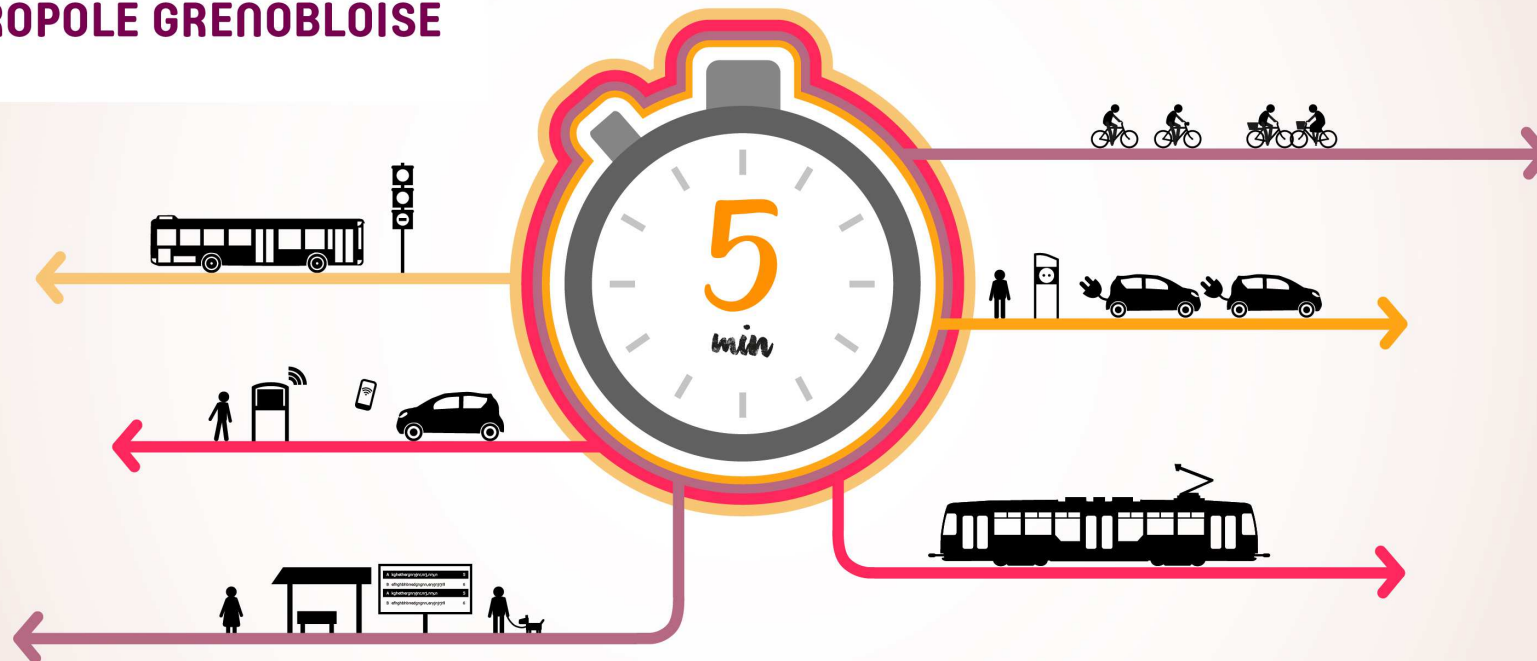


les  
**5 MINUTES**  
de  
L'OBSERVATOIRE DES  
DÉPLACEMENTS DE LA  
MÉTROPOLE GRENOBLOISE

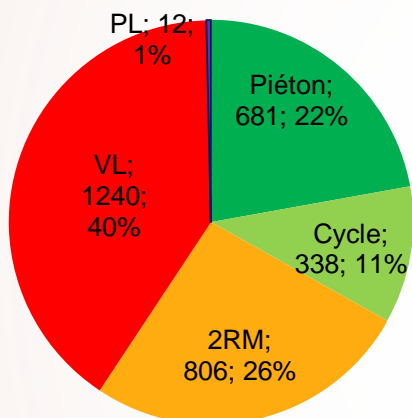
**QUEL EST LE BILAN  
DE L'ACCIDENTALITE  
DANS L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE ?**



