



**PRÉFET  
DE LA SAVOIE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**

# Document général d'orientations

## Savoie

### 2023 – 2027

## Sommaire

<b>1. Le cadre général de la démarche.....</b>	<b>4</b>
1.1. Les objectifs du DGO.....	4
1.2. La démarche d'élaboration.....	4
<b>2. Diagnostic territorial .....</b>	<b>6</b>
2.1. Présentation générale du département.....	6
2.1.1. Situation géographique .....	6
2.1.2. Mortalité routière, les victimes tuées .....	9
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables (PR) .....	13
2.1.4. Risque routier professionnel.....	18
2.1.5. Réseau routier .....	19
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute .....	21
2.2.1. Typologie des accidents.....	21
2.2.2. Modes doux .....	23
2.2.3. Deux-roues motorisés (2RM).....	26
2.2.4. Véhicules de tourisme (VT).....	29
2.2.5. Facteurs spécifiques.....	32
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute .....	34
2.3.1. Typologie des accidents.....	34
2.3.2. Modes doux .....	36
2.3.3. Deux-roues motorisés (2RM).....	43
2.3.4. Véhicules de tourisme (VT).....	47
2.3.5. Facteurs spécifiques.....	50
2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute.....	51
<b>3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience .....</b>	<b>52</b>
3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu .....	52

3.2. Utilisation des crédits 2018-2022 affectés à chaque enjeu.....	56
3.3. Répartition des opérations de contrôles des forces de sécurité dans le cadre du PDCR.....	57
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	58
4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire.....	58
4.1.1. Description des enjeux .....	58
4.1.2. Classement des enjeux au niveau local .....	59
4.2. Panorama détaillé des enjeux forts .....	61
4.2.1. Les deux-roues motorisés (2RM) .....	61
4.2.2. L'alcool .....	62
4.2.3. La vitesse.....	63
4.2.4. La distraction .....	64
4.2.5. Les modes doux .....	65
4.2.6. Le risque routier professionnel.....	66
4.3. Les orientations d'actions.....	67
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	71
5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR .....	71
5.2. Suivi de l'accidentalité départementale .....	71
5.3. Modalités de suivi du DGO .....	71

# 1. Le cadre général de la démarche

## 1.1. Les objectifs du DGO

Le DGO a pour principal objectif d'établir des priorités d'actions adaptées à l'accidentalité locale. En étudiant finement les caractéristiques des accidents sur une période étendue de 5 ans (2017-2021), il est possible de dégager des tendances de fond sur la typologie des accidents : modes de déplacements concernés, âge et genre des usagers impliqués, facteurs comportementaux déclenchants, caractéristiques des lieux où ils se sont produits, etc.

Les quatre enjeux prioritaires retenus au niveau national, à décliner au niveau local, sont les suivants :

- Les deux-roues motorisés ;
- Les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (usage du téléphone principalement) ;
- Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche ;
- Le risque routier professionnel.

Pour l'ensemble du document, les catégories de véhicules sont généralement regroupées comme suit, sauf dans les études spécifiques où les catégories seront plus finement détaillées :

- Les modes doux : piétons, équipements de déplacement personnel sans moteur (EDPsm), équipements de déplacement personnel à moteur (EDPm) et cyclistes ;
- Les deux-roues motorisés (2RM) : 2 et 3 roues motorisés (cyclomoteurs et motocyclettes) ;
- Les véhicules de tourisme (VT) ;
- Autres : tous les autres types de véhicules, y compris utilitaires (VU), poids-lourds (PL) et transports en commun (TC).

## 1.2. La démarche d'élaboration

Une première réunion s'est tenue le 9 novembre 2022, sous la présidence de Mme la sous-préfète, directrice de cabinet, cheffe de projet sécurité routière, avec l'ensemble des intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR), acteurs au quotidien de la politique de sécurité routière.

Cette réunion avait pour objet dans un premier temps de présenter les étapes d'élaboration du nouveau DGO, les quatre enjeux obligatoires à décliner au niveau départemental et le diagnostic de l'accidentalité au cours des 5 dernières années. Le deuxième temps consistait en un échange avec les IDSR sur ce diagnostic, sur les actions menées et celles qui pourraient être mises en œuvre au cours des 5 années à venir.

Une deuxième réunion s'est tenue le 23 novembre 2022 à laquelle l'ensemble des acteurs locaux impliqués dans la sécurité routière ci-dessous étaient conviés :

- les services de l'État : sous-préfets, procureurs, police, gendarmerie, pompiers, éducation nationale, direction du travail, de l'emploi, des solidarités et de la protection des populations, service communication de la préfecture,
- les collectivités territoriales : conseil départemental, fédération départementale des maires, fédération départementale des maires ruraux,
- les gestionnaires de voiries : DIRCE, AREA, SFTRF,
- les partenaires associatifs : prévention routière, ANATEEP, Avenir Santé,
- les organismes de sécurité sociale : CARSAT, CPAM, CAF, MSA,
- les chambres consulaires : chambre de commerce et d'industrie, chambre de métiers et de l'artisanat, chambre d'agriculture,
- les partenaires du secteur privé : GROUPAMA.

Cette réunion avait pour objet de présenter les étapes d'élaboration du nouveau DGO, les quatre enjeux obligatoires à décliner au niveau départemental, le diagnostic de l'accidentalité au cours des 5 dernières années pour déterminer si un enjeu supplémentaire spécifique en ressortait et un bilan des actions menées. Les partenaires étaient invités ensuite à faire part de leurs réactions, des actions menées de leur côté et de propositions d'actions.

Une troisième réunion s'est tenue le 1er février 2023 avec ces mêmes acteurs pour présenter la priorisation des enjeux sur le territoire et des propositions d'orientations d'actions.

L'ensemble des acteurs locaux ont eu jusqu'à fin février pour faire remonter éventuellement à la préfecture d'autres propositions.

## 2. Diagnostic territorial

### 2.1. Présentation générale du département

#### 2.1.1. Situation géographique

##### ➤ Caractéristiques générales

Superficie : 6 000 km<sup>2</sup>

Habitants : 440 000. Près de la moitié de la population du département réside dans les agglomérations de Chambéry et d'Aix les Bains ;

Préfecture : Chambéry (59 000 habitants) ;

Sous-préfectures : Albertville (19 500 habitants), Saint Jean de Maurienne (7 600 habitants) ;

Maillage : 273 communes, 15 communautés de communes et 3 communautés d'agglomération ;

Altitude : de 210 m (Saint-Genix-les-Villages) à 3 852 m (La Grande Casse) ;

Patrimoine naturel remarquable : 2 grands lacs naturels (Le Bourget, Aiguebelette), un parc national (La Vanoise) et deux parcs naturels régionaux (Bauges et Chartreuse).

Rattachée à la région Auvergne-Rhône-Alpes, la Savoie est située au centre-est du territoire métropolitain et appartient à la zone de défense sud-est.

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

##### ➤ Géographie

La Savoie est parmi les départements les plus montagneux de France, avec près de 90 % du territoire situé en zone de montagne. L'altitude en moyenne est de 1 500 m et 36 sommets dépassent les 3 500 mètres.

100 lacs sont recensés dans le département, dont le Lac du Bourget, qui est le plus grand lac naturel d'origine glaciaire de France (44 km<sup>2</sup> de superficie, profondeur moyenne de 145 m et maximale de 200 m), le lac d'Aiguebelette (5,5 km<sup>2</sup> de superficie, 68 m de profondeur) et plusieurs importants lacs de barrage : Roselend, Mont-Cenis et Chevril notamment.

On peut distinguer quatre types de régions naturelles en Savoie :

- L'Avant-Pays Savoyard, constitué de plis jurassiens, précédant une plaine formée par des molasses jurassiennes (le Lac du Bourget, Val d'Yenne). Le Rhône entrecoupe ce paysage ;
- Les Préalpes avec des massifs autonomes de moyennes altitudes (les Bauges, la Chartreuse) séparés par des cluses et par le sillon alpin ;

- Les Alpes, grand massif que l'on peut diviser en sous-ensembles : massif du Beaufortain et Vanoise entre autres ;
- De grandes vallées transversales séparant les grands massifs, en particulier la vallée de la Tarentaise, la vallée de la Maurienne, la cluse d'Ugine (Val d'Arly), la combe de Savoie et la cluse de Chambéry.

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

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

Le climat de la Savoie est du type continental et montagnard selon les zones : il varie beaucoup en raison de l'orientation, de la position à l'intérieur ou à l'extérieur du massif, de l'altitude, du relief et de la situation à l'abri des vents.

### ➤ **Infrastructure routière**

En Savoie, les autoroutes ainsi que les routes nationales empruntent soit les zones de plaine soit les fonds de vallées. Véritables artères du système circulatoire et industriel, ces axes routiers connaissent des fluctuations saisonnières très marquées (attractivité pour le tourisme hivernal et, de plus en plus, estival).

Cette situation, combinée aux effets météorologiques, peut conduire à un arrêt total de la circulation (y compris pour les services de secours).

Le réseau routier et autoroutier compte 18 tunnels monotubes ou bitubes, dont le tunnel binational du Fréjus reliant la France et l'Italie.

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

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

Le département comporte :

170 km d'autoroutes avec des pics hivernaux importants surtout lors des week-ends de vacances scolaires ;

60 km de routes nationales avec un débit de 11 465 véhicules/jour (moyenne nationale 12 009) ;

3 000 km de routes départementales ;

Plus de 1 000 km de routes au-dessus de 1 000 mètres d'altitude ;

7 cols au-dessus de 2 000 mètres d'altitude dont 2 constituent des points de franchissement de frontière (Col du Mont-Cenis et Col du Petit Saint-Bernard) ;

500 circuits spéciaux de transports scolaires (24 000 élèves transportés) ;

## ➤ La Savoie : quelle famille de départements ?

Les caractéristiques du département conduisent, au titre des études d'accidentalité, à classer la Savoie dans la famille des départements de montagne (cf. rapport d'études sur la typologie des départements du CEREMA, mai 2022).

La famille des départements de montagne regroupe 13 départements : Alpes-de-Haute-Provence, Hautes-Alpes, Ardèche, Ariège, Aveyron, Cantal, Corrèze, Creuse, Haute-Loire, Lozère, Hautes-Pyrénées, Savoie et Haute-Savoie.

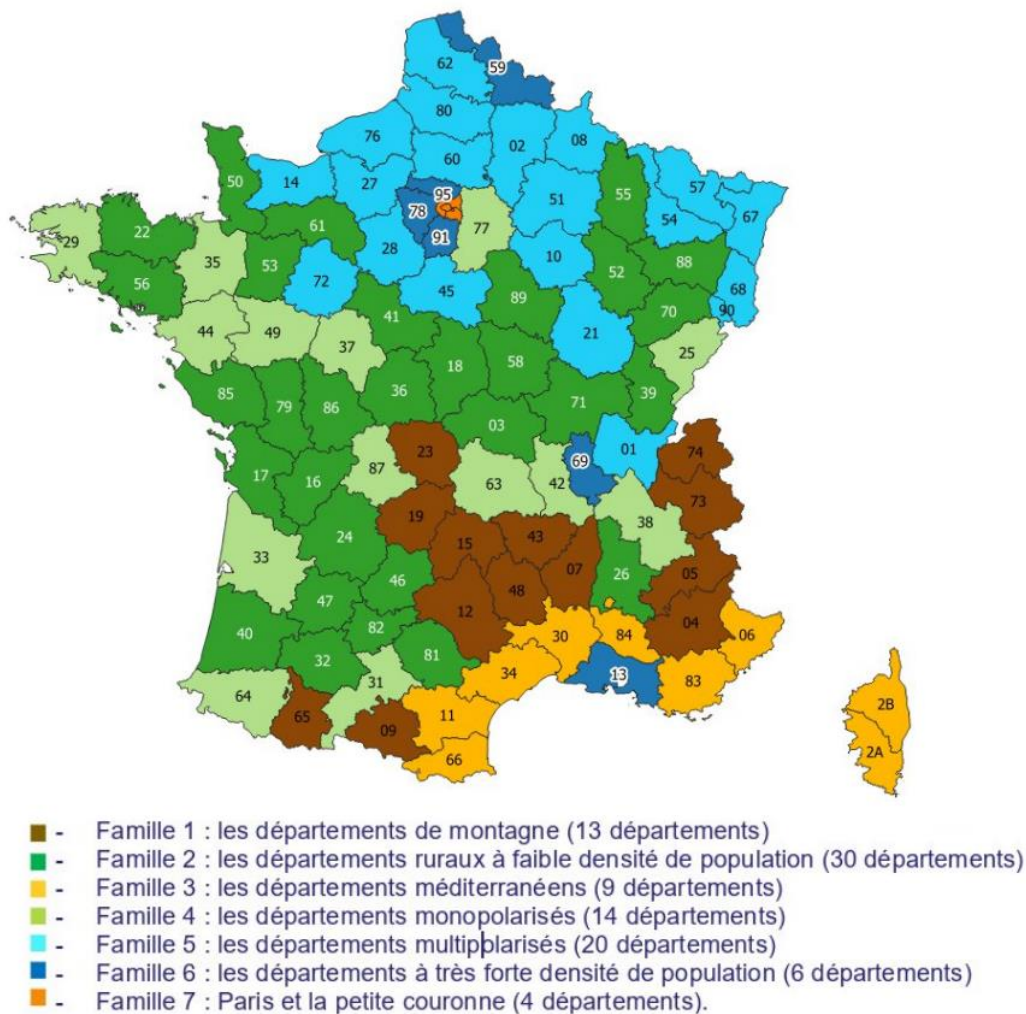


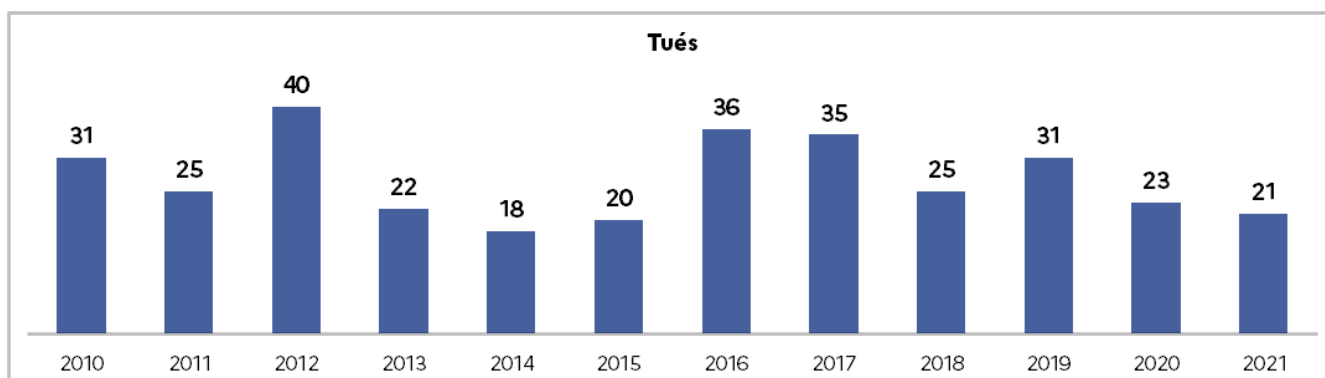
Figure 1 : classement des départements en familles homogènes – source : CEREMA

Ce classement servira, dans la suite du document et en particulier dans la définition d'enjeux, à comparer les données de la Savoie à sa famille de départements. L'objectif est de pouvoir établir des comparaisons pertinentes avec d'autres départements aux caractéristiques proches.



## 2.1.2. Mortalité routière, les victimes tuées

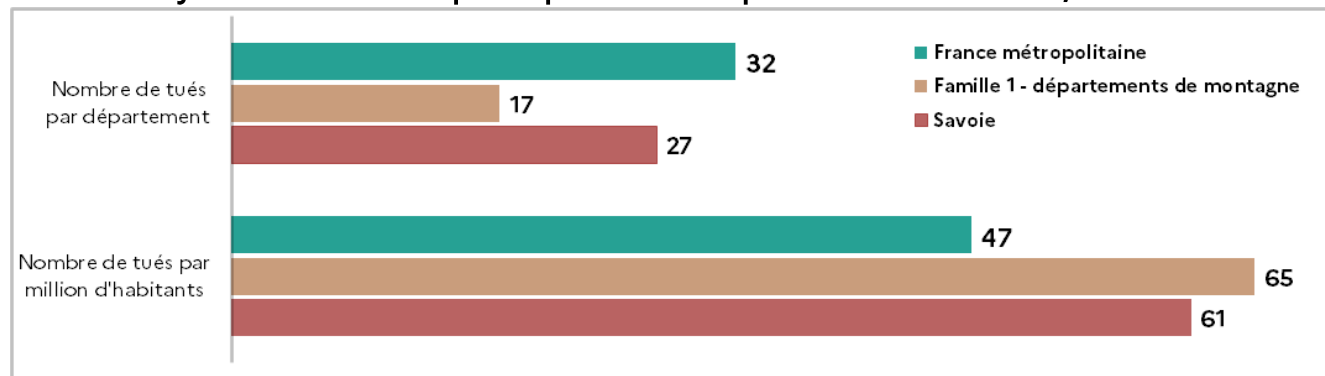
### ➤ Evolution de la mortalité annuelle de 2010 à 2021



La mortalité a connu son plus haut niveau en 2012 (40) et son plus bas en 2014 (18), avec une moyenne de 27 tués par an sur la période. Les deux dernières années 2020-2021 ont retrouvé des niveaux proches des plus bas de 2013-2015, bien que cette amélioration soit à nuancer, en raison du rôle joué par la crise COVID-19 sur la diminution du trafic routier et donc du nombre d'accidents et de victimes.

Sur la période 2017-2021, ce sont 135 personnes qui ont perdu la vie, un bilan stable (- 0.7%) par rapport aux 136 tués recensés pour la période 2012-2016.

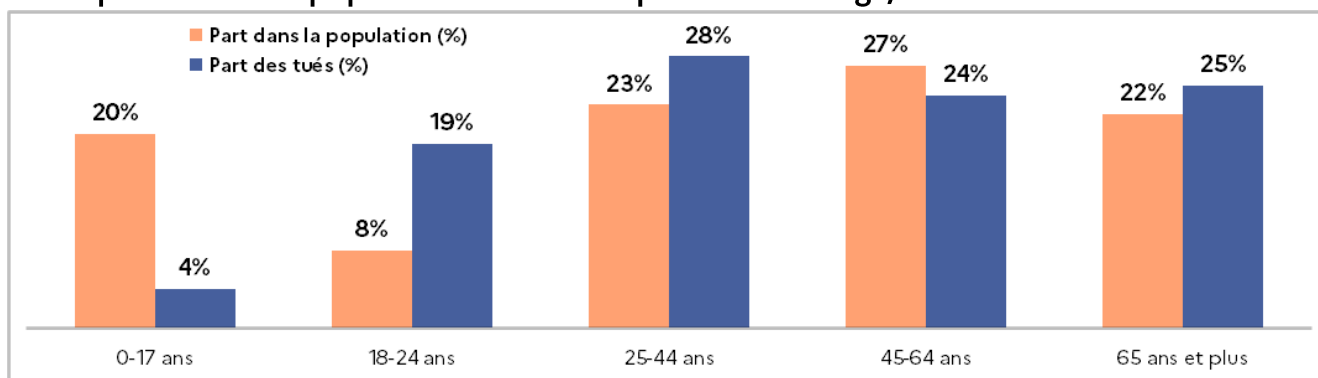
### ➤ Taux moyen annuel de tués par département et par million d'habitants, 2017-2021



Le nombre de tués moyen annuel en Savoie (27) est supérieur à celui de la famille de départements de montagne (17), mais inférieur à la moyenne départementale de France métropolitaine (32).

La Savoie est le deuxième département le plus peuplé de sa famille de départements. Rapporté à la population, le nombre de tués par million d'habitants en Savoie (61) est inférieur à la moyenne constatée dans les départements de montagne (65), mais supérieur à la France métropolitaine (47).

### ➤ Répartition de la population et des tués par tranche d'âge, 2017-2021

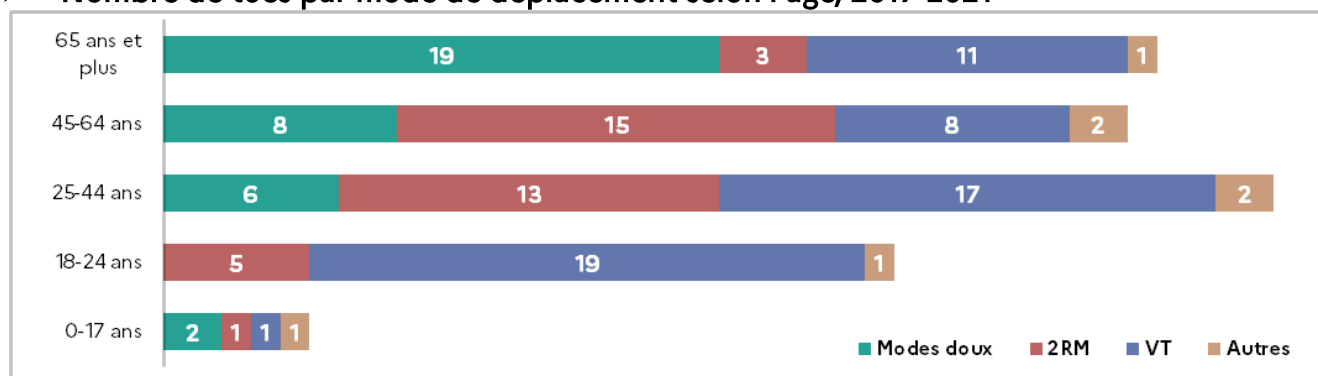


Les 18-24 ans sont les plus impactés par la mortalité routière. Ils représentent 19% des tués pour seulement 8% de la population. Il s'agit pourtant de la classe d'âge la plus restreinte (7 années), soit une mortalité de 2,7 points par année de la tranche d'âge.

Viennent ensuite les 25-44 ans, avec 23% de la population pour 28% des tués et une mortalité de 1,4 points par année de la tranche d'âge. Les 65 ans et plus connaissent une situation similaire mais avec un rapport mortalité/population plus favorable : 22% de la population pour 25% des tués.

Enfin, les 0-17 ans et les 45-64 ans connaissent la situation la plus favorable, avec une part dans la mortalité moindre que leur part dans la population.

### ➤ Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge, 2017-2021

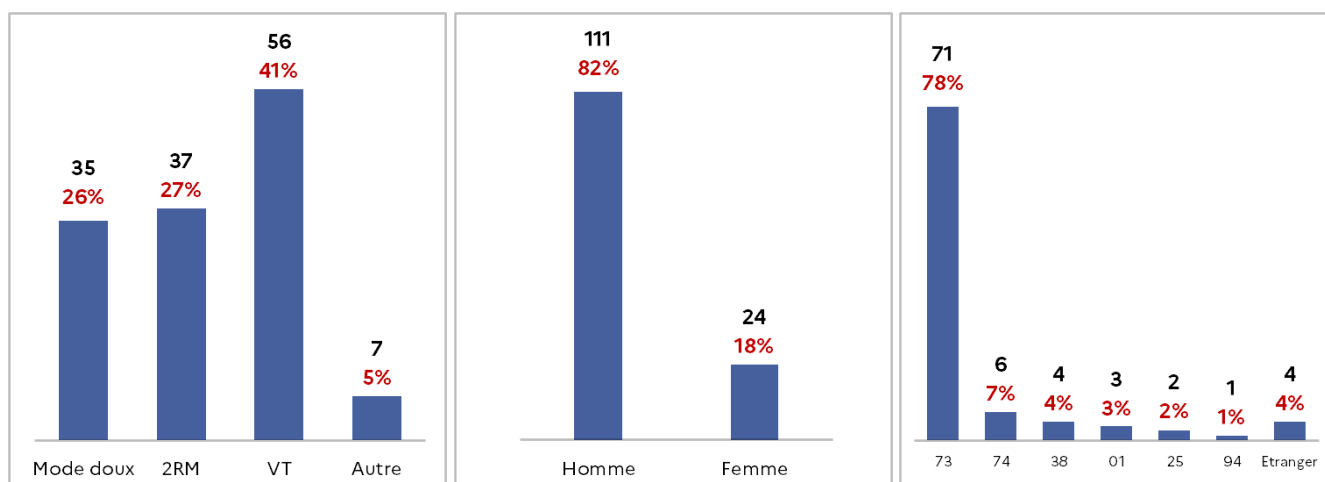


Les tués en véhicule de tourisme demeurent les plus nombreux (41% des décès), suivis des usagers de 2RM (27%) puis des modes doux (piétons 16% et cyclistes 9%).

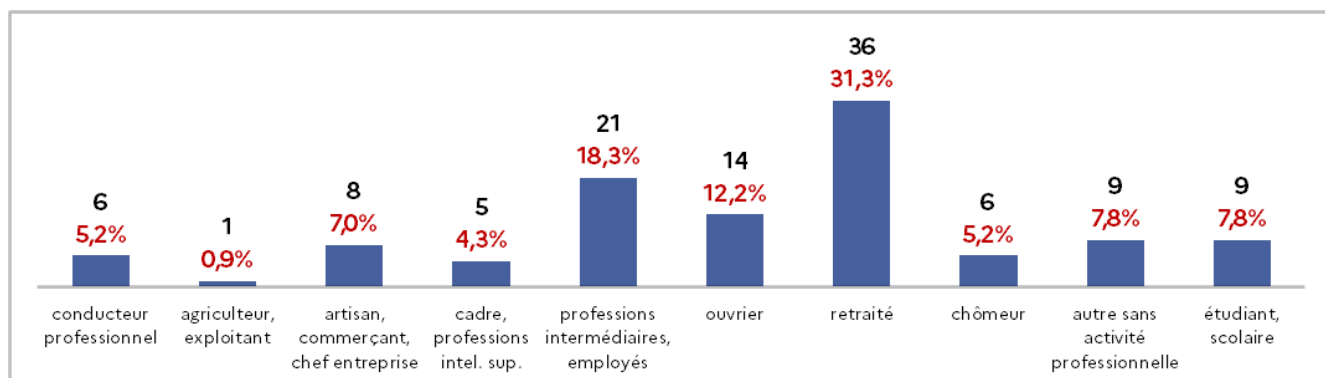
La répartition selon les âges montre des évolutions marquées des modes de déplacement au cours de la vie :

- les tués en véhicule de tourisme chez les 18-24 ans sont largement majoritaires (76%), puis cette part diminue avec l'âge jusqu'à 64 ans, pour remonter légèrement chez les seniors (transfert des 2RM vers les VT et les modes doux) ;
- les tués en 2RM représentent une part croissante avec l'âge, jusqu'à atteindre 45% chez les 45-64 ans, puis cette proportion chute nettement chez les seniors de 65 ans et plus ;
- la part des tués en modes doux augmente sensiblement avec l'âge jusqu'à 64 ans. Elle s'accroît ensuite très fortement chez les seniors (56% des tués).

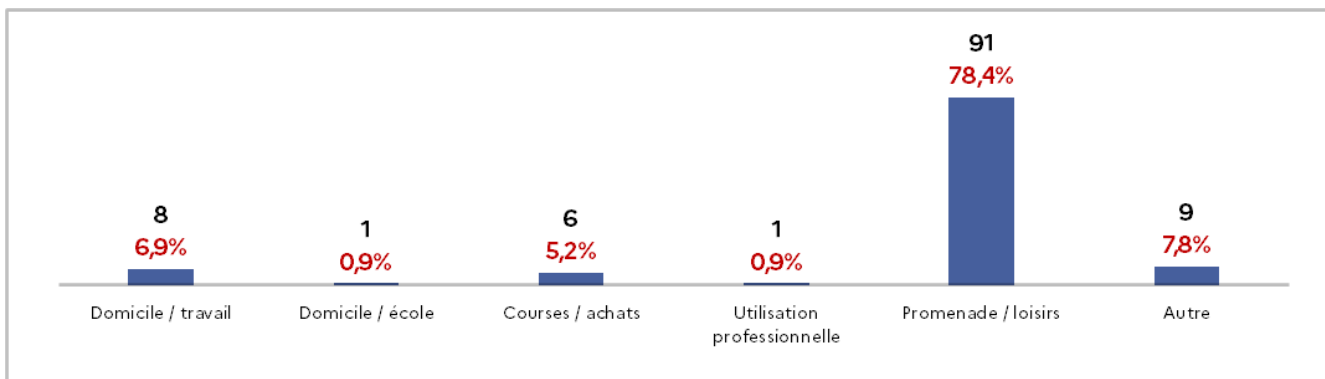
➤ **Nombre de tués par mode de déplacement, genre, département de résidence connu, catégorie socio-professionnelle connue et motif de déplacement connu, 2017-2021**



Les modes doux représentent 26% des tués, les 2RM 27%, les VT 41% et les autres catégories 5%. Les femmes demeurent très minoritaires dans les victimes tuées (18%), contre 82% pour les hommes. Enfin, la très grande majorité (78%) des tués résident dans le département, 14% viennent de départements frontaliers, 3% sont issus de départements éloignés, et 4% sont des résidents étrangers.



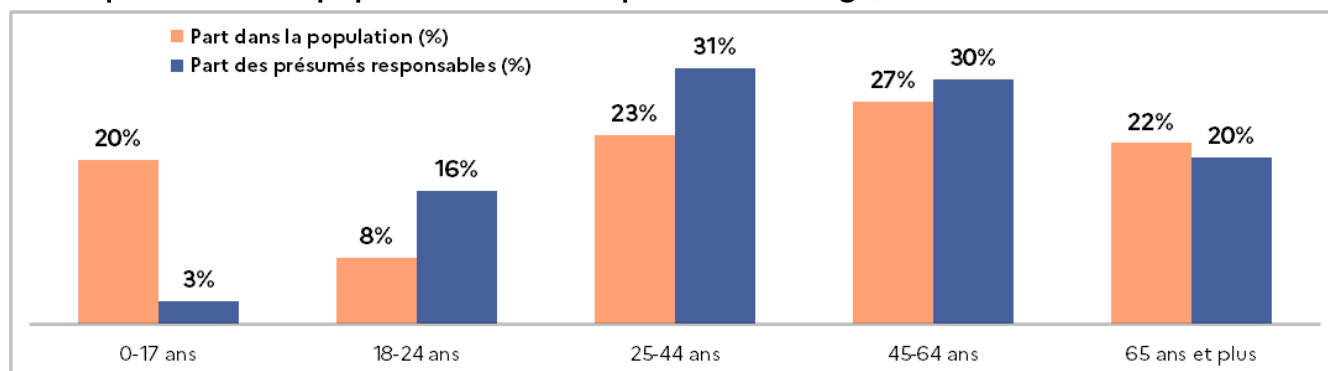
Les retraités représentent 1/3 des tués, contre un peu moins de 2/3 pour les actifs. Parmi ces derniers, les professions intermédiaires sont les plus touchées avec 18,3% des tués, suivies par les ouvriers avec 12,2%, puis les artisans (7,0%) et les conducteurs professionnels (5,2%). Cette faible part de conducteurs professionnels tués s'explique en partie par les modes de déplacement utilisés dans certains secteurs d'emploi, les usagers de poids lourds étant par exemple moins exposés aux blessures graves lors des collisions avec d'autres catégories d'usagers.



La majorité des tués le sont lors d'un déplacement de loisir (78,4%). Viennent ensuite les déplacements domicile-travail (6,9%), les courses/achats (5,2%), les trajets en mission professionnelle (0,9%) et les trajets domicile/école (0,9%).

## 2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables (PR)

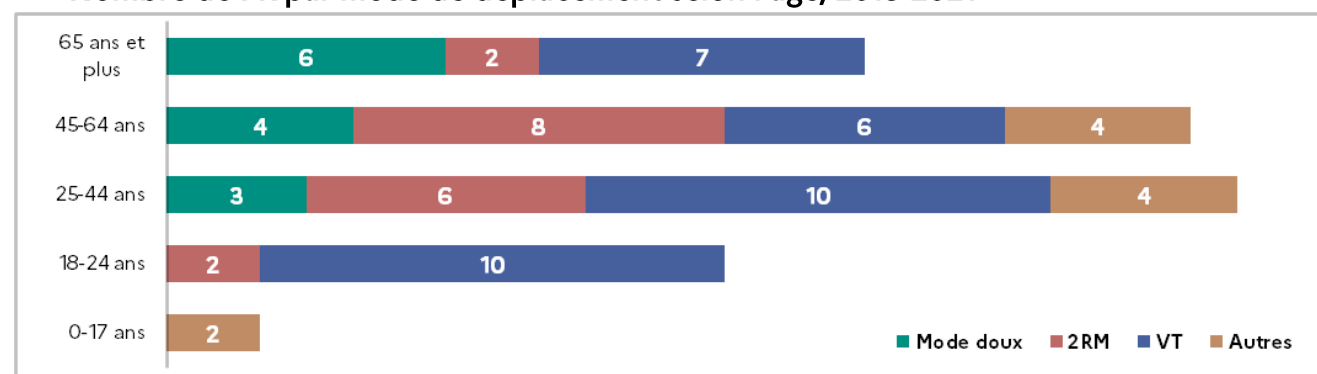
### ➤ Répartition de la population et des PR par tranche d'âge, 2019-2021



Les 18-24 ans ont le plus fort taux de présumés responsables, rapporté à la part dans la population : leur part dans les PR est le double de leur part dans la population. Viennent ensuite les 25-44 ans, puis les 45-64 ans.

Les seniors et les mineurs, à l'inverse, représentent une part des PR inférieure à leur part dans la population.

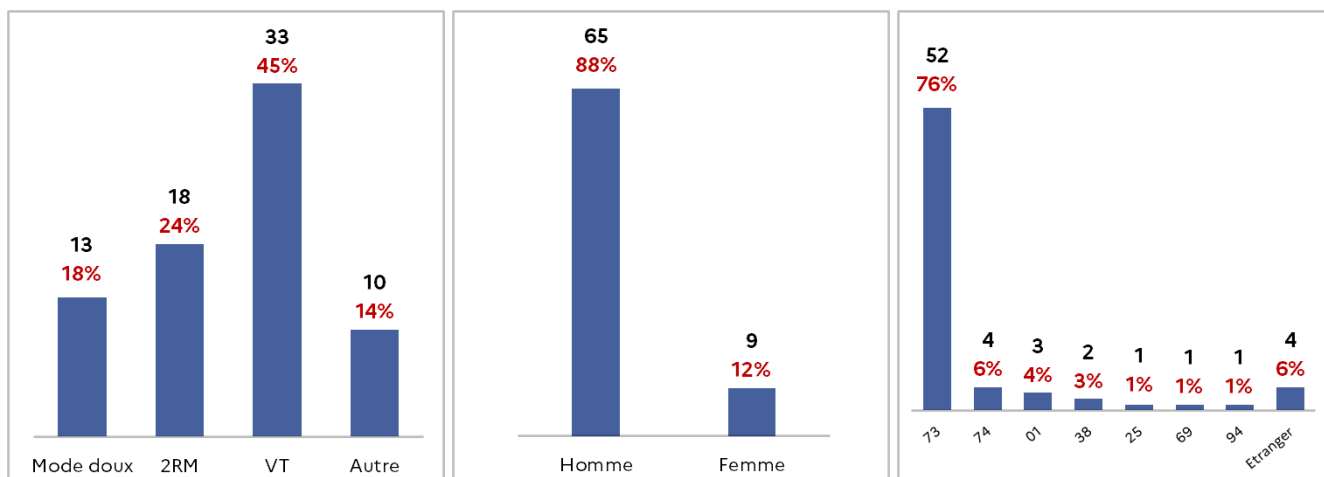
### ➤ Nombre de PR par mode de déplacement selon l'âge, 2019-2021



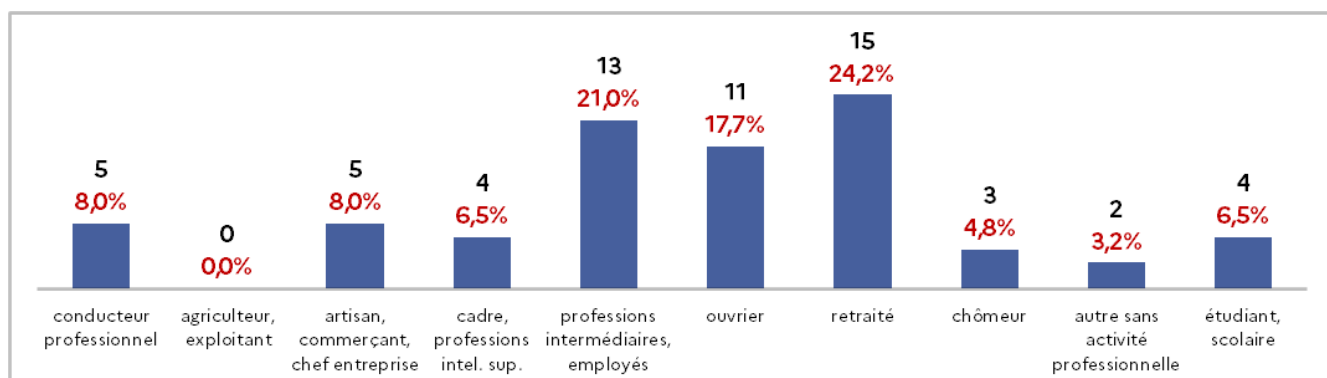
45% des PR circulaient en VT lors de l'accident. Ce mode de déplacement est majoritaire chez les PR de 18-24 ans, 25-44 ans et 65 ans et plus.

Chez les 45-64 ans, on constate une part plus importante des PR circulant en 2RM. Enfin chez les seniors, les PR circulant en mode doux sont à part quasi égale avec les VT.

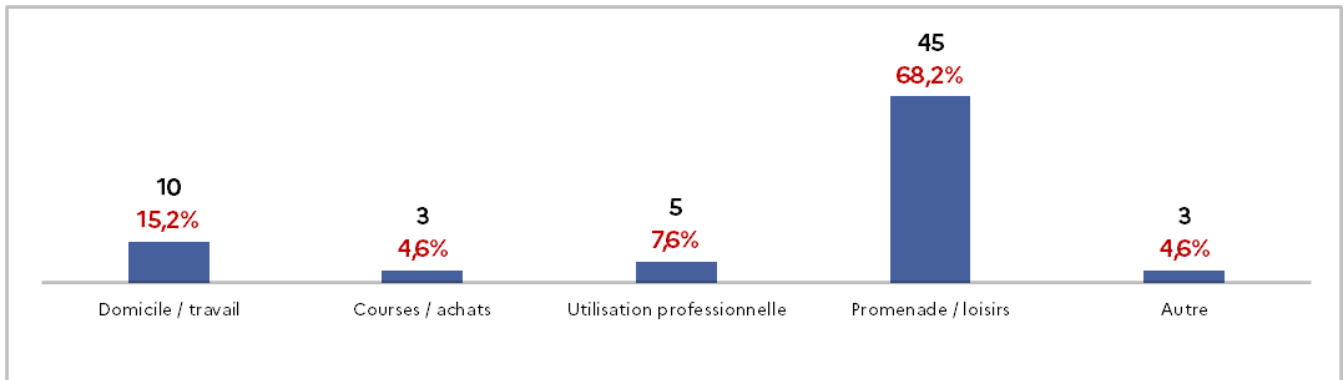
➤ **Nombre de PR par mode de déplacement, genre, département de résidence connu, catégorie socio-professionnelle connue et motif de déplacement connu, 2019-2021**



Les VT représentent 45% des PR, suivis des 2RM (24%), des modes doux (18%) et autres (14%). Les hommes sont encore plus majoritaires chez les PR (88%) que chez les tués (82%), ce qui signifie que les femmes sont plus souvent victimes d'un PR homme que l'inverse. Enfin, 3 présumés responsables sur 4 habitent dans le département de la Savoie.



Les retraités représentent 1/4 des PR, contre 3/4 pour les actifs. Parmi ces derniers, les professions intermédiaires sont les plus représentées chez les responsables avec 21%, suivies des ouvriers (17,7%) puis des conducteurs professionnels et artisans/commerçants (8%).



La majorité des PR effectuaient un déplacement de loisir (68,2%). Viennent ensuite les déplacements domicile-travail (15,2%), les trajets en mission professionnelle (7,6%) et les trajets pour achats (4,6%).

On observe une part moins importante du trajet loisir chez les présumés responsables que chez les tués. Dans le même temps, le trajet domicile/travail et l'utilisation professionnelle sont des motifs de déplacement plus fréquents chez les présumés responsables que chez les tués.

➤ **Les principaux facteurs connus chez les PR selon le genre, 2019-2021**

Facteurs chez les PR d'accidents mortels	Hommes	Femmes	Part (%) <sup>1</sup>
Vitesse excessive ou inadaptée	27	4	42%
Alcool sans stupéfiant(s)	12		16%
Stupéfiant(s) sans alcool	2	1	4%
Alcool ET stupéfiant(s)	3		4%
Inattention et/ou téléphone	11	4	20%
Non-respect du régime de priorité	1		1%
Malaise	8		11%
Somnolence - fatigue	3		4%
Médicaments	2		3%
Contresens	1	1	3%
Dépassement dangereux	5		7%
Changement de file	3		4%
Non-respect des distances de sécurité	-	-	-
Eblouissement	2		3%
Autres causes	7	3	14%
Causes inconnues	6	1	9%

Parmi les 74 présumés responsables d'accidents mortels connus sur la période 2019-2021, le facteur d'accident le plus souvent rencontré est la vitesse excessive ou inadaptée, relevée dans 42% des cas. L'alcool et l'inattention/téléphone sont en deuxième position des facteurs les plus répandus, à égalité à 20%.

Les malaises sont fréquents, avec 11% d'occurrence. Dans la quasi-totalité des cas, ce type d'accident implique uniquement le conducteur victime de son malaise, il est donc par défaut le présumé responsable.

Viennent enfin les stupéfiants dans 8% des cas et les dépassements dangereux (7%).

Le nombre de présumés responsables d'accidents mortels demeure statistiquement faible sur une période de 3 ans.

Il est donc intéressant d'étudier la répartition des facteurs chez l'ensemble des responsables d'accidents, mortels et corporels (716 usagers sur la même période d'étude).

Sur cet effectif, la répartition des principaux facteurs d'accidents se fait alors comme suit :

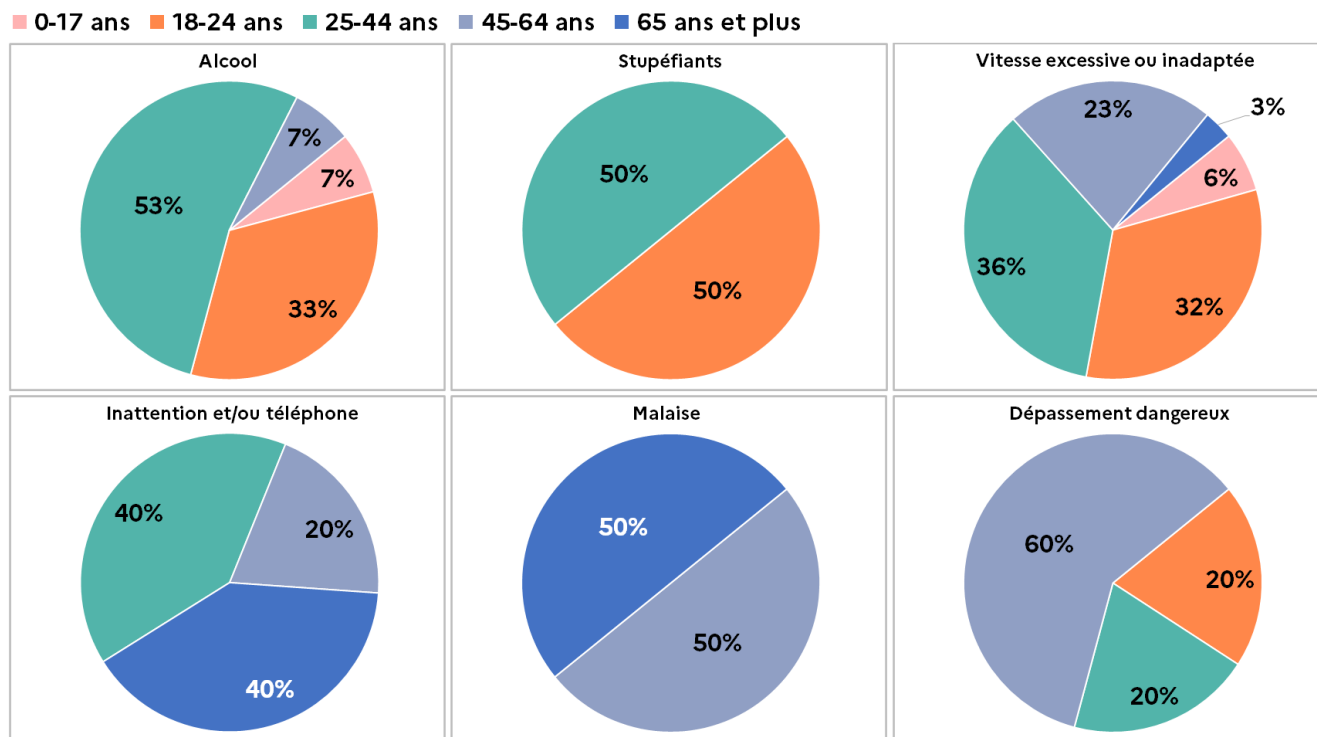
- Inattention/téléphone : 27%
- Vitesse excessive ou inadaptée : 25%
- Alcool : 17%
- Refus de priorité ou changement de file : 17%
- Stupéfiants : 7%
- Dépassement dangereux : 5%
- Non-respect des distances de sécurité : 4%

<sup>1</sup> L'addition des pourcentages est supérieure à 100% : cela est normal dans la mesure où un présumé responsable d'accident mortel peut avoir jusqu'à 3 facteurs d'accident connus. Par exemple, il peut être relevé chez une même personne à la fois une alcoolémie, une vitesse excessive et un dépassement dangereux.



- Eblouissement : 4%
- Contresens : 3%
- Somnolence – endormissement : 3%
- Malaise : 3%

➤ Répartition des principaux facteurs selon l'âge des PR : vitesse, alcool, inattention - téléphone, stupéfiants, dépassement dangereux, malaises, 2019-2021



La majorité des PR avec alcool (53%) ont entre 25 et 44 ans, suivis des 18-24 ans avec 33%.

Les PR avec stupéfiants sont répartis à égalité entre 18-24 ans et 25-44 ans.

La vitesse excessive est répartie équitablement chez les PR de 18-24 ans et de 25-44 ans. Puis viennent les 45-64 ans avec 23%. Les 0-17 ans et les seniors sont minoritaires, avec respectivement 6% et 3%.

Les PR avec inattention/téléphone sont répartis à 40% chez les 25-44 ans et les seniors, et à 20% chez les 45-64 ans.

Les malaises chez les PR sont présents exclusivement pour les deux tranches d'âges les plus élevées (45-64 ans et seniors).

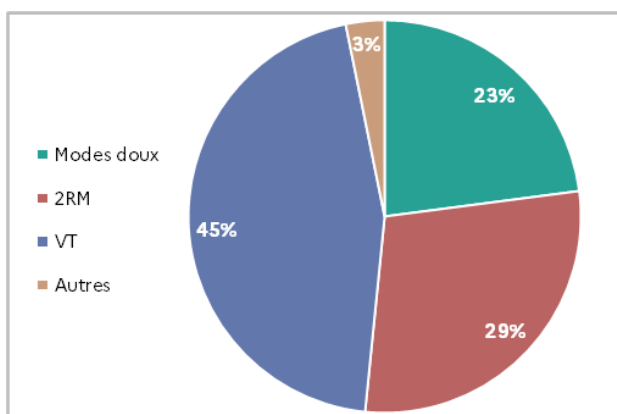
Enfin, les dépassements dangereux chez les PR sont relevés pour 60% chez les 45-64 ans, 20% chez les 18-24 ans et 20% chez les 25-44 ans.

## 2.1.4. Risque routier professionnel

Parmi les 135 tués de la période d'étude, 37 l'ont été dans un accident impliquant au moins un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel, soit 27% des décès.

Sur cet effectif, 8 personnes ont été tuées en réalisant leur trajet domicile-travail, et 1 personne l'a été en effectuant un trajet professionnel.

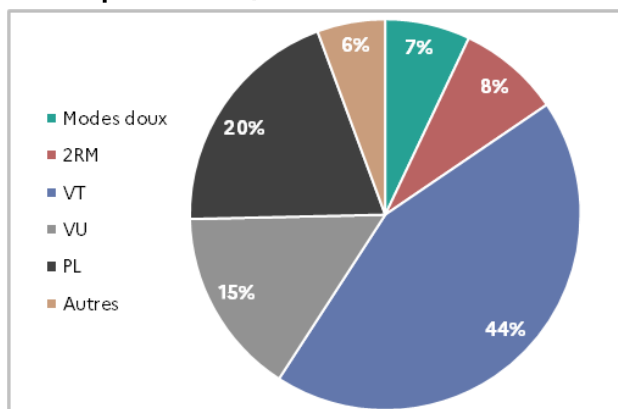
### ➤ Répartition des victimes (tuées + blessées) en trajet domicile-travail selon leur mode de déplacement, 2017-2021



Les victimes en trajet domicile travail se déplaçaient en VT pour 45% des cas, en 2RM pour 29% et en modes doux pour 23%.

Les autres modes de déplacement restent marginaux, avec 3% des victimes.

### ➤ Répartition des victimes (tuées + blessées) en trajet professionnel selon leur mode de déplacement, 2017-2021



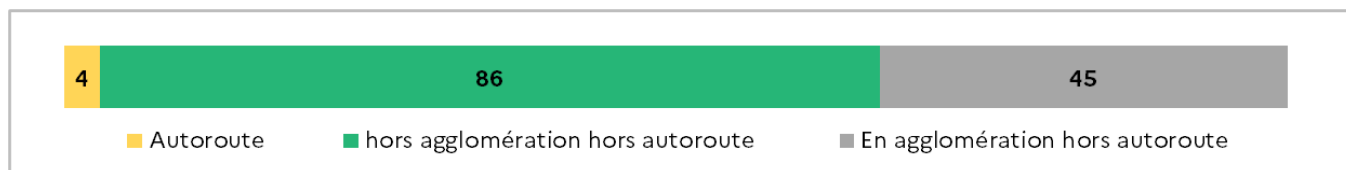
La répartition des victimes en trajet professionnel reste semblable au trajet domicile travail pour la part de VT (44%).

Pour les autres catégories en revanche, les données sont très différentes : les parts de 2RM et de modes doux tombent respectivement à 8% et 7%.

Dans le même temps, la part des autres modes de déplacement augmente significativement (41%), dont 20% de PL et 15% de VU.

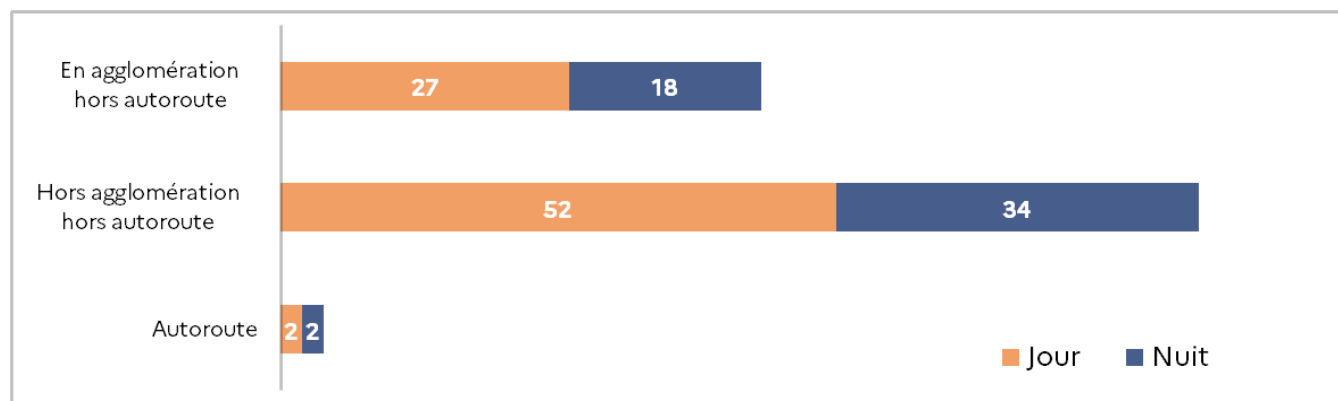
## 2.1.5. Réseau routier

### ➤ Nombre de tués sur autoroute, hors agglomération hors autoroute, en agglomération hors autoroute, 2017-2021



Une majorité de tués le sont sur route hors agglomération hors autoroute (64%). Un tiers des tués le sont en agglomération. Enfin, les tués sur autoroute représentent 3% de la mortalité routière.

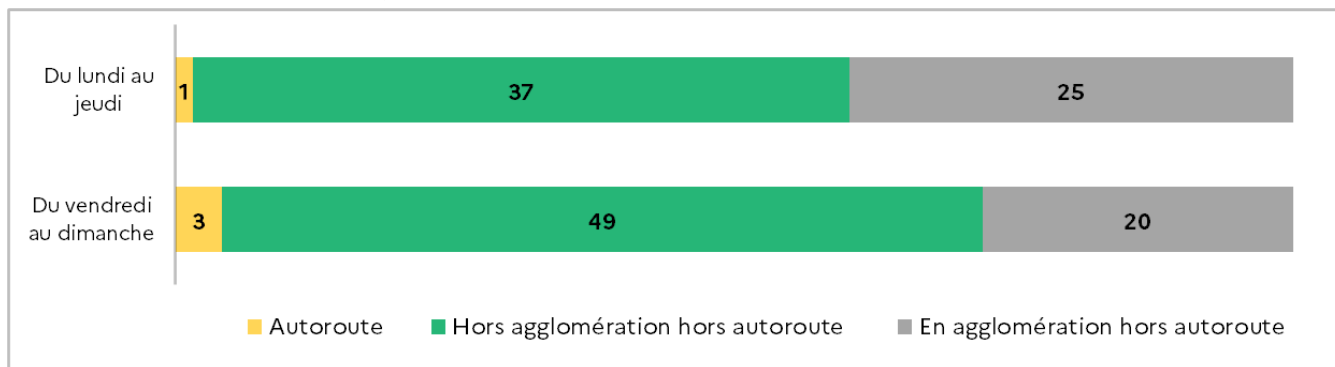
### ➤ Nombre de tués le jour et la nuit selon le milieu, 2017-2021



La répartition jour/nuit du nombre de tués est de 60%/40%. Elle est similaire selon qu'il s'agisse des accidents en agglomération ou hors agglomération.

Le faible effectif de tués sur autoroute ne permet pas d'avoir une répartition jour/nuit qui soit statistiquement significative.

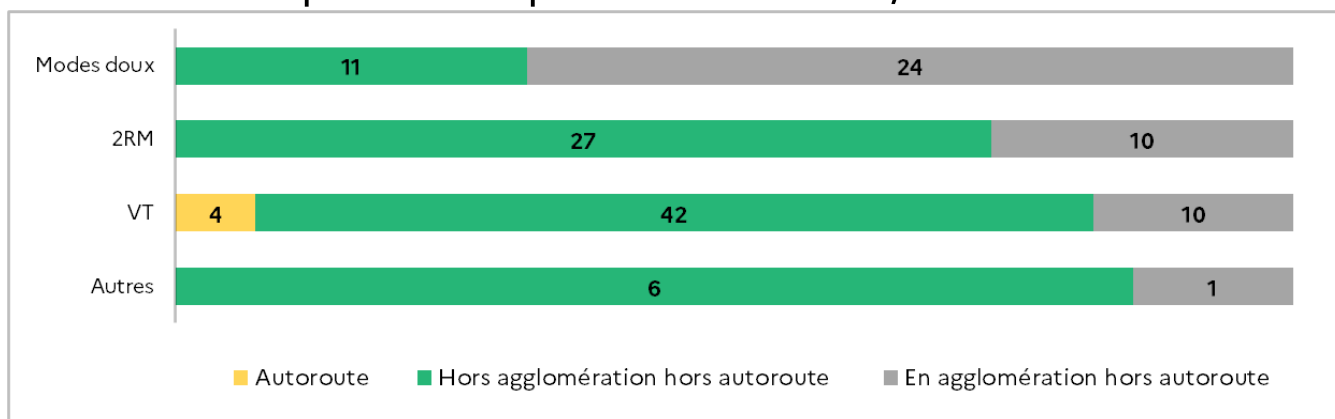
➤ **Nombre de tués suivant les jours de semaine (du lundi au jeudi) et du week-end (du vendredi au dimanche) selon le milieu, 2017-2021**



La majorité des tués hors agglomération hors autoroute (57%) le sont en fin de semaine, contre 43% en semaine.

Pour les accidents en agglomération, le rapport est inversé, avec 44% des accidents en fin de semaine, contre 56% en semaine.

➤ **Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu, 2017-2021**











De manière assez logique, les tués en modes doux se retrouvent majoritairement en agglomération, avec 2/3 de la mortalité. Les tués en VT, en 2RM ou autres le sont à près de 80% hors agglomération.

## 2.2.Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

### 2.2.1. Typologie des accidents

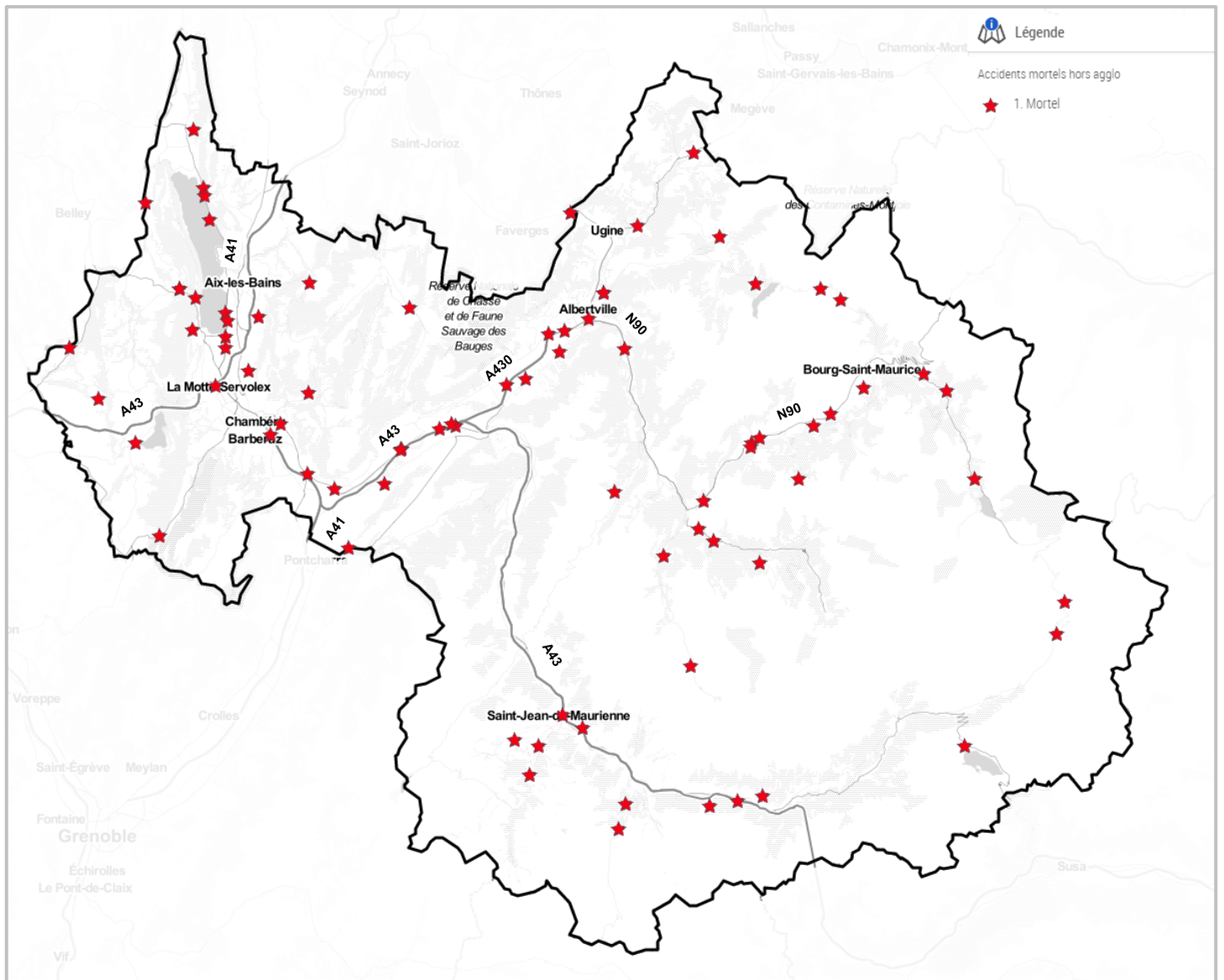
- « Qui tue ou blesse qui », par mode de déplacement, hors agglomération hors autoroute, 2017-2021

Nombre de victimes tuées ou blessées	Piéton 	Vélo 	Cyclo 	Moto 	VT 	VU 	PL 	TC 	Autres	Total
ACCIDENTS SANS TIERS	0	10	9	85	172	10	5	0	13	304
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Vélo	0	7	0	3	0	0	0	0	0	10
Cyclo	0	0	2	0	2	0	0	0	0	4
Moto	0	5	0	18	6	0	0	0	0	29
VT	17	39	23	85	163	5	2	1	2	337
VU	2	5	4	10	7	0	0	0	0	28
PL	0	1	0	6	19	1	0	0	0	27
TC	0	1	0	1	5	0	0	0	1	8
Autre	2	1	1	4	2	1	0	0	0	11
MULTICOLLISION	0	5	0	12	57	0	1	0	0	75
TOTAL	21	74	39	224	434	17	8	1	16	834
Part des victimes	3%	9%	5%	27%	52%	2%	1%	0%	2%	100%

Hors agglomération hors autoroute, les victimes en VT (52%), moto (27%) et vélo (9%) représentent l'essentiel des victimes.

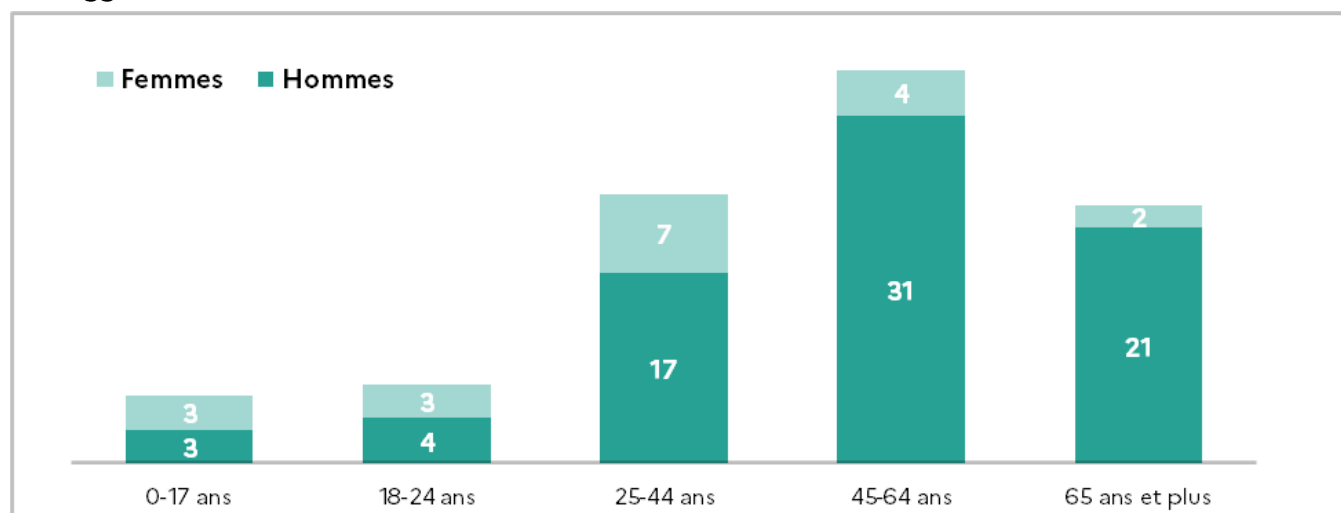
Plus d'un tiers des victimes tuées ou blessées (36%) le sont dans des accidents en solo, et deux tiers (64%) le sont dans des accidents en collision avec d'autres usagers.

➤ Carte des tués hors agglomération hors autoroute, 2017-2021



## 2.2.2. Modes doux

- **Victimes en modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération hors autoroute, 2017-2021**



Hors agglomération hors autoroute, les victimes en modes doux appartiennent principalement aux classes d'âges à partir de 25 ans, avec un pic chez les 45-64 ans.

Il s'agit surtout de cyclistes (77%), les autres modes doux étant peu représentés dans ce milieu.

Les femmes dans l'ensemble sont minoritaires parmi les victimes (20%), avec des disparités selon l'âge (tendance à une répartition équitable jusqu'à 24 ans, mais sur un effectif peu significatif).

- **Evolution du nombre de victimes en modes doux entre 2017 et 2021, hors agglomération hors autoroute**

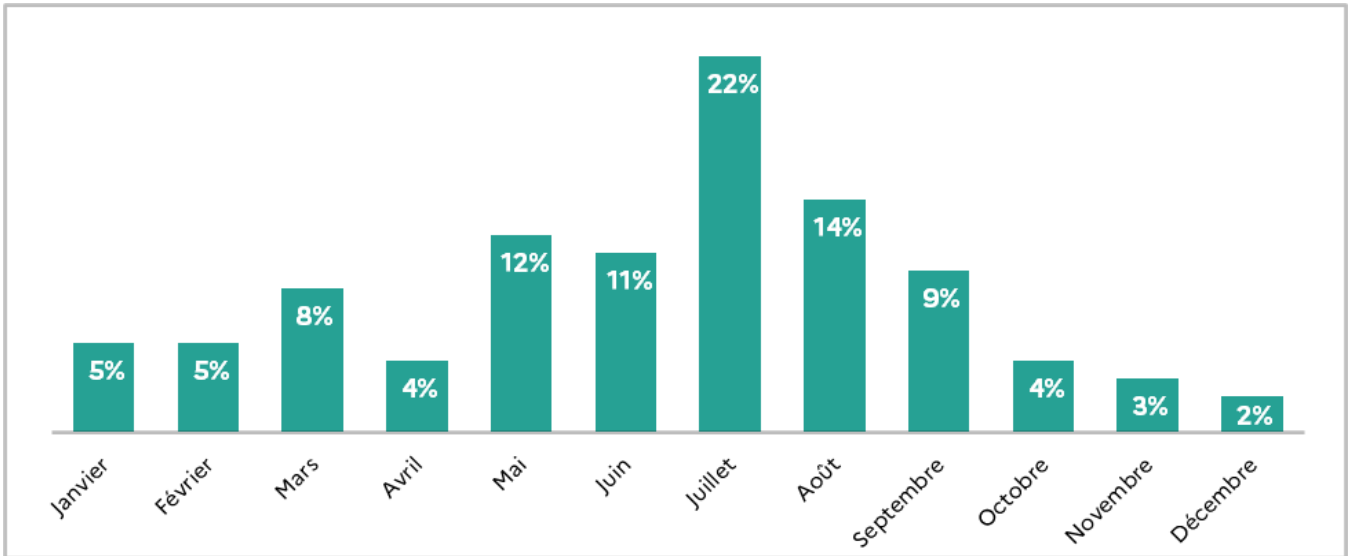
Année	Victimes
2017	24
2018	21
2019	14
2020	19
2021	17

On observe une augmentation de 21,4% du nombre de victimes en modes doux entre 2019 et 2021.

Cependant, entre le début et la fin de la période d'étude, on observe une baisse de 29,2%.

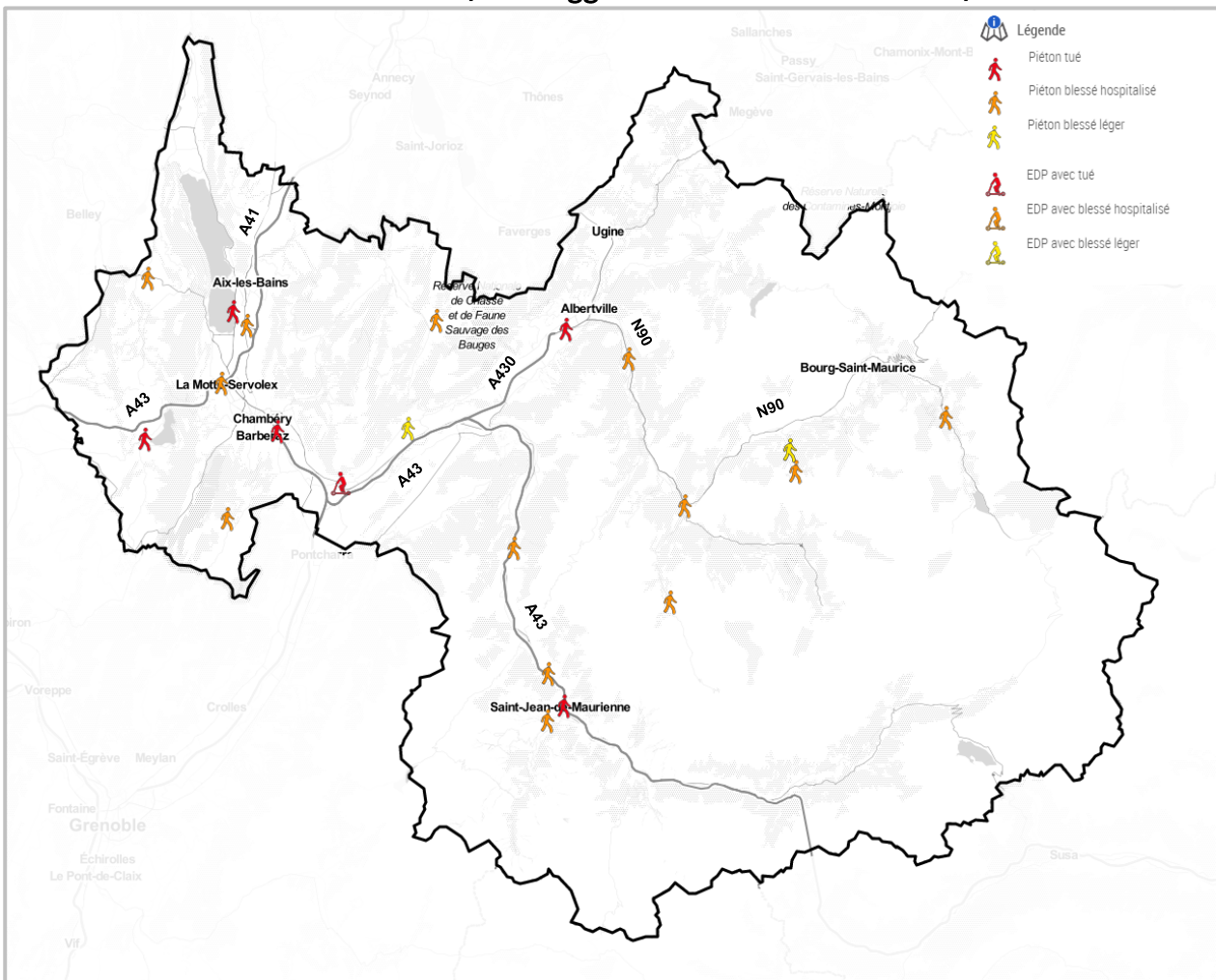
Notons que la volumétrie reste faible, donc sujette à des variations annuelles importantes qui ne sont pas statistiquement significatives.

➤ Répartition des victimes en modes doux selon le mois de l'année, hors agglomération hors autoroute, 2017-2021

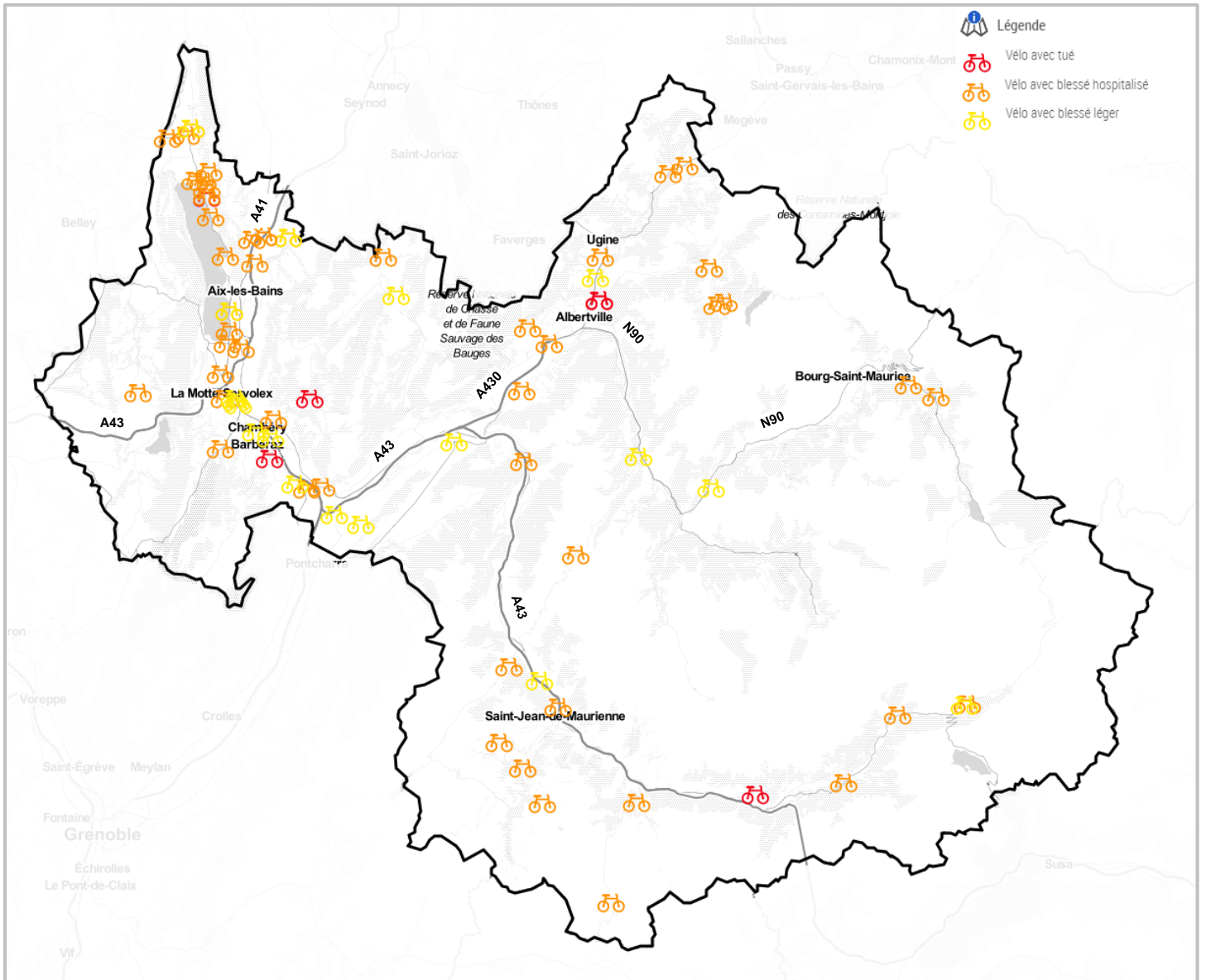


La majorité des victimes en modes doux sont accidentées sur la période de l'année qui connaît la météo la plus favorable, de mai à septembre. 68% des victimes de l'année sont cumulées sur cette période de 5 mois.

➤ Cartes des victimes modes doux, hors agglomération hors autoroute, 2017-2021

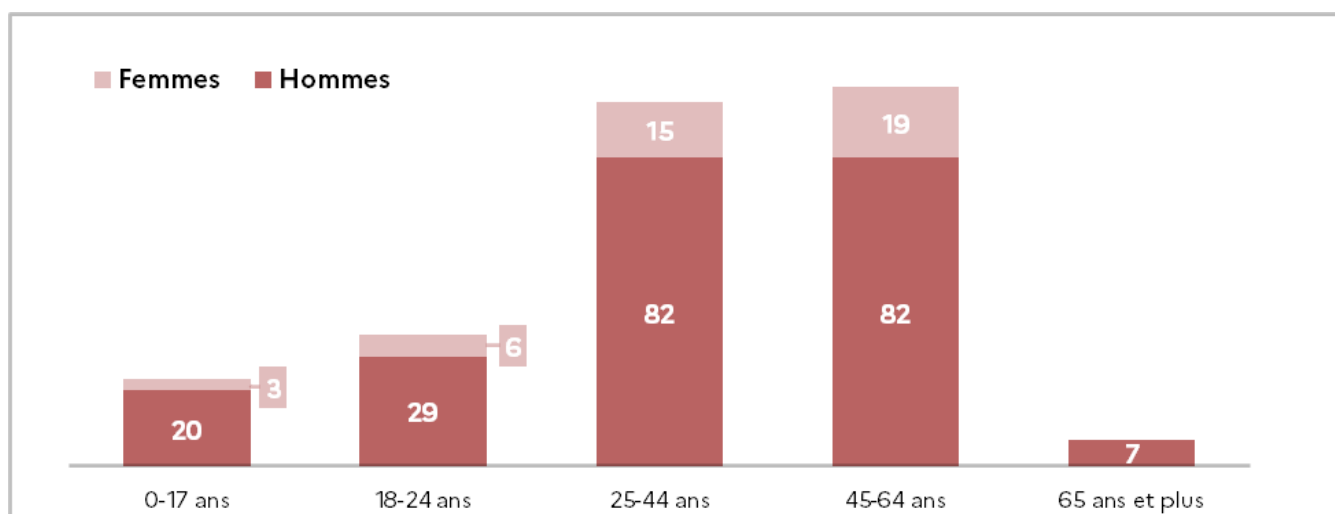






### 2.2.3. Deux-roues motorisés (2RM)

#### ➤ Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe, hors agglomération hors autoroute, 2017-2021



Rapporté à l'étendue de chaque tranche d'âge, celles qui sont le plus concernées sont, de manière assez semblable, les 18-24 ans (rapporté à l'étendue de la tranche d'âge), les 25-44 ans et les 45-64 ans. A partir de 65 ans, le nombre de victimes en 2RM devient plus marginal.

Chez les 0-17 ans, l'accidentalité en 2RM hors agglomération, bien que non négligeable, reste mesurée car il s'agit essentiellement de cyclomoteurs dont le milieu de circulation privilégié est plutôt l'agglomération.

Quelle que soit la tranche d'âge, les femmes sont minoritaires parmi les victimes (16%).

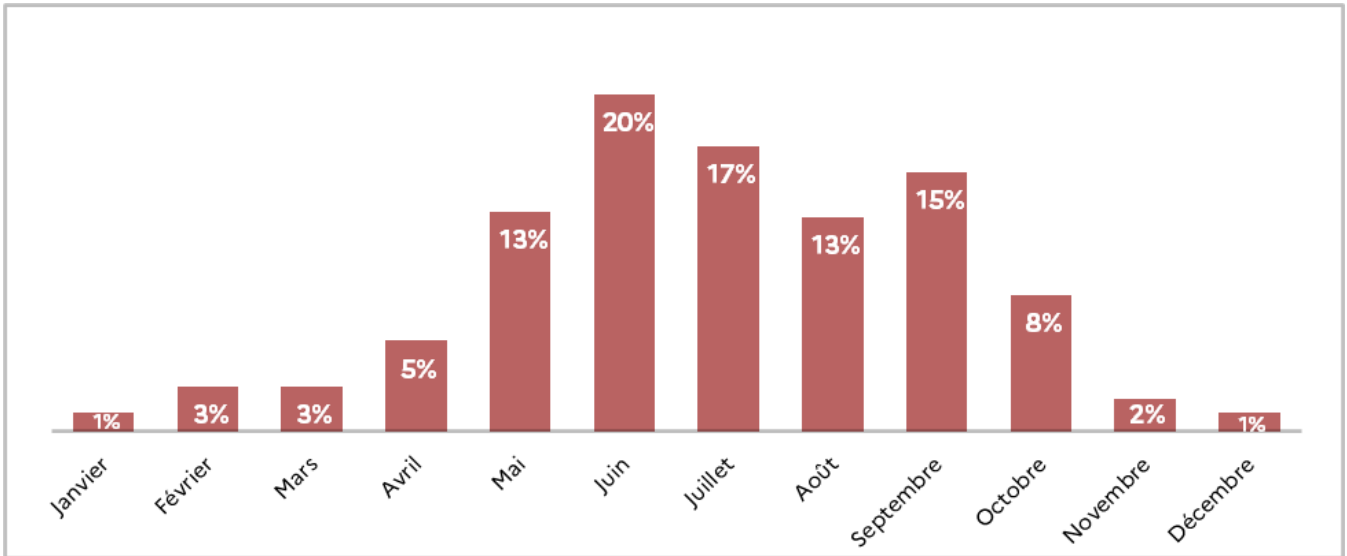
#### ➤ Evolution du nombre de victimes en 2RM entre 2017 et 2021, hors agglomération hors autoroute

Année	Victimes
2017	60
2018	51
2019	56
2020	38
2021	58

On observe une augmentation de 3,6% du nombre de victimes en 2RM entre 2019 et 2021.

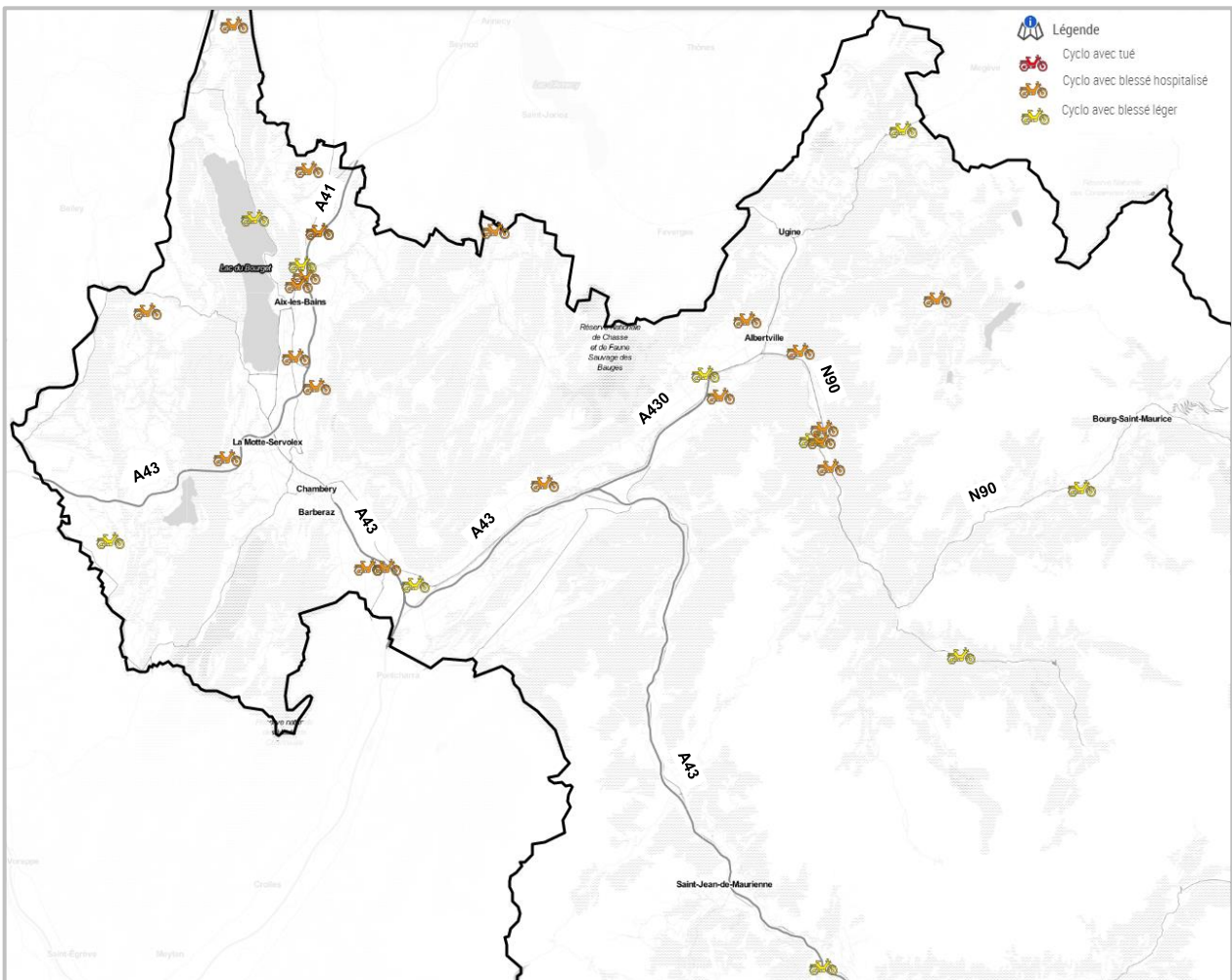
Cependant, entre le début et la fin de la période d'étude, on note une baisse de 3,3%.

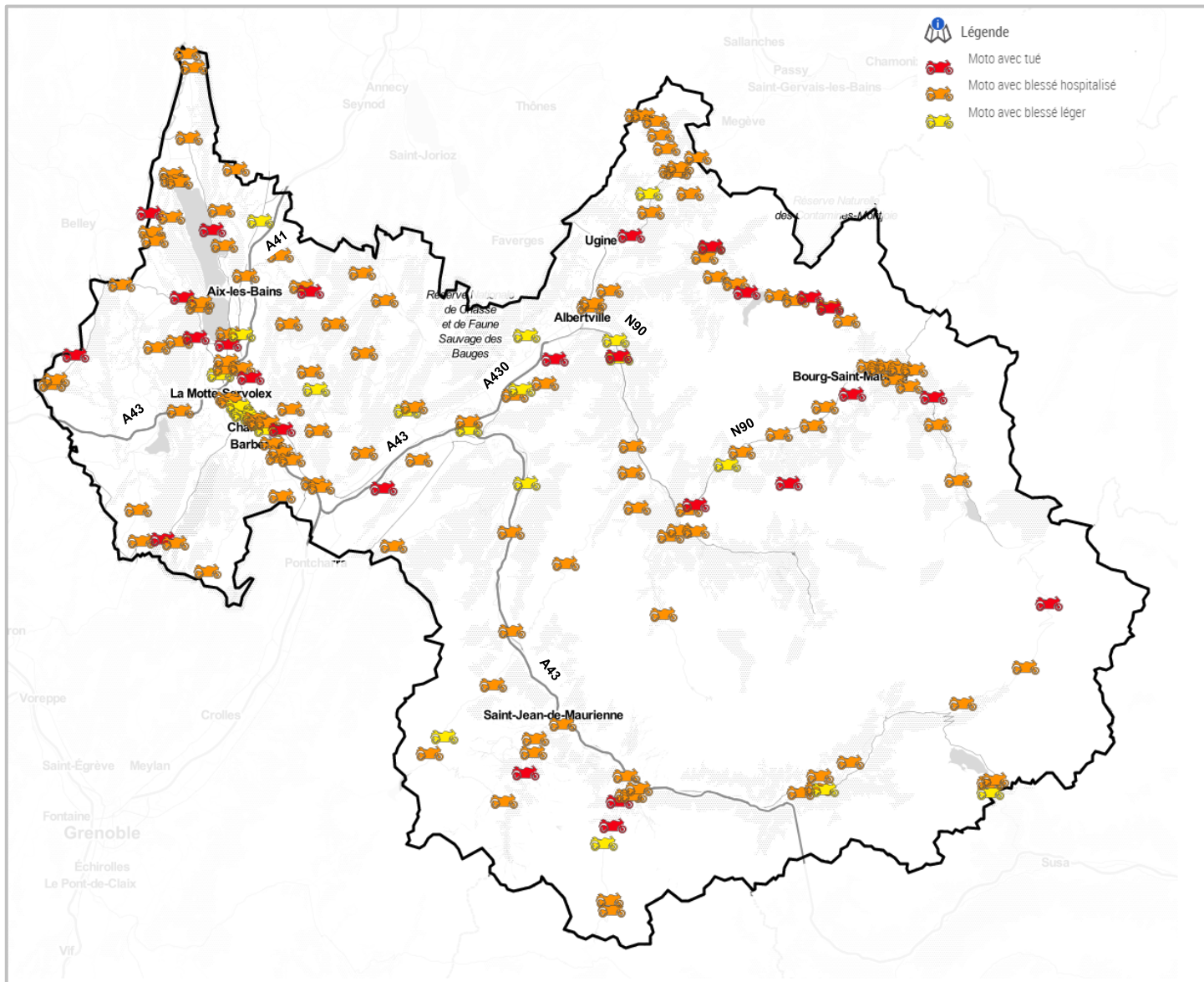
➤ Répartition des victimes en 2RM selon le mois de l'année, hors agglomération hors autoroute, 2017-2021



De façon encore plus marquée que pour les modes doux, l'accidentalité des 2RM hors agglomération se concentre sur les mois où la météo est la plus favorable. Ainsi, 78% des victimes pour ce mode de déplacement sont accidentées entre mai et septembre.

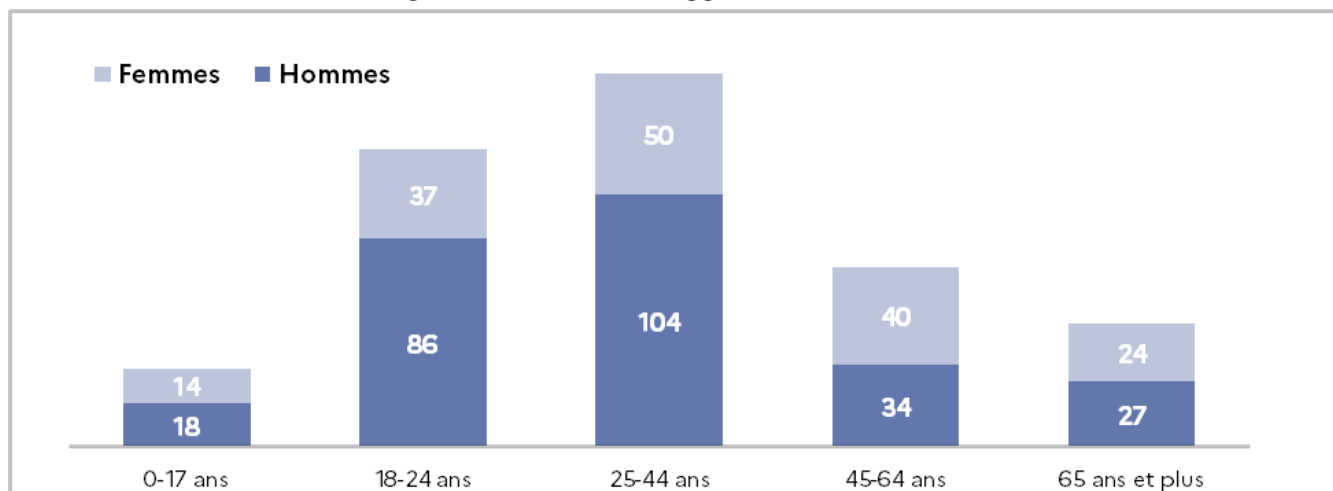
➤ Cartes des victimes 2RM, hors agglomération hors autoroute, 2017-2021





## 2.2.4. Véhicules de tourisme (VT)

### ➤ Victimes en VT selon l'âge et le sexe, hors agglomération hors autoroute, 2017-2021



Les 18-24 ans sont plus impactés que les autres usagers, relativement au nombre d'années de la tranche d'âge (7). Ainsi, ils représentent à eux seuls plus de 28% du total des victimes en VT.

Viennent ensuite les 25-44 ans, qui représentent 35% du total de victimes. A partir de la tranche d'âge 45-64 ans, le nombre de victimes diminue de moitié, puis baisse encore de façon significative au-delà de 65 ans.

La proportion de femmes victimes est plus importante que pour d'autres modes de déplacements (38%), avec des disparités en fonction de l'âge : proportion équivalente chez les 0-17 ans et les 65 ans et plus, part minoritaire chez les 18-44 ans, et part majoritaire chez les 45-64 ans.

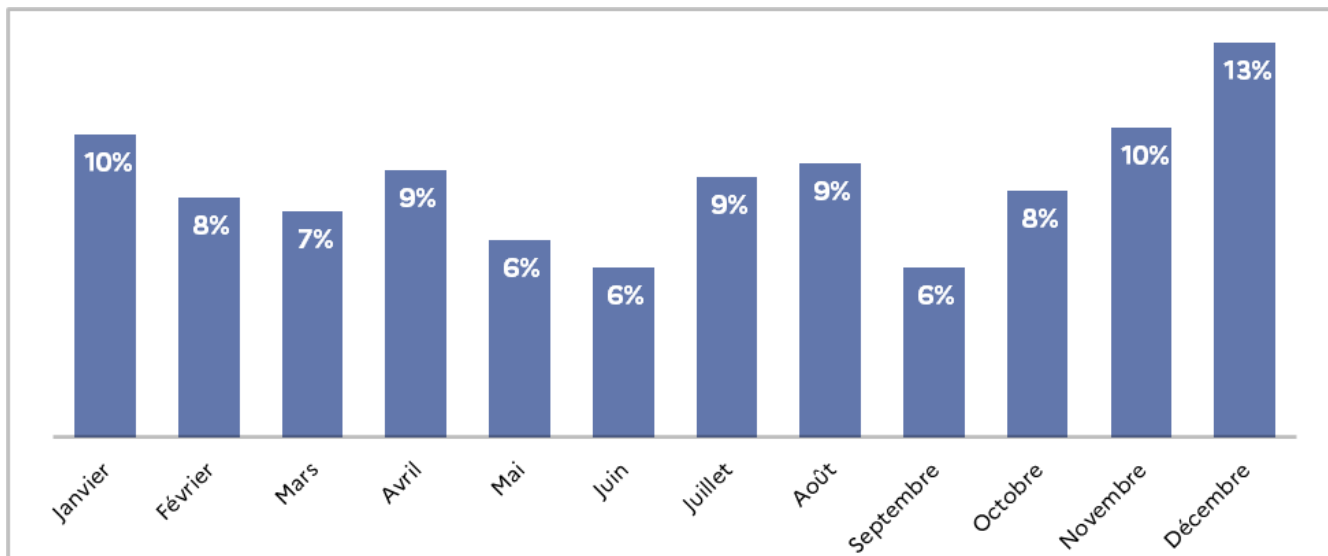
### ➤ Evolution du nombre de victimes en VT entre 2017 et 2021, hors agglomération hors autoroute

Année	Victimes
2017	86
2018	87
2019	103
2020	76
2021	82

On constate une baisse de 20,4% du nombre de victimes en VT entre 2019 et 2021. L'année 2019 représente néanmoins un pic important par rapport à la moyenne des 5 ans de la période, ce qui accentue l'écart observé.

Entre le début et la fin de la période d'étude, on note une baisse plus mesurée de 4,7%.

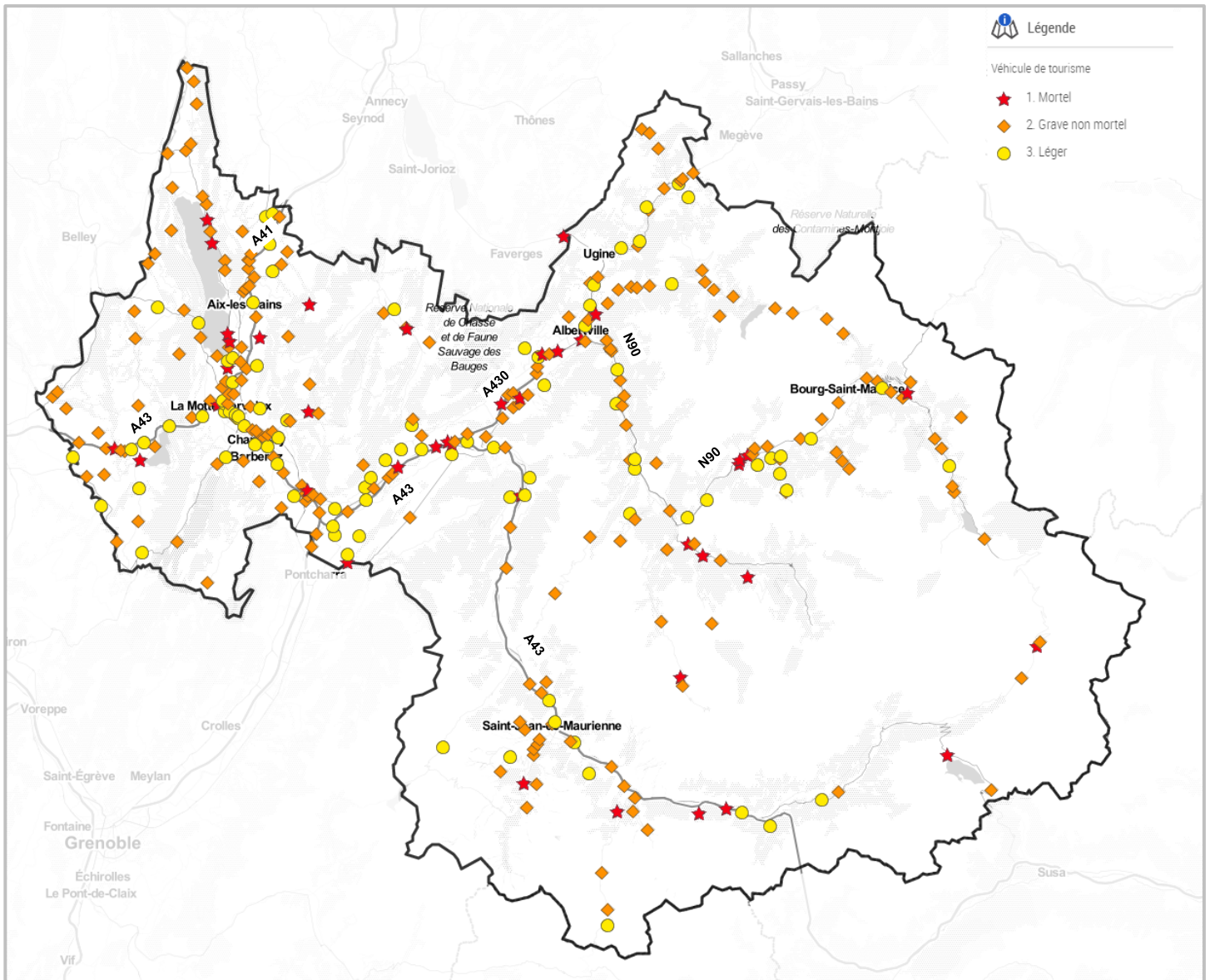
➤ Répartition des victimes en VT selon le mois de l'année, hors agglomération hors autoroute, 2017-2021



La part de victimes en VT est plutôt stable en fonction du mois de l'année, avec des écarts entre les minimum et maximum très inférieurs à ce qui est observé pour les modes de déplacement vus précédemment.

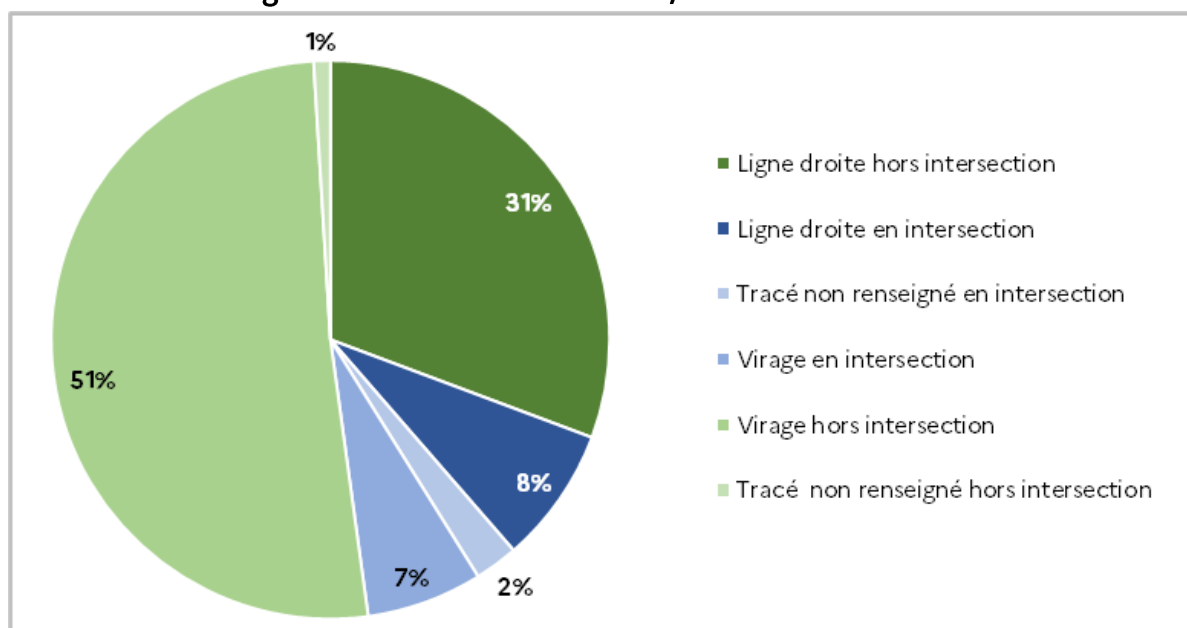
On observe que la part de ces accidents est la plus importante entre novembre et janvier, avec un pic en décembre. Il est vraisemblable que les conditions météorologiques moins favorables entraînent un report des modes doux et 2RM vers les VT.

➤ Carte des victimes VT, hors agglomération hors autoroute, 2017-2021



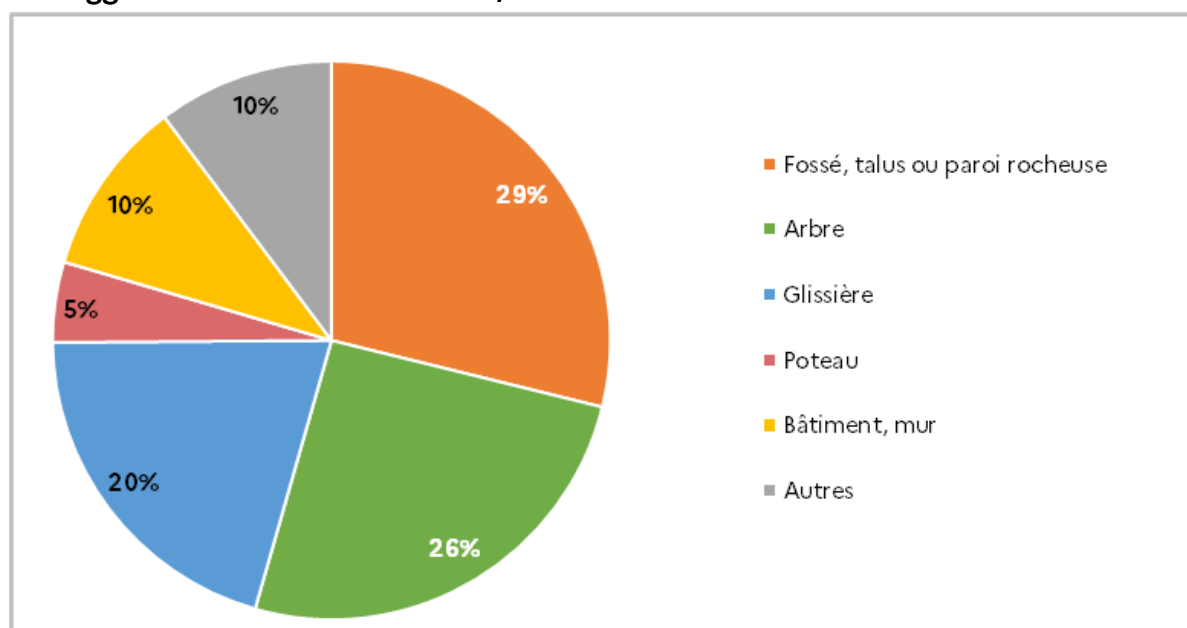
## 2.2.5. Facteurs spécifiques

- Répartition des victimes hors agglomération hors autoroute selon que le lieu soit en ligne droite ou virage et en ou hors intersection, 2017-2021



Les victimes hors agglomération le sont à 39% dans des accidents en ligne droite et à 58% en virage, la grande majorité hors intersection (83%), une minorité en intersection (17%).

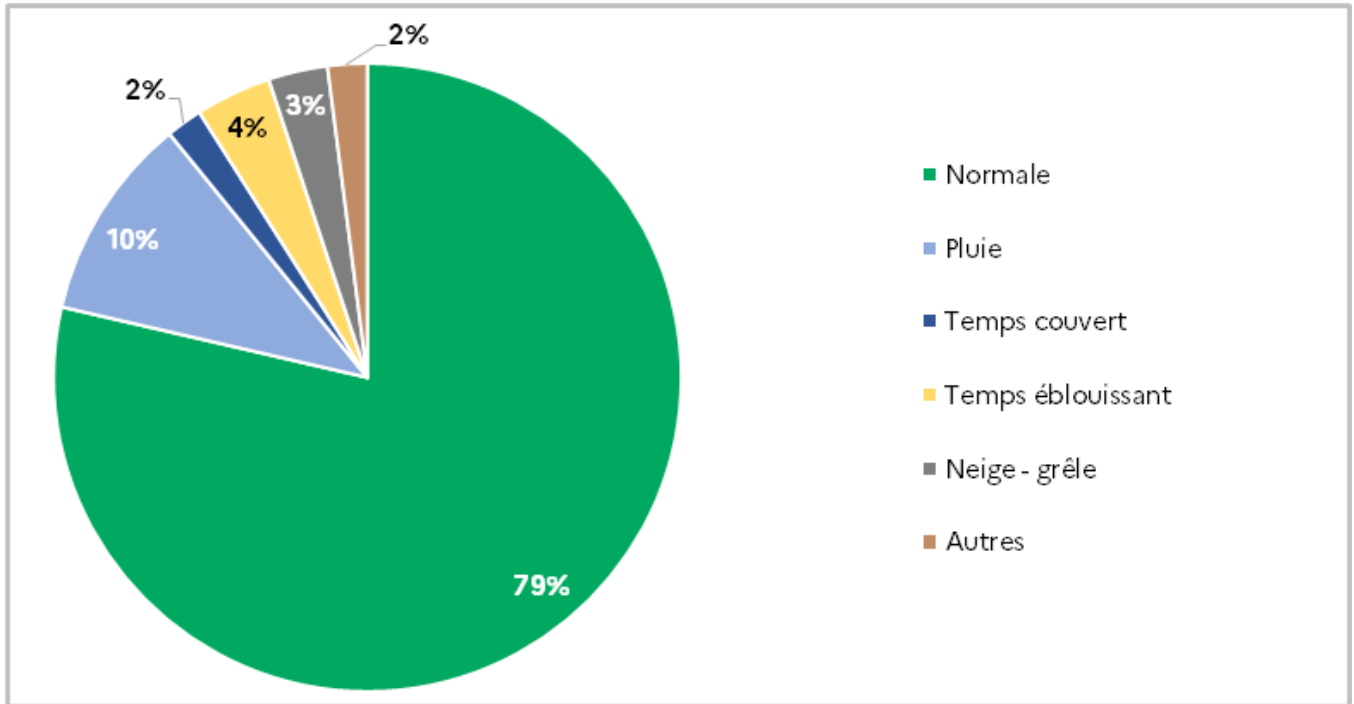
- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté, accident avec véhicule seul, hors agglomération hors autoroute, 2017-2021



Dans les accidents en solo hors agglomération, qui représentent 40% des accidents de ce milieu, 29% le sont en collision avec un fossé, talus ou paroi rocheuse, 26% avec un arbre, 20% avec une glissière, 10% contre un bâtiment ou mur, et 5% contre un poteau.



➤ Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération hors autoroute, 2017-2021











La majorité des accidents corporels (79%) a lieu par temps sec, 10% par temps de pluie, 4% par temps éblouissant et 3% par temps de neige ou grêle.

## 2.3.Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

### 2.3.1. Typologie des accidents

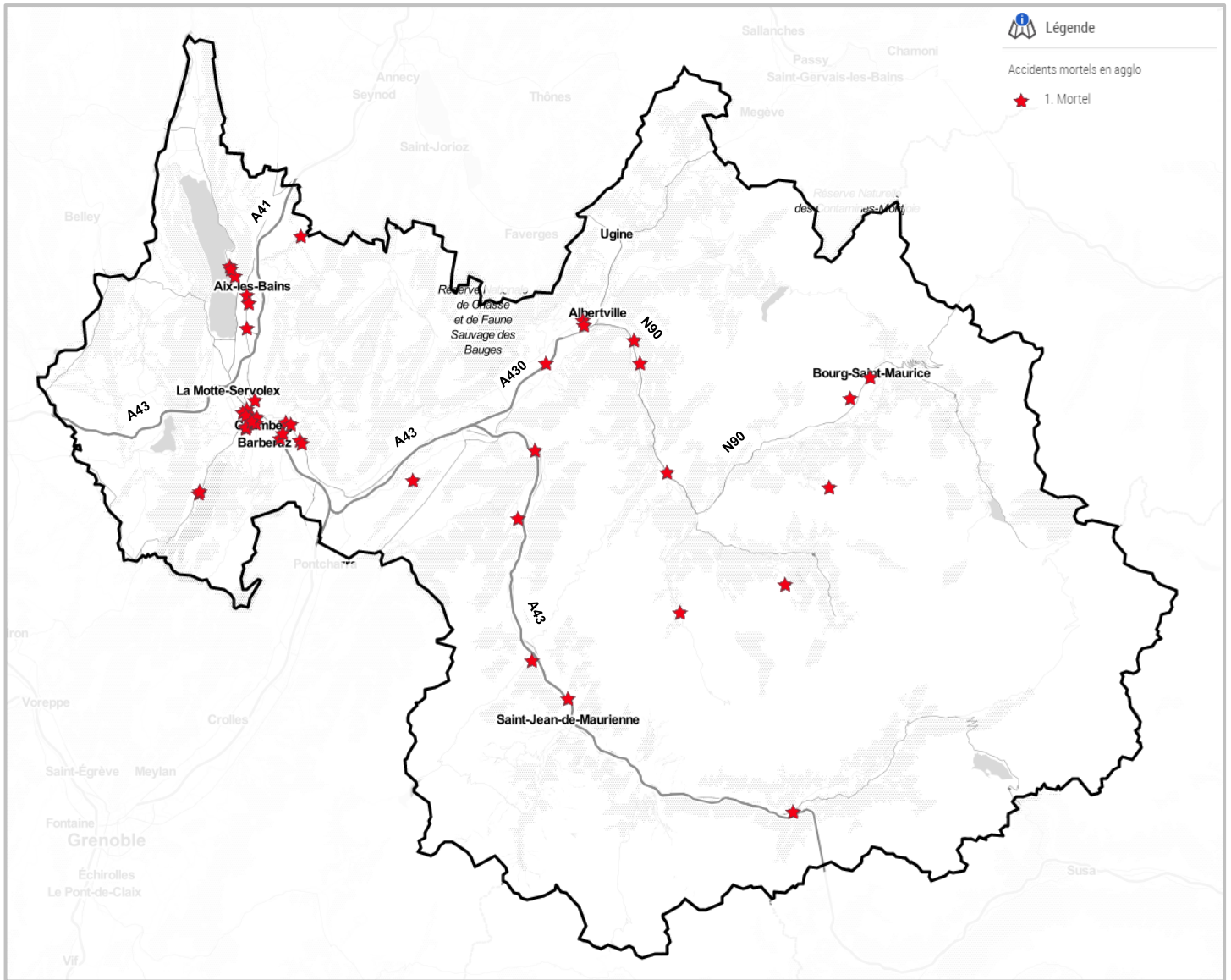
➤ « Qui tue ou blesse qui », par mode de déplacement, en agglomération, 2017-2021

Nombre de victimes tuées ou blessées	Piéton 	Vélo 	Cyclo 	Moto 	VT 	VU 	PL 	TC 	Autres	Total
ACCIDENTS SANS TIERS	1	10	12	23	65	1	0	0	7	119
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	4	1	1	1	1	0	0	8
Vélo	2	3	0	1	1	0	0	0	0	7
Cyclo	10	1	3	1	1	0	0	0	0	16
Moto	1	1	1	2	3	0	0	0	0	8
VT	141	94	56	56	86	5	0	3	2	443
VU	13	4	2	6	5	1	0	0	1	32
PL	7	3	2	2	3	0	0	0	0	17
TC	2	2	1	0	1	0	0	0	0	6
Autre	7	5	2	0	2	0	0	0	0	16
MULTICOLLISION	5	0	0	0	34	0	0	0	3	42
TOTAL	189	123	83	92	202	8	1	3	13	714
Part des victimes	26%	17%	12%	13%	28%	1%	0%	0%	2%	100%

En agglomération, la proportion de victimes dans des accidents sans tiers est nettement plus faible qu'hors agglomération (17% contre 36%).

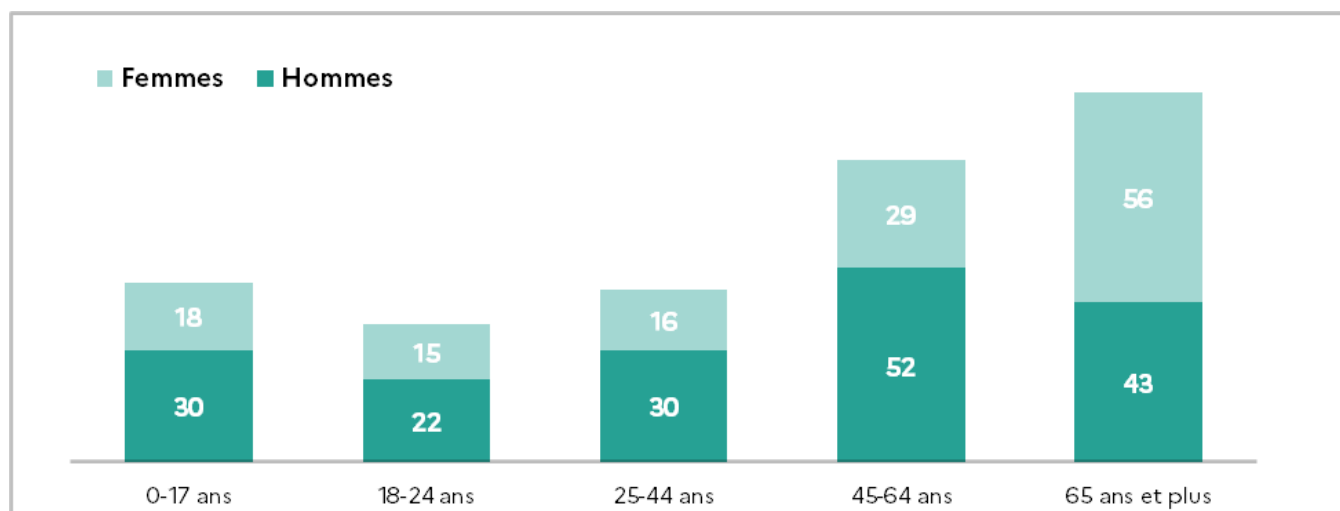
La part des piétons victimes est notable (26%), d'un niveau équivalent aux victimes en VT (28%). Viennent ensuite les cyclistes (17%), puis les motocyclistes et cyclomotoristes (13% et 12%).

➤ Carte des tués en agglomération, 2017-2021



## 2.3.2. Modes doux

- **Victimes en modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération, 2017-2021**



Le nombre de victimes en modes doux est le plus bas chez les 25-44 ans (rapporté au nombre d'années de la tranche d'âge), puis croît avec l'âge pour culminer chez les seniors.

La répartition hommes/femmes est similaire jusqu'à 64 ans, puis s'inverse chez les seniors, où les femmes représentent 57% des victimes.

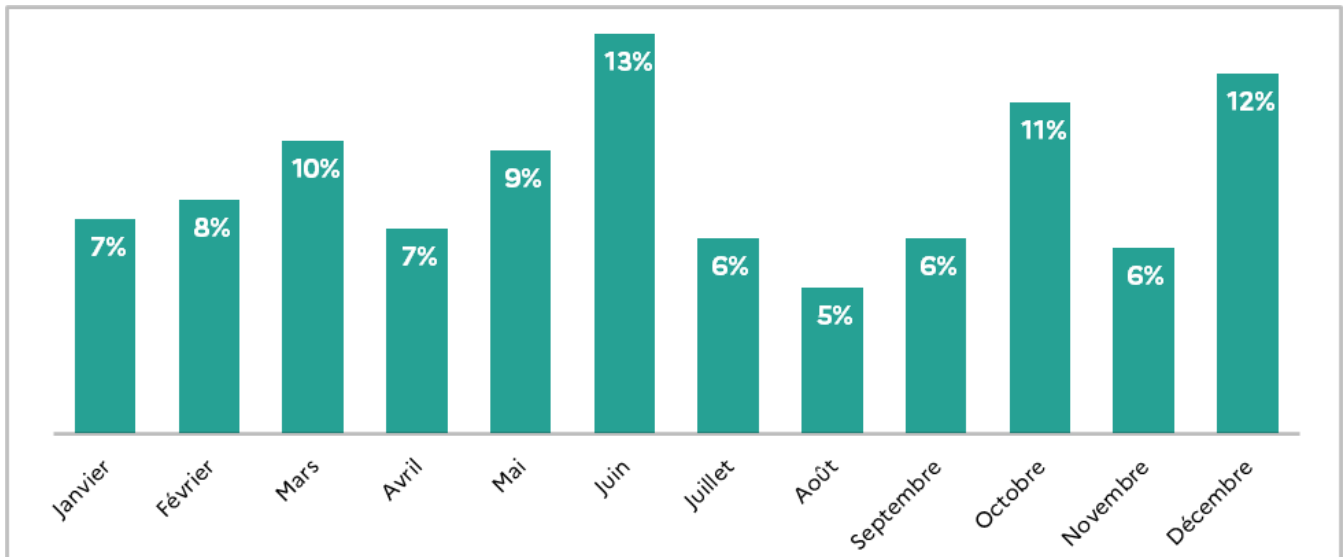
- **Evolution des victimes en modes doux entre 2017 et 2021, en agglomération**

Année	Victimes
2017	70
2018	73
2019	59
2020	53
2021	57

On observe une baisse de 3,4% du nombre de victimes en modes doux entre 2019 et 2021.

Entre le début et la fin de la période d'étude, on observe une baisse de 18,6%.

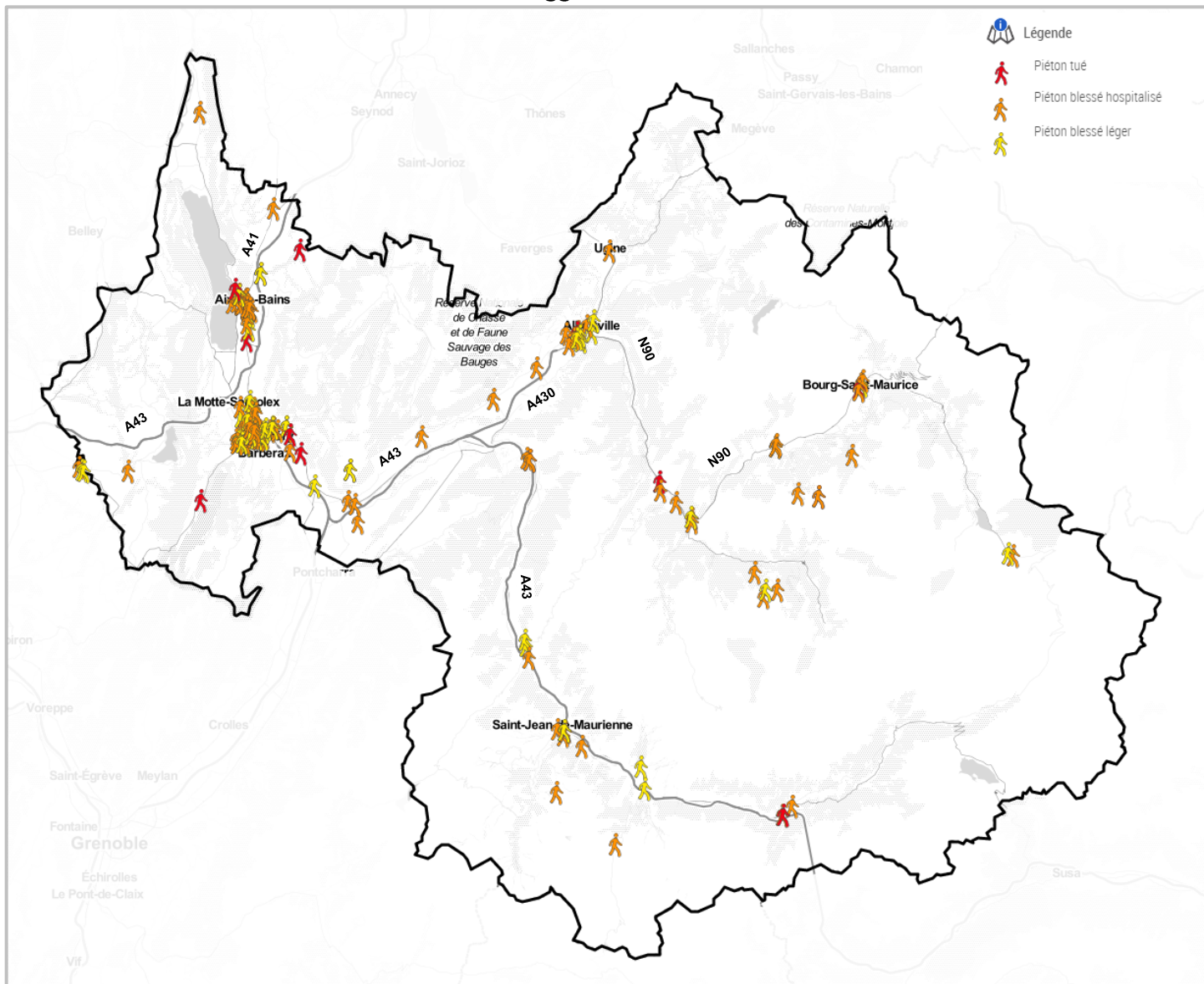
➤ Répartition des victimes en modes doux selon le mois de l'année, en agglomération, 2017-2021

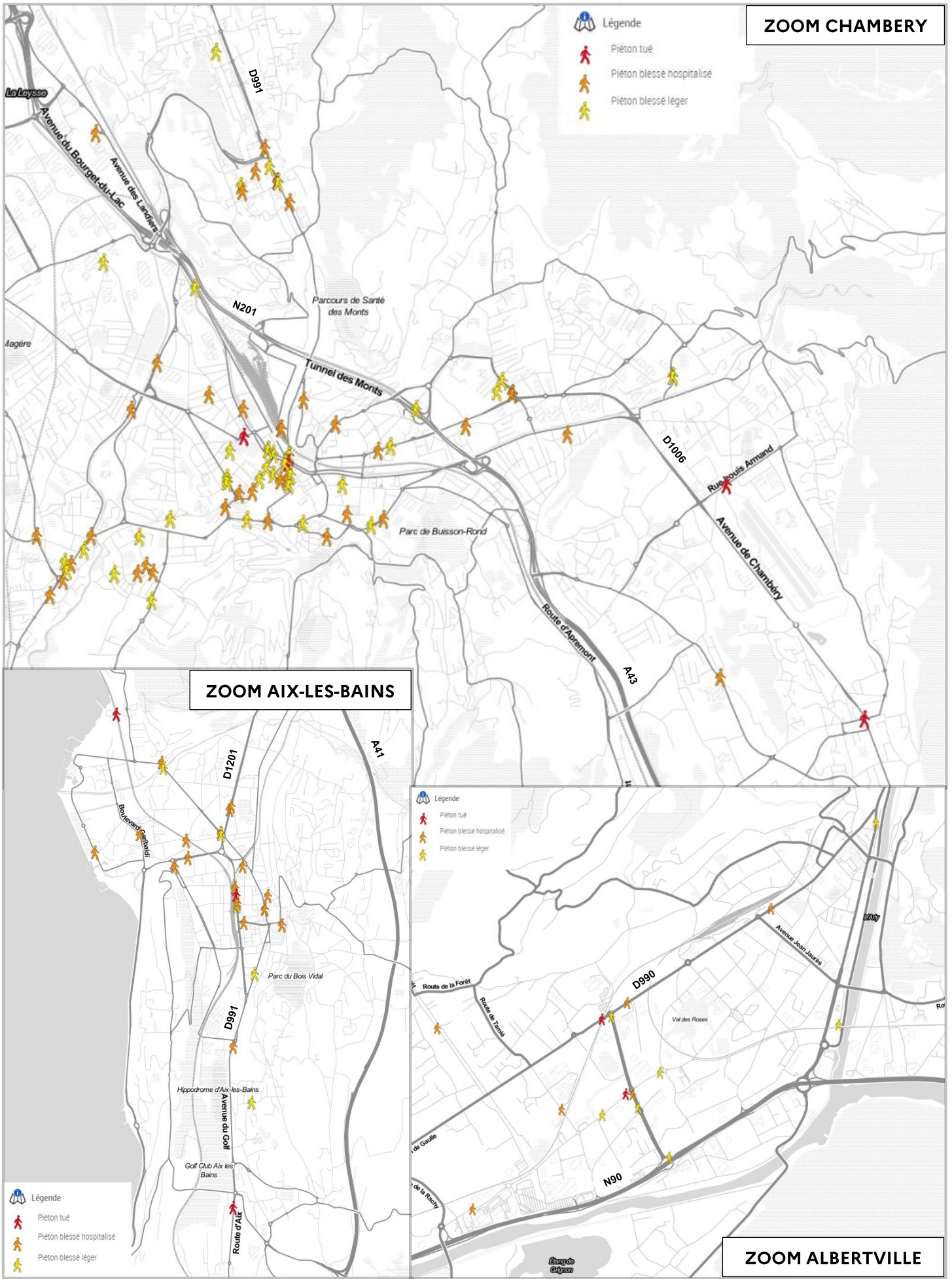


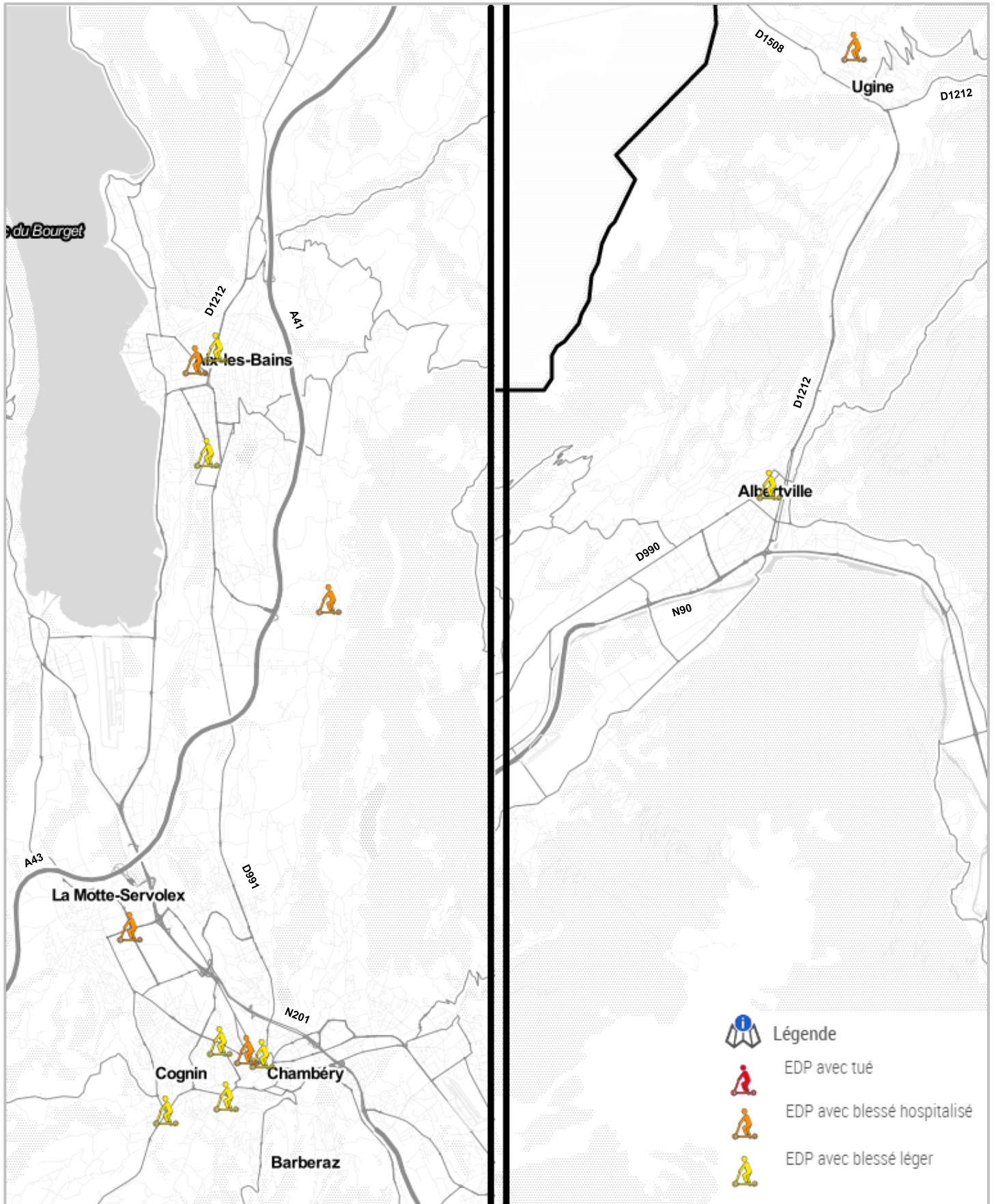
La répartition des victimes en modes doux en agglomération selon le mois de l'année présente un caractère atypique : on peut observer des fluctuations importantes sur certains mois consécutifs, bien qu'ils ne présentent pas des conditions de circulation foncièrement différentes.

On constate par exemple un écart allant du simple au double entre novembre et décembre, ou en juin par rapport à juillet.

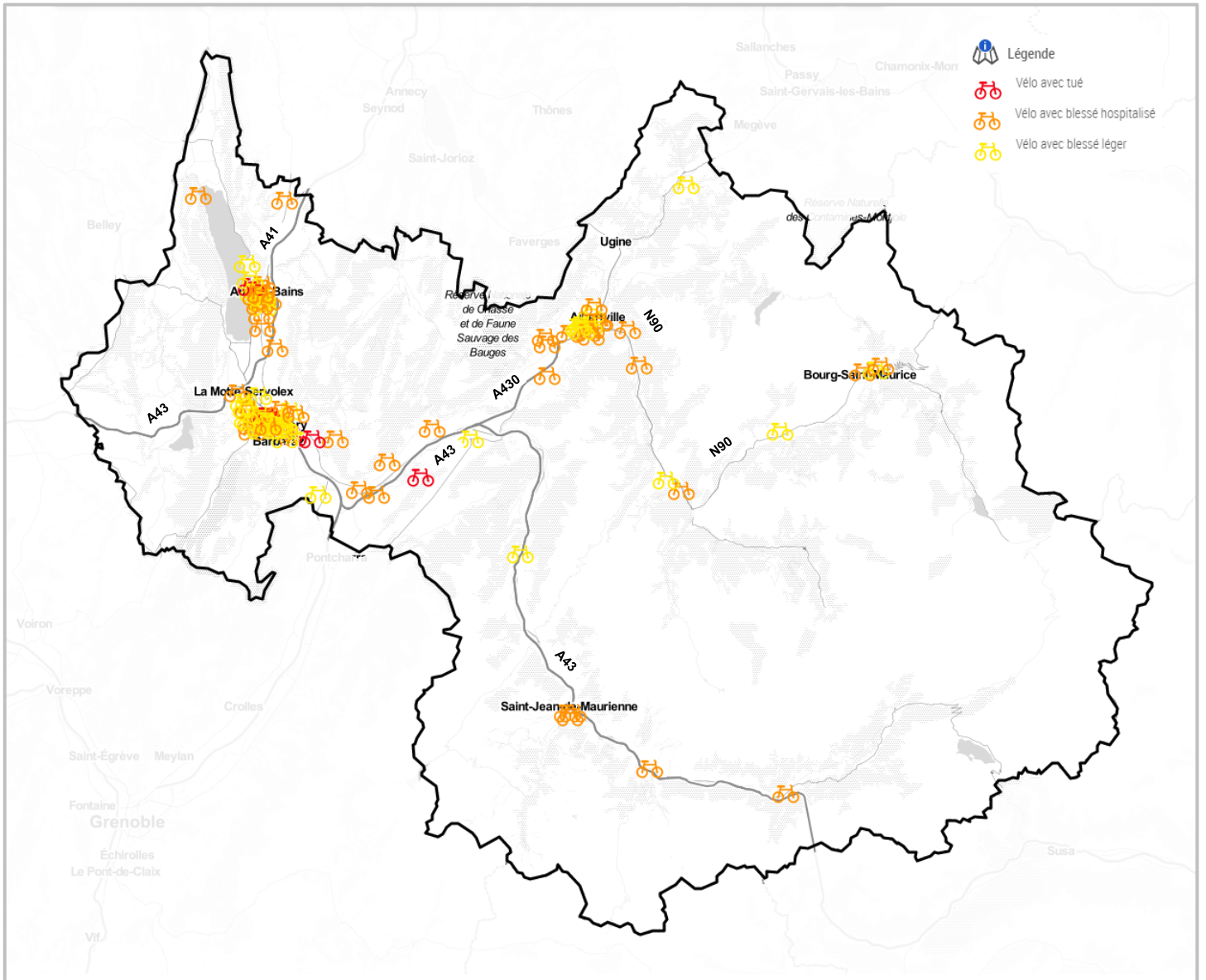
➤ Cartