



**PRÉFET  
DE L'ISÈRE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**

# Observatoire départemental de la Sécurité Routière en Isère

## Bilan 2019 et évolutions

Contact : [pref-odsr38@isere.gouv.fr](mailto:pref-odsr38@isere.gouv.fr)



## Table des matières

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Caractéristiques départementales.....</b>   | <b>4</b>  |
| Caractéristiques démographiques.....   | 4         |
| Le réseau routier en Isère.....  | 4         |
| <b>Introduction.....</b>   | <b>5</b>  |
| Bilan global des accidents de la route en 2019 en comparaison avec l'année 2018.....   | 5         |
| Le profil des victimes d'accidents mortels.....  | 5         |
| Les principales causes des accidents mortels.....  | 6         |
| Les catégories d'usagers accidentés et/ou tués.....  | 7         |
| Le nombre de suspensions de permis de conduire.....  | 7         |
| <b>Bilan global et évolution de l'accidentologie en 2019 en Isère, et évolution sur 5 ans du nombre d'accidents, de tués, et de blessés.....</b> | <b>9</b>  |
| Evolution de l'indice de gravité des accidents sur 5 ans.....  | 10        |
| <b>Les caractéristiques de l'accidentologie en Isère en 2019.....</b>  | <b>11</b> |
| Age et genre des personnes tuées et blessées.....  | 11        |
| Tués par types de réseau.....  | 12        |
| Catégorie des personnes tuées et blessées.....   | 12        |
| Les principales causes d'accidents mortels.....  | 13        |
| Accidents par type d'usagers.....  | 14        |
| <b>Analyse du risque d'accident en fonction du mois, du jour et de l'heure.....</b>  | <b>15</b> |

# Caractéristiques départementales

## *Caractéristiques démographiques*

Superficie du département : 7 431 km<sup>2</sup> (11<sup>e</sup> département français en superficie)

Population totale : 1 258 722 hab. <sup>(2017)</sup> (15<sup>e</sup> département français en population)

Densité moyenne : 169 hab/km<sup>2</sup> :

Population et densité moyenne par arrondissement :

Arrondissement de Grenoble : 739 837 hab. <sup>(2017)</sup>

157 hab/km<sup>2</sup>

Arrondissement de La-Tour-du-Pin : 305 542 hab. <sup>(2017)</sup>

207 hab/km<sup>2</sup>

Arrondissement de Vienne : 213 343 hab. <sup>(2017)</sup>

172 hab/km<sup>2</sup>

Par comparaison :

- En France : superficie de 643 801 km<sup>2</sup>, densité moyenne de 107,2 hab./km<sup>2</sup> ;
- En Auvergne Rhône Alpes : superficie de 69 711 km<sup>2</sup>, densité moyenne de 114 hab./km<sup>2</sup>.

L'Isère est le deuxième département le plus peuplé de la région Auvergne-Rhône-Alpes, et le 3<sup>ème</sup> en termes de densité urbaine.

## *Le réseau routier en Isère*

Le réseau routier est constitué, au 31 mai 2020, de 18 062 km de voiries et se décompose en :

- 256 km d'autoroutes ;
- 110 km de routes nationales ;
- 442 km de routes appartenant à Grenoble Alpes Métropole ;
- 4 630 km de routes départementales ;
- 12 624 km de routes communales.

# Introduction

## *Bilan global des accidents de la route en 2019 en comparaison avec l'année 2018*

En 2019, l'accidentalité dans son ensemble a fortement augmenté en Isère. Le nombre d'accidents mortels s'est ainsi élevé de 23,08 % par rapport à l'année précédente. Par ailleurs, on constate que ces accidents sont plus violents. Le nombre de tués a augmenté de 39,29 %, portant à **78** le nombre total de personnes décédées sur les routes du département.

Ainsi, alors que les accidents mortels représentaient 7,83% du total des accidents de la route en 2018, ils ont représenté au cours de l'année écoulée 9,22 % de l'accidentalité routière.

L'indice de gravité (IG)<sup>1</sup>, qui correspond au nombre de tués pour 100 accidents corporels, a également fortement augmenté, passant de 8,3 en 2018, à 11 en 2019.

|                            | 2018      | 2019      | Variation en nombre | Variation en %   |
|----------------------------|-----------|-----------|---------------------|------------------|
| <b>Accidents mortels</b>   | 53        | 65        | + 12                | + 23,08 %        |
| <b>Tués</b>                | <b>56</b> | <b>78</b> | <b>+ 22</b>         | <b>+ 39,29 %</b> |
| <b>Accidents corporels</b> | 677       | 705       | + 23                | + 4,14 %         |
| <b>Blessés</b>             | 921       | 963       | + 21                | + 4,56 %         |

## *Le profil des victimes d'accidents mortels*

La mortalité routière sur les routes iséroises demeure principalement masculine, 70 % des victimes étant des hommes en 2019.

