

**DEPARTEMENT DE LA SAVOIE**  
**SECURITE ROUTIERE**

**DOCUMENT**  
**GENERAL**  
**D'ORIENTATIONS**  
**2009-2012**

# SOMMAIRE

- 1 - Les objectifs
- 2 - La démarche d'élaboration
- 3 - Composition du comité de pilotage
- 4 - Lancement
- 5 - Période de référence
- 6 - Accidentologie générale de 2003 à 2007
- 7 - Etude par enjeux
- 8 - Les enjeux nationaux
- 9 - Les enjeux locaux
  
- 10 - Compréhension des enjeux et orientations d'actions
  - 10-1 L'alcool et la drogue
  - 10-2 La vitesse
  - 10-3 Les jeunes
  - 10-4 Les deux-roues motorisés
  - 10-5 Les usagers vulnérables dans les agglomérations supérieures à 5000 habitants
  - 10-6 Le monde du travail
  
- 11 - Synthèse des orientations d'actions proposées
  
- 12 - Objectif 2012
  
- 13 - Application et suivi
  - Mise en œuvre
  - Suivi

# 1 - Les objectifs

Le 21 décembre 2007, lors d'un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière, le Président de la République a fixé l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007.

Chaque département doit définir dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientation (DGO), pour les années 2009 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener au sein des territoires pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents, afin d'atteindre les objectifs fixés.

Compte tenu des orientations fixées pour atteindre l'objectif de 2012, il est demandé à tous les départements, à partir de l'analyse de leurs propres données, de caractériser les quatre enjeux retenus au niveau national, de les décliner localement et s'il y a lieu d'identifier un ou deux enjeux locaux.

Pour permettre une action efficace au plan local, les analyses accidentologiques et les orientations d'actions doivent être partagées par tous les acteurs.

## 2 - La démarche d'élaboration

- Afin de mener à bien les réflexions sur les études d'enjeux et les orientations d'actions, un comité de pilotage a été réuni autour du Préfet et de son directeur de cabinet. Les différents partenaires ont alors désigné un représentant chargé de participer au groupe technique piloté par la DDEA.
- En complément, certains organismes ont été contactés pour participer aux réunions de travail. L'ensemble des partenaires a adhéré à la démarche mise en place et a participé activement au sein du groupe technique.
- La validation du projet DGO a été effectuée par le comité de pilotage

- La présentation des enjeux et des orientations d'actions a été réalisée à destination de l'ensemble des partenaires du département le 3 avril 2009.

### **3 - Composition du comité de pilotage**

Le comité de pilotage pour le suivi de l'élaboration du DGO a compris :

→ **le comité de pilotage du pôle sécurité routière Etat/Conseil Général** (Préfecture, Conseil Général, DDEA, DDJS, Gendarmerie, DDSP , Inspection académique)

→ Les élus des grandes villes ,les EPCI les plus importants, le président de l'association des maires du département

→ **les assureurs sociaux du risque professionnel** (CRAM, MSA des Alpes du Nord, CNRACL- RSI )

→ **les procureurs de la République**

### **4 - Lancement**

Le calendrier prévisionnel pour la réalisation du DGO a été présenté le 9 septembre 2008 lors de la réunion de lancement en présence du comité de pilotage du pôle sécurité routière Etat/Conseil Général. Il a été mis en œuvre de la manière suivante :

→ **lancement et mobilisation des acteurs : septembre 2008,**

→ **approfondissement des enjeux et orientations des actions : 2008 à mars 2009,**

→ **rédaction et publication du DGO : avril 2009.**

### **5 - Période de référence**

La période de référence retenue pour l'analyse des accidents couvre les années 2003 à 2007.

## 6 - Accidentologie générale de 2003 à 2007

Les chiffres analysés ci-après émanent d'une base de donnée recensant les accidents corporels ayant fait l'objet d'un procès verbal des forces de l'ordre.

Sur l'ensemble du département de la Savoie, il est constaté :

- la baisse régulière des accidents et des tués ;
- des accidents dispersés sur l'ensemble des voies du département ;
- la quasi-disparition des zones d'accumulation d'accidents.

Depuis 2001, l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) publie un palmarès des départements déterminé à partir d'un indicateur d'accidentologie local (I.A.L) établi sur cinq années glissantes. Cet indicateur qui prend en compte les particularités des réseaux et des trafics respectifs permet d'apprécier, par rapport à la référence constituée par les données de la métropole, le risque d'être tué en fonction des parcours.

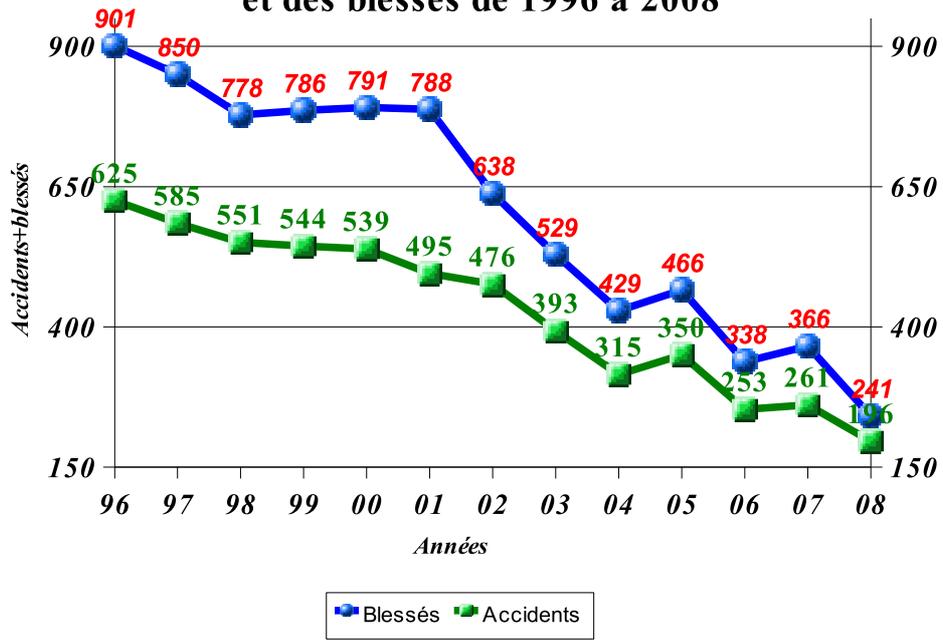
Pour la période 2003-2007, le département de la Savoie figure parmi les trois départements les mieux classés avec un sous risque d'accident de 0,61 par rapport à une moyenne de 1 au niveau national.

Notre département figure aussi parmi les départements qui ont le plus progressé entre les périodes 1995-1999 et 2003-2007, avec une baisse de l'indice d'accidentologie de -35%.

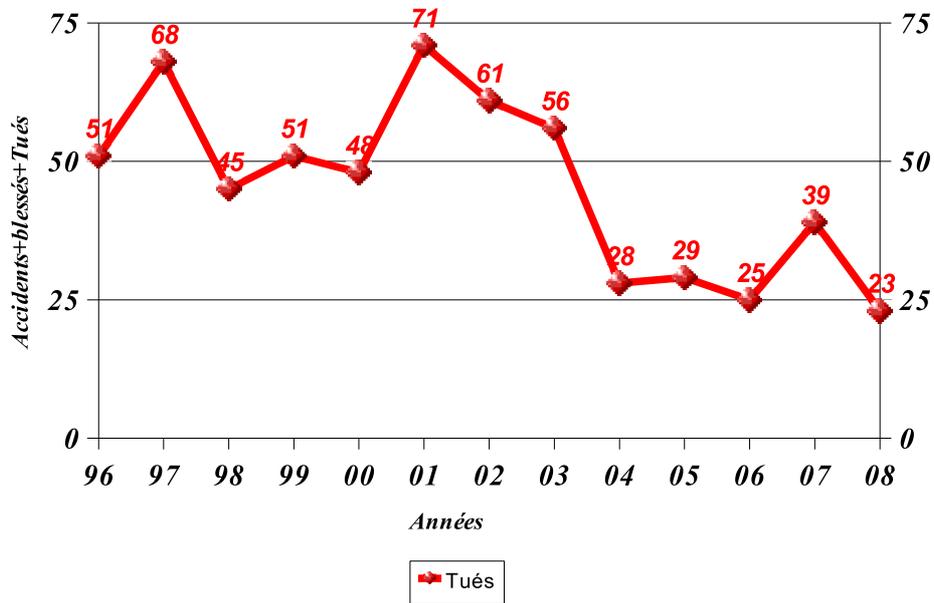
Cependant, des points faibles persistent avec notamment :

- une part importante de victimes graves avec alcool,
- de nombreux accidents frontaux et contre des obstacles,
- la surexposition des deux roues motorisés dans les accidents.

