



# La sécurité routière en Isère

## Document Général d'Orientations 2019-2022



# SOMMAIRE

Le mot du Préfet

Le DGO

Les objectifs

Les enjeux

La méthodologie

L'accidentologie en Isère

Analyse des enjeux :

Enjeux nationaux

- Enjeu n°1 : le risque routier professionnel
- Enjeu n°2 : la conduite après usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants)
- Enjeu n°3 : les jeunes divisés en 3 classes d'âge (14-17, 18-24 et 25-29 ans)
- Enjeu n°4 : les seniors divisés en 2 classes d'âge (65-74 et 75 ans et +)

Enjeux locaux

- Enjeu n°1 : le partage de la voirie
- Enjeu n°2 : les deux roues motorisés (2RM)
- Enjeu n°3 : les cyclistes
- Enjeu n°4 : la vitesse
- Enjeu n°5 : les distracteurs

Orientations d'actions par enjeu

Enjeux nationaux

Enjeux locaux

Volet Communication

Volet Sensibilisation

Volet Répression et politique radar

Glossaire

## Le mot du préfet

Au travers de 18 nouvelles mesures fortes, le gouvernement a réaffirmé à l'occasion du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018, sa volonté de mobiliser l'ensemble des leviers à la disposition des pouvoirs publics pour lutter contre l'insécurité routière.

Le présent Document général d'orientations 2019-2022 constitue l'outil local de programmation qui décline la feuille de route gouvernementale et définit les orientations d'actions à mener en Isère au regard des enjeux nationaux et de l'accidentalité départementale.

Trois vecteurs complémentaires doivent être activés simultanément dans cette démarche.

Dans une logique tout à la fois pédagogique et de prévention, l'éducation au partage de la route, la formation et la sensibilisation constituent le premier levier. C'est indispensable pour assimiler les différents mécanismes qui interagissent sur la route ; nos concitoyens sont invités à comprendre pour respecter.

Le deuxième axe repose sur la mise en œuvre d'actions répressives qui n'ont d'autre but que de mettre fin à des comportements dangereux, non seulement pour leurs auteurs mais également pour les tiers. Je veux rappeler ici l'extrême fermeté dont doivent faire preuve les pouvoirs publics dans la sanction des infractions routières à risque. Si l'accidentologie routière en Isère était à la baisse depuis quelques années, la modification des comportements et une forme d'individualisme au volant génèrent une augmentation en 2019 du nombre de tués : déjà 70 tués au 31 octobre 2019. Si la vitesse excessive est en cause dans près d'un accident mortel sur deux, l'utilisation de distracteurs (téléphone portable, réglage de l'auto-radio, GPS, etc.) est à l'origine du tiers des sinistres. J'invite donc chacun à examiner sa propre conduite, notamment lors des trajets du quotidien sur des axes dont la fréquentation régulière conduisent trop souvent à un relâchement de la vigilance.

La communication constitue le troisième pilier de notre action. Il est important d'expliquer la politique de sécurité routière, d'en présenter les objectifs et les moyens. Je tiens à rappeler ici avec vigueur que l'unique motivation est de préserver des vies.

Avant de détailler chaque enjeu de sécurité routière pour les années à venir, je souhaitais profiter de cet éditorial pour féliciter l'engagement et la pédagogie exemplaires de nos Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR), bénévoles missionnés tout au long de l'année sur des actions de terrain. Je tiens également à remercier tous celles et ceux qui œuvrent au quotidien pour la sécurité de nos concitoyens, notamment au sein des forces de sécurité intérieure.

Faut-il le rappeler, la lutte contre l'insécurité routière est l'affaire de tous. Je veux pouvoir compter sur votre entière mobilisation pour atteindre les meilleurs résultats possibles.



Lionel BEFFRE

# Le Document Général d'Orientations (DGO)

## Contexte national

Après douze années de baisse continue de la mortalité routière, celle-ci s'est stabilisée depuis 2014. L'idée que l'on aurait atteint un plancher de verre n'est pourtant pas recevable. La comparaison de notre situation à celle de certains pays européens tels que l'Angleterre ou le Danemark montre que nous pouvons sauver davantage de vies sur nos routes.

Le 2 octobre 2015, le Gouvernement avait réuni un premier Comité Interministériel de la sécurité Routière (CISR) pour annoncer la mise en œuvre d'un plan d'actions ambitieux autour de 22 mesures principales et 33 mesures complémentaires pour lutter contre l'insécurité routière et combattre les comportements à risques. Ces mesures s'articulent autour de quatre priorités :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux,
- protéger les usagers les plus vulnérables,
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière,
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

Plusieurs mesures ont été mises en œuvre et déclinées sur le territoire pour y concourir.

Ces objectifs, toujours pertinents, ont été réaffirmés lors de l'installation du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) le 23 janvier 2017.

Plus récemment, le Premier ministre a réaffirmé l'engagement du gouvernement lors du CISR le 9 janvier 2018, pour sauver plus de vies sur nos routes. Trois axes majeurs pour la politique de sécurité routière du quinquennat ont été retenus :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière,
- la protection de l'ensemble des usagers de la route,
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

Ces trois axes renvoient à 18 mesures fortes, dont la baisse de la vitesse maximale autorisée (VMA) sur les routes à double sens sans séparateur central, une plus grande sévérité pour les conduites sous l'emprise de substances addictives et l'usage des téléphones mobiles en conduisant, et une protection accrue des piétons.

## Le DGO, c'est quoi ?

Le Document Général d'Orientations est le document pluriannuel de référence pour programmer et définir les orientations d'actions de sécurité routière à mener localement.

Il sert de base à l'élaboration annuelle du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) pour ce qui concerne la prévention. Ce plan permet le portage de nombreuses actions de sensibilisation auprès de divers publics grâce à l'animation des intervenants départementaux de sécurité routière, du matériel pédagogique et d'un budget annuel.

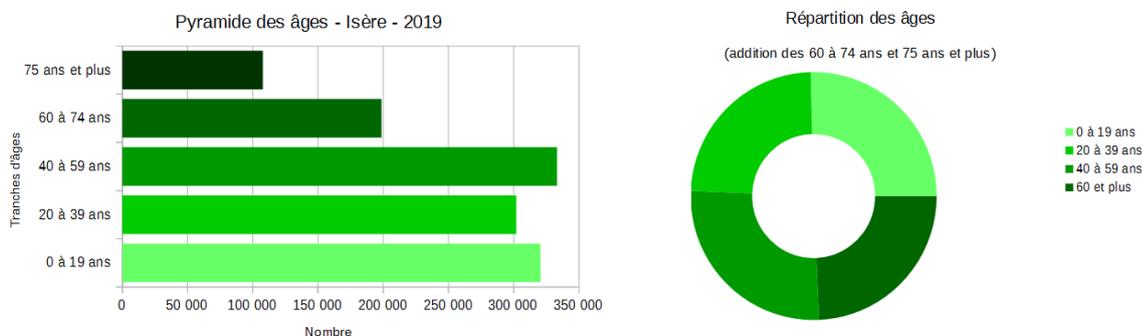
S'agissant de son volet répressif, le DGO est décliné en un Plan Départemental de Contrôles Routiers (PDCR), qui a pour objectif de rationaliser et d'optimiser les contrôles en fonction des situations locales et vise à mieux coordonner l'action des services de contrôles. Il a vocation notamment à faciliter les échanges avec les Parquets. Une étroite collaboration avec le procureur de la République est par ailleurs essentielle afin d'apporter une réponse rapide et concertée aux causes de mortalité routière.

Sa mise en œuvre doit contribuer à améliorer l'action des pouvoirs publics tant au regard de l'accidentologie que de la pédagogie à l'égard des usagers.

# Présentation du département de l'Isère

La superficie du département est de 7 431 km<sup>2</sup>, ce qui en fait le 11<sup>ème</sup> département français

Sa population, la 15<sup>ème</sup> au niveau national, est de 1 262 108 habitants (source INSEE estimation au 15 janvier 2019) et comprend 50,1 % de femmes et 49,9 % d'hommes. Une population majoritairement urbaine, puisque plus de 76 % des Isérois vivent en ville. S'agissant de la pyramide des âges, la particularité de la démographie Iséroise se trouve dans son équilibre puisque chaque tranche d'âge représente environ un quart de la population si l'on rassemble les 2 tranches de plus de 60 ans.



Le réseau routier est constitué au 1<sup>er</sup> janvier 2018 de 18 151 km et se décompose en :

- 246 km d'autoroutes
- 121 km de routes nationales
- 442 km de routes métropolitaines
- 4 659 km de routes départementales
- 12 624 km de routes communales

En matière de découpage administratif, l'Isère comprend 512 communes, 3 arrondissements, 1 métropole, 3 communautés d'agglomération et 15 communautés de communes. Le cœur du département se trouve dans sa métropole, Grenoble Alpes Métropole, composée de :

- 49 communes
- 445 516 habitants, soit plus d'un tiers de la population du département.
- 442 km de routes métropolitaines (compétence acquise au 1<sup>er</sup> janvier 2016)

Enfin la géographie de l'Isère présente des paysages très variés

- le Nord Dauphiné qui descend vers l'Ouest depuis le massif de Chartreuse et le plateau du Vercors en direction de Lyon et la vallée du Rhône présente un paysage de collines et de plateaux.
- la région montagnarde du Sud, avec les massifs de Belledonne, de l'Oisans et du Dévoluy. Ce secteur se caractérise par un relief marqué, où des vallées profondes séparent de grands massifs. Ce relief induit un réseau routier principal plutôt en fond de vallée ;
- et au centre une agglomération importante organisée autour de Grenoble qui regroupe sensiblement un tiers de la population.

Il convient de noter que l'agglomération Grenobloise est la deuxième en France, après Strasbourg, en nombre de personnes qui se déplacent quotidiennement à vélo.

# La méthodologie du DGO

## → Objectifs :

Dans la continuité du précédent DGO 2016-2018, le présent document a pour objectifs de :

- permettre à l'État, aux collectivités territoriales et plus globalement à tous les acteurs de la société civile de mettre en commun leurs compétences en faveur d'une politique globale de sécurité routière ;
- fédérer l'ensemble des acteurs autour d'actions prioritaires définies par enjeu.

## → Les enjeux :

Neuf enjeux ont été identifiés pour l'Isère :

- 4 enjeux nationaux fixés par la délégation à la sécurité routière :
  - le risque routier professionnel,
  - la conduite après usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants),
  - les jeunes divisés en 3 classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans) ,
  - les seniors divisés en 2 classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et +),
- 5 enjeux locaux identifiés localement par le préfet de l'Isère :
  - le partage de la voirie,
  - les deux roues motorisés,
  - les cyclistes,
  - la vitesse,
  - les distracteurs (téléphones, GPS, auto-radio, etc.)