On observe par ailleurs une évolution de l'âge des victimes d'accidents mortels. Ainsi en 2018, les tranches d'âge les plus représentées concernaient à la fois les personnes de plus de 65 ans (24 %) et les jeunes adultes de 15 ans à 24 ans (également 24 %).

Un véritable renversement est constaté pour 2019, année pendant laquelle la mortalité routière a concerné principalement les catégories actives, de 18 à 64 ans. Les moins de 18 ans représentent désormais 7,5% des tués, et les plus de 65 ans 20%.

| Tranche d'âge  | 0-14 ans | 15-17 ans | 18-24 ans | 25-34 ans | 35-44 ans | 45-64 ans | 65-74 ans | 75 ans et plus |
|----------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------------|
| Valeur absolue | 3        | 3         | 15        | 15        | 15        | 12        | 8         | 7              |
| Part des tués  | 3,85 %   | 3,85 %    | 19,23 %   | 19,23 %   | 19,23 %   | 15,38 %   | 10,26 %   | 8,97 %         |

1 Nombre de tués pour 100 accidents corporels

### *Les principales causes des accidents mortels*

Dans un cas sur deux dans le département Isère, un accident est multifactoriel: un même accident peut, par exemple, être comptabilisé comme ayant été causé à la fois par l'alcoolémie et une vitesse excessive ou non adaptée.

Dans une part relativement importante des accidents (17% des cas), la cause est par ailleurs impossible à déterminer, soit parce qu'il n'est pas possible d'identifier a posteriori si, par exemple, un conducteur roulait à une vitesse excessive ou faisait usage de son téléphone, soit parce que les analyses relatives à la consommation préalable d'alcool ou de stupéfiants n'ont pas pu être réalisées sur un conducteur décédé.

On peut donc considérer que les données indiquées ci-dessous sont légèrement en-deça de la réalité concernant la représentation des différentes causes dans les accidents mortels.

Si en 2019, comme en 2017 et 2018, les accidents mortels ont été causés principalement par la vitesse excessive, d'une part, et la consommation d'alcool et de stupéfiants, d'autre part, on retrouve ces items dans une proportion légèrement plus importante que les années précédentes. En effet, en 2019, la vitesse est mise en cause dans 40 % des accidents mortels, et l'alcool et les stupéfiants cumulés à proportion de 45 % de ces mêmes accidents. Dans 17 des 19 accidents pour lesquels l'alcool est mis en cause, au moins l'un des conducteurs impliqués présentait un taux d'alcoolémie relevant du régime juridique de la contravention ou du délit (supérieur à 0,25 mg/l d'air expiré, 0,2 pour les permis probatoires).

Enfin, si le défaut de port des équipements de sécurité individuelle, comme le casque ou la ceinture de sécurité, ne cause pas directement les accidents, il est mis en cause dans le décès de la personne accidentée dans au moins 11,54 % des cas : c'est donc un facteur important de l'indice de gravité de l'accidentalité.

| <i>Cause d'accident</i>                                   | Vitesse | Alcool ou stupéfiants | Manœuvre interdite | Inattention | Somnolence ou fatigue | Malaise | Autre ou indéterminé |
|---|---------|-----------------------|--------------------|-------------|-----------------------|---------|----------------------|
| Nombre d'accidents dans lesquels une cause est identifiée | 26      | 29                    | 10                 | 7           | 2                     | 3       | 11                   |
| Part des accidents dans lesquels une cause est identifiée | 40 %    | 44,62 %               | 15,38 %            | 10,77 %     | 3,08 %                | 4,62 %  | 16,92 %              |

### *Les catégories d'usagers accidentés et/ou tués*

Les conducteurs ou les passagers de voitures représentent, en 2019, plus de la moitié des tués sur la route. Les voitures représentent la part la plus importante des véhicules dans l'ensemble du trafic routier. ;

Avec 31 victimes, 40 % des tués sont par ailleurs des usagers vulnérables (qui ne sont pas protégés par l'habitacle d'un véhicule) : soit 6 piétons, 5 cyclistes et 20 motards ou conducteurs de scooters. Alors qu'ils ne représentent que 2 % des usagers de la route, les motards décédés représentent 20 % des victimes. Cette surmortalité des deux roues est le plus souvent due à une vitesse excessive ou non adaptée à l'infrastructure ou à la chaussée, principalement hors agglomération.

On constate donc une surmortalité de certains types d'usagers, par rapport à leur représentation réelle dans le total des usagers.

| Type d'usager  | Usagers vulnérables |           |          |         | Véhicules légers (voitures) | Poids lourds | Autres (quad) |
|----------------|---------------------|-----------|----------|---------|-----------------------------|--------------|---------------|
|                | Piétons             | Cyclistes | Scooters | Motos   |                             |              |               |
| Valeur absolue | 6                   | 5         | 5        | 15      | 43                          | 3            | 1             |
| Part des tués  | 7,69 %              | 6,41 %    | 6,41 %   | 19,23 % | 55,13 %                     | 3,85 %       | 1,28 %        |

### *Le nombre de suspensions de permis de conduire*

Le nombre de décisions de suspensions administratives du permis de conduire a plus que doublé au cours des quatre dernières années. Ceci reflète le relâchement des comportements des conducteurs et explique une augmentation de la violence des accidents de la route.

|  | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|------|------|------|------|
| <b>Nombre de suspensions administratives</b> | 1449 | 2582 | 2988 | 3294 |

On observe par ailleurs que les suspensions des permis de conduire en raison de la consommation préalable de stupéfiants augmentent plus vite que les autres. Cela semble démontrer une augmentation de la consommation décomplexée de certains produits stupéfiants comme le cannabis. Ce phénomène est inquiétant en matière de sécurité routière puisque l'on constate une présence de plus en plus fréquente de l'usage de cannabis par des conducteurs préalablement à des accidents mortels.

| 2019                                 |             |                                      |             |                                      |           |                   |            |          |             |             |          |             |
|--------------------------------------|-------------|--------------------------------------|-------------|--------------------------------------|-----------|-------------------|------------|----------|-------------|-------------|----------|-------------|
| Total Alcoolémie                     | évolution   | Total Vitesse                        | évolution   | Total Stupéfiants                    | évolution | TOTAL SUSPENSIONS | évolution  |          |             |             |          |             |
| 45 % du total annuel des suspensions |             | 33 % du total annuel des suspensions |             | 21 % du total annuel des suspensions |           |                   |            |          |             |             |          |             |
| Janvier                              | 156         | ↓                                    | -5 %        | 95                                   | ↑         | 25 %              | 48         | ↑        | 23 %        | 299         | ↑        | 7 %         |
| Février                              | 113         | ↓                                    | -21 %       | 88                                   | ↑         | 96 %              | 59         | ↑        | 44 %        | 260         | ↑        | 14 %        |
| Mars                                 | 142         | ↑                                    | 12 %        | 108                                  | ↑         | 11 %              | 64         | ↑        | 16 %        | 314         | ↑        | 13 %        |
| Avril                                | 148         | ↓                                    | -8 %        | 129                                  | ↑         | 40 %              | 57         | ↑        | 46 %        | 334         | ↑        | 15 %        |
| Mai                                  | 98          | ↓                                    | -32 %       | 106                                  | ↑         | 38 %              | 32         | ↓        | -18 %       | 236         | ↓        | -9 %        |
| Juin                                 | 105         | ↓                                    | -30 %       | 83                                   | ↓         | -10 %             | 49         | ↑        | 48 %        | 237         | ↓        | -14 %       |
| Juillet                              | 160         | ↑                                    | 62 %        | 77                                   | ↑         | 51 %              | 55         | ↑        | 267 %       | 292         | ↑        | 77 %        |
| Août                                 | 98          | ↓                                    | -20 %       | 106                                  | ↑         | 54 %              | 51         | ↑        | 70 %        | 255         | ↑        | 15 %        |
| Septembre                            | 130         | ↓                                    | -7 %        | 81                                   | ↓         | -4 %              | 60         | ↑        | 88 %        | 271         | ↑        | 6 %         |
| Octobre                              | 100         | ↓                                    | -40 %       | 96                                   | ↓         | -19 %             | 101        | ↑        | 84 %        | 297         | ↓        | -13 %       |
| Novembre                             | 136         | ↑                                    | 21 %        | 77                                   | ↑         | 33 %              | 59         | ↑        | 44 %        | 272         | ↑        | 29 %        |
| Décembre                             | 138         | ↑                                    | 11 %        | 62                                   | ↑         | 121 %             | 84         | ↑        | 282 %       | 284         | ↑        | 63 %        |
| <b>TOTAL</b>                         | <b>1524</b> | <b>↓</b>                             | <b>-8 %</b> | <b>1108</b>                          | <b>↑</b>  | <b>25 %</b>       | <b>719</b> | <b>↑</b> | <b>63 %</b> | <b>3351</b> | <b>↑</b> | <b>12 %</b> |

Les objectifs auxquels amènent ces constats en matière de sécurité dans le département de l'Isère sont les suivants :

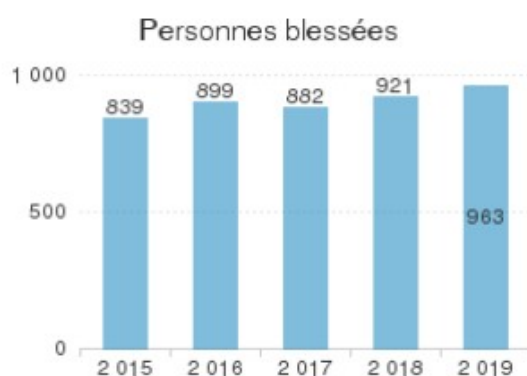
- faire diminuer le nombre de morts sur la route, après une année 2019 particulièrement meurtrière ;
- protéger les plus fragiles, qui payent un lourd tribut à l'accidentalité routière, notamment en encourageant et promouvant un meilleur partage des espaces de circulation ;
- responsabiliser les conducteurs, chez qui on observe qu'une faute de conduite grave et délictuelle (grand excès de vitesse, alcoolémie supérieure à 0,4 mg/l d'air expiré, consommation de stupéfiants), est souvent à l'origine des accidents mortels.



