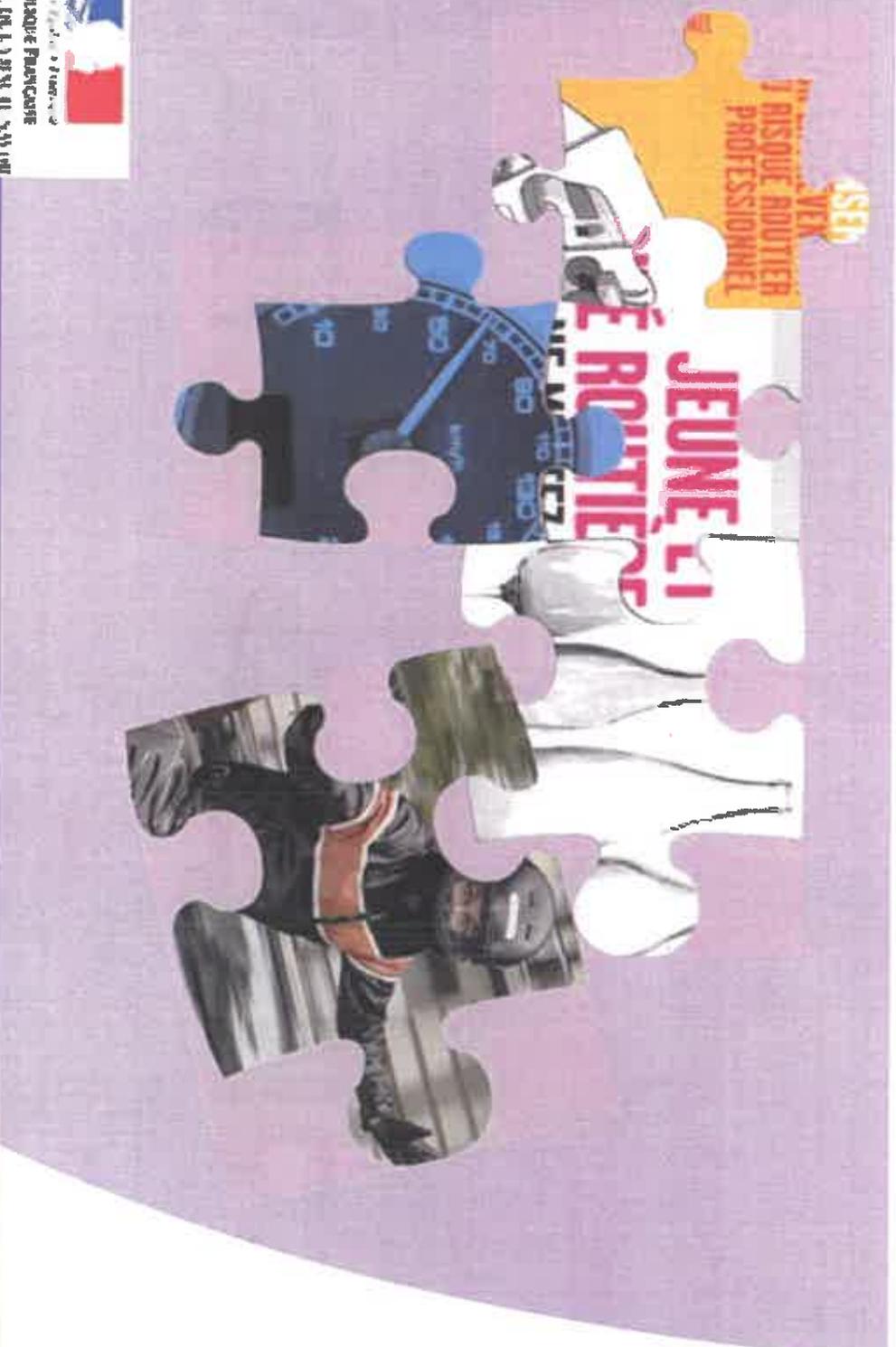


Document général d'orientations Sécurité routière 2009-2012



Ministère de l'Équipement
et de la Mer

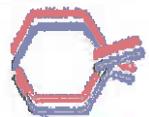
Ministère de l'Équipement
et de la Mer

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUTS RESPONSABLES**

Direction départementale de l'équipement et de l'agriculture
de la Haute-Savoie

Ministère de l'Équipement, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Énergie
Ministère de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Élevage

Les partenaires du DGO



Le mot du préfet

Lors du comité interministériel de sécurité routière - CISR - du 13 janvier 2009, le Premier ministre François Fillon a rappelé que le combat contre l'insécurité routière est une priorité du Gouvernement et que les efforts entrepris depuis 2002 doivent être poursuivis et renforcés pour atteindre l'objectif présidentiel de passer sous la barre des trois mille morts sur les routes par an d'ici 2012.

C'est pourquoi j'ai souhaité, au niveau départemental, une mobilisation générale, favorisée par un large partenariat entre les services de l'État, les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs de la Sécurité routière afin d'élaborer le document général d'orientations - DGO - destiné à déterminer, pour les années 2009 à 2012, les cinq orientations stratégiques de lutte contre l'insécurité routière de la Haute-Savoie.

Ainsi, les plans départementaux d'actions de sécurité routière - PDASR - qui seront mis annuellement en œuvre sur le fondement du DGO auront pour objectif prioritaire de permettre à chaque citoyen de se déplacer en toute sécurité, de savoir partager la route en ayant conscience du risque routier et en adoptant à tout moment un comportement civique et responsable.

Je vous remercie par avance pour votre engagement au service de la Sécurité routière.

Jean-Luc Vidalaine

Préfet de la Haute-Savoie

Sommaire

Le mot du préfet	3
Sommaire	5
Pourquoi un DGO	7
Le département de Haute-Savoie	9
L'accidentologie générale du département	10
La méthodologie de l'étude d'enjeux	22
Approfondissement des enjeux	40
Propositions d'orientations d'actions	43
Propositions d'indicateurs de suivi	51
Les signataires du DGO	53

Pourquoi un DGO ?

Le contexte de réalisation du DGO

Le Conseil des ministres restreint relatif à la Sécurité routière du 21 décembre 2007 a fixé pour objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012, contre plus de 4 260 en 2007.

Le comité interministériel de la Sécurité routière - CISR du 13 février 2008 a précisé les objectifs à atteindre, diviser par :

- deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool,
- trois le nombre de jeunes tués,
- deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

Dans ce contexte, chaque département doit élaborer un document général d'orientations - DGO - pour les années 2009 à 2012. Le DGO doit préciser les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à atteindre les objectifs fixés au niveau national.

Ces objectifs devront se traduire concrètement, dans chaque département, par une réduction massive et continue du nombre d'accidents corporels, de blessés et de tués. Celle-ci ne pourra être obtenue que dans le cadre d'une mobilisation forte et pérenne de tous les acteurs, publics et privés, qui peuvent contribuer à l'amélioration de la Sécurité routière.

Le DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de Sécurité routière - PDASR.

Qu'est-ce que le DGO pour la Sécurité routière ?

Le DGO pour la Sécurité routière constitue la feuille de route des acteurs de la lutte contre l'insécurité routière pour les 4 années à venir.

Il est à la fois une démarche impliquant tous les acteurs et un outil de programmation.

Une démarche car il a nécessité le travail de l'ensemble des acteurs de la Sécurité routière pour son élaboration dans le cadre d'un comité de pilotage et de réunions d'un groupe technique composé de représentants de l'ensemble des institutions concernées. Il permet ainsi à l'État, au Conseil général de Haute-Savoie et aux principales communes et groupements de communes de définir ensemble et d'afficher les axes prioritaires de la politique départementale de Sécurité routière qu'ils mettront en œuvre dans les 4 prochaines années.

Un document de programmation car il définit les orientations d'actions pour les 5 années à venir, et engage l'ensemble des acteurs de l'État, ainsi que ses partenaires impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière, autour de ces orientations d'actions.

L'élaboration du DGO s'est appuyée sur l'analyse de l'accidentologie du département de la période 2003-2007, ainsi que sur la méthodologie proposée nationalement. Celle-ci, s'appliquant à l'ensemble des départements, garantit la cohérence de la politique de Sécurité routière sur l'ensemble du territoire national.

Le DGO 2009-2012 identifie les axes prioritaires de travail autour desquels les acteurs locaux doivent se fédérer pour parvenir à la diminution de l'accidentologie sur les routes de Haute-Savoie.

La démarche d'élaboration du DGO en Haute-Savoie

L'élaboration du DGO de la Haute-Savoie est le fruit d'une démarche participative.

Mise en place d'un comité de pilotage à l'initiative de M. le directeur de Cabinet du Préfet, chef de projet « Sécurité routière » en Haute-Savoie. La première réunion du comité de pilotage a eu lieu le 23 avril 2009 pour préciser les objectifs de la démarche et son déroulement.

Ont été invités :

- Le président du Conseil général ;
- Le président de la communauté d'agglomération d'Annecy ;
- Le président d'Annemasse-Agglo ;
- Le maire de Thonon-les-Bains ;
- Le député-maire de Bonneville ;
- le président de l'association des maires de Haute-Savoie ;
- les procureurs auprès des tribunaux de grande instance d'Annecy, de Bonneville et de Thonon-les-Bains ;
- l'inspecteur d'Académie ;
- le Colonel commandant le Groupement de Gendarmerie ;
- le directeur départemental de la Sécurité publique ;
- le directeur départemental de l'Équipement et de l'Agriculture, la coordinatrice Sécurité routière, le responsable de l'observatoire de la Sécurité routière et M. Moto ;
- M. Delannoy, chargé de mission Sécurité routière auprès du pôle régional Rhône-Alpes, en charge du suivi du département de la Haute-Savoie ;
- le directeur départemental de la Jeunesse et des Sports ;
- le directeur départemental des Affaires sanitaires et sociales ;
- le directeur départemental du Travail, de l'Emploi et de la Formation professionnelle ;
- le Colonel responsable du service départemental d'incendie et de Secours ;
- le directeur de la caisse régionale d'assurance maladie ;
- le directeur de la mutualité sociale agricole des Alpes du Nord à Annecy ;
- le représentant de la caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales ;
- le président du comité départemental de la Prévention routière.

Création d'un groupe technique « enjeux » chargé des différentes phases opérationnelles de réalisation du DGO

Les membres :

- la coordinatrice Sécurité routière (DDEA - Préfecture) ;
- le responsable de l'observatoire départemental de la Sécurité routière (DDEA) ;
- M. Moto (DDEA) ;
- M. Delannoy, chargé de mission Sécurité routière du pôle régional Rhône-Alpes ;
- un représentant de la Gendarmerie nationale (EDSR 74) ;
- un représentant de la Police nationale (DDSP) ;
- le représentant de l'inspecteur d'Académie ;
- des représentants du SDIS ;
- un représentant du Conseil général ;
- un représentant de la communauté d'agglomération d'Annecy ;
- un représentant d'Annemasse-Agglo ;
- le représentant de la CRAM en Haute-Savoie ;
- une représentante de la MSA Alpes du Nord ;
- le président du comité départemental de la Prévention routière.

3 réunions du comité de pilotage = 3 phases décisionnelles

1^{ère} phase : 20 avril 2009 - création du comité de pilotage et lancement de la démarche

Travaux du groupe technique : choix et hiérarchisation des enjeux.

2^{ème} phase : 23 juin 2009 - validation du choix et de la hiérarchisation des enjeux

Travaux du groupe technique : scenarii d'accidents et propositions d'orientations d'actions.

3^{ème} phase : 29 septembre 2009 - validation des orientations d'actions et rédaction du document final.

Le département de Haute-Savoie

La population et le parc de véhicules

Le département de la Haute-Savoie comprend 717 000 habitants pour une superficie de 4 388 km², ce qui représente une densité de 144 habitants au km² (108 pour la France, 129 pour la région Rhône-Alpes). Cela en fait un département relativement dense et particulièrement concentré dans ses zones urbaines et le long des vallées car de larges pans de son territoire ne peuvent être occupés par l'urbanisation (zones de montagne).

Le parc de voitures de tourisme est de 0,64 voiture par habitant (contre 0,55 pour Rhône-Alpes et 0,52 pour la France entière). C'est donc un département où les habitants utilisent beaucoup leur véhicule pour leurs déplacements.

La part de tués locaux est de 83,33 % (contre 78,02 % pour Rhône-Alpes et 76,23 % pour la France). Il est essentiel de bien noter que, malgré son importante activité touristique, tant l'hiver que l'été, le département de la Haute-Savoie ne se caractérise pas par une accidentologie liée aux touristes. La part des tués locaux est significativement supérieure à la moyenne nationale.

Le réseau routier

Il constitué de :

- 151 km d'autoroutes, avec un débit de 22 400 véhicules par jour (31 458 pour Rhône-Alpes, 32 925 pour la France)
- environ 2 764 km de routes départementales (suite au dernier transfert des routes nationales au département de janvier 2007), avec un débit de 2 350 véhicules par jour pour les anciennes routes départementales (1 891 véhicules par jour pour Rhône-Alpes et 1 621 véhicules par jour au plan national) et 14 100 véhicules par jour sur les anciennes routes nationales (11 516 véhicules par jour pour Rhône-Alpes et 12 009 véhicules par jour au plan national). Les routes départementales, que ce soit les « anciennes » ou les « nouvelles », supportent un trafic important par rapport aux moyennes régionale et nationale.

- environ 18 km de route nationale exploitées par la direction interrégionale des routes centre-est - DIR CE - suite au dernier transfert des routes nationales au département (débit non significatif par rapport à la moyenne nationale, compte tenu de la petitesse du tronçon).

Une trentaine de km d'autoroute ont été inaugurés en décembre 2008 avec l'ouverture de l'A41 nord reliant directement Annecy et Genève en passant par Allonzier-la-Caille et Cruseilles. Ce tronçon a capté une part significative du trafic des frontaliers (65 000 salariés concernés) qui circulaient précédemment sur la départementale RD 1 201 (RN 201 jusqu'en décembre 2006).

Le département connaît un attrait touristique majeur été comme hiver, mais cela ne semble pas être en lien avec l'accidentologie : les tués sont principalement des locaux.



L'accidentologie générale du département

Évolution globale de l'accidentologie générale dans le département entre 2003 et 2007

	2003	2004	2005	2006	2007
accidents corporels	725	775	715	621	625
tués	60	63	70	64	63
blessés	963	1 059	982	823	854
indice de gravité (tués/100 accidents)	8,3	8,1	9,8	10,3	10,1

L'indice de gravité est supérieure à celui observé pour la France (5,7 pour 2007).

Sur la période 2003-2007, la moyenne hebdomadaire de l'accidentologie dans le département se répartit comme suit

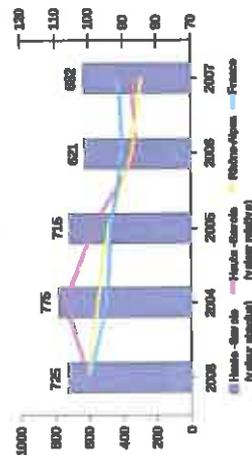
	Total période 2003-2007	Moyenne hebdomadaire	Moyenne mensuelle	Moyenne annuelle
accidents corporels	3 461	13	58	692
tués	320	1	5	64
blessés	4 681	18	78	936

L'indice d'accidentologie locale - IAL global pour la période 2003-2007 est de 1,13, ce qui place la Haute-Savoie au 6^{ème} rang de la région Rhône-Alpes.

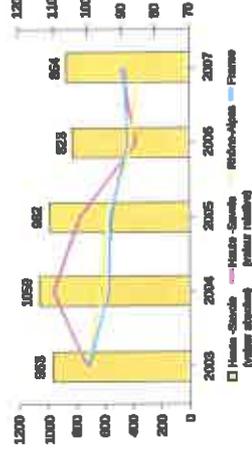
Entre 2003 et 2007, nous constatons une diminution du nombre d'accidents avec un « décrochage » en 2006 alors qu'on constate une relative stabilité du nombre de tués autour de la moyenne (64). Par contre, le nombre de blessés décroît avec, comme pour le nombre d'accidents, un « décrochage » en 2006.

Il faut noter que le nombre de tués a connu une nette baisse avant 2003 (entre 2000 et 2002, la moyenne était de 99 tués par an). La baisse marquée au niveau national, en novembre 2003, liée à l'installation des premiers radars automatiques, s'est donc faite avant en Haute-Savoie.

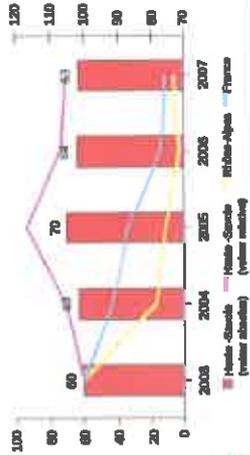
Évolution du nombre d'accidents



Évolution du nombre de blessés



Évolution du nombre de tués



Évolution du nombre de tués par catégorie d'usagers

	2003	2004	2005	2006	2007	Total
piétons	3	3	5	6	11	28
cyclistes	2	1	1	2	1	7
cyclomotoristes	0	3	6	0	3	12
motocyclettes	10	6	19	11	9	55
véhicules légers	45	48	38	45	39	215
poids lourds	0	1	1	0	0	2
transport en commun	0	0	0	0	0	0
autres	0	1	0	0	0	1
total	60	63	70	64	63	320



Évolution du nombre de tués par tranche d'âge

	2003	2004	2005	2006	2007	Total
0-14 ans	3	2	1	4	1	11
15-17 ans	0	2	3	0	2	7
18-24 ans	19	14	19	13	20	85
25-44 ans	27	19	24	23	19	112
45-64 ans	3	14	15	12	10	54
65 ans et +	8	12	8	12	11	51
total	60	63	70	64	63	320



Analyse temporelle générale de l'accidentologie

La répartition mensuelle des accidents montre qu'ils sont plus nombreux pendant la période estivale. Cependant, la gravité moyenne sur 5 ans est comprise entre 5,9 (mai) et 13,4 (avril), sans qu'il puisse en être déduit une régularité sur certains mois.

Le jour où l'on trouve le plus grand nombre d'accidents est le vendredi, mais c'est le samedi que l'on constate le plus d'accidents mortels.

Une disparité peut être constatée entre les accidents de semaine et de week-end en ce qui concerne l'heure :

Du lundi au vendredi, les accidents se produisent principalement entre 6h et 21 h. L'indice de gravité pour ces accidents de semaine est de 8,0.

Les accidents de nuit se produisent essentiellement le week-end. La gravité est la plus élevée le samedi : 13,6 suivi du dimanche : 10,6.

La répartition des accidents sur le réseau routier

Répartition entre le milieu urbain et le milieu interurbain

Pour la période étudiée, 57 % des accidents ont lieu en agglomération, mais 71 % des tués le sont hors agglomération. La gravité des accidents diminue avec l'augmentation de la taille des agglomérations (indice de gravité pour les agglomérations de moins de 500 habitants : 13,2 – indice de gravité pour une agglomération de plus de 50 000 habitants : 1,4). Ces chiffres traduisent un comportement inadapté au milieu traversé et une distinction de milieu pas assez marquée.

