées sont des hommes.

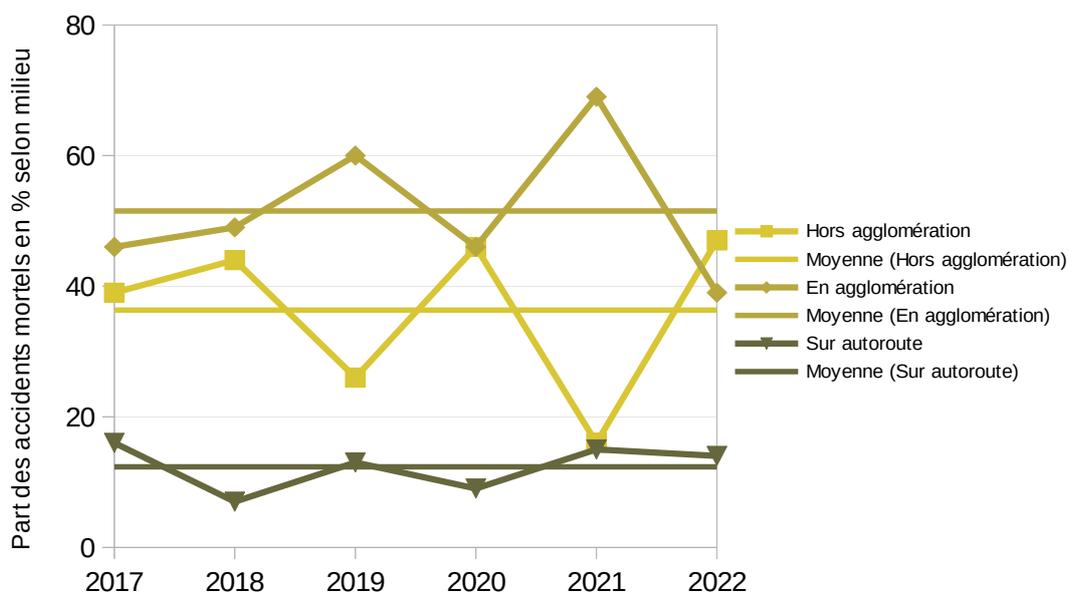
Victimes décédées	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Homme	45	51	42	27	45	44	254
Femme	14	8	19	9	15	17	82

Ce ratio homme/femme est relativement stable année après année, avec de légères variations en 2018 et 2019 qui ne modifient toutefois pas la tendance de fond.



Localisation des accidents / type de voirie * : forte hausse des accidents mortels hors agglomération en 2022

Année	Nombre d'accidents mortels selon le milieu			
	Hors agglomération	En agglomération	Sur autoroute	Total
2022	28	23	8	59
2021	9	38	8	55
2020	16	16	3	35
2019	14	32	7	53
2018	25	28	4	57
2017	22	26	9	57
Total	114	163	39	316



* Le lieu d'un accident est défini :

- hors agglomération lorsqu'il survient à « l'extérieur » des panneaux d'agglomération (EB10 et EB20) ;
- en agglomération lorsqu'il survient à « l'intérieur » des panneaux d'agglomération (EB10 et EB20) ;