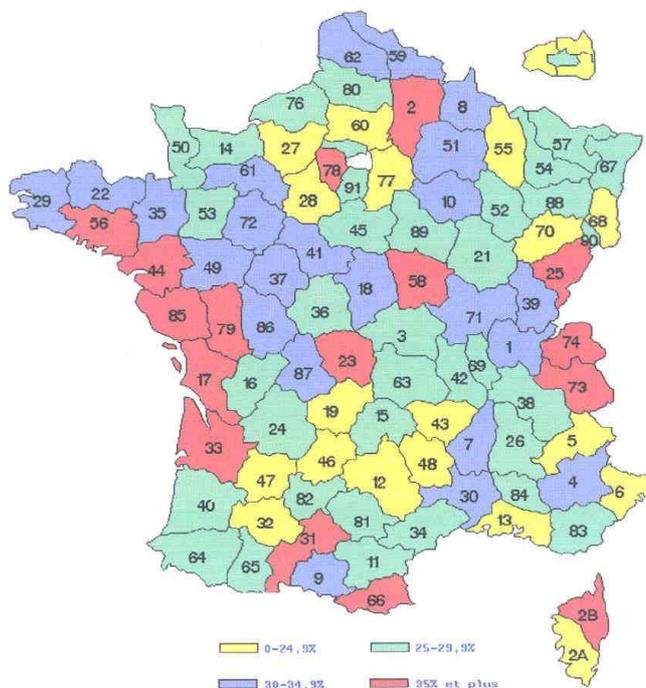
**Diagramme des accidents corporels  
et des blessés de 1996 à 2008**



**Diagramme des Tués de 1996 à 2008**



## Carte des accidents mortels avec alcool



## 7 - Etude par enjeu

La méthode consistait à analyser l'accidentologie pour chaque enjeu afin de les confirmer comme enjeux du département. Le groupe de travail a ensuite recherché des orientations d'actions pour chaque enjeu, susceptibles d'être mises en œuvre pendant la durée d'application du DGO.

Les orientations d'actions sont recherchées dans les domaines suivants :

- éducation/formation
- communication
- infrastructures
- contrôle et sanction

## **8 - Les quatre enjeux nationaux**

- Alcool (+ drogues)
- Vitesse
- Jeunes
- 2 roues motorisés

## **9 – Les enjeux locaux**

Au vu des constats de terrain réalisés par les différents partenaires, deux enjeux locaux ont été retenus :

- les usagers vulnérables dans les agglomérations > 5000 habitants,
- le monde du travail.

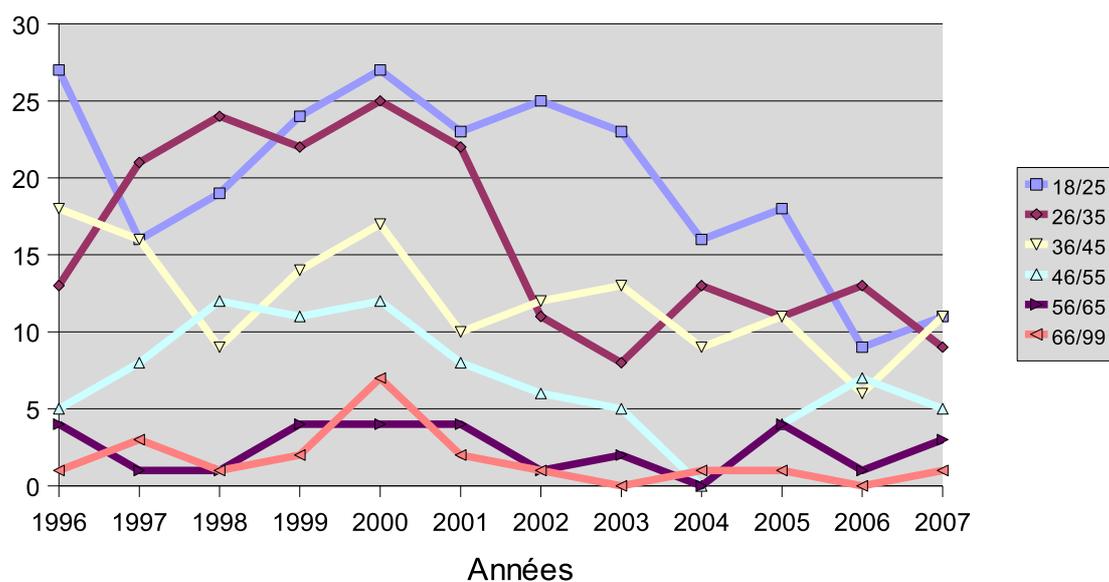
## **10 – Compréhension des enjeux et orientations d'actions**

## 10-1- Enjeu Alcool (+ drogue)

### 10-1-1 -Constat en Savoie

- Proportion importante d'accidents mortels avec alcool (+ 35 %) notamment de nuit le week-end
- Problème de santé publique  
(Les données relatives à la consommation de produits stupéfiants sont cependant encore parcellaires)
- Point positif pour les jeunes : la capacité à désigner un « capitaine de soirée »

### Accidents avec alcool par age



		conducteurs	Total accidents France	Total accidents Savoie	accidents mortels
semaine	jour	0,40%	3,70%	4,23%	10,90%
	nuit	1,32%	15,00%	<b>23,50%</b>	37,80%
Week-end	jour	0,65%	9,50%	9,30%	21,90%
	nuit	2,75%	28,30%	<b>39,50%</b>	53,40%

## 10-1-2 – Orientations (Alcool-drogue)

### ➔ **éducation/formation**

- Sensibiliser les élèves, les enseignants, du collège à l'enseignement supérieur
- Développer les « label vie »
- Rappeler l'exemplarité des adultes
- Sensibiliser les dirigeants dans le monde du travail
- Faire appel à des spécialistes du domaine pour un impact fort dans les messages (enjeux sanitaires)

### ➔ **information/communication**

- Dans les médias
- Dans les discothèques (démarche de labellisation)
- Lors des manifestations (semaine Sécurité Routière, salons ...)
- Vers les vacanciers et les saisonniers
- Dans le monde du travail

### ➔ **contrôles/sanctions**

- Cibler les contrôles (horaires et lieux)
- Étendre la mise en œuvre des tests salivaires

