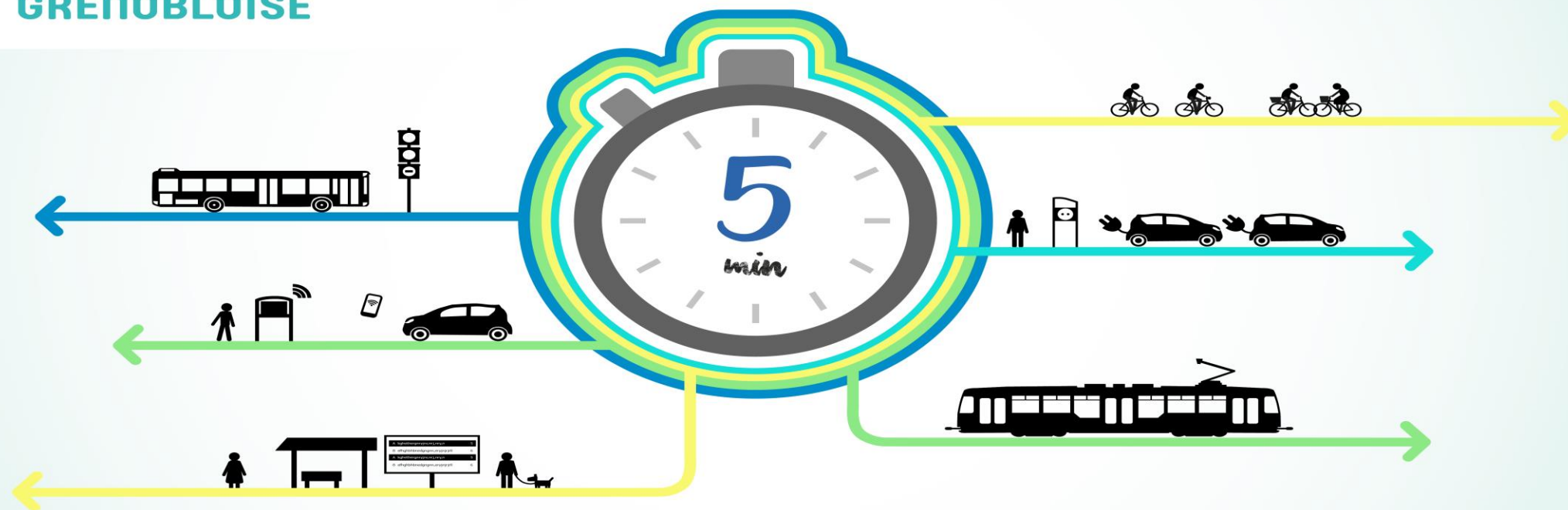
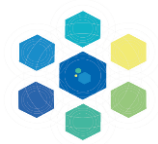