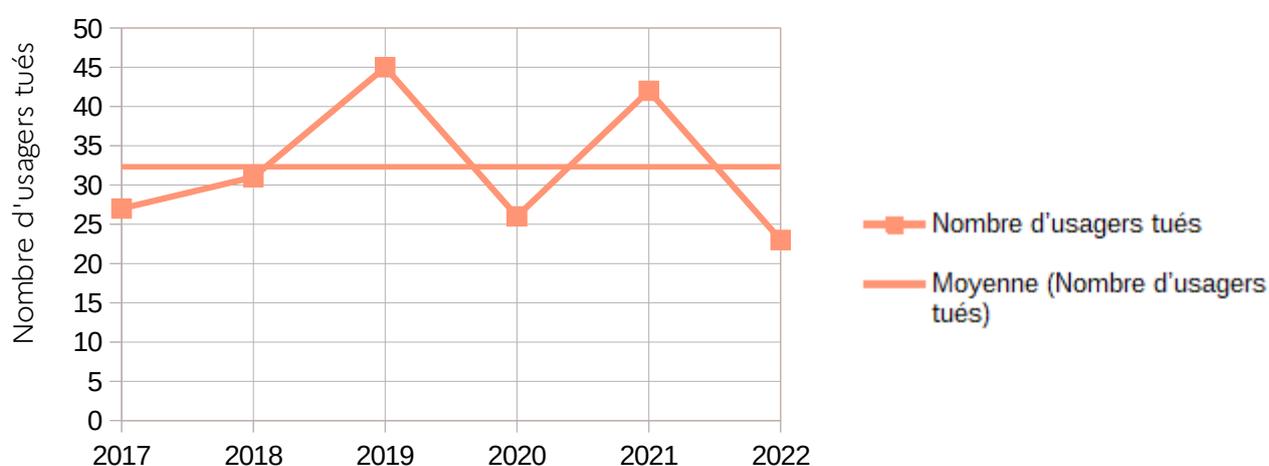
La part des accidents mortels sur autoroute est relativement stable chaque année et varie peu autour de la valeur moyenne. En revanche, depuis 2018, on constate de fortes variations dans les proportions d'accidents en/hors agglomération, avec une alternance chaque année.

En 2022, 47 % des accidents mortels se sont produits hors agglomération, alors que ce pourcentage était de seulement 16 % en 2021. A l'inverse, seuls 39 % des accidents mortels ont eu lieu en agglomération, contre 69 % en 2021.

En moyenne, sur la période 2017-2022, la répartition des accidents mortels est de :

- 52 % en agglomération ;
- 36 % hors agglomération ;
- 12 % sur autoroute.

Zoom sur la mortalité dans la métropole de Lyon (tous réseaux confondus)