## Bilan global et évolution de l'accidentologie en 2019 en Isère, et évolution sur 5 ans du nombre d'accidents, de tués, et de blessés

|           |     |
|-----------|-----|
| Accidents | 705 |
| Tués      | 78  |
| Blessés   | 963 |

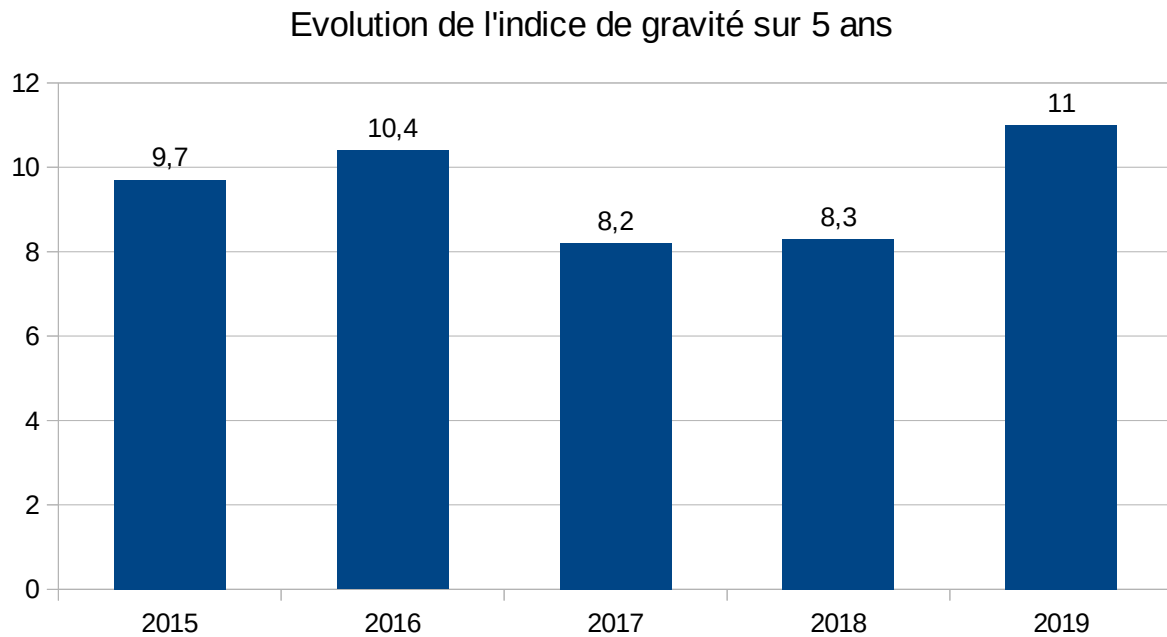
|                           | Tués |
|---------------------------|------|
| Piétons                   | 6    |
| Cyclistes et EDP à moteur | 5    |
| Cyclomotoristes           | 1    |
| Motards                   | 19   |
| Automobilistes            | 41   |
| Autres                    | 6    |



On constate une augmentation de l'ensemble des indicateurs en 2019, par rapport à 2018, mais surtout une augmentation importante du nombre de morts. L'année 2019 est donc une année de rupture alors que la tendance était à la baisse depuis 2015.

Ces chiffres sont particulièrement inquiétants, dans la mesure où ils dénotent une aggravation des accidents, qui sont plus souvent cause de décès que les années précédentes.