les
5 MINUTES
de
L'OBSERVATOIRE DES
MOBILITES DE L'AIRE
GRENOBLOISE

Étude de risque

Croisement accidentalité-mobilité





Rappel : Les objectifs de l'observatoire de la sécurité des déplacements

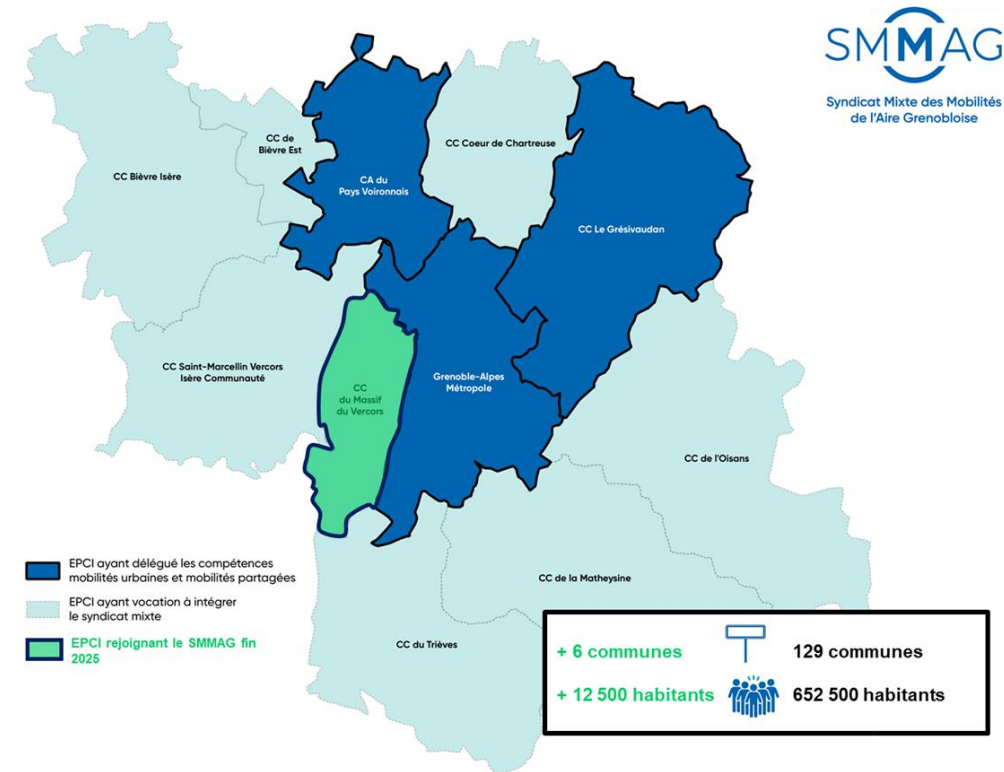
➤ Un observatoire animé depuis 2007 par le SMMAG

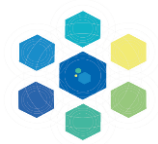
- ✓ Convention partenariale en 2008 entre le SMMAG, la Métropole, le Département, le Préfet et le Procureur de la République
- ✓ Convention avec l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière en 2021 pour la mise à disposition au SMMAG du fichier national des accidents
- ✓ Des analyses statistiques et cartographiques sur plus de 20 ans réalisées historiquement à l'échelle de la métropole grenobloise puis du SMMAG

➤ Objectifs :

- ✓ Produire régulièrement des bilans détaillés de l'accidentologie
- ✓ Orienter les axes d'actions des politique de mobilité
- ✓ Cibler les aménagements à réaliser en priorité aux points noirs les plus accidentogènes

➤ La sécurité des déplacements : un des 8 objectifs fondateurs du nouveau PDM 2035 en cours d'élaboration

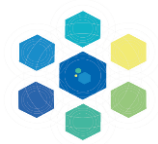




Préambule

Une démarche globale et systématique d'observation et d'évaluation des accidents est mise en œuvre sur le territoire du SMMAG