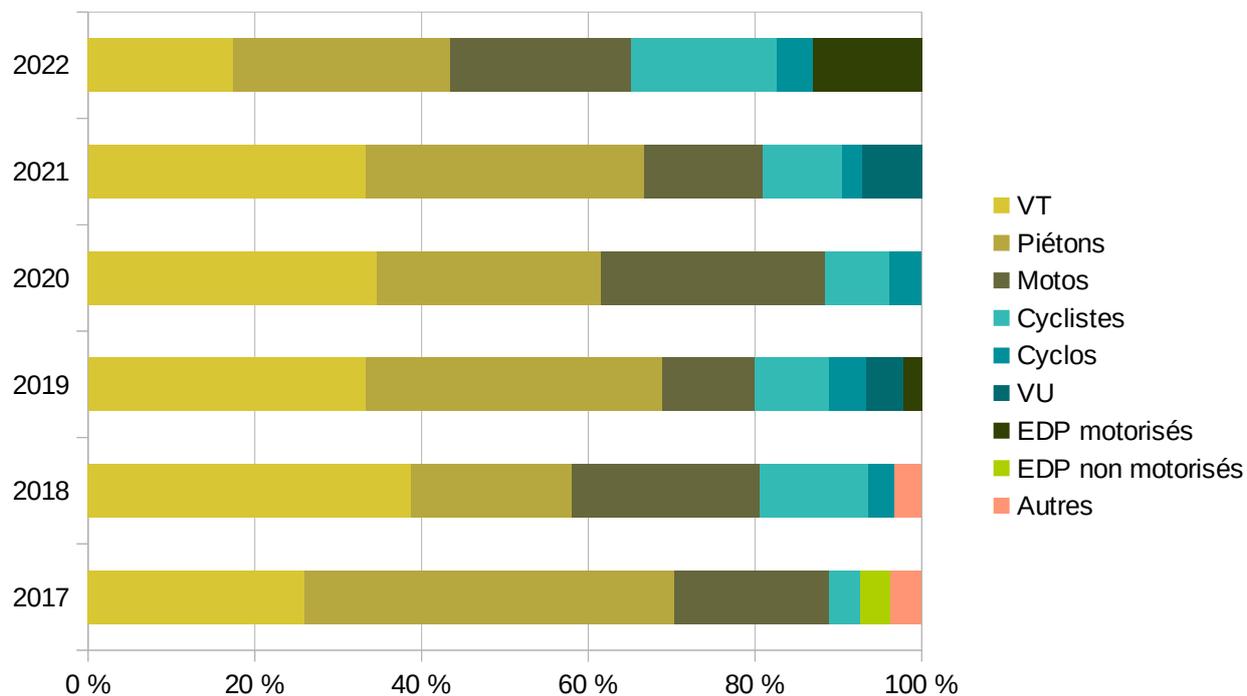


On constate que le nombre de tués dans la métropole de Lyon est, sans surprise, étroitement corrélé au nombre d'accidents mortels en agglomération.

Usagers décédés dans la métropole de Lyon	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Moyenne par an (année 2020 exclue)	TOTAL
VT	7	12	15	9	14	4	10,4	61
Piétons	12	6	16	7	14	6	10,8	61
Motos	5	7	5	7	6	5	5,6	35
Cyclistes	1	4	4	2	4	4	3,4	19
Cyclos	0	1	2	1	1	1	1	6
VU	0	0	2	0	3	0	1	5
EDP motorisés	0	0	1	0	0	3	0,8	4
EDP non motorisés	1	0	0	0	0	0	0,2	1
Autres	1	1	0	0	0	0	0,4	2
TOTAL	27	31	45	26	42	23	33,6	194

On note une **très forte baisse du nombre de tués sur le territoire de la métropole de Lyon en 2022** : -45 % par rapport à 2021, -49 % par rapport à 2019, et plus globalement -32 % par rapport à la moyenne de la période 2017-2022 (hors année 2020).

Part des usagers dans la mortalité totale en % dans la métropole de Lyon



On constate que la **proportion de tués en vélo et en EDP motorisé est élevée en 2022 sur la métropole de Lyon par rapport aux années précédentes**. Cette hausse est à rapprocher du développement exponentiel de ces modes de transport, en particulier sur le territoire métropolitain lyonnais.

A contrario, on constate que la **proportion des automobilistes parmi les tués est en nette baisse en 2022 sur le territoire de la métropole**.

Conclusion

Si les chiffres de mortalité sont relativement stables depuis 2016, l'analyse a permis de mettre en lumière les éléments suivants :

Sur l'ensemble du territoire :

- la plupart des classes d'âge ont vu leur mortalité augmenter en 2022 par rapport à la moyenne des cinq dernières années (les 45-54 ans, 55-64 ans et 75 ans enregistrent deux années consécutives supérieures à la moyenne) ;
- les automobilistes, les piétons et les motards représentent plus de 80 % des tués en cumulé ;
- près de 3/4 des victimes sont des hommes ;
- la vitesse, l'alcool et les stupéfiants sont toujours très présents dans les accidents mortels ;
- la mortalité est en hausse pour les utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés et les cyclistes, en lien avec la hausse du trafic concernant ces modes de déplacement.

