



**PRÉFET
DE L'ISÈRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Observatoire départemental de la Sécurité Routière en Isère

Bilan 2020 et évolutions

Contact : pref-securiteroutiere@isere.gouv.fr

Table des matières

Caractéristiques départementales.....	3
Caractéristiques démographiques.....	3
Le réseau routier en Isère.....	3
Introduction.....	4
Bilan global des accidents de la route en 2020, en comparaison avec l'année 2019.....	4
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.....	8
Bilan global et évolution de l'accidentologie en 2020 en Isère, et évolution sur 5 ans du nombre d'accidents, de tués, et de blessés.....	9
Evolution de l'indice de gravité des accidents sur 5 ans.....	10
Les caractéristiques de l'accidentologie en Isère en 2020.....	11
Age et genre des personnes tuées et blessées.....	11
Tués par types de réseau.....	12
Catégorie des personnes tuées et blessées.....	13
Les principales causes d'accidents mortels.....	14
Accidents par type d'usagers.....	15
Analyse du risque d'accident en fonction du mois, du jour et de l'heure.....	16

Caractéristiques départementales

Caractéristiques démographiques

Superficie du département : 7 431 km² (11^e département français en superficie)

Population totale : 1 258 722 hab. ⁽²⁰¹⁷⁾ (15^e département français en population)

Densité moyenne : 169 hab/km² :

Population et densité moyenne par arrondissement :

Arrondissement de Grenoble : 739 837 hab. ⁽²⁰¹⁷⁾

157 hab/km²

Arrondissement de La-Tour-du-Pin : 305 542 hab. ⁽²⁰¹⁷⁾

207 hab/km²

Arrondissement de Vienne : 213 343 hab. ⁽²⁰¹⁷⁾

172 hab/km²

Par comparaison :

- En France : superficie de 643 801 km², densité moyenne de 107,2 hab./km² ;
- En Auvergne Rhône Alpes : superficie de 69 711 km², densité moyenne de 114 hab./km².

L'Isère est le deuxième département le plus peuplé de la région Auvergne-Rhône-Alpes, et le 3^{ème} 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, qui se décomposent 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 2020, en comparaison avec l'année 2019

Après une année 2019 particulièrement meurtrière en Isère, la sécurité routière a fortement progressé en 2020 (comme sur le reste du territoire national), en particulier à la faveur de mesures de restriction de la circulation dues à la situation sanitaire, qui ont conduit à une forte chute du trafic routier, mais également en raison du renforcement des contrôles de police et de gendarmerie.

Ainsi, la mortalité routière a diminué de 41,03 % en Isère entre 2019 et 2020, soit plus fortement que la moyenne française dans son ensemble (-21 % de tués au niveau national).

L'indice de gravité (le nombre de tués pour 100 accidents corporels) a également diminué, passant de 11 en 2019 à 8,1 en 2020.

Ainsi, alors que les accidents mortels représentaient 9,22 % du total des accidents de la route en 2019, ils ont représenté au cours de l'année écoulée 7,77 % de l'accidentalité routière.

L'indice de gravité (IG)¹, qui correspond au nombre de tués pour 100 accidents corporels, a également fortement diminué, passant de 11 en 2019, à 8,1 en 2020. Il est donc revenu à un taux similaire à celui de 2018 (8,3).

	2019	2020	Variation en nombre	Variation en %
Accidents mortels	66	44	- 22	- 33,33 %
Tués	78	46	- 32	- 41,03 %
Accidents corporels	705	566	- 139	- 19,72 %
Blessés	963	740	- 223	- 23,16 %

1 Nombre de tués pour 100 accidents corporels

Le profil des victimes d'accidents mortels

La mortalité routière sur les routes iséroises demeure principalement masculine, près de 80 % des victimes étant des hommes en 2020.

Les catégories d'âge les plus concernées avaient déjà évolué entre 2018 et 2019. 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 %).

En 2019, a contrario, les moins de 18 ans représentaient 7,5% des tués, et les plus de 65 ans, 20%, avec une répartition homogène sur les tranches d'âge actives.

En 2020, cette tendance se confirme : la mortalité des seniors, si elle demeure relativement élevée, continue de diminuer, tandis que les plus jeunes sont relativement épargnés. En valeur absolue, seule la mortalité de la tranche d'âge 45-64 ans a augmenté.