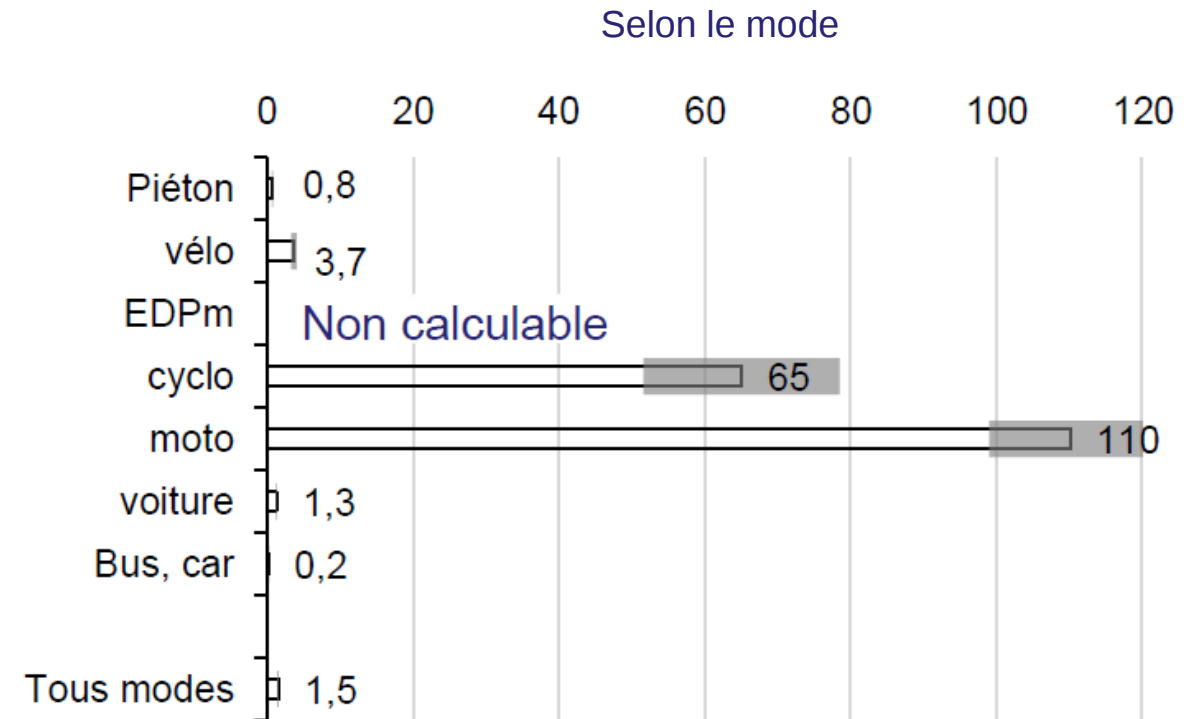
- ✓ Afin de compléter les bilans détaillés des accidents, le SMMAG a travaillé avec le CEREMA pour comparer les risques d'accidents en fonction de la mobilité sur son territoire
- ✓ Cette étude permet de quantifier le risque d'être victime d'un accident, ramené à la mobilité, pour différentes sous-populations selon l'âge, le mode et le genre...
- ✓ Le calcul du risque d'être victime d'accidents repose sur l'indicateur suivant :
Risque = nombre de victimes / mobilité associées
- ✓ On retiendra une mobilité exprimée principalement **en temps passé**, avec un risque exprimé en nombre de victimes par million d'heures de déplacements. Et ponctuellement **en kilomètres parcourus**, avec un risque exprimé en nombre de victime par millions de km parcourus par des usagers (passagers, conducteurs ou piétons)



Le risque selon le mode de déplacements : les 2RM sont hors normes

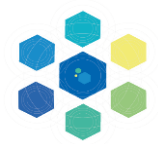
On retiendra tout d'abord les éléments suivants :

- ✓ Un risque nul ou quasi nul pour les transports en commun (mode routier ou non)
- ✓ Un risque faible pour les piétons
- ✓ Un risque et un enjeu très élevés pour les deux roues motorisées, et en particulier les motos



**Risque en temps passé -
4 EPCI - 7j - ho+fe - Ts âges**

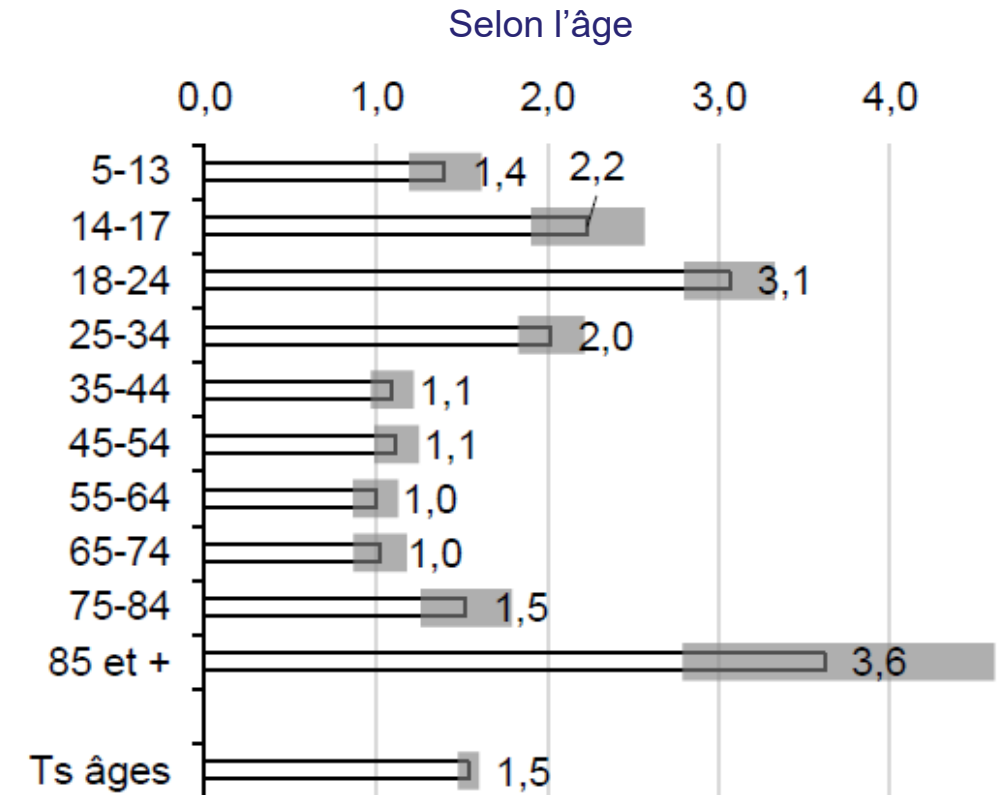
En nb de victimes par million d'heures



Le risque selon l'âge : le risque le plus faible pour les 35-74 ans

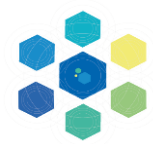
Les populations les plus préoccupantes identifiées sont :

- ✓ Les hommes et les femmes automobilistes âgés de 18 à 24 ans
 - et particulièrement le week-end, avec des proportions élevées de passagers et d'accidents la nuit
- ✓ Les hommes de 18 à 34 ans en vélo
 - avec un risque plus élevé hors de la métropole, mais un enjeu dans la métropole de Grenoble
- ✓ Les hommes de 55 ans et plus en vélo,
 - particulièrement les 65-74 ans, avec un risque et des enjeux élevés le week-end



**Risque en temps passé -
4 EPCI - 7j - ho+fe - Tous modes**

En nb de victimes par million d'heures



Selon le genre : le risque est doublé pour les hommes

Des approfondissements ont permis de nuancer certaines comparaisons globales :

Le risque pour les hommes est le double du risque pour les femmes :

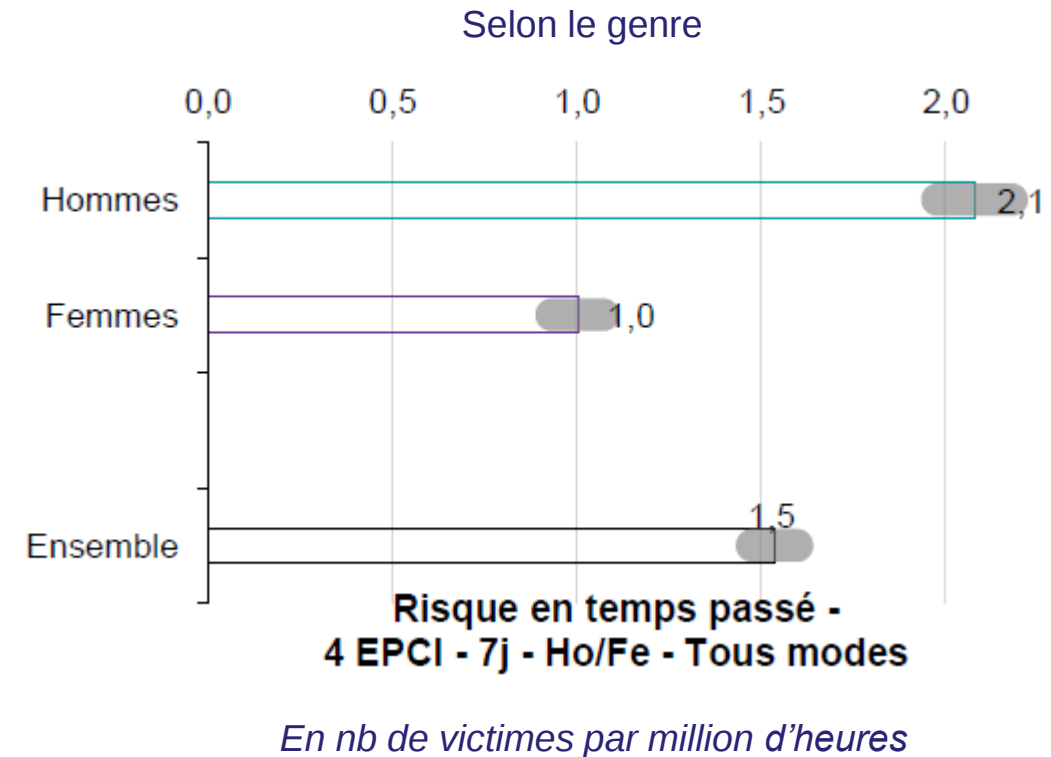
- ✓ de manière globale et pour le vélo
- ✓ pour les piétons le risque est identique
- ✓ pour les automobilistes : sur-risque de 30% ; et pas de sur-risque en semaine

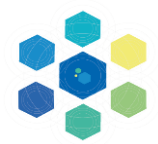
Le risque des 18-24 ans en voiture est très élevé :

- ✓ à la fois pour les hommes et pour les femmes
- ✓ pour les hommes, le risque des 18-24 est le double en vélo qu'en voiture, c'est l'inverse pour les femmes

Le risque des 85 ans et + est très élevé :

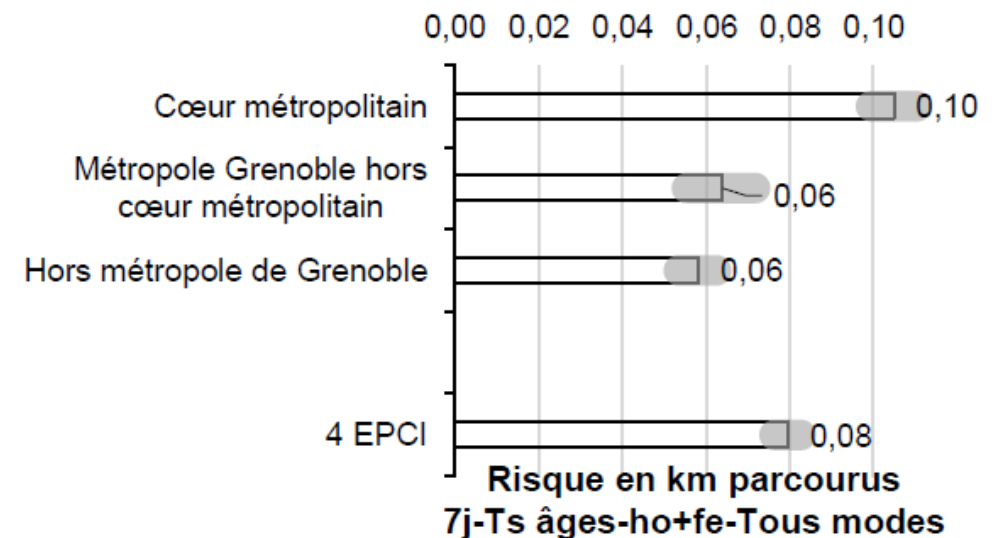
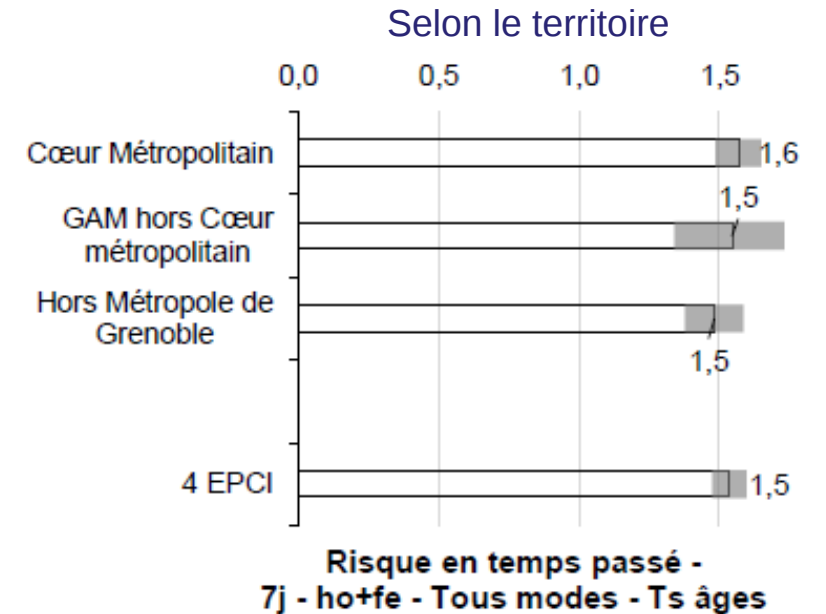
- ✓ ce n'est mesurable que pour les piétons et automobilistes