## → La méthode :

Les étapes de l'élaboration du DGO sont les suivantes :

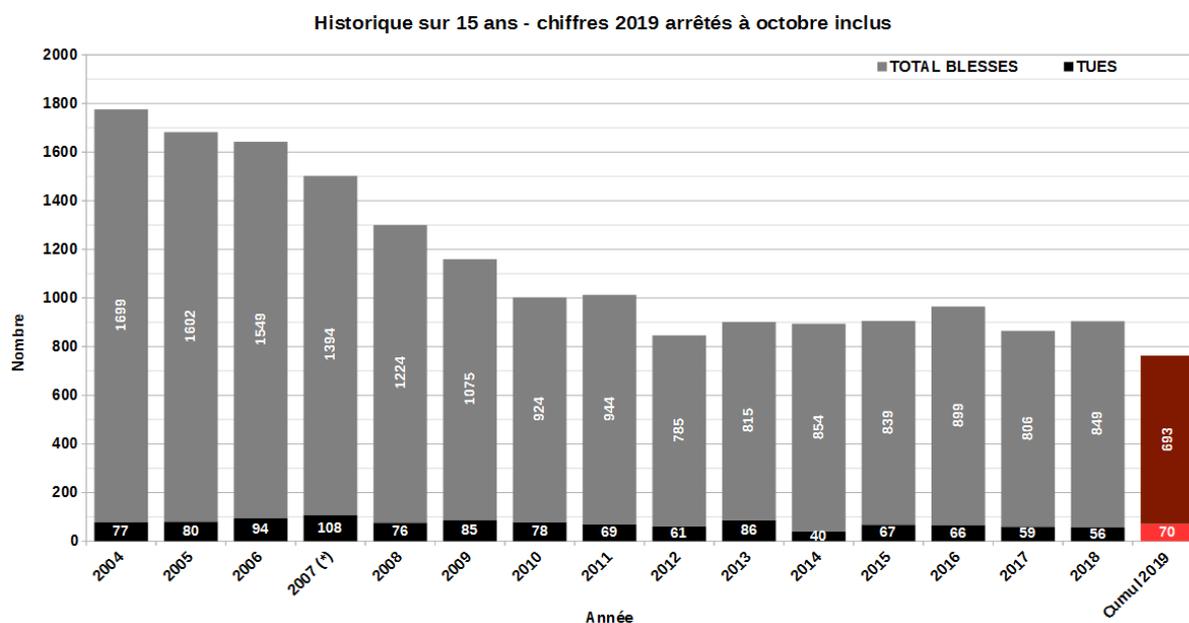
- Analyse de l'accidentologie des 5 dernières années et évaluation du précédent DGO ;
- Élaboration d'un document actualisé, avec les données d'accidentologie et les orientations d'actions à réaliser ;
- Validation du DGO 2019-2022 ;

Le fait que le ministère de l'intérieur fixe 4 enjeux nationaux est une nouveauté par rapport aux DGO précédents : cela illustre le fait que certains enjeux se retrouvent systématiquement d'un territoire à l'autre mais aussi la nécessité de prioriser le travail des coordinations. Les enjeux locaux à contrario représentent une liberté laissée aux préfets pour adapter cette politique à la particularité de leurs territoires.

# L'accidentologie en Isère

## Evolution de l'accidentalité sur les 15 dernières années en Isère

### Tués et blessés sur les routes en Isère



La vue d'ensemble des 15 dernières années d'accidentologie met en évidence la baisse progressive du nombre de victimes sur les routes iséroises alors même que la population a augmenté de 14,6 % entre 2004 et 2018. Ces chiffres donnent du sens à tous les travaux passés, et encouragent tous les acteurs de la sécurité routière à poursuivre leur action conjointe. Cet histogramme montre également la stagnation des chiffres depuis 2012. Dans ce dernier constat doit s'inscrire la présente démarche de DGO avec l'ambition de passer ce plafond vers encore moins de tués et de blessés sur le réseau routier en Isère.

Le bilan départemental sur ces 5 dernières années ; ce sont 3200 accidents corporels ayant fait 320 tués, 2335 blessés hospitalisés et 1956 blessés non hospitalisés et 2387 indemnes, soit 6998 personnes impliquées dans un accident de la route, soit environ 27 personnes par semaine.

**Chaque semaine, en moyenne 1 personne décède dans un accident de la route ce qui représente chaque fin d'année plus d'un bus complet de personnes qui disparaissent.**

### Accidentologie entre 2013 et 2017 :

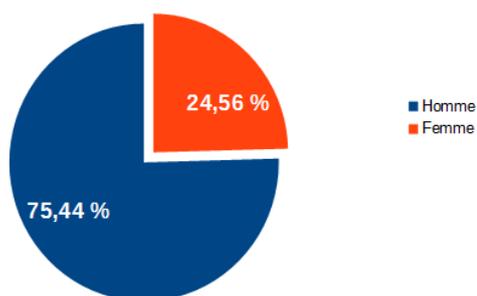
	Isère			France métropolitaine		
	2013	2017	Evolution %	2013	2017	Evolution %
accidents corporels	815	806	-1,10	56812	58613	3,17
tués	86	59	-31,39	3268	3448	0,61
blessés hospitalisés	446	486	8,97	25966	27732	6,80
blessés non hospitalisés	369	393	6,5	44641	45652	2,26

Comparé au bilan national, sur cette période de référence de 5 ans, malgré une hausse du nombre de blessés hospitalisés et non hospitalisés, le bilan départemental de la mortalité routière est significativement à la baisse. Les accidents sont donc en moyenne moins graves en Isère en 2017 qu'en 2013.

## Répartition par sexe

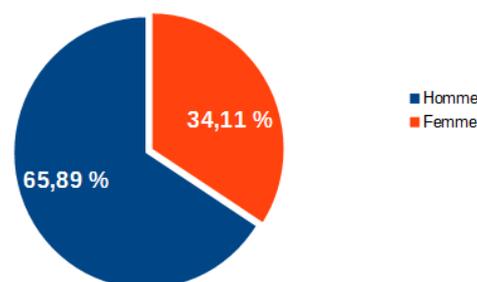
Répartition Homme/Femme des auteurs présumés d'accident

(accidents corporels 2013-2017)



Répartition Homme/Femme des victimes d'accidents

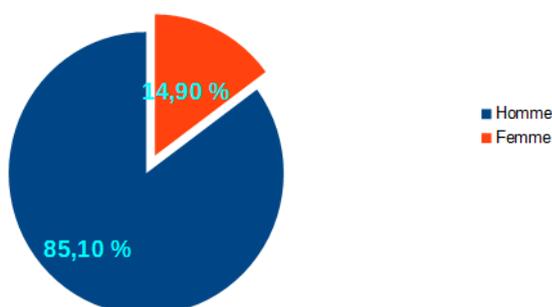
(accidents corporels 2013-2017)



L'accidentalité routière reste majoritairement masculine, avec 3/4 des accidents corporels causés par un homme. Un clivage plus important apparaît entre les hommes et les femmes pour les accidents mortels, les hommes étant responsables dans 85 % des cas. Cette tendance a été observée et commentée dans plusieurs études scientifiques nationales, notamment sur le fait que les hommes prennent plus de risques que les femmes au volant.

Répartition Homme/Femme auteur accident mortel

accidents mortels 2013-2017



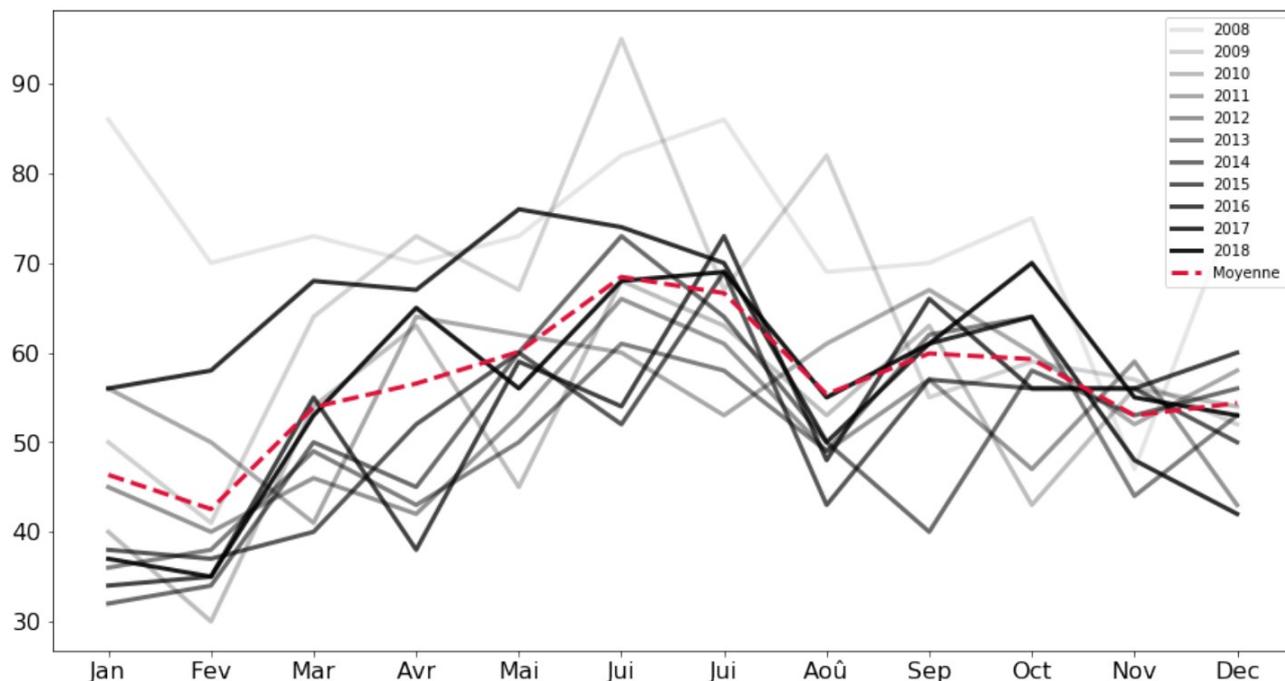
Mais cette sur-représentation peut aussi s'expliquer en partie par des pratiques modales, notamment domicile-travail, différentes : 5 fois plus de motards sont des hommes (mode de déplacement qui connaît une forte accidentologie) et certains métiers plus exposés au risque routier, comme le BTP comptent une minorité de femmes.

## Répartition des accidents corporels et des victimes en/hors agglomération

Les données iséroises rejoignent l'échelle nationale avec environ la moitié des accidents corporels en agglomération (principalement dans la métropole grenobloise) alors que seuls 1/3 des accidents mortels se passent en agglomération. Les accidents sont donc globalement plus graves hors agglomération, ce qui s'explique notamment par les vitesses limites autorisées supérieures.

2013-2017	En agglo	%	Hors agglo	%	Total
<b>Accidents corporels</b>	1563	48,84 %	1637	51,16 %	3200
<b>Accidents mortels</b>	90	29,80 %	212	70,20 %	302

## Répartition des accidents selon le mois de l'année (chiffres 2008-2018)



D'une année sur l'autre, certaines caractéristiques de l'accidentologie se retrouvent :

- Les premiers et les derniers mois de l'année sont moins accidentogènes ;
- On observe un pic au début des vacances d'été et à la rentrée ;
- Même si les années comptent de moins en moins d'accidents, les répartitions temporelles sont semblables.

Cette saisonnalité de l'accidentologie doit constituer un paramètre d'entrée important dans l'organisation des actions préventives et répressives de façon à maximiser leur impact tout au long de l'année civile.

## Répartition des accidents par catégories de routes

En Isère, les 16 363 km du réseau routier se décomposent en :

Réseau routier	longueur (km)	% réseau
Totalité des routes	16363	100,00 %
<b>Routes départementales hors agglo</b>	4659	<b>28,47 %</b>
<b>Autoroutes</b>	259	1,58 %
<b>Voies communales</b>	11342	<b>69,31 %</b>
<b>Routes nationales</b>	106	0,65 %

La totalité des routes bidirectionnelles hors agglomération en Isère est comprise dans les 4659 km de routes départementales. Entre 2008 et 2018, les routes bidirectionnelles hors agglomération (c'est-à-dire la plupart des belles routes de fond de vallée) ont concentré 55,4 % des accidents mortels alors qu'elles ne représentent que 28,5 % du réseau routier isérois.

La mesure de limitation de la vitesse à 80km/h est venue agir directement sur ces routes particulièrement sujettes aux comportements inadaptés, au relâchement de l'attention et par conséquent aux accidents graves ;

Ce fait contre-intuitif que l'on se tue le plus sur les routes qui semblent a priori les plus sécurisées doit être rappelé systématiquement dans les messages aux usagers qui n'en ont pas toujours conscience.

Il faut noter que les infrastructures routières ne présentent plus de point noir (anciennement zone d'accumulation d'accidents corporels) et que même s'il reste perfectible, le réseau est de bonne qualité et entretenu en Isère. Les accidents sont donc principalement dus aux comportements inadaptés des usagers.

