



Document Général d'Orientations Sécurité Routière 2018 - 2022

Concours départemental sécurité routière
École de St François Longchamp - 2016

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

TOUS RESPONSABLES

Préface

La lutte contre l'insécurité routière est un enjeu majeur. Les politiques publiques œuvrent pour faire évoluer favorablement les chiffres de l'insécurité routière.

Le département de la Savoie connaît une tendance haussière depuis 2015 du taux d'accidents mortels. Ce bilan est à mettre en regard du trafic, mais il est aussi le reflet d'une hausse de certains comportements à risque qui transforment un accident grave en accident mortel.

Dans cette optique, un travail quotidien doit être maintenu sans relâche pour que l'objectif national de passer d'ici 2020 en dessous de la barre des 2 000 tués/an soit atteint. Le risque routier est un risque complexe. Il requiert une politique de prévention ambitieuse qui ne peut se limiter au contrôle et à la sanction des infractions. Pour ce faire, il convient d'agir ensemble, en renforçant la démarche partenariale, la mobilisation des acteurs locaux et des bénévoles.

Sous l'autorité du Préfet au sein de la direction de la sécurité intérieure et de la protection civile, le bureau de la sécurité routière constitue le pôle de compétences, un lieu d'échanges et d'initiatives dans cette démarche d'organisation et de coordination des acteurs de la sécurité routière dans ce département.

Le document général d'orientation (DGO) a un rôle décisif dans le développement de la mobilisation sur la sécurité routière en définissant les enjeux impératifs et spécifiques du département.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Pourquoi un DGO ?

Le contexte de réalisation du DGO

Le gouvernement, dans la continuité des actions décidées lors du Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 2 octobre 2015, a réaffirmé lors de l'installation du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) le 23 janvier 2017 les priorités d'action pour réduire l'accidentalité sur les routes :

- Intensifier la lutte contre les comportements dangereux.
- Protéger les usagers les plus vulnérables.
- Favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière.
- Donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

Dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité routière depuis 2013, l'objectif de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs, à l'instar des engagements pris par des représentants du secteur privé et du secteur public pour réduire l'accidentalité dans le cadre des déplacements liés au travail. Afin de susciter cette implication commune, le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière a décidé de relancer l'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO).

Ce document, que chaque département est invité à élaborer en 2017 pour la période 2018-2022, constitue un outil politique de programmation qui définira les orientations d'actions à mener mais également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents corporels, de blessés et de tués.

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux et institutionnels de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Sommaire

Préface – Pourquoi un DGO	2 à 3
Le département de la Savoie	6 à 12
→ La Savoie en chiffres	
→ La topographie	
→ Population à l'année et saisonnière	
→ Les infrastructures routières et autoroutières	
L'accidentalité générale en savoie	13 à 15
L'étude des enjeux	16
L'étude des enjeux – Le risque routier professionnel	17 à 19
→ Analyse de l'accidentalité	
→ Répartition trajet mission/trajet domicile-travail	
L'étude des enjeux – Les substances psychoactives	20 à 26
→ Alcool	21 à 23
→ Analyse de l'accidentalité	
→ Selon le mode de déplacement	
→ Conducteurs non ceinturés	
→ Stupéfiants	24 à 26
→ Analyse de l'accidentalité	
→ Selon le mode de déplacement	
L'étude des enjeux – Les jeunes	27 à 29
→ Analyse de l'accidentalité	
→ Selon le mode de déplacement	
-Tranche 14-17 ans	30 à 32
→ Répartition selon le milieu	
→ Répartition selon le sexe	
-Tranche 18-24 ans	33 à 35
→ Répartition selon le milieu	
→ Répartition selon le sexe	
-Tranche 25-29 ans	36 à 38
→ Répartition selon le milieu	
→ Répartition selon le sexe	

Sommaire

L'étude des enjeux – Les seniors	
- Tranche 65-74 ans	39 à 40
→ Analyse de l'accidentalité	
→ Selon le mode de déplacement	
- Tranche 75 ans et plus	41 à 42
→ Analyse de l'accidentalité	
→ Selon le mode de déplacement	
- Les seniors 65-75 ans et plus	43
→ Répartition selon le milieu	
L'étude des enjeux – Partage de la voirie	44 à 52
→ Les piétons	
→ Les cycles	
→ Les deux-roues motorisés	
L'étude des enjeux – Vitesse	53 à 54
L'étude des enjeux – les distracteurs/attention perturbée	55
Synthèse des enjeux retenus pour le département de la Savoie	56
Actions – Risques routiers professionnels	57
Actions – Alcool et stupéfiants	58
Actions – Jeunes	59
Actions – Seniors	60
Actions – Partage de la voirie	61
Actions – Vitesse	62
Point d'étape du DGO	63
Annexe actions 2017- début 2018	64 à 67



Le département de Savoie

La Savoie en chiffres

- **Superficie** : 6 028 km² (8,6 % du territoire d'Auvergne-Rhône-Alpes) ;
- **Habitants** : 438 000 (5,5 % d'Auvergne-Rhône-Alpes). 44% de la population du département réside dans les deux agglomérations de Chambéry et d'Aix les Bains ;
- **Préfecture** : Chambéry (58 039 hab.) ;
- **Sous-préfectures** : Albertville (19 071 hab.), Saint Jean de Maurienne (7 968 hab.) ;
- **Maillage territorial** (au 1^{er} janvier 2017) : 285 communes, 14 communautés de communes et 3 communautés d'agglomération
- **Altitude** : de 230 m (Lac du Bourget) à 3 855 m (sommet de La Grande Casse) ;
- **Patrimoine naturel remarquable** : 2 grands lacs naturels (Le Bourget, Aiguebelette), un parc national (La Vanoise) et deux parcs naturels régionaux (Bauges et Chartreuse).

Rattaché à la **région Rhône-Alpes Auvergne**, le département de la Savoie est situé au Centre Est du territoire français et appartient à la zone de défense Sud-Est.

La Savoie est **limitrophe des départements de la Haute-Savoie, de l'Ain, de l'Isère, et des Hautes-Alpes**. Le département possède également une frontière commune avec l'Italie. Sa **proximité avec les villes de Lyon, Grenoble, Genève et Turin** le positionne à la croisée d'axes d'échanges stratégiques pour son économie.

Le département de la Savoie est découpé en **3 arrondissements** (Albertville, Chambéry et Saint Jean de Maurienne), et compte **19 cantons et 285 communes**.



Source : Dossier territorial – octobre 2017

Le département de Savoie

La Topographie

La Savoie est le département le plus montagneux de France, avec 89 % de son territoire situé en zone de montagne. L'altitude en moyenne est de 1 500 m et 36 sommets dépassent les 3 500 mètres. Le point culminant du département est la Grande Casse avec 3 855 mètres d'altitude.

100 lacs sont recensés dans le département, dont le Lac du Bourget, qui est le plus grand lac naturel d'origine glaciaire de France (44 km² de superficie, profondeur moyenne de 145 m et maximale de 200 m), le lac d'Aiguebelette (5,5 km² de superficie, 68 m de profondeur) et plusieurs importants lacs de barrage : Roselend, Mont Cenis et lac du Chevril, à Tignes, notamment.

La Savoie compte deux parcs naturels régionaux, les Bauges et la Chartreuse, ainsi qu'un parc national, la Vanoise.

On peut distinguer quatre types de régions naturelles en Savoie :

- L'Avant-Pays Savoyard, constitué de plis jurassiens, précédant une plaine formée par des molasses jurassiennes (le Lac du Bourget, Val d'Yenne). Le Rhône entrecoupe ce paysage ;
- Les Préalpes avec des massifs autonomes de moyennes altitudes (les Bauges, la Chartreuse) séparés par des cluses et par le sillon alpin ;
- Les Alpes, grand massif que l'on peut diviser en sous-ensembles : massif du Beaufortain et Vanoise entre autres ;
- De grandes vallées transversales séparant les grands massifs, en particulier la vallée de la Tarentaise, la vallée de la Maurienne, la cluse d'Ugine (Val d'Arly), la combe de Savoie et la cluse de Chambéry.

Les dénivelés et les conditions météorologiques parfois difficiles contribuent régulièrement à un accroissement des délais de route. Par ailleurs en raison de la configuration en vallées et des nombreuses routes en « cul de sac » (quasiment toutes les routes d'accès aux stations), les moyens de renfort ne peuvent souvent venir que par un seul accès.

Deux rivières importantes, l'Isère et l'Arc, drainent les eaux des trois-quarts du territoire. Il s'agit de cours d'eau du type nivo-glaciaire torrentiel, avec des crues entre avril et fin juin.

Le climat de la Savoie est du type continental mais il varie beaucoup en raison de l'orientation, de la position à l'intérieur ou à l'extérieur du massif, de l'altitude, du relief et de la situation à l'abri des vents (phénomène de l'adret et de l'ubac).

Le département de Savoie

Population à l'année et saisonnière

La qualité du cadre de vie et le dynamisme économique font de la Savoie un territoire résolument attractif. Elle compte ainsi **parmi les départements de France métropolitaine ayant connu la plus forte croissance démographique** au cours des quinze dernières années. Les quatre départements limitrophes (Haute-Savoie, Ain, Isère et Hautes-Alpes) connaissent également la même tendance.

L'augmentation de la population en Savoie, de 15 000 habitants supplémentaires entre 2006 et 2014, se répartit **pour moitié par l'augmentation du solde apparent** (différence entre les entrées et les sorties) et **par l'augmentation du solde naturel** (différence entre les naissances et les décès).

La faible densité moyenne du département, **de 70 habitants au km²**, ne doit pas occulter le fait que la **population est essentiellement polarisée dans les centres urbains et les vallées**. Les agglomérations moyennes de Chambéry et d'Aix-les-Bains concentrent ainsi 44 % de la population du département. Viennent ensuite les grandes vallées (sillon alpin, Tarentaise et Maurienne), puis les zones rurales (Avant-pays savoyard, Cœur de Savoie), qui connaissent une forte croissance démographique depuis le début des années 2000, et enfin les zones de moyenne montagne.

De surcroît, le département est sujet à une forte variation de population saisonnière, due pour l'essentiel au tourisme hivernal. Pendant la saison de ski, le territoire savoyard voit ainsi sa population plus que doubler pour **atteindre jusqu'à 1,1 à 1,2 millions de personnes** durant les périodes les plus touristiques (week-ends de février, notamment). Cette **caractéristique essentielle de la « saisonnalité »** structure pour une large part les problématiques locales en termes d'économie, d'emploi, d'infrastructures (transports, hébergements), de services publics (sécurité, santé) et représente un défi majeur pour les services de l'Etat, les collectivités territoriales et les professionnels de la montagne.

En ce qui concerne l'évolution de la population à venir, l'INSEE estime que la Savoie compterait **454 000 habitants en 2020, puis 483 000 en 2031**, soit une augmentation de plus de 60 000 personnes en comparaison avec la population de l'année 2014. Si l'on se fie à cette prévision, la hausse serait pratiquement de 15 % sur 15 ans.

Le département de Savoie

Les infrastructures routières et autoroutières

En Savoie, les autoroutes ainsi que les routes nationales empruntent soit les zones de plaine soit les fonds de vallées. Véritables artères du système circulatoire et industriel, ces axes routiers connaissent des fluctuations saisonnières très marquées.

Cette situation, combinée aux effets météorologiques, peut conduire à un arrêt total de la circulation (y compris pour les services de secours) associé, le cas échéant, au déclenchement du Plan d'Accueil et d'Hébergement (PAH).

Le réseau routier et autoroutier compte 18 tunnels mono tubes ou bi tubes, dont le **tunnel binational du Fréjus** (reliant la France et l'Italie) qui est géré par une structure binationale et qui fait l'objet d'un Plan de Secours Binational (PSB).

Les axes de communication avec les pays limitrophes ou avec les départements touristiques voisins rendent aigüés les problématiques créées par des flux saisonniers importants de population.

Le transport scolaire collectif est présent aussi bien en zone de plaine que sur les routes de haute et moyenne montagne.



© DIR CE

Source : Dossier territorial – octobre 2017

Le département de Savoie

Les infrastructures routières et autoroutières

Au total, le département comporte :

- 172 km d'autoroutes avec un débit moyen de 17 303 véhicules/jour (moyenne nationale 32 925) avec des **pics hivernaux importants** surtout lors des week-ends de vacances scolaires :
 - Comptage OSIRIS tunnel des Monts : 120 000 véhicules/jour en moyenne ;
 - Comptage AREA tunnel de l'Épine : 95 000 véhicules par week-end sens montant ;
 - Comptage AREA Saint Pierre d'Albigny : 84 000 véhicules par week-end sens montant ;
 - Comptage OSIRIS à Cevins : 75 000 véhicules par week-end sens montant ;
- 63 km de routes nationales avec un débit de 11 465 véhicules/jour (moyenne nationale 12 009) ;
- 3 154 km de routes départementales ;
- 17 tunnels mono ou bi tubes ;
- Plus de 1 000 km de routes au-dessus de 1 000 mètres d'altitude ;
- 7 cols au-dessus de 2 000 mètres d'altitude dont 2 constituent des points de franchissement de frontière (Col du Mont Cenis et Col du Petit Saint Bernard) ;
- 8 gares routières et 3 réseaux urbains de transport en commun ;
- 500 circuits spéciaux de transports scolaires (24 000 élèves transportés) ;
- 385 km de chemins de grande randonnée et 600 km de pistes labellisées VTT/FFC.

Le département de Savoie

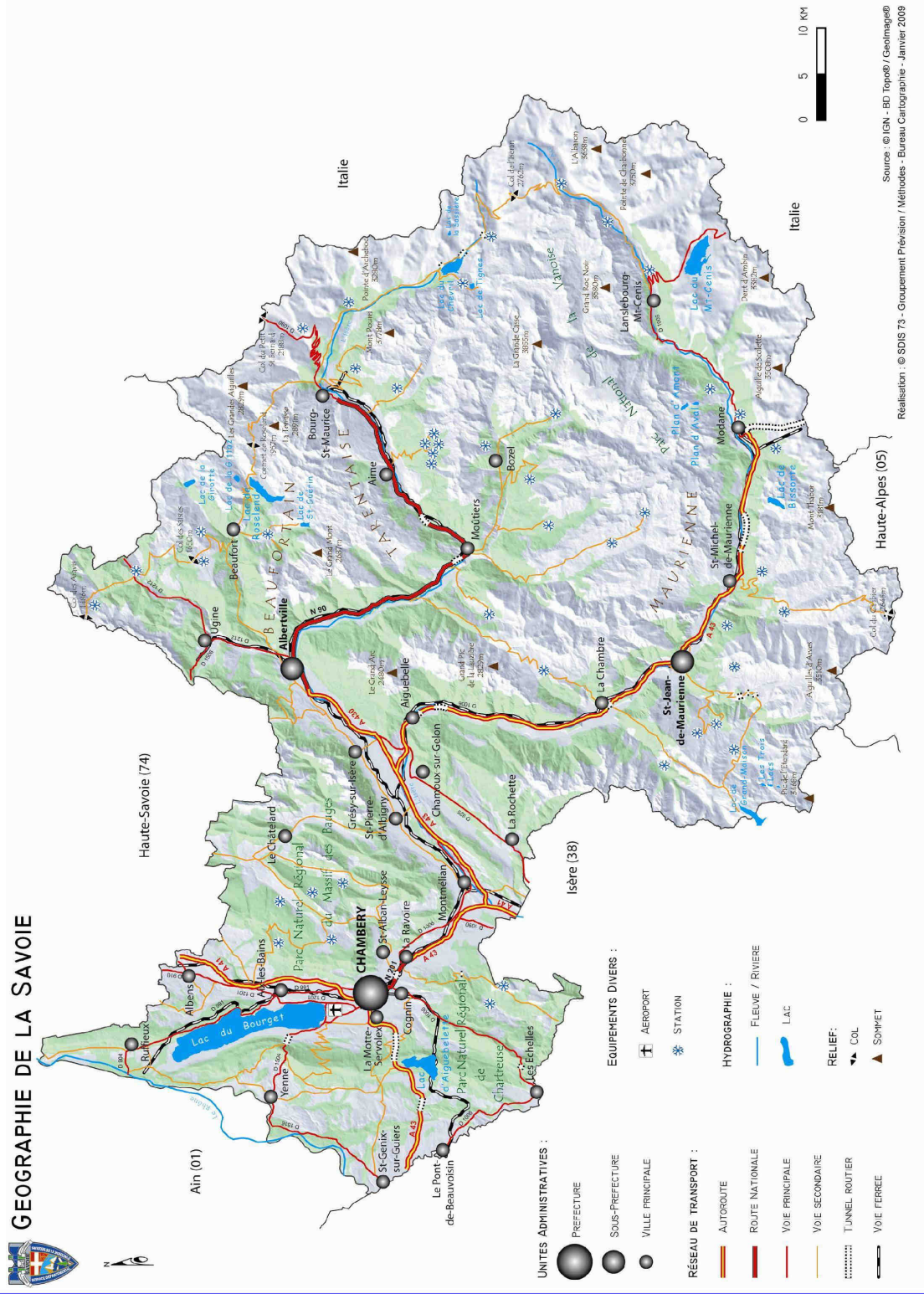
Les tunnels routiers et autoroutiers

En Savoie, 17 tunnels routiers et autoroutiers longs de plus de 300 m (dont 9 de plus d'1 km) font l'objet d'un suivi particulier.