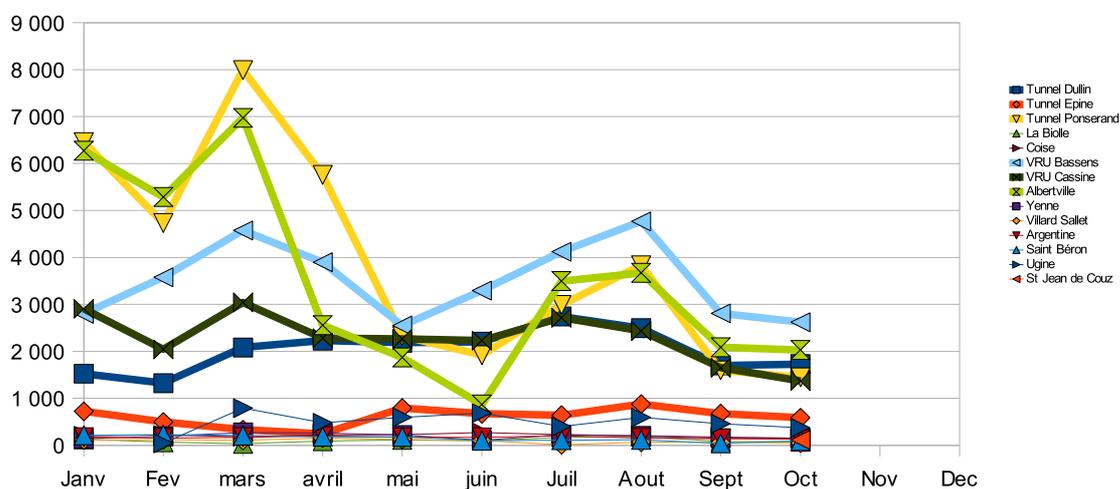
## 10-2 - Enjeu vitesse

### 10-2-1 - Constat en Savoie :

- Baisse des vitesses moyennes et des grands excès de vitesse
- Forte variation entre les voies (infractions = 10 à 40 % du trafic)
- Plus d'infractions lors des vacances scolaires
- Fort pourcentage d'infractions d'étrangers (10 à 50 %) au droit des radars fixes
- Les contrôles humains sont peu contestés

% de véhicules en infraction

	Vitesse limite	Lieu	2002	2003	2004	2005	2006	2007
RD 1212	110	Venthon RD1212	39,8	29,3	44,3	42,8	41,3	37,7
RD 1006	90	Pont Royal RD 1006	57,8	53,5	47,3	40,75	34,2	32,7
RD 1006	90	Pontamafrey RD 1006	31,4	28,9	23,8	21,75	19,7	17,8
RD 1201	90	La Biolle RD 1201	18,2	13,3	9,8	9,1	8,4	8,5
RD 1516	90	Champagneux RD 1516	47,1	44	42,1	39,6	37,1	39,1
RN 90	70	Bonconseil RN 90	26,4	23,2	17,8	17,3	16,8	15,7



## 10-2-2 – Orientations (Vitesse)

### → éducation/formation

- Harmoniser les connaissances en Sécurité Routière entre élus, forces de l'ordre et techniciens
- Former des élus référents
- Education nationale : s'appuyer sur les exercices du site « eduscol » et travailler sur des projets d'école pour les élèves de 5ème et 3ème concernant la vitesse en scooter

### → information/communication

- Mettre en place des systèmes de visualisation des vitesses pratiquées

### → infrastructure

Développer la cohérence environnement/réglementation :

- mise en place de commissions d'échange
- position pertinente des entrées d'agglomération
- examen avec un regard « sécurité routière » des critères d'éligibilité aux subventions du conseil général
- échanges réguliers entre forces de l'ordre et gestionnaires de voiries sur cohérence d'itinéraire

A noter l'importance des comptages pour disposer des données vitesses

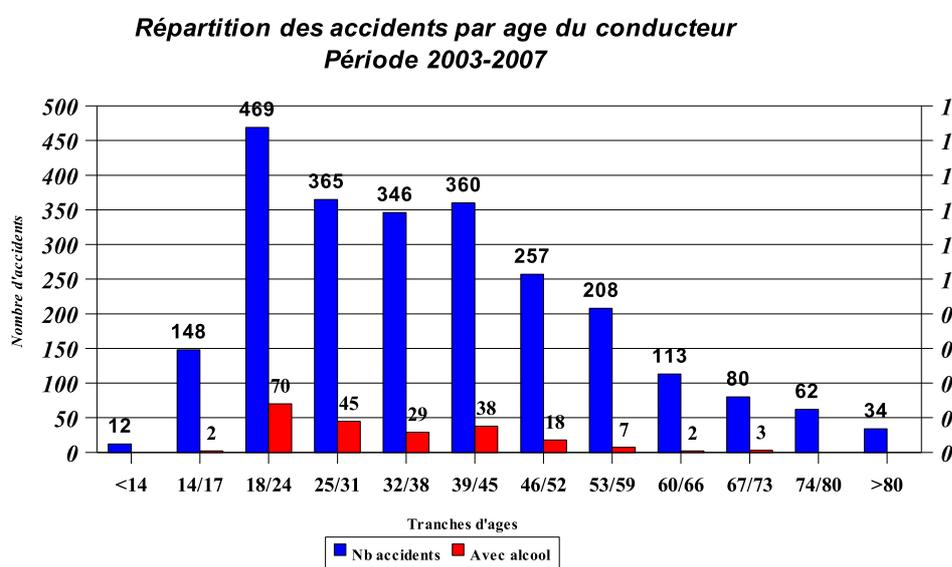
## → contrôle/sanctions

- Associer les différents modes de contrôle (radars fixes, radars mobiles, interceptions)
- Présence accrue des forces de l'ordre en interception pour plus de dissuasion
- Contrôles ciblés (lieux, horaires, moyens humains) et opérations « coups de poing » médiatisées
- Recherche de lieux cohérents entre environnement et réglementation pour le CSA fixe et embarqué, dans le cadre d'un partenariat étroit entre l'Etat, les élus et les gestionnaires de réseaux.
- En « zone 30 » : privilégier les contrôles jumelles et la présence dissuasive au Contrôle Sanction Automatisé (CSA).

## 10-3 - Enjeu jeunes

### 10-3-1 - Constat en Savoie

- La tranche d'âge 18/24 est la plus représentée
- Les conducteurs de moins de 2 ans de permis sont impliqués dans 20 % des accidents
- Ces accidents se produisent majoritairement le week-end
- 80 % des impliqués sont de sexe masculin



### 10-3-2 – Orientations (Jeunes)

#### → éducation/formation

- Continuité du programme éducatif
- Expériences complémentaires lors de l'apprentissage de la conduite
- Apprentissage post permis avec employeurs et assureurs
- Actions spécifiques coordonnées dans l'enseignement supérieur

## **→ information/communication**

- Affichage et dépliants dans les établissements scolaires et enseignement supérieur
- Information auprès associations d'étudiants
- Promouvoir les « label vie »

## **→ infrastructure**

- Favoriser les déplacements doux
- Sécuriser les arrêts bus
- Développer les capacités de stationnement adaptées pour les vélos

## **→ contrôle/sanctions**

- Cibler les contrôles d'alcoolémie (week-end, nuit, trajets discothèques)
- Contrôles aux sorties des collèges des 2 roues motorisés avec demande mise en conformité des véhicules

## 10-4 - Enjeu 2 roues motorisées

### 10-4-1 - Constat en Savoie

- Les accidents des 2 roues diminuent moins vite que l'ensemble des accidents
- Ils sont plus nombreux de mai à septembre les samedis, et dans la tranche horaire 15h - 18 h
- En agglomération, les accidents de cyclos et de scooter concernent plus particulièrement les 14/18 ans
- Les accidents de motos dans la tranche d'age 25/50 ans se produisent plutôt dans le cadre des loisirs et concernent principalement des savoyards.
- la prise d'alcool et de drogue renforce les comportements à risque.

Année	Total	Savoie	Hors Savoie	%
1997	69	58	11	15,9
1998	70	56	14	20,0
1999	74	65	9	12,2
2000	76	59	17	22,4
2001	63	47	16	25,4
2002	74	58	16	21,6
2003	82	59	23	28,0
2004	61	39	22	<b>36,1</b>
2005	66	50	16	24,2
2006	37	22	15	<b>40,5</b>
Total	672	513	159	23,7

## 10-4-2 – Orientations (2 roues motorisées)

### → éducation/formation

- Informer sur l'obligation d'allumage des feux pour les cyclos
- Développer l'expérience par la pratique du vélo avant passage au 2 roues motorisées (primaire + collège)
- Mettre en place des ateliers d'information sur l'entretien par des spécialistes

### → information/communication

- Edition plaquette motard (grands cols)
- Information auprès des parents au moment de l'ASSR2 (risques, interdiction montage de kit, assurances ...)

### → infrastructure

- Contrôler et améliorer l'adhérence des routes
- Privilégier la résine au lieu de la peinture en milieu urbain.