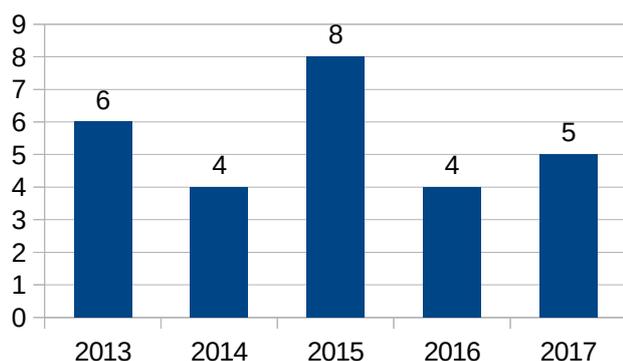
### **Point sur les passages à niveau en Isère**

L'Isère compte 151 passages à niveau au total, dont 100 traversant des voies communales, 29 des routes départementales, 20 traversant des chemins ou voies privées et 2 des routes nationales. Le département compte 13 PN « sensibles », 1 unique PN dit « préoccupant » inscrit au programme de sécurisation nationale et 30 PN à difficulté de franchissement (nécessitant une action SNCF). La SNCF-Réseau a mis en sécurité 9 passages à niveau depuis 2007.

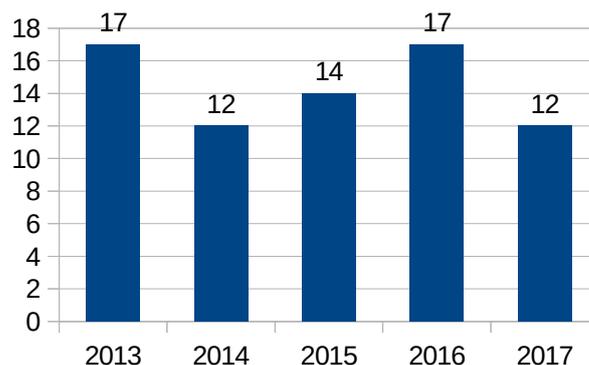
Des diagnostics de sécurité réglementaires doivent être conduits tous les 5 ans par les gestionnaires routiers en lien avec la direction départementale des territoires (DDT) et la SNCF. Une campagne importante est à prévoir en 2020.

## Répartition des tués selon les catégories d'usagers

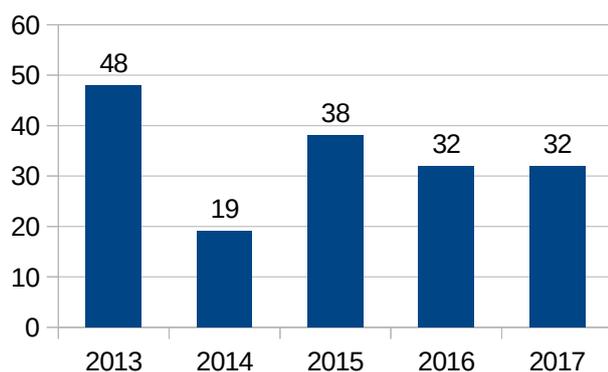
### Cyclistes tués



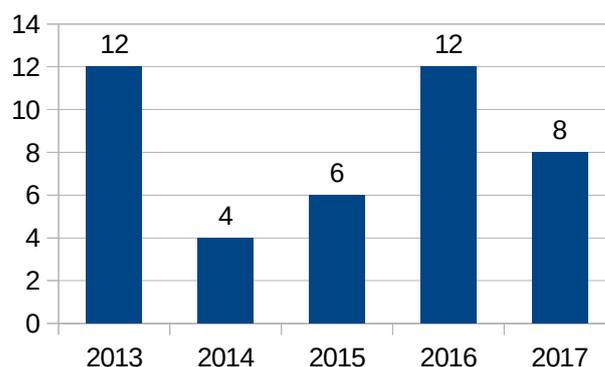
### 2 RM tués



### Automobilistes tués

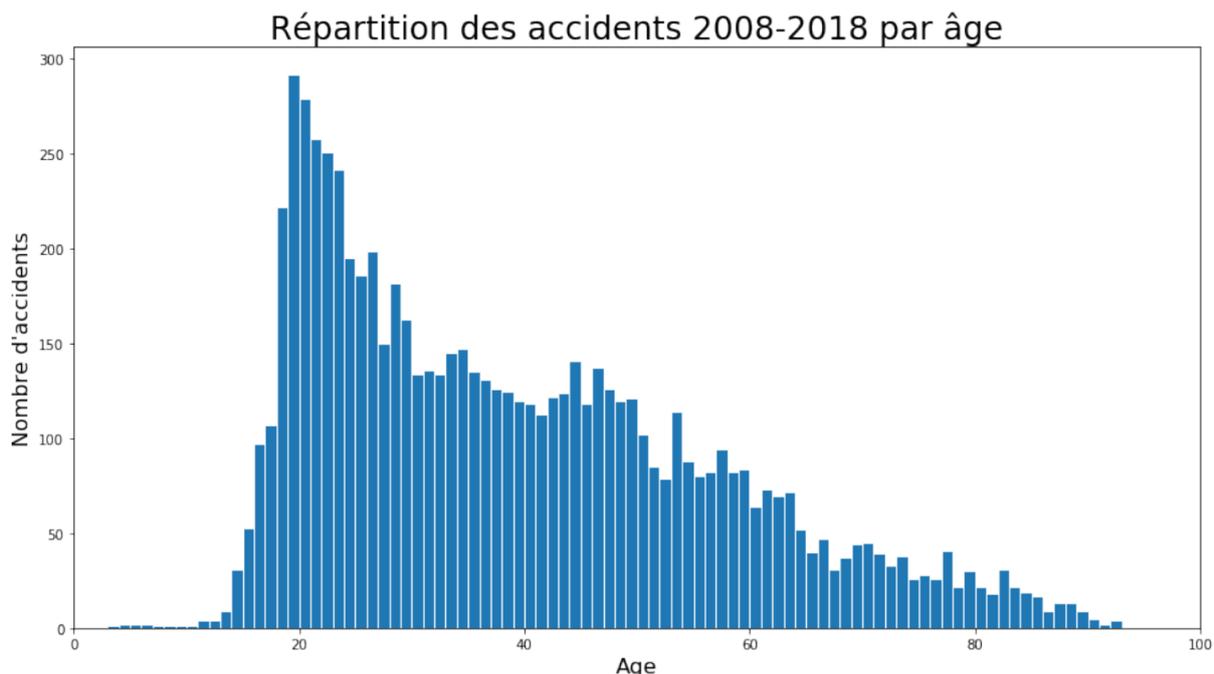


### Piétons tués



Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et conducteurs de deux roues motorisés) représentent chaque année entre 41 et 50 % des tués. Les deux roues motorisés sont les usagers vulnérables qui se tuent le plus sur les routes, alors qu'ils représentent moins de 2 % du trafic. Ces constats sont à l'origine de l'enjeu sur le partage de la route développé plus loin.

## Répartition des accidents selon les classes d'âges



Le graphique ci-dessus montre le nombre d'accidents au regard de l'âge de l'auteur présumé responsable. On observe un pic aux alentours de 19 ans qui décroît jusqu'aux âges les plus avancés. D'où l'intérêt de travailler avec les jeunes avant leurs permis (14-17 ans), les jeunes titulaires du permis (18-24 ans) et les jeunes actifs (25-29 ans).

## Les conducteurs alcoolisés et/ou l'effet de stupéfiants

Accidents de 2013 à 2017				
Alcool	Corporels		Mortels	
	Nbre	%	Nbre	%
total d'accidents	3200	100,0%	302	100,0%
infraction Alcool	46	1,4%	4	1,3%
délit Alcool	313	9,8%	58	19,2%
Total accidents avec alcool	359	11,2%	62	20,5%

% des délits parmi les conduites sous l'empire de l'alcool	
	87,2%
	93,5%

La conduite sous l'empire de l'alcool est la cause de 11,2 % des accidents corporels et 20,5 % des accidents mortels en Isère. Au delà du fait que ces taux sont importants, il est remarquable de constater que dans plus de 8 cas d'alcoolémie positive sur 10, le taux est délictuel. Les personnes qui prennent le volant en ayant consommé de l'alcool le font avec une imprudence manifeste puisqu'ils consomment plus de 4 doses bar.

Ces comportements irresponsables pour le conducteur et pour autrui doivent conduire à des mesures fortes de l'ensemble des partenaires, notamment sur les aspects répressifs.

	total	hommes	%
Délit alcool accidents corporels	313	280	89,5%
Délit alcool accidents mortels	58	52	89,7%

A noter que les hommes sont les auteurs de 9 délits d'alcool sur 10. Enfin, sur les 359 conduites sous l'empire de l'alcool, le cumul avec des stupéfiants est présent dans 30 cas, soit 8,3 % des situations.

S'agissant de la consommation de stupéfiants au volant, seuls 69 cas ont été détectés sur les 3200 accidents corporels entre 2013 et 2017 (soit 2,2%). A noter que sont constatés bien plus de cas de prise de stupéfiants depuis 2 ans avec l'utilisation par les forces de l'ordre de kits salivaires à partir du début de l'année 2018. Cette technologie est plus performante.

### Zoom sur l'année 2018

<b>Isère</b>	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés (+ 24 heures)
Année 2017	806	59	922	486
Année 2018	622	56	849	393
Evolution en nbre	-184	-3	-73	-93
Evolution en %	-22,83	-5,08	-7,91	-19,13

Le bilan départemental de l'accidentalité routière pour l'année 2018 correspond à la tendance nationale avec un net recul du nombre d'accidents et de blessés hospitalisés. Cependant, ce résultat encourageant est à nuancer à la suite de l'augmentation du nombre d'accidents graves depuis le début de l'année 2019, probablement corrélée au climat social des «gilets jaunes» et à la destruction importante du parc des radars fixes.

# Analyse des enjeux nationaux

## Enjeu n°1 : le risque routier professionnel



### En France :

Les accidents routiers du travail représentent globalement 10 % des accidents du travail mais restent responsables de 20 % environ des décès au travail avec environ 400 décès enregistrés chaque année et représentent près de 6 millions de journées de travail «perdues» par an.

**1 accident mortel sur 5 en entreprise a lieu sur la route.  
La route est encore la première cause de décès au travail.  
La conduite est un acte de travail.**

Une grande partie des véhicules utilisés pour des activités professionnelles sont des véhicules utilitaires légers (VUL) qui parcourent en 1 an, quatre fois plus de kilomètres que des véhicules utilitaires lourds. Plus d'un sur quatre est utilisé dans le secteur de la construction. Du fait de son chargement, il est constaté une gravité plus élevée des accidents de ce type de véhicule pour le conducteur comme pour autrui.

Au 1<sup>er</sup> septembre 2019, 1324 employeurs se sont engagés et ont signé l'appel pour la sécurité au travers de la charte des «**7 engagements pour une route plus sûre**», représentant ainsi plus de 3 093 794 collaborateurs sur la route en France.

### En Isère :

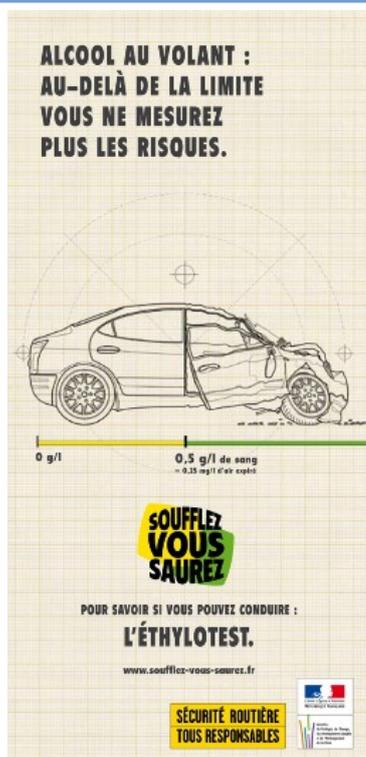
**«Les déplacements domicile-travail et professionnels représentent  
1/3 des accidents et des victimes de la route en Isère»**

Inscrite comme une des priorités nationales, lors du CISR du 9 janvier 2018, la prévention du risque routier professionnel en Isère se décline par des colloques à destination des chefs d'entreprises et des réunions annuelles d'échanges de bonnes pratiques des référents du risque routier professionnel, club d'employeurs locaux existant depuis plus de 15 ans en Isère avec la CARSAT.