Tunnels SFTRF A 43 - Autoroute de Maurienne	Tunnel binational du Fréjus Orelle Hurtières Aiguebelle Sorderettes Tranchée couverte St Etienne de Cuines	12 895 m 3 680 m 1 207 m 924 m 395 m 300 m
Tunnels AREA A43	Epine Dullin	3 115 m 1 550m
Tunnels DIR CE	Siaix Ponserand Les Monts	1 592m 1 388m 880 m
Tunnels Conseil départemental	Le Chat Franchet (+galerie+ Daille) Chevril Arvan Les Echelles	1 488 m 415 m+ galerie+ 266 m 456 m 499 m 294 m
Tunnel Commune de Val d' Isère	Tunnel des Téléphériques	338 m

Le département de Savoie

Les infrastructures routières et autoroutières



L'accidentalité générale en Savoie

L'objectif est de dresser un état des lieux de l'accidentalité sur le département de la Savoie, de la quantifier puis de l'analyser à travers une étude d'enjeux. Pour cela nous disposons entre autres d'indicateurs chiffrés de sécurité routière fournis par l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR).

Il conviendra de comparer ces chiffres avec les indicateurs nationaux mais aussi avec les indicateurs de la famille de départements à laquelle appartient la Savoie. En effet, une comparaison ne peut être pertinente que si elle tient compte des fortes disparités géographiques, démographiques et économiques qui peuvent exister d'un département à l'autre.

L'ONISR distingue neuf familles de départements :

- Paris – famille 1.
- Départements de la petite couronne – famille 2.
- Départements de la grande couronne – famille 3.
- Départements d'outre-mer – famille 4.
- Départements à métropoles – famille 5.
- Départements méditerranéens – famille 6.
- Départements ruraux peu denses – famille 7.
- Départements multipolaires – famille 8 **dont fait partie la Savoie.**
- Départements de transition – famille 9.

Définition * : un département multipolaire est composé d'agglomérations de taille moyenne et est entrecoupé de zones à dominante rurale. Il est porté par son dynamisme économique, ses universités et sa démographie équilibrée. Il bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes en accueillant quelques-uns des grands axes routiers.

Cette famille comprend 25 départements :

Ain (01), Aisne (02), Calvados (14), Côte-d'Or (21), Doubs (25), Eure (27), Eure-et-Loir (28), Ile-et-Vilaine (35), Indre-et-Loire (37), Loire (42), Loiret (45), Maine-et-Loire (49), Marne (51), Meurthe-et-Moselle (54), Moselle (57), Oise (60), Puy-de-Dôme (63), Bas-Rhin (67), Haut-Rhin (68), Sarthe (72), Savoie (73), Haute-Savoie (74), Somme (80), Vienne (86) et Territoire de Belfort (90).

* définition ONISR

L'accidentalité générale en Savoie

Tableau comparatif de l'évolution de l'accidentalité corporelle pour la Savoie, sa famille de départements et la France métropolitaine

	Savoie		Famille de départements n°g*	France métropole
	2007-2011	2012-2016		
Accidents corporels	1 129	756	2 113	289 565
Tués	140	135	182	17 243
Tués / 100 accidents	12	18	9	6

* Voir définition en introduction

Sur la période 2012-2016, on constate une baisse marquée du nombre d'accidents par rapport à 2007-2011 (-373). Le nombre de morts, qui connaît une quasi-stagnation (-5), ne diminue pas aussi rapidement que le nombre d'accidents.

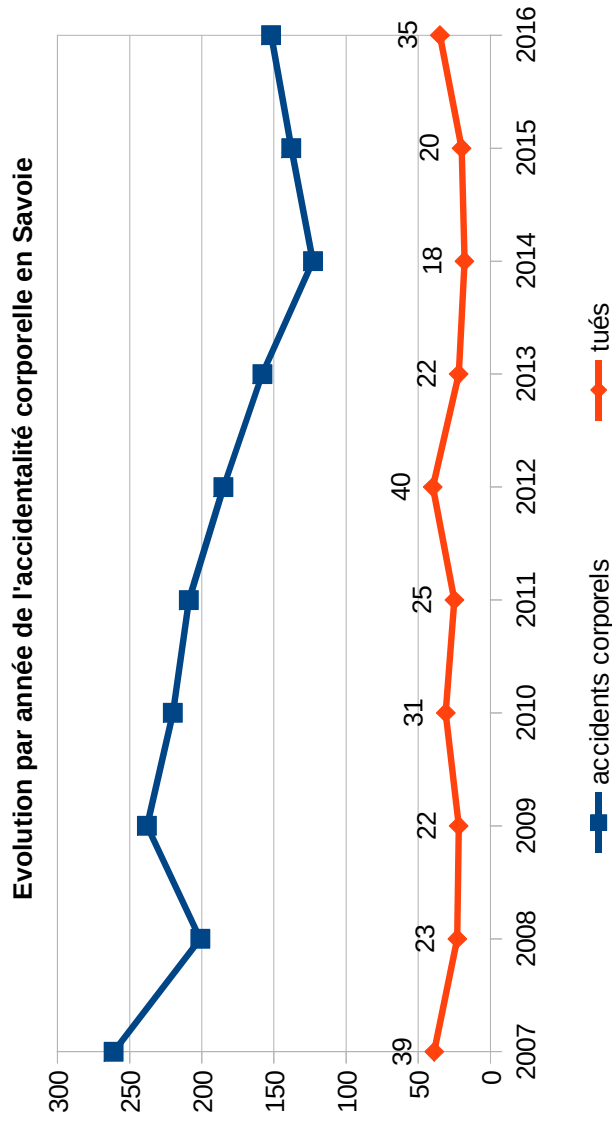
Si l'accidentalité et la mortalité en Savoie restent inférieures à celles de sa famille de départements, la gravité moyenne des accidents est cependant en hausse de 12 à 18 tués pour 100 accidents. Elle est supérieure à la gravité nationale (6 tués pour 100 accidents) et à celle de la famille de départements (9 tués pour 100 accidents).

Points clés

- ➡ Sur la période 2012-2016, le nombre d'accidents est en nette baisse, mais le nombre de tués stagne.
- ➡ L'indice de gravité est en hausse, avec 18 tués pour 100 accidents. Cela représente le double de l'indice de gravité de la famille de départements.



L'accidentalité générale en Savoie



La Savoie enregistre une baisse continue du nombre d'accidents entre 2009 et 2014 mais connaît depuis 2015 une augmentation sensible.

Le nombre de tués montre une stagnation sur l'ensemble de la période avec une moyenne de 28 morts/an. Il y a cependant deux pics de mortalité récents, à 40 tués en 2012 et 35 en 2016. Comme pour le nombre d'accidents, on observe une tendance à la hausse depuis 2015.

Points clés

- ➔ Après une baisse continue et régulière entre 2009 et 2014, le nombre d'accidents repart à la hausse.
- ➔ Le nombre de tués montre peu d'évolutions sur la période 2007-2016 et connaît aussi une hausse depuis 2015.

L'étude des enjeux

L'étude d'enjeux consiste à déterminer quels sont les enjeux phares au niveau local. Pour cela il convient de dresser un bilan de l'accidentalité du département à travers l'étude de différentes thématiques.

L'orientation nationale impulsée par la Délégation à la Sécurité Routière (DSR) concernant le DGO comprend quatre grands enjeux impératif qu'il faudra obligatoirement traiter au niveau départemental.

Ces quatre enjeux impératifs sont :

- le risque routier professionnel.
- la conduite après usage de substances psychoactives.
- les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans).
- les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-75 et 75 ans et plus).

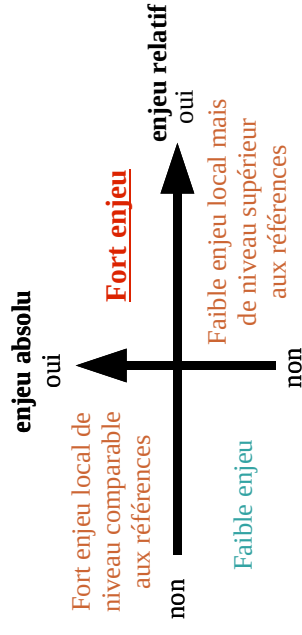
D'autres enjeux pourront être retenus au regard de la situation du département (partage de la voirie, deux-roues motorisés, vitesse, distracteurs).

La période de référence pour l'étude des enjeux impératifs est 2012-2016. On réalise l'étude sur 5 ans afin d'avoir suffisamment de données pour pouvoir dégager des tendances réelles, et ne pas être induits en erreur par des variations annuelles parfois importantes. Quand cela sera pertinent, on pourra également comparer cette période à la précédente (2007-2011).

L'objectif des études d'enjeux est de se prononcer sur le caractère absolu et/ou relatif de ces enjeux :

- **un enjeu absolu** est important par rapport aux autres enjeux du département.
- **un enjeu relatif** est important comparativement à une référence plus large, souvent la famille de départements.

Ces caractères permettent de donner une importance à chaque enjeu suivant un classement proposé par la DSR. Les enjeux les plus importants peuvent revêtir les deux caractères simultanément :



L'étude des enjeux : le risque routier professionnel

Première partie : les enjeux impératifs

Enjeu impératif n°1 : le risque routier professionnel

En France le risque routier professionnel reste la première cause de décès au travail. Ce risque est également prégnant dans l'accidentalité routière générale et représente une part significative des blessés et tués sur nos routes.

Définition : Le terme « risque routier professionnel » ou « déplacement professionnel » regroupe deux notions :

- *le trajet domicile-travail.*
- *les trajets professionnels type « mission », c'est-à-dire les trajets sur motif professionnel pendant les heures de travail.*

Les données utilisées concernent l'ensemble des accidents où il a été possible de déterminer pour au moins un usager impliqué s'il effectuait un déplacement professionnel.

1) Accidentalité liée au risque professionnel

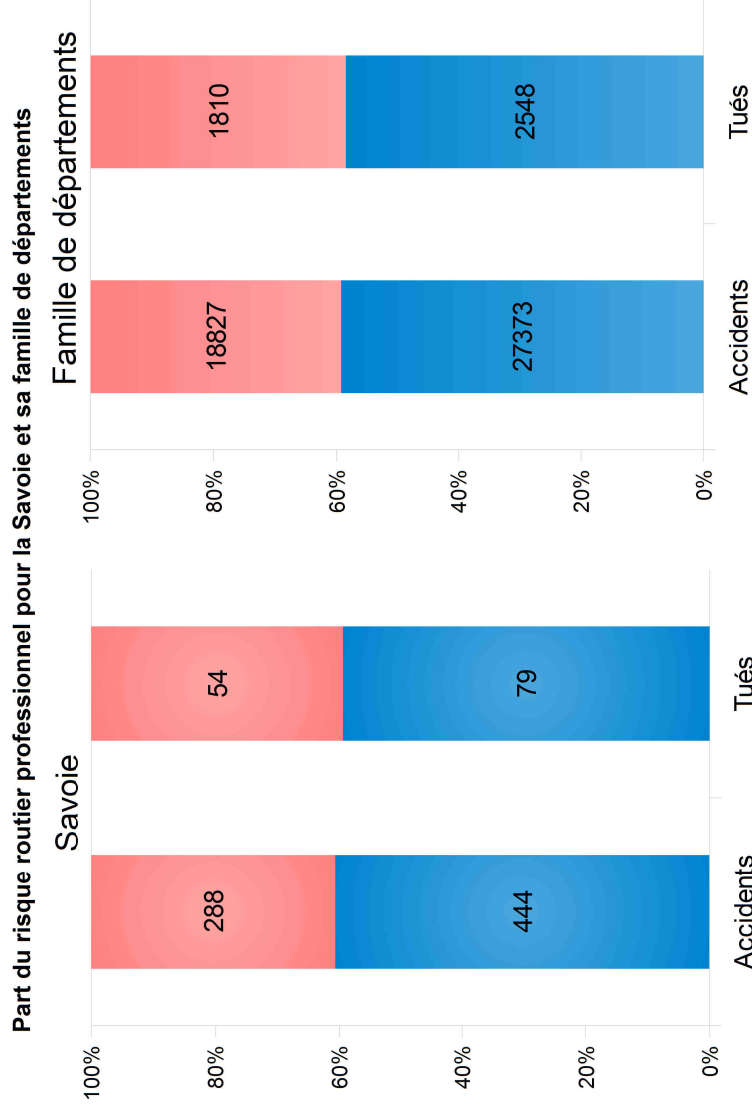
Tableau récapitulatif du risque routier professionnel pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

Période 2012-2016		Accidents	Tués
Ensemble des Accidents	Savoie	732	133
	Famille 8	46 200	4 358
	France métropole	236 841	16 079
Accidents professionnels	Savoie	288	54
	Famille 8	18 827	1 810
	France Métropole	108 978	6 446
Part du risque professionnel	Savoie	39 %	41 %
	Famille 8	41 %	42 %
	France métropole	46 %	40 %

Légende couleurs pour tout le document

 Enjeu absolu
 Enjeu relatif

L'étude des enjeux : le risque routier professionnel



Les blessés et tués sont en augmentation par rapport à la période 2007-2011, où 37 % des accidents corporels et 38 % des tués survenaient lors d'un déplacement professionnel.

Sur 2012-2016, ce risque professionnel représente **39 %** de l'accidentalité routière (**288 accidents**) et **41 %** des tués (**54 décès**).

Cet enjeu est **absolu**.

Points clés

- Entre 2012 et 2016, 39 % des blessés et 41 % des tués l'ont été dans un accident impliquant au moins un conducteur effectuant un déplacement professionnel.
- Cet enjeu est absolu.

L'étude des enjeux : le risque routier professionnel

2) Accidentalité des trajets « mission » et des trajets « domicile-travail »

Parmi l'ensemble des accidents correspondant à un trajet professionnel pour au moins un usager impliqué, les accidents « missions » et les accidents « domicile-travail » se répartissent comme suit :

Période 2012-2016	Accidents « mission »	Accidents « domicile-travail »	Total accidents professionnels	Part accidents « mission »*	Part accidents « domicile-travail »*
Savoie	132	182	288	46 %	63 %
Famille 8	8 464	11 805	18 827	45 %	63 %
France métropole	51 356	66 901	108 978	47 %	61 %

*N.B : L'addition des deux pourcentages n'est pas nécessairement 100 % car un même accident peut impliquer à la fois un usager sur un trajet mission et un usager sur un trajet domicile-travail.

Sur notre période d'étude, **46 %** des accidents professionnels impliquaient un usager effectuant un trajet « mission », et **63 %** impliquaient un usager effectuant son trajet domicile-travail.

La répartition des accidents pour les deux types de trajets professionnels est semblable à celle observée au niveau de la famille de départements et de la France métropolitaine.

Points clés



46 % des accidents professionnels concernent un usager sur un trajet « mission », et 63 % impliquent un usager sur son trajet domicile-travail.

L'étude des enjeux : les substances psychoactives

Enjeu impératif n°2 : conduite après usage de substances psychoactives

Cet enjeu regroupe l'alcool et les stupéfiants. Les données utilisées sont celles des accidents où il a été possible de déterminer l'usage de substances psychoactives chez l'ensemble des conducteurs. Ne sont donc pas inclus les accidents sans conducteur contrôlé positif mais où cet usage est indéterminé chez au moins un des conducteurs.

I- L' alcool

En France en 2016 on dénombre 819 décès dans un accident avec alcool, soit 29 % des tués, et 4979 accidents corporels impliquant un usager alcoolisé soit 9 % des accidents.

1) Accidents

Tableau récapitulatif de l'accidentalité liée à l'alcool pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

2012-2016		Accidents avec conducteur alcoolisé	Accidents avec taux connu pour tous les conducteurs	Part d'accidents liés à l'alcool
Accidents corporels	Savoie	107	676	16 %
	Famille 8	6 046	45 266	13 %
	France métropole	24 499	228 461	11 %

En Savoie, on relève sur la période d'étude 107 accidents impliquant un conducteur alcoolisé, représentant **16 %** des accidents (part stable comparée à la période précédente). On note un écart positif de 3 points par rapport à la famille de départements.

Le nombre d'accidents liés à l'alcool est en forte baisse puisqu'il était de 171 sur 2007-2011.

L'enjeu alcool est **relatif** concernant le nombre d'accidents (écart positif significatif avec la famille de départements).

L'étude des enjeux : les substances psychoactives

2) Tués

Tableau récapitulatif des tués liés à l'alcool pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

Tués	2012-2016	Accidents avec conducteur alcoolisé	Accidents avec connu pour tous les conducteurs	Part des tués liés à l'alcool
	Savoie	32	126	25 %
	Famille 8	1 177	3 826	30 %
	France métropole	4 151	14 017	31 %

On dénombre **32 tués** liés à l'alcool en Savoie sur la période d'étude soit **25 %** des décès, en légère augmentation par rapport à la période précédente où l'on comptait 30 tués et malgré la baisse significative du nombre d'accidents. Cela signifie que l'indice de gravité des accidents liés à l'alcool est en forte augmentation : 17 % de ces accidents étaient mortels sur la période précédente, contre **30 %** sur 2012-2016.

On peut constater un écart négatif significatif avec la norme nationale (6 points) et celle de la famille de départements (5 points).

Cependant, ce taux reste très important puisqu'il signifie qu'un quart des tués le sont dans un accident impliquant un usager alcoolisé.

L'enjeu alcool est **absolu** au regard de la part des tués.

Points clés



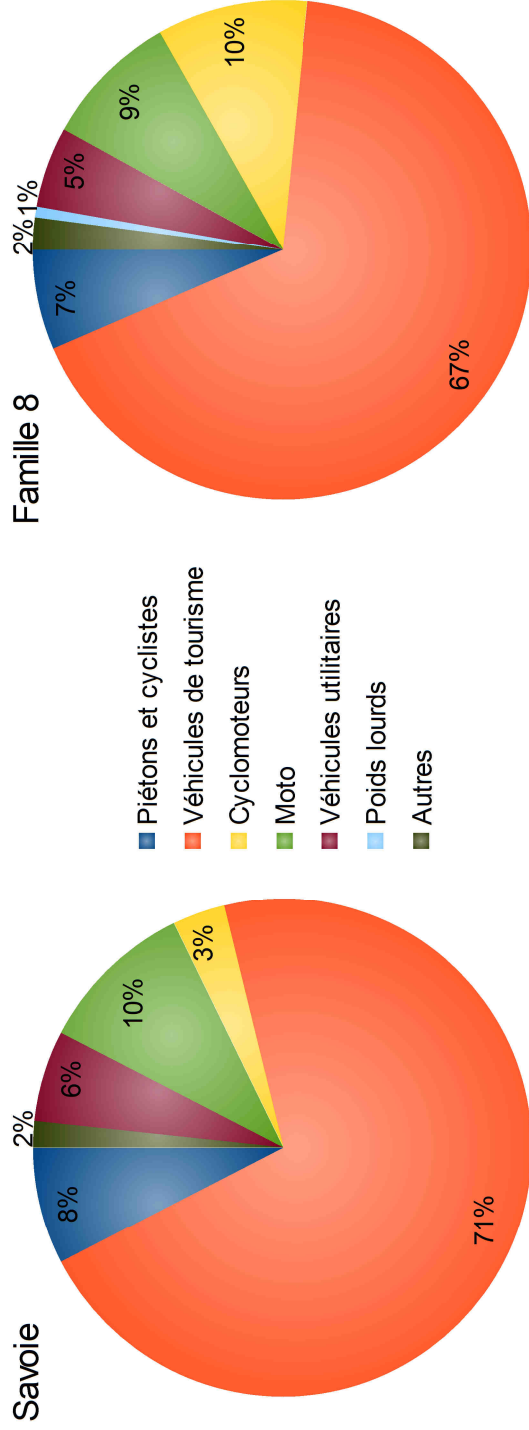
Sur la période d'étude l'alcool est en cause dans 16 % des accidents et 25 % des tués. Le nombre d'accidents est en forte baisse mais le nombre de tués en légère augmentation.



L'enjeu alcool est relatif concernant le nombre d'accidents et absolu au regard des tués.

L'étude des enjeux : les substances psychoactives

3) Répartition des conducteurs impliqués positifs à l'alcool selon le mode de déplacement



Plus de 70 % des impliqués positifs à l'alcool en Savoie sont des usagers de véhicule de tourisme (véhicule léger - VL). La seule différence notable avec la famille de départements se trouve dans la répartition VL et cyclomoteurs : on compte une plus grande proportion de VL impliqués mais une proportion de cyclomoteurs notablement plus faible.

* Types de véhicules compris dans ces modes de déplacement (DSR):

- Véhicules de tourisme : véhicules légers (VL)

- Cyclomoteurs : cyclo et scooter $\leq 50 \text{ cm}^3$

- Moto : motocyclettes et scooter $> 50 \text{ cm}^3$

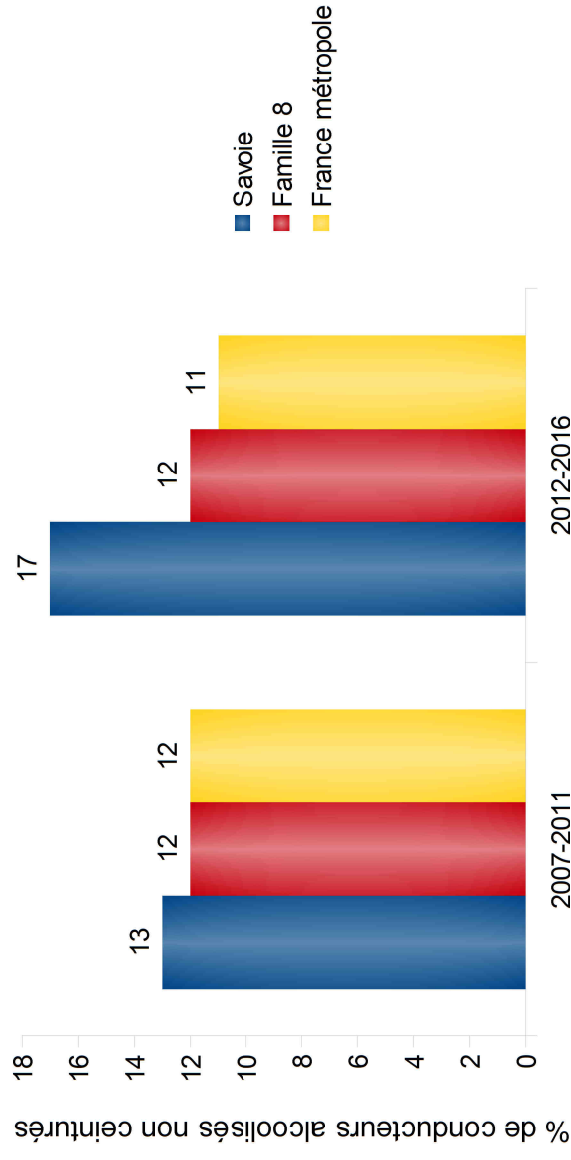
- Véhicules utilitaires : véhicule utilitaire seul $1,5T < PTAC \leq 3,5T$

- Poids Lourds : poids lourd seul $3,5T < PTAC \leq 7,5T$; $PL + remorque$, tracteur routier seul, tracteurs routier/semi-remorque

- Autres : NC, voiturette/quad à moteur carrossé, quads légers et lourds toutes cylindrées

L'étude des enjeux : les substances psychoactives

4) Part de conducteurs impliqués alcoolisés et non ceinturés



On note une augmentation de la part des conducteurs impliqués alcoolisés n'ayant pas bouclé leur ceinture de sécurité de 13 % à 17 %, alors que cette proportion reste stable pour la famille de départements et la France métropolitaine.

L'étude des enjeux : les substances psychoactives

II- Les stupéfiants

En Savoie sur notre période d'étude, le taux de dépistage de stupéfiants dans les accidents mortels est très élevé (81%), bien supérieur au taux national (64%), ce qui nous permet de proposer des statistiques fiabilisées.

Tableau récapitulatif de l'accidentalité liée aux stupéfiants pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

2012-2016		Accidents avec un conducteur sous stupéfiants	Accidents avec taux connu pour tous les conducteurs	Part liée aux stupéfiants
Accidents corporels	Savoie	59	357	17 %
	Famille 8	2 340	15 003	16 %
	France	9 512	87 789	11 %
Tués	Savoie	28	110	25 %
	Famille 8	637	3 095	21 %
	France	2 448	10 959	22 %

1) Accidents

Le nombre d'accidents est en baisse comparé à 2007-2011 où on en comptait 63, et ce malgré la forte hausse du nombre de dépistages. La part dans les accidents est donc en baisse, passant de 25 % à **17 %**. On observe cependant un écart positif significatif de 6 points avec la norme nationale.

L'enjeu est **relatif** concernant la proportion d'accidents liés aux stupéfiants.

L'étude des enjeux : les substances psychoactives

2) Tués

Entre 2012 et 2016, **28 personnes tuées** sur les routes de Savoie l'ont été dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant, ce qui représente **25 %** des 110 personnes tuées dans des accidents avec stupéfiants déjoints. Cela représente une hausse notable par rapport à 2007-2011 où on dénombrait 16 tués. On constate un écart positif de 4 points avec la famille de départements.

Les stupéfiants représentent un enjeu **absolu** de sécurité routière concernant les tués.

Points clés



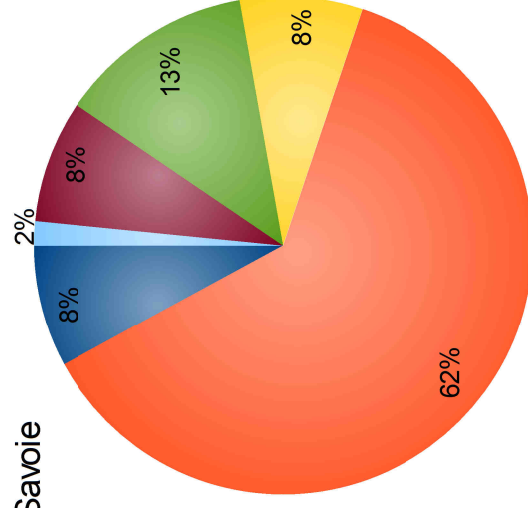
Sur la période 2012-2016, les stupéfiants sont en cause dans 17 % des accidents et 25 % des tués. Le nombre d'accidents (59) est en baisse légère mais le nombre de tués (28) augmente de façon significative.



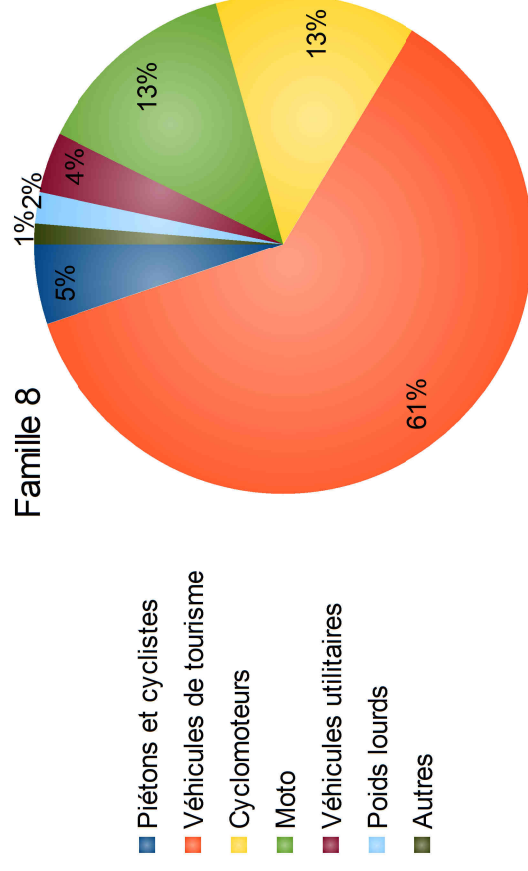
Les stupéfiants représentent un enjeu absolu de sécurité routière concernant les tués et relatif pour les accidents.

3) Répartition des conducteurs impliqués aux stupéfiants selon le mode de déplacement

Savoie



Famille 8



L'étude des enjeux : les substances psychoactives

On observe que pour la Savoie la proportion d'impliqués positifs aux stupéfiants en **VL (62%)** et **motocycles (13%)** est du même ordre que pour la famille de départements.

Les différences se situent au niveau des **cyclomoteurs (8%)**, qui représentent une proportion nettement plus faible en Savoie.

En revanche cette proportion est plus importante pour les **vélos/piétons (8%)** et les **véhicules utilitaires (8%)**.

III- Les Auteurs Présumés d'Accidents Mortels (APAM) et les substances psychoactives

Pour 2015-2016, l'alcool est relevé chez les APAM dans **18 %** des cas, contre 20 % au niveau national et 21 % pour la famille de départements.