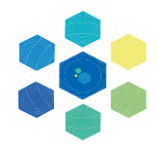




Selon le territoire : pas de différence notable au global

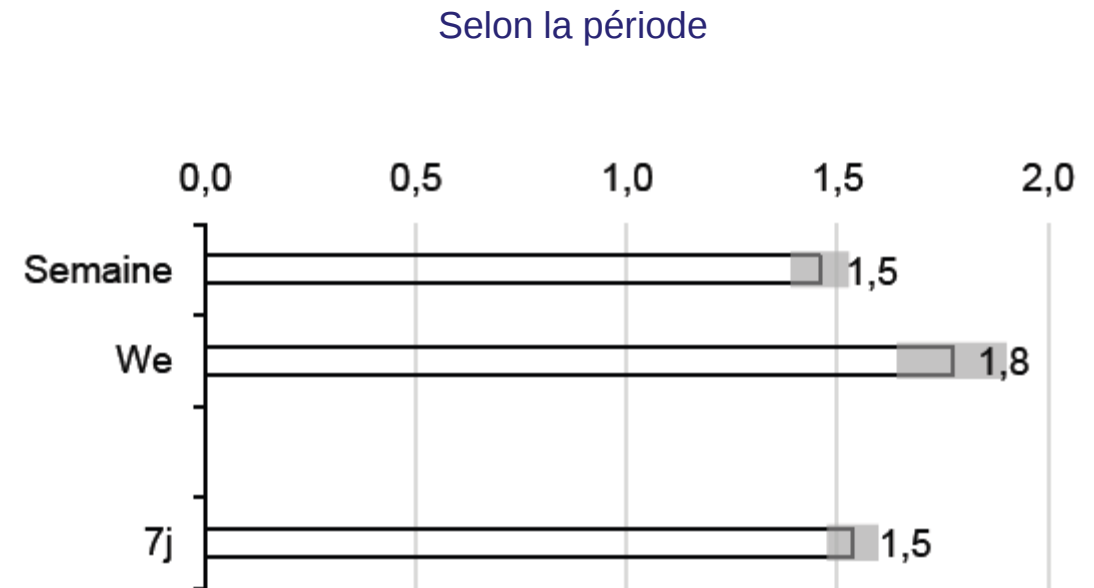
- ✓ En temps passé, le risque est similaire sur chacun des trois territoires
- ✓ Ramené au km parcourus, le risque le plus élevé est dans le cœur métropolitain. Le territoire de la métropole hors cœur métropolitain a un risque similaire à celui en dehors de la métropole
- ✓ Le risque dans le cœur métropolitain est plus élevé qu'en dehors du cœur métropolitain uniquement pour les piétons et pour les motos. En revanche, il est plus faible pour les cyclistes
- ✓ En voiture, il est similaire pour les trois territoires