La prise en compte de la sécurité des déplacements domicile-travail et professionnels se traduit par un développement croissant des Plans de Mobilité, issus de la loi pour la transition énergétique pour la croissance verte.

Au 1<sup>er</sup> septembre 2019, 218 entreprises et administrations représentant 75500 collaborateurs se sont inscrites dans cette démarche. Les plans d'actions qui en découleront (covoiturage, promotion du vélo, télétravail, transports collectifs, intermodalité, ...) seront autant de vecteurs propices pour réduire l'insécurité routière.

## Enjeu n°2 : la conduite sous l'empire de substances psychoactives (alcool et stupéfiants)



### En France :

L'alcool est présent dans (19%) des accidents mortels. Les 2/3 des accidents mortels liés à l'alcool se produisent avec des conducteurs dont l'alcoolémie dépasse le triple du seuil légal, soit 1,5 g/l et majoritairement associés à la consommation de stupéfiants.

### En Isère :

Dans les accidents mortels entre 2013 et 2017, l'alcool est présent comme facteur aggravant dans 20,5% :

- 1,3% en situation d'infraction
- 19,2 % en situation de délit

et souvent associé à la consommation de stupéfiant (8,3 % des cas).

En outre, les jeunes entre 14 et 29 ans sont responsables de 43 % des accidents avec alcool au volant. Ces accidents ont lieu principalement le week-end, de nuit et hors agglomération. Dans plus de 9 cas sur 10, la conduite sous l'empire de l'alcool est le fait d'un homme.

## Enjeu n°3 : les jeunes divisés en 3 classes d'âge (14-17, 18-24 et 25-29 ans.

### En France :

Les 18-24 ans représentent 15 % des personnes tuées sur la route (503) alors qu'ils ne sont que 8 % de la population.

La moitié des accidents 235/470 qui ont occasionné la mort de ces 503 jeunes adultes (225 conducteurs et 89 passagers) sont des accidents sans tiers ;

La mortalité des jeunes adultes est particulièrement marquée en fin de semaine, elle survient pour 60 % de nuit et l'accident hors agglomération (70%), à bord d'une voiture dans 2/3 des cas.

### En Isère :

Les moins de 39 ans représentent la moitié (exactement 49,6 % en 2018) de la population selon les dernières données INSEE alors qu'ils représentent 55,6 % des auteurs d'accidents et 53,0 % des victimes. Ils sont donc sur-représentés.

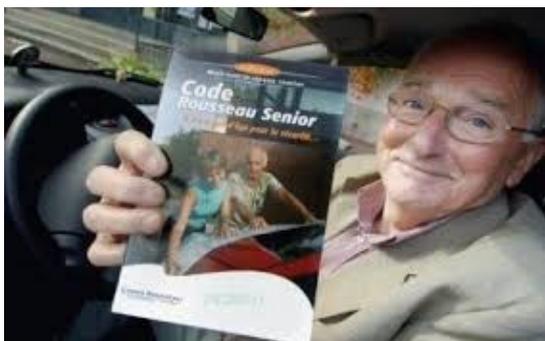
Tout comme au niveau national, les jeunes constituent la catégorie d'utilisateurs la plus exposée au risque routier. Les 3 200 accidents entre 2013 et 2017 ont impliqué 6 998 personnes (tués, blessés et indemnes confondus). Parmi ces personnes impliquées, victimes ou auteurs présumés :

### **Il y a eu 2 522 jeunes de 14 à 29 ans soit 36 % des impliqués dans des accidents alors qu'ils représentent moins de 20 % de la population totale ;**

- **Les jeunes de 14 à 17 ans** forment 5,4 % de l'ensemble des impliqués :
  - ➔ dont 74,5 % sont des garçons ;
  - ➔ Cette tranche d'âge se retrouve principalement en situation de passager (37%) ;
  - ➔ ou en qualité de piéton dans 10,6 % des cas ;
  - ➔ avec présence d'alcool dans seulement 2,1 % des cas ;
  - ➔ et sont responsables de 30 % des accidents dans lesquels ils sont impliqués ;
- **Les jeunes de 18 à 24 ans** forment 20,2 % de l'ensemble des impliqués :
  - ➔ dont 73,2 % sont des hommes ;
  - ➔ cette tranche d'âge se retrouve principalement conducteur (74,5%) ;
  - ➔ passager dans 21,8 % des cas ;
  - ➔ l'alcool est présent dans 7,8 % des accidents impliquant cette tranche d'âge ;
  - ➔ ils sont responsables de 51,9% des accidents dans lesquels ils sont impliqués ;
- **Les jeunes de 25 à 29 ans** forment 10,5 % de l'ensemble des impliqués :
  - ➔ dont 71,4 % sont des hommes ;
  - ➔ 82,5 % sont conducteurs et responsables de l'accident dans un cas sur deux ;
  - ➔ cette tranche d'âge est la plus exposée à l'alcool (8,5% des impliqués) ;
  - ➔ ils ne sont piétons que dans 2,6 % des accidents.

Il faut donc retenir que les jeunes avant 18 ans sont principalement piéton ou passager dans les accidents, alors que les jeunes permis et les jeunes actifs sont plus souvent les conducteurs responsables des accidents les impliquant, avec une plus forte proportion de consommation d'alcool au volant.

## Enjeu n°4 : les seniors divisés en 2 classes (65-74 et 75 ans et +)



### En France :

Les seniors sont à l'âge où peuvent survenir des altérations physiologiques : modification de l'acuité visuelle, baisse de l'audition, perte de motricité ou diminution des réflexes. Ces changements modifient progressivement leur aptitude à la conduite.

En 2018, la moitié des piétons tués sont des retraités.

Les accidents impliquant des seniors sont souvent plus graves du fait de leur fragilité et les séquelles perdurent beaucoup plus longtemps.

### En Isère :

Les seniors (65-74 ans) représentent **11,34 %** de la population iséroise et sont impliqués dans **11,80 %** des accidents. Ils représentent **8,15 % des tués dans le département.**

Les seniors de 75 et + représentent **8,38 %** de la population iséroise et sont impliqués dans **11,86 %** des accidents. Ils représentent **15,05 % des tués dans le département.**

Dans les 11,8 % des accidents impliquant des seniors, ces derniers sont responsables que dans 41,2 % des cas et souvent piétons (21,3 %). L'alcool n'est présent que dans 1,5 % des accidents.

	65 - 74 ans		75 ans et +	
	Accidents corporels	tués	Accidents corporels	tués
2013	63	6	66	8
2014	74	4	72	6
2015	62	7	69	8
2016	76	2	76	16
2017	111	7	105	10
	386	26	388	48

Le vieillissement physiologique, propre à chacun, associé souvent à une consommation de médicaments, impacte les capacités du conducteur âgé mais également celles du piéton.

La tranche des seniors va passer de 19 % à 25 % d'ici 2020 «papy-boom», c'est à dire l'arrivée à l'âge de la retraite des générations nombreuses de «baby-boomers».

Par ailleurs, du fait de l'allongement de la durée de vie, les effectifs de 75 ans et plus devraient plus que doubler dans les années à venir.

Ces deux tranches d'âges réunies «pèsent» près d'1/4 des impliqués et des tués, respectivement 23,66 % et 23,20 %.

La mesure n°9 préconisée lors du CISR du 9 janvier 2018 peut avoir un réel impact sur le comportement des automobilistes vis à vis des piétons, en incitant fortement les gestionnaires de voirie à matérialiser une ligne d'effet en amont, de part et d'autre des passages piétons. Il a été observé, notamment en Espagne et au Portugal, un comportement beaucoup plus respectueux des piétons. En complément, il est recommandé de dégager la visibilité en interdisant le stationnement automobile aux abords immédiats des passages piétons.



# Analyse des enjeux locaux

## Enjeu n°1 : le partage de la voirie



### En France :

L'espace de circulation, notamment en agglomération est notamment un lieu de vie où différents usagers se côtoient quotidiennement. Il requiert la capacité de savoir se mettre tour à tour dans la situation d'un automobiliste, cycliste, piéton, etc. pour s'adapter aux conditions spécifiques de circulation des uns et des autres.

Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et deux roues motorisés) représentent près de la moitié des personnes tuées sur la route. Le partage de la voirie reste donc au cœur des enjeux de sécurité routière afin de dépasser les conflits d'usages, d'autant que l'émergence de nouveaux modes de déplacement soulèvent des questions en terme de circulation.

### En Isère :

Sur les 3 200 accidents comptabilisés entre 2013 et 2017 :

- 319 ont impliqué un cycliste (soit 10 % dont 60% avec un cycliste non responsable) ;
- 526 ont impliqué un piéton (soit 16% dont 95 % avec un piéton non responsable) ;
- 956 ont impliqué un 2RM (soit 30 % dont 41 % avec un motard non responsable).

Les usagers vulnérables sont donc impliqués dans 1 801 accidents sur 3 200, soit 56 % et sont majoritairement victimes (sauf les motards), alors qu'ils restent les usagers les moins présents sur la route (exemple : 2 % du trafic pour les 2 roues motorisés).

## Enjeu n°2 : les deux roues motorisés (2RM)

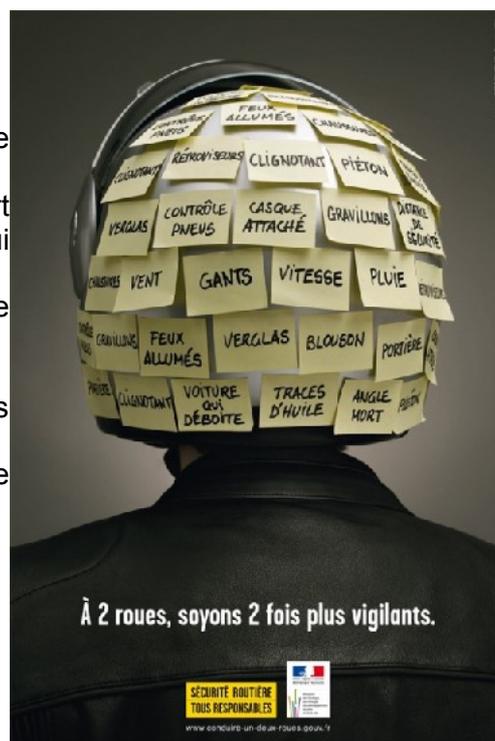
### En France :

Les 2 roues motorisés se caractérisent par :

- une extrême vulnérabilité (absence de carrosserie) ;
- un fort pouvoir d'accélération (rapport poids/puissance souvent supérieur à celui d'une Ferrari) ;
- des vitesses souvent élevées associées à une faible visibilité de la part des autres usagers ;

Les motards peuvent être répartis en 5 profils sociologiques selon leur usage de la route :

- ceux qui adoptent une conduite prudente (60%)  
les modérés (20%)  
les stressés (16%)  
les sereins ( 24%)
- ceux qui ont une conduite à risque (40%)  
les passionnés ( 22%)  
les transgressifs (18%)



### En Isère :

La problématique des deux-roues motorisés est un point noir de l'accidentalité, comme en témoignent les chiffres suivants :

Sur les 5 dernières années (2014-2018), les 2 roues motorisés ont été impliqués dans 21% des accidents avec 22,5% des tués et 18 % des victimes, alors qu'ils ne représentent que 2% des véhicules circulant.

Dans 1/3 des accidents mortels impliquant un 2RM, le motard se tue seul (vitesse inadaptée principalement) alors que pour les 2/3 restants, le motard est tué dans un accident avec un tiers (qui ne l'a pas vu étant donné la petite taille du motard dans le champ de vision).

- En 2018, on a dénombré 11 tués 2RM sur les 56 tués de l'année, soit 1 mortel sur 5 ;
- En 2017, on a dénombré 12 tués 2RM sur les 59 tués de l'année, soit 1 mortel sur 5 ;
- En 2016, on a dénombré 17 tués 2RM sur les 66 tués de l'année, soit 1 mortel sur 4 ;
- En 2015, on a dénombré 14 tués 2RM sur les 67 tués de l'année, soit 1 mortel sur 5.

Entre 2014 et 2018, on dénombre en Isère :

- 696 accidents impliquant un 2RM sur les 3 270 accidents au total soit 21% ;
- 65 tués 2RM sur les 289 tués, soit 22,5 %
- 842 victimes sont des motards sur les 4 686 victimes de la route au total, soit 18 %
- Alors qu'ils ne représentent que 2 % du trafic.

Entre 2014 et 2018 en Isère, l'accident « type » impliquant un 2RM se passe :

- en pleine journée (81 % des cas)
- hors des routes de montagne sur le plat (67 % des cas)
- le week-end (56 % des cas en incluant le vendredi)

- lors des beaux jours de l'année (68 % de mai à octobre)
- l'après-midi (47 % entre 14h et 19h)

L'accident est majoritairement une collision avec un autre usager (67 % des cas) :

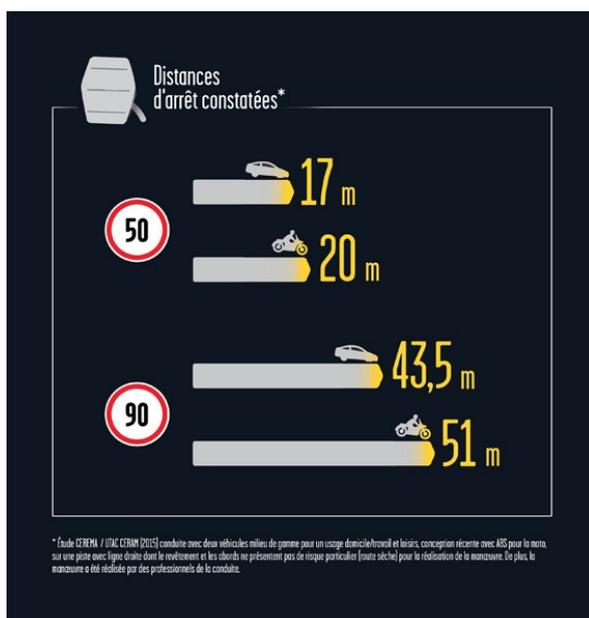
- soit en intersection principalement en choc latéral (37 % des cas)
- soit en choc frontal lors d'un dépassement dangereux (16 % des cas)

Ou bien l'accident du 2RM se passe seul à cause d'une vitesse excessive ou inadaptée (30 % des cas)

La victime 2RM est :

- un homme dans 97,5 % des cas
- sur une moto de grosse cylindrée dans 77 % des cas (10 % scooter et 1 % cyclomoteur)

A noter que les distances de freinage sont plus longues à moto qu'en véhicule léger compte tenu de la moindre surface de contact avec la chaussée.



## Enjeu n°3 : les cyclistes



### En France :

En 2018, 175 cyclistes ont été tués dans un accident de la route, soit 5 % de la mortalité routière (+2 tués par rapport à 2017). Depuis 2015 la mortalité est en hausse (+2 % par an en moyenne). Entre 2000 et 2010 le nombre de cyclistes tués a diminué de – 6 % par an en moyenne pour un usage en hausse.

Pour 100 cyclistes blessés, 4 ont été tués. Cependant, tous les accidents avec cycliste blessé ne sont pas connus des forces de l'ordre qui alimentent le fichier BAAC ; elles ne sont pas toujours appelées avant un transfert à l'hôpital, notamment si aucun usager motorisé n'est impliqué.

La gravité hors agglomération (12 cyclistes tués pour 100 cyclistes blessés) est cinq fois plus élevée que celle en agglomération, 20 % des cyclistes tués ou blessés le sont de nuit.

### En Isère :

L'enjeu se décline en deux modes de déplacements et comportementaux :

- le déplacement domicile-travail (essentiellement sur le périmètre de Grenoble Alpes Métropole, avec des aménagements discontinus, des intersections, des feux tricolores et des passages piétons qui sont sources de conflits (mais à faible vitesse) et le nouveau mode de livraison rapide en vélo ;
- le déplacement de loisir et sportif (avec des pentes parfois de forte déclivités, dans un environnement péri-urbain, moins dense et conflictuel, mais avec des prises de risques et vitesses plus élevées). Ce mode de déplacement s'agrément du développement du vélo à assistance électrique avec une pratique par des personnes souvent moins agiles avec un différentiel de vitesse induit qui peut s'avérer dangereux si mal maîtrisé.

**Constat : plus la part modale de cycliste augmente, plus de risque mortel diminue.**

Grenoble est la 2ème ville en France pour la pratique du vélo, avec une pratique qui ne cesse d'augmenter, et une part modale (domicile - travail) de 15 %. (contre 4% en Isère).

Le Comité Départemental de Cyclotourisme est composé en 2018 de 70 clubs et 3 529 licenciés (le 1<sup>er</sup> en effectif au niveau national et le second en terme d'accidentalité) qui organise tous les week-end des rallyes.

L'observatoire de Grenoble Alpes Métropole fait ressortir les éléments suivants sur la période d'étude :

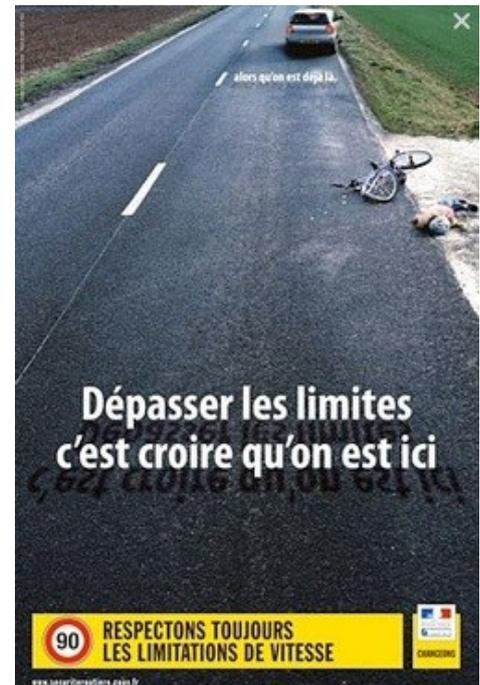
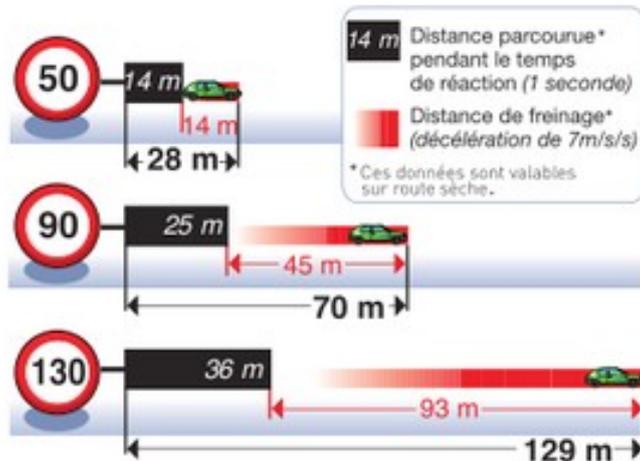
- 50 % des accidents de cyclistes se produisent en intersections, notamment lors de tourne-à-gauche ( +) tourne-à-droite (-) ou lors de manœuvres d'insertion ;
- une faible perception générale des cyclistes ;

- un faible respect par les cyclistes des priorités piétonnes ;
  - 11 % de conflits voiture/vélo ;
  - 1,3 % conflits entre piétons et cyclistes.
- 319 accidents sur 3 200 ont impliqué un cycliste (soit 10%) entre 2013 et 2018 :
    - dont 193 accidents pour lesquels le cycliste n'était pas responsable (soit 60,5 % des situations). La cause principale du responsable de ces accidents est la non prise en compte du cycliste dans le champ visuel lors des manœuvres urbaines de changement de direction ;
    - 126 accidents pour lesquels le cycliste était responsable (soit 39,5%) :
      - dont 71 sans changement de direction en agglomération principalement ;
      - dont 55 seul lors d'un trajet de cyclotourisme hors agglomération ;

Aussi, malgré leur part relativement faible dans les accidents et en tant que victimes, deux axes de sensibilisation subsistent, notamment en agglomération :

- le comportement inadapté des déplacements à vélo dans le cadre professionnel (trajets domicile/travail et livreurs type Deliveroo) qui renvoie au risque routier professionnel ;
- la mauvaise visibilité du cycliste, cause principale de la majorité des accidents ;

## → Enjeu n°4 : la vitesse



### En France :

Avec plus de 1 000 décès par an, la vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est la première cause de mortalité sur les routes françaises (32%), suivie par l'alcool (19%) et les stupéfiants (9%). La vitesse provoque et aggrave les accidents. Elle les provoque car elle réduit les possibilités de manœuvrer à temps et réduit le champ visuel. Elle les aggrave car les chocs sont davantage violents, voire mortels.

### En Isère :

En 2017, la vitesse excessive ou inadaptée est à l'origine de 30 % des accidents mortels sur les routes iséroises.

La dégradation du parc de radar (à plus de 60 %) a généré depuis novembre 2018 un relâchement du comportement des conducteurs. Il a été constaté une augmentation des vitesses pratiquées qui s'est traduit ipso-facto par une augmentation de l'accidentalité.

## → Enjeu n°5 : les distracteurs

### En France :

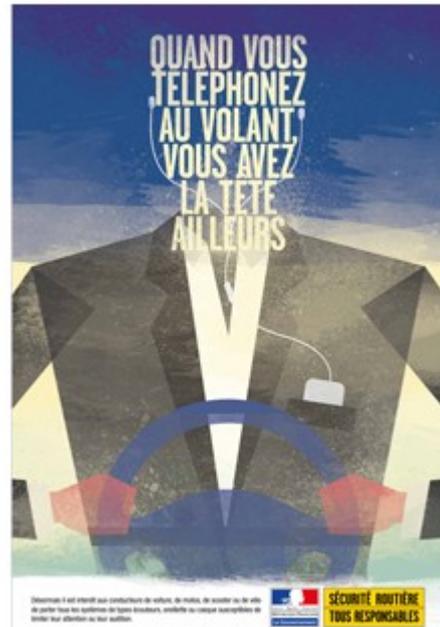
Aujourd'hui, le téléphone est omniprésent dans la vie quotidienne et beaucoup d'automobilistes l'utilisent au volant (avec ou sans kit mains-libre ou en connexion (Bluetooth), voire des cyclistes ou piétons avec des oreillettes ou casques.

Cette forme de dépendance représente un risque d'accident élevé car est source de distraction visuelle, cognitive, auditive et physique. Les conséquences vont de la grosse frayeur au drame.

### En Isère :

Le département n'échappe pas à ce phénomène, que se soit sur les axes structurants , en campagne ou en secteur urbain. Dans la Métropole grenobloise, cette addiction gagne tous les modes de déplacements y compris les piétons et les cyclistes. Nombreuses sont les situations conflictuelles entre automobilistes, motards, piétons, cyclistes et engins de déplacement personnels motorisés, qui peuvent aboutir à l'accident.

Même s'il est délicat d'identifier avec certitude les cas pour lesquels l'usage d'un distracteur (téléphone, auto-radio, GPS, etc.) est la cause d'un accident, l'analyse des circonstances précises des accidents mortels entre 2013 et 2017 permet d'identifier cette cause potentielle dans 32 % des cas. Ce constat alarmant montre que désormais ce phénomène devient aussi préoccupant que l'alcool au volant et touche autant les jeunes que les moins jeunes.



# Orientations d'actions

## Enjeux nationaux

### Enjeu n°1 : le risque routier professionnel

#### Amélioration de la connaissance

- Dans le cadre du groupe de travail régional piloté par la référente du risque routier désigné par la DIRECCTE, proposer prioritairement un plan d'actions aux secteurs d'activités particulièrement exposés.
- Poursuivre les réunions locales d'échanges annuelles du club C3R (Club des Référents du Risque Routier).