Les stupéfiants sont eux relevés dans **16 %** des cas, représentant un écart statistique important avec le niveau national (9%) et celui de la famille de départements (7%).

On constate que la fréquence d'apparition des stupéfiants comme cause chez les APAM est désormais proche de celle de l'alcool.

L'étude des enjeux : les jeunes

Enjeu impératif n°3 : les jeunes

I – Evolution générale de l'accidentalité

1) Accidents

Tableau récapitulatif des accidents impliquant un jeune pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

Part de la classe d'âge dans les accidents		14-17	18-24	25-29
2007-2011	Savoie	12 %	35 %	20 %
	Famille 8	13 %	38 %	21 %
	France métropole	11 %	35 %	23 %
2012-2016	Savoie	10 %	30 %	20 %
	Famille 8	11 %	34 %	21 %
	France métropole	9 %	32 %	22 %

L'accidentalité chez les jeunes de 14 à 24 ans est en baisse de 47 % à **40 %**, tandis que celle des 25-29 ans stagne. Elle baisse également en valeur absolue pour les trois classes d'âge, puisqu'on passe de 753 accidents à 456.

Pour notre période d'étude on constate que tous les indicateurs sont dans la norme, mais restent pour autant élevés.

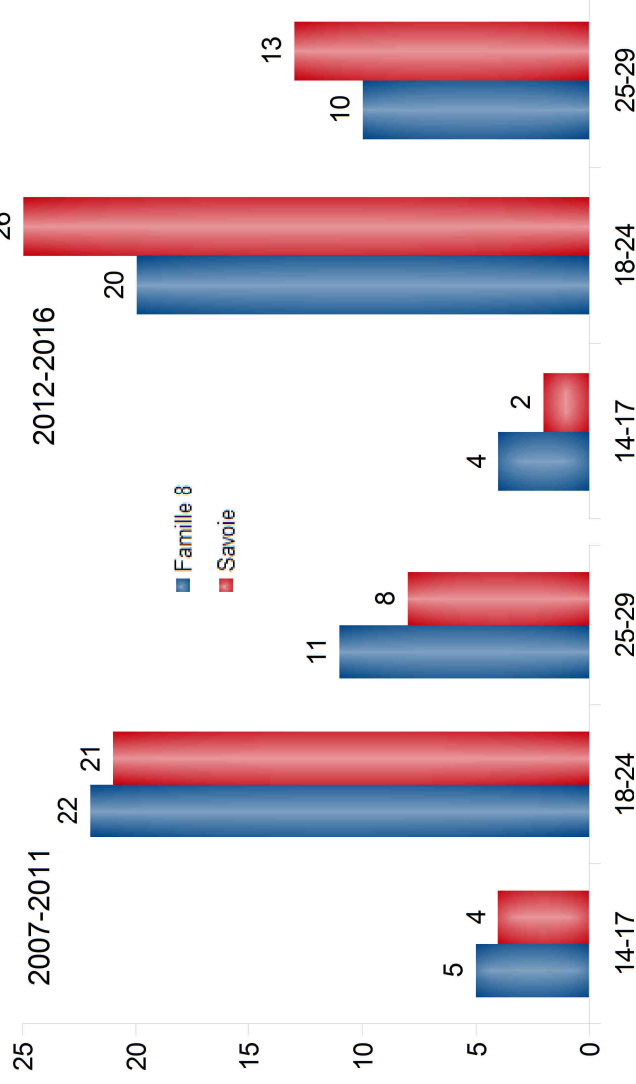
L'étude des enjeux : les jeunes

2) Tués

Tableau récapitulatif des tués chez les jeunes pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

Part de la classe d'âge dans les tués		14-17	18-24	25-29
2007-2011	Savoie	4 %	21 %	8 %
	Famille 8	5 %	22 %	11 %
	France métropole	5 %	21 %	10 %
2012-2016	Savoie	2 %	26 %	13 %
	Famille 8	4 %	20 %	10 %
	France métropole	4 %	18 %	10 %

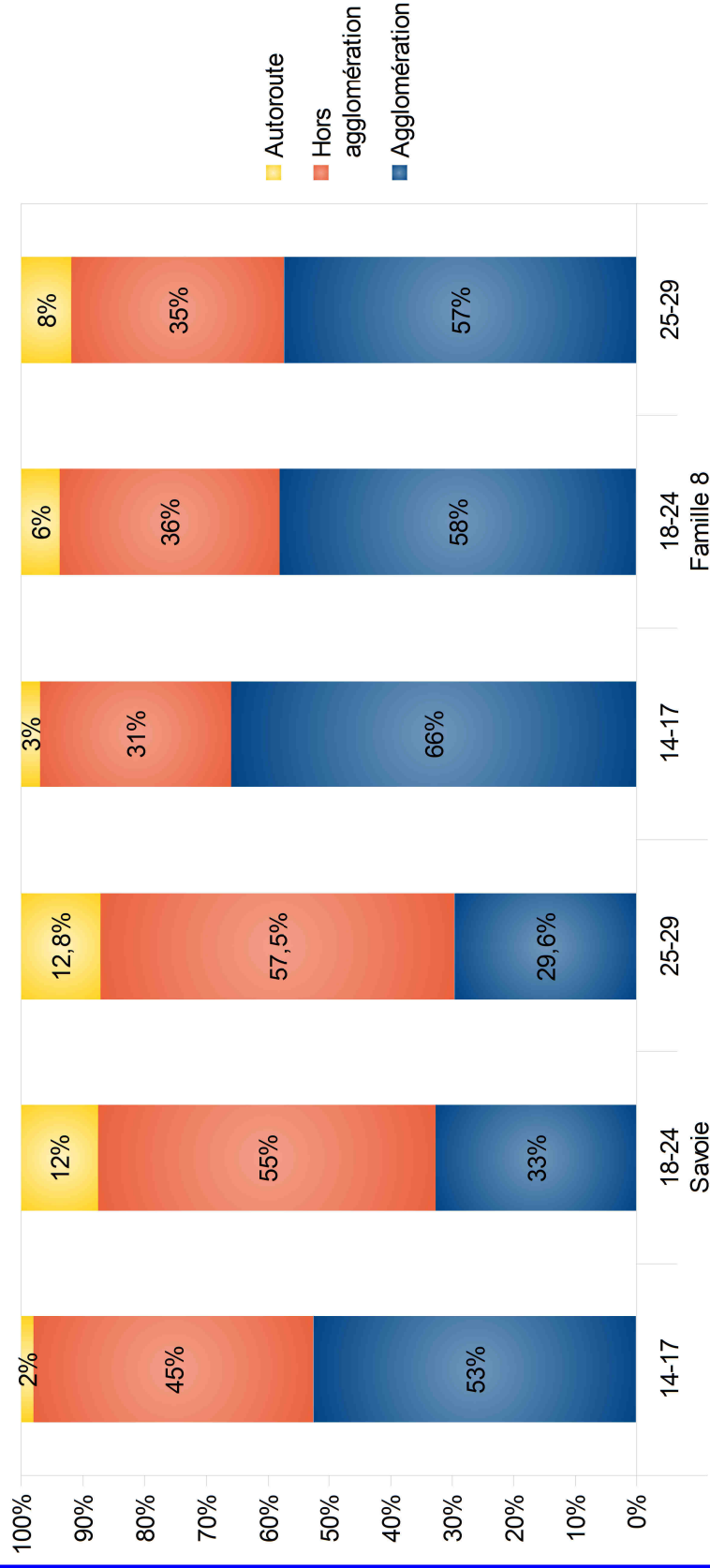
Evolution de la part de tués (%) chez les jeunes pour la Savoie et sa famille de départements



La proportion des tués dans la tranche 18-24 et 25-29 est en augmentation significative comparé à la période précédente et à contre-courant de la tendance nationale et de celle de la famille de départements.

L'étude des enjeux : les jeunes

3) Répartition des impliqués par tranche d'âge selon le milieu



La part des impliqués dans les accidents corporels en Savoie est, comparée à la famille de départements, nettement inférieure en agglomération. Elle est cependant très supérieure hors agglomération, ainsi que sur autoroute hormis pour les 14-17 ans.

L'étude des enjeux : Tranche de 14 à 17 ans

II – Accidentalité précise par tranche d'âge

A- Les adolescents âgés de 14 à 17 ans

1) Analyse de l'accidentalité

Tableau récapitulatif des accidents impliquant un 14-17 ans pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

Période 2012-2016		14-17 ans	Total	Part des 14-17 ans
Accidents corporels	Savoie	78	756	10 %
	Famille 8	5 771	52 823	11 %
	France métropole	25 853	289 565	9 %
Tués	Savoie	3	135	2 %
	Famille 8	164	4 557	4 %
	France métropole	1 433	17 243	4 %

Seule tranche d'âge où les indicateurs sont à la baisse par rapport à la période précédente, les 14-17 ans sont impliqués dans **10 % des accidents corporels** (78 accidents) et représentent **2 % des tués** (3 décès), sans écart significatif avec les normes de référence.

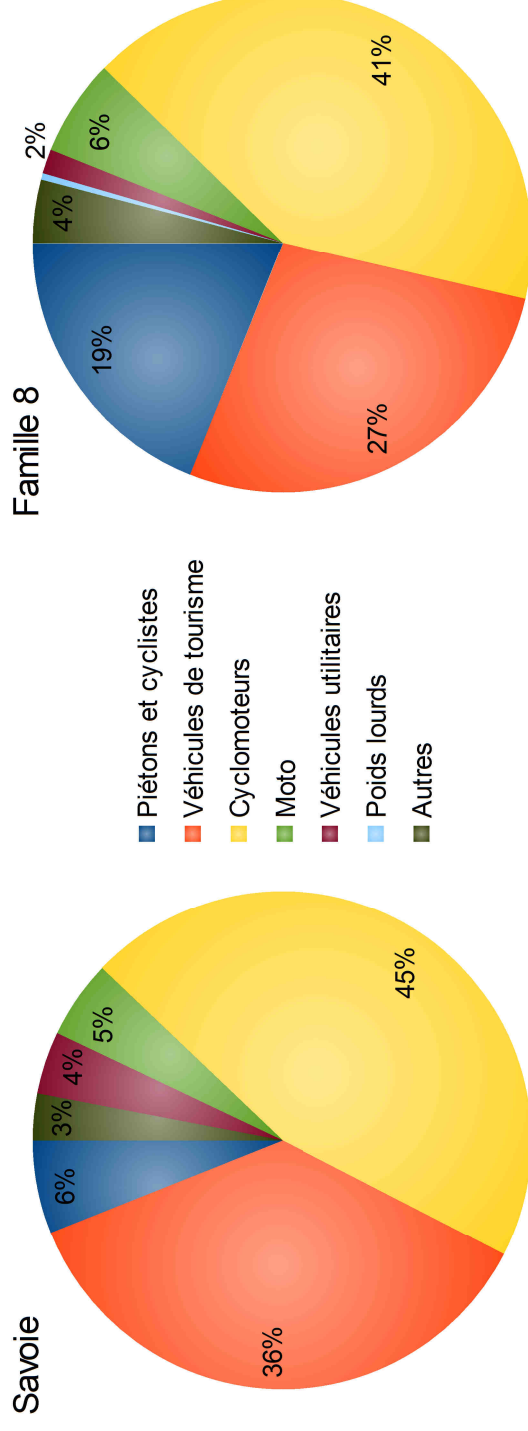
L'enjeu au niveau local est faible.

Points clés

Entre 2012 et 2016, 10 % des accidents impliquaient un usager de 14 à 17 ans, pour un total de 3 tués.
L'enjeu au niveau local est faible.

L'étude des enjeux : Tranche de 14 à 17 ans

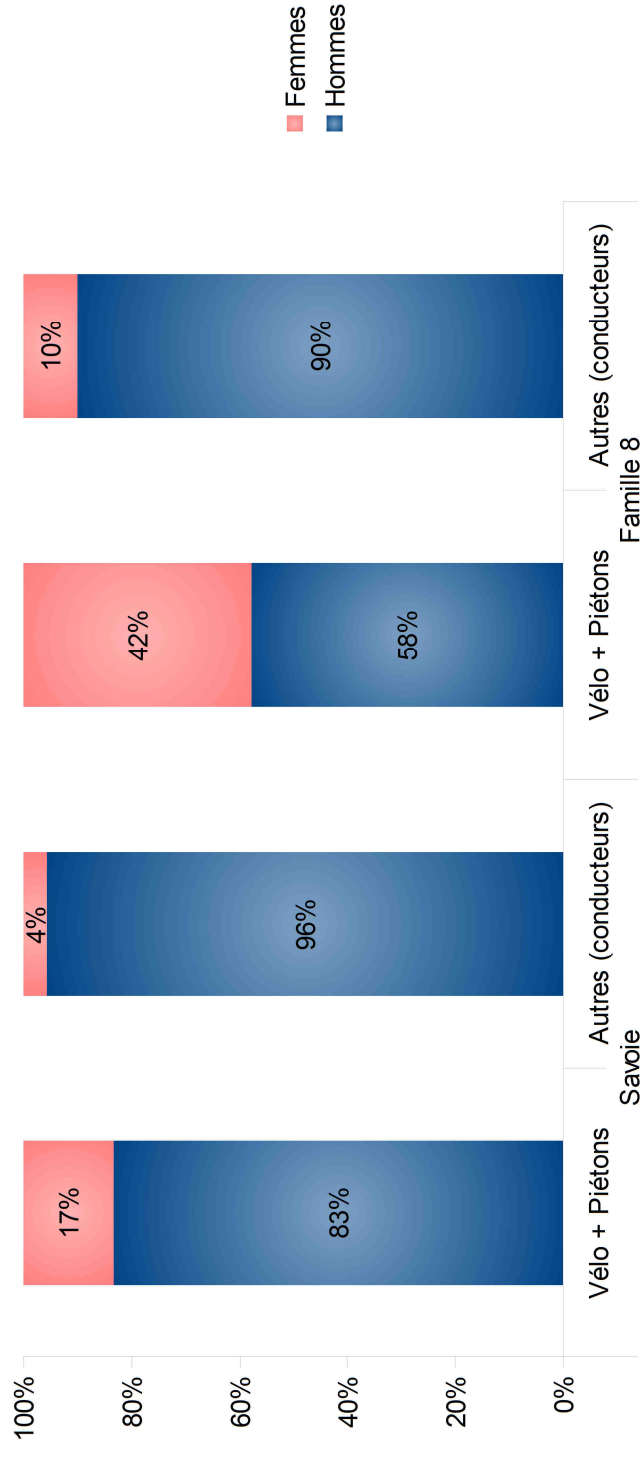
2) Répartition des impliqués 14-17 ans selon le mode de déplacement



On observe en Savoie que 36 % des impliqués étaient des occupants de véhicule de tourisme, 45 % des usagers de cyclomoteurs, et 6 % des piétons ou cycles. La proportion d'usagers de véhicules de tourisme est nettement supérieure à celle de la famille de départements, tandis que la proportion de piétons ou cycles impliqués est très inférieure.

L'étude des enjeux : Tranche de 14 à 17 ans

3) Répartition des impliqués 14-17 ans (vélos/piétons et conducteurs tous modes de déplacement) suivant le sexe



Les hommes dans cette tranche d'âge représentent 83 % des personnes impliquées pour les vélos et piétons, et 96 % pour les autres modes de déplacement. Cette proportion d'hommes impliqués est supérieure à celle observée dans la famille de départements, et en augmentation par rapport à la période 2007-2011 où l'on dénombrait 56 % d'hommes pour les vélos/piétons et 85 % pour les autres modes de déplacement.