Répartition entre accidents en intersection et hors intersections :

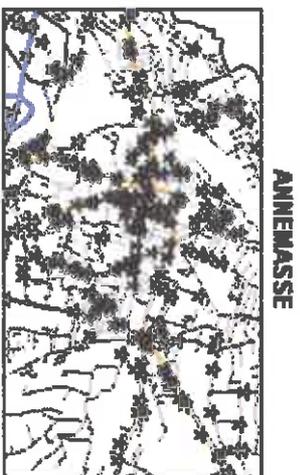
- Peu d'accidents ont lieu en intersection (25 %) et leur indice de gravité est bas (ig = 3,6). Ces accidents ont lieu majoritairement (82 %) en agglomération.
- Hors agglomération, les accidents ont principalement lieu sur le réseau routier départemental. Sur une même distance, un usager a quatre fois plus de risque d'avoir un accident sur route départementale que sur autoroute. Les accidents sont plus graves sur les routes départementales (ig = 15,4) que sur autoroute (ig = 19). Il n'existe pas de point noir ou de zone d'accumulation d'accidents en Haute-Savoie.



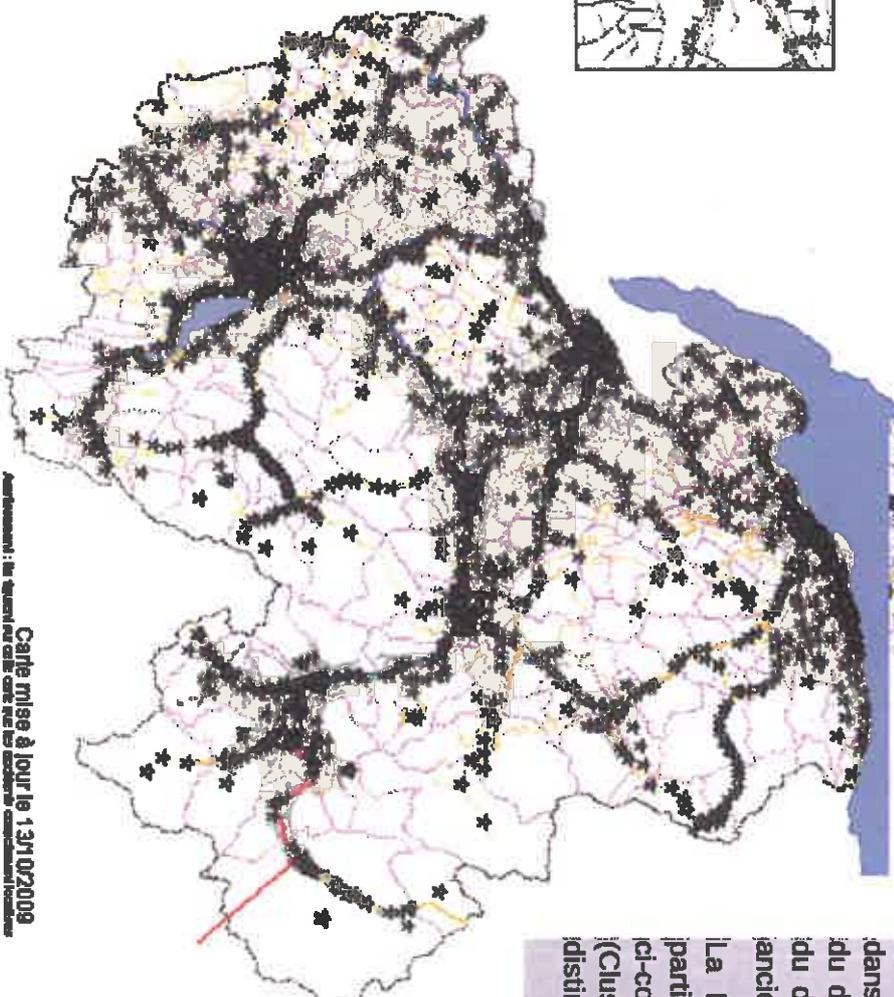
Localisation générale des accidents étudiés

Localisation des accidents

Période d'étude : 01/01/2003 - 30/12/2007



Document DDEA74/BSM/CBC



Cette carte montre que les accidents corporels sont très nombreux, notamment dans les agglomérations urbaines principales, dans les vallées principales du département et sur le réseau structurant du département (routes départementales et anciennes routes nationales).

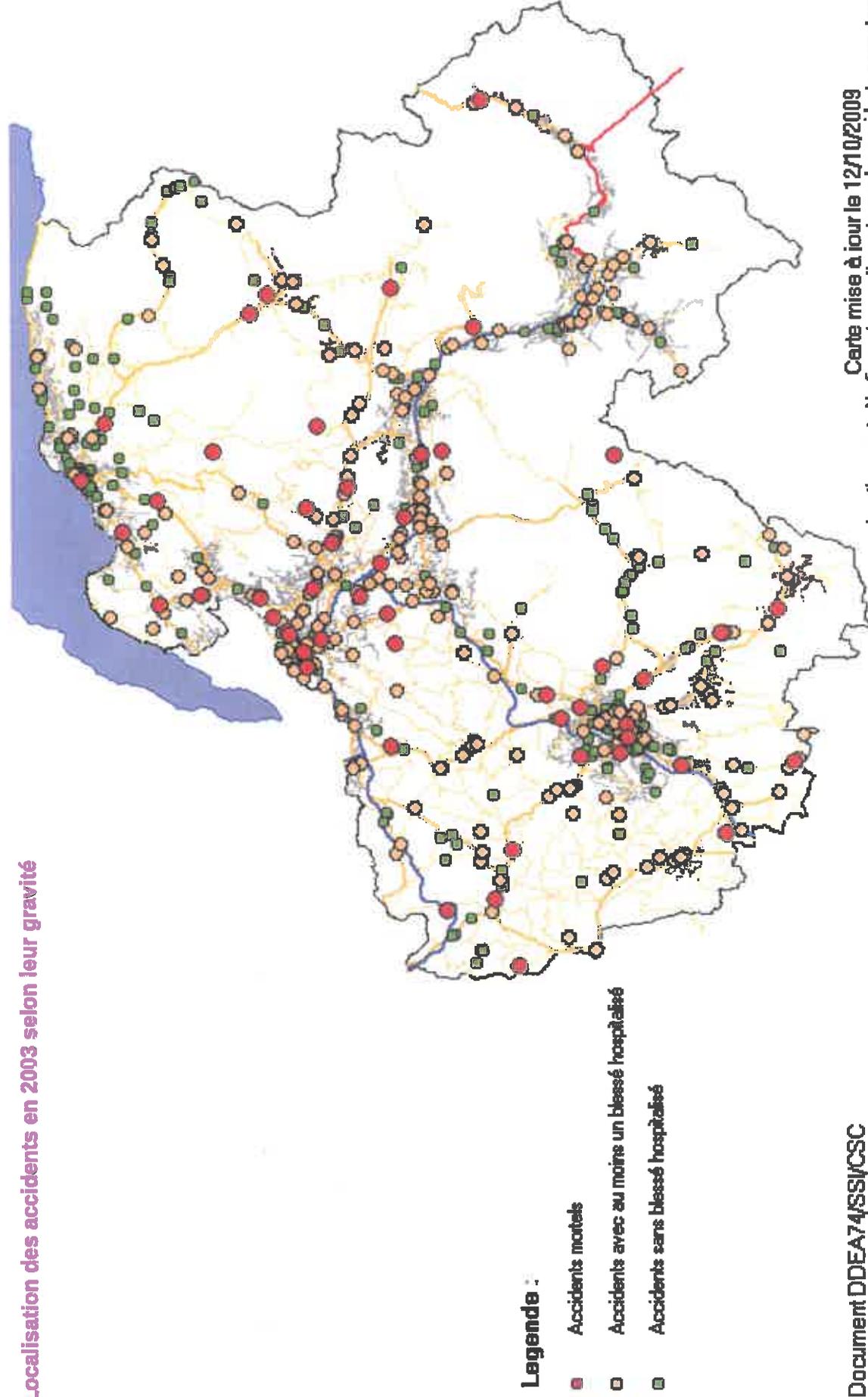
La RD 1005, qui longe le Léman, est particulièrement représentée sur la carte, notamment dans la vallée de l'Arve (Cluses, Sallanches, vallée de l'Arve) se distinguant aussi clairement.

Carte mise à jour le 13/11/2009

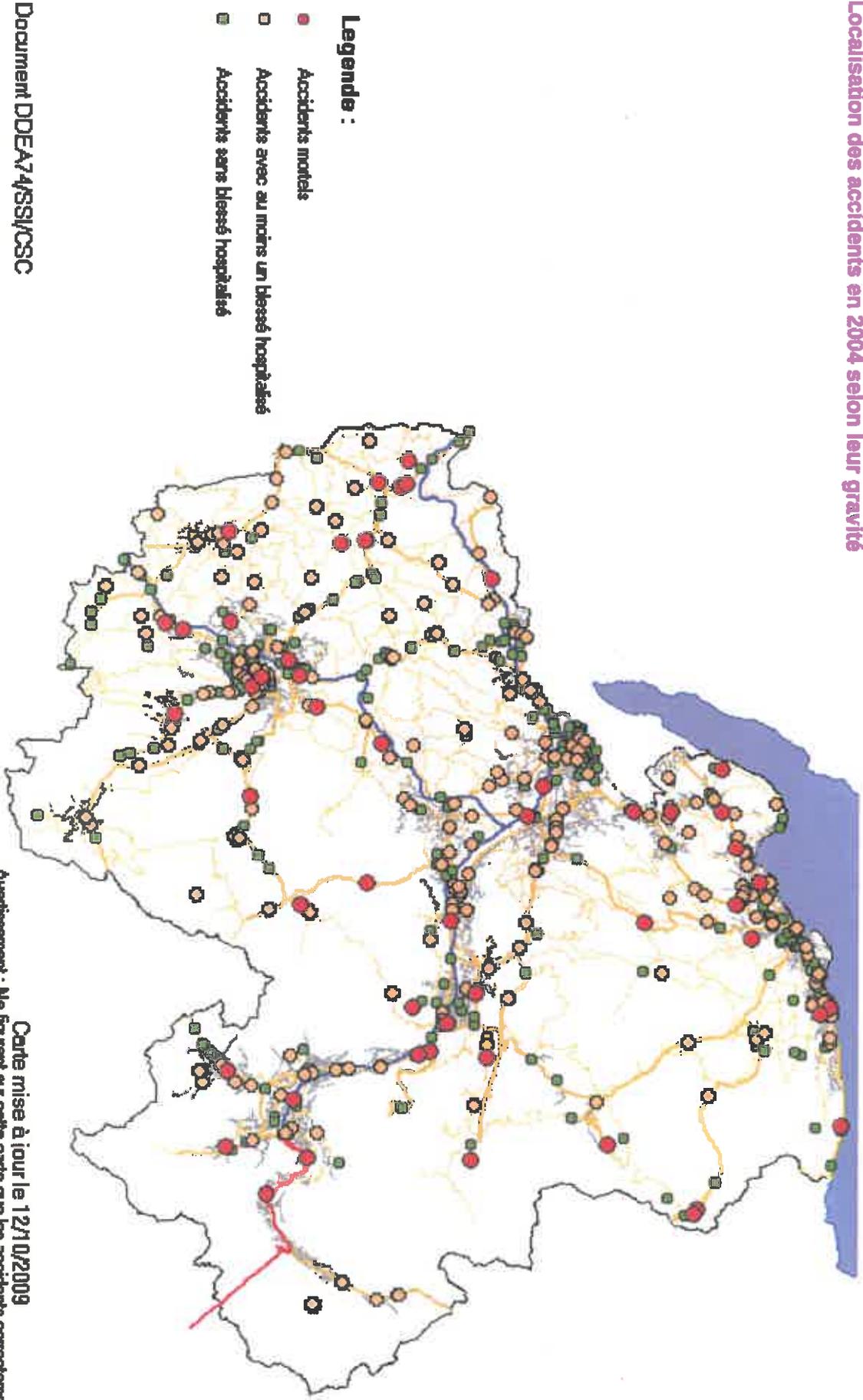
Localisation générale des accidents par année

Sur la période étudiée, les accidents se produisent de façon assez homogène sur l'ensemble du réseau structurant du département

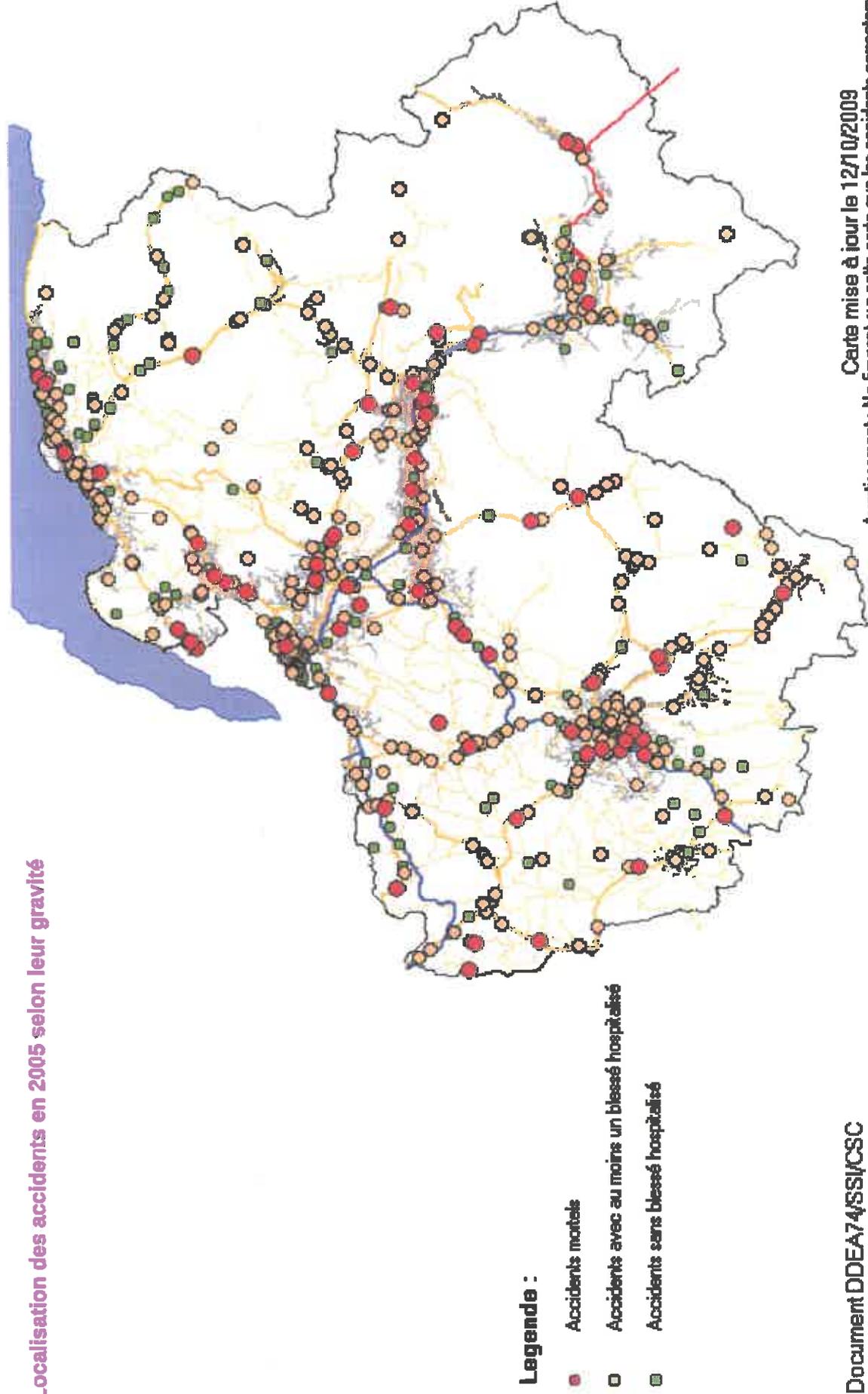
Localisation des accidents en 2003 selon leur gravité



Localisation des accidents en 2004 selon leur gravité



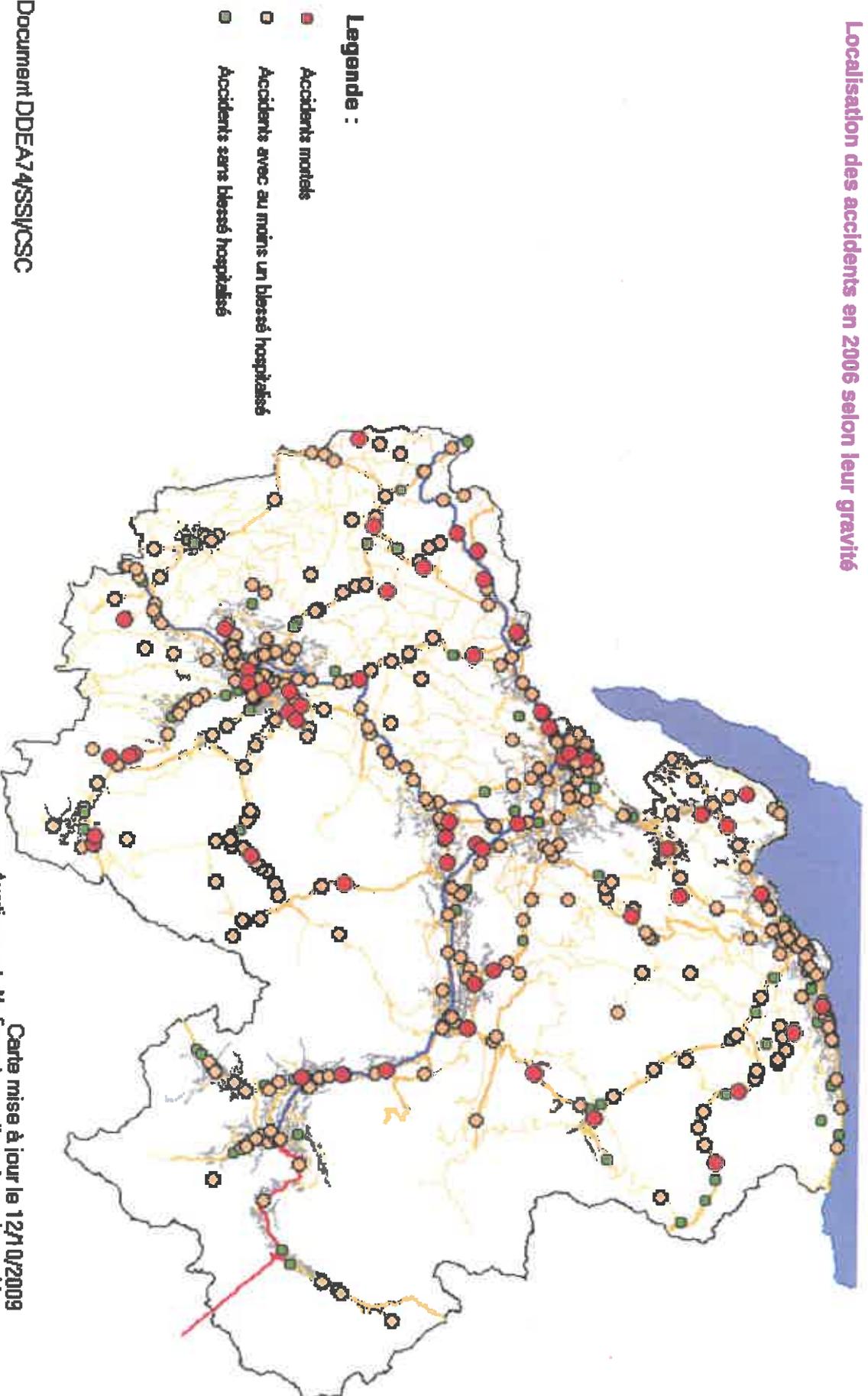
Localisation des accidents en 2005 selon leur gravité