	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
2019	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 %
2020	Valeur absolue	2	0	4	7	6	13	6	8
	Part des tués	4,35 %	0 %	8,7 %	15,22 %	13,04 %	28,26 %	13,04 %	17,39 %

Les principales causes des accidents mortels

Les données relatives aux causes des accidents, et notamment des accidents mortels, sont à interpréter avec précaution, dans la mesure où il n'est pas toujours possible de les déterminer avec certitude, mais aussi parce qu'un accident peut être multifactoriel : un même accident peut, par exemple, être comptabilisé comme ayant été causé à la fois par l'alcoolémie et une vitesse excessive.

Dans une part importante des accidents (36% des cas, contre seulement 17 % des cas en 2019), 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-deçà de la réalité concernant la représentation des différentes causes dans les accidents mortels.

Si en 2019, comme en 2017 et 2018, les accidents mortels avaient été causés principalement par la vitesse excessive, d'une part, et la consommation d'alcool et de stupéfiants, d'autre part, on constate en 2020 que l'alcool et les stupéfiants conjugués représentent 30 % des causes identifiées. La vitesse, en revanche, ne représente plus que 9 % des cas. Cette évolution peut s'analyser comme le reflet d'une diminution de la circulation routière en 2020, où les accidents liés à la vitesse ont pu être moins graves que les années précédentes.

Les facteurs liés à l'état de santé du conducteur sont également récurrents, puisque malaises et somnolence ou fatigue conjugués sont, en 2020, en forte augmentation, et représentent environ 25 % des accidents mortels.

Cause d'accident	Alcool	Malaise	Manœuvre interdite	Stupéfiants	Vitesse	Somnolence ou fatigue	Téléphone	Inattention	Autre ou indéterminé
Nombre d'accidents dans lesquels une cause est identifiée	8	7	6	5	4	4	0	0	16
Part des accidents dans lesquels une cause est identifiée (sur 44 accidents mortels)	18,18 %	15,91 %	13,64 %	11,36 %	9,09 %	9,09 %	0 %	0 %	36,36 %

Les catégories d'usagers accidentés et/ou tués

Les conducteurs ou les passagers de voitures représentent, en 2020 comme en 2019, plus de la moitié des tués sur la route, les voitures représentant la part la plus importante des véhicules dans l'ensemble du trafic routier.

Avec 19 victimes, 35 % des tués sont par ailleurs des usagers vulnérables (qui ne sont pas protégés par l'habitacle d'un véhicule) : soit 7 piétons (1 de plus qu'en 2019), 5 cyclistes et 7 motards. Alors qu'ils ne représentent que 2 % des usagers de la route, les motards décédés représentent 15 % des victimes (20 % en 2019). 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.

A noter qu'aucun conducteur (ou passager) de poids lourds n'est décédé cette année en Isère (3 en 2019).

<i>Type d'usager</i>	Usagers vulnérables				Véhicules légers (voitures)	Poids lourds	Autres
	Piétons	Cyclistes	Cyclos	Motos			
Valeur absolue	7	5	0	7	24	0	3
Part des tués	15,22 %	10,87 %	0 %	15,22 %	52,17 %	0 %	6,52 %

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. Les facteurs d'explication à cette augmentation résident, sans doute, d'une part dans un relâchement des comportements, qui se traduit ensuite par des épisodes d'augmentation de l'accidentalité, mais aussi par la démultiplication des contrôles effectués par les forces de l'ordre, qui auront permis d'intercepter un plus grand nombre de conducteurs en infraction.

Si le nombre de suspensions a légèrement diminué en 2020 en Isère, cette diminution ne reflète pas la réduction de l'ensemble du trafic routier au cours de cette année.

	2017	2018	2019	2020
Nombre de suspensions administratives	2582	2988	3294	3264

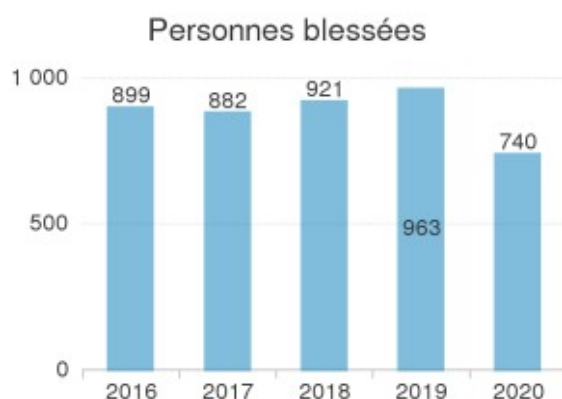
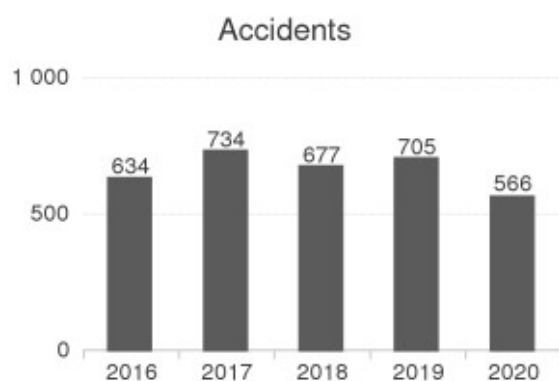
On observe par ailleurs que les suspensions des permis de conduire en raison de la consommation préalable de stupéfiants augmentent plus vite que les autres. Cela semble démontrer une augmentation de la consommation décomplexée de certains produits stupéfiants comme le cannabis. Ce phénomène est inquiétant 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.

	2020										
	Total Alcoolémie	évolution	Total EAD	Total Vitesse	évolution	Total Stupéfiants	évolution	Total téléphone	évolution	TOTAL SUSPENSIONS	évolution
	34 % du total annuel des suspensions			40 % du total annuel des suspensions		26 % du total annuel des suspensions		0 % du total annuel des suspensions			
Janvier	129	↓ -17 %	48	92	↓ -3 %	89	↑ 85 %	0		310	↑ 4 %
Février	120	↑ 6 %	39	94	↑ 7 %	76	↑ 29 %	0		290	↑ 12 %
Mars	88	↓ -38 %	34	48	↓ -56 %	50	↓ -22 %	0		186	↓ -41 %
Avril	74	↓ -50 %	11	105	↓ -19 %	38	↓ -33 %	0		217	↓ -35 %
Mai	55	↓ -44 %	11	149	↑ 41 %	52	↑ 63 %	0		256	↑ 8 %
Juin	106	↔ 1 %	27	149	↑ 80 %	79	↑ 61 %	3		337	↑ 42 %
Juillet	119	↓ -26 %	45	122	↑ 58 %	71	↑ 29 %	3		315	↑ 8 %
Août	99	↔ 1 %	30	97	↓ -8 %	43	↓ -16 %	1		240	↓ -6 %
Septembre	55	↓ -58 %	22	116	↑ 43 %	79	↑ 32 %	2		252	↓ -7 %
Octobre	108	↔ 8 %	38	136	↑ 42 %	110	↑ 9 %	1		355	↑ 20 %
Novembre	63	↓ -54 %	22	123	↑ 60 %	96	↑ 63 %	1		283	↑ 4 %
Décembre	84	↓ -39 %	26	68	↑ 10 %	70	↓ -17 %	1		223	↓ -21 %

Bilan global et évolution de l'accidentologie en 2020 en Isère, et évolution sur 5 ans du nombre d'accidents, de tués, et de blessés

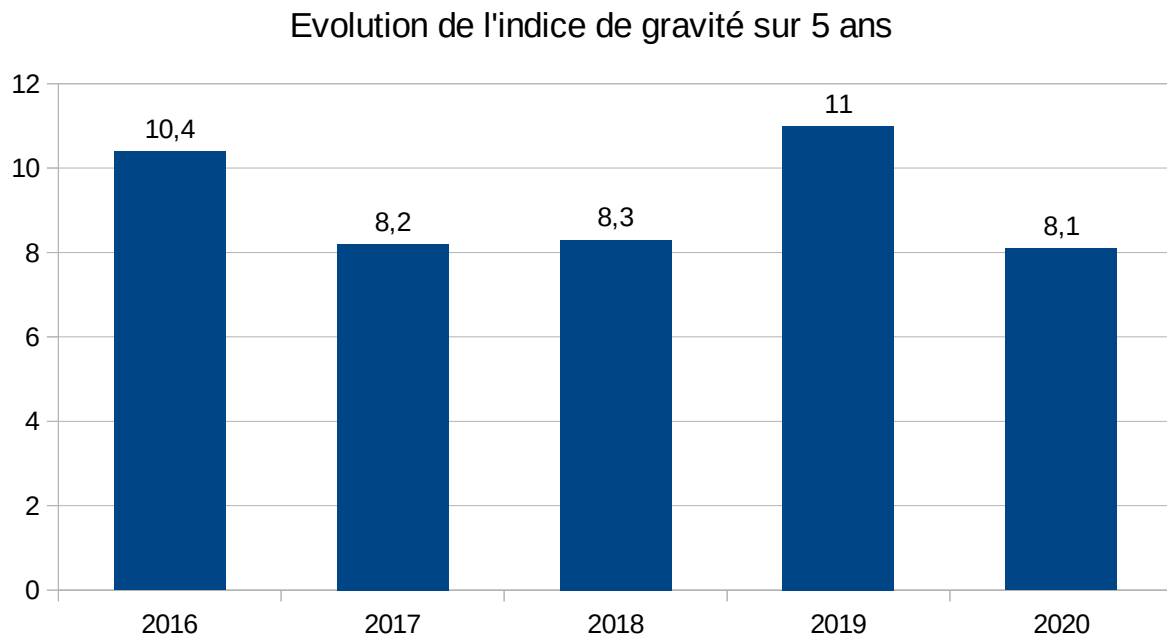
Accidents	566
Tués	46
Blessés	740

	Tués
Piétons	7
Cyclistes et EDP à moteur	5
Cyclomotoristes	0
Motards	7
Automobilistes	24
Autres	3



On constate une diminution de l'ensemble des indicateurs en 2020, par rapport à 2019, année marquée par une hausse significative, mais également par rapport à 2018. 2020 a donc permis de renouer avec la logique de diminution progressive de l'accidentalité routière des dernières années, logique à laquelle 2019 avait fait exception.

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

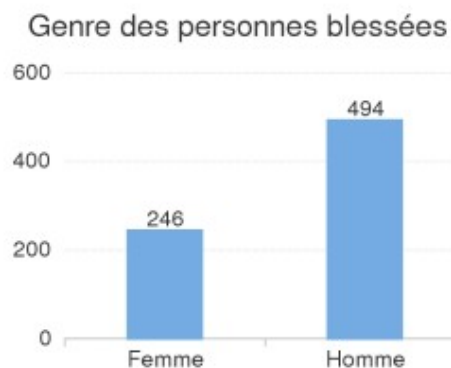
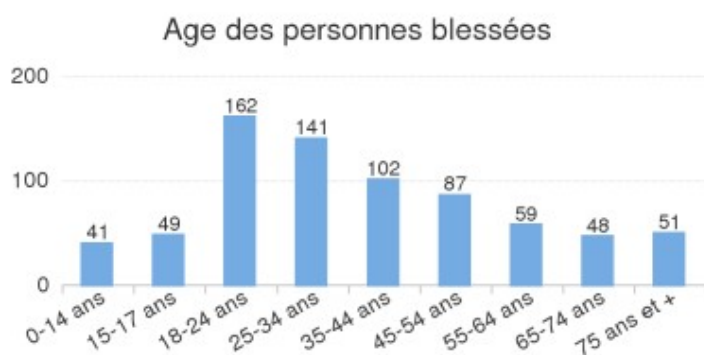
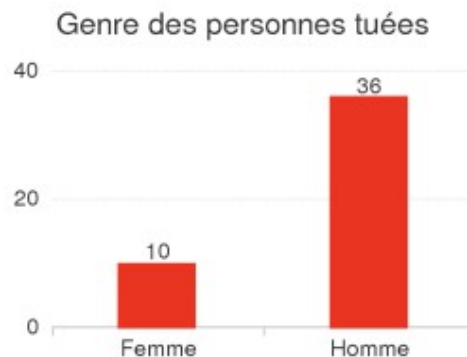
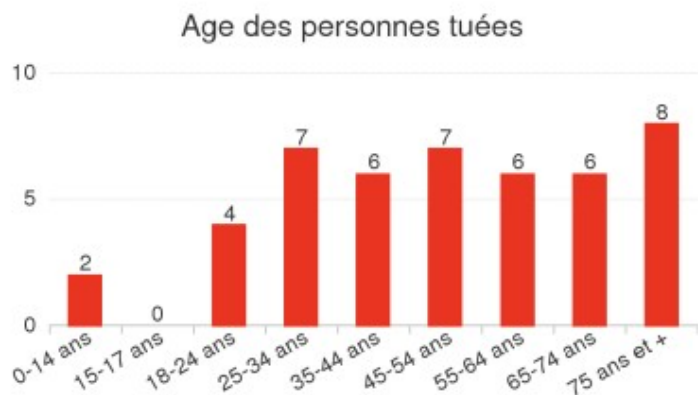


L'indice de gravité est calculé en rapportant le nombre de morts au nombre d'accidents corporels dans l'année, afin d'obtenir un taux pour 100 accidents.

Alors que ce ratio s'était très fortement dégradé en 2019, année lors de laquelle on a déploré 11 morts pour 100 accidents, il est revenu, en 2020, à un seuil plus bas (taux de 8,1 décès pour 100 accidents), du même ordre que pour les années 2017 et 2018.

Les caractéristiques de l'accidentologie en Isère en 2020

Age et genre des personnes tuées et blessées



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

Tués par types de réseau



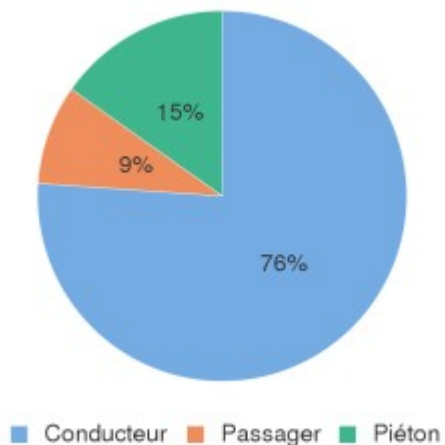
On constate de grandes différences s'agissant de la localisation des accidents, en particulier des accidents mortels, selon le lieu de la collision.

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.

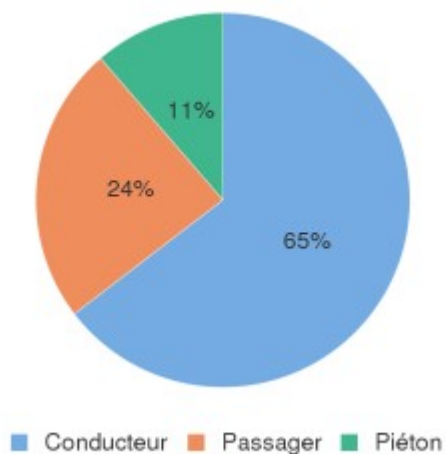
S'il y a donc plus d'accidents en ville, ces derniers sont d'une moindre gravité. Cela peut s'expliquer par diverses raisons : vitesses moindres, temps de trajets plus courts, davantage d'éclairage public...

Catégorie des personnes tuées et blessées

Catégorie des personnes tuées

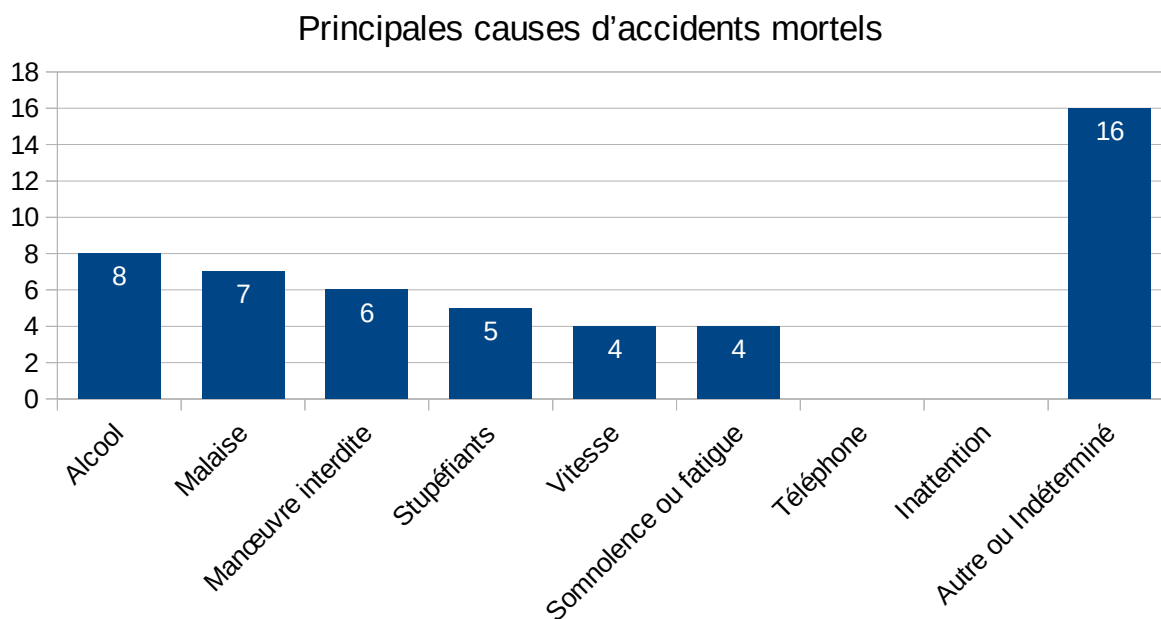


Catégorie des personnes blessées



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 35 % des victimes ; ils ne sont donc pas épargnés par la mortalité routière.

Les principales causes d'accidents mortels



Les principales causes d'accidents mortels, en 2020, sont l'alcool et les stupéfiants d'une part (30 % au total), mais aussi, de manière plus inattendue, les facteurs liés à la santé du conducteur, avec pas moins de 7 accidents mortels, sur 44, dus à un malaise du conducteur. Ajouté aux accidents causés par la somnolence ou la fatigue, cela représente un total de 25 % des accidents mortels attribué à ces causes.

Dans 14 % des cas, une manœuvre interdite (refus de priorité, dépassement dangereux...) était en cause. En revanche, aucun accident mortel n'a été officiellement attribué, en 2020, à l'usage du téléphone au volant ou à l'inattention du conducteur (ces facteurs pouvant toutefois être difficiles à déterminer en l'absence de témoins).

En 2020, la vitesse, qui était habituellement une des causes principales d'accidents mortels (40 % en 2019), n'a été impliquée de manière certaine que dans 4 accidents mortels, soit moins de 10 % des cas.

Pour 36 % des accidents, la cause reste indéterminée : absence de témoin, analyses toxicologiques impossibles... On peut également émettre l'hypothèse qu'une partie de ces accidents sont dus aux distracteurs, comme le téléphone, pour lesquels on ne dispose pas d'outil fiable de détection.

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

Accidents par type d'usagers

Comme évoqué précédemment, les conducteurs et passagers de véhicules de tourisme (autrement dit, les voitures « classiques ») ont été les usagers les plus touchés en 2020, aussi bien en termes de mortalité que d'accidentalité au sens large (80 % des accidents de la route).

Toutefois, les usagers dits fragiles (piétons et deux-roues), demeurent impliqués dans 30 % des accidents, avec des conséquences souvent plus graves en termes de blessures et de mortalité que pour les usagers des autres types de véhicules.

Accidents impliquant un ...									
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU-PL	TC	Autre	Ensemble
Accidents	89	77	48	105	450	54	5	26	566
% d'accidents	16%	14%	8%	19%	80%	10%	1%	5%	

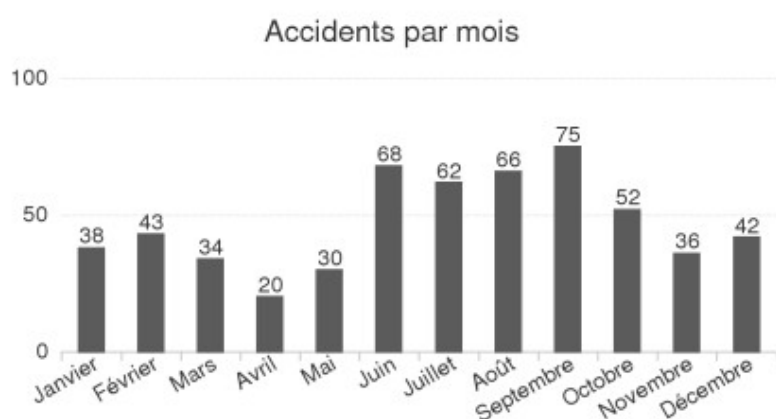
Personnes tuées et blessées selon le type d'usagers									
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU-PL	TC	Autres	Total
Tués	7	5	0	7	24	1	1	1	46
Blessés	84	74	49	101	388	22	5	17	740

Accidents corporels impliquant :

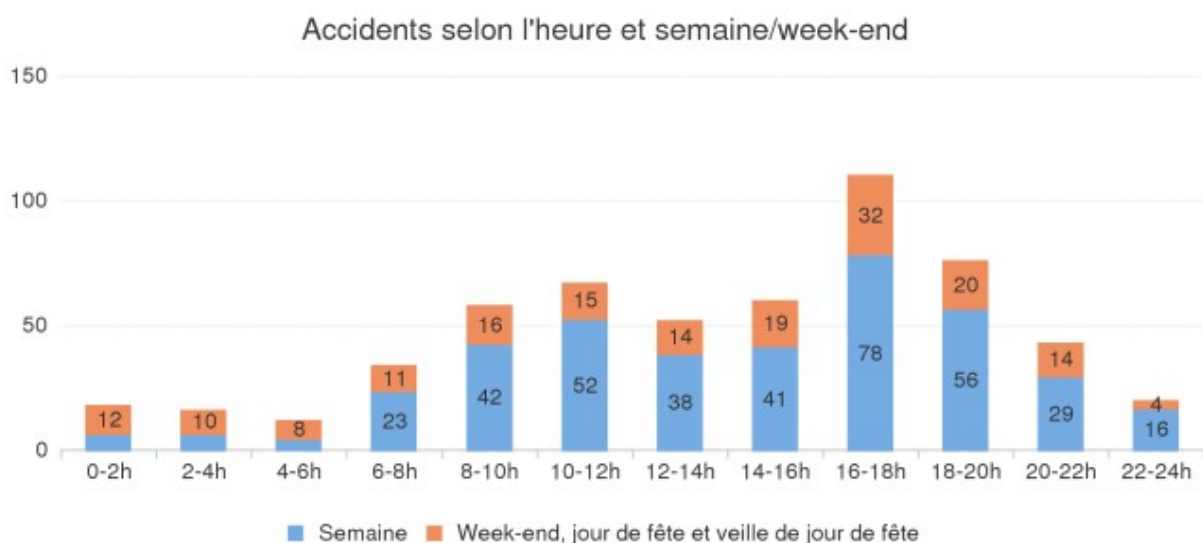


Les accidents impliquant des piétons ont lieu, en grande majorité, en agglomération, milieu de déplacement privilégié de ces usagers, où la question du partage de la route entre les différents usagers se pose de manière accrue.

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



	Accidents	Tués
Lundi	72	4
Mardi	71	3
Mercredi	90	8
Jeudi	80	7
Vendredi	78	5
Sam, Veille fête	80	13
Dim et fête	95	6



Les mois de juin à octobre se sont révélés particulièrement accidentogènes en 2020, dans un contexte de déconfinement qui a vu le trafic routier reprendre peu à peu. Il faut toutefois noter que ce sont habituellement des mois déjà plus accidentogènes, car marqués par les départs en vacances, qui génèrent un trafic accru, et d'autre part, par la baisse de luminosité à compter du mois de septembre, parfois mal anticipée par les usagers de la route.

La répartition sur les jours de la semaine a été moins marquée que les années précédentes, avec une répartition plus homogène sur l'ensemble de la semaine (même si les lundis et mardis sont un peu moins représentés). On peut attribuer l'accidentalité légèrement supérieure des fins de semaine 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, le 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, comme l'année précédente, 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.

Le nombre de morts de nuit a en revanche diminué, puisqu'il représentait plus de la moitié des tués en 2019, et un peu moins en 2020.

Accidents selon jour/nuit



Tués selon jour/nuit