## *Evolution de l'indice de gravité des accidents sur 5 ans*

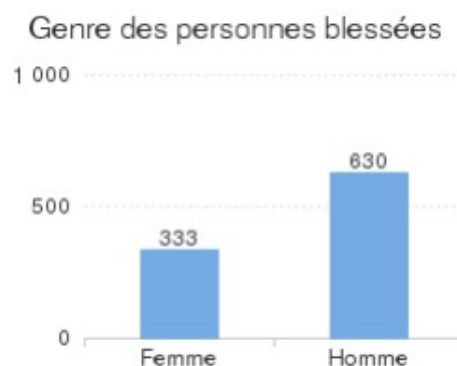
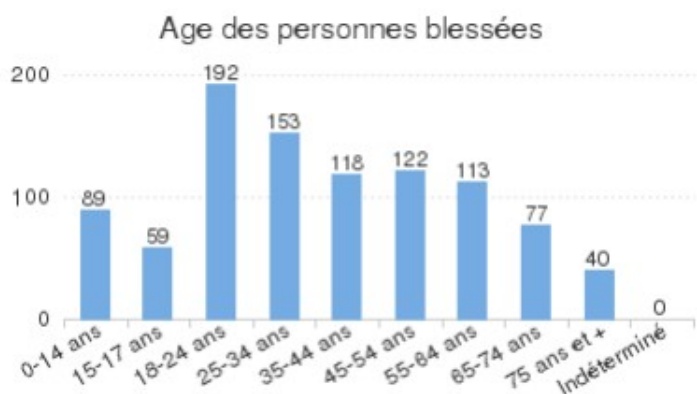
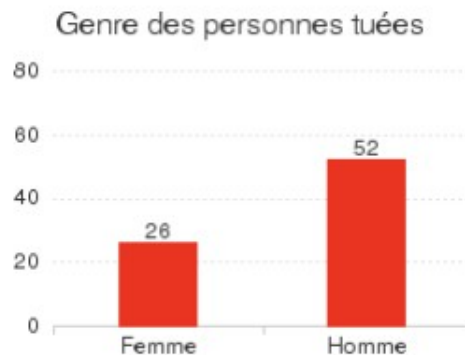
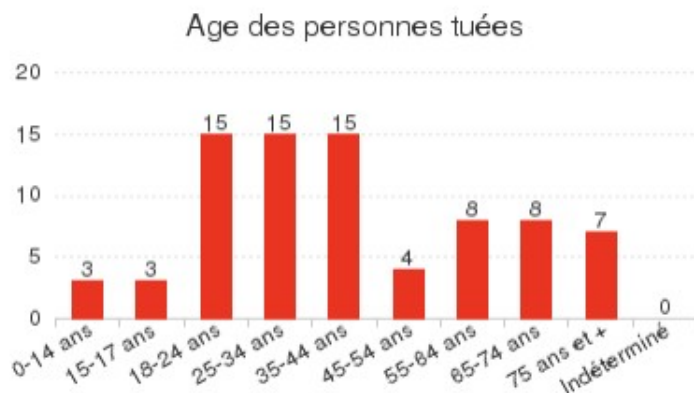


L'indice de gravité indique le nombre de morts sur les routes en valeur absolue mais également en proportion du nombre d'accidents. Il est calculé en rapportant le nombre de morts au nombre d'accidents corporels dans l'année, afin d'obtenir un taux pour 100 accidents.

Alors que ce ration était assez favorable en 2017 et 2018, il s'est très fortement dégradé en 2019 puisque l'on déplore désormais 11 morts pour 100 accidents, chiffre qui n'avait jamais été atteint au cours des cinq dernières années.

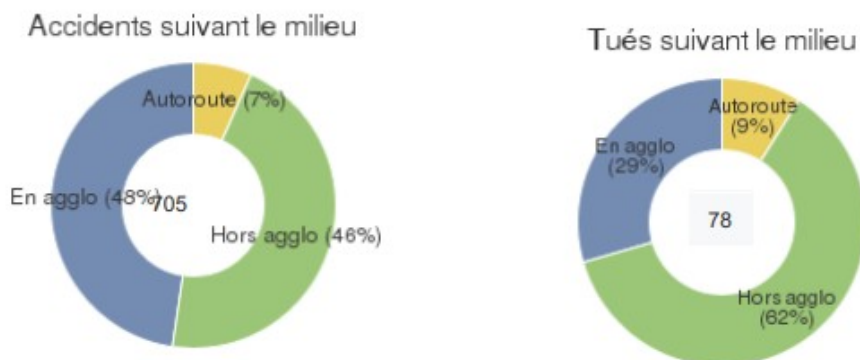
# Les caractéristiques de l'accidentologie en Isère en 2019

## Age et genre des personnes tuées et blessées



Les chiffres mentionnés ci-dessus permettent d'indiquer que la population des blessés, et plus encore celle des personnes décédées, est dans une large proportion composée d'hommes âgés de 18 à 45 ans.

## Tués par types de réseau

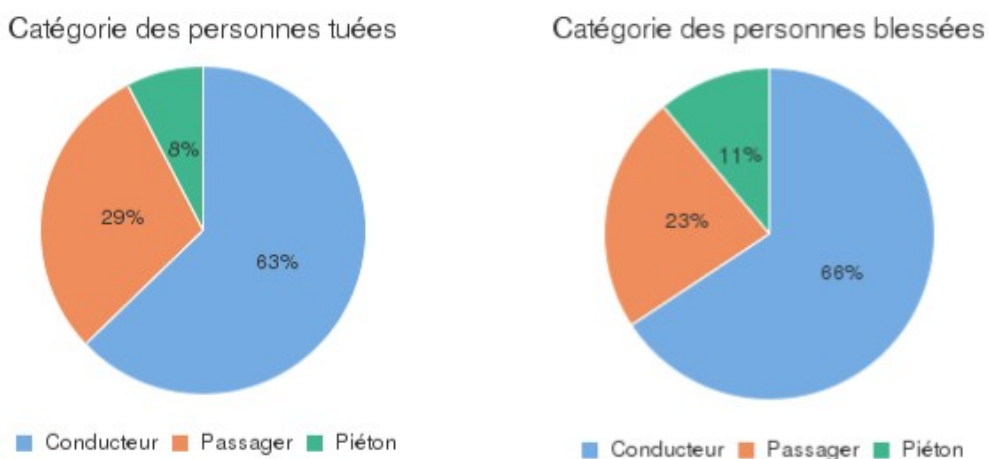


On constate de grandes différences s'agissant de la localisation des accidents, en particulier des accidents mortels, selon le lieu de la collision.