Legende :

- Accidents mortels
- Accidents avec au moins un blessé hospitalisé
- Accidents sans blessé hospitalisé

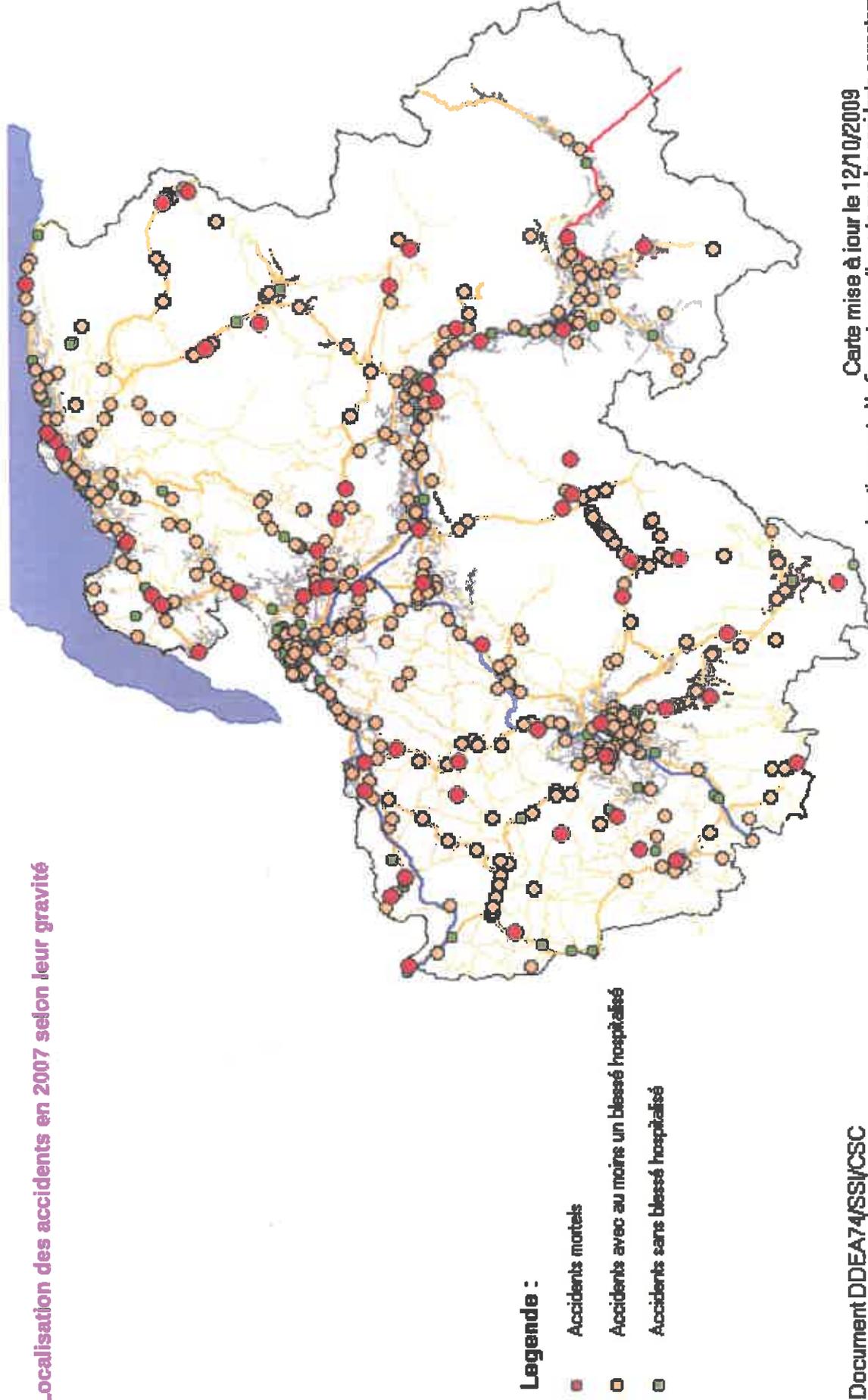
Localisation des accidents en 2006 selon leur gravité



Document DDEA74/SSI/CSC

Carte mise à jour le 12/10/2009
Avertissement : Ne figurent sur cette carte que les accidents correctement localisés

Localisation des accidents en 2007 selon leur gravité

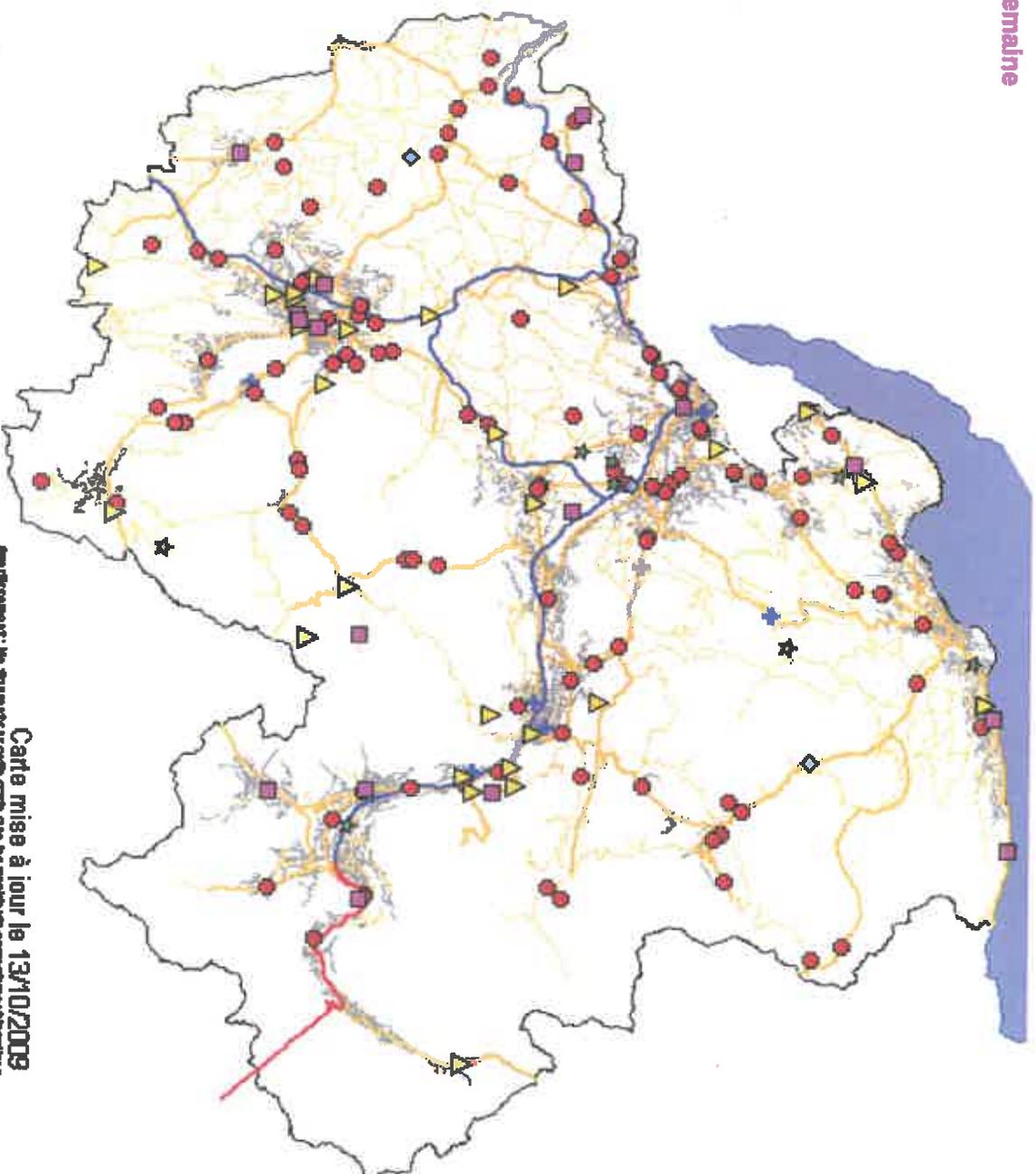


Legende :

- Accidents mortels
- Accidents avec au moins un blessé hospitalisé
- Accidents sans blessé hospitalisé

Localisation des accidents mortels en semaine
(répartition selon le type d'usagers)

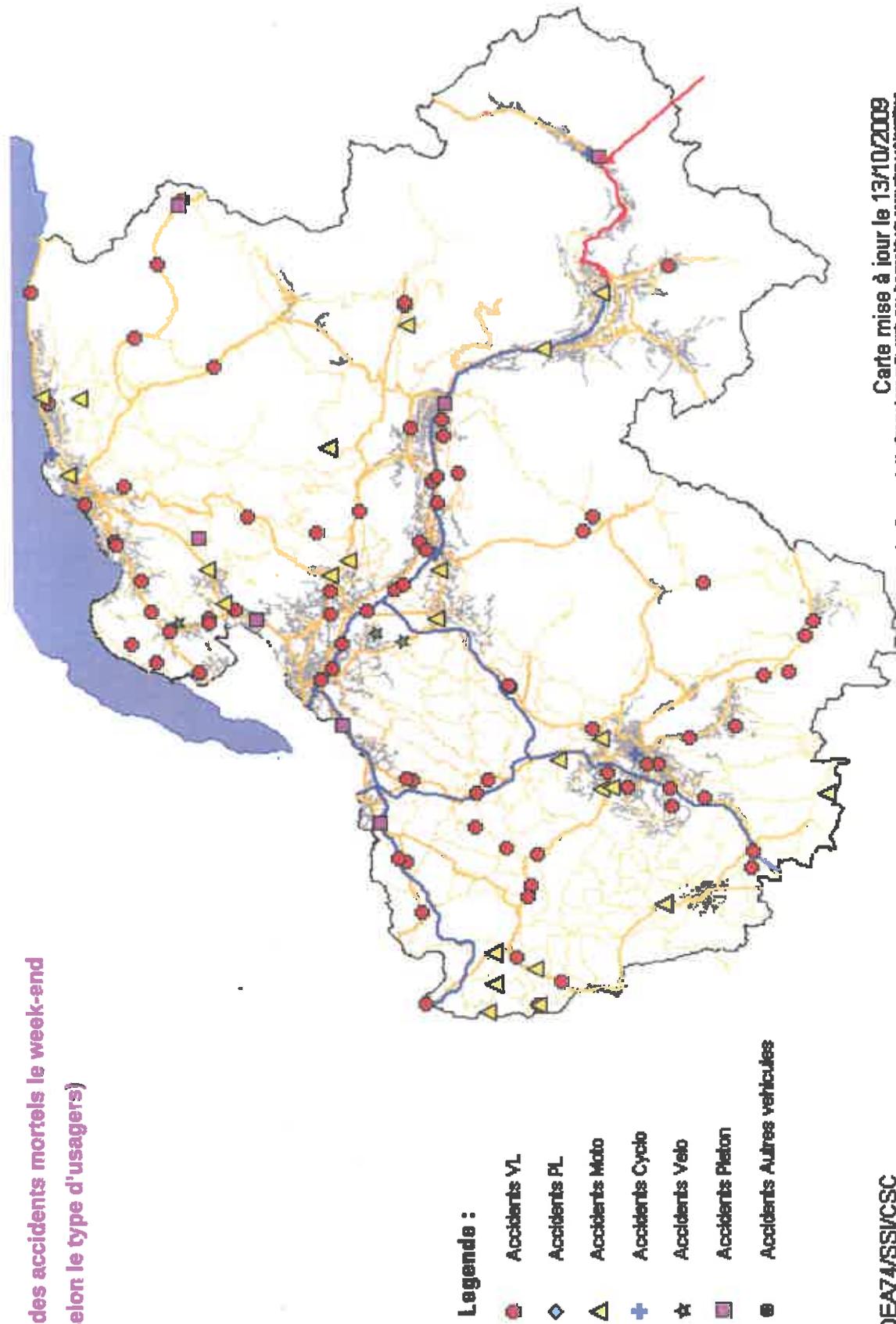
- Legende :
- Accidents VL
 - ◆ Accidents PL
 - △ Accidents Moto
 - ⊕ Accidents Cyclo
 - ★ Accidents Velo
 - Accidents Piéton
 - Accidents Autres véhicules



Carte mise à jour le 13/10/2009
Remarque: les symboles et codes carte que les accidents correspondants

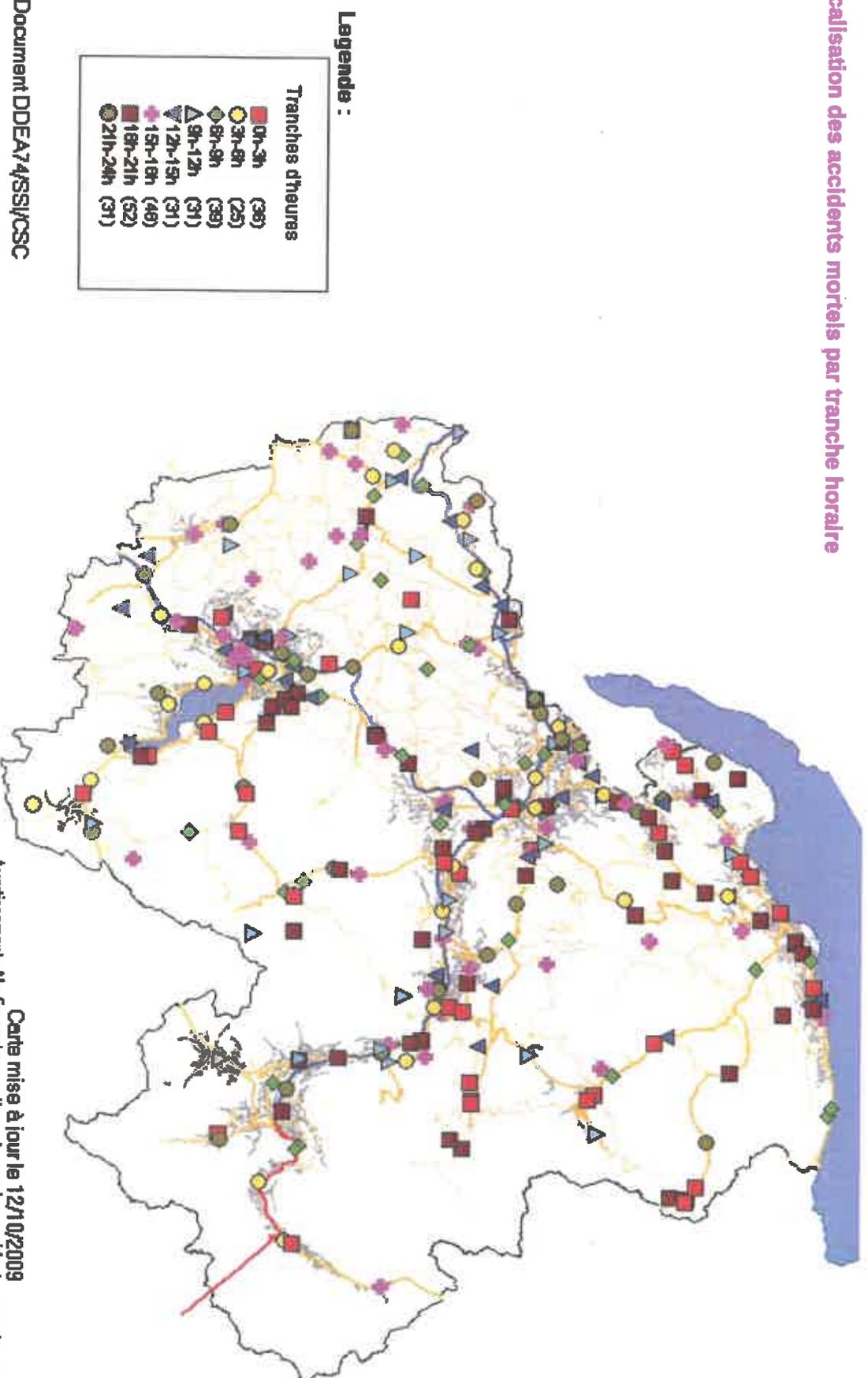
Localisation des accidents mortels

Localisation des accidents mortels le week-end
(répartition selon le type d'usagers)



Localisation des accidents mortels

Localisation des accidents mortels par tranche horaire



Carte mise à jour le 12/10/2009
Avertissement : Ne figurent sur cette carte que les accidents connectés localement

La méthodologie de l'étude d'enjeux

Caractérisation des enjeux

La période de référence retenue pour l'étude des enjeux est 2003-2007.

L'étude thématique des enjeux est basée sur l'analyse quantitative des accidents pour chaque enjeu ainsi que sur une analyse qualitative de l'ensemble des procès-verbaux des accidents mortels de la période 2003-2007, dont l'observatoire disposait à la date de réalisation de l'étude.

Cette analyse détaillée de l'aspect quantitatif de l'accidentologie puis des procès-verbaux des accidents mortels a permis d'étudier non seulement les principaux enjeux mais aussi les situations d'accidents les plus caractéristiques afin de proposer des orientations d'actions adaptées à l'accidentologie du département. Cette étude a été réalisée dans le respect des orientations proposées au niveau national, qui indiquaient comme enjeux prioritaires :

- l'alcool
- les jeunes
- la vitesse
- les deux-roues motorisés.

La méthodologie proposée au niveau national donnait la possibilité de proposer un enjeu supplémentaire au niveau départemental. Nous verrons que l'étude approfondie des enjeux nous a permis de dégager un enjeu départemental supplémentaire, le risque routier en entreprise

Les définitions - rappel

Accident corporel : accident survenu sur la voie publique, ayant impliqué au moins un véhicule et provoqué au moins une victime ayant nécessité des soins médicaux.

Tué : Avant 2005 - personne décédée sur le coup ou dans les 6 jours suivant l'accident.