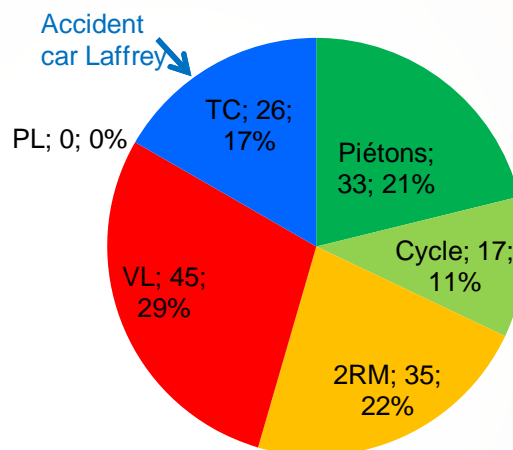
# Nombre de victimes dans la métropole grenobloise de 2007 à 2016

2399 accidents, 3077 victimes, dont 156 morts en 10 ans ( un « coût » estimé de 495 millions d'euros pour les tués\*)

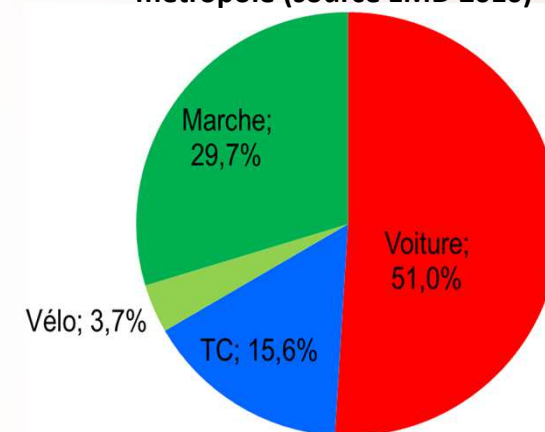
Répartition des victimes d'accidents de 2007 à 2016



Répartition des tués de 2007 à 2016



Rappel : les parts modales des déplacements des habitants de la métropole (source EMD 2010)