### → contrôles/sanctions

- Cibler les contrôles (sortie collèges et lycées)
- Associer prévention et répression

## **10-5 - Enjeu usagers vulnérables en agglomérations > 5000 h**

### **10-5-1 - Constat en Savoie**

- Les accidents des piétons, vélos et cyclos correspondent à 65 % de l'ensemble des accidents.
- Ces accidents sont plus nombreux sur les créneaux suivants :
  - de juin à septembre
  - de 15 à 19 heures
  - vélos : 25/60 ans
  - piétons : > 60 ans

### **10-5-2 - Orientations**

#### **→ éducation/formation**

- Compléter et homogénéiser niveau connaissance entre élus, techniciens et forces de l'ordre sur le code de la rue
- Mettre en place des contrôles techniques optionnels pour les vélos et les cyclos
- Développer l'information sécurité routière :
  - au travers des PDE et PDES
  - auprès des séniors

## ➔ **information/communication**

- Auprès du grand public sur contraintes de chacun et fragilité des usagers vulnérables au travers :
  - des médias locaux
  - des bulletins d'information des collectivités territoriales
  - des manifestations
  - des associations (Monde du travail + éducation nationale + administrations)
  - vendeurs et loueurs de cycles/cyclos (plaquette)

## ➔ **infrastructures**

- Améliorer les connaissances des concepteurs et des décideurs sur la « mécanique » des accidents.
- Hiérarchiser les voies pour programmer les aménagements.
- Travailler sur la lisibilité des aménagements.
- Associer les usagers (commissions d'usagers)
- Mettre en avant la relation stationnement/développement des transports alternatifs.

## ➔ **contrôles/sanctions**

- Rappel de la règle pour les piétons et les cyclistes.
- Proposer des alternatives aux poursuites (tous usagers).
- Favoriser les contrôles par interception

## **10-6 - Enjeu monde du travail**

### **10-6-1 - Constat en Savoie**

- Plus de 50 % des accidents mortels du travail sont des accidents de la circulation.
- 407 décès en 2007 (accidents de trajet sur l'ensemble de la France)

### **10-6-2 - Orientations**

#### **→ éducation/formation**

- Synergie entre les différents partenaires, pour la mise en œuvre d'actions de sensibilisation.
  - Ecomobilité (au travers des PDE)
  - CRAM
  - CCI
- Impliquer les employeurs et les gestionnaires de parc auto pour regrouper les moyens par bassin d'emploi et développer des démarches adaptées
- Développer la connaissance Sécurité Routière des employés et des employeurs (mise à niveau du code de la route, stages pratiques...)
- Démarche d'évaluation des risques routiers en entreprises avec mesures de prévention adaptées

#### **→ information/communication**

- Continuer la démarche de la « feuille de route »
- Inciter les entreprises à réaliser des fiches « accès à l'entreprise » pour tous les modes de transports.

## ➔ infrastructure

- Sensibiliser les aménageurs et les collectivités sur l'accessibilité des entreprises par tous les modes de transports
- Mettre en place une signalisation directionnelle et une signalétique de qualité
- Assurer une bonne lisibilité des aménagements

## ➔ contrôles/sanction

- Renforcer les contrôles des véhicules utilitaires légers (surcharge, arrimage...)
- Mettre en place des alternatives aux poursuites avec information et sensibilisation des employeurs
- Développer les contrôles du respect des interdistances des poids lourds et des véhicules utilitaires légers
- Développer les contrôles en véhicules banalisés (comportements)

# 11 - Synthèse des propositions

Thème	Orientations d'actions
Éducation / formation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer l'implication des responsables d'établissements scolaires.</li> <li>- Sensibiliser du collège à l'enseignement supérieur et dans les établissements privés.</li> <li>- Travailler sur l'exemplarité des adultes.</li> <li>- Harmoniser les connaissances en Sécurité Routière entre élus, forces de l'ordre et techniciens.</li> <li>- Former des élus référents.</li> <li>- Développer l'information dans le monde du travail à travers les Plans de Déplacements d'Entreprises.</li> <li>- Développer l'apprentissage post permis (y compris les seniors).</li> </ul>
Information / communication	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans les médias.</li> <li>- A travers les gestionnaires de réseaux.</li> <li>- Dans les discothèques (démarche de labellisation).</li> <li>- Lors des manifestations (semaine Sécurité Routière, salons...).</li> <li>- Dans les espaces « jeunesse » du département.</li> <li>- En direction des vacanciers et des saisonniers.</li> <li>- Dans le monde du travail.</li> </ul>
Infrastructures	<p>Mettre en cohérence environnement et réglementation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hiérarchisation des voies.</li> <li>- Cohérence et lisibilité des aménagements.</li> <li>- Position pertinente des entrées d'agglomérations.</li> <li>- Echanges forces de l'ordre / gestionnaire de voiries</li> <li>- Favorisés déplacements doux.</li> </ul>

Thème	Orientations d'actions
Contrôles / sanctions	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer une présence visuelle accrue des forces de l'ordre pour associer prévention et répression.</li> <li>- Développer les actions communes gendarmerie et police avec les polices municipales et l'unité motorisée zonale.</li> <li>- Multiplier les contrôles en véhicules banalisés.</li> <li>- Mettre en place des opération « d'alternative aux poursuites ».</li>   <li>- Cibler les contrôles (horaires et lieux en fonction des risques).</li> <li>- Renforcer les contacts avec les gestionnaires de voies pour les emplacements des contrôles.</li> <li>- Mettre en place les tests salivaires.</li> <li>- Pour le Contrôle Sanction Automatisé embarqué : <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> dans des lieux cohérents entre environnement et réglementation,</li> <li><input type="checkbox"/> contrôles humains privilégiés en zone 30.</li> </ul> </li>   <li>- Mettre en application la procédure pour les confiscations de véhicules dans les cas les plus graves.</li> <li>- Renforcer les contrôles sur les interdistances, notamment pour les PL et les VUL.</li> </ul>

## 12 - Objectif 2012

L'objectif global au niveau national est de faire descendre le nombre de tués à **moins de 3 000 morts en 2012**, ce qui correspond à une **baisse de 35 % par rapport à l'année 2007** (4620 tués).

Sur la période **2003-2007**, 177 tués ont été recensés en Savoie.

**Pour baisser le nombre de tués de 35 %, il faut donc que le nombre de tués en 5 ans soit en-dessous des 115 morts en 2012.**

## 13 - Application et suivi

### Mise en œuvre

Le DGO permet de fixer les enjeux prioritaires à prendre en compte chaque année lors de l'élaboration du **plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)**.

Les porteurs de projet sont incités à proposer prioritairement des actions portant sur les enjeux fixés par le DGO.

### Suivi

Chaque année, le bilan des tués sur les 5 dernières années écoulées permettra de vérifier si des progrès sont constatés sur les enjeux prioritaires du DGO et si les objectifs fixés sont en mesure d'être atteints en 2012.

Sur proposition et après approbation de l'ensemble des partenaires du comité de pilotage comprenant :

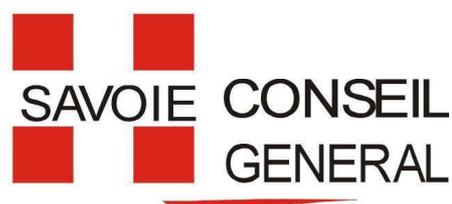
L'Etat,  
Le Conseil Général,  
La Communauté d'agglomération de Chambéry métropole,  
La Communauté de Communes de la région d'Albertville,  
La Communauté de Communes Coeur de Maurienne,  
La Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget,  
La Commune de Chambéry,  
La Commune d'Albertville,  
La Commune de St Jean de Maurienne,  
La Commune d'Aix les Bains,  
La Fédération des maires du département,  
La Caisse Régionale d'Assurance Maladie,  
La Mutuelle Sociale Agricole,  
La Caisse Nationale de Retraite des Agents des Collectivités Locales,  
Le Régime Social des Indépendants,  
Les Procureurs de la République de Chambéry et d'Albertville

A Chambéry le

Rémi Thuau

# SECURITE ROUTIERE EN SAVOIE

## DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATIONS 2010-2012



# SOMMAIRE

- 1 - Les objectifs
- 2 - La démarche d'élaboration
- 3 - Composition du comité de pilotage
- 4 - Lancement
- 5 - Période de référence
- 6 - Accidentologie générale de 2003 à 2007
- 7 - Etude par enjeux
- 8 - Les enjeux nationaux
- 9 - Les enjeux locaux
  
- 10 - Compréhension des enjeux et orientations d'actions
  - 10-1 L'alcool et la drogue
  - 10-2 La vitesse
  - 10-3 Les jeunes
  - 10-4 Les deux-roues motorisés
  - 10-5 Les usagers vulnérables dans les agglomérations supérieures à 5000 habitants
  - 10-6 Le monde du travail
  
- 11 - Synthèse des orientations d'actions proposées
  
- 12 - Objectif 2012
  
- 13 - Application et suivi
  - Mise en œuvre
  - Suivi

## **1 - Les objectifs**

Le 21 décembre 2007, lors d'un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière, le Président de la République a fixé l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012, contre plus de 4500 en 2007.

Chaque département doit définir dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientation (DGO), pour les années 2009 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener au sein des territoires pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents, afin d'atteindre les objectifs fixés.

Compte tenu des orientations fixées pour atteindre l'objectif de 2012, il est demandé à tous les départements, à partir de l'analyse de leurs propres données, de caractériser les quatre enjeux retenus au niveau national, de les décliner localement et s'il y a lieu d'identifier un ou deux enjeux locaux.

Pour permettre une action efficace au plan local, les analyses accidentologiques et les orientations d'actions doivent être partagées par tous les acteurs.

## **2 - La démarche d'élaboration**

- Afin de mener à bien les réflexions sur les études d'enjeux et les orientations d'actions, un comité de pilotage a été réuni autour du Préfet et de son directeur de cabinet. Les différents partenaires ont alors désigné un représentant chargé de participer au groupe technique piloté par la DDEA.
- En complément, certains organismes ont été contactés pour participer aux réunions de travail. L'ensemble des partenaires a adhéré à la démarche mise en place et a participé activement au sein du groupe technique.
- La validation du projet DGO a été effectuée par le comité de pilotage
- La présentation des enjeux et des orientations d'actions a été réalisée à destination de l'ensemble des partenaires du département le 3 avril 2009.

### **3 - Composition du comité de pilotage**

Le comité de pilotage pour le suivi de l'élaboration du DGO a compris :

→ **le comité de pilotage du pôle sécurité routière Etat/Conseil Général** (Préfecture, Conseil Général, DDEA, DDJS, Gendarmerie, DDSPP , Inspection académique)

→ Les élus des grandes villes ,les EPCI les plus importants, le président de l'association des maires du département

→ **les assureurs sociaux du risque professionnel** (CRAM, MSA des Alpes du Nord, CNRACL- RSI )

→ **les procureurs de la République**

### **4 - Lancement**

Le calendrier prévisionnel pour la réalisation du DGO a été présenté le 9 septembre 2008 lors de la réunion de lancement en présence du comité de pilotage du pôle sécurité routière Etat/Conseil Général. Il a été mis en œuvre de la manière suivante :

→ **lancement et mobilisation des acteurs : septembre 2008,**

→ **approfondissement des enjeux et orientations des actions : 2008 à mars 2009,**

→ **rédaction et publication du DGO : avril 2009.**

### **5 - Période de référence**

La période de référence retenue pour l'analyse des accidents couvre les années 2003 à 2007.

## 6 - Accidentologie générale de 2003 à 2007

Les chiffres analysés ci-après émanent d'une base de donnée recensant les accidents corporels ayant fait l'objet d'un procès verbal des forces de l'ordre.

Sur l'ensemble du département de la Savoie, il est constaté :

- la baisse régulière des accidents et des tués ;
- des accidents dispersés sur l'ensemble des voies du département ;
- la quasi-disparition des zones d'accumulation d'accidents.

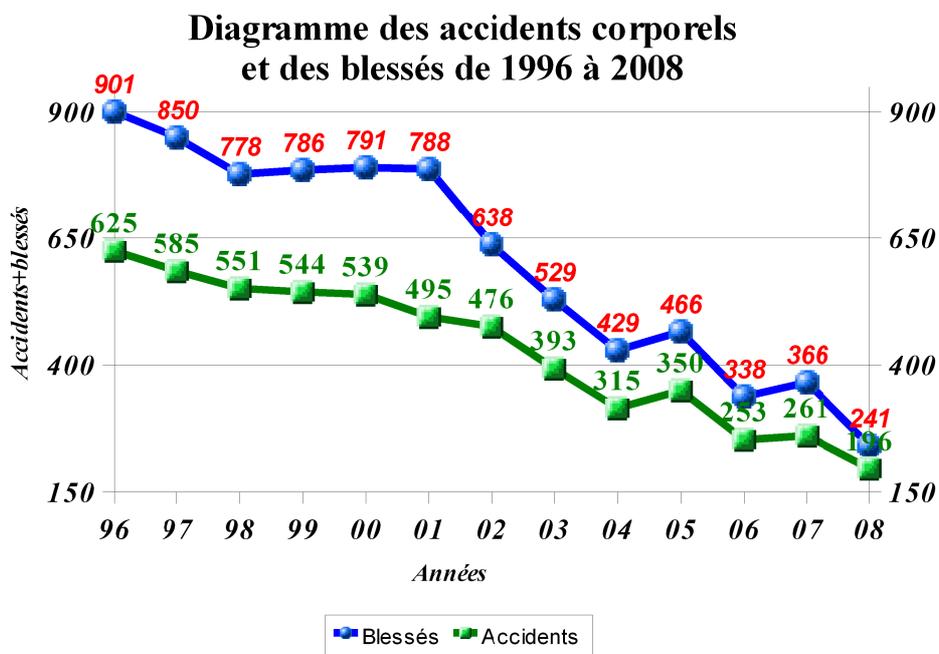
Depuis 2001, l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) publie un palmarès des départements déterminé à partir d'un indicateur d'accidentologie local (I.A.L) établi sur cinq années glissantes. Cet indicateur qui prend en compte les particularités des réseaux et des trafics respectifs permet d'apprécier, par rapport à la référence constituée par les données de la métropole, le risque d'être tué en fonction des parcours.

Pour la période 2003-2007, le département de la Savoie figure parmi les trois départements les mieux classés avec un sous risque d'accident de 0,61 par rapport à une moyenne de 1 au niveau national.

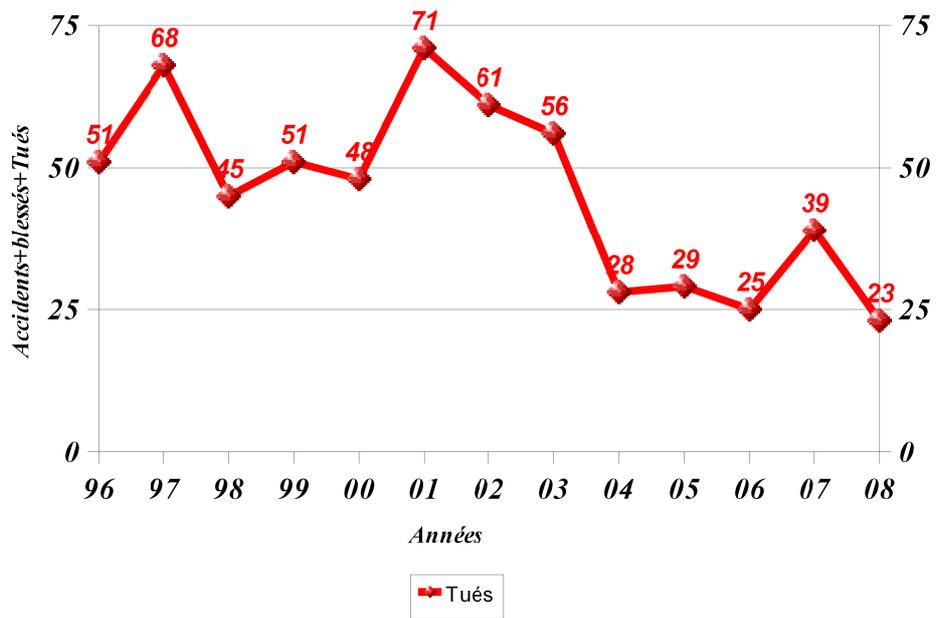
Notre département figure aussi parmi les départements qui ont le plus progressé entre les périodes 1995-1999 et 2003-2007, avec une baisse de l'indice d'accidentologie de -35%.