#### Infrastructure

- Inviter les entreprises à signaler les problèmes d'infrastructure constatés et à examiner les conditions d'accès de leurs sites (visibilité notamment), revoir le cas échéant, leur plan de circulation interne.

#### Éducation – sensibilisation – formation – information

- Sensibiliser les employeurs sur le fait que la conduite automobile est un acte professionnel à part entière qui engage leur responsabilité et que le risque routier professionnel représente un nombre important de journées d'arrêt de travail.
- Favoriser le développement des plans de mobilité active (en sécurité) au sein des entreprises et administrations et mettre en œuvre un plan d'actions.
- Bien informer les chefs d'entreprises (et responsables d'administrations) des dispositions législatives qui les obligent à désigner le conducteur d'un véhicule d'une personne morale en cas d'infraction (de façon dématérialisée). Une baisse notable des contraventions a déjà été constatée.
  - Veiller à ce que chaque administration désigne un haut fonctionnaire en charge de la sécurité routière pour animer la politique de sécurité routière en faveur de la protection des agents de l'administration.
- Inciter les employeurs à participer aux journées de la sécurité au travail et aux challenges régionaux de la mobilité.
- Contribuer au développement d'une culture de sécurité routière au sein des entreprises et administrations.
- Faire intégrer la spécificité des véhicules utilitaires légers et l'arrimage du matériel dans les entreprises du BTP
- Mobiliser les entreprises et représentants des branches professionnelles identifiées comme prioritaires (notamment l'aide et soin à domicile, la restauration rapide et la propreté – activités de nettoyage classiques et spécialisées).

#### Contrôle – sanction

- Intégrer dans le PDCR les comportements à risque des chauffeurs d'entreprises de livraisons rapides et de véhicules aux charges lourdes et mal arrimées.
- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite.

## Enjeu n°2 : la conduite après usage de substances psychoactives (alcool et stupéfiants)

### Amélioration de la connaissance

Faire prendre conscience et admettre en démontrant par tous les moyens l'incompatibilité de la consommation d'alcool et de prise de stupéfiants avec la conduite automobile.

### Infrastructure

- Néant

### Éducation – sensibilisation – formation – information

- Mettre en place les dispositions de la mesure M11 du CISR du 9 janvier 2018 qui consiste à favoriser l'usage de l'éthylotest anti-démarrage et à inciter les usagers de la route à l'auto-évaluation de la taux d'alcool ;
- Informer les élèves, collégiens, lycéens et étudiants sur les dangers pour la santé et la l'incompatibilité avec la conduite automobile (d'un vélo, scooter ou moto) de la consommation d'alcool et prise de stupéfiants,
- Expliquer la règle pour qu'elle soit comprise, respectée et développer la connaissance des conséquences et de la sanction.
- Créer un partenariat avec les bureaux d'élèves dans l'enseignement supérieur,
- Développer les partenariats avec les propriétaires ou gérants de débits de boissons alcoolisées, pour généraliser la mise à disposition d'éthylotests et le développement d'actions conjointes de prévention,
- Généraliser la vente d'éthylotests à proximité des rayons de boissons alcoolisées dans tous les établissements de boissons à emporter,
- Impliquer les médecins pour faire de la prévention lors des consultations,
- Inciter les collectivités qui louent ou mettent à disposition leurs salles des fêtes à équiper le lieu d'une borne éthylomètre (idem défibrillateur).
- Utiliser des espaces d'affichage publicitaire dans les lieux de sortie (vestiaires, WC, etc.) pour sensibiliser au cœur des lieux de consommation d'alcool (bars, festivals, restaurants, etc.) ;

### Contrôle – sanction

- Développer les actions coordonnées IDSR Préfecture/Forces de l'ordre (sensibilisation-répression) aux abords des discothèques,
- Établir un suivi des installations d'EAD après alcoolémie positive.

## Enjeu n°3 : les jeunes divisés en 3 classes d'âge (14-17, 18-24 et 25-29 ans.

### Amélioration de la connaissance

C'est sur la base de l'éducation dès le plus jeune âge (expliquer la règle pour qu'elle soit admise et appliquée et les conséquences en cas de non-respect) que l'on peut espérer plus tard des comportements plus respectueux et des prises de risque mieux évaluées.

### Infrastructure

- Néant

### Éducation – sensibilisation – formation – information

- Élaborer avec la DSDEN/Rectorat une organisation de travail pérenne, afin que l'ensemble des élèves ait accès au continuum éducatif,
- Désigner des référents SR dans les établissements scolaires (1<sup>er</sup> degré - collèges - lycées - Centres de Formation des Apprentis),
- Mobiliser le milieu étudiant – les BDE des universités,
- Développer des actions dans les CFA (Centres de Formation des Apprentis) en lien avec les CCI,
- S'associer au module du Ministère de la défense pour proposer des ateliers ludiques dans le cadre des Journées défense citoyenne,
- Mobiliser les collectivités locales, afin qu'elles «élisent» des Conseils Municipaux «jeunes» pour mettre en place des actions «les jeunes parlent aux jeunes»,
- Recruter des IDSR étudiants et lycéens pour favoriser la proximité avec le public cible ;
- Expliquer la règle pour qu'elle soit comprise et respectée et développer la connaissance des conséquences et de la sanction.

### Contrôle – sanction

- Privilégier des alternatives aux poursuites, voire des sanctions à portée pédagogique (Travaux d'Intérêt Général) plus adaptées aux petites infractions.

## Enjeu n°4 : les seniors divisés en 2 classes (65-74 et 75 ans et +)

### Amélioration de la connaissance

Effectuer un travail auprès des seniors et de leurs proches pour les sensibiliser aux effets néfastes du vieillissement sur la conduite, afin d'anticiper une future perte de mobilité.

### Infrastructure

- Rappeler aux collectivités les évolutions et recommandations en matière de passages piétons (en matérialisant des lignes d'effet de part et d'autre), ainsi que des dégagements de visibilité aux abords immédiats) détaillés dans la mesure n° 9 du CISR du 9 janvier 2018, voire en 3D (arrêté du 29 juin 2018 portant expérimentation de l'implantation d'un marquage au sol pour signaler un passage pour piétons avec un effet tridimensionnel, après déclaration préalable).
- Prendre en compte dans le phasages des feux tricolores le temps de traversée nécessaire aux seniors, aux Personnes à Mobilité Réduite, ou à un groupe d'élèves.

### Éducation – sensibilisation – formation – information

- Améliorer la sécurité des déplacements des seniors en améliorant la prise de conscience de leurs limites dans l'acte de conduire au-delà d'un certain âge et en maintenant un niveau de connaissance théorique et pratique en matière de conduite.
- Proposer en lien avec les collectivités locales, et leurs réseaux associatifs, des sessions de remise à niveau du Code de la route.

### Contrôle - sanction

- Élaborer un programme de sensibilisation départementale des médecins afin qu'ils diffusent des messages de sécurité routière pendant leurs consultations de patients âgés.

## Enjeux locaux

### Enjeu n°1 : le partage de la voirie

#### Amélioration de la connaissance

- Communiquer sur les dispositions de la LOM qui va légiférer notamment sur les nouveaux équipements de déplacements personnels motorisés (EDPM). En effet, depuis le 23 octobre 2019, les trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboards, etc. sont entrés dans le code de la route avec une nouvelle définition précise de leur usage.

#### Infrastructure

-Rappeler aux collectivités les évolutions et recommandations en matière de passages piétons (en matérialisant des lignes d'effet de part et d'autre), ainsi que des dégagements de visibilité aux abords immédiats), voire en 3D (arrêté du 29 juin 2018 portant expérimentation de l'implantation d'un marquage au sol pour signaler un passage pour piétons avec un effet tridimensionnel, après déclaration préalable).

#### Éducation – sensibilisation – formation – information

- Développer des actions piétons et cyclistes, «voir et être vu» de tous les usagers de la route motorisés ou non.
- Motiver les cyclistes au respect du code de la route en leur rappelant les règles.
- Communiquer auprès des automobilistes sur les nouvelles mesures en direction des cyclistes.
- En lien avec l'AMI, et dans le cadre de la Charte de sécurité routière qui a été renouvelée le 11 juin 2018, s'appuyer sur le réseau des correspondants sécurité routière élus pour favoriser sur le territoire communal, la cohabitation de tous les modes de déplacements.

#### Contrôle – sanction

- Intensifier les contrôles ciblés sur les cycles et les piétons dans l'agglomération grenobloise, notamment avec l'usage de motos banalisées.

## Enjeu n°2 : les deux roues motorisés (2RM)

### Amélioration de la connaissance

- La réforme annoncée du permis moto, avec un nouveau code moto (**E.T.M : Epreuve Théorique Moto**) et une épreuve pratique plus sélective devrait être gage d'une meilleure formation.

### Infrastructure

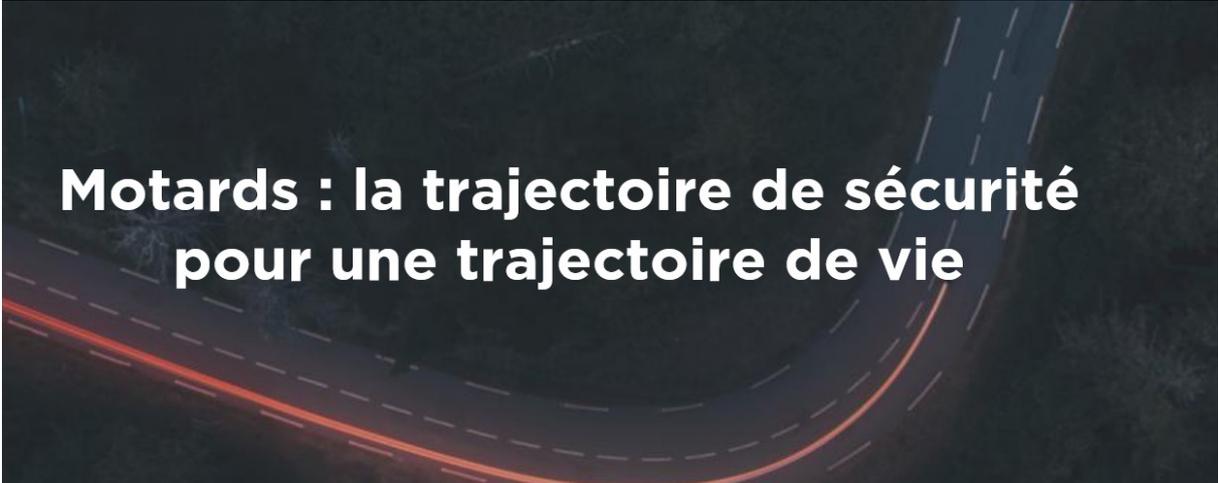
- Prise en compte par les gestionnaires des aménagements de sécurité spécifiques nécessaires consistant à ne pas aggraver les conséquences d'un comportement inapproprié du motard (glissières avec lisse basse, par exemple)

### Éducation – sensibilisation – formation – information

- Communiquer sur le port des équipements de sécurité (casque - gants - blouson, voire gilet airbag filaire ou radio commandé - pantalons - bottes,
- Valoriser les Journées Gendarmerie EDSR trajectoires,
- Valoriser le rôle du chargé de mission 2 roues motorisé dans le PDASR.
- Réaliser des actions de prévention en direction des jeunes en abordant la thématique des dangers liés à la pratique des rodéos motorisés,
- Favoriser la prise de cours de remise en selle après plusieurs années sans pratique,
- Rendre obligatoire le port du gilet haute visibilité pour les jeunes permis.

### Contrôle - sanction

- Mettre en place un plan d'actions, en lien avec le Procureur de la République, en associant les collectivités, destiné à lutter contre la pratique des rodéos motorisés.
- Utiliser les dispositifs existants (vidéo-protection et vidéo-verbalisation) et nouvelles technologies (drones) pour faciliter les procédures d'identification.
- Faire connaître les sanctions pénales prononcées.