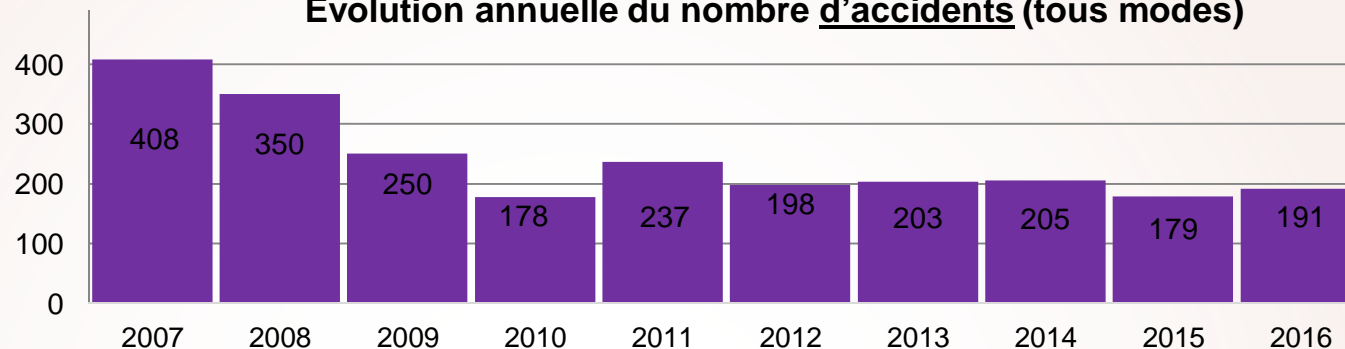


2RM : non significatif

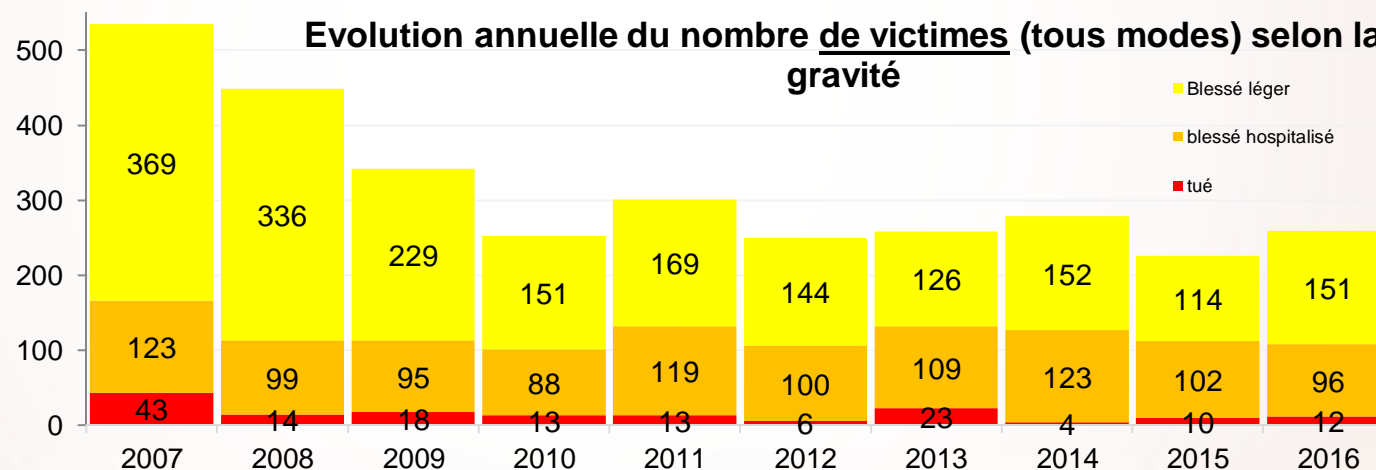
- L'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) établit le coût de l'insécurité routière (en 2014) à 3 170 000 € pour un tué, 400 000 € pour un blessé hospitalisé, 15 000 € pour un blessé non hospitalisé. Ce coût prend en compte :
  - les coûts marchands directs (coûts médicaux et sociaux, coûts matériels, frais généraux, ...)
  - les coûts marchands indirects (perte de production, ...)
  - les coûts non marchands (préjudice moral, ...)
- Les utilisateurs de 2 roues motorisées (2RM) sont surreprésentés parmi les victimes, par rapport au nombre de déplacements effectués en 2RM.

# Accidents et victimes tous modes par an de 2007 à 2016

Evolution annuelle du nombre d'accidents (tous modes)



Evolution annuelle du nombre de victimes (tous modes) selon la gravité

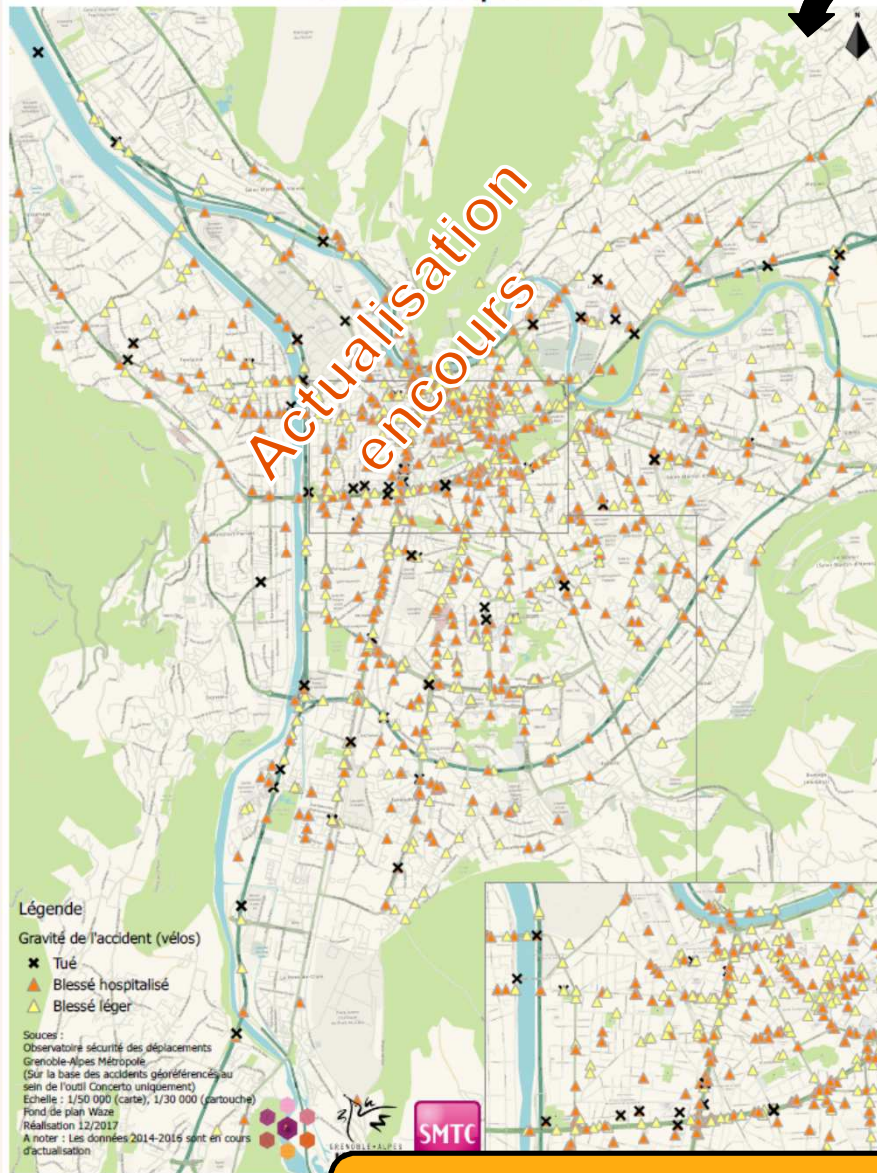


- On observe une baisse régulière du nombre de victimes jusqu'en 2010, puis une hausse en 2011 et une stagnation entre 2011 et 2016 (à corréliser avec la stagnation du trafic automobile)
- En 2016, 259 victimes dénombrées pour 191 accidents



# Accidents tous modes par an de 2006 à 2013

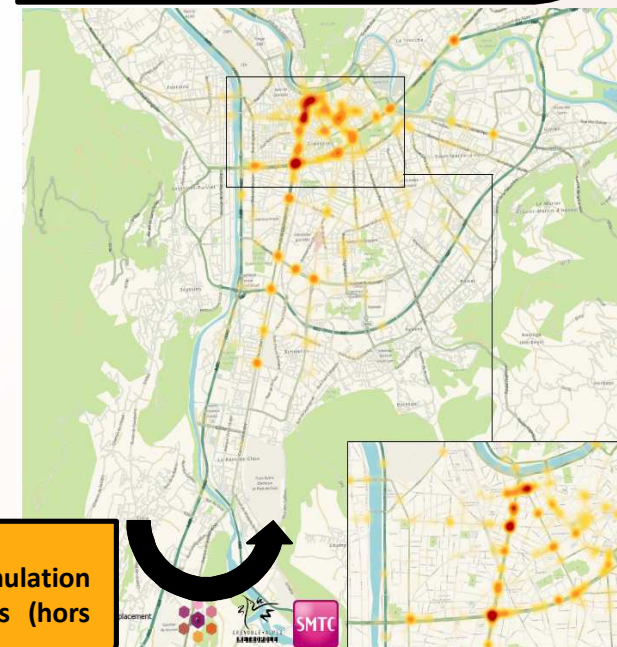
Localisation et gravité des accidents entre 2006 et 2013  
Tous modes de déplacements



Les accidents sont fortement concentrés :

- en secteur urbain
- sur les axes structurants
- et dans une moindre mesure sur les voies de desserte dans les secteurs centraux

Quelques accidents ont néanmoins eu lieu sur des voies de desserte dans les secteurs périphériques

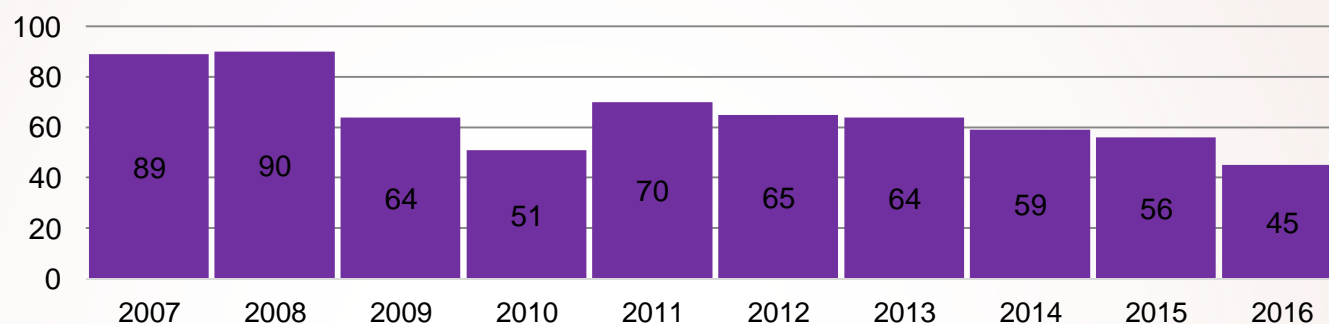


Travail en cours de définition des zones d'accumulation des accidents secteurs les plus accidentogènes (hors voies rapides) de la métropole

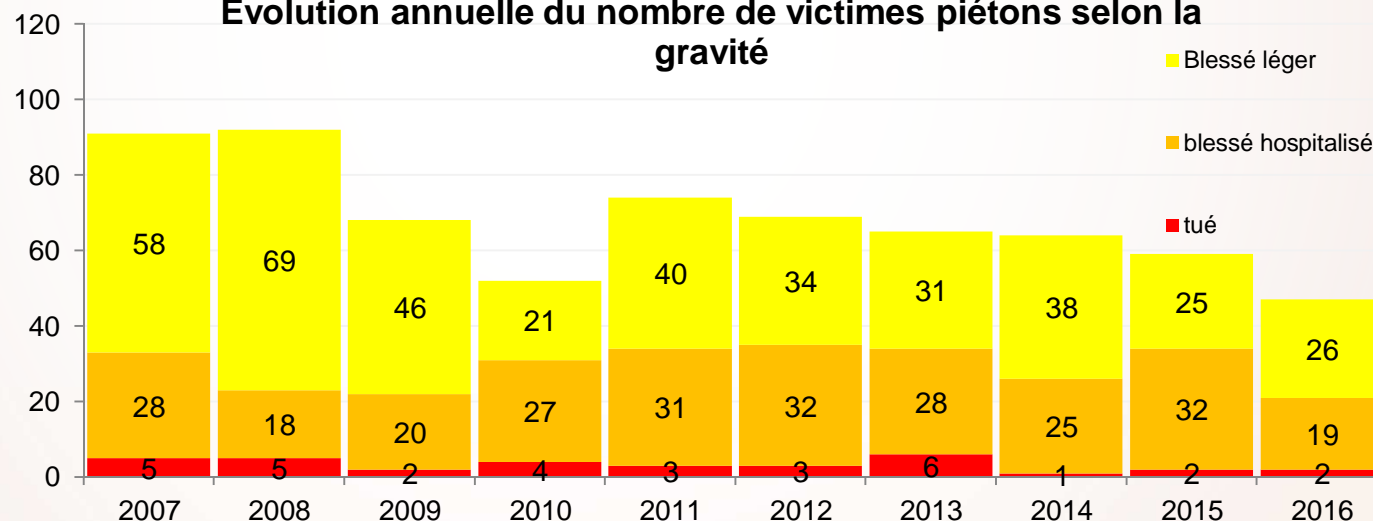
# Victimes piétons par an de 2007 à 2016

**681 victimes, 33 tués en 10 ans**

Evolution annuelle du nombre d'accidents corporels piétons



Evolution annuelle du nombre de victimes piétons selon la gravité

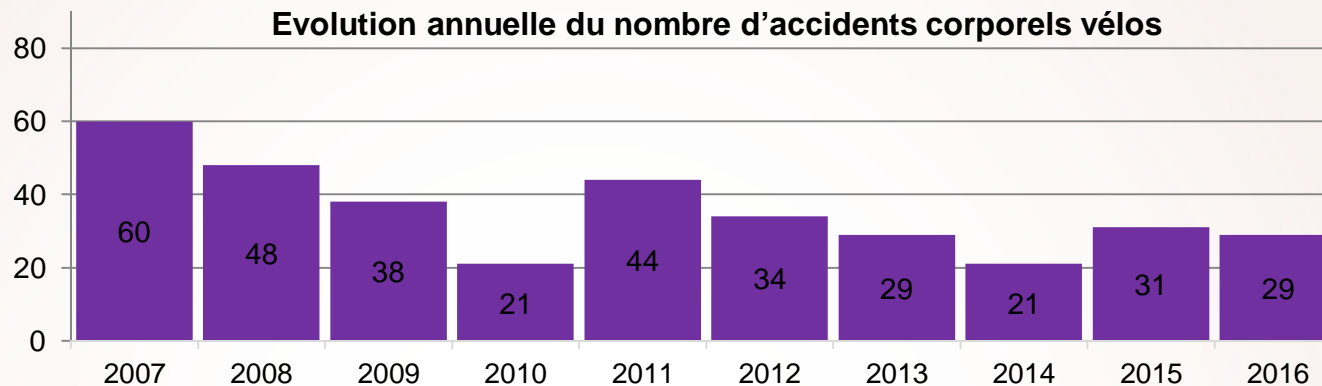


- Baisse générale des accidents piétons de 2006 à 2010
- Hausse en 2011 puis légère diminution jusqu'en 2016

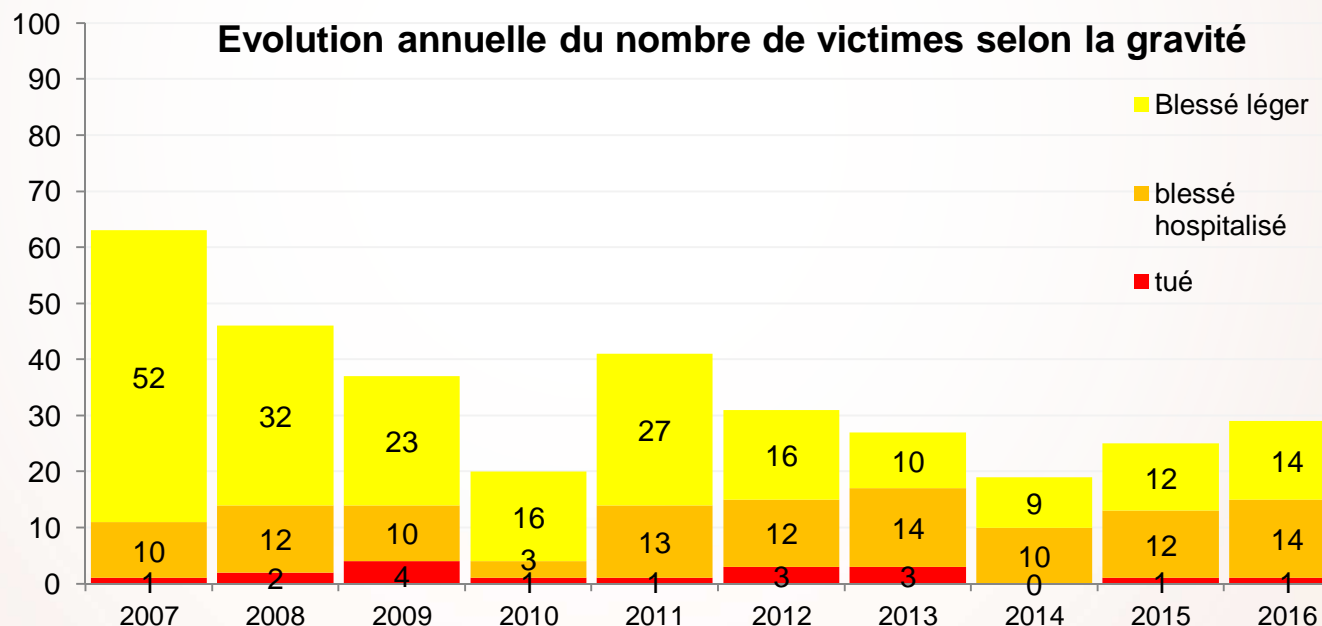
# Victimes vélos par an de 2007 à 2016

**338 victimes, 17 tués en 10 ans**

Evolution annuelle du nombre d'accidents corporels vélos



Evolution annuelle du nombre de victimes selon la gravité



- Baisse générale des accidents vélos depuis 2006 jusqu'en 2010
- Hausse en 2011, puis légère diminution jusqu'en 2014 et légère hausse en 2015 et 2016.

## Type de conflits de 2007 à 2016 par modes

**83% des accidents sont liés à des conflits impliquant la voiture :**

- 25 % de conflits voiture / voiture
- 25 % de conflits voiture / deux roues motorisés
- 21 % de conflits voiture / piétons
- 11 % de conflits voiture / vélo

**Les conflits entre piétons et cyclistes ne représentent que 1,3% des accidents.**

**Les conflits entre TC et vélos donnent rarement lieu à des accidents (0,2%).**

- Les voitures sont impliquées dans 83% des accidents mais représentent quasiment le même nombre de victimes que les piétons pourtant moins impliqués.
- Les deux roues motorisés sont impliqués dans 25% des accidents : c'est le mode de déplacement le plus soumis au risque d'accident après la voiture (21 % pour les piétons et 11 % pour les vélos).



# Synthèse des enjeux

- Le **nombre d'accidents par habitant est plus faible dans la métropole grenobloise** que dans les métropoles de même taille (unités urbaines de plus de 360 000 habitants).
- **Mais la baisse de l'accidentalité est moins rapide** que dans d'autres métropoles.
- Le nombre total de victime a baissé de 51 % en 10 ans, mais :
  - La voiture reste le mode de transport enregistrant le plus de victimes
  - La gravité des accidents a stagné pour les piétons et les cyclistes entre 2010 et 2016
  - Le nombre total de victimes a stagné entre 2010 et 2016

- **Certaines catégories d'usagers sont particulièrement exposées au risque d'accident : usagers des deux-roues motorisés, cyclistes (même si l'exposition des cyclistes au risque d'accident diminue avec le développement de la pratique), jeunes de 15 à 24 ans, piétons âgés...**
- **Certains types de voies ou d'aménagement « sur-concentrent » le nombre d'accidents : grandes artères en milieu urbain, intersections où la largeur des voies autorise une vitesse élevée de giration du véhicule, traversées concernées par un « effet de masque », traversées donnant accès à un arrêt important de transports collectifs, ...**
- **Certaines modalités de gestion des carrefours ou des traversées peuvent susciter des comportements à risque notamment lorsque le temps d'attente au feu est trop long pour les piétons ou les cyclistes. ..**



## ANNEXE : Apport du casque chez les cyclistes

- Dans le cas d'un cycliste circulant à une vitesse entre 15 et 25 km/h et chutant lors de l'ouverture intempestive d'une portière d'un véhicule à l'arrêt, il existe un risque lésionnel très important en termes de lésions neurologiques (perte de connaissance) et de fracture crânienne chez le cycliste non casqué.
  - Avec le port du casque, ce risque est divisé par 2 pour la fracture crânienne et par presque 20 pour les lésions neurologiques.
- L'apport du casque de protection a également été montré lors de d'études de la collision entre un cycliste (casqué et non casqué) et un véhicule. Il permet de diminuer les risques de traumatisme crânien du cycliste.
  - Pour une vitesse du véhicule de 45 km/h, le risque de fracture crânienne est divisé par 3 par le port d'un casque de protection.
  - L'ajout de protubérances sur les casques de vélo, de moto ou de ski (par exemple : webcam, décorations...) nuit à l'efficacité du casque (pouvant entraîner des lésions lors d'un choc).