L'étude des enjeux : Tranche de 18 à 24 ans

B- Les jeunes adultes âgés de 18 à 24 ans

1) Analyse de l'accidentalité

Tableau récapitulatif des accidents impliquant un 18-24 ans pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

	Période 2012-2016	18-24 ans	Total	Part des 18-24 ans
Accidents corporels	Savoie	225	756	30 %
	Famille 8	18 164	52 823	34 %
	France métropole	92 334	289 565	32 %
Tués	Savoie	35	135	26 %
	Famille 8	891	4 557	20 %
	France métropole	2 488	17 243	18 %

Cette tranche d'âge connaît une baisse dans la part des accidents, qui passe de 35 % à **30 %** avec **225 accidents**. On constate une hausse dans la part des tués de 21 % à **26 %**, passant de 30 à **35 décès**.

Pour les accidents corporels et les tués, cette tranche d'âge représente un enjeu absolu.

Pour les tués, l'enjeu est absolu et on observe un écart significatif avec les normes.

Points clés



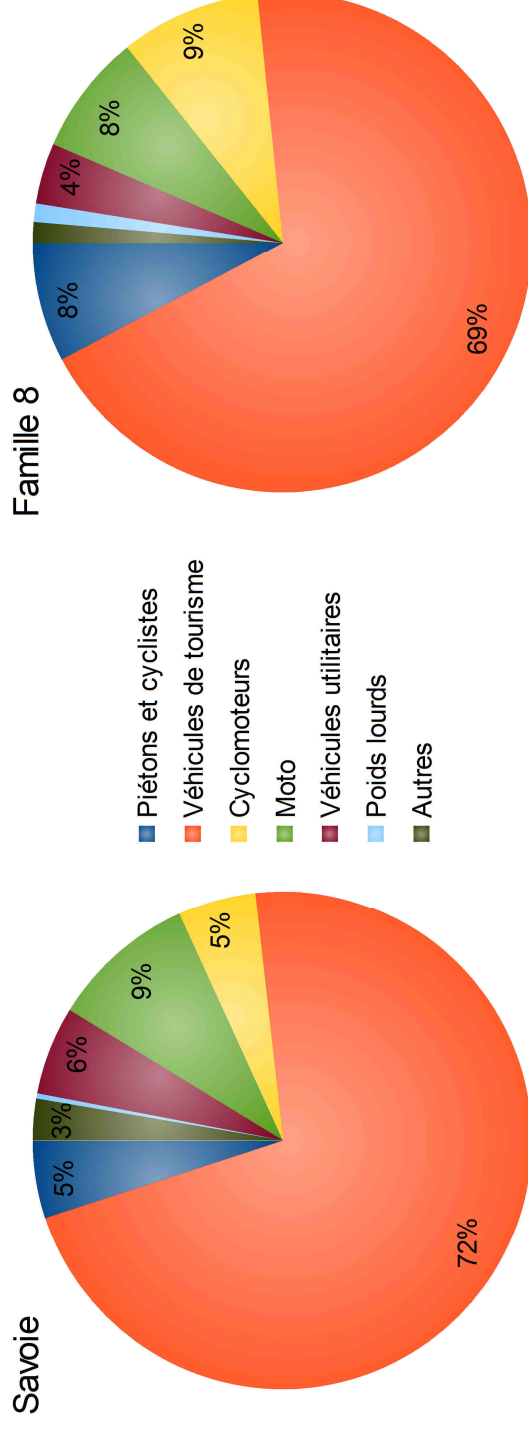
Sur la période 2012-2016, les jeunes de 18 à 24 ans sont impliqués dans 30 % des accidents et représentent 26 % des décès.



Pour les accidents corporels et les tués, cette tranche d'âge représente un enjeu absolu. Pour les tués, on observe un écart significatif avec les normes.

L'étude des enjeux : Tranche de 18 à 24 ans

2) Répartition des impliqués 18-24 ans selon le mode de déplacement

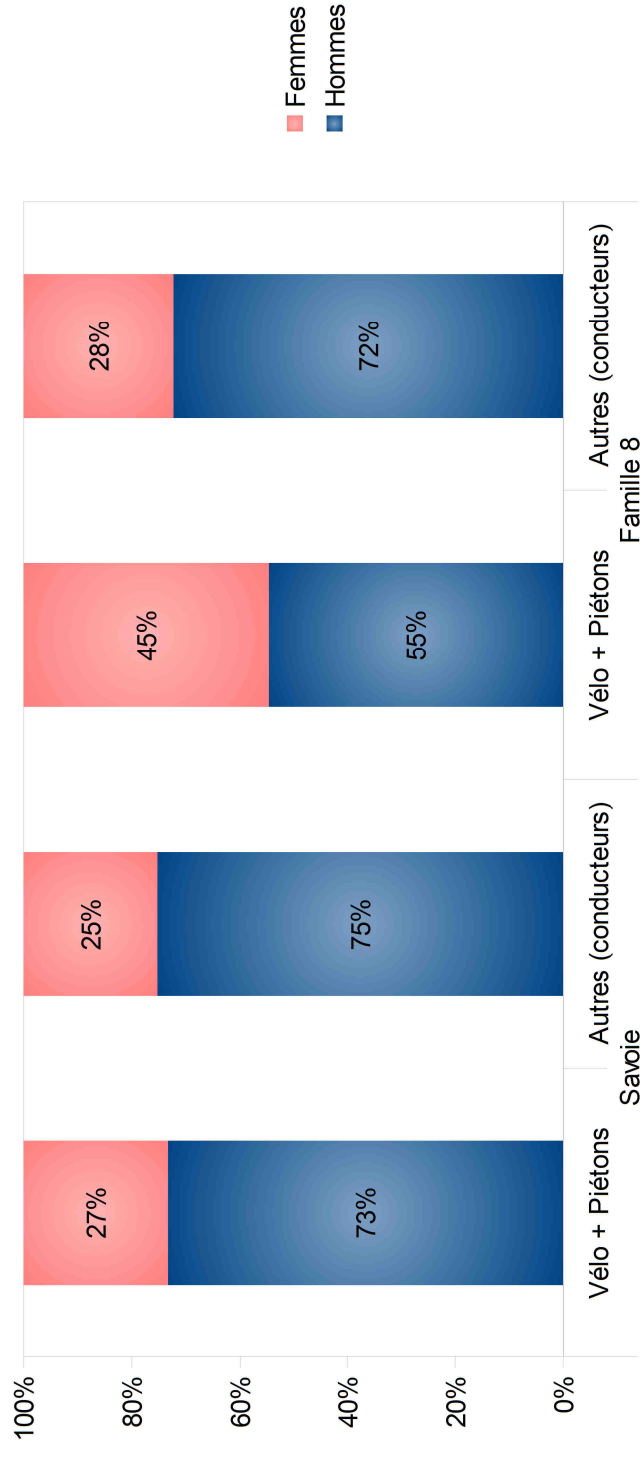


En Savoie dans cette tranche d'âge 72 % des usagers impliqués étaient dans un véhicule de tourisme, 9 % sur une moto, 6 % dans un véhicule utilitaire. 5 % des usagers étaient des piétons ou vélos, et 5 % circulaient en cyclomoteur.

Les différences notables avec la famille de départements concernant les piétons (-3 % pour la Savoie), les cyclomoteurs -4 %, et les véhicules de tourisme avec +3 %.

L'étude des enjeux : Tranche de 18 à 24 ans

3) Répartition des impliqués 18-24 ans (vélos/piétons et conducteurs tous modes de déplacement) suivant le sexe



En Savoie, dans cette tranche d'âge, 73 % des impliqués vélo/piétons sont des hommes. Cette proportion est nettement supérieure à celle observée dans la famille de départements et en augmentation par rapport à la période 2007-2011. Les conducteurs impliqués pour les autres modes de déplacement sont des hommes à 75 %. Cette part est stable et proche de la référence.

L'étude des enjeux : Tranche de 25 à 29 ans

C- Les jeunes âgés de 25 à 29 ans

1) Analyse de l'accidentalité

Tableau récapitulatif des accidents impliquant un 25-29 ans pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

Période 2012-2016		25-29 ans	Total	Part des 25-29 ans
Accidents corporels	Savoie	153	756	20 %
	Famille 8	10 886	52 823	21 %
	France métropole	65 017	289 565	22 %
Tués	Savoie	18	135	13 %
	Famille 8	443	4 557	10 %
	France métropole	2 488	17 243	10 %

La part dans les accidents reste stable à **20 %** et représente 153 accidents sur la période contre 222 pour la période 2007-2011.

La part de tués est en augmentation par rapport à 2007-2011, passant de 8 % à **13 %**, soit 18 décès contre 11 auparavant.

Cette tranche d'âge représente un enjeu **absolu pour les accidents.**

Points clés



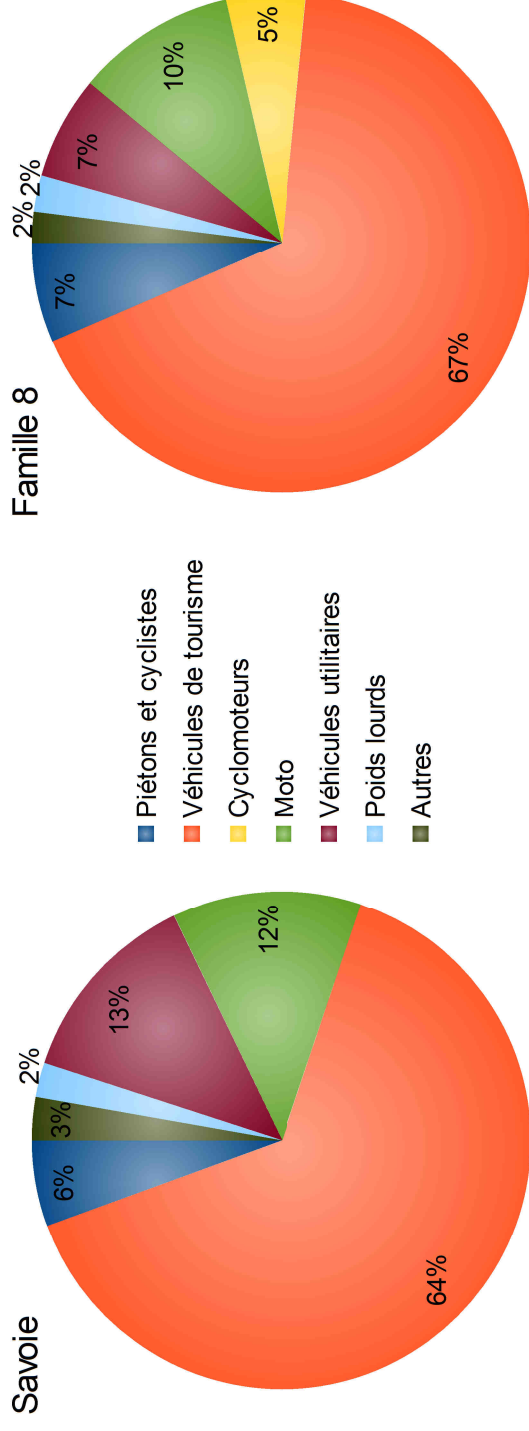
Les jeunes de 25 à 29 ans sont impliqués dans 20 % des accidents et représentent 13 % des décès, en augmentation par rapport à 2007-2011.



Cette tranche d'âge représente un enjeu absolu pour les accidents.

L'étude des enjeux : Tranche de 25 à 29 ans

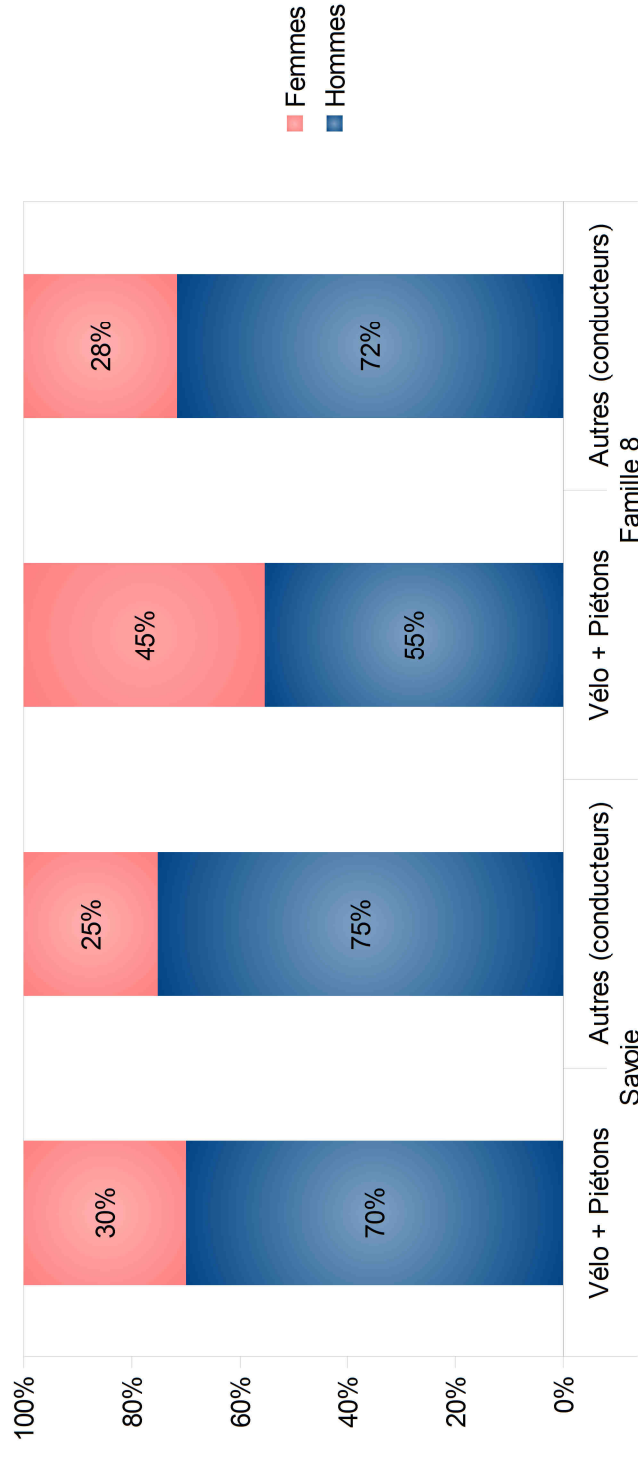
2) Répartition des impliqués 25-29 ans selon le mode de déplacement



En Savoie dans la tranche 25-29 ans, 64 % des impliqués étaient à bord d'un véhicule de tourisme, 13 % dans un véhicule utilitaire, 12 % en moto. Les piétons et cyclistes représentent 6 % des impliqués. Les principales différences avec la famille de départements concernent les cyclomoteurs (5 % pour la famille 8, aucun en Savoie) et les véhicules utilitaires, dont la part en Savoie est supérieure de 6 points.

L'étude des enjeux : Tranche de 25 à 29 ans

3) Répartition des impliqués 25-29 ans (vélos/piétons et conducteurs tous modes de déplacement) suivant le sexe



En Savoie, dans cette tranche d'âge, 70 % des impliqués vélo/piétons sont des hommes. Cette proportion est nettement supérieure à celle observée dans la famille de départements et en augmentation par rapport à la période 2007-2011.

Les conducteurs impliqués pour les autres modes de déplacement sont des hommes à 75 %. Cette part est en diminution de 5 % alors que la part de femmes augmente de 5 %.

L'étude des enjeux : Tranche de 65 à 74 ans

Enjeu impératif 4 : les seniors

En France on observe chez ces usagers une augmentation importante de la mortalité routière depuis 2013, d'environ +9 % par an. Ils représentent 25 % des tués pour 11 % des accidents : la gravité de leurs accidents est donc élevée.

I – Les seniors âgés de 65 à 74 ans

1) Analyse de l'accidentalité

Tableau récapitulatif de l'accidentalité chez les 65-74 ans pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

Période 2012-2016		65-74 ans	Total	Part des 65-74 ans dans le total
Accidents corporels	Savoie	111	756	15 %
	Famille 8	5 891	52 823	11 %
	France métropole	30 007	289 565	10 %
Tués	Savoie	10	135	7 %
	Famille 8	372	4 557	8 %
	France métropole	1 433	17 243	8 %

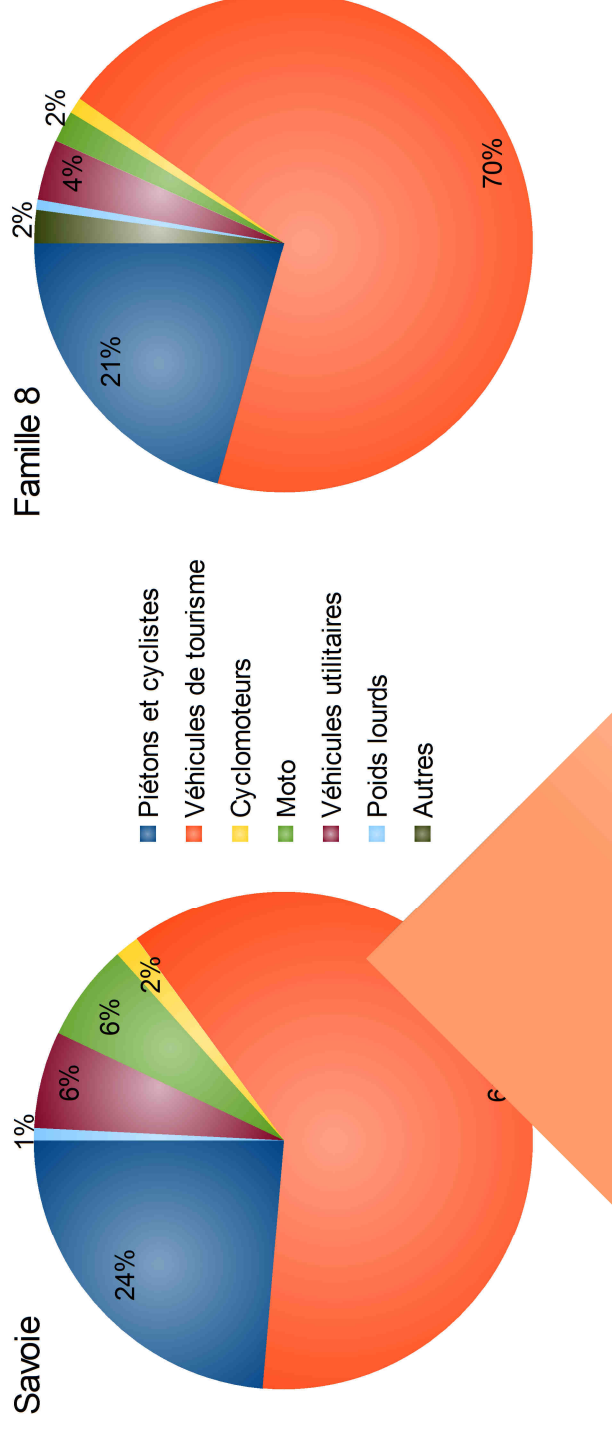
La part des 65-74 ans dans les accidents (15%) est en augmentation par rapport à 2007-2011 (12%). Cet indicateur est supérieur de 4 points à celui de la famille de départements. Le nombre d'accidents est cependant en recul notable, passant de 136 à 111.

Le nombre de tués recule aussi, tant en proportion qu'en valeur absolue : on compte 10 tués soit 7 % sur notre période d'étude, contre 18 tués (13 %) en 2007-2011.

Pour les accidents l'écart avec la norme est statistiquement significatif, c'est donc un enjeu relatif de sécurité routière.

L'étude des enjeux : Tranche de 65 à 74 ans

2) Répartition des impliqués 65-74 ans selon le mode de déplacement



Dans cette tranche d'âge, 64 % des impliqués étaient des usagers de VL, 24 % étaient des piétons ou cyclistes, 6 % des usagers de véhicules utilitaires, et 6 % des usagers de motocyclettes. Comparé à la famille de référence la part d'usagers en VL est nettement inférieure, mais elle est supérieure pour toutes les autres catégories.

Points clés

Sur la période 2012-2016 les seniors de 65 à 74 ans sont impliqués dans 15 % des accidents et représentent 7 % des tués. L'enjeu est relatif pour les accidents.

L'étude des enjeux : Tranche de 75 ans et plus

II – Les seniors âgés de 75 ans et plus

1) Analyse de l'accidentalité

Tableau récapitulatif de l'accidentalité chez les 75 ans et plus pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

Période 2012-2016		75 ans et plus	Total	Part des 75 ans et plus dans le total
Accidents corporels	Savoie	89	756	12 %
	Famille 8	5 442	52 823	10 %
	France métropole	25 802	289 565	9 %
Tués	Savoie	13	135	10 %
	Famille 8	588	4 557	13 %
	France métropole	2 488	17 243	14 %

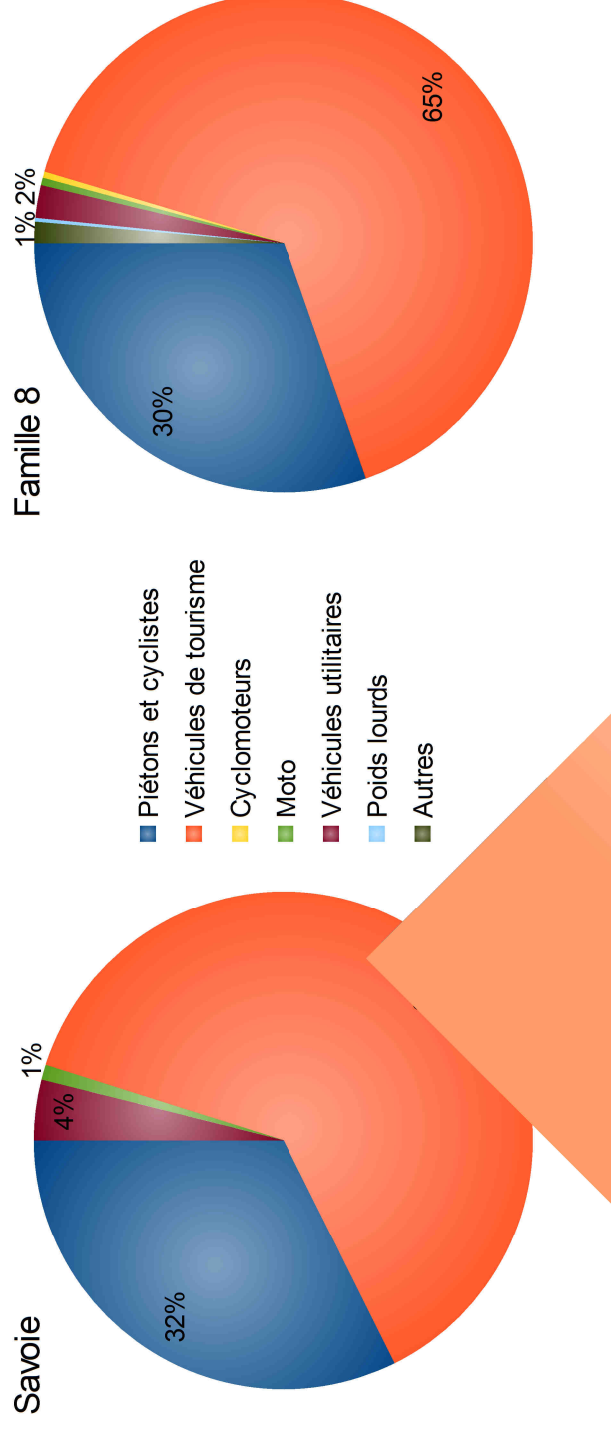
La part des 75 ans et plus dans les accidents est stable (12%), et le nombre d'accidents est en baisse : 89 contre 121 en 2007-2011.

La mortalité de cette tranche d'âge est en hausse, de 9 tués (6%) à 13 tués (10%). Elle reste cependant inférieure aux normes de références.

Pour les accidents l'écart avec la norme n'est pas statistiquement significatif. C'est un enjeu faible pour la Savoie.

L'étude des enjeux : Tranche de 75 ans et plus

2) Répartition des impliqués de 75 ans et plus selon le mode de déplacement



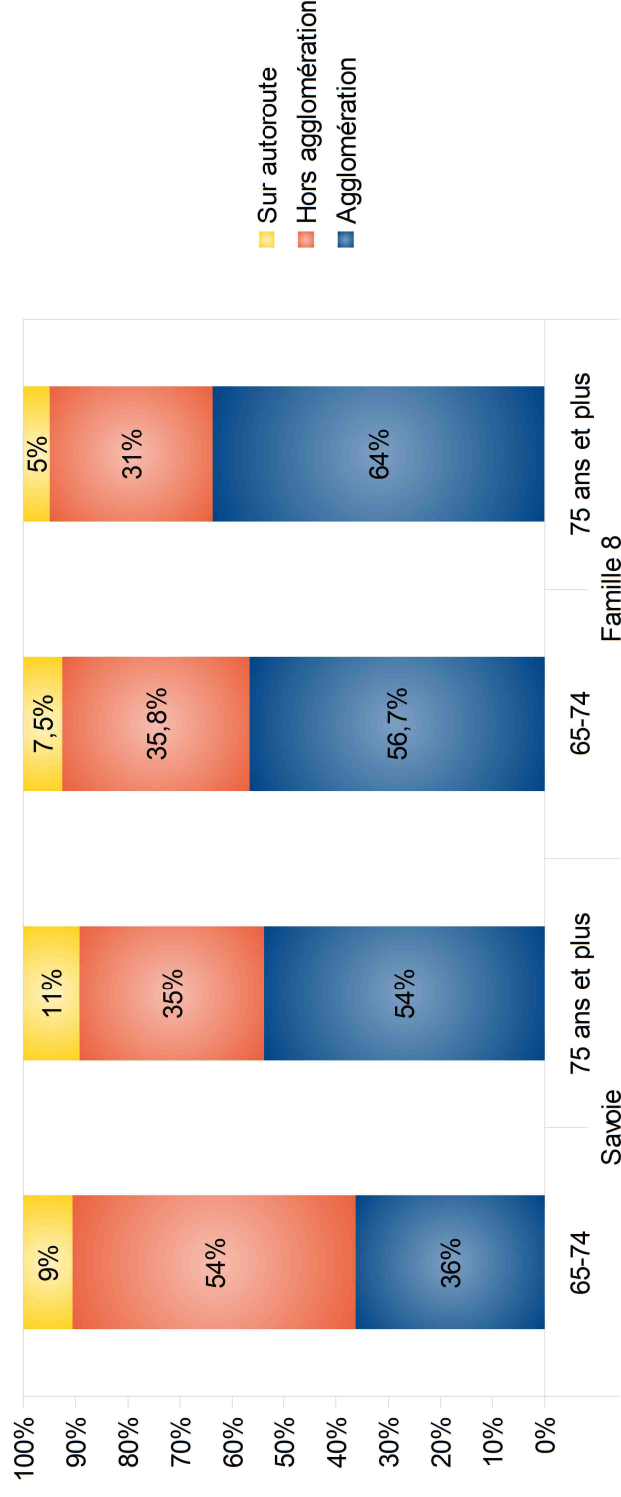
La répartition des impliqués en Savoie est proche de celle de la famille de départements, avec 63 % d'utilisateurs de VL et 32 % de piétons/cyclistes.

Points clés

Sur la période 2012-2016 les 75 ans et plus sont impliqués dans 12 % des accidents et représentent 10 % des tués. C'est un enjeu faible

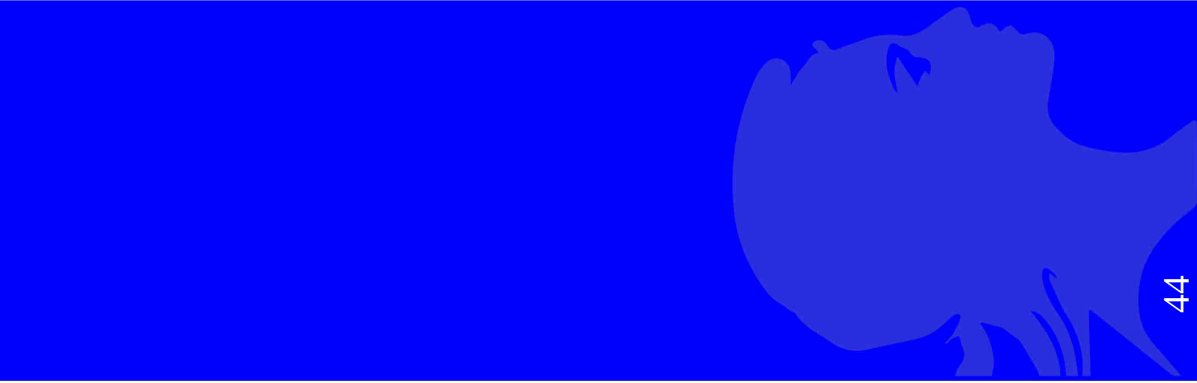
L'étude des enjeux : les seniors

III – Répartition des impliqués 65-74 ans et 75 ans et plus suivant le milieu



On observe que, pour les deux tranches d'âge, la proportion de seniors impliqués en agglomération (**36 %** pour les 65-74 et **54 %** pour les 75+) est inférieure à celle de la famille de départements. Cependant les proportions d'impliqués hors agglomération et sur autoroute sont supérieures.

L'étude des enjeux : Partage de la voirie



Deuxième partie : les autres enjeux

Partage de la voirie : Piétons, vélos et 2RM

A - Les piétons (hors autoroute)

En Savoie 16 % des accidents impliquent un piéton, contre 17 % pour la famille de départements et 19 % au niveau national.

Il convient cependant d'affiner l'étude suivant le milieu, la problématique piétons étant plus prégnante en agglomération.

1) En agglomération

Tableau récapitulatif des accidents impliquant un piéton en agglomération pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

Période 2012-2016	Accidents Impliquant un piéton	Total des accidents en agglomération	Part des accidents piétons dans le total
Savoie	86	277	31 %
Famille 8	84 02	31 706	26 %
France métropole	51 577	196 446	26 %

En Savoie sur la période 2012-2016, **31 %** des accidents en agglomération impliquent un piéton. Cette part est en légère hausse comparé à 2007-2011 où elle était de 29 %.

En valeur absolue le nombre d'accidents connaît tout de même une baisse importante, passant de 136 à 86.

La part des accidents de piétons en agglomération constitue un enjeu **absolu pour le département et relatif par rapport aux références, avec un écart positif de 5 points.**

L'étude des enjeux : Partage de la voirie

2) En agglomération suivant la taille de la commune

Tableaux récapitulatifs des accidents impliquant un piéton en agglomération suivant les tailles de communes pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

Période 2012-2016	Accidents piéton aggro -5000 hbts	Total accidents aggro -5000 hbts	Part des accidents piétons aggro -5000 hbts
Savoie	28	122	23 %
Famille 8	1 281	6 274	20 %
France métropole	3 636	17 433	21 %
	Accidents piéton aggro +5000 hbts	Total accidents aggro +5000 hbts	Part des accidents piétons aggro +5000 hbts
Savoie	58	155	37 %
Famille 8	7 121	25 432	28 %
France métropole	47 941	179 013	27 %

Sur notre période d'étude on constate que les accidents de piétons en agglomération de moins de 5000 habitants représentent **23 %** des accidents de ce type d'agglomération. Cette part est de **37 %** pour les agglomérations de plus de 5000 habitants.

Le nombre d'accidents est en baisse par rapport à la période précédente, mais leur part dans la totalité des accidents est en hausse. Cette part sur 2007-2011 était de 22 % pour les agglomérations de moins de 5000 habitants, et de 34 % pour les plus de 5000 habitants.

Dans les deux types d'agglomération l'enjeu reste **absolu pour le département.**

Il est également **relatif par rapport aux normes pour les agglomérations de plus de 5000 habitants, avec un écart positif notable de 9 points.**

L'étude des enjeux : Partage de la voirie

3) Hors agglomération

Tableau récapitulatif des accidents impliquant un piéton hors agglomération pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

Période 2012-2016	Accidents piéton hors agglomération	Total des accidents hors agglomération	Part des accidents piétons hors agglomération
Savoie	29	406	7 %
Famille 8	743	18 131	4 %
France métropole	3 039	68 410	4 %

Sur la période 2012-2016, **7 %** des accidents hors agglomération concernent un piéton contre 4 % sur la période précédente, soit 29 accidents contre 24 auparavant. Cet indicateur est 3 points supérieur aux normes de références.

L'enjeu piétons hors agglomération est relatif.

L'étude des enjeux : Partage de la voirie

4) Les piétons tués hors autoroute

Tableau récapitulatif des tués piétons hors autoroute pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

Période 2012-2016	Tués piétons hors autoroute	Totalité tués hors autoroute	Part des tués piétons/totalité tués hors autoroute
Savoie	14	130	11 %
Famille 8	501	4 181	12 %
France métropole	2 292	15 930	14 %

Le nombre de tués est en augmentation de 12 à 14, pour une part qui passe de 9 % à 11 %.

Points clés : les piétons

↑ Sur la période 2012-2016 les piétons représentent 16 % du total des accidents et 31 % des accidents en agglomération.

↑ Les piétons représentent 7 % des accidents hors agglomération

↑ Sur cette période 14 piétons ont été tués hors autoroute, soit 11 % des tués.

↑ La part des accidents de piétons en agglomération constitue un enjeu absolu et un enjeu relatif hors agglomération.

L'étude des enjeux : Partage de la voirie

B - Les cycles (accidents avec tiers hors autoroute)

Entre 2012 et 2016 en Savoie les accidents de cycles avec tiers représentent 9 % des accidents (même niveau que la référence famille).

1) En agglomération suivant la taille de la commune

Tableau récapitulatif des accidents de cycles en agglomération suivant la taille de la commune pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

Période 2012-2016	Accidents cycles aggro -5000 hbts	Total accidents aggro -5000 hbts	Part des accidents cycles aggro -5000 hbts
Savoie	13	122	11 %
Famille 8	533	6 274	8 %
France métropole	3 636	17 433	8 %
	Accidents cycles aggro +5000 hbts	Total accidents aggro +5000 hbts	Part des accidents cycles aggro +5000 hbts
Savoie	21	155	14 %
Famille 8	2 932	25 432	12 %
France métropole	47 941	179 013	8 %

Le nombre d'accidents est en baisse par rapport à 2007-2011, mais leur part dans l'accidentalité est en augmentation, passant de 9 % à 11 % pour les agglomérations de moins de 5000 habitants et de 11 % à 14 % pour celles de plus de 5000 habitants.

Cet enjeu est faible pour la Savoie, avec des écarts positifs non significatifs de 2 et 3 points par rapport à la référence.

L'étude des enjeux : Partage de la voirie

2) Hors agglomération

Tableau récapitulatif des accidents impliquant un cycle hors agglomération pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

Période 2012-2016	Accidents cycle hors agglomération	Total des accidents hors agglomération	Part des accidents cycles hors agglomération
Savoie	25	406	6 %
Famille 8	802	18 131	4 %
France métropole	2 893	68 410	4 %

Sur la période 2012-2016, **6 %** des accidents hors agglomération concernent un cycle, part stable par rapport à la période précédente, soit 25 accidents sur la période actuelle contre 35 auparavant. Cet indicateur est 2 points supérieur aux normes de références.

L'enjeu cycles hors agglomération est relatif.

L'étude des enjeux : Partage de la voirie

3) Les cyclistes tués hors autoroute

Tableau récapitulatif des tués en vélo hors autoroute pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

Période 2012-2016	Tués cycles hors autoroute	Totalité tués hors autoroute	Part des tués cycles/totalité tués hors autoroute
Savoie	7	130	5 %
Famille 8	191	4 181	5 %
France métropole	666	15 930	4 %

Le nombre de tués est en augmentation de 4 à 7, pour une part qui passe de 3 % à 5 %.

L'enjeu pour les cyclistes tués hors autoroutes est faible.

Points clés : cycles

- ➡ Sur la période 2012-2016 les cycles représentent 9 % du total des accidents, 11 % des accidents en agglo<5000 hbts, et 14 % des accidents en agglo>5000 hbts.
- ➡ Les cycles représentent 6 % des accidents hors agglomération.
- ➡ Sur cette période 7 cyclistes ont été tués, soit 5 % des tués hors autoroute.
- ➡ Les accidents concernant les cycles sont un enjeu faible en agglomération et relatif hors agglomération en Savoie.
- ➡ L'enjeu pour les cyclistes tués hors autoroutes est faible.

L'étude des enjeux : Partage de la voirie

C - Les deux-roues motorisés (2RM)

En 2016 en France les 2RM représentent 2 % du trafic (1,7 % de motocyclettes et 0,3 % de cyclomoteurs) pour 21,5 % des tués (18 % de motocyclistes et 3,5 % de cyclomotoristes).

On entend par deux-roues motorisés l'ensemble des cyclomoteurs et motocycles.

1) Accidents

Tableau récapitulatif de l'accidentalité chez les 2RM pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

Accidents corporels Période 2012-2016	2RM < 125cm ³		2RM ≥ 125 cm ³		Part totale 2RM / totalité des accidents
	Nombre	Part	Nombre	Part	
Savoie	83	11 %	157	21 %	32 %
Famille 8	8 541	16 %	6 296	12 %	28 %
France métropole	60 719	21 %	46 614	16 %	37 %

Le nombre d'accidents de 2RM était de 373 sur la période 2007-2011. Il est en baisse pour l'ensemble des 2RM, mais les cylindrées ≥ 125 cm³ connaissent une diminution moins rapide, faisant croître leur part dans les accidents de manière significative (16 % en 2007-2011 contre 21 % sur notre période d'étude).

Les 2RM sont impliqués dans 32 % des accidents.

Si on distingue suivant la cylindrée, les 2RM ≥ 125cm³, avec 21 % des accidents, représentent à eux seuls **un enjeu absolu pour le département et relatif par rapport à la norme avec un écart positif notable de 9 points avec la référence**. Avec cette distinction, l'enjeu 2RM < 125 cm³ est faible.

L'étude des enjeux : Partage de la voirie

2) Tués

Tableau récapitulatif des tués chez les 2RM pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine

Tués 2RM Période 2012-2016	2RM < 125cm3		2RM ≥ 125 cm3		Part totale 2RM / totalité des accidents
	Nombre	Part	Nombre	Part	
Savoie	4	3 %	26	19 %	22 %
Famille 8	289	6,5 %	612	13,5 %	20 %
France métropole	1 222	7 %	2 704	16 %	23 %

Il y a une stabilité dans le nombre de tués (30) sur les deux périodes, représentant **22 %** du total des tués sur les routes. 18 % du total des tués en Savoie l'ont été en 2RM et avaient moins de 50 ans.

Les tués en 2RM représentent un enjeu **absolu de sécurité routière en Savoie.**

Points clés : les deux-roues motorisés

↑ Sur la période 2012-2016 les 2RM représentent 32 % des accidents, dont 21 % pour les seuls 2RM ≥ 125 cm3.

↑ Les 2RM représentent 22 % des tués, dont 19 % pour les 2RM ≥ 125 cm3.

↑ 18 % des tués étaient des usagers de 2RM de moins de 50 ans.

↑ Les 2RM ≥ 125cm³ représentent un enjeu absolu de sécurité routière pour le département et relatif par rapport à la norme.

L'étude des enjeux : Vitesse

La Vitesse

1) Les Auteurs Présûmés d'Accidents Mortels (APAM)

Pour les APAM en 2015-2016, la vitesse est relevée comme cause dans 37 % des cas, soit une fréquence plus élevée que pour la famille de départements (famille 8 : 31%) et plus élevée que pour l'ensemble de la métropole (31%). Nous pouvons relier cette statistique à la gravité des accidents évoquée en introduction.

2) Les données infractions vitesse* 2016

Tableau récapitulatif des infractions vitesse pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine sur l'année 2016

Année 2016	Population	Nombre d'infractions	Nombre d'infractions/million d'habitants
Savoie	431 755	5 609	12 991
Famille 8	16 570 667	234 028	14 123
France métropole	64 604 599	761 100	11 781

La Savoie totalise 0,7 % des infractions de vitesse constatées en France métropolitaine et 2,4 % des infractions vitesse de sa famille de 25 départements.

Cela représente 12 991 infractions pour 1 million d'habitants. Ce niveau est inférieur à la moyenne de la famille de départements (14 123 infractions pour 1 million d'habitants) et supérieur au niveau national (11 781 infractions).



**Les chiffres concernent les infractions vitesse avec interception par les forces de l'ordre*

L'étude des enjeux : Vitesse

3) Part des infractions liées à la vitesse dans l'ensemble des infractions

La part des infractions liées à la vitesse, si l'on s'en tient uniquement aux dépassements de la vitesse autorisée ayant fait l'objet d'une interception, reste prépondérante.

On compte en effet 5609 infractions à la vitesse avec interception, pour 9587 autres infractions. Les infractions vitesse avec interception représentent ainsi 36,9 % des infractions relevées.

Il est intéressant de noter que cette proportion est très proche de celle que l'on retrouve chez les APAM.

Points clés : la vitesse

- ➡ En 2016 on relève en Savoie 5609 infractions ayant fait l'objet d'une interception soit 36,9 % des infractions relevées.
- ➡ Sur 2015-2016, la vitesse est relevée comme cause d'accident chez 37 % des auteurs présumés d'accidents mortels.
- ➡ La vitesse est un des principaux facteurs de gravité.

L'étude des enjeux : Les distracteurs

Distracteurs et attention perturbée

Selon l'ONISR on estime que, dans 25 % à 50 % des accidents corporels, un conducteur au moins présentait un défaut d'attention, qui peut être dû à divers facteurs: visuels (écrans, GPS), manuels (téléphone, alimentation), cognitifs (esprit occupé, soucis) ou auditifs.

Les chiffres sont basés sur les accidents où il a été possible de déterminer si oui ou non un des impliqués (conducteur ou piéton) a eu un défaut d'attention

Tableau récapitulatif de l'accidentalité avec distracteurs /attention perturbée pour la Savoie, sa famille de départements et la France Métropolitaine sur l'année 2016

Période 2012-2016		Accidents avec attention perturbée	Total accidents distracteurs connus	Part dans la totalité accidents distracteurs connus
Accidents corporels	Savoie	104	261	40 %
	Famille 8	6 118	14 062	44 %
	France métropole	26 087	58 927	44 %
Tués	Savoie	12	49	24 %
	Famille 8	394	1 561	25 %
	France métropole	1 417	5 592	25 %

La part des accidents à cause de distracteurs passe de 45 % à 40 %, tandis que la part des tués est en baisse de 39 % à 24 %. Ces taux sont en léger retrait par rapport aux niveaux de référence (25 % des tués, 44 % des accidents).

On note que ces données sont basées sur des effectifs assez réduits : sur les 756 accidents corporels de la période, il n'a été possible de déterminer que dans 261 accidents si un défaut d'attention était ou non en cause.

Chez les APAM en 2015-2016, l'usage du téléphone est retrouvé dans 8 % des cas (9 % pour les normes de référence).

Synthèse des enjeux pour le département de la Savoie

Les quatre enjeux impératifs :

- **le risque routier professionnel** : **enjeu absolu** regroupant 39 % des accidents et **41 %** des tués en Savoie
- **la conduite après usage de substances psychoactives**
 - Alcool : **enjeu absolu** avec 16 % des accidents et 25 % des tués.
 - Stupéfiants : **enjeu absolu** avec 17 % des accidents et 25 % des tués.
- **les jeunes, divisés en trois classes d'âges**
 - 14-17 ans : **enjeu faible** représentant 10 % des accidents et 2 % des tués.
 - 18-24 ans : **enjeu absolu** représentant 30 % des accidents et 26 % des tués.
 - 25-29 ans : **enjeu absolu** représentant 20 % des accidents et 13 % des tués.
- **les seniors, divisés en deux classes d'âges**
 - 65-74 ans : c'est un **enjeu relatif** avec 15 % des accidents et 7 % des tués.
 - 75 ans et plus : c'est un **enjeu faible** avec 12 % des accidents et 10 % des tués.

Les enjeux facultatifs retenus sont :

- **le partage de la voirie (piétons, vélos et 2RM)**
 - Les piétons représentent un **enjeu absolu en agglomération** avec 31 % des accidents et un **enjeu relatif hors agglomération** avec 7 % des accidents. Ils représentent au total 11 % des tués.
 - Les cyclistes sont un **enjeu relatif hors agglomération** avec 6 % des accidents et un **enjeu faible en agglomération**.
 - Les deux-roues motorisés sont un **enjeu absolu** avec 32 % des accidents et 22 % des tués.
- **la vitesse** est une cause retenue dans 37 % des cas chez les Auteurs Présumés d'Accidents Mortels. C'est un **enjeu absolu** à mettre directement en lien avec l'indice élevé de gravité des accidents en Savoie.

Actions – Risques routiers professionnels

Amélioration de la connaissance

- Améliorer la connaissance sur les accidents « domicile - travail ».
- Élaborer une base de données des risques routiers en milieu professionnel, de l'accidentalité par secteur d'entreprises.

Infrastructure

- Inciter les partenaires (gestionnaires de voirie, responsables locaux, aménageurs, entreprises, etc.) à dialoguer pour une bonne prise en compte de la sécurité routière dans les aménagements.
- Inviter les acteurs à prendre en compte la sécurité routière dans la conception des zones d'activité.

Éducation - Sensibilisation

- Développer les actions de sensibilisation et de formation « sécurité routière » auprès des employés et des employeurs
- Promouvoir les formations à la conduite (stage, perfectionnement...).
- Promouvoir les démarches d'évaluation des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations avec mesures de prévention adaptées (prise en compte de l'utilisation du téléphone, de la fatigue...).
- Informer sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité.
- Sensibiliser les entreprises à l'utilisation du numérique (audioconférence, visioconférence...) pour limiter les déplacements.
- Intervenir auprès des professionnels pour sensibiliser aux stationnements dangereux (arrêts fréquents notamment).
- Inciter les entreprises à vérifier la validité des permis de conduire de leurs employés .