**Motards : la trajectoire de sécurité  
pour une trajectoire de vie**

## Enjeu n°3 : les cyclistes

### Amélioration de la connaissance

Les évolutions réglementaires visant à augmenter la part modale des déplacements en modes actifs et notamment à vélo doivent être davantage communiquées au grand public (surtout aux non pratiquants).

### Infrastructure

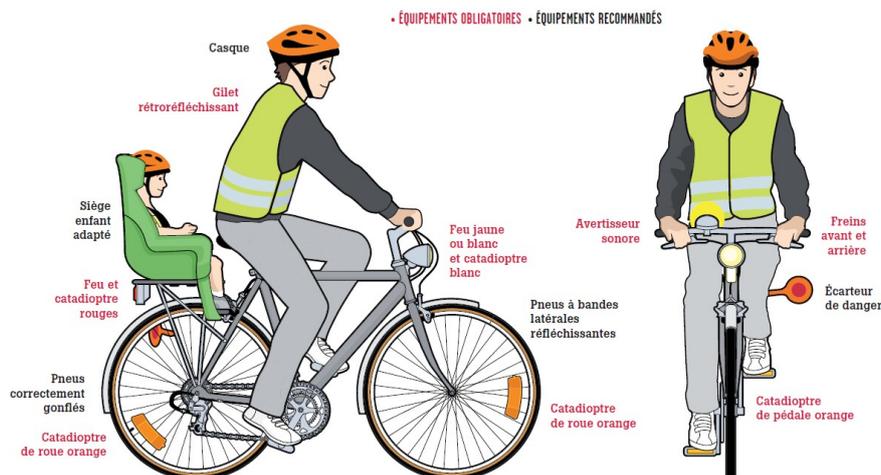
- Alertar les gestionnaires de voiries sur la pratique récurrente de campagnes de gravillonnages, incompatible avec la pratique du vélo en sécurité.

### Éducation – sensibilisation – formation – information

- Travailler sur le comportement du cycliste au regard des règles du code de la route, qu'il soit seul ou en groupe (qu'il dispose ou non de cales automatiques),
- Communiquer sur la visibilité avant la période hivernale, réaliser des actions de prévention sur les angles morts,
- Proposer des stages de remise en selle et de «prise en mains» du VAE,
- Former dès le plus jeune âge, à l'école primaire (M10 du CISR du 9 janvier 2018), accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité,
- Mettre en place un plan d'actions et de suivi avec la DSDEN (dans le cadre de l'APER),
- Communiquer auprès des automobilistes et chauffeurs sur le respect des distances de sécurité latérales avec le cycliste et sur les évolutions réglementaires.
- Échanger régulièrement avec le CODEP- l'ADTC – GAM - le Département - la ville de Grenoble.

### Contrôle - sanction

- Réaliser en accord avec le Procureur de la République, des actions d'alternatives aux sanctions, en lien avec Grenoble Alpes Métropole.
- Procéder à des contrôles ciblant les livreurs à vélo pour recadrer les comportements dangereux souvent pratiqués.



## → Enjeu n°4 : la vitesse

### Amélioration de la connaissance

- Dévaloriser la vitesse, démontrer son impact sur la distance d'arrêt et son facteur aggravant en cas de choc.

### Infrastructure

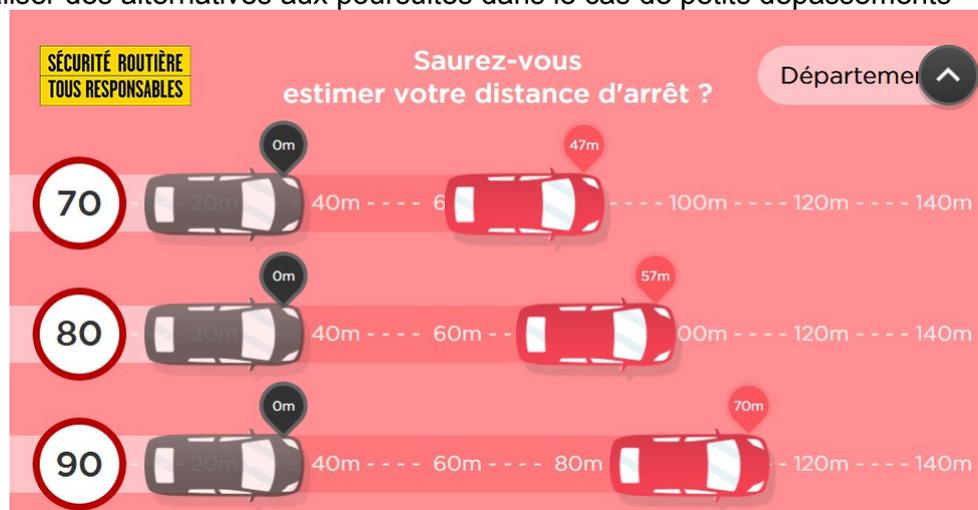
- Application des guides et recommandations techniques par les gestionnaires en lien avec le CEREMA ( l'ARP, ...).
- Déterminer en lien avec les gestionnaires de voirie et les forces de l'ordre la pertinence du choix des points d'implantation du développement des radars automatiques.

### Éducation – sensibilisation – formation – information

- Communiquer sur la baisse de la VMA à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central et le faible gain de temps pour l'utilisateur.
- Développer les formations d'éco-conduite (conduite apaisée).
- Recommander les stages de conduite sur chaussée mouillée (centre de conduite) pour permettre de bien apprécier les distances d'arrêt sur des chaussées avec différentes adhérences.
- Utiliser le testochocs pour démontrer l'efficacité de la ceinture de sécurité même à faible vitesse (et ses limites à grande vitesse).

### Contrôle - sanction

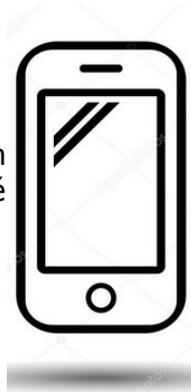
- Réaliser des alternatives aux poursuites dans le cas de petits dépassements



## → Enjeu n°5 : les distracteurs

### Amélioration de la connaissance

Au même titre que l'alcool et les stupéfiants, la consommation d'informations et de musiques, en temps réel constitue un risque avéré sur la conduite et pourrait être traité comme une addiction.



### Infrastructure

Néant.

### Éducation – sensibilisation – formation – information

- Sensibiliser l'ensemble des usagers sur les conséquences de l'usage du téléphone sur la conduite.
- Rappeler ce que dit la loi et notamment l'autorisation des kits intégrés dans les voitures ou dans les casques.

### Contrôle – sanction

- Développer en accord avec le Procureur de la République des alternatives à la sanction,
- Communiquer sur le développement de la nouvelle politique de contrôle-sanction et l'installation de radars urbains qui permettront de sanctionner ce type d'infraction.



## → Volet COMMUNICATION

La communication constitue un autre levier majeur sur lequel il faut affirmer des priorités. Nous devons savoir utiliser tous les médias ; les médias traditionnels, mais aussi bien sûr les réseaux sociaux et aller au contact des populations, en visant tous les âges et moyens de transport.

La désignation par la Préfecture de David SMETANINE, champion paralympique de natation, 2 fois médaillé d'or et 2 d'argent aux Jeux paralympiques d'été de 2008 à Pékin, comme ambassadeur de la sécurité routière en Isère en 2018. Associer la sécurité routière au sport de haut niveau représente un vecteur efficace d'éducation, d'éveil à la citoyenneté pour les jeunes et un outil avec un fort impact social.

Les grandes manifestations sportives, regroupant un nombreux public peuvent être l'occasion de transmettre des messages.



**LE CRASH TEST C'EST QUE POUR LE HOCKEY**  
**SOYONS TOUS RESPONSABLES**  
**MATCH SPÉCIAL «SÉCURITÉ ROUTIÈRE»**

**GRENOBLE vs ROUEN**  
 **VENDREDI 13 OCT 20H**  
 12ÈME JOURNÉE

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES**

[www.bruleursdeloups.fr](http://www.bruleursdeloups.fr)  
 04 76 99 33 50

ETB, Mercure, ALPES, COVERT, VALMAY

**Le « tour de France » de Jonathan Josse**

**Mercredi 11 octobre 2017 à 17 h**  
**Aux 2 Alpes**

Devant la mairie des 2 Alpes, Venez accueillir Jonathan Josse à son arrivée, après un parcours de 2 520 km à vélo couché.

**Son objectif : sensibiliser au handicap et porter les messages de sécurité routière.**

Avec la participation de **David Smétanine** médaille d'or aux Jeux paralympiques de Pékin.

Événement organisé avec la collaboration du bureau de la sécurité routière de la préfecture de l'Isère.

## → Volet SENSIBILISATION

### - Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR)

Pour l'année 2018, 102 dossiers ont été déposés pour 95 911 € de subventions demandées.

Porteurs d'actions	PDASR 2018				PDASR 2017			
	actions	Subvention sollicitée	Subvention accordée	%	actions	Subvention sollicitée en €	Subvention accordée en €	%
Établissements scolaires	42	14 420,00 €	12 848,94 €	89,1%	43	18 136,94 €	15 537,44 €	85,7%
Associations	12	25 788,64 €	6 730,00 €	26,1%	16	28 397,20 €	9 430,00 €	33,2%
Forces de l'ordre	10	20 544,55 €	15 984,55 €	77,8%	12	25 465,96 €	11 939,26 €	46,9%
Collectivités locales	19	24 618,00 €	12 954,00 €	52,6%	26	32 508,48 €	18 051,48 €	55,5%
Autres services de l'État	4	6 200,00 €	6 200,00 €	100,0%	6	10 400,00 €	6 220,00 €	59,8%
Assureurs et Mutuelles	6	1 300,00 €	1 237,00 €	95,2%	3	900,00 €	612,00 €	68,0%
Entreprises-Administrations	6	3 040,00 €	3 040,00 €		15			
Grandes manifestations	3				2			
<b>Sous-totaux</b>	<b>102</b>	<b>95 911,19 €</b>	<b>58 994,49 €</b>	<b>61,5%</b>	<b>123</b>	<b>115 808,58 €</b>	<b>61 790,18 €</b>	<b>53,4%</b>

## → Volet RÉPRESSION

### - Le Plan Départemental de Contrôles Routiers (PDCR)

Ce document s'articule autour de 3 axes :

- analyse de la situation locale ;
- optimisation des capacités d'actions pour la mise en œuvre des objectifs ;
- évaluation des résultats.

Il permet la remontée et le partage de données entre les différents acteurs afin d'aboutir à une meilleure information de toutes les actions menées, de la réponse pénale et des moyens mis en œuvre par les différents services.

### - L'évolution de la politique du Contrôle Sanction Automatisé (CSA)

L'objectif est de parvenir, grâce à une application plus constante des règles de sécurité, à une appropriation durable par les conducteurs des comportements vertueux, et in fine d'obtenir une diminution sensible de la mortalité routière.

L'arrêt progressif du déploiement des radars fixes sera mené au profit de technologies permettant un contrôle diffus et aléatoire qui reposera sur :

- des itinéraires de contrôle par panneaux leurres : sur quelques kilomètres signalés d'un axe routier, 3 technologies sont déployées pour un contrôle diffus et aléatoire :
  - quelques radars « tourelles » (radars sur mâts de 2,80 m pouvant être leurres ou non) ;
  - quelques radars mobiles déplacés aléatoirement sur des emplacements choisis ;
  - le passage régulier de voitures radars conduites par des prestataires privés ;
- des radars Urbains : en cours d'homologation, ils seront installés à partir de 2021 en milieu urbain (exemple : pour la sécurisation d'une métropole). Visuellement proches des modèles existants de radars de feu, ils permettront de contrôler un plus large éventail d'infractions (vitesse, ceinture, téléphone, ligne continue, vignette pollution).

Le préfet a retenu pour l'Isère en 2018 le lancement de la « sécurisation globale du département » en matière de contrôle automatisé. Ce dispositif consiste à implanter un maillage cohérent de points de contrôle sur le réseau routier afin que n'importe quel trajet ait une forte probabilité d'être contrôlé. Un tel maillage obligera les conducteurs à être vigilants sur l'ensemble du périmètre et poursuit l'objectif d'une modification profonde des comportements.