Après 2005 - personne décédée sur le coup ou dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessé : personne ayant été impliquée dans un accident corporel et dont l'état a nécessité des soins médicaux. Parmi les blessés, on distingue deux catégories de blessés :

- les **blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- les **blessés non hospitalisés** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais dont l'état n'a pas nécessité une hospitalisation de plus de 24 heures.

Cette définition du blessé hospitalisé/blessé BNH a été modifiée en 2005. Auparavant, la définition retenue était blessé léger/blessé grave. La définition choisie après 2005 correspond à une harmonisation européenne.

Caractérisation de l'enjeu alcool

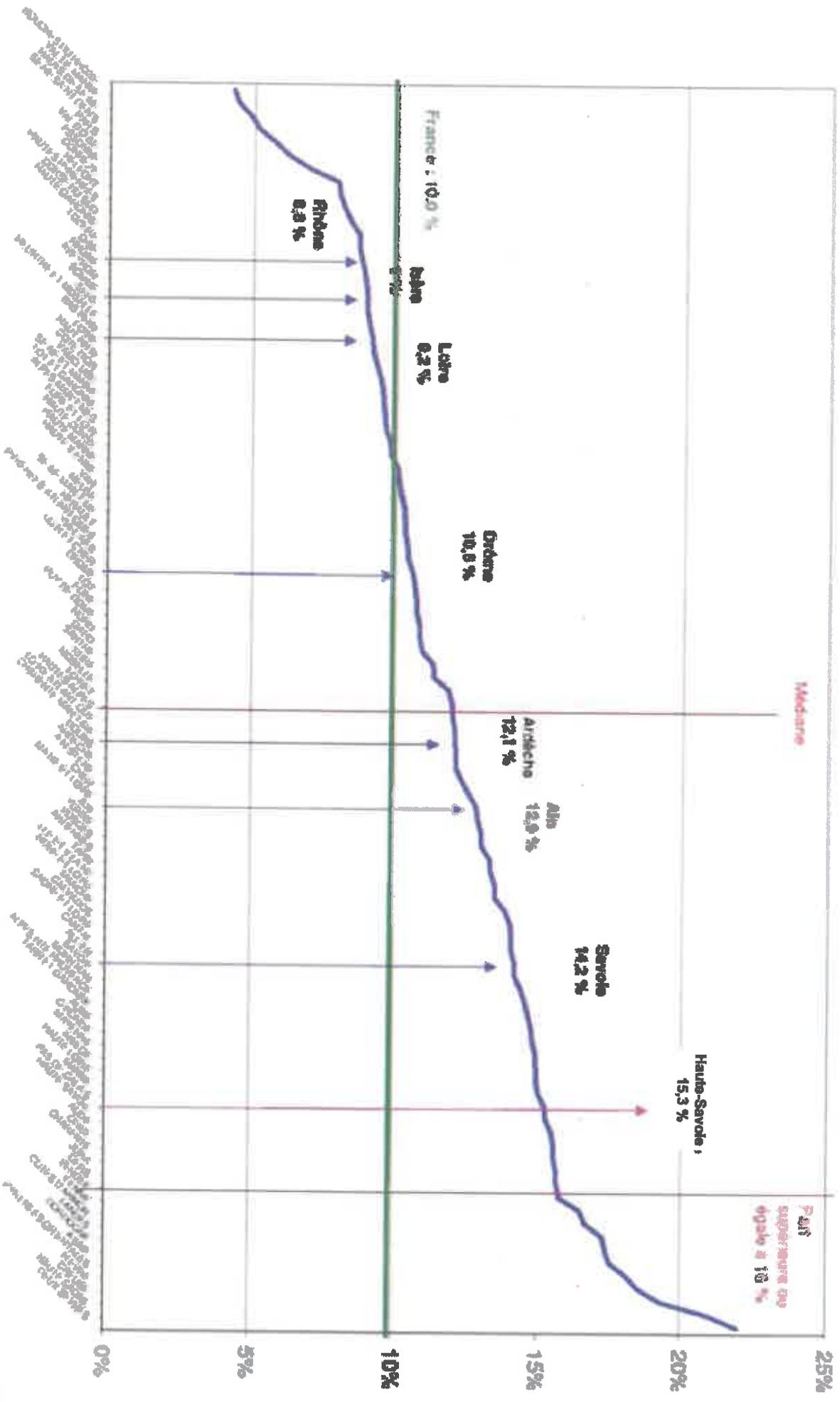
Principales caractéristiques des accidents avec alcool

En 2007, l'alcool est présent dans 40 % des accidents mortels dans le département (contre 29 % pour la moyenne nationale).

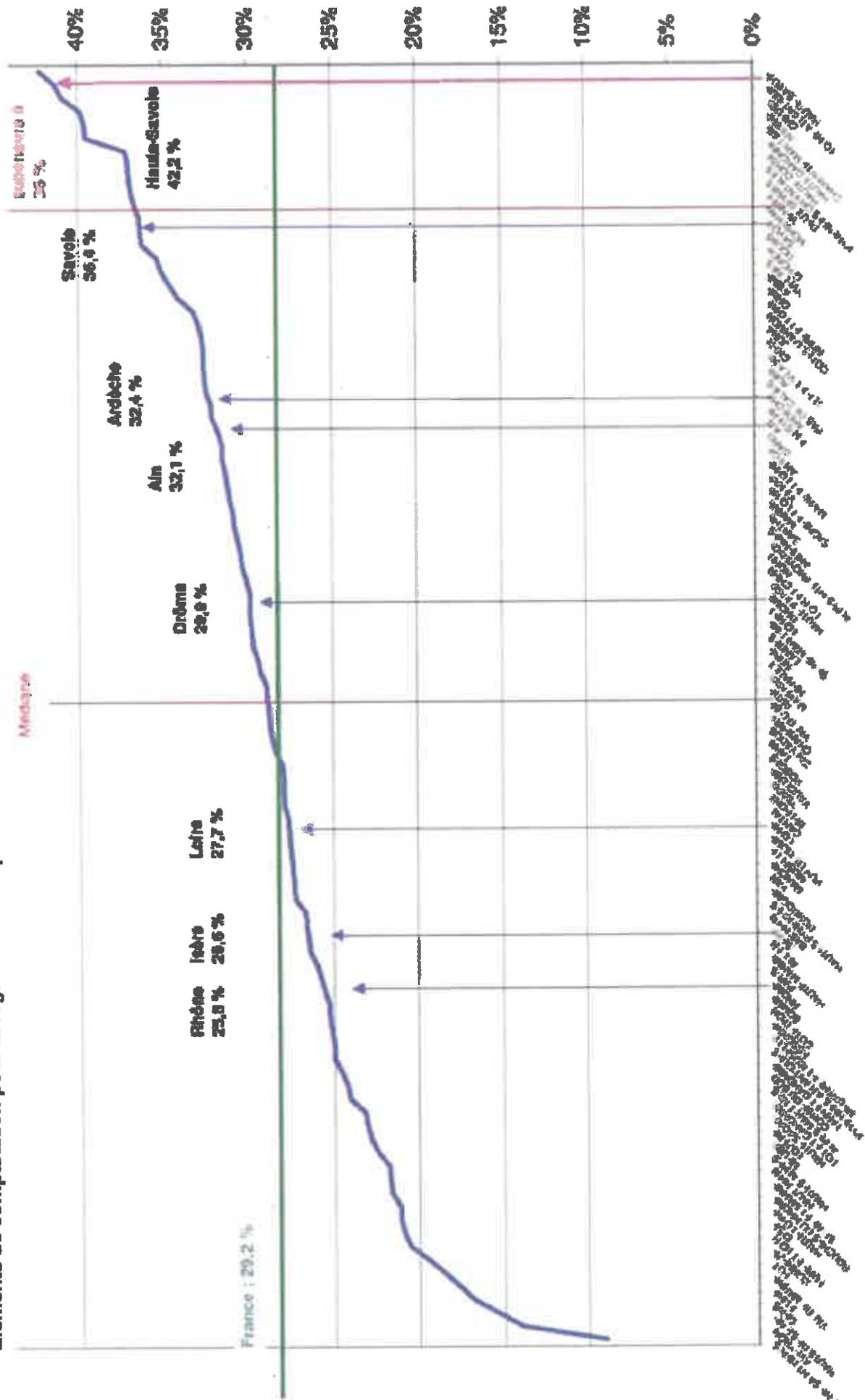
- 93 % des conducteurs en alcoolémie illégale sont des hommes.
- Dans 20 % des cas, le responsable de l'accident est titulaire du permis depuis moins d'un an.
- 48 % des accidents impliquent un véhicule seul.
- 47 % des accidents ont lieu en agglomération.
- 61 % des accidents ont lieu la nuit.
- 50 % des accidents ont lieu le week-end.

Courbes de l'enjeu « alcool » au niveau national et positions des différents départements de la région Rhône-Alpes

% accidents corporels avec alcool/accidents à taux connu (2003-2007)
 Éléments de comparaison pour la région Rhône-Alpes



% accidents mortels avec alcool/accidents à taux connu (2003-2007)
Éléments de comparaison pour la région Rhône-Alpes



Que nous indiquent ces deux courbes ?

Première courbe : concernant la part des accidents corporels avec alcool sur l'ensemble des accidents à taux connu, le département de la Haute-Savoie obtient un taux de 15,3 %. Ce taux le plus élevé pour la région Rhône-Alpes. La Haute-Savoie se situe pour la période étudiée parmi les 20 départements de France ayant le taux le plus élevé.

Seconde courbe : la part des accidents mortels avec alcool sur l'ensemble des accidents mortels à taux connu place la Haute-Savoie au taux le plus haut (avec 42,2 %) pour l'ensemble des départements français.

Indice de gravité des accidents avec alcool/sans alcool

	accidents	tués	Ig
Avec alcool	423	87	20,6
Sans alcool	3 045	233	7,7
Général	3 468	320	9,2
Total France 2007 (tous accidents)	81 272	4 620	5,7

En Haute-Savoie, Les accidents même sans alcool, présentent une gravité significativement supérieure à la moyenne nationale de l'ensemble des accidents avec et sans alcool (7,7 pour 5,7).

Les accidents avec alcool sont particulièrement graves : l'indice de gravité dans ce cas est de 20,6, ce qui signifie que dans plus d'un accident sur cinq avec alcool, il y a une victime tuée.

La part des accidents avec alcool selon la tranche d'âge et le sexe

Sur la période 2003-2007, la part d'accidents avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie illégale est de 12,2 %. La part d'accidents avec au moins un piéton présentant une alcoolémie illégale est de 0,4 %.

La part d'accidents avec au moins un piéton ou un conducteur présentant une alcoolémie illégale est de 12,6 %.

Le tableau suivant indique l'âge des conducteurs présentant une alcoolémie illégale (pour l'ensemble des accidents corporels avec alcool)

Tranche d'âge	% de conducteurs dans le cas d'un accident avec alcool	Tous conducteurs pour l'ensemble des accidents
non défini	1 %	1 %
0-13 ans	0 %	0 %
14-17 ans	1 %	5 %
18-24 ans	28 %	24 %
25-39 ans	44 %	32 %
40-64 ans	24 %	31 %
>= 65 ans	2 %	7 %

Les jeunes conducteurs (18-24 ans) sont sur-représentés dans le cas des accidents avec alcool, puisqu'ils représentent 28 % des conducteurs dans le cas d'un accident avec alcool alors qu'ils représentent 24 % des conducteurs pour l'ensemble des accidents (et seulement 8 % de la population du département).

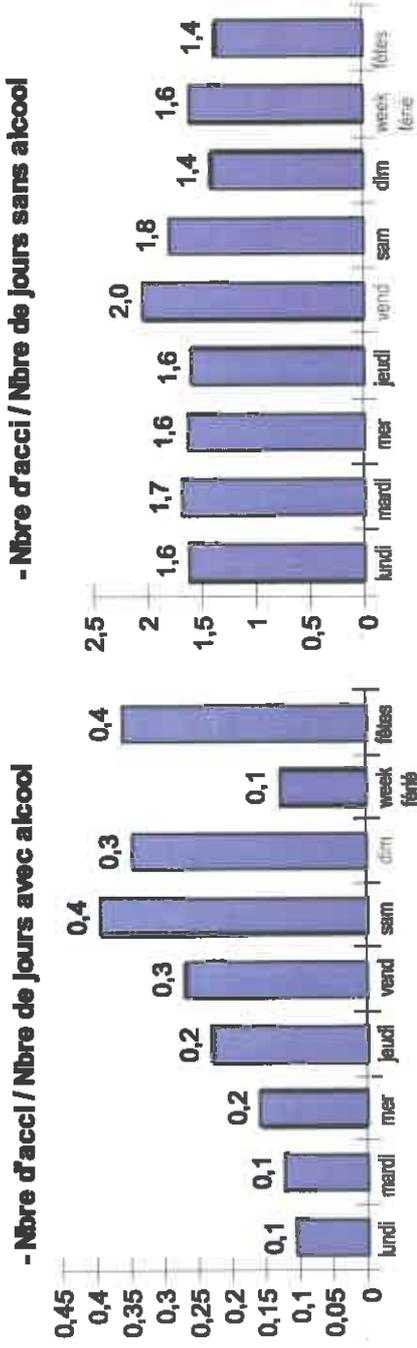
Les 25-39 ans sont aussi sur-représentés dans le cas des accidents avec alcool (44 % contre 32 % pour l'ensemble des accidents).

Les plus de 40 ans sont sous-représentés.

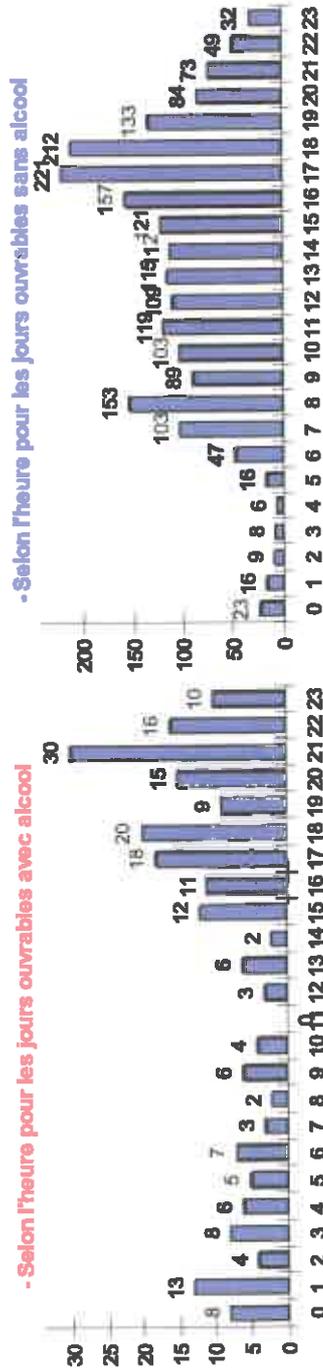
Cet indicateur montre que le problème de l'alcoolémie au volant en Haute-Savoie n'est pas qu'un problème de jeunes, mais concerne aussi une classe de la population beaucoup plus large.

La répartition par sexe dans le cas des accidents avec alcool montre que dans 93 % des cas, il s'agit d'un conducteur masculin

La part des accidents selon les jours de la semaine (comparaison avec et sans alcool)



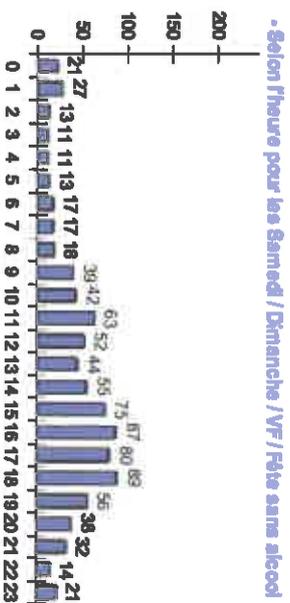
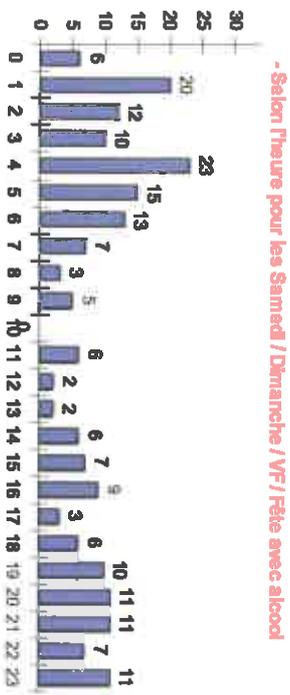
Part des accidents selon l'heure pour les jours ouvrables avec et sans alcool



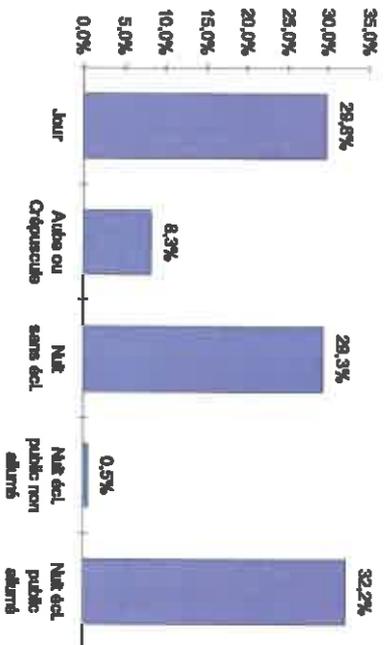
La comparaison de ces histogrammes indiquant les accidents selon les jours de la semaine montre que les accidents avec alcool sont plus nombreux les vendredis, samedis, dimanches et jours de fête, (plus du double d'accidents par exemple entre le samedi et le jeudi, et un facteur 4 entre le jour le plus accidentogène : le samedi et le jour le moins accidentogène : le lundi). Alors que les différences dans le cas des accidents sans alcool sont nettement moins marquées (une augmentation de 30 % « seulement » entre le jour le plus accidentogène : le vendredi et le jour le moins accidentogène : le dimanche).

La comparaison de ces histogrammes montre une très nette différence de l'accidentologie en fonction de l'heure : les accidents avec alcool ont lieu très nettement en fin d'après-midi (à partir de 18 heures) et la nuit, alors que les accidents sans alcool ont lieu de façon répartie sur l'ensemble de la journée (de 8h à 18 heures majoritairement) et très peu la nuit.

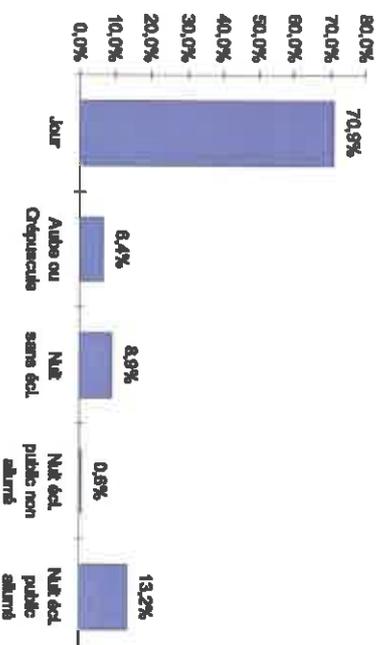
La part des accidents selon l'heure pour les jours ouvrables avec et sans alcool et selon la luminosité



- Luminosité (en % d'accidents) avec alcool



- Luminosité (en % d'accidents) sans alcool



En ce qui concerne les accidents avec alcool ayant lieu les samedis, dimanches, veilles de fêtes et fêtes, on peut noter une nette aggravation entre 1h et 5h du matin, alors que les accidents sans alcool, même les samedis, dimanches, veilles de fêtes et jours de fêtes sont répartis de façon plus régulière la journée (à partir de 9h et jusqu'à 20h principalement), les accidents de nuit étant beaucoup plus nombreux.

