



**PRÉFET  
DE L'ISÈRE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# Document général d'orientations **2023-2027**

## La Sécurité routière en Isère



**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**



# Sommaire

<b>LE MOT DU PRÉFET</b> .....	<b>2</b>
<b>LE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS (DGO)</b> .....	<b>3</b>
Les objectifs.....	3
Les enjeux.....	3
<b>I – CONTEXTE NATIONAL</b> .....	<b>4</b>
Le Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR).....	4
Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR).....	7
<b>II -L'ACCIDENTALITÉ EN ISÈRE</b> .....	<b>9</b>
A) Les caractéristiques du département de l'Isère.....	9
B) Données générales de l'accidentalité en Isère.....	10
C) Évolution de l'accidentalité en Isère.....	12
<b>III- FICHES ACTIONS PAR ENJEU</b> .....	<b>15</b>
FICHE ACTION N°1.....	15
FICHE ACTION N° 2.....	17
FICHE ACTION N°3.....	18
FICHE ACTION N°4.....	20
FICHE ACTION N°5.....	22
FICHE ACTION N°6.....	23
<b>IV -LA COMMUNICATION</b> .....	<b>24</b>

## LE MOT DU PRÉFET



Le présent document général d'orientations 2023-2027 est un outil de programmation, qui définit le cadre stratégique de la politique locale de sécurité routière pour les cinq années à venir. Réduire l'accidentalité sur les routes iséroises est le défi que nous nous sommes fixé. Le diagnostic territorial a permis d'identifier deux enjeux locaux qui complètent 4 enjeux nationaux pour adapter nos efforts aux réalités de notre territoire.

La stratégie nationale fait principalement porter les efforts en matière de sécurité routière sur les deux roues motorisées, les conduites à risques, les nouveaux modes de mobilité et le risque routier professionnel.

En Isère, à l'issue d'un travail partenarial avec l'ensemble des acteurs et partenaires de la sécurité routière, et sur la base d'un diagnostic local, nous avons ajouté à ces enjeux nationaux, deux priorités : les seniors et l'éducation routière dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

La mortalité routière a considérablement baissé ces 5 dernières années dans notre pays et l'Isère ne fait pas exception. La dynamique est enclenchée et nous devons nous employer à la maintenir. En 2022, nous déplorons encore 57 décès sur les routes de l'Isère et 895 blessés. Ce sont autant de vies brisées et de familles déchirées que nous pouvons éviter si nous adoptons collectivement de meilleurs comportements et de meilleurs réflexes.

En 2018, le comité interministériel de la sécurité routière avait élaboré 18 mesures fortes qui sont toujours d'actualité pour lutter contre l'insécurité routière. La vitesse, l'alcool, le téléphone au volant restent encore des facteurs trop présents dans l'accidentalité de notre territoire. Les nouveaux modes de déplacements ne réduisent en rien ces facteurs et constituent même un danger supplémentaire. Ils induisent de nouvelles cohabitations, de nouvelles infrastructures et requièrent une vigilance de tous les instants.

Le présent document donne un cap à notre action, de la prévention à la répression, en explorant tous les moyens à notre disposition, et en proposant de nouvelles collaborations. Nous n'avancerons en matière de sécurité routière que si chacun prend sa part, les entreprises, les collectivités, les administrations et chaque citoyen individuellement.

Les drames de la route ne sont pas une fatalité et la mobilisation de tous doit se poursuivre.

Le Préfet

Laurent Prévost



# LE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS (DGO)

## Les objectifs

Le Document général d'Orientations (DGO) est le document de référence et de programmation de mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière dans le département de l'Isère.

Le D.G.O. 2023-2027 s'inscrit dans le prolongement du D.G.O. 2018-2022.

Il constitue un levier de mobilisation de tous les acteurs locaux afin de renforcer la sécurité routière et réduire ainsi l'accidentalité.

Il permet d'agir sur le triptyque de sécurité des usagers, des véhicules et des infrastructures.

Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager le plus largement possible l'analyse de l'insécurité routière du département de l'Isère et les enjeux qui en découlent.

La démarche d'élaboration s'effectue sous l'autorité du préfet de département, M. Laurent Prévost, et est pilotée par le chef de projet sécurité routière, M. Frédéric Bouteille, directeur de Cabinet.

Le choix des enjeux nationaux a été fixé par la circulaire du 25 mai 2022.

Le choix des enjeux locaux s'est défini au regard de l'accidentalité du département et des facteurs d'accidents les plus marquants.

C'est donc avec cette volonté de répondre à tous les enjeux de sécurité routière que le présent DGO a été élaboré.

## Les enjeux

### 4 enjeux nationaux :

- Enjeu n° 1: les 2 roues motorisées;
- Enjeu n° 2: les conduites à risques: alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (usage du téléphone principalement);
- Enjeu n° 3: les nouveaux modes de mobilité dite «douce»: vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche;
- Enjeu n° 4: le risque routier professionnel

### 2 enjeux locaux :

- Enjeu n° 5 : les seniors
- Enjeu n° 6: le civisme par l'éducation routière dans les quartiers prioritaires

La réunion de lancement du DGO s'est effectuée le 19 octobre 2022.

Elle a été présidée par M. Frédéric Bouteille, Directeur de cabinet du Préfet et chef de projet sécurité routière.

À cette occasion, différents partenaires ont été conviés et présents qu'il s'agisse des Forces de l'ordre (police et gendarmerie), l'éducation nationale, différentes associations, le département de l'Isère, des représentants des IDSR, la métropole de Grenoble ou encore des représentants des associations mairies de Grenoble.

Une étude fine de notre territoire sur l'accidentalité 2017-2021 de notre département a été effectuée par le CEREMA préalablement.

Les enjeux locaux ont pu être ainsi définis selon l'identification des besoins du département au travers cette étude.

**La signature du DGO de l'Isère va s'effectuer le vendredi 07 avril, en présence de Madame Guillaume Florence, déléguée interministérielle à la sécurité routière.**

## I – CONTEXTE NATIONAL

Malgré une tendance baissière sur l'accidentalité avec près de 3000 décès/an et 67 000 blessés sur les routes françaises, la sécurité routière demeure un enjeu majeur pour la sécurité des concitoyens.

### **Le Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR)**

Pour nous protéger et fédérer au mieux nos intérêts sécuritaires, le gouvernement met en place en 2001 le CNSR. Nous sommes tous concernés par la sécurité routière. Que nous soyons piétons ou conducteurs de deux ou quatre roues, notre regard se doit d'être vigilant à tout moment, dès l'instant que nous mettons un pied dehors.

Le CNSR identifie les nécessités en matière de sécurité, au travers d'études et de prospections établies en amont. Des recherches poussées sont élaborées dans ce secteur, afin d'authentifier les causes d'accident. En découle de ces résultats, des recommandations et des conseils, proposées aux pouvoirs publics. Il est important de comprendre l'impact de ces constats. Ses conclusions éditées permettent à l'État d'engendrer de nouvelles mesures au niveau :

- du [Code de la route](#) et de sa réforme en fonction des besoins évolutifs ;
- l'amélioration de l'état des voies de circulation et de ses installations, afin de sécuriser les utilisateurs ;
- des impositions d'infractions routières et de récents systèmes de contrôle (radar automatique) ;
- des programmes d'éducation et d'information pour les usagers de la route tel que le [stage de récupération de points](#) ;
- des études et des expérimentations, pour développer le meilleur système de sécurité, tant au niveau des infrastructures que des véhicules ;
- des obligations d'équipements standardisés pour tous types de transport ;
- le maintien et la pérennité de la gendarmerie et de la police nationale ;
- un conglomérat de ses diverses mesures, permettant un ajustement entre les différents partenaires et les réalisations.

Le dernier CNSR s'est réuni le **28 novembre 2022** et a adopté 9 recommandations dans l'objectif de lutter encore plus efficacement contre l'insécurité routière.

## **Les neuf recommandations du CNSR**

### **Recommandation n° 1**

#### **Médicaments et conduite**

La consommation de certains médicaments induit des comportements à risque élevé avec la conduite. Plusieurs pistes sont proposées pour une formation ciblée des praticiens, pour une communication renforcée sur des mises en garde adaptées à chaque patient, pour un développement de la recherche sur les effets des médicaments sur l'accidentalité, et pour limiter les prescriptions au strict nécessaire pour certaines molécules (benzodiazépine notamment)

### **Recommandation n° 2**

#### **L'indispensable reconnaissance des blessés**

Toutes les conséquences d'un accident corporel doivent être visibles du grand public et de la sphère médiatique. Or les données relatives aux blessés de la route et de la rue (67 000 blessés graves chaque année) ne percent pas, occultant ainsi la réalité de l'impact individuel et collectif pour les victimes et leurs proches.

Face à ce constat, il importe d'engager des actions pour renforcer l'information et la prise en considération des blessés victimes de l'insécurité routière en :

- élargissant les indicateurs relatifs aux blessés pour prendre en compte leurs souffrances dans la durée et en traduire l'impact individuel (durée d'hospitalisation, perte salariale, handicaps, stress post-traumatique...) et collectif pour la société (coût global des soins, journées de travail perdues, réponses pénales, indemnisation des assureurs...),
- intégrant les blessés de manière soutenue dans la communication institutionnelle,
- rendant la parole des blessés plus audible et médiatique, leurs témoignages contribuant à leur reconstruction, et parce qu'ils sont aussi des vecteurs de sensibilisation particulièrement efficient pour tous les usagers de la route.

### **Recommandation n° 3**

#### **Stratégie de mobilisation des branches professionnelles sur le risque routier**

Le risque routier est un risque professionnel majeur, qui demeure la première cause des accidents du travail. Il convient d'agir au niveau le plus pertinent pour développer des actions de prévention spécifique aux secteurs d'activité identifiés comme étant prioritaires. Seule une analyse fine de l'activité en lien avec la branche professionnelle concernée (sinistralité, métiers concernés, typologie des entreprises, indicateurs clés de l'activité, contexte socio-économique...) permet de construire des messages et des actions de prévention pertinents et percutants, notamment à l'attention des PME/TPE et artisans. Pour inciter ces entreprises à agir concrètement contre ce risque, un plan d'action est proposé pour mobiliser au niveau territorial les organisations professionnelles, les partenaires sociaux et les pouvoirs publics.

### **Recommandation n° 4**

#### **Infrastructures et usagers vulnérables**

Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers deux-roues motorisés...) sont davantage exposés aux risques liés à des défauts de conception et d'entretien des infrastructures où ils évoluent. Ces infrastructures qui relèvent très majoritairement des collectivités territoriales, appellent des aménagements spécifiques propices et adaptés pour ces usagers.

Pour garantir un niveau de sécurité optimal, il est proposé une série de mesures pour inciter les collectivités à aménager leurs infrastructures selon les règles de l'art édictées par le CEREMA, centre technique qui fait référence en ce domaine au plan national. Cette approche suppose également que les collectivités et leurs prestataires puissent se former pour acquérir ces compétences et qualifications en matière d'aménagements propres aux usagers vulnérables. Un meilleur suivi de la connaissance des accidents impliquant ces usagers doit accompagner le dispositif, par le développement des observatoires locaux de l'accidentalité et la réalisation d'audits de sécurité.

### **Recommandation n° 5**

#### **Mieux prévenir, dépister et intervenir contre la conduite sous influence (alcool et stupéfiants)**

La conduite sous l'influence de l'alcool et des stupéfiants est un enjeu majeur de sécurité routière. Ces substances modifient notablement les comportements et majorent considérablement les risques d'accident (la part des conducteurs alcoolisés dans les accidents mortels demeure constante à 30 % depuis +10 ans et, dans ces accidents, 20 % des conducteurs sont positifs aux stupéfiants). Une lutte plus efficace suppose de développer la recherche pour détecter plus facilement et rapidement ces conduites sous influence. La récurrence des conduites sous alcool reste forte, le recours aux éthylotests antidémarrage (EAD) doit devenir systématique dans ce cas. L'EAD doit être promu et développé en prévention primaire pour équiper certaines flottes (entreprises, location, transports de personnes non encore concernés...).

### **Recommandation n° 6**

#### **Évaluer, prévenir et réduire les blessures psychologiques**

Au-delà des atteintes physiques, l'accident est source de multiples blessures psychologiques pour les blessés de la route et leurs familles (stress post-traumatique, bouleversement de l'image de soi, atteinte de la concentration, effets sur les capacités de travail et les relations avec autrui...). L'évaluation, la prise en charge et le traitement de ces blessures ne sont pas appréhendés à la hauteur de leurs enjeux et effets persistants. Il importe d'accompagner les blessés et leurs proches, immédiatement après l'accident, puis dans la durée, pour en faire les premiers acteurs de leur reconstruction. Un parcours doit être construit à chaque étape clef, depuis la prise en charge psychologique jusqu'à l'indemnisation des préjudices. Pour y parvenir, il est proposé de repenser une charte d'accueil des victimes à diffuser auprès de forces de l'ordre et des établissements de santé, de désigner par département un référent pour coordonner les autorités intervenant et organiser la gestion logistique et matérielle d'accompagnement, de mettre à disposition des victimes un guide précisant leurs droits et indiquant les structures pouvant leur apporter aide et soutien.

### **Recommandation n° 7**

#### **Pour des infrastructures urbaines propices aux déplacements de tous les usagers**

En milieu urbain cohabitent toutes les catégories d'usagers qui évoluent dans un espace public dense et contraint. Plus qu'ailleurs il importe que les infrastructures de déplacement soient conçues, aménagées et entretenues avec une attention particulière et dans les règles de l'art.

La recommandation envisage, en concertation avec les usagers, de promouvoir des chartes d'aménagement de la voirie à l'échelle des villes et agglomérations. Sur la base de ces chartes, les gestionnaires de voirie s'engageront pour garantir un degré de sécurité élevé dans l'aménagement et la cohérence multimodale de l'espace public (objectifs de sécurité routière concertés et déclinés dans des programmes d'action et de travaux, cartographie des accidents, audits d'inspection des réseaux...). En échange de ces engagements, les collectivités pourraient bénéficier d'abondements des dotations financières de l'État.

### **Recommandation n° 8**

#### **De la bonne utilisation des aides à la conduite**

Les dispositifs d'aide à la conduite se généralisent sur l'ensemble du parc de véhicules (régulateur et limiteur de vitesse, freinage d'urgence, détection frontale et latérale d'usagers ou d'obstacles...). Ces aides sont conçues pour assister le conducteur dans différentes situations de conduite, sans pour autant se substituer à sa vigilance. Elles sont multiples et hétérogènes, selon les marques et les modèles, d'où la nécessité d'assurer une parfaite traçabilité de chacune de ces aides (caractéristiques et potentiels techniques) dès la livraison d'un véhicule. L'utilisation de ces aides n'est pas intuitive, elle peut induire des pertes de vigilance ou un sentiment de sur-confiance. En cas de mauvais usage, elles génèrent des effets pervers source de risques et d'accidentalité. Face à ce constat, il importe de concevoir des campagnes et modules de sensibilisation, de communication sur ces précautions d'usage. Surtout il faut informer et former les conducteurs à la bonne utilisation de ces aides lors des

formations initiales à la conduite, dans les modules post-permis ou à l'occasion de la prise en main d'un nouveau véhicule dans le cadre professionnel ou privé.

### **Recommandation n° 9**

#### **Mieux lutter contre l'usage du téléphone en circulant, un distracteur qui piège**

L'usage du téléphone crée un sur-risque lié à son fort effet distracteur. La dangerosité existe indifféremment du mode d'usage (tenu en main avec utilisation des écrans smartphone ou vocal, ou main libre) et du mode de déplacement (voitures, deux-roues motorisés, vélos et même piétons) car son usage entraîne « une compétition d'attention » par phénomène de double tâche. Le téléphone est impliqué dans 10 % des accidents corporels. Une information claire et objective doit être délivrée autour d'un message fort de non utilisation du téléphone lorsqu'on se déplace sur une voie de circulation. L'aide à l'auto-régulation de l'usage du téléphone doit être promue et la technologie mise à contribution pour proposer des possibilités de déconnexion automatique ou volontaires en action de conduite. Des moyens de « contrôle-sanction » doivent être développés pour lutter contre les plus récalcitrants, car le nombre des infractions relevées reste à un faible niveau au regard du non-respect des règles.

### **Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR)**

Le premier ministre a réuni le 9 janvier 2018, le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) en présence de 10 ministres et secrétaires d'État. 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.

Les mesures 5 à 8 préconisaient de faire baisser la vitesse sur les routes les plus accidentogènes en réduisant de 90 km/h à 80 km/h les vitesses maximales autorisées sur les routes à double sens, sans séparateur central en dehors des routes à deux fois deux voies et des routes à trois voies qui sont conçues pour permettre des dépassements sécurisés.

En Isère cette mesure a été rétablie sur les portions de routes départementales non considérées comme accidentogènes après une étude approfondie de l'accidentalité.

La mesure 11 était prévue pour favoriser l'usage de l'éthylotest anti-démarrage avec une échéance en 2018.

Il s'agissait de rendre obligatoire la pose d'un éthylotest anti-démarrage (EAD) avec suivi médico-psychologique en cas de récurrence d'infraction de conduite en état alcoolique.

La possibilité est donnée à un conducteur contrôlé dont le taux d'alcool est supérieur à 0,8 g/l dans le sang et le permis suspendu par décision préfectorale de conduire pendant le temps de cette suspension à condition de ne conduire qu'un véhicule équipé d'un EAD, à ses frais. Cette mesure a été mise en place en Isère en 2019 et est proposée systématiquement dès que les conditions sont réunies.

**A ce jour, encore plusieurs des mesures du CISR de 2018 sont en cours de mise en œuvre en Isère.**



## **Pourquoi un Document Général d'Orientations ?**

Le Document général d'orientations est un document de référence élaboré pour les 5 années suivantes qui définit les orientations d'actions de sécurité routière à mener localement.

Il constitue un levier de mobilisation de tous les acteurs locaux afin de renforcer la sécurité routière et réduire l'accidentalité.

Il sert de socle à l'élaboration du Plan départemental de sécurité routière (PDASR) pour 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.

Concernant le volet répressif le DGO est décliné en Plan Départemental de Contrôles Routiers(PDCR). Il 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 notre action et faire baisser les chiffres de la sécurité routière.**

## II -L'ACCIDENTALITÉ EN ISÈRE

### A) Les caractéristiques 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 1 271 166 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.

#### POPULATION PAR TRANCHES D'ÂGE

POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

	2008	%	2013	%	2019	%
Ensemble	1 188 660	100,0	1 235 387	100,0	1 271 166	100,0
0 à 14 ans	231 635	19,5	242 447	19,6	241 038	19,0
15 à 29 ans	234 696	19,7	230 452	18,7	229 753	18,1
30 à 44 ans	251 154	21,1	247 442	20,0	240 451	18,9
45 à 59 ans	233 277	19,6	242 463	19,6	254 078	20,0
60 à 74 ans	150 336	12,6	173 321	14,0	196 889	15,5
75 ans ou plus	87 562	7,4	99 260	8,0	108 957	8,6

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2019, exploitations principales, géographie au 01/01/2022.

Le réseau routier est constitué au 1er janvier 2019 (source Insee) de 16 830 km de routes.

- 259 km d'autoroutes
- 107 km de routes nationales
- 442 km de routes métropolitaines
- 4 680 km de routes départementales
- 11342 km de routes communales

Le département de l'Isère comprend 512 communes, 3 arrondissements, 1 métropole, 3 communautés d'agglomération et 14 communautés de communes. Sa métropole, Grenoble Alpes métropole, est composée de :

- 49 communes
- 445 516 habitants, soit plus d'un tiers de la population du département
- 500 km de routes métropolitaines

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.

L'agglomération Grenobloise est la deuxième en France, après Strasbourg, en nombre de personnes qui se déplacent quotidiennement à vélo, et première au baromètre des grandes villes cyclables en 2022. Il y a donc un fort enjeu au regard du partage de la route, objet d'actions de sensibilisation au titre du PDASR.

Le réseau cyclable en Isère est composé de 482 km de voies vertes, pistes cyclables

## **B) Données générales de l'accidentalité en Isère**

### **Diagnostic territorial**

Des travaux statistiques ont permis de définir pour les études d'accidentalité des familles de départements homogènes sur la base de nombreuses variables telles que le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes, ainsi que le contexte socio-économique et le climat (source ONISR).

Le département de l'Isère, au vu de ses caractéristiques, appartient à la famille ILSR4, à savoir celle des départements mono polarisés. Cette famille comprend les départements suivants : 25,29,31,33,35,37,38,42,44,49,63,64,77 et 87.

**Le diagnostic territorial se fera en comparaison de ces départements.**

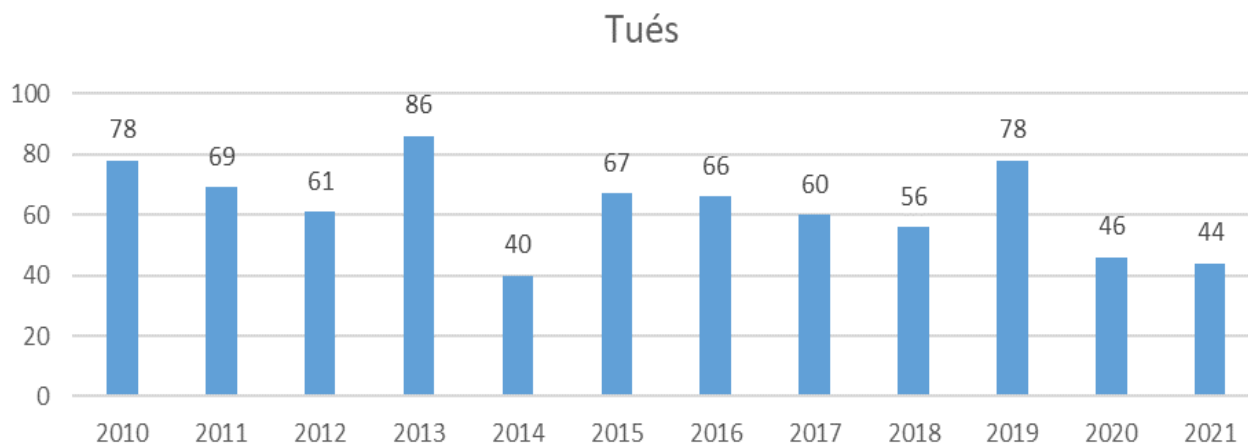
On observe une baisse générale de la mortalité depuis 2010. Sauf en 2013 où l'on note une augmentation de 10% du nombre de morts par rapport à la valeur référence de 2010.

2019 enregistre également une augmentation significative des décès avec un retour à la valeur de référence de 2010.

On observe une baisse notable de la mortalité en 2020 et 2021 (46 et 44 morts respectivement) comparée à 2019 (avec 78 morts). Néanmoins, cette baisse est probablement plus liée aux restrictions de déplacement en raison de la crise sanitaire qu'à une réelle tendance à la baisse sur ces deux dernières années.

On note également une remontée de la mortalité en 2022 de près de 30 % dû à la reprise de l'activité économique. La reprise du déplacement professionnel a augmenté le nombre d'usagers sur les routes

et les risques concomitants. Si les raisons de cette hausse s'expliquent aisément, il est néanmoins essentiel de combattre les comportements à risques au quotidien.



### **Nombre total de tués sur 5 ans en Isère**

Le nombre de tués total sur 5 ans (2017-2021) est de **284**.

<b>Période 2017-2021</b>	<b>Moyenne de tués par département par an</b>	<b>Moyenne tués par millions d'habitants par an</b>
Département de l'Isère	57	44
Famille ILSR4- départements mono polarisés	44	44
France métropolitaine	32	47

Tableau: nombre de tués par millions d'habitants 2017-2021 – source : TRAxY

### **selon les âges :**

Les 18-24 ans représentent **15%** des tués alors qu'ils ne constituent que **9%** de la population du département de l'Isère. Les jeunes adultes conducteurs sont plus souvent présumés responsables que les autres conducteurs, surtout dans les accidents mortels (source ONISR 2021)

Les 25-44 ans représentent **30%** des tués alors qu'ils ne constituent que **24%** de la population du département de l'Isère, cette catégorie de population représente la majorité des personnes tuées dans le département de l'Isère.

Les 65 ans et plus représentent **26%** des tués alors qu'ils ne constituent que **19%** de la population du département de l'Isère.

**Selon le jour de la semaine :** L'étude de l'accidentalité iséroise montre également que les tués sont plus nombreux entre le vendredi et le dimanche (tous milieux confondus) avec 153 tués sur 284.

### Selon le mode de déplacement :

La majorité des accidents mortels entre 2017 et 2021, toute classe d'âge confondue, implique au moins un véhicule de tourisme (VT).

**La part des tués impliquant au moins un mode doux chez les 65 ans et plus (38%) est significativement supérieure aux autres classes d'âge. Ce qui nous permet d'identifier les seniors comme un enjeu important dans notre département.**

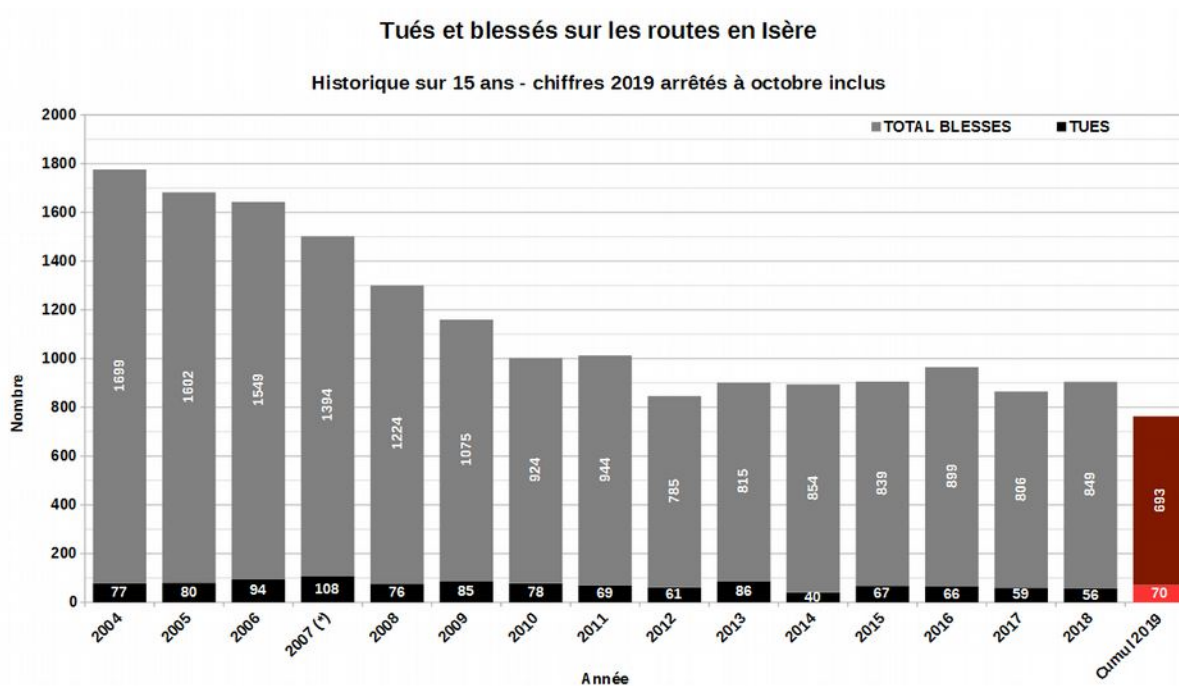
### Selon le milieu :

Les tués sont plus nombreux hors agglomération avec 72 tués entre le lundi et le jeudi et 94 tués entre le vendredi et le dimanche.

La majorité des tués par mode de déplacement selon le milieu a lieu :

- avec un VT, tous milieux confondus avec 148 tués sur 284 ;
- avec un mode doux en agglomération avec 32 tués ;
- avec un 2RM hors agglomération avec 31 tués ;
- avec un VT hors agglomération avec 99 tués.

## C) Évolution de l'accidentalité 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 3376 accidents corporels ayant fait 284 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.**

## **Accidentalité en 2022 et comparaison**

Après une année 2019 particulièrement meurtrière en Isère et une année 2020 marquée par des mesures de restriction de la circulation due à la crise sanitaire, la mortalité routière est restée stable en Isère en 2021 (46 en 2020 contre 44 en 2021) et le nombre de blessés a diminué. En revanche, les accidents sont en hausse (+22 %) comparé à 2020. Concernant l'année 2022, on constate une augmentation du nombre de tués probablement due à la fin des restrictions sanitaires mais une nette diminution du nombre d'accidents et de blessés.

L'année de référence pour les statistiques actuelles sur la sécurité routière arrêtée par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) est l'année 2019, car avant la crise sanitaire.

	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022
<b>Accidents</b>	677	705	566	694	649
<b>Tués</b>	56	78	46	44	57
<b>Blessés</b>	921	963	740	958	895

Source Traxy

### La synthèse de notre accidentalité fait donc apparaître que :

- Les jeunes de 18-24 ans sont surreprésentés dans les tués. À l'instar de toutes les actions de prévention déjà proposées la sécurité routière devient un support d'éducation afin de modifier la prise de risques auprès des jeunes adultes conducteurs.
- Sur les **284** tués entre 2017 et 2021 **50** tués sont dus aux deux roues motorisés.

Par conséquent l'Isère doit poursuivre ses actions de prévention et de répression.

Une majorité des victimes 2RM le sont au sein ou aux alentours de Grenoble Alpes Métropoles.

Le taux des accidents avec des « motos lourdes » est plus important que les motos légères.

La majorité des victimes 2RM en agglomération sont des **hommes (91%)**.

Les 25-44 ans représentent 28% des victimes, suivis des 0-17 ans avec 25% des victimes.

De plus les rodéos urbains sont un problème avec **93 rodéos identifiés en 2022** et la médiatisation nationale montre que cette délinquance routière va se poursuivre et probablement augmenter.

**1245** délits routiers ont été observés en Isère en 2021.

Les seniors sont également des victimes de la sécurité routière particulièrement en tant que piétons. Les 65 ans et plus représentent **26%** des tués alors qu'ils ne constituent que **19%** de la population du département de l'Isère.

## III- FICHES ACTIONS PAR ENJEU

### FICHE ACTION N°1

#### LES DEUX ROUES MOTORISÉS

##### 1) LE CONTEXTE

Le nombre de victimes en 2 roues motorisés (2RM) entre 2019 et 2021 en agglomération a diminué de 20% en Isère, alors que les départements équivalents ont connu une augmentation de 2% sur la même période.

San surprise, les mois les plus accidentogènes sont les mois de juin, juillet, août et septembre avec une forte augmentation des victimes en agglomération. La météo favorable conduit des motards moins expérimentés à prendre la route en plus forte proportion et accentue l'accidentalité.

L'allongement des journées induit également des conduites plus tardive et accentue le risque de fatigue et les baisses de vigilance.

##### 2) LES ACTIONS DEPLOYEES

Chaque année, les Forces de l'ordre organisent des stages de prévention 2RM comme une alternative aux poursuites. Proposé à 12 motards ayant commis des infractions mineures, cette formation proposée par la DDSP de l'Isère vise à revoir les principes de base du pilotage.



### **3) LES ORIENTATIONS**

#### **L'ÉQUIPEMENT**

- ▶ Inciter les auto-écoles à équiper leurs élèves de gilets airbag par la distribution de gilets financés par le budget PDASR. En Isère l'équipement de 19 établissements représente un budget d'environ 6 000 €.
- ▶ Développer des partenariats avec les assurances afin de proposer des tarifs préférentiels aux motards équipés de gilets airbag.
- ▶ Promouvoir le port d'un équipement avec renforts

#### **L'INFRASTRUCTURE**

- ▶ Sensibiliser les collectivités et les gestionnaires de voirie aux problématiques des 2RM : dangers de certains équipements ou aménagements spécifiques comme les bandes blanches très glissantes ; nécessité de combler rapidement les « nids de poule » ; signalisation efficace des ralentisseurs

#### **LA FORMATION ET LA SENSIBILISATION**

- ▶ Formation par le référent moto du département des IDSR aux spécificités de la conduite de 2RM.
- ▶ Déploiement dans les moto-écoles d'un guide sur l'entretien des pneumatiques, et de tous les organes de sécurité de la moto.



- ▶ Lors des actions sur les risques professionnels routiers, identifier les besoins en matière de 2RM et proposer l'intervention du référent.

#### **Action 2023**

*Une opération d'ampleur sur une journée est organisée par l'entreprise STMicro: 5000 employés + 2000 sous-traitant. Le chargé de mission 2RM y tiendra un stand et sera chargé de sensibiliser les utilisateurs des 2RM au port des équipements et à la vigilance sur l'état des pneumatiques.*

### **4) LES OBJECTIFS**

**Au-delà du nombre de décès en 2RM qui restera l'indicateur principal, il conviendra de suivre les verbalisations recensées. En 2021 ce sont 950 infractions relevées en 2RM cumulées police et gendarmerie.**

## FICHE ACTION N° 2

### LES CONDUITES A RISQUES IDENTIFIÉES DANS L'ISÈRE

#### 1) LE CONTEXTE

► **La vitesse** est le premier facteur d'accidents en Isère. Il représente presque un quart des tués dans le département (23 %). **En 2022, 11 923 infractions relevées.**

► **L'alcool** est le second facteur d'accidents après la vitesse. Il représente **29 %** des accidents mortels sur les 2 dernières années. **En 2022, 2340 infractions relevées.**

#### ► Les stupéfiants

En 2021, le nombre de victimes impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant représente **193** victimes. La part des piétons et des vélos avec stupéfiants représentent 10 % sur l'ensemble des conducteurs. **En 2022, 1934 infractions relevées.**

#### ► Les distracteurs au volant

Le nombre d'accidents impliquant un conducteur ou un piéton avec « attention perturbée » est de **518 accidents en 2019.**

#### 2) LES ACTIONS DEPLOYEES

► Des actions de sensibilisation à la conduite à risques ont été très souvent conduites par les IDSR. ► Distributions d'éthylotests sur le marché de Noël ou à la foire de Beaucroissant.

► Les IDSR échangent avec les jeunes et sensibilisent aux risques liés à la consommation d'alcool et de stupéfiants.

#### 3) LES ORIENTATIONS

► Poursuivre les actions de prévention et de sensibilisation sur ces thématiques.

► Développer des partenariats de communications afin d'être visible dans les bars et restaurants de la métropole grenobloise.

► Augmenter les contrôles des Forces de l'ordre en axant ces derniers sur le dépistage de l'alcoolémie et des stupéfiants par les tests salivaires.

► Accroître la visibilité des Forces de l'ordre en contrôle routier.

► 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.

► Poursuivre les efforts de formation des IDSR aux pratiques de consommation d'alcool et de stupéfiants

#### **Action 2023**

*Les IDSR suivent régulièrement des formations. Le mardi 07 mars 2023 la thématique était l'alcool et le cannabis. Cette journée a permis d'adapter les méthodes de communication des IDSR aux nouvelles pratiques de consommation d'alcool et de stupéfiants.*



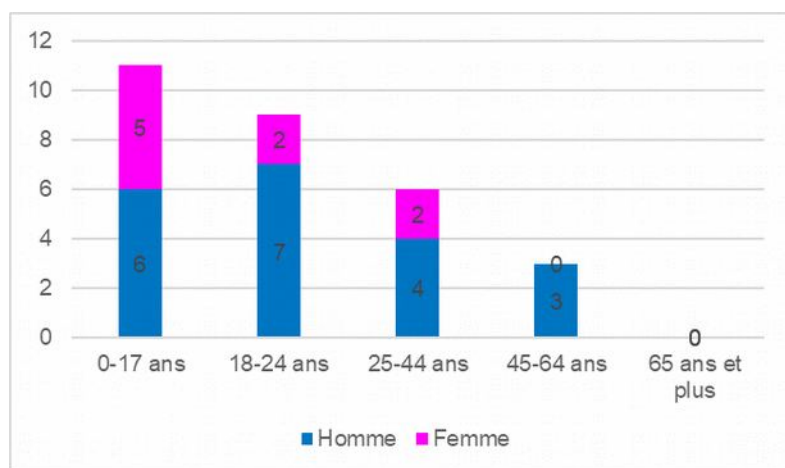
## FICHE ACTION N°3

### LES NOUVEAUX MODES DE MOBILITÉ DITE « DOUCE »

#### 1) LE CONTEXTE

##### 1-a Les engins de déplacement personnels (EDPM)

En Isère, la volumétrie des victimes EDPM étant très faible, les chiffres associés ne permettent pas de tirer de conclusions.



Victimes d'utilisateurs d'EDPM (tués+blessés) selon l'âge et le sexe en 2021 source Traxy

##### 1-b Les vélos

###### Pour le département de l'Isère :

- 85% des victimes vélos sont des hommes, toute tranche d'âge confondue ;
- 32% ont entre 45-64 ans, dont 84% sont des hommes;
- 25% ont entre 25-44 ans, dont 80% sont des hommes ;
- 60% des victimes le sont en agglomération.

##### 1-c La marche

###### Pour le département de l'Isère:

- 50% des victimes piétons sont des hommes, toute tranche d'âge confondue;
- 31% ont 65 ans et plus, dont 58% sont des femmes;
- 28% ont entre 0-17 ans, dont 62% sont des hommes;
- 90 % des victimes le sont en agglomération

## **2) LES ACTIONS DEPLOYEES**

En Isère, et particulièrement sur la métropole grenobloise, les usages d'EPDM sont très nombreux. Les actions ont principalement porté sur la visibilité des cycles et des EDPM :

- ▶ Actions piétons et cyclistes, «voir et être vu» de tous les usagers de la route motorisés ou non.
- ▶ Rappel des règles du code de la route aux cyclistes
- ▶ Contrôles ciblés sur les cycles et les piétons au moyen de motos banalisées.
- ▶ Distributions de brassards et de dispositifs réfléchissants lors de marché d'hiver ou sur le campus universitaire.
- ▶ Actions en direction des lycéens au sein des établissements scolaires.
- ▶ Ciblage des marchands de cycles comme Décathlon et installation de stands de sensibilisation et développement de partenariats.

## **3) LES ORIENTATIONS**

Le développement très rapide des EPDM et de l'utilisation du vélo en ville nous incite à déployer de plus en plus d'actions à destination de ces publics. Le partage de la route, et plus généralement de l'espace public en ville, et la multiplicité des usages, est porteur de risques nouveaux qu'il faut prendre en compte sur les 5 ans à venir.

Les actions de répression doivent également se multiplier sur ces nouveaux modes de transport pour lesquels les réflexes de prudence et de protection sont encore très peu répandus.

- ▶ Démarcher les vendeurs de cycles et de trottinettes pour qu'ils insistent sur le respect d'un équipement visible et sécurisant.
- ▶ Conclure des partenariats avec les loueurs de trottinettes et de cycles pour intégrer dans leur service des équipements de protection.
- ▶ Déployer des opérations de sensibilisation sur les flottes en location
- ▶ Contacter les associations cyclistes et autres EDPM pour relayer les messages de prévention et les recommandations de protection.
- ▶ Poursuivre et intensifier la distribution d'équipements de visibilité lors de contrôles pédagogiques.
- ▶ Inciter les entreprises à proposer à leurs salariés des « goodies » visant à améliorer la sécurité et la visibilité des cyclistes et des utilisateurs de EPDM. Cela pourra être fait dans le cadre des formations en entreprises.

## **4) LES OBJECTIFS**

**L'indicateur de progression sur ce point, au-delà de la baisse du nombre de victimes d'accidents, pourra être le nombre de contrôles pédagogiques, ainsi que le nombre de partenariats passés avec des entreprises ou des collectivités.**



### LE RISQUE PROFESSIONNEL ROUTIER

#### 1) LE CONTEXTE

Le risque professionnel routier est devenu un enjeu majeur les déplacements domicile-travail et professionnels représentent 1/3 des accidents et des victimes de la route en Isère.