Une fois le projet lancé officiellement, au moins 15 mois seront nécessaires à la mise en œuvre de la sécurisation, avec environ 8 mois d'études pour déterminer les emplacements précis et étudier la faisabilité technique suivis de 8 mois de travaux pour implanter effectivement les nouveaux équipements de contrôle.

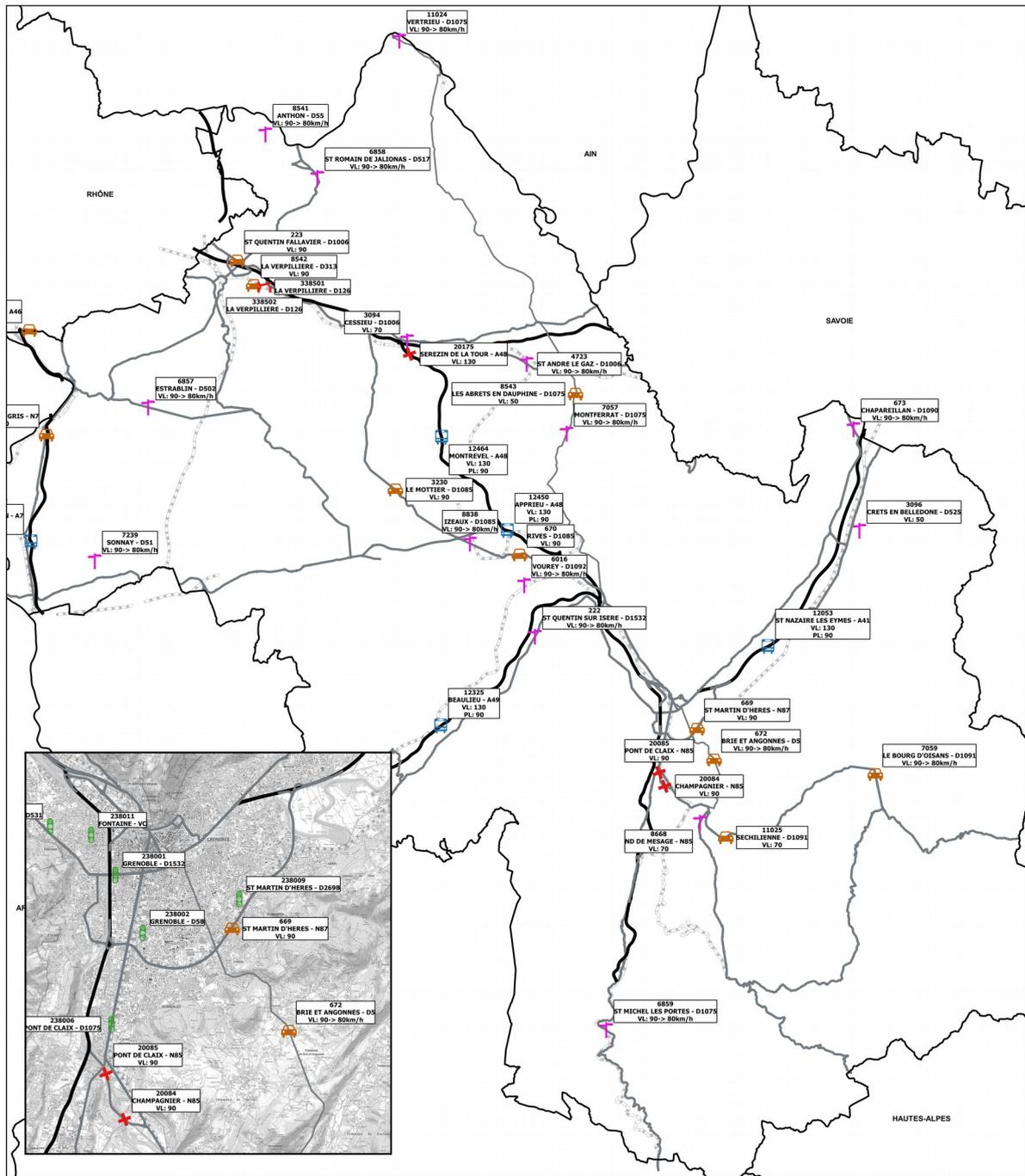
Il faut noter que depuis novembre 2018, 120 faits de vandalisme représentant plus de 700 000€ de dommages ont été signalés et traités sur le parc existant des 34 radars de vitesse que compte le département. Les 17 radars lourdement vandalisés devraient être remplacés au plus tard début 2020 par des radars tourelles nouvelle génération (installés sur des mâts de 2,80m).

Les deux cartes suivantes montrent le parc des radars existants (carte n°1) et les premiers itinéraires et emplacements pressentis pour les futurs équipements.

# Département de l'Isère

## Carte des radars

juin 2018



- |                                   |                    |               |
|-----------------------------------|--------------------|---------------|
| --- Voie ferrée                   | <b>Radar</b>       | ⤴ Double sens |
| <b>Route à grande circulation</b> | 🚧 Passage à niveau | 🚗 Fixe        |
| — Autoroute                       | 🚦 Feux tricolores  | ✖ Tronçon     |
| — Nationale                       | 🚦 Discriminant     |               |
| — Autre route                     |                    |               |

0 5 10 km

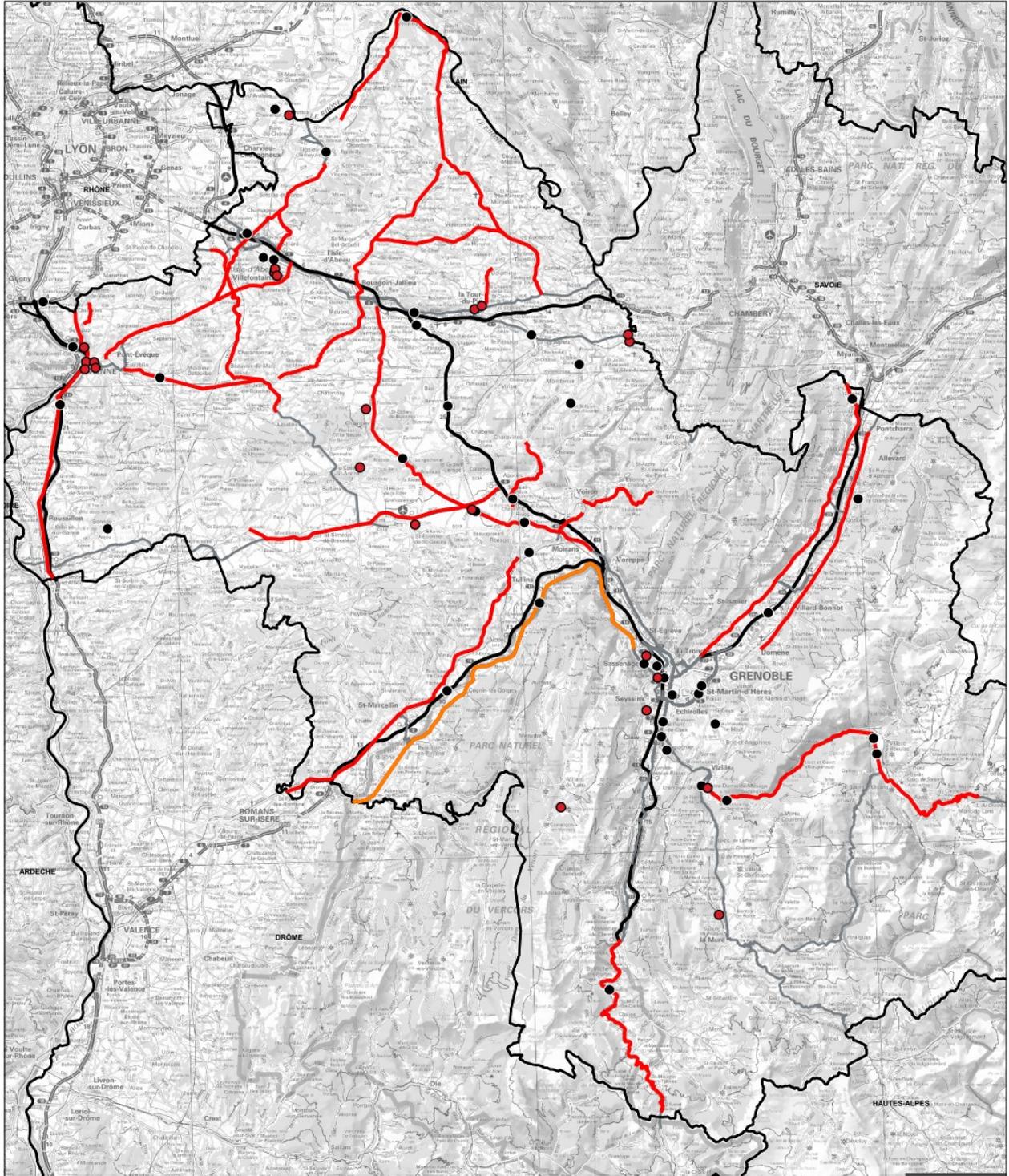




# Département de l'Isère

## Carte de l'existant et des demandes prioritaires

mars 2019



- |                                   |                           |                           |
|-----------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| <b>Route à grande circulation</b> | Limite départementale     | <b>Demande itinéraire</b> |
| Autoroute                         | Radar existant            | Projet prioritaire        |
| Nationale                         | Demande radar prioritaire | Projet en cours           |
| Départementale                    |                           |                           |
| Métropolitaine                    |                           |                           |



DDT38/SSR-TD  
© IGN-BD TOPO © SCAN REG  
Maj 18/03/2019

## → GLOSSAIRE

**CISR**: Comité Interministériel de Sécurité Routière  
**CNSR** : Conseil National de Sécurité Routière  
**DGO** : Document Général d'Orientations  
**IDSIR** : Intervenant Départemental de Sécurité Routière  
**PDASR** : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière  
**PDCR** : Plan Départemental de Contrôles Routiers  
**JDC** : Journée Défense et Citoyenneté  
**BDE** : Bureau Des Étudiants  
**CFA** : Centre de Formation des Apprentis  
**CSA** : Contrôle Sanction Automatisé  
**ONSIR** : Observatoire National de Sécurité Routière  
**BACC** : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels  
**EAD** : Éthylotest Anti-Démarrage  
**CARSAT** : Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail  
**C3R** : Club des Référents du Risque Routier  
**CCI** : Chambre de Commerce et d'Industrie  
**DDSP** : Direction Départementale de la Sécurité Publique  
**DSDEN** : Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale  
**APER** : Attestation de Première Education à la Route  
**ASSR** : Attestation Scolaire de Sécurité Routière  
**VUL** : Véhicule Utilitaire Léger  
**PDM** : Plan De Mobilité  
**GAM** : Grenoble Alpes Métropole  
**ADTC** : Association pour le Développement des Transports en Communs, voies cyclables et piétonnes de la région grenobloise  
**CODEP** : Comité Départemental de Cyclotourisme  
**BTP** : Bâtiment et Travaux Publics  
**VMA** : Vitesse Maximale Autorisée  
**2 RM** : Deux Roues Motorisées  
**BH** : Blessé Hospitalisé  
**BNH** : Blessé Non Hospitalisé  
**DDT** : direction départementale des territoires  
**ZAAC** : zone d'accumulation d'accidents corporels  
**ARP** : aménagement des routes principales

### Définitions :

**Accident corporel** : accident (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- qui provoque au moins une victime,
- qui survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique,
- qui implique au moins un véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers, Parmi ceux-ci, on distingue :

- les personnes indemnes : impliquées non décédées et dont l'état ne nécessite aucun soin médical du fait de l'accident,

Parmi les victimes, on distingue :

- **les tués** : personnes qui décède du fait de l'accident, sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Parmi les personnes blessés, il convient de distinguer :

- **les blessés hospitalisés** : victimes admises dans un hôpital plus de 24 heures.
- **les blessés non hospitalisés** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

<https://www.securite-routiere.gouv.fr/>