Les histogrammes ci-contre, concernant les parts des accidents ayant lieu de jour ou de nuit (en fonction de la luminosité, semaine et week-end confondus) confirment cette tendance puisque les accidents avec alcool ont lieu le plus souvent de nuit, (avec ou sans éclairage public allumé : 62 %) alors que les accidents sans alcool ont lieu très majoritairement de jour (70,9 %).

Le rôle des différents usagers dans l'accidentologie avec alcool

Accidents avec alcool :		
au moins un conducteur ou un piéton en alcoolémie illégale		
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS 1 PIÉTON (NOMBRES)	30	accident(s)
Piéton avec alcool : 15	8	tué(s)
	17	bl. h.
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS 1 BICYCLETTE (NOMBRES)	4	accident(s)
Vélo avec alcool : 0	1	tué(s)
	2	bl. h.
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS 1 CYCLOMOTEUR (NOMBRES)	42	accident(s)
Cyclo avec alcool : 29	5	tué(s)
	30	bl. h.
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS 1 MOTO (NOMBRES)	52	accident(s)
Moto avec alcool : 35	9	tué(s)
	39	bl. h.
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS 1 VL (NOMBRES)	5	accident(s)
VL avec alcool : 354	6	tué(s)
	0	bl. h.
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS 1 PL (NOMBRES)	9	accident(s)
PL avec alcool : 0	28	tué(s)
	95	bl. h.

Caractérisation de l'enjeu « jeunes »

Les principales caractéristiques des accidents impliquant de jeunes conducteurs

Les jeunes conducteurs (18-24 ans) représentent 7,8 % de la population du département, mais 25 % des victimes et 27 % des tués pour la période étudiée (et en particulier 32 % pour la seule année 2007). Ils sont :

- conducteurs de véhicules légers, dans 70 % des cas ;
- passagers dans 25 % des cas ;
- piétons dans moins de 10 % des cas.

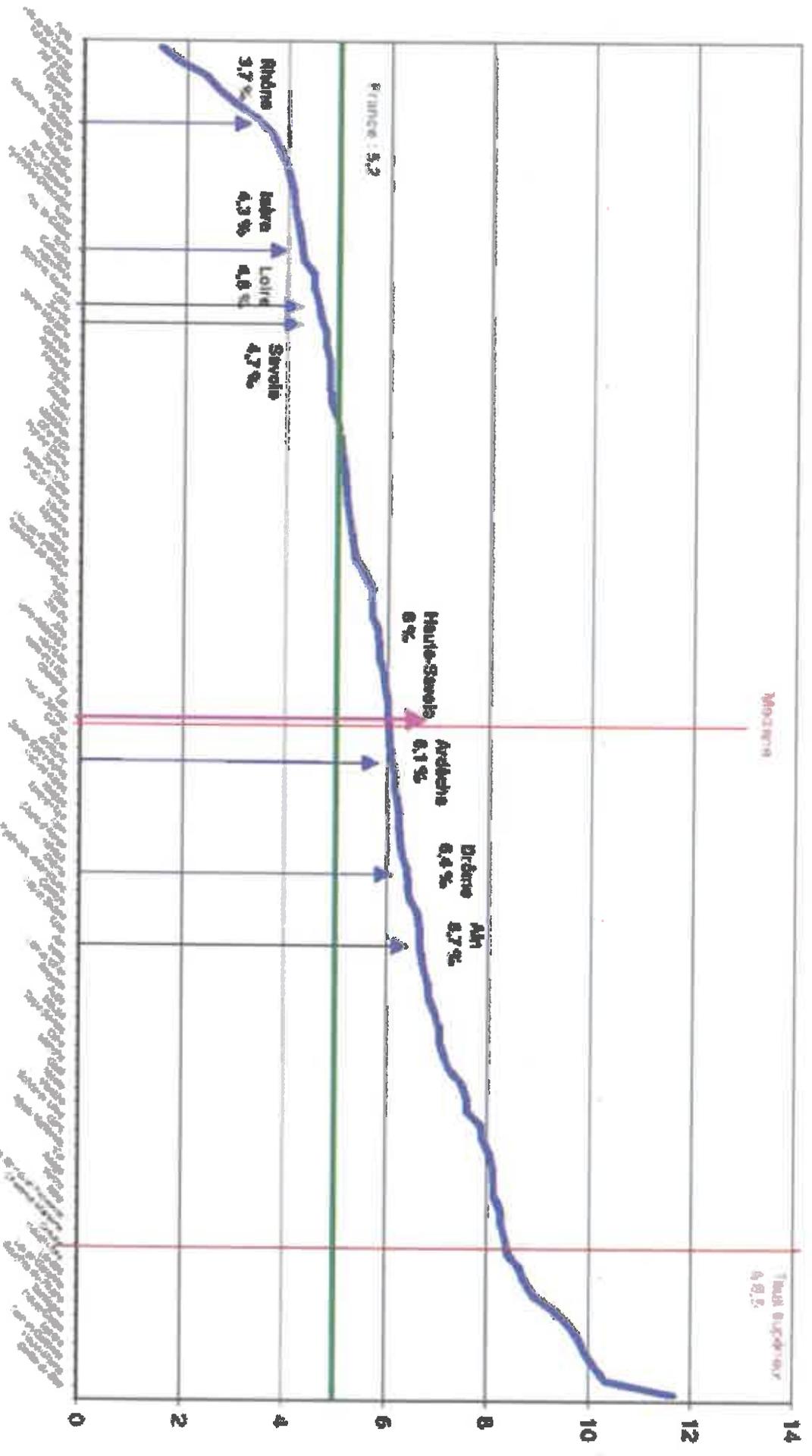
L'analyse des différents types de véhicules impliqués dans les accidents avec alcool donne un certain nombre d'indicateurs sur les impliqués. En particulier, on note que les conducteurs de poids lourds impliqués dans un accident corporel (9 accidents, 28 tués, 95 blessés hospitalisés) n'étaient pas sous l'empire d'un état alcoolique lors de ces accidents. Par contre, on note que sur 30 accidents impliquant au moins un piéton (et qui ont causé 8 tués et 17 blessés hospitalisés), 15 piétons présentaient un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l.

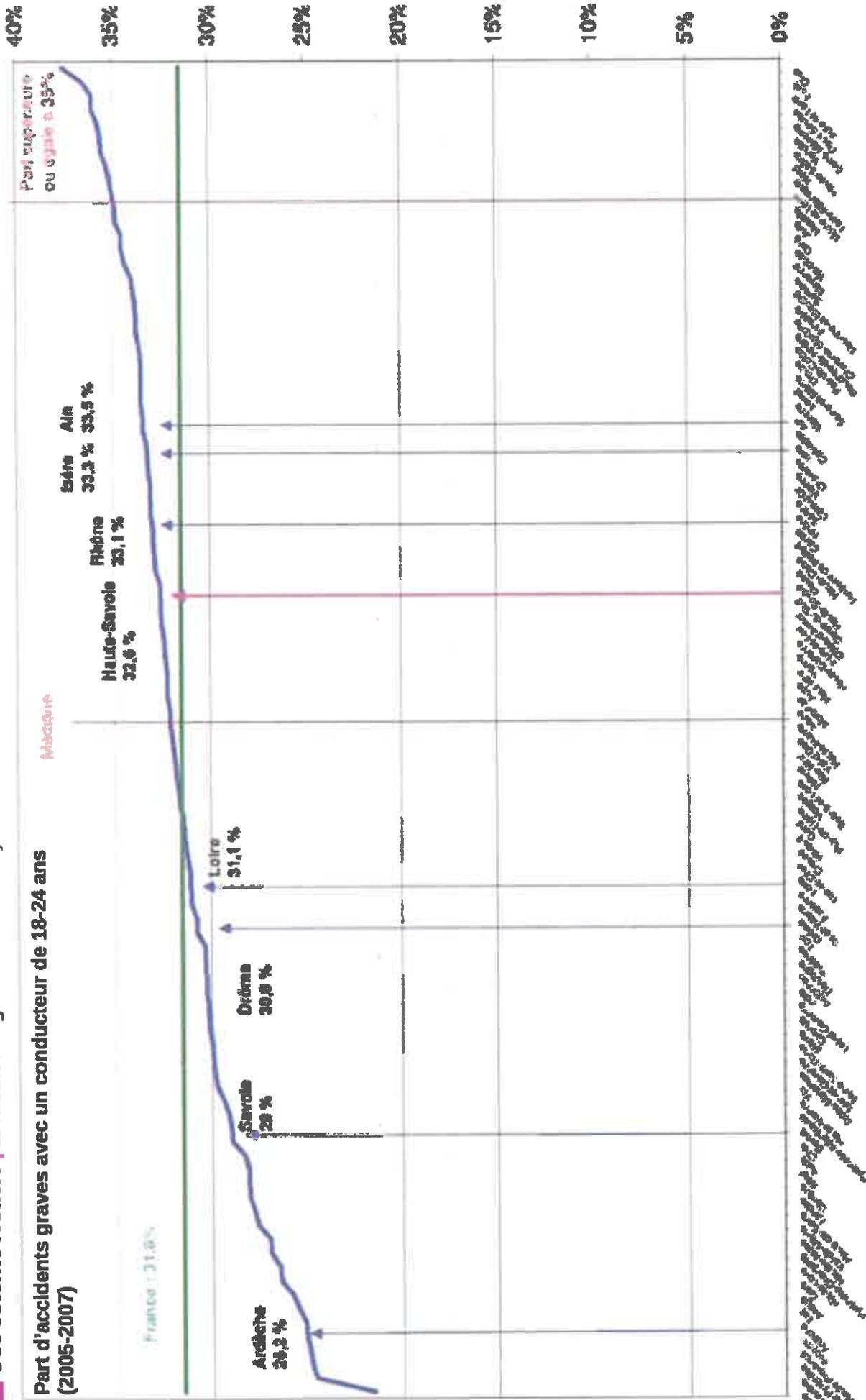
La conduite avec un taux d'alcoolémie illégal concerne aussi les deux-roues motorisés puisque pour 52 accidents impliquant au moins une moto (ayant occasionné 9 tués et 39 blessés hospitalisés) on dénombre 35 motards avec de l'alcool à un taux illégal et pour 42 accidents impliquant au moins un cyclomoteur (ayant occasionné 5 tués et 30 blessés hospitalisés), 29 conducteurs de cyclomoteurs se trouvaient sous l'empire d'un état alcoolique.



Courbes de l'enjeu « jeunes » au niveau national et positions des différents départements de la région Rhône-Alpes

Nombre de victimes graves jeunes pour 1 000 habitants jeunes (2005-2007)





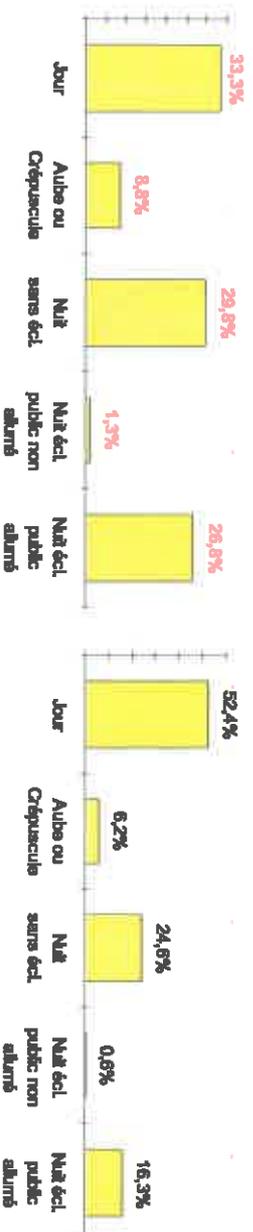
Ces deux courbes montrent que la Haute-Savoie se situe au niveau de la médiane par rapport aux statistiques nationales, et au 5^{ème} rang pour Rhône-Alpes (en ce qui concerne le nombre de victimes jeunes pour 1 000 habitants jeunes – période étudiée 2005-2007).

En ce qui concerne la part d'accidents graves impliquant un jeune conducteur (période 2005-2007), la Haute-Savoie se situe au-dessus de la médiane française avec 32,6 % et au 5^{ème} rang au niveau de Rhône-Alpes.

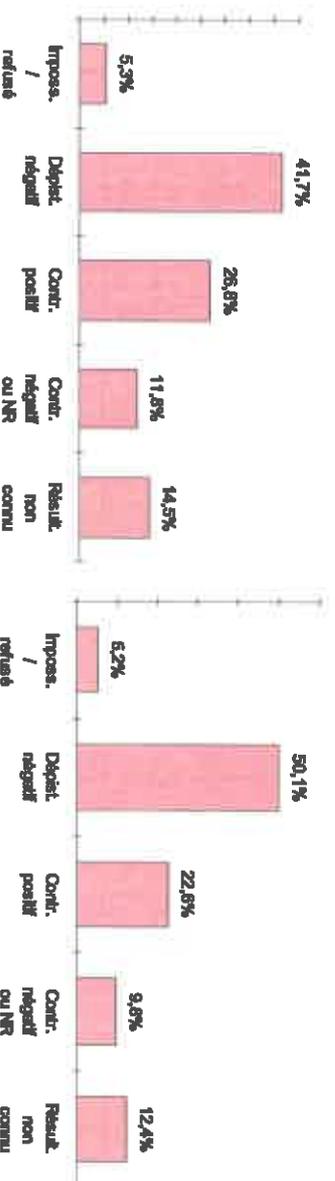
L'indice de gravité des accidents avec ou sans jeunes conducteurs impliqués

	accidents	tués	Ig
Avec jeunes conducteurs	1 146	111	9,7
Sans jeune conducteur	2 322	209	9,0
Total	3 468	320	9,2

L'accidentologie de nuit ou de jour avec ou sans jeune conducteur



L'accidentologie de nuit ou de jour avec ou sans jeune conducteur



Le bilan global des accidents avec ou sans jeunes conducteurs indique un indice de gravité (nombre de tués sur nombre d'accidents) supérieur pour les accidents avec jeunes conducteurs par rapport aux accidents sans jeune conducteur (9,7 contre 9).

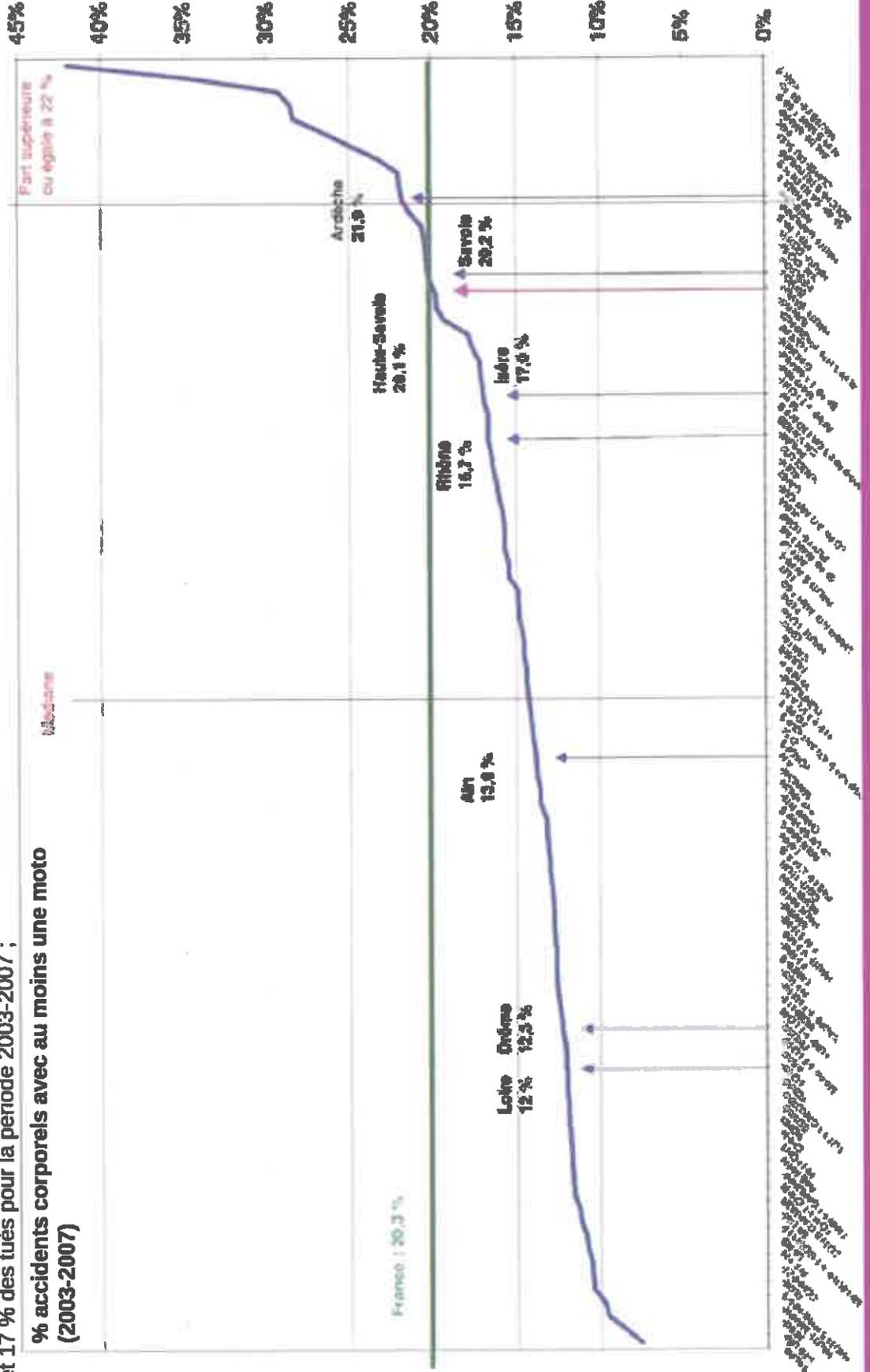
Dans le cas des accidents à un seul véhicule, sans piéton, les accidents avec jeune conducteur ont lieu majoritairement la nuit (56,6 %) alors qu'ils ont lieu plus souvent de jour pour les accidents sans jeune conducteur.