Cependant, des points faibles persistent avec notamment :

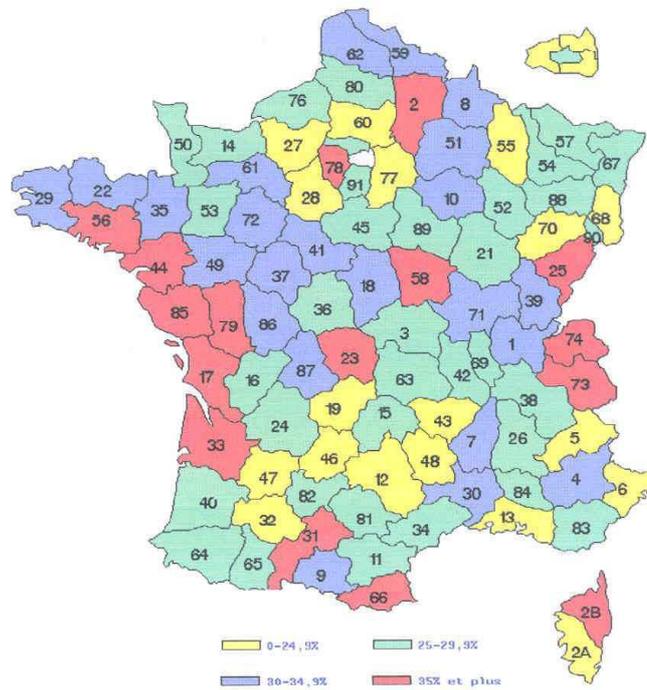
- une part importante de victimes graves avec alcool,
- de nombreux accidents frontaux et contre des obstacles,
- la surexposition des deux roues motorisés dans les accidents.



### Diagramme des Tués de 1996 à 2008



### Carte des accidents mortels avec alcool



## **7 - Etude par enjeu**

La méthode consistait à analyser l'accidentologie pour chaque enjeu afin de les confirmer comme enjeux du département. Le groupe de travail a ensuite recherché des orientations d'actions pour chaque enjeu, susceptibles d'être mises en œuvre pendant la durée d'application du DGO.

Les orientations d'actions sont recherchées dans les domaines suivants :

- éducation/formation
- communication
- infrastructures
- contrôle et sanction

## **8 - Les quatre enjeux nationaux**

- Alcool (+ drogues)
- Vitesse
- Jeunes
- 2 roues motorisés

## **9 – Les enjeux locaux**

Au vu des constats de terrain réalisés par les différents partenaires, deux enjeux locaux ont été retenus :

- les usagers vulnérables dans les agglomérations > 5000 habitants,
- le monde du travail.

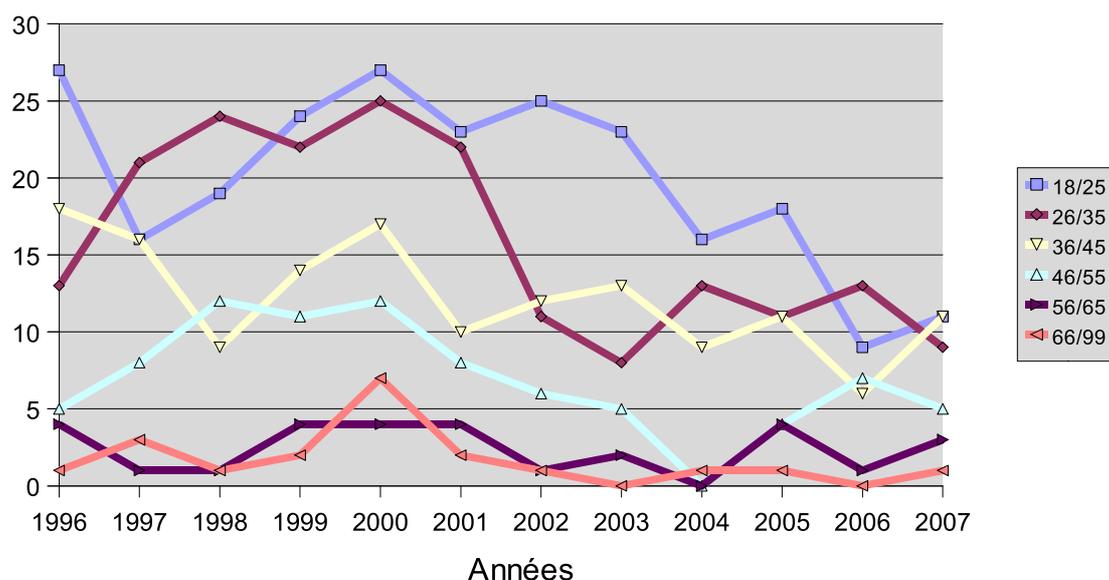
## 10 – Compréhension des enjeux et orientations d'actions

### 10-1- Enjeu Alcool (+ drogue)

#### 10-1-1 -Constat en Savoie

- Proportion importante d'accidents mortels avec alcool (+ 35 %) notamment de nuit le week-end
- Problème de santé publique  
(Les données relatives à la consommation de produits stupéfiants sont cependant encore parcellaires)
- Point positif pour les jeunes : la capacité à désigner un « capitaine de soirée »

#### Accidents avec alcool par age



		conducteurs	Total accidents France	Total accidents Savoie	accidents mortels
semaine	jour	0,40%	3,70%	4,23%	10,90%
	nuit	1,32%	15,00%	<b>23,50%</b>	37,80%
Week-end	jour	0,65%	9,50%	9,30%	21,90%
	nuit	2,75%	28,30%	<b>39,50%</b>	53,40%

## 10-1-2 – Orientations (Alcool-drogue)

### ➔ éducation/formation

- Sensibiliser les élèves, les enseignants, du collège à l'enseignement supérieur
- Développer les « label vie »
- Rappeler l'exemplarité des adultes
- Sensibiliser les dirigeants dans le monde du travail
- Faire appel à des spécialistes du domaine pour un impact fort dans les messages (enjeux sanitaires)

### ➔ information/communication

- Dans les médias
- Dans les discothèques (démarche de labellisation)
- Lors des manifestations (semaine Sécurité Routière, salons ...)
- Vers les vacanciers et les saisonniers
- Dans le monde du travail

### ➔ contrôles/sanctions

- Cibler les contrôles (horaires et lieux)
- Étendre la mise en œuvre des tests salivaires

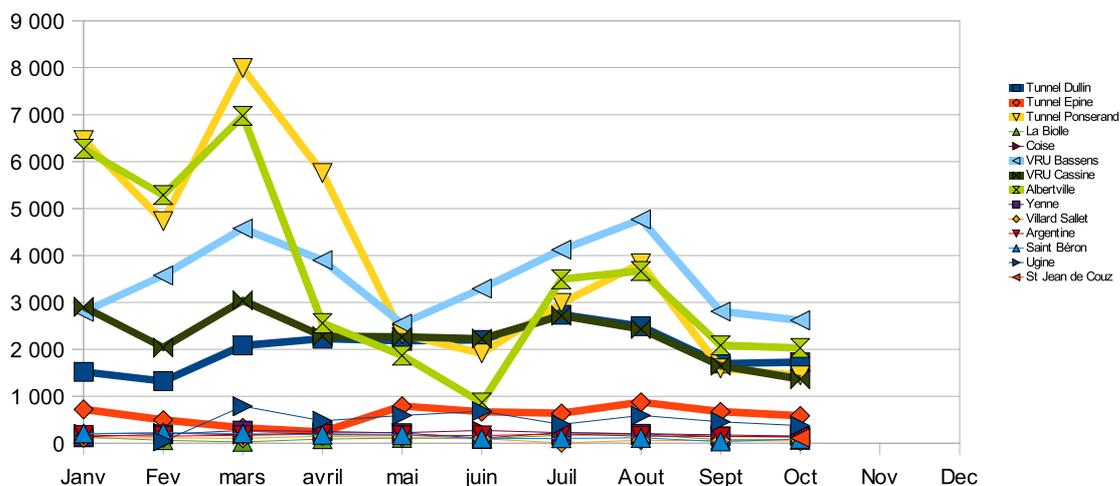
## 10-2 - Enjeu vitesse

### 10-2-1 - Constat en Savoie :

- Baisse des vitesses moyennes et des grands excès de vitesse
- Forte variation entre les voies (infractions = 10 à 40 % du trafic)
- Plus d'infractions lors des vacances scolaires
- Fort pourcentage d'infractions d'étrangers (10 à 50 %) au droit des radars fixes
- Les contrôles humains sont peu contestés

#### % de véhicules en infraction

	Vitesse limite	Lieu	2002	2003	2004	2005	2006	2007
RD 1212	110	Venthon RD1212	39,8	29,3	44,3	42,8	41,3	37,7
RD 1006	90	Pont Royal RD 1006	57,8	53,5	47,3	40,75	34,2	32,7
RD 1006	90	Pontamafrey RD 1006	31,4	28,9	23,8	21,75	19,7	17,8
RD 1201	90	La Biolle RD 1201	18,2	13,3	9,8	9,1	8,4	8,5
RD 1516	90	Champagneux RD 1516	47,1	44	42,1	39,6	37,1	39,1
RN 90	70	Bonconseil RN 90	26,4	23,2	17,8	17,3	16,8	15,7



## 10-2-2 – Orientations (Vitesse)

### → éducation/formation

- Harmoniser les connaissances en Sécurité Routière entre élus, forces de l'ordre et techniciens
- Former des élus référents
- Education nationale : s'appuyer sur les exercices du site « eduscol » et travailler sur des projets d'école pour les élèves de 5ème et 3ème concernant la vitesse en scooter

### → information/communication

- Mettre en place des systèmes de visualisation des vitesses pratiquées

### → infrastructure

Développer la cohérence environnement/réglementation :

- mise en place de commissions d'échange
- position pertinente des entrées d'agglomération
- examen avec un regard « sécurité routière » des critères d'éligibilité aux subventions du conseil général
- échanges réguliers entre forces de l'ordre et gestionnaires de voiries sur cohérence d'itinéraire

A noter l'importance des comptages pour disposer des données vitesses

### → contrôle/sanctions

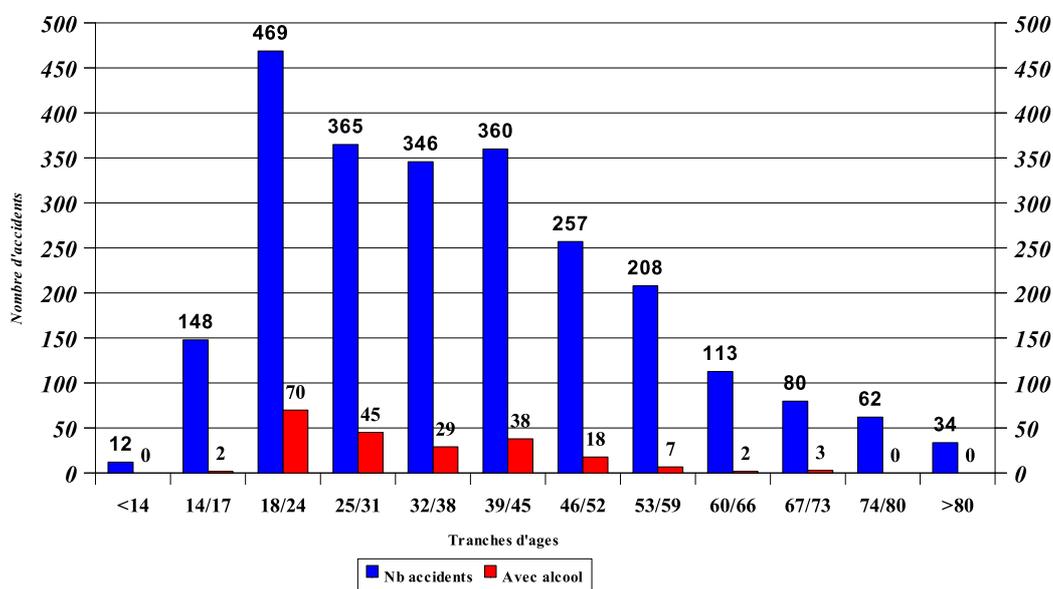
- Associer les différents modes de contrôle (radars fixes, radars mobiles, interceptions)
- Présence accrue des forces de l'ordre en interception pour plus de dissuasion
- Contrôles ciblés (lieux, horaires, moyens humains) et opérations « coups de poing » médiatisées
- Recherche de lieux cohérents entre environnement et réglementation pour le CSA fixe et embarqué, dans le cadre d'un partenariat étroit entre l'Etat, les élus et les gestionnaires de réseaux.
- En « zone 30 » : privilégier les contrôles jumelles et la présence dissuasive au Contrôle Sanction Automatisé (CSA).

## 10-3 - Enjeu jeunes

### 10-3-1 - Constat en Savoie

- La tranche d'âge 18/24 est la plus représentée
- Les conducteurs de moins de 2 ans de permis sont impliqués dans 20 % des accidents
- Ces accidents se produisent majoritairement le week-end
- 80 % des impliqués sont de sexe masculin

*Répartition des accidents par âge du conducteur  
Période 2003-2007*



## 10-3-2 – Orientations (Jeunes)

### → éducation/formation

- Continuité du programme éducatif
- Expériences complémentaires lors de l'apprentissage de la conduite
- Apprentissage post permis avec employeurs et assureurs
- Actions spécifiques coordonnées dans l'enseignement supérieur

### → information/communication

- Affichage et dépliants dans les établissements scolaires et enseignement supérieur
- Information auprès associations d'étudiants
- Promouvoir les « label vie »

### → infrastructure

- Favoriser les déplacements doux
- Sécuriser les arrêts bus
- Développer les capacités de stationnement adaptées pour les vélos

### → contrôle/sanctions

- Cibler les contrôles d'alcoolémie (week-end, nuit, trajets discothèques)
- Contrôles aux sorties des collèges des 2 roues motorisés avec demande mise en conformité des véhicules

## 10-4 - Enjeu 2 roues motorisées

### 10-4-1 - Constat en Savoie

- Les accidents des 2 roues diminuent moins vite que l'ensemble des accidents
- Ils sont plus nombreux de mai à septembre les samedis, et dans la tranche horaire 15h - 18 h
- En agglomération, les accidents de cyclos et de scooter concernent plus particulièrement les 14/18 ans
- la prise d'alcool et de drogue renforce les comportements à risque.

Les accidents de motos dans la tranche d'âge 25/50 ans se produisent plutôt dans le cadre des loisirs et concernent principalement des savoyards.

Année	Total	Savoie	Hors Savoie	%
1997	69	58	11	15,9
1998	70	56	14	20,0
1999	74	65	9	12,2
2000	76	59	17	22,4
2001	63	47	16	25,4
2002	74	58	16	21,6
2003	82	59	23	28,0
2004	61	39	22	<b>36,1</b>
2005	66	50	16	24,2
2006	37	22	15	<b>40,5</b>
Total	672	513	159	23,7

### 10-4-2 – Orientations (2 roues motorisées)

#### → éducation/formation

- Informer sur l'obligation d'allumage des feux pour les cyclos
- Développer l'expérience par la pratique du vélo avant passage au 2 roues motorisées (primaire + collège)
- Mettre en place des ateliers d'information sur l'entretien par des spécialistes

### → information/communication

- Edition plaquette motard (grands cols)
- Information auprès des parents au moment de l'ASSR2 (risques, interdiction montage de kit, assurances ...)

### → infrastructure

- Contrôler et améliorer l'adhérence des routes
- Privilégier la résine au lieu de la peinture en milieu urbain.

### → contrôles/sanctions

- Cibler les contrôles (sortie collèges et lycées)
- Associer prévention et répression

## **10-5 - Enjeu usagers vulnérables en agglomérations > 5000 h**

### **10-5-1 - Constat en Savoie**

- Les accidents des piétons, vélos et cyclos correspondent à 65 % de l'ensemble des accidents.
- Ces accidents sont plus nombreux sur les créneaux suivants :
  - de juin à septembre
  - de 15 à 19 heures
  - vélos : 25/60 ans
  - piétons : > 60 ans

### **10-5-2 - Orientations**

#### → éducation/formation

- Compléter et homogénéiser niveau connaissance entre élus, techniciens et forces de l'ordre sur le code de la rue
- Mettre en place des contrôles techniques optionnels pour les vélos et les cyclos
- Développer l'information sécurité routière :
  - au travers des PDE et PDES
  - auprès des seniors

## → information/communication

- Auprès du grand public sur contraintes de chacun et fragilité des usagers vulnérables au travers :
  - des médias locaux
  - des bulletins d'information des collectivités territoriales
  - des manifestations
  - des associations (Monde du travail + éducation nationale + administrations)
  - vendeurs et loueurs de cycles/cyclos (plaquette)

## → infrastructures

- Améliorer les connaissances des concepteurs et des décideurs sur la « mécanique » des accidents.
- Hiérarchiser les voies pour programmer les aménagements.
- Travailler sur la lisibilité des aménagements.
- Associer les usagers (commissions d'usagers)
- Mettre en avant la relation stationnement/développement des transports alternatifs.

## → contrôles/sanctions

- Rappel de la règle pour les piétons et les cyclistes.
- Proposer des alternatives aux poursuites (tous usagers).
- Favoriser les contrôles par interception

# 10-6 - Enjeu monde du travail

## 10-6-1 - Constat en Savoie

- Plus de 50 % des accidents mortels du travail sont des accidents de la circulation.
- 407 décès en 2007 (accidents de trajet sur l'ensemble de la France)

## 10-6-2 - Orientations

### → éducation/formation

- Synergie entre les différents partenaires, pour la mise en œuvre d'actions de sensibilisation.
  - Ecomobilité (au travers des PDE)
  - CRAM
  - CCI
- Impliquer les employeurs et les gestionnaires de parc auto pour regrouper les moyens par bassin d'emploi et développer des démarches adaptées
- Développer la connaissance Sécurité Routière des employés et des employeurs (mise à niveau du code de la route, stages pratiques...)
- Démarche d'évaluation des risques routiers en entreprises avec mesures de prévention adaptées

### → information/communication

- Continuer la démarche de la « feuille de route »
- Inciter les entreprises à réaliser des fiches « accès à l'entreprise » pour tous les modes de transports.

### → infrastructure

- Sensibiliser les aménageurs et les collectivités sur l'accessibilité des entreprises par tous les modes de transports
- Mettre en place une signalisation directionnelle et une signalétique de qualité
- Assurer une bonne lisibilité des aménagements

### → contrôles/sanction

- Renforcer les contrôles des véhicules utilitaires légers (surcharge, arrimage...)
- Mettre en place des alternatives aux poursuites avec information et sensibilisation des employeurs
- Développer les contrôles du respect des interdistances des poids lourds et des véhicules utilitaires légers
- Développer les contrôles en véhicules banalisés (comportements)

## 11 - Synthèse des propositions

Thème	Orientations d'actions
Éducation / formation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer l'implication des responsables d'établissements scolaires.</li> <li>- Sensibiliser du collège à l'enseignement supérieur et dans les établissements privés.</li> <li>- Travailler sur l'exemplarité des adultes.</li> <li>- Harmoniser les connaissances en Sécurité Routière entre élus, forces de l'ordre et techniciens.</li> <li>- Former des élus référents.</li> <li>- Développer l'information dans le monde du travail à travers les Plans de Déplacements d'Entreprises.</li> <li>- Développer l'apprentissage post permis (y compris les seniors).</li> </ul>
Information / communication	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans les médias.</li> <li>- A travers les gestionnaires de réseaux.</li> <li>- Dans les discothèques (démarche de labellisation).</li> <li>- Lors des manifestations (semaine Sécurité Routière, salons...).</li> <li>- Dans les espaces « jeunesse » du département.</li> <li>- En direction des vacanciers et des saisonniers.</li> <li>- Dans le monde du travail.</li> </ul>
Infrastructures	<p>Mettre en cohérence environnement et réglementation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hiérarchisation des voies.</li> <li>- Cohérence et lisibilité des aménagements.</li> <li>- Position pertinente des entrées d'agglomérations.</li> <li>- Echanges forces de l'ordre / gestionnaire de voiries</li> <li>- Favorisés déplacements doux.</li> </ul>

Thème	Orientations d'actions
Contrôles / sanctions	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer une présence visuelle accrue des forces de l'ordre pour associer prévention et répression.</li> <li>- Développer les actions communes gendarmerie et police avec les polices municipales et l'unité motorisée zonale.</li> <li>- Multiplier les contrôles en véhicules banalisés.</li> <li>- Mettre en place des opération « d'alternative aux poursuites ».</li>   <li>- Cibler les contrôles (horaires et lieux en fonction des risques).</li> <li>- Renforcer les contacts avec les gestionnaires de voies pour les emplacements des contrôles.</li> <li>- Mettre en place les tests salivaires.</li> <li>- Pour le Contrôle Sanction Automatisé embarqué : <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> dans des lieux cohérents entre environnement et réglementation,</li> <li><input type="checkbox"/> contrôles humains privilégiés en zone 30.</li> </ul> </li>   <li>- Mettre en application la procédure pour les confiscations de véhicules dans les cas les plus graves.</li> <li>- Renforcer les contrôles sur les interdistances, notamment pour les PL et les VUL.</li> </ul>

## 12 - Objectif 2012

L'objectif global au niveau national est de faire descendre le nombre de tués à **moins de 3 000 morts en 2012**, ce qui correspond à une **baisse de 35 % par rapport à l'année 2007** (4620 tués).

Sur la période **2003-2007**, 177 tués ont été recensés en Savoie.

**Pour baisser le nombre de tués de 35 %, il faut donc que le nombre de tués en 5 ans soit en-dessous des 115 morts en 2012.**

## 13 - Application et suivi

### Mise en œuvre

Le DGO permet de fixer les enjeux prioritaires à prendre en compte chaque année lors de l'élaboration du **plan départemental d'actions de sécurité routière** (PDASR).

Les porteurs de projet sont incités à proposer prioritairement des actions portant sur les enjeux fixés par le DGO.

### Suivi

Chaque année, le bilan des tués sur les 5 dernières années écoulées permettra de vérifier si des progrès sont constatés sur les enjeux prioritaires du DGO et si les objectifs fixés sont en mesure d'être atteints en 2012.

Sur proposition et après approbation de l'ensemble des partenaires du comité de pilotage comprenant :

L'Etat,  
Le Conseil Général,  
La Communauté d'agglomération de Chambéry métropole,  
La Communauté de Communes de la région d'Albertville,  
La Communauté de Communes Coeur de Maurienne,  
La Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget,  
La Commune de Chambéry,  
La Commune d'Albertville,  
La Commune de St Jean de Maurienne,  
La Commune d'Aix les Bains,  
La Fédération des maires du département,  
La Caisse Régionale d'Assurance Maladie,  
La Mutuelle Sociale Agricole,  
La Caisse Nationale de Retraite des Agents des Collectivités Locales,  
Le Régime Social des Indépendants,  
Les Procureurs de la République de Chambéry et d'Albertville

Fait à Chambéry en deux exemplaires originaux, le :

Pour l'Etat,  
Le Préfet

Pour le Département de la Savoie  
Le Président du Conseil Général,