Les accidents se produisent en agglomération, pour près de la moitié d'entre eux. En revanche, plus de la moitié des personnes décédées trouvent la mort dans un accident hors agglomération.

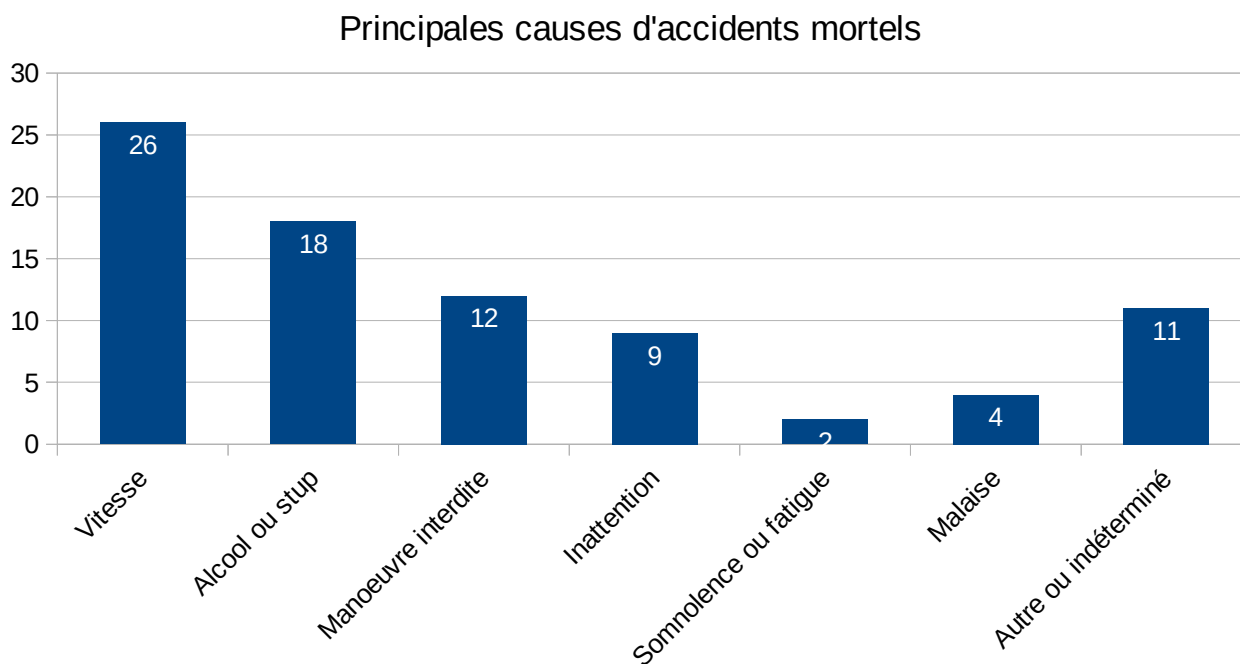
S'il y a donc plus d'accidents en ville, ces derniers sont d'une moindre gravité. Cela peut s'expliquer par diverses raisons : vitesses moindres, temps de trajets plus courts, davantage d'éclairage public...

## Catégorie des personnes tuées et blessées



Blessé ou comme tué, le conducteur du véhicule est très souvent la première victime des accidents de la route. Toutefois, les passagers et piétons tués dans les accidents représentent au total 40 % des victimes ; ils ne sont donc pas épargnés par la mortalité routière.

## Les principales causes d'accidents mortels



La vitesse excessive ou inadaptée était en cause lors de 65 accidents mortels en 2019. Cela représente 40 % des accidents mortels. La consommation d'alcool ou de stupéfiants se retrouvait par ailleurs dans 28 % des cas.

Dans 18,5 % des cas, une manœuvre interdite (refus de priorité, dépassement dangereux...) était en cause, et dans 14 % des cas, c'est l'inattention du conducteur qui était probablement cause de l'accident.

Enfin, dans une moindre proportion, les causes présumées sont la somnolence ou la fatigue (3 % des cas), ou un malaise du conducteur (6 % des cas).

Pour 12 % des accidents, la cause reste indéterminée : absence de témoin, analyses toxicologiques impossibles...).

Comme indiqué précédemment, un accident pouvant être multi-factoriel (alcool + vitesse par exemple), certains accidents sont comptabilisés plusieurs fois dans ces statistiques.