Les accidents professionnels routiers sont les accidents du travail **les plus graves**. Il s'agit de la première cause d'accident mortel lié au travail.

Dans le département de l'Isère, le nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués entre 2017 et 2021 est de 102 personnes, soit **36 %** des tués dans un accident impliquant un motif domicile-travail ou trajet professionnel.

La majorité des victimes en motif domicile-travail sont des automobilistes (52%).

#### 2) LES ACTIONS DEPLOYEES

Dans le cadre du groupe de travail régional, piloté par la référente du risque routier désigné par la DIRECCTE, un plan d'actions a été mis en œuvre dans les secteurs particulièrement exposés :

- ▶ Réunions locales d'échanges annuelles du club C3R (Club des Référents du risque routier).
- ▶ Signalement des problèmes d'infrastructures et examen des conditions d'accès de leurs sites afin de revoir le cas échéant leur plan de circulation.
- ▶ Sensibilisation des 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.
- ▶ Développement de plans de mobilité active en sécurité au sein des entreprises et administrations
- ▶ Information aux chefs d'entreprises et responsables d'administrations des dispositions législatives qui les obligent à désigner le conducteur d'un véhicule de société en cas d'infraction (Une baisse notable des contraventions à déjà été constatée).
- ▶ Incitation des employeurs à participer aux journées de la sécurité au travail et aux challenges régionaux de la mobilité.
- ▶ Mobilisation des entreprises et représentants des branches professionnelles identifiées comme prioritaires : Aide et soin à domicile, Restauration rapide, Activités de nettoyage classique et spécialisé.

#### 3) LES ORIENTATIONS

- ▶ Poursuite des actions engagées et le partenariat mise en place avec les entreprises
- ▶ Cibler les plus grosses entreprises pour signer la charte des 7 engagements.
- ▶ Mener et pérenniser des actions de sensibilisation aux risques routiers avec les IDSR dans les entreprises du département.
- ▶ Accompagner les entreprises dans l'analyse de l'évolution des accidents de trajets quotidiens ou de missions pour mettre en place des plans d'actions, en ciblant les plus exposées aux risques routiers.
- ▶ Intégrer dans le plan départemental de contrôle routier les comportements à risque des chauffeurs

d'entreprises de livraisons rapides.

► Poursuivre des contrôles ciblés sur les temps de conduite.

#### **4) LES OBJECTIFS**

**Au terme des 5 années du DGO 10 % des entreprises du département devront avoir signé la charte des 7 engagements de sécurité routière.**

## FICHE ACTION N°5

### LES SENIORS

#### 1) LE CONTEXTE

En Isère, les personnes de plus de 65 ans sont particulièrement vulnérables aux dangers de la route. En effet ils représentent 19 % de la population, mais 26 % des tués. Par ailleurs, la part des tués impliquant au moins un mode doux chez les 65 ans et plus est de 38 %, soit significativement supérieure aux autres classes d'âge.

Les seniors ont été identifiés comme un enjeu essentiel pour notre département lors des comités de pilotage dans le processus de rédaction du document général d'orientation.

#### 2) LES ACTIONS DEPLOYEES

Les actions ont porté sur plusieurs axes :

- ▶ **L'infrastructure** en rappelant aux collectivités les évolutions et les recommandations en matière de passages piétons (arrêté du 29 juin 2018 portant expérimentation de l'implantation d'un marquage au sol pour piétons avec effet tridimensionnel).
- ▶ **La sensibilisation** en élaborant un programme de sensibilisation départemental à destination des médecins en vue de diffuser des messages de sécurité routière auprès de leurs patientèles âgées.

#### 3) LES ORIENTATIONS

Les actions d'orientations vont porter essentiellement sur la sensibilisation et l'information des seniors.

- ▶ Avec les CCAS des actions de prévention seront menées auprès des seniors.
- ▶ Création d'une action particulière avec les IDSR au sein des associations de quartiers, de maisons de retraite pour personnes autonomes, pour évoquer la baisse de la vigilance, de la vue et des réflexes.
- ▶ Développement des actions intergénérationnelles pour changer le regard sur la vulnérabilité des seniors au volant.
- ▶ Sensibiliser à la vulnérabilité des seniors au volant
- ▶ Demander aux médecins agréés d'échanger avec les seniors sur le risque encouru lors de la prise de volant lors d'un diagnostic pouvant induire une dangerosité en conduite.
- ▶ Identifier avec les gestionnaires de voirie les endroits dangereux pour les piétons et y apposer des barrières protectrices ou des dispositifs permettant d'identifier cette zone.



## FICHE ACTION N°6

### LE CIVISME A TRAVERS L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

#### 1) LE CONTEXTE

Que ce soit dans les petites, moyennes ou grandes agglomérations, la délinquance routière est présente partout. Elle est en grande majorité le fait de jeunes, peu expérimentés sur la route, qui prennent des risques considérables.

En 2021 **1245** délits routiers ont été constatés et **60** rodéos urbains ont été identifiés en 2021 par la police et la gendarmerie, **et 93 en 2022**.

#### 2) LES ACTIONS DÉPLOYÉES

Le partenariat avec les communes est essentiel pour agir. C'est donc grâce aux IDSR issus des rangs de la police municipale ou encore d'IDSR éducateurs spécialisés que nous avons réussi à atteindre ces publics sensibles. La connaissance fine des quartiers et des jeunes est un aspect essentiel de la réussite des projets. Grâce à des actions alliant sécurité routière et civisme les comportements évoluent. On note même des effets sur la délinquance générale comme sur la commune d'Eybens.

D'autres actions sont portées en partie par le PDASR et le CLSPD (Conseil Local de sécurité et de Prévention de la Délinquance) dans des quartiers QRR et QPV à Echirolles .

- ▶ Sensibilisation des jeunes de 14 à 16 ans à la conduite des deux roues motorisées en milieu urbain, le partage de la route et les comportements à risques.
- ▶ Mise en place de « temps évènementiel » de sensibilisation sur l'espace public.
- ▶ Participation des jeunes à une action « un jour, un jeune ».
- ▶ Sensibilisation des jeunes au comportement citoyen et au partage de l'espace public.

#### 3) LES ORIENTATIONS

Le phénomène de la délinquance routière s'accroît et les faits de rodéos se multiplient.

L'action des 5 prochaines années devra être préventive et répressive. Il s'agit d'un enjeu important dans notre département.

- ▶ Mobilisation du PDASR mais également du FIPD sur des actions de citoyenneté
- ▶ Favoriser le passage de permis AM dans les secteurs les plus sujets aux phénomènes de rodéos.
- ▶ S'appuyer sur le CLJ pour la formation et la sensibilisation aux risques routiers

#### 4) LES OBJECTIFS

**Le résultat obtenu doit se mesurer avec l'évolution de la délinquance routière et le nombre de rodéos urbains.**

## IV -LA COMMUNICATION

La communication est un volet essentiel des actions de sécurité routière, et s'applique à tous les enjeux et à toutes les actions présentées dans le document général d'orientation.

### 1) LES ENJEUX

Sensibiliser aux risques routiers, c'est faire prendre conscience à tous les usagers de la route, piétons, vélos, automobilistes etc que la route est un lieu qui tue et qu'il est possible d'y remédier. Le comportement est indiscutablement lié à tous les facteurs d'accidents.

Ce message est bien connu depuis que le gouvernement a fait de la sécurité routière un de ses grands axes prioritaires en juillet 2002.

### 2) LES OUTILS

#### LES SITE INTERNET

Le site internet de la préfecture, des collectivités ou de la sécurité routière constitue des vecteurs importants de l'information, notamment réglementaire. Limitations de vitesse, condition de circulation, cadre réglementaire et législatif doivent y être accessibles facilement et de manière clairement ordonné.

#### LES RÉSEAUX SOCIAUX

Les réseaux sociaux sont de puissants relais de l'information, mais également de campagnes ciblées. Les jeunes sont indubitablement le public le plus connecté. Toutefois, l'utilisation des réseaux sociaux est largement répandu au-delà de seul public, et ces outils représentent un vecteur pour tous les types de communication. Les réseaux sociaux peuvent susciter l'émergence d'influenceurs de la sécurité routière. Des personnes qui motiveraient positivement les comportements en matière de civisme et de code de la route.

#### LA LETTRE TRIMESTRIELLE

A partir de 2023, nous éditerons une lettre trimestrielle de la sécurité routière disponible sur le site de la préfecture, et sur abonnement, avec des relais sur les réseaux sociaux. Elle a pour objet de communiquer sur les actions les plus emblématiques, les chiffres et la mobilisation des forces de l'ordre en Isère. Les partenaires seront invités à participer à l'édition de cette lettre.

#### L'ENQUÊTE DE SATISFACTION

Afin d'avoir un retour sur nos actions de sécurité routière nous avons créé une enquête de satisfaction numérique après chaque action. Cette enquête doit permettre d'identifier le bénéfice de l'action. Le retour des participants est essentiel pour proposer des orientations d'actions plus adaptées aux nouvelles générations.

#### LES CAMPAGNES D'AFFICHAGES



Une campagne d'affichages touchant près de 14000 personnes vient d'être organisée lors d'un grand festival de musique rap, électro : Holocène, et sera reconduite lors des grands rassemblements festifs du territoire.

## ANNEXE 1

### Objectifs prévisionnels

LES ENJEUX	ANNÉE 1	ANNÉE 2	ANNÉE 3	ANNÉE 4	ANNÉE 5
LES 2 ROUES MOTORISES	Descendre à 7 tués en 2023	Réduire de 50 % les tués en moto légères	Atteindre 50 % de tués en moins qu'en 2022 soit 4 tués en 2024	Développer une politique pour les Équipements protecteurs	Port du gilet air-bag pour 80% des motards isérois
LES CONDUITES A RISQUES					
la vitesse	Atteindre 10 % de tués au lieu des 25 %	Poursuivre la réduction du nombre de tués	Réduire de 15 % des tués du à la vitesse	Augmenter le nombre de radars en Isère	Être à 5 % des tués comme facteur d'accident
l'alcool	Passer de 30 % à 25 % des accidents mortels	Passer à 20 % des tués du à l'alcool	Passer en dessous du seuil de 150 accidents mortels du alcool	Poursuivre le nombre des contrôles dépistage alcoolémie	Dépistage systématique d'alcoolémie pour tous les contrôles
les stupéfiants	Réduire à moins de 200 le nombre d'accidents	Poursuivre et réduire à moins de 150 le nombre d'accidents	Descendre le seuil de 9 % à 7 % du nombre des accidents corporels	Etendre les dépistages stupéfiants systématiquement à tous contrôles	Proposer à tous les dépistages positifs un stage en centre de rééducation comme une alternative à la poursuite
les distracteurs	Passer à moins de 450 accidents en 2023	Descendre le seuil de moins de 400 accidents en 2024	Poursuivre la tendance baissière	Réduire de 50 % soit un maximum de 250 accidents impliquant un distracteur	Tendre vers une accidentalité ≤ 200 acc
LES DÉPLACEMENTS DOUX					
le vélo	Réduire la part des victimes en agglomération	Développer un partenariat avec les collectivités	Développer avec les assureurs une politique de sécurité	A chaque vélo acheté, un kit visibilité distribué	70 % des cyclistes doivent être vu et bien voir
les EDPM	Volumétrie trop faible	Identifier les comportements à risques	Poursuivre l'analyse	Réduire le nombre de blessés	Identifier les facteurs d'accidents pour sensibiliser
la marche	Réduire le nombre Des tués seniors de 50 %	Identifier les facteurs d'accidents Pour des axes de travail	Faire de la marche un enjeu important pour les seniors	Développer des actions avec des associations de marche	Poursuivre les actions de sensibilisation
LE RISQUE ROUTIER PRO	Atteindre 20 % de signataires sur Ets de plus de 1000 salariés	Atteindre 30 % signataires pour Ets ≥1000 salariés 15 % pour les Ets ≥800 salariés	Poursuivre la quête des signatures et élargir aux Ets de moins de 400 salariés	Sur les 98000 Ets de l'Isère, atteindre 7000 Ets signataires	Poursuivre la tendance baissière
LES SENIORS	Descendre de 20 % le nombre de tués Proposer des actions en CCAS	Améliorer le déplacement des seniors en développant différentes aides de locomotion	Sensibiliser les médecins et Pharmacies aux prescriptions liées à la conduite	Réduire à 50 % le taux des tués et des blessés sur les 4 années	Les seniors doivent être présents dans moins de 10 % des tués
LE CIVISME	Passer de 93 rodéos urbains en 2022 à moins de 70 en 2023	Poursuivre la tendance baissière avec un objectif inf 50 rodéos en 2024	Continuer les actions en QPV et QRR	Dans chaque école en REP intégrer le civisme par l'éducation routière	Etablir un diagnostic quinquennal et mise en place de leviers d'actions

Le Préfet de l'Isère

Laurent PREVOST

Le Procureur de la  
République  
Près le TJ de Grenoble

La Procureure de la  
République  
Près le TJ de Bourgoin-Jallieu

La Procureure de la  
République  
Près le TJ de Vienne

Eric VAILLANT

Nathalie HERMITTE

Audrey QUEY

En présence de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière

Florence GUILLAUME