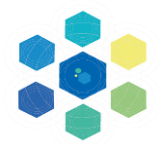
Selon la période : un léger sur-risque le week-end

- ✓ On constate un léger sur-risque le week-end par rapport à la semaine
- ✓ Tous modes confondus, pas de sur-risque pour les femmes, mais un sur-risque réel le week-end pour les hommes
- ✓ Pour les hommes comme pour les femmes, on constate ce sur-risque le week-end pour la voiture
- ✓ En revanche, pour les piétons et les cyclistes, il y a un sur-risque en semaine (environ double). On retiendra surtout, pour les 18-24 ans en voiture (et dans une moindre mesure les 25-34 ans), un risque 3 fois plus élevé le week-end qu'en semaine



**Risque en temps passé -
4 EPCI - ho+fe - Ts âges, ts modes - Sem/we**

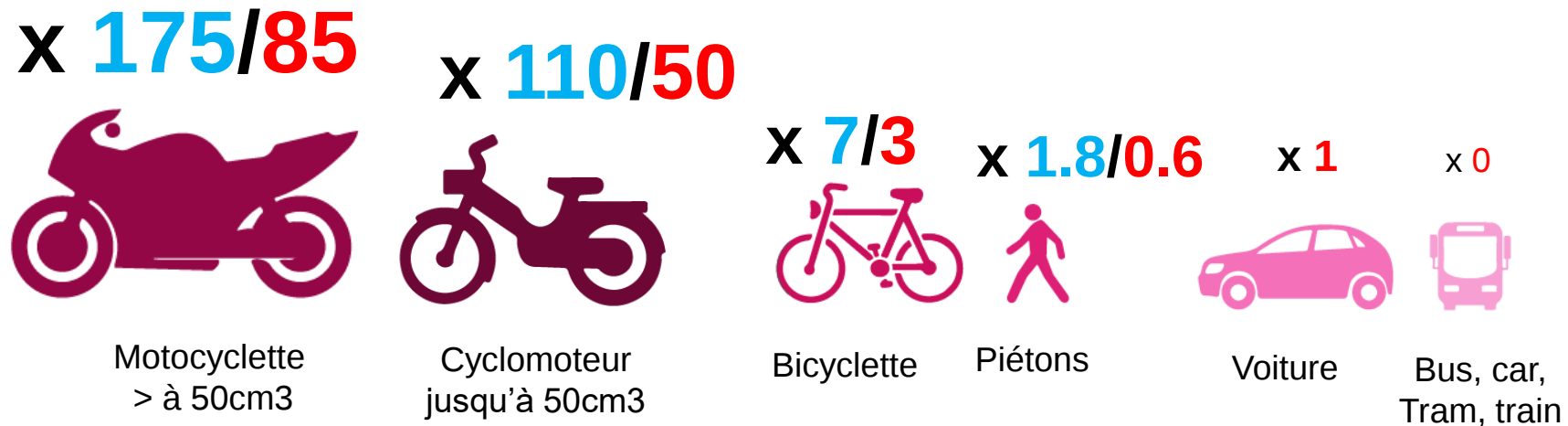
En nb de victimes par million d'heures



Synthèse : l'exposition au risque routier sur le territoire du SMMAG selon la durée de déplacements

Des usagers plus vulnérables que d'autres en 2015 et en 2025 :