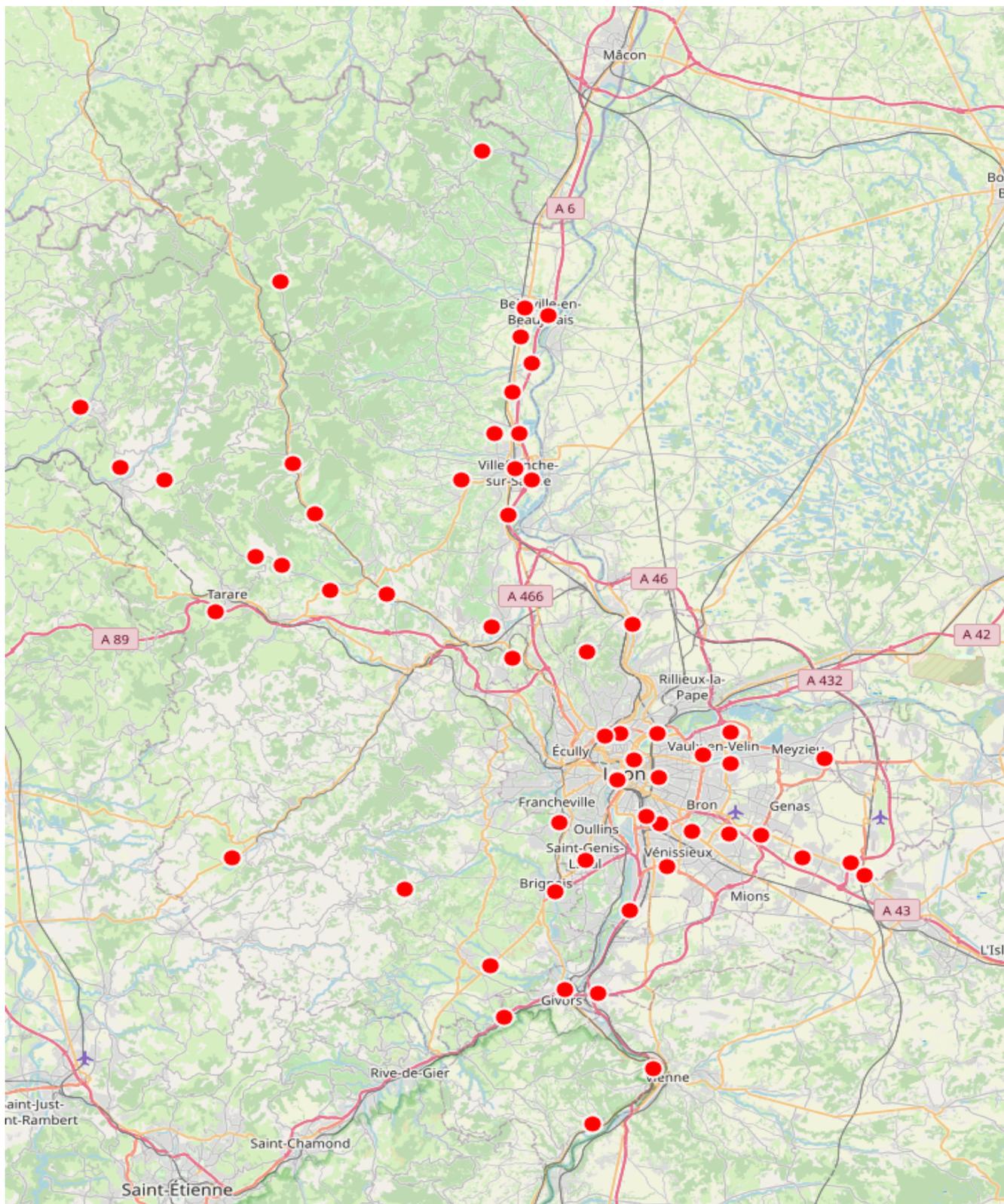
Hors agglomération :

Le nombre d'accidents mortels est en nette hausse.

Sur le territoire de la métropole de Lyon :

- le nombre de tués est en nette baisse, et est corrélé à la diminution des accidents mortels en agglomération et à la baisse des décédés automobilistes et piétons ;
- la proportion de tués en vélo et en EDP motorisé est en hausse sur la métropole de Lyon par rapport aux années précédentes.

Annexe : carte des accidents mortels 2022



Source : base de données TRAxY (ONISR)



**PRÉFÈTE
DU RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction
Départementale des
Territoires

Observatoire départemental de la sécurité routière du Rhône