Le comportement des jeunes conducteurs vis-à-vis de l'alcool reste problématique. En effet, dans 26,5 % des accidents à un seul véhicule, sans piéton, le jeune conducteur est dépisté avec un taux illégal d'alcool dans le sang. Cependant, ce comportement, même s'il est moins marqué pour les accidents d'adultes (âge > 24 ans), est aussi problématique chez ces derniers, puisque 22,6 % des accidents à un véhicule seul, sans piéton, a lieu alors que le conducteur avait de l'alcool dans le sang à un taux illégal.

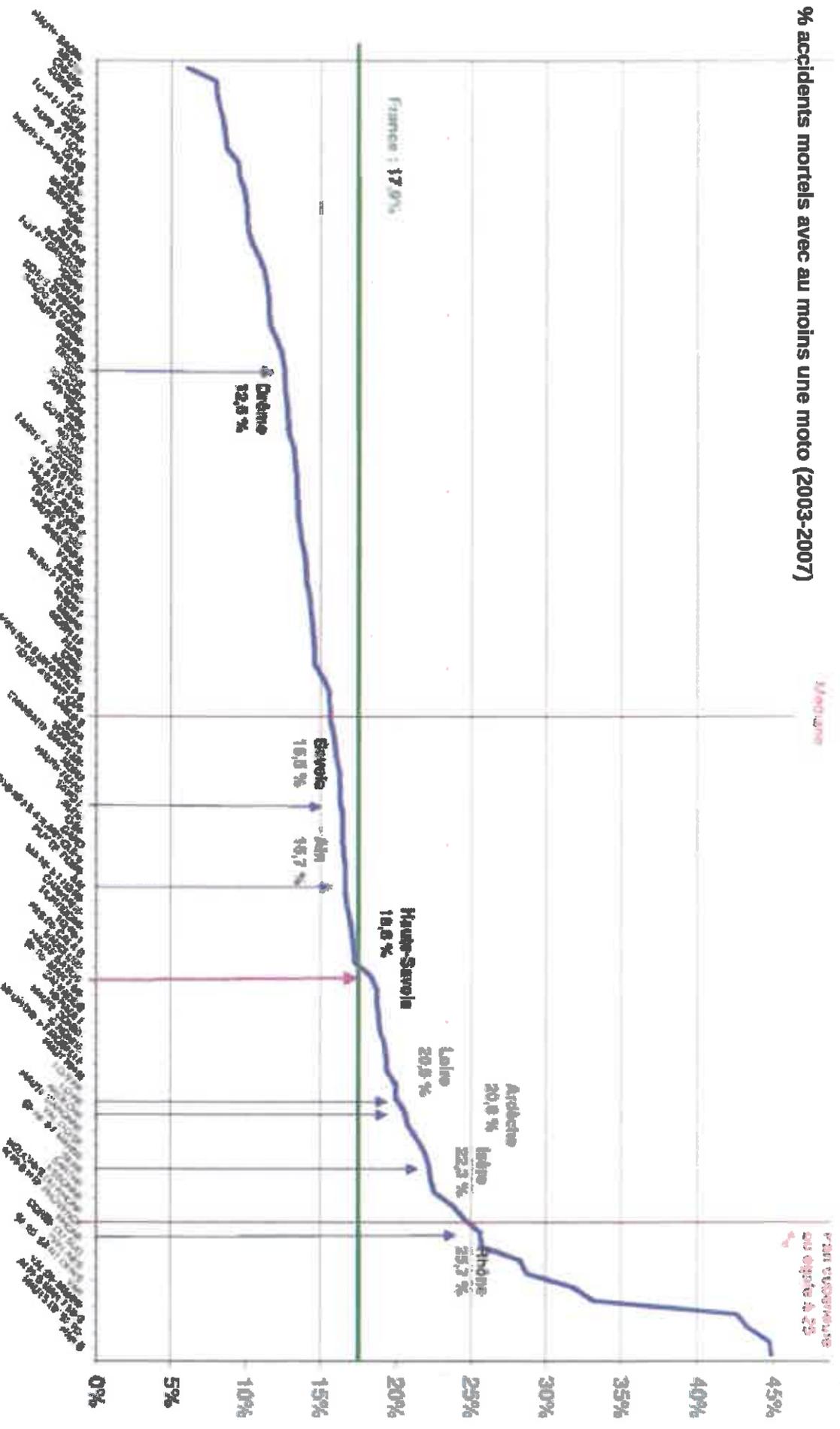
Caractérisation de l'enjeu « deux-roues motorisés »

Les principales caractéristiques des accidents impliquant au moins un « deux-roues motorisé »

- L'accidentologie des « deux-roues motorisés » représente 20 % des accidents pour un trafic estimé à 1 % du trafic total ;
- Les conducteurs de « deux-roues motorisés » représentent 13 % des victimes, et 17 % des tués pour la période 2003-2007 ;
- 77 % des accidents ont lieu de jour ;
- 43 % des accidents se produisent hors agglomération ;
- 5 % des impliqués présentent une alcoolémie positive.



% accidents mortels avec au moins une moto (2003-2007)



La courbe de l'ORSR concernant le pourcentage d'accidents corporels avec au moins une moto pour la période 2003-2007 donne une part de 20,1 % pour la Haute-Savoie, ce qui place ce département au 6^{ème} rang de Rhône-Alpes et au niveau de la moyenne française.

En ce qui concerne les accidents mortels, la Haute-Savoie se place au 4^{ème} rang pour Rhône-Alpes et au niveau de la moyenne française, mais très au-dessus de la médiane.

Age et sexe des victimes dans les accidents de motos

	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-59 ans	>= 60 ans
tués	0 %	4 %	20 %	75 %	2 %
victimes motos					
BH	0 %	5 %	20 %	71 %	4 %
BNH	2 %	9 %	21 %	66 %	2 %
total victimes					
tués	2 %	3 %	27 %	50 %	19 %
BH	5 %	12 %	21 %	49 %	13 %
BNH	6 %	11 %	23 %	51 %	9 %

L'étude de l'âge des victimes à moto montre que c'est principalement la catégorie des 25-59 ans qui est concernée : 75 % des victimes tuées, 71 % des blessés hospitalisés et 66 % des blessés non hospitalisés se trouvent dans cette tranche d'âge, contre respectivement 50 % des tués, 49 % des blessés hospitalisés et 51 % des blessés non hospitalisés dans le cas d'accidents sans moto.

Les accidents de motos concernent en très grande majorité des hommes (86,4 %). Le taux de port du casque est élevé : 97 %.

Conduite d'un deux-roues motorisé et alcool

La conduite avec alcool concerne 5 % des motards dans le cas des accidents impliquant au moins une moto, et 13,7 % lorsque l'accident a lieu seul (accident à un seul véhicule, sans piéton, impliquant une moto), contre 25,8 % pour les accidents sans moto. On peut considérer que l'alcool représente un enjeu aussi pour les motards, bien qu'il soit moindre que dans le cas des conducteurs de véhicules légers.

Période de l'accidentologie des deux-roues motorisés et conditions de conduite

Les accidents impliquant des motos ont lieu principalement au printemps et en été, d'avril à septembre. La gravité est particulièrement élevée en avril (15,4). Les accidents avec motos ne sont pas particulièrement liés à des conditions atmosphériques difficiles puisque 89,7 % de ces accidents ont lieu avec des conditions atmosphériques normales (contre 77,7 % pour les accidents sans moto), 87,5 % avec un état de surface normal (contre 74,7 % pour les accidents sans moto) et 76,9 % de jour (contre 63,2 % pour les accidents sans moto).



Caractérisation de l'enjeu « vitesse »

Les principaux éléments concernant les accidents impliquant la vitesse

Rappels

Les fichiers BAAC et le logiciel Concerto qui les exploite ne peuvent donner d'informations quant à la vitesse des véhicules impliqués, les forces de l'ordre intervenant, de fait, après l'accident. L'analyse ne peut être fondée que sur les données nationales fournies par l'ONISR concernant les contrôles de vitesse (contexte national), sur les statistiques d'infractions ayant généré un retrait de points sur les permis de conduire ou sur l'analyse fine de l'accidentologie locale à partir de l'étude des PV.

La notion de « rôle de la vitesse dans l'accident » est une notion qui recouvre deux acceptions différentes : d'une part, la vitesse peut être excessive au regard de la réglementation (c'est contre ces excès de vitesse que luttent les radars, fixes ou mobiles, sous responsabilité humaine ou automatiques). D'autre part, la vitesse peut être en accord avec la réglementation, mais inadaptée aux circonstances, au véhicule, à l'état de surface de la route, aux compétences du conducteur (conducteur inexpérimenté, fatigué ou disposant d'une mauvaise vue crépusculaire par exemple), ou encore à la relation entre la route et ses usagers (surcharge liée aux heures de pointe par exemple...).

Le contexte national

Les études nationales sur le facteur vitesse permettent de définir les principaux éléments suivants concernant la vitesse :

- La vitesse (excessive ou inadaptée) est considérée comme la deuxième cause d'accidents mortels sur la route, après l'alcool. La diminution de 10 % des vitesses moyennes entraîne une baisse de 40 % des accidents mortels.
- Les contraventions relatives à la vitesse (contrôle traditionnel plus contrôle automatique) représentent désormais 8 097 871 infractions en 2007, soit 12 % d'augmentation par rapport à 2006.
- Le nombre d'infractions relevées grâce à l'installation des radars automatiques est très important puisqu'on ne relevait que 1 465 530 infractions à la vitesse en 2004 dans le cadre du contrôle-sanction automatisé contre 6 684 561 en 2007.

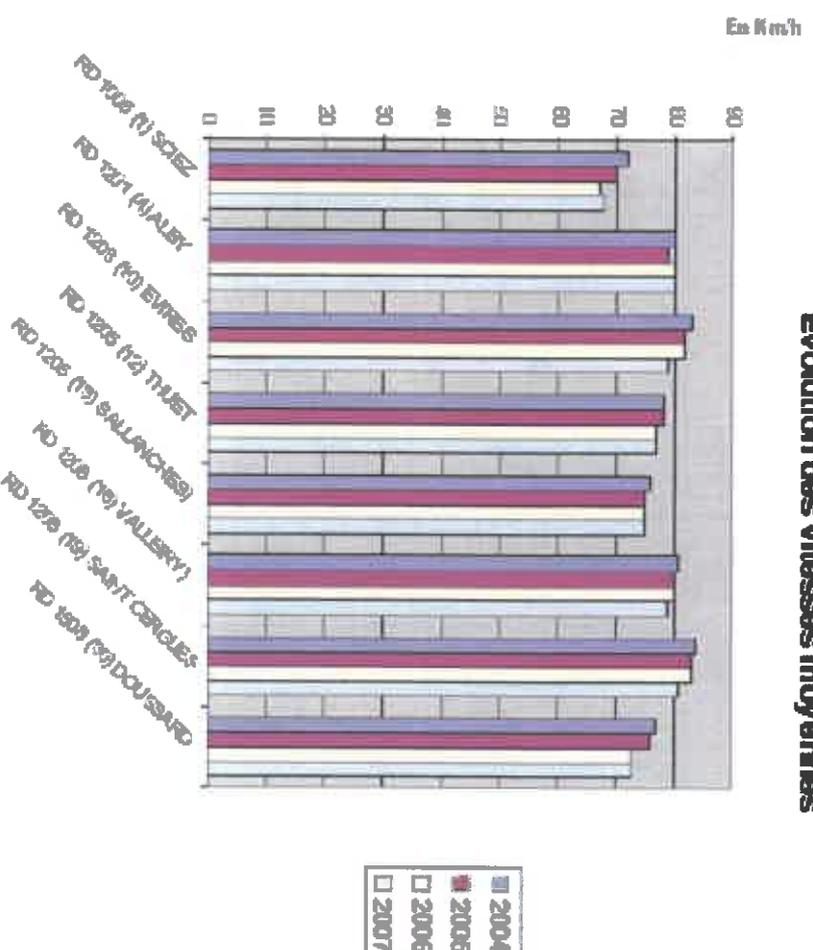
Le contexte local

Les statistiques établies en 2007 concernant les contrôles routiers ont permis de relever les éléments suivants :

- 24 016 infractions à la vitesse hors radars automatiques (+15 % par rapport à 2006) ;
- 184 020 infractions à la vitesse constatées par les radars automatiques, fixes ou mobiles (- 5 % par rapport à 2006).

Les circonstances des accidents seront approfondies dans la partie « approfondissement des enjeux », grâce à l'analyse des procès-verbaux, afin

Evolution des vitesses moyennes



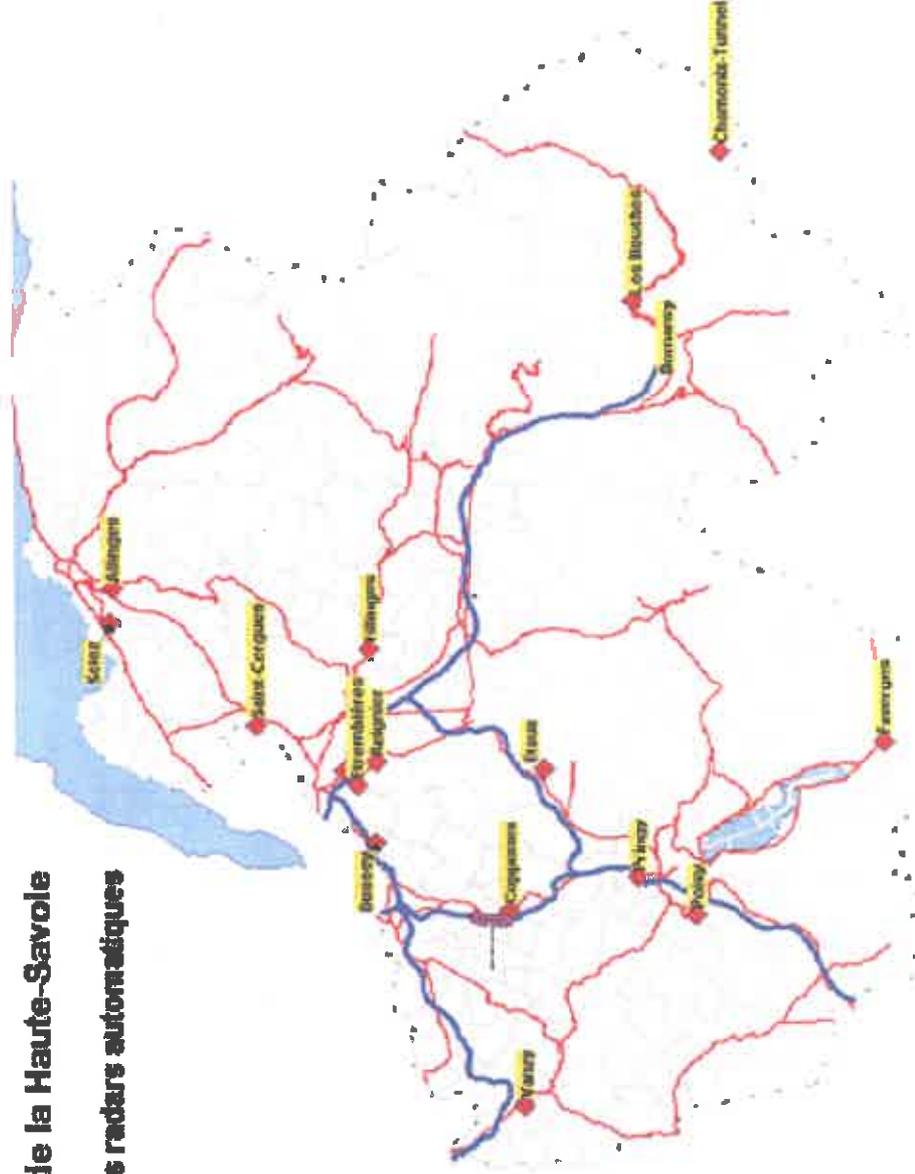
D'une année sur l'autre, malgré le nombre croissant de dispositifs, le nombre d'infractions diminue. Cette diminution est d'autant plus mise en évidence lorsqu'on compare l'évolution des 7 radars fixes les plus anciens : 45 % d'infractions entre 2006 et 2008.

Ceci s'explique d'une part par la connaissance de la position des radars par les usagers, mais aussi par une baisse générale des vitesses pratiquées, qui est mise en évidence par les relevés des stations de comptage.

Par ailleurs, on constate une assez grande stabilité dans la répartition des infractions. Cette répartition est cependant légèrement différente entre les radars fixes (signalés) et les radars mobiles (non signalés). Dans ce cas la part des usagers dépassant la vitesse de plus de 20 km/h est plus importante : 11 % contre 7,4 %.

Département de la Haute-Savoie

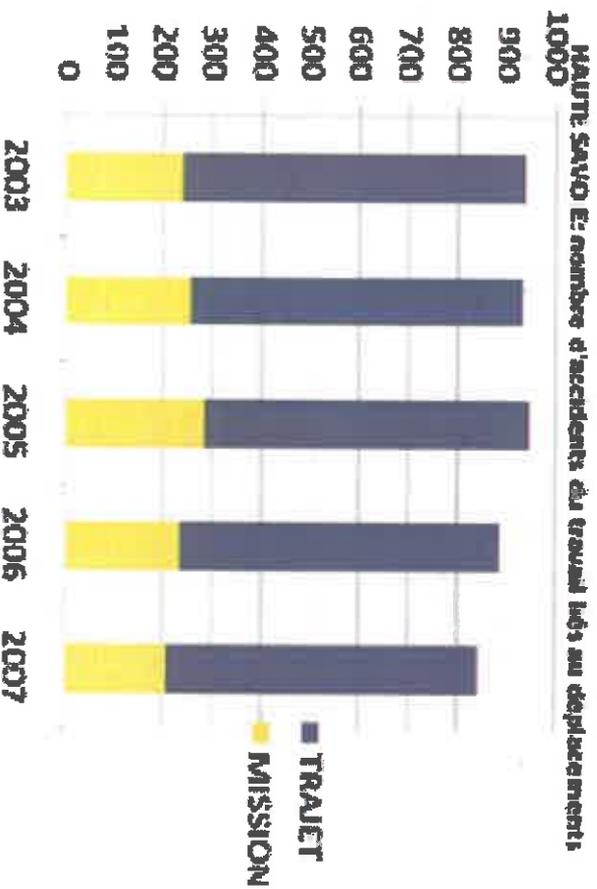
Implantation des radars automatiques



Caractérisation de l'enjeu « sécurité routière en entreprises »

La démarche participative du DGO a permis d'associer les représentants de la CRAM et de la MSA, concernées tant par les accidents de trajet (domicile-travail) que par les accidents de mission (dans le cadre du travail effectué pour l'employeur). Cette étude porte sur les seuls accidents répertoriés par la CRAM (régime général de la sécurité sociale). Il faut bien noter que les accidents de la route (trajet ou mission) répertoriés pour les collectivités locales ne concernent que les seuls salariés du régime général employés par ces collectivités, les fonctionnaires étant exclus de ces statistiques.