## Accidents par type d'usagers

| Accidents impliquant un ... |  | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT  | VU-PL | TC | Autre | Ensemble |
|-----------------------------|--|--------|------|-------|------|-----|-------|----|-------|----------|
| Accidents                   |  | 109    | 77   | 51    | 137  | 546 | 102   | 7  | 27    | 705      |
| % d'acc                     |  | 15%    | 11%  | 7%    | 19%  | 77% | 14%   | 1% | 4%    |          |

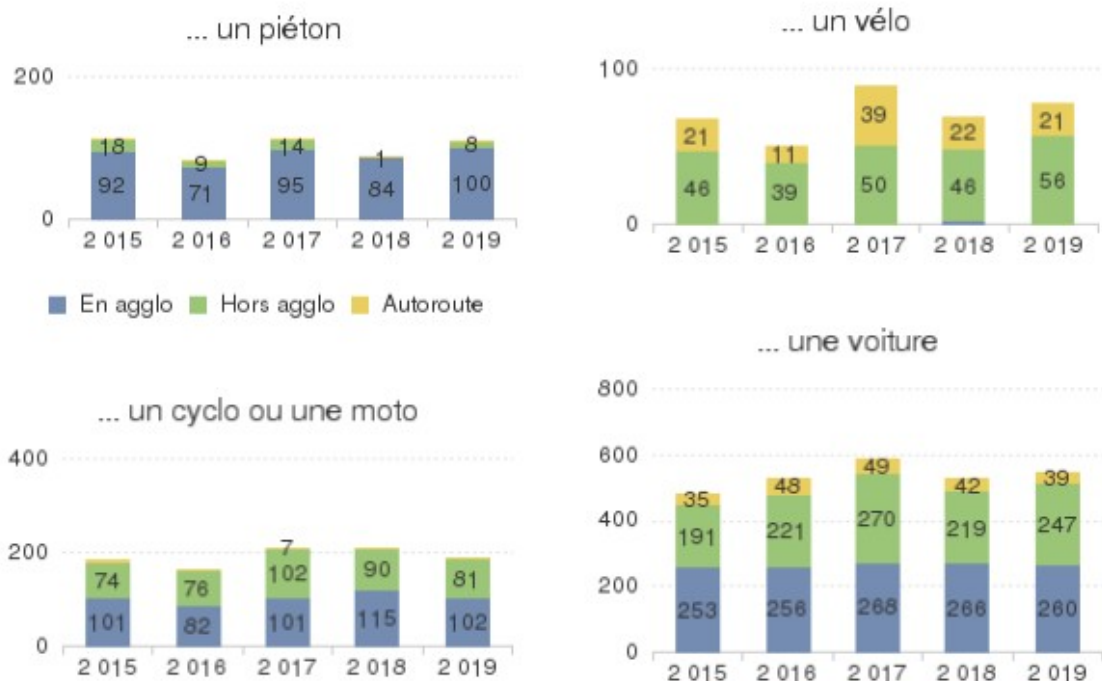
  

| Personnes tuées et blessées selon le type d'usagers |  | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT  | VU-PL | TC | Autres | Total |
|---|--|--------|------|-------|------|-----|-------|----|--------|-------|
| Tués  |  | 6      | 5    | 1     | 19   | 41  | 4     | 0  | 2      | 78    |
| Blessés   |  | 107    | 71   | 51    | 129  | 548 | 43    | 2  | 12     | 963   |

Il faut relever à nouveau la prépondérance, dans ces chiffres, des usagers dits fragiles (piétons et deux-roues), qui sont impliqués dans plus de la moitié des accidents, avec des conséquences souvent plus graves en termes de blessures et de mortalité que pour les usagers des autres types de véhicules.

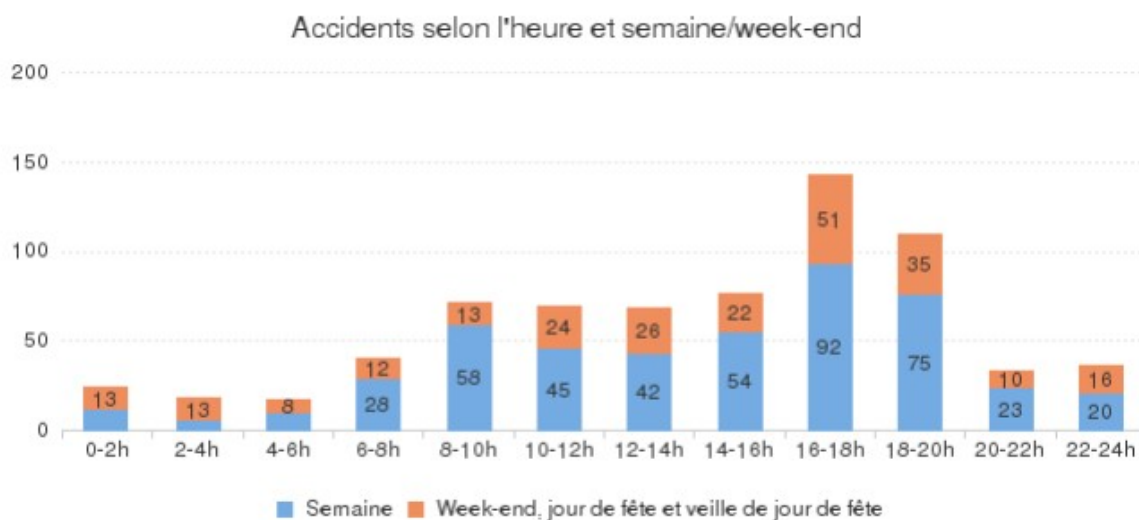
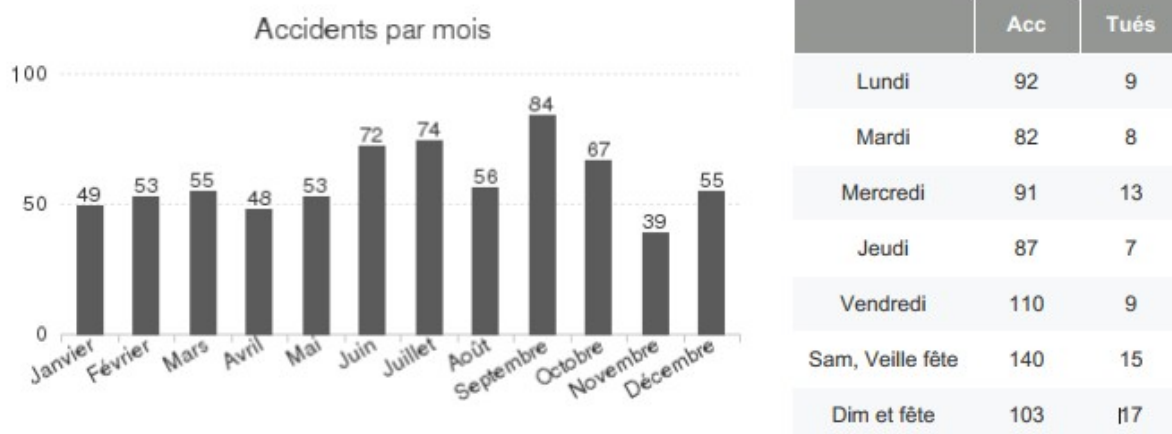
Une prise de conscience de chacun est nécessaire pour respecter et protéger ces usagers de la route, souvent démunis face à la violence d'un choc, même peu important.

### Accidents corporels impliquant :



Les accidents impliquant des piétons ont en grande majorité lieu en agglomération. Ils mettent en cause de manière sensiblement identique les voitures et les deux-roues motorisés. Le nombre d'accidents de vélos sur autoroute, en revanche, interroge, ce type d'axe routier n'étant en effet pas conçu pour cette pratique, où les véhicules motorisés roulent à grande vitesse, et où les cyclistes sont en situation de fragilité accrue en cas d'accident.

## Analyse du risque d'accident en fonction du mois, du jour et de l'heure

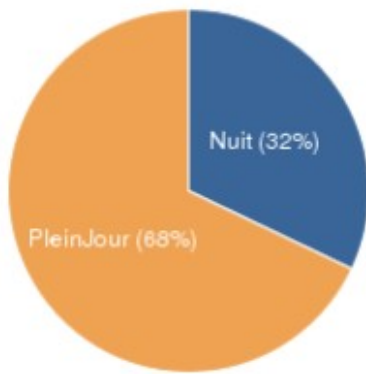


Les mois de juin, juillet et septembre se révèlent particulièrement accidentogènes, ce qui peut s'expliquer, d'une part, par un trafic accru aux beaux jours, également synonyme de départs en vacances, et d'autre part, par la baisse de luminosité à compter du mois de septembre, parfois mal anticipée par les usagers de la route.

Les week-ends sont, parmi tous les jours de la semaine, la période la plus accidentogène. Un constat que l'on peut probablement attribuer à un relâchement des comportements, et notamment une plus grande consommation d'alcool et/ou stupéfiants, du vendredi soir au dimanche midi. Il s'explique aussi par un plus grand nombre de trajets de nuit le week-end. En revanche, l'augmentation du nombre de morts le mercredi ne trouve pas d'explication évidente.

Enfin, en ce qui concerne les horaires, il apparaît que la tranche la plus marquée par les accidents est celle se situant entre 16h et 20h. A cette période, le trafic routier important se conjugue, pendant une grande partie de l'année, à une période de baisse de la luminosité favorisant les accidents les plus graves. 30 % environ des accidents ont lieu de nuit et plus de la moitié des tués sont décédés lors d'un accident survenu la nuit.

Accidents selon jour/nuit



Tués selon jour/nuit