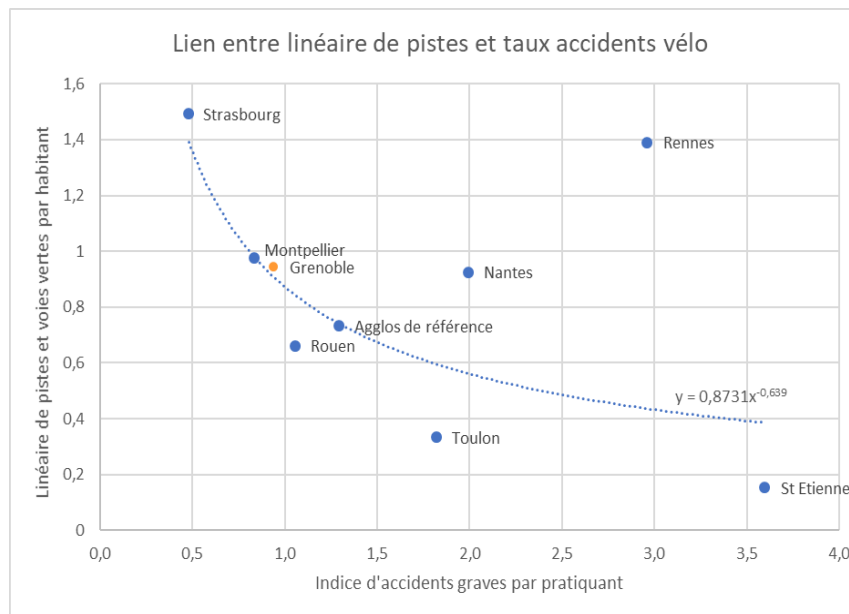
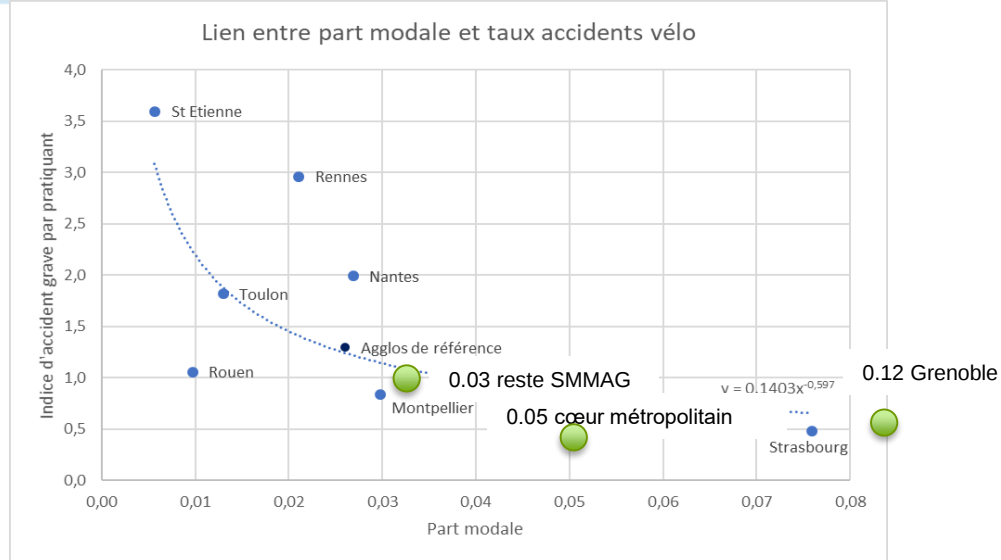
- L'exposition au risque d'être victime est comparée par rapport à la voiture (*par rapport à la voiture = 1*) par million d'heures de déplacements
- Le risque pour un cycliste d'être victime d'un accident par rapport à la voiture est **3 fois plus important** selon le temps passé à se déplacer
- Le risque pour un motard d'être victime d'un accident par rapport à la voiture est **85 fois plus important** selon le temps passé à se déplacer



(en semaine, hors vacances, sur l'année sur le territoire du SMMAG source EMD 2020 // TRAXY)

Pour aller plus loin : l'exposition au risque routier

- ✓ Un risque mortel qui diminue fortement quand la pratique augmente
- ✓ L'indice d'accidents graves ou mortels ramené à la part modale baisse fortement quand la part modale dépasse les 3 à 4%.
- ✓ Plus la pratique augmente, plus le risque diminue. Le taux de risque diminue cependant moins vite au-delà de 5% de part modale vélo.
- ✓ Le niveau de risque grave ou mortel individuel varie aussi fortement avec le linéaire de piste cyclable et voie verte par habitant (plus qu'avec le linéaire de bandes cyclables)





Syndicat Mixte des Mobilités
de l'Aire Grenobloise



Syndicat Mixte des Mobilités
de l'Aire Grenobloise