Contrôle - Sanction

- Renforcer les contrôles en matière de temps de conduite, de surcharge et d'utilisation de distracteurs.
- Développer le contrôle du respect des interdistances notamment des poids lourds et transports en commun.
- Travailler avec le Parquet pour informer les entreprises dans la mesure du possible sur les annulations, suspensions, défauts de permis et récidives.

Actions – Alcool et stupéfiants

Amélioration de la connaissance

- Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations alcool/stupéfiants lors des contrôles et accidents
- Mieux comprendre les accidents graves liés au facteur alcool : travailler en partenariat avec le dispositif d'appui territorial de la Mission Interministérielle de Lutte contre les Drogues et les Conduites Addictives (MILDECA), l'agence régionale de la santé et les professionnels de la santé

Infrastructure

- Sans objet

Éducation - Sensibilisation

- Développer les actions de sensibilisation aux risques liés à la consommation d'alcool ou de stupéfiants sur la conduite, dans les établissements scolaires, dans les entreprises et les administrations
- Soutenir les associations locales (ANPAA, Pelican ...) par le prêt de matériel (lunettes alcool, kakémonos, valise alcool) et fourniture de documentation à destination du public.
- Impliquer et sensibiliser les organisateurs de soirées et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants et festifs
- Inciter au développement de modes de transport alternatifs lors de soirées festives
- Poursuivre la médiatisation des contrôles ciblés et des opérations coup de poing

Contrôle - Sanction

- Renforcer les contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs et les soirs de fêtes
- Promouvoir les actions de contrôle par les forces de l'ordre dans les commerces, débits de boissons... afin de s'assurer du bon respect de la réglementation
- Monter des actions de sensibilisation, alternatives aux poursuites

Actions – Jeunes

Amélioration de la connaissance

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacement.

Infrastructure

- Favoriser les déplacements doux.
- Inciter les partenaires (gestionnaires de voirie, collectivités, etc.) à dialoguer pour une bonne prise en compte de la sécurité routière pour les aménagements aux abords des établissements scolaires, de formation ou de loisirs (zones de rencontre, passages protégés).

Éducation - Sensibilisation

- Poursuivre et améliorer les actions de sensibilisation « sécurité routière » dans les établissements scolaires et universitaires, en abordant les risques routiers au travers des différents modes de déplacement des jeunes, à l'utilisation de distracteurs (portables...) et au bon usage des équipements de sécurité.
- Reconnaître et soutenir les actions portées par les jeunes destinées à diffuser des messages de sécurité routière.
- Impliquer les jeunes comme porteurs de projets et dans la compréhension des accidents à partir de supports (organisation de concours...).
- Favoriser l'accès pour tous les jeunes à l'apprentissage de la conduite (conduite accompagnée à partir de 15 ans).

Contrôle - Sanction

- Organiser des contrôles par les forces de l'ordre aux abords des établissements accueillant des jeunes pour ce qui du port d'équipements et dispositifs de sécurité.
- Organiser des contrôles par les forces de l'ordre aux abords de lieux festifs (alcool, stupéfiants).
- Réaliser des contrôles dans les bus scolaires (port de la ceinture...).
- Développer des alternatives à la sanction pour les jeunes.

Actions – Seniors

Amélioration de la connaissance

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement et à une diminution de la motricité et des réflexes.

Infrastructure

- Favoriser les déplacements alternatifs (transports en commun).
- Inciter les gestionnaires de voirie à réaliser des aménagements libres d'obstacles, adaptés aux seniors et aux personnes à mobilité réduite.

Éducation - Sensibilisation

- Promouvoir les stages de remise à niveau théorique et pratique du code de la route (utilisation de la valise quizzco).
- Soutenir et développer les actions de sensibilisation « sécurité routière » et l'importance d'être vu surtout la nuit pour les seniors (partage de la route).
- Promouvoir la sécurité routière dans le cadre de la semaine bleue (semaine nationale des retraités et des personnes âgées) à travers des campagnes publicitaires.

Contrôle - Sanction

- Proposer des stages de sensibilisation incitatifs à la suite d'un accident ou d'une infraction grave.

Actions – Partage de la voirie

Amélioration de la connaissance

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des piétons, des cycles, des deux-roues motorisés et identifier les comportements dangereux.

Infrastructure

- Inciter les gestionnaires de voirie à réduire et atténuer les points durs et obstacles latéraux.
- Poursuivre l'information des motards et cyclistes sur la mise en œuvre de gravillonnage via le site Savoie Route et la mise en place de panneaux d'information au droit des chantiers.

Éducation - Sensibilisation

- Poursuivre les actions post-permis à destination des motards encadrés par les forces de l'ordre (Rallye moto, parrainage des jeunes permis).
- Poursuivre le tutorat motorisé avec les forces de l'ordre
- Poursuivre et améliorer les actions de sensibilisation sur le port des équipements de protection individuelle obligatoires et facultatifs (réalisation de démonstration du gilet airbag...) et sur la fragilité des usagers vulnérables.
- Soutenir les projets et initiatives des associations locales à destination des piétons, des cycles et des 2 roues motorisés (subventions, fourniture de dépliant...).
- Travailler en partenariat sur les modes de déplacements doux.

Contrôle - Sanction

- Réaliser des contrôles de conformité des véhicules notamment aux abords des établissements scolaires.
- Poursuivre le contrôle des cycles et 2RM sur les axes touristiques et accidentogènes du département.
- Réaliser des contrôles sur les casques et gants avec une incitation au port d'équipements de protection individuelle additionnels.

Actions – Vitesse

Amélioration de la connaissance

- Développer la connaissance des vitesses pratiquées en circulation et lors des accidents à partir des fiches BAAC et des relevés radar afin d'identifier les itinéraires à privilégier pour la mise en place de contrôle en lien avec les forces de l'ordre.

Infrastructure

- Adapter la signalisation à l'environnement dans un but de cohérence pour inciter les usagers au bon respect des limitations de vitesse.
- S'assurer de la crédibilité et de la pertinence du positionnement des panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération.

Éducation - Sensibilisation

- Poursuivre la sensibilisation des usagers et des jeunes sur les conséquences de vitesses inadaptées, sur les notions de freinage et de distances de sécurité.
- Sensibiliser au port de la ceinture de sécurité avec utilisation partagée du testochoc avec les associations locales.
- Poursuivre la médiatisation des contrôles ciblés et opérations coup de poing sur les itinéraires accidentogènes.

Contrôle - Sanction

- Associer les différents modes de contrôle (radars fixes, radars mobiles, radars autonomes, interceptions) notamment sur les itinéraires déployés dans le cadre du programme « protection des itinéraires hors agglomération ».
- Inciter au déploiement de radars autonomes à proximité des chantiers pour protéger les agents.
- Privilégier en « zone 30 » et « zone de rencontre », les contrôles humains et la présence dissuasive.
- S'assurer en lien avec les forces de l'ordre de la pertinence et du positionnement des contrôles.
- Mener en lien avec les différents partenaires une réflexion sur le déploiement de radars tourelles.

Points d'étapes du DGO

Le DGO fera l'objet d'un suivi et propose :

- La création d'un comité de suivi restreint du DGO (ODSR-FO-CD73-Parquet) afin d'examiner et évaluer les résultats du département et proposer des pistes d'évolution.
- L'élaboration partenariale (CD73) et annuelle du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR), en cohérence avec les orientations du présent DGO, veillera à la conception de projets partenariaux en s'appuyant sur une forte mobilisation des intervenants Départementaux à la Sécurité Routière (IDSR).
- L'élaboration du Plan Départemental des Contrôles Routiers (PDCR) en cohérence avec les orientations du présent DGO et les Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels (ZAAC), ainsi que la mise en place d'un calendrier annuel de la médiatisation en périodes de vigilance (circulation hivernale, vacances, fêtes de fin d'année).

Fait à Chambéry en trois exemplaires, le 22 janvier 2018

Le Préfet,

Le Procureur de la République,

Le Président du Conseil Départemental

Denis Labbé

Thierry DRAN
Procureur de la République

Hervé Gaymard

Hervé GAYMARD



Actions années 2017-2018

Actions	Date	Cible	Objectif
Interventions en milieu scolaire à Chambéry	2e trimestre	Grandes sections et primaires par groupe de 10 ou 15.	L'apprentissage aux déplacements à pied et à vélo. A partir du 18 janvier tous les lundis et jeudis de 16h à 17h hors périodes scolaires. 250 élèves
Collège Lamartine – Aix les Bains	02 février	Jeunes – 4 Classes de 4ème	Sensibiliser les jeunes aux risques routiers.
Lycée la Cardinière	13 mars	Jeunes	Sensibiliser les jeunes aux risques routiers (2 ateliers) 2 roues motorisés et cycles
STAC	14 mars	Chauffeurs de bus	Sensibilisation aux risques routiers
Village SR pour les enfants – Grésy/Aix avec les écoles d'Aix et ses alentours	20 et 21 mars	Enfants (Petits)	Comportement sur le chemin de l'école (piéton, siège et ceinture en voiture) 1 200 enfants attendus
SNCF	23 mars	Contrôleurs , roulants	Sensibilisation
Rallye pédestre – Aix les Bains	30 mars	Écoles élémentaires	Sensibiliser les jeunes aux risques routiers.
Collège Jean Mermoz - Barby	27 au 30 mars	Classes de 5ème	Préparation ASSR1
Collège Bissy	3 au 6 avril	Classes de 6ème à 3ème	Préparation ASSR1 et ASSR2
Lycée hôtelier de Challes les Eaux	10 avril	Terminal CAP – 5 classes	Sensibiliser les jeunes aux risques routiers. 120 élèves (Accidentalité – Code – Pénal...)
Collège La Vanoise « Modane »	10 et 11 avril	Classes de 5ème et 3ème	Préparation ASSR1 et ASSR2
Collège de Maistre St Alban Leysse	12 et 14 avril	Classes de 5ème	Préparation ASSR1
École de Francin	14 avril	Maternelles et élémentaires	Semaine éco-citoyenne

Actions années 2017-2018

Journée écomobilité Aix les Bains	26 avril	Grand public	Sensibilisation sécurité routière
Ecole primaire et collège d'Albertville	Mai	Enfants des écoles élémentaires	Sensibiliser les jeunes aux risques routiers (piétons - cyclistes) - Classe de CM2
Vis ta ville – Saint-Jean de Maurienne	05 mai	Jeunes	Sensibiliser les jeunes aux risques routiers. 70 enfants
Rallye Montmélian	05 mai - Matin	Enfants des écoles élémentaires	Sensibiliser les jeunes aux risques routiers.
STAC	15 et 16 mai	Chauffeurs de bus	Sensibilisation aux risques routiers
Une autoroute pour la Vie	15 au 19 mai	Inter - écoles	Sensibilisation de 458 élèves aux risques routiers en vélo – à pied – quiz et remise d'un prix
Rallye St Offenge	13 mai (AM)	Enfants	Sensibiliser les jeunes aux risques routiers.
Collège le Revard – Grésy / Aix	18 mai	Classes de 3ème	Préparation ASSR2
Rallye école Choudy	21 mai matin	Enfants	Sensibiliser les jeunes aux risques routiers.
Rallye Entre lacs - Maurienne	23 mai	Enfants des écoles élémentaires	Sensibiliser les jeunes aux risques routiers – Sécuribus
Rallye moto GN	27 mai	Motards	Sensibiliser les motards – Sécuribus mis à dispo de la GN
Ecole primaire d'Albertville	Juin	Enfants des écoles élémentaires	Sensibiliser les jeunes aux risques routiers (piétons et cyclistes) Classe de CM1
Vis ta ville – Chambéry	02 juin	Jeunes	Sensibiliser les jeunes aux risques routiers. 70 enfants – Sécuribus
Rencontre vélo Chambéry / Aix les Bains Les Mottets	08 juin	Enfants des écoles élémentaires	Sensibiliser les jeunes aux risques routiers – Sécuribus

Actions années 2017-2018

Challenge « les employeurs du COVET » inter entreprises- agence Écomobilité	8 juin	personnel	
EDF-GEH Savoie Mt Blanc	13 juin	Salariés (20)	Sensibilisation aux risques routiers – facteurs accidentogène – accidentalité en Savoie
Ecole de St Jeoire Priuré	13 juin	Elèves de CM2	Sensibilisation aux jeunes sur la pratique du vélo et à la sécurité routière
Collège JJ PERET – Aix les Bains	15 juin	Classes de 5ème	Préparation ASSR 1
STAC	20 juin	Chauffeurs de bus	Sensibilisation aux risques routiers
Centre de secours des Echelles	24 juin	Grand public	Journée nationale de la sécurité civile – Sécuribus + Testochoc
SFTRF	25 juin	Grand public	Sensibilisation aux risques routiers – 20 ans du CESAM - Sécuribus+Testochoc
Rallye vélo en Chautagne	03 juillet	Enfants des écoles élémentaires	Sensibiliser les jeunes aux risques routiers – Sécuribus
Tour de France (Arrivée étape)	09 juillet	Grand public	Sensibilisation aux risques routiers – Village tour de France (La route se partage) Sécuribus
PJJ	11 juillet	Jeunes	Stage de citoyenneté
Col cool « le Revard »	18 ou 20 juillet	2 RM et grand public	Sensibilisation aux risques routiers - Sécuribus
TAP Cruet 15h30 - 16h30	11 et 25 septembre 09 octobre	Enfants écoles élémentaires	Sensibilisation aux risques routiers
Association le Colibris Tarentaise	16 septembre	Cyclistes	Sensibilisation aux règles de bon comportement en vélo

Actions années 2017-2018

AFPA	26 septembre	Personnel de l'AFPA	Sensibilisation aux risques routiers
STAC	28 et 29 septembre	Chauffeurs de bus	Sensibilisation aux risques routiers
Ecole de Cruet	9 octobre	Elevés CM1 CM2	Sensibilisation au risque routier (vélo et piéton)
Collège « La Forêt »	9 et 10 Octobre	Classes de 5ème et 3ème	Préparation ASSR1 et ASSR2
STAC	09 et 10 octobre	Chauffeurs de bus	Sensibilisation aux risques routiers
Rencontre de la Sécurité	14 octobre	Grand public	Sensibiliser le grand public les personnes et les moyens mis en œuvre pour leur sécurité - 09h00 à 15h00 – sécuribus + voiture tonneau
Forum Alcool SNCF	20 octobre 9h00 - 16h00	SNCF	Sensibilisation aux risques alcool
AFPA	24 octobre	Personnel de l'AFPA	Sensibilisation aux risques routiers
STAC	24 octobre	Chauffeurs de bus	Sensibilisation aux risques routiers
STAC	7 novembre	Chauffeurs de bus	Sensibilisation aux risques routiers
AFPA	28 novembre	Personnel de l'AFPA	Sensibilisation aux risques routiers
AFPA	19 décembre	Personnel de l'AFPA	Sensibilisation aux risques routiers - Sécuribus + Testochoc
CCI	Reportée 2018	Préfet -Président CCI Entreprises	Signature de la charte pour engagement des entreprises aux risques routiers
Lycée Paul Héroult	Reportée 2018	Classes de 1ere	Sensibilisation aux risques routiers



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

ATTACHEZ VOTRE CEINTURE, ATTACHEZ-VOUS À LA VIE
UNE CAMPAGNE POUR REVENIR AU GESTE VITAL