Historique en nombre d'accidents

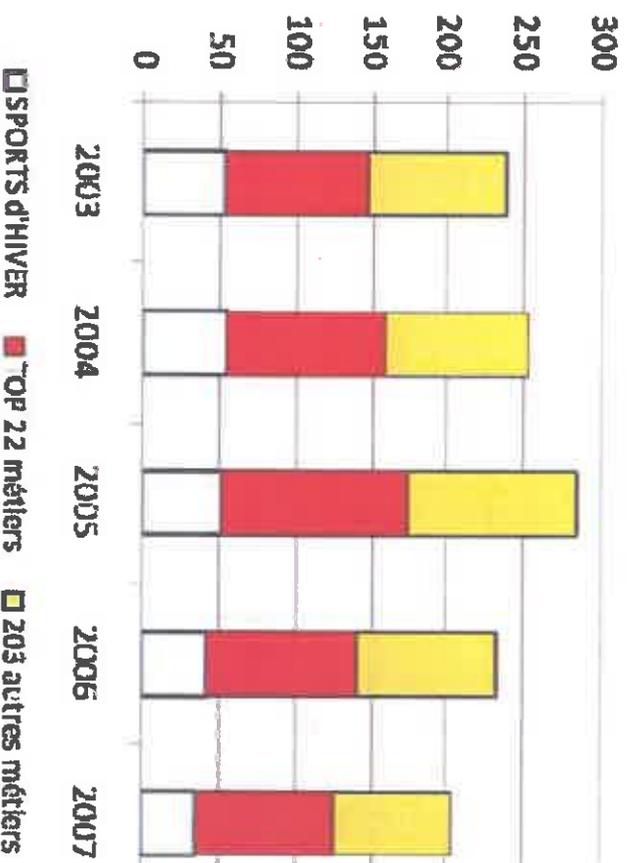


Les accidents du travail en Haute-Savoie liés aux déplacements connaissent une légère baisse sur la période étudiée. Cependant, cette baisse est à relativiser du fait d'une légère hausse en 2005.

Les accidents de mission représentent un peu plus de 200 accidents en 2007, contre 630 environ pour les accidents de trajet.

Les accidents de déplacement en mission en Haute-Savoie

Les accidents de mission par type de métier et par taille d'entreprise

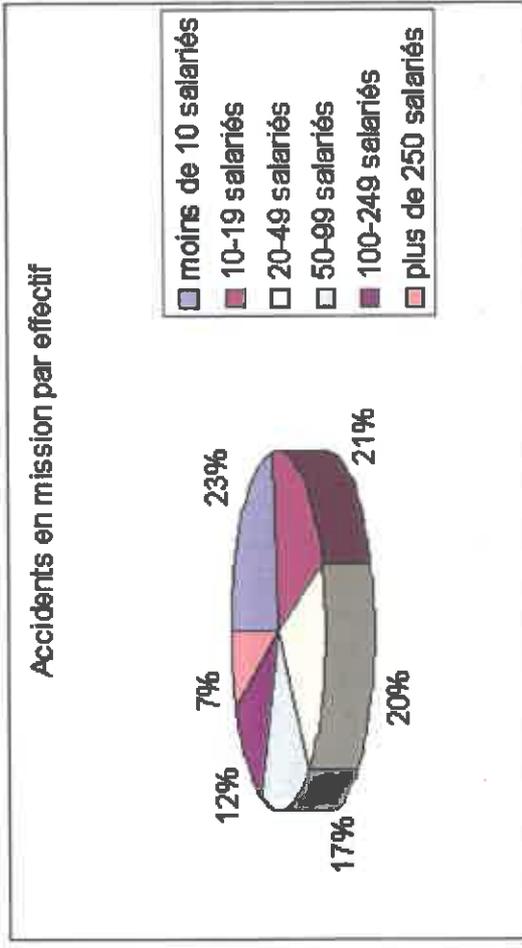


Les accidents de mission liés aux sports d'hiver représentent une problématique particulière et ne seront pas étudiés ici. Ils incluent en effet des accidents concernant des déplacements autres qu'automobiles ou ne s'effectuant pas toujours sur des voiries ouvertes au public.

Les accidents mentionnés en rouge représentent les accidents qui ont eu lieu dans les plus professions qui ont le plus d'accidents ; il s'agit des 22 métiers les plus exposés en mission dont la liste suit :

métier	nbre accidents
Services postaux et financiers	98
Collectivités territoriales	46
Action sociale	44
Transports routiers de marchandises	41
Travail temporaire (toutes catégories de personnel)	36
Restaurants et cafés	24
Entreprises de groupage, messagerie, fret express	21
Hôtels avec restaurant	19
Restauration type rapide	16
Services de nettoyage de locaux	16
Écoles de conduite	15
Concessionnaires, agents exclusifs, réparateurs agréés pour automobile	15
Installations d'hébergement (colonies de vacances...)	15
Fabrication d'articles de sport	14
Décolletage	13
Terrassement (y compris travaux paysagers sauf horticulture)	13
Ambulances	12
Commerce de gros de matériaux de construction	10
Personnel enseignant et administratif – enseignement privé et organismes de formation	10
Plomberie	10
Services extérieurs des administrations	10
Travaux de maçonnerie et de gros-œuvre	10

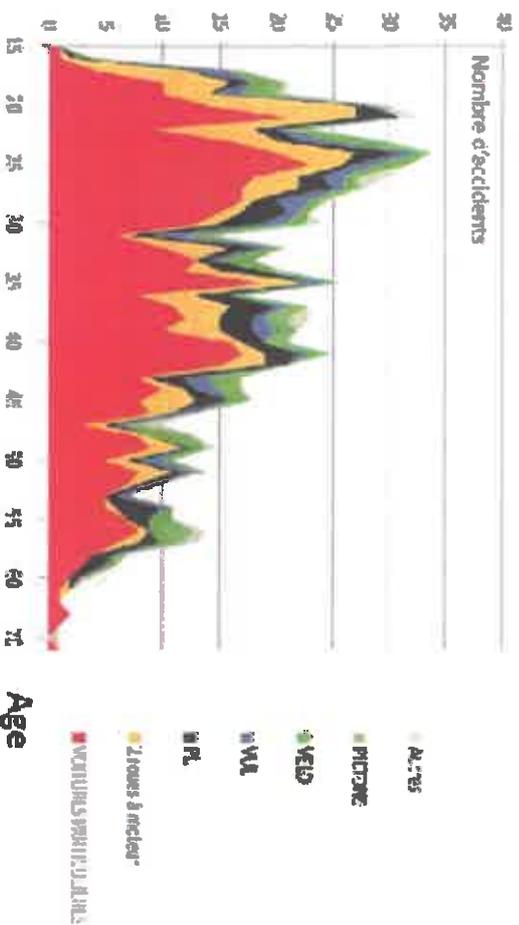
De même que pour les collectivités territoriales, les accidents de mission relevés dans ce tableau et concernant les services postaux ne concernent que les salariés du régime général de la sécurité sociale, et pas les fonctionnaires qui sont encore nombreux dans cette entreprise. On peut noter, en rassemblant certaines catégories, que le transport routier de marchandises mais aussi de lettres et colis est l'un des plus importants postes d'accidents de mission, et que toutes les activités de restauration et d'hébergement confondues sont aussi un ensemble de métiers où l'accident de mission est des plus fréquents.



Par ailleurs, les accidents de mission concernent d'abord, comme l'indique le graphique ci-dessus, les petites et très petites entreprises (64 % des accidents de mission ont lieu dans des entreprises ayant un effectif inférieur à 50 salariés.).

Ces accidents de mission concernent prioritairement les véhicules légers (dans 57 % des cas), mais aussi, beaucoup, les deux-roues motorisés (17 %), puis les poids lourds (10 %) et les véhicules utilitaires légers (inférieurs à 3,5 tonnes : 6 %). Les bicyclettes, piétons et transports en commun routiers sont très minoritaires puisqu'ils ne représentent, ensemble, que 9 % des accidents.

Les accidents en mission par âge et mode de transport



Ce graphique confirme ce que l'analyse générale de l'accidentologie, dans le cadre des BAAC et de Concento, nous indique aussi : les accidents de la route concernent majoritairement les jeunes, y compris lorsqu'il s'agit de la mission de travail. Les véhicules légers et les deux-roues motorisés sont de nouveau les modes de transports les plus concernés, même si les poids lourds et les véhicules utilitaires légers sont aussi concernés.

Comparaisons régionales

Evolution dans le temps des accidents (trajet + mission) mortels

	2003	2004	2005	2006	2007	Total
Accident du travail en circulation (mission)	19	13	17	11	17	77
Total des accidents du travail	58	63	43	53	75	292
%	33 %	21 %	40 %	21 %	23 %	26 %
TJ	52	52	57	36	33	230
AT circulation + TJ	71	65	74	47	50	307
AT total + TJ	110	115	100	89	108	522
%	65 %	57 %	74 %	53 %	46 %	59 %

Le tableau ci-contre indique que les accidents mortels en mission représentent en moyenne 26 % des accidents du travail pour la période étudiée, avec un pic en 2005 puisque la part des accidents du travail en circulation cette année-là avait représenté 40 % du total des accidents.

Mais si l'on prend la part de la totalité des accidents trajet + mission, alors ils représentent en moyenne près des deux-tiers des accidents mortels.

Indice de fréquence des accidents de trajet

Département	2005	2006	2007
69	4,8	5,3	5,4
01	4,7	4,9	4,7
74	4,4	4,4	4,5
26	4,2	4,5	4,2
07	3,3	3,9	4,1
38	4,4	4,2	3,8
73	3,3	3,2	3,7
Rhône-Alpes	2,7	2,8	3,4
France	4,7	4,7	4,5

En Rhône-Alpes, la Haute-Savoie connaît un indice de fréquence des accidents de trajet de 4,5, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne régionale (et égal à la moyenne nationale) et ce qui place le département en 6^{ème} position par rapport aux autres départements de la région Rhône-Alpes.

Les accidents en mission par âge et mode de transport

Le comité de pilotage du 23 juin 2009 a confirmé le choix des 4 enjeux nationaux ainsi que la proposition de choisir un 5^{ème} enjeu au niveau départemental, l'enjeu « sécurité routière en entreprises ».

Les enjeux sont hiérarchisés de la façon suivante :

1. Alcool
2. Jeunes
3. Deux-roues motorisés
4. Vitesse
5. Sécurité routière en entreprises

Approfondissement des enjeux

L'approfondissement des enjeux a été réalisé en étudiant l'ensemble des PV concernant les accidents mortels disponibles sur la période 2003-2007, ce qui représente :

- 30 procès-verbaux pour l'année 2007
- 29 procès-verbaux pour l'année 2006
- 22 procès-verbaux pour l'année 2005

Au-delà de cette étude des procès-verbaux complets, une étude complémentaire a été menée sur les accidents mortels des années 2005 à 2007 sur la base d'une étude fine des BAAC complétée par les « 13 points » des forces de l'ordre ainsi que, dans certains cas, par les articles de presse parus autour de ces accidents. Cette dernière source a été prise en compte avec la plus grande prudence compte tenu de la possibilité d'erreurs commises sur l'appréciation des circonstances dans le contexte d'un article de presse locale rédigé « à chaud », sans le recul nécessaire à une vérification de l'ensemble des données. Cependant, cette source a permis de compléter quelques éléments concernant la localisation des accidents ou les motifs du déplacement par exemple.

Le total des accidents étudiés sans les PV mais avec l'aide de ces sources complémentaires représente :

- 30 accidents mortels pour 2007
- 30 accidents mortels pour 2006
- 45 accidents mortels pour 2005

Au total, ce sont :

- 60 accidents étudiés pour 2007.
- 59 accidents étudiés pour 2006 ;
- 67 accidents étudiés pour 2005 ;

Les principaux résultats de l'étude

Résultats concernant l'enjeu « alcool »

L'alcool est présent dans le tiers des des accidents étudiés sur les deux années 2006-2007.

Les conducteurs sous l'empire d'un état alcoolique sont toujours responsables de l'accident. Dans 60 % des cas, sur les deux années 2006-2007, le véhicule conduit par le conducteur en état d'alcoolémie est le seul véhicule impliqué dans l'accident. Le plus souvent, ces accidents mettent en jeu une conduite dangereuse (dépassement, manœuvre inadaptée) et / ou une vitesse excessive.

Résultats concernant l'enjeu « jeunes »

Les jeunes (18-24 ans) sont présents dans 45 % des accidents mortels sur les deux années 2006-2007. La vitesse est présente dans la moitié des accidents les concernant. La fréquence de la présence d'alcool ou de stupéfiants a été multipliée par deux entre 2006 et 2007. L'alcool passe de 1/3 à 2/3 des accidents, les stupéfiants, de 20 % à 40 %.

Les deux-roues motorisés sont principalement des motos de plus de 125 cm³, les cyclomoteurs étant peu représentés dans les accidents mortels : aucun cas en 2006, 2 cas en 2007.

L'accident typique mettant en cause un jeune conducteur est la perte de contrôle du véhicule (qui sort de la route, seul, ou en allant percuter un véhicule circulant en sens inverse). Aucune infraction du type « refus de priorité » ou « tourne à gauche » n'a été relevée dans ces accidents. Les accidents de jeunes ont presque toujours lieu en section courante. Lorsqu'ils ont lieu en intersection, celle-ci n'est pas la cause de l'accident.

Résultats concernant l'enjeu « deux-roues motorisés »

Dans la moitié des accidents mortels de deux-roues motorisés des années 2006 et 2007, ces derniers sont victimes, généralement d'un refus de priorité d'un autre usager. Dans 1/3 des cas en 2007, la vitesse du motard est un facteur aggravant.

Dans l'autre moitié des accidents mortels, le motard tué est responsable de l'accident par une conduite dangereuse (vitesse excessive, dépassement dangereux).

Résultats concernant l'enjeu « vitesse »

La vitesse (excessive ou inadaptée) représente plus du tiers (38 %) des accidents sur les deux années.

En 2006, les deux-tiers des conducteurs impliqués dans un accident mettant en jeu la vitesse sont des jeunes conducteurs et en 2007, 54 % mais le nombre de jeunes conducteurs ne varie pas (14 et 13), c'est le nombre total d'accidents liés à la vitesse qui augmente. La présence d'alcool dans les accidents liés à la vitesse représente environ 40 % du total.

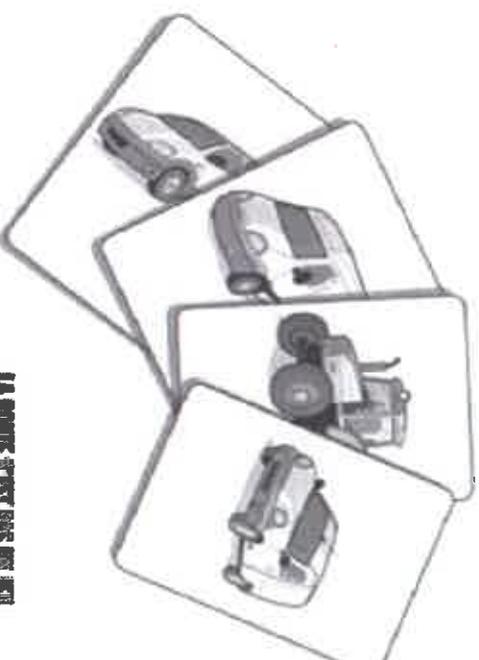
Comme pour les jeunes, la perte de contrôle du véhicule représente la partie la plus importante des accidents (19 accidents sur 21 accidents impliquant la vitesse en 2006, 18 accidents sur 24 accidents impliquant la vitesse en 2007).

Résultats concernant l'enjeu « sécurité routière en entreprises »

Cette thématique ne peut être déglagée que pour les accidents pour lesquels on dispose des procès-verbaux car pour les autres, la nature du trajet ne peut pas toujours être déduite des informations figurant dans le « 13 points », le BAAC ou dans la presse.

La part des accidents de trajet est cependant importante puisque 1/3 des accidents étudiés avaient un motif professionnel (10/30 en 2007, 11/29 en 2006). Dans certains cas, les accidents mortels peuvent impliquer plusieurs conducteurs dans des véhicules différents, en situation de trajet ayant une motivation professionnelle (domicile-travail ou mission).

Cette étude confirme l'intérêt de choisir l'enjeu « sécurité routière en entreprises » comme enjeu départemental dans la mesure où ce motif de déplacement est une source majeure d'accidents graves.



**LA ROUTE N'EST PAS UN JEU,
ON NE GAGNE PAS L'IMPORTE QUEL VÉHICULE
À UN COLLISIONNIER SANS CÔTE. SOIT PRÉVU.**

LA SÉCURITÉ SUR LA ROUTE, LES PROFESSIONNELS ONT TOUT À Y GAGNER.

Pour savoir comment évaluer le risque professionnel, rendez-vous sur : www.france-travail-professionnel.fr



Les scénarii retenus

Scénario-type n°1 : Déplacements festifs : « alcool + stupéfiants = vitesse »

Ce scénario représente 26 accidents mortels sur les deux années 2006 et 2007. Il concerne 18 jeunes conducteurs. Il s'agit de déplacements de nuit (entre 20h et 6h du matin) ayant un motif festif. Il ne concerne que 2 motards sur l'ensemble des accidents.

Dans ces accidents, 20 conducteurs ont un taux d'alcoolémie illégal, 15 ont consommé des stupéfiants dont 14 simultanément avec de l'alcool. 6 conducteurs ne portaient pas leur ceinture de sécurité.

Dans ce scénario, le conducteur perd seul le contrôle de son véhicule, généralement en sortie de courbe et sort de la route (jamais à une intersection). Le conducteur tente généralement de rattraper le véhicule, mais la manœuvre échoue du fait d'une vitesse excessive et d'une mauvaise appréciation de la situation de la part du conducteur (liée à la perte de ses repères suite à la consommation d'alcool et/ou de stupéfiants) ainsi que, souvent, de son inexpérience.

La sortie de route se confirme ou la tentative de récupération du véhicule le fait sortir du côté opposé. Dans la situation de choc, le véhicule part en tonneaux ou percute divers obstacles : muret, autre véhicule, ou chute dans le fossé.

Scénario-type n°2 : deux-roues motorisés victimes d'un autre usager

Cette situation représente 9 cas sur les deux années principalement étudiées. Dans 7 cas, l'accident se produit à une intersection. Dans ce scénario-type, le véhicule léger est responsable d'un refus de priorité par rapport au motard. La vitesse du motard est, dans certains cas, un facteur aggravant. 6 conducteurs des véhicules légers ont plus de 50 ans, un seul conducteur est un jeune (19 ans). Généralement, le conducteur du véhicule léger n'a pas vu le motard ou a mal évalué sa distance et/ou sa vitesse, il coupe la route au motard qui, malgré une tentative d'évitement ou de freinage d'urgence, ne peut éviter le choc.

Scénario-type n°3 : vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances

Ce scénario représente 31 cas en 2006 et 2007, dans 16 cas, il s'agit d'une conduite dangereuse (dont 5 dépassements dangereux). Dans la majorité des cas étudiés, les accidents ont lieu de jour. On constate 19 cas de pertes de contrôle du véhicule pour cause de vitesse manifestement trop élevée. Ce scénario implique 7 motards sur les 31 cas étudiés.

Dans 7 cas, le conducteur se retrouve en état d'alcoolémie positive.

13 jeunes conducteurs sont impliqués dans un accident de ce type.

Dans 5 cas, le conducteur ne portait pas la ceinture de sécurité.

Dans un tiers des cas, la chaussée était glissante.

Dans ce scénario-type, le conducteur perd le contrôle de son véhicule lors d'une manœuvre dangereuse ou dans une courbe. Soit il heurte un autre véhicule circulant en sens inverse, soit il part en tonneaux ou percute un obstacle fixe.

Scénario-type n°4 : non-respect des distances de sécurité

Ce scénario ne représente que 4 cas mais ils sont intéressants parce que dans 3 cas, les conducteurs ne se trouvaient pas en excès de vitesse lorsque l'accident est arrivé. Par contre, dans 3 cas, les conducteurs étaient sous l'emprise de stupéfiants.

Dans tous les cas, c'est le non-respect des distances de sécurité qui fait que l'accident a lieu, soit avec des véhicules circulant sur la même voie, soit avec un véhicule arrivant en face que le conducteur n'a pas vu parce qu'il était trop près du véhicule qui le précédait.

La consommation de stupéfiants, dans les 3 cas concernés, est certainement une des causes de la mauvaise appréciation des distances et de la situation.

Propositions d'orientations d'actions

Le groupe technique s'est réuni début septembre afin de réaliser un tableau de propositions d'actions. Ce tableau, ainsi que les indicateurs de suivi qui lui sont associés, a été validé par le comité de pilotage du 29 septembre 2009.

Dans ce cadre de la discussion concernant les propositions d'actions, il a été proposé que des journalistes soient conviés à ½ ou 1 journée de formation des IDSR (journalistes radio ou presse écrite). Cette proposition sera suivie d'effets dès la prochaine formation des IDSR.

Orientations d'actions proposées

		Constat ou problème identifié	Infrastructure	Information	Formation	Éducation	Contrôles-sanc-tions	Observations pour la mise en œuvre
ENJEU ALCOOL								
1	Accidents avec alcool festif toute population			Promouvoir l'auto-con-trôle d'alcoolémie Développer le partenariat avec les milieux associatifs	Participer à la profes-sionnalisation des édu-cateurs sur le thème « conduite addictives et sécurité routière »	Développer un langage commun entre autorité parentale, auto-écoles, Éducation Nationale.	Informier parquets et forces de l'ordre lors de l'organisation de soirées « Sain »	Projet à cours terme : campagne d'information des parents d'élèves dans tout le département -réalisation de supports adaptés. Objectif : enclencher une dynamique vis-à-vis des fédérations de parents d'élèves Partenaires : associa-tions, brigades territoria-les de la Gendarmerie, auto-écoles
2	Accidents avec alcool de jeunes hommes (18-24 ans) – alcool « festif » (le plus sou-vent de nuit, le WE)	Améliorer la connais-sance de l'acciden-tologie (localisation) pour évaluer le rôle de l'infrastructure dans l'accident et proposer des amélio-rations		<ul style="list-style-type: none"> • Inclure les organisa-teurs d'événements festifs à s'équiper de moyens d'auto-con-trôle (pour incitation et sensibilisation). • Développer les actions de sensibili-sation dans les lieux ouverts • Mobiliser les élus locaux sur la théma-tique – par exemple lors de location de salles communales. • Continuer les actions de sensibilisation générale 	<ul style="list-style-type: none"> • A l'occasion de ras-semblements festifs, • Inclure les organisa-teurs à s'équiper de moyens d'autocontrôle. • proposer des ac-compagnements lors des événements en espaces publics ouverts, notamment les événements de grande ampleur (ex. : fête du Lac) • Inclure les organi-sateurs à limiter les possibilités d'alcool-i-sation sur place. • Sensibiliser les éta-blisements de nuit, bars et restaurants 			

Orientations d'actions proposées						Observations pour la mise en oeuvre
Constat ou problème identifié	Infrastructure	Information	Formation	Éducation	Contrôles-sanc-tions	
3		Publier les chiffres du nombre de contrôles alcool + stupéfiants ainsi que leur fréquence		Mieux informer sur les effets et la durée d'action de l'alcool et des stupéfiants, sur l'ilégalité du cannabis, sur les effets conjugués alcool + cannabis. Démultiplier le module de formation « alcool-cannabis » dans les collèges et lycées	<ul style="list-style-type: none"> • Informer sur la fréquence des contrôles, le nombre de contrôles coordonnés. • Poursuivre l'alimentation des bases de données pour mieux connaître les évolutions comportementales. • Développer kits urinaires, salivaires et suivi judiciaire en conséquence. 	Mettre l'accent sur l'alcool auprès de toutes les auto-écoles et sur l'ilégalité du cannabis ainsi que sur sa durée d'action.
<p>Mesures d'ordre général liées à l'alcool</p> <p>ENJEU JEUNES (14-18ANS ET 18-24 ANS)</p>						
1	Adolescent cyclomotoriste (14-18 ans) Si la part des accidents mortels de cyclos est faible, des actions sont cependant possibles vis-à-vis de ce public qui se prépare à une conduite à risques avec, quelques années plus tard, une voiture		<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser l'accès pour tous les jeunes à l'apprentissage de la conduite. • Développer l'AAC. • Proposer un socle commun de formation des différents acteurs susceptibles d'intervenir auprès des jeunes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Communiquer vis-à-vis des parents sur l'intérêt de l'AAC. • Faire évoluer la chaîne éducative vers un véritable continuum éducatif en matière de sécurité routière. • Développer le caractère transversal et interdisciplinaire du sujet « sécurité routière » et l'intégrer aux enseignements comme un « savoir-être » 		

Orientations d'actions proposées

	Constat ou problème identifiés	Infrastructure	Information	Formation	Éducation	Contrôles-sanc-tions	Observations pour la mise en oeuvre
2	Jeunes et alcool – de l'expérience à l'abus		Informier le grand public en constituant un dossier de presse spécifique				Dossier de presse qui peut être complété, mis à jour régulièrement
3	Les accidents de jeunes sont liés au manque d'expérience souvent constaté lors des accidents mortels			Développer l'AAC. Formation des formateurs.	Proposer des partenariats collectivités locales- auto-écoles-État pour développer des « bourses permis de conduire ».		
4	Jeune conducteur et prise de risque : la notion de risque est faiblement prise en compte (se sent-on invulnérable ?) et donc les comportements en tant que conducteur – notamment masculin – sont inadaptés aux circonstances. Les vitesses sont inadaptées aux circonstances	Inciter au développement de modes de transport alternatifs	<ul style="list-style-type: none"> • Développer les témoignages de jeunes ayant vécu l'accident. • Rédiger une charte avec les responsables des établissements de nuit et les associations étudiantes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Faire évoluer la culture des enseignants en matière de sécurité routière. • Développer les entrées par le contenu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Développer des programmes annuels dans les établissements scolaires. • Proposer des documents à disposition dans les CDI toute l'année (idée de kiosque sur les 2-roues par exemple) 		Exemple d'action : réaliser une exposition itinérante dans les collèges et/ou lycées
5	Jeunes, alcool et stupéfiants (1/3 des cordées coordonnées dorment lieu à des constats de prise simultanée de ces deux types de produits)	Inclure des jeunes dans des enquêtes ECPA	Créer des outils qui permettent à des jeunes de parler à d'autres jeunes.		Développer la formation de jeunes IDSR avec la présence de référents plus âgés.		Utiliser les réseaux existants dans l'éducation nationale : référents SR des collèges et lycées (enseignants), délégués de classe, délégués aux conseils d'administration des établissements...

Orientations d'actions proposées						Observations pour la mise en oeuvre
Constat ou problème identifié	Infrastructure	Information	Formation	Éducation	Contrôles-sanc-tions	
5 Les accidents de jeunes se produisent le plus souvent le WE, la nuit, dans des situations festives				Promouvoir les soirées Sam – Capitaine de Soirée auprès des associations d'étudiants		
ENJEU « DEUX-ROUES MOTORISÉS »						
1 Difficultés de cohabitation entre les usagers deux-roues motorisés et les automobilistes – nombreux accidents liés à une mauvaise appréciation des 2RM par les automobilistes	Réaliser des diagnostics de sécurité sur les itinéraires routiers (hiérarchisés) pour détecter les éventuelles anomalies et/ou dysfonctionnements	Refaire régulièrement des campagnes d'information sur le partage de la route.	Inciter les titulaires d'un permis B, âgés de plus de 40 ans à participer à des journées de sensibilisation aux autres usagers		Développer les radars à prise de vue par l'arrière	Partenaires : associations de motards, IPCSR, auto-écoles, EDSR74 ...
2 Mauvaise appréciation, par les 2RM, de leur faible visibilité par les automobilistes	<ul style="list-style-type: none"> Sensibiliser les élus à l'intérêt d'aménagements « vitesse » cohérents et les inciter à étudier les solutions en lien avec les représentants d'usagers (associations) Vérifier la pertinence de la signalisation 	Faire des rappels réguliers au printemps sur les règles et la visibilité des uns et des autres	Inciter les titulaires du permis A de plus de 40 ans et ceux conduisant une 125 cm ³ sans formation spécifique à participer à des journées de perfectionnement			
3 Dépassements dangereux et remontées de files						Continuer l'opération « Voir sans être vu »

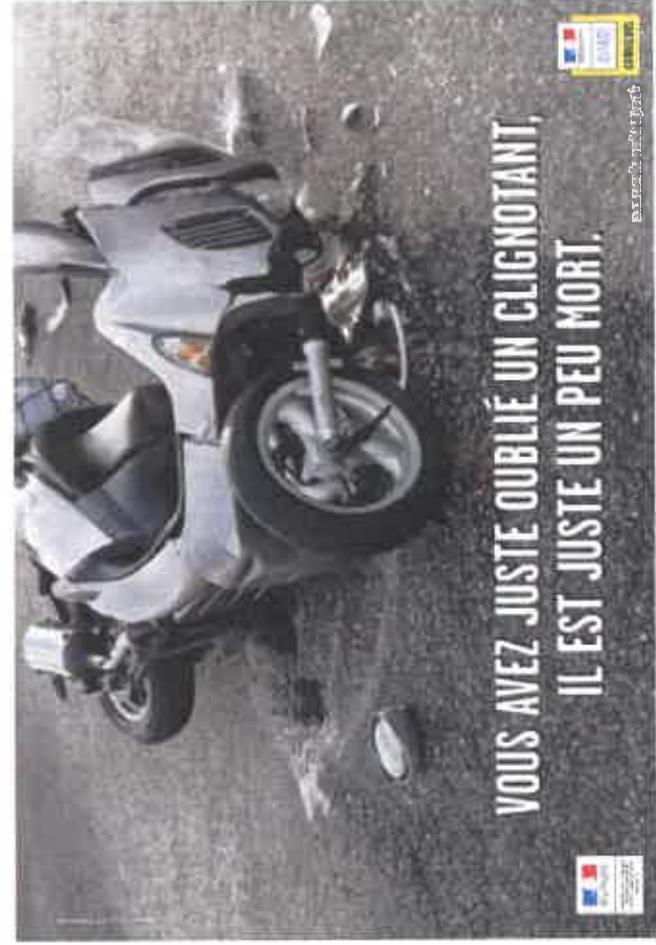
Orientations d'actions proposées

		Orientations d'actions proposées					Observations pour la mise en oeuvre
	Constat ou problème identifié	Infrastructure	Information	Formation	Éducation	Contrôles-sanctions	
4	Méconnaissance et insouciance des mineurs par rapport à l'usage des cyclomoteurs Mauvaise information des parents qui connaissent mal les dangers des cyclos « débridés » ainsi que leurs responsabilités en cas d'accident	Problème de la facilité à débrider un cyclo – problème de la difficulté pour les forces de l'ordre à disposer de matériel homologué		Développer une sensibilisation des auto-écoles qui forment au BSR sur la réglementation et les dangers liés au débridage			
5	Conséquences corporelles d'un accident lorsqu'on dispose d'une protection insuffisante – équipements de protection (en plus du casque obligatoire)	Traiter les obstacles latéraux	Réaliser un dossier de presse spécifique à cette thématique	Développer une sensibilisation des auto-écoles qui forment au BSR sur la nécessité de s'équiper correctement	Proposer une documentation permanente dans les collèges sur les thèmes liés aux 2RM		Projet plutôt long terme
ENJEU « VITESSE »							
1	La vitesse est un facteur aggravant dans tous les scénarios d'accident	Traiter les obstacles latéraux	Communiquer sur les sanctions et leur gravité			Communiquer sur certaines sanctions exemplaires en lien avec les tribunaux	
2	La vitesse est un facteur dont les conséquences sont mal connues (son importance dans l'accident ne peut être qu'évaluée, pas mesurée)	Réaliser des diagnostics de sécurité sur les itinéraires routiers (hiérarchisés) pour détecter les éventuelles anomalies et/ou dysfonctionnements					

Orientations d'actions proposées							Observations pour la mise en oeuvre
Constat ou problème identifié	Infrastructure	Information	Formation	Éducation	Contrôles-sanc-tions		
3 Insuffisance de la connaissance réelle des vitesses pratiquées dans le département - Prise en compte de la relation difficile entre « connaissance des vitesses moyennes pratiquées grâce aux contrôles et aux stations de mesure » et « accidentologie directement liée à la vitesse »	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées grâce à l'analyse des données des stations SIREDO et des radars préventifs • Examiner la pertinence des limitations de vitesse 				Poursuivre et développer les contrôles ciblés en fonction de l'analyse des vitesses pratiquées sur le réseau		
4 Lien entre l'accidentologie de nuit et les vitesses pratiquées la nuit (souvent supérieures aux vitesses pratiquées le jour)					Développer des contrôles ciblés en fonction de l'analyse des vitesses pratiquées dans le département		
5 Vitesse non réglementaire – dépassement des limites autorisées – cohérence des vitesses limites autorisées	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser les élus à l'intérêt d'aménagements « vitesse » cohérents et les inciter à étudier les solutions en lien avec les représentants d'usagers (associations). • Vérifier la pertinence de la signalisation 			Développer les radars préventifs, en particulier en entrée d'agglomération			

Orientations d'actions proposées							Observations pour la mise en œuvre
Constat ou problème identifiés	Infrastructure	Information	Formation	Éducation	Contrôles-sanc-tions		
6	Lien entre « vitesse inadaptée » et « défaut de maîtrise » du véhicule – adaptation de la vitesse non seulement aux vitesses réglementaires mais aussi aux conditions du réseau, du trafic – distances de sécurité – et des conditions météo						
7	Vitesse et comportement : surestimation de ses capacités, ou des capacités du véhicule, par le conducteur	Améliorer la connaissance de l'accidentologie afin de permettre la poursuite des études de sécurité			Développer la formation du conducteur quant aux risques liés à la vitesse excessive ou inadaptée (four-les de montage par exemple, étroite ou sinueuse)		
ENJEU « SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ENTREPRISES » De manière générale, mettre l'accent sur la responsabilité de l'employeur							
1	Services postaux, services de livraison rapide			Développer des actions ciblées pour les agents ou salariés en 2-RM toute l'année			
2	Collectivités locales		Améliorer le port de la ceinture de sécurité pour les services qui peuvent parfois en être dispensés	Développer une action ciblée vis-à-vis des personnels des collectivités			

Orientations d'actions proposées						Observations pour la mise en oeuvre
Constat ou problème identifié	Infrastructure	Information	Formation	Éducation	Contrôles-sanc-tions	
3 Conducteurs de véhicules utilitaires légers			Développer les formations à l'usage professionnel des V.U.L. (chargement, poids limites, conduite, temps de trajet et fatigue...)			
4 Relation entre le comportement en entreprise et le comportement individuel			Prise en compte de l'utilisation du téléphone, de la fatigue, du risque alcool dans les PPRR			



Propositions d'indicateurs de suivi

Indicateurs de suivi généraux concernant tous les enjeux

- Charte Préfecture – association des Maires – Conseil Général (projet 2010) ;
- Charte avec les établissements de nuit et les restaurateurs ;
- Plan de contrôle routier et son suivi annuel ;
- Nombre de contrôles ;
- Plan de communication ;
- Nombres d'articles de presse/interventions radios sur la thématique Sécurité routière ;
- Bilan annuel sur les accidents mortels pour chaque enjeu ;
- Retours sur les associations financées par le PDASR ;
- Évolution de l'accidentologie (comparaison entre les périodes 2003-2007 et 2008-2012).

Indicateurs de suivi généraux concernant tous les enjeux

Enjeux «alcool»

- Nombre de soirées Sam réalisées dans une année ;
- Nombre de participants à ces actions ;
- Réalisation d'enquêtes ECPA concernant l'enjeu « alcool » ;

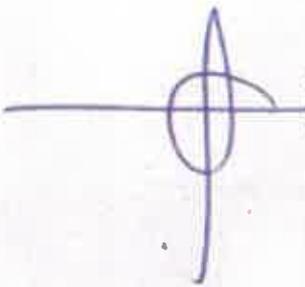
Enjeux «jeunes»

- Nombre d'actions réalisées en direction des parents d'élèves, éducateurs, enseignants ;
- Nombre de participants à ces actions ;
- Investissement de jeunes dans des actions de Sécurité routière.
- Mise en place d'une réunion annuelle entre le milieu associatif et l'Éducation nationale ;

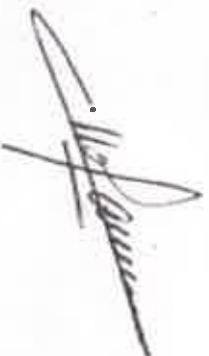
Enjeux «risque routier en entreprises»

- Nombre de documents uniques prenant en compte le risque routier ;
- Nombre de référents formés dans les entreprises, et notamment dans les associations-employeurs ;

Jean-Luc Videlaire
Préfet de la Haute-Savoie
Chevalier de la Légion d'honneur



Christian Martelli
Président du Conseil général
de Haute-Savoie



Pour ordre, Robert Ménéchal
Association des maires,
adjoints, présidents d'EP-CI et
conseillers généraux de Haute-Savoie



Jean-Luc Rigaut
Président de la communauté
de l'agglomération d'Annecy



Bernard Belsat
Vice-président
d'Annemasse Agglo



Charles Riéra
Maire adjoint
de Thonon-les-Bains



Éric Akemann
Ingénieur conseil,
représentant de la CRAM Rhône-Alpes
dans le département de Haute-Savoie



Joël Roy
Directeur adjoint
de la MSA Alpes du Nord



**Direction départementale de l'Équipement et de l'Agriculture
de la Haute-Savoie**
15 rue Henry Bordeaux 74998 Annecy cedex 9
Tél. 04 50 33 78 00
Fax. 04 50 27 96 09

www.haute-savoie.equipement-agriculture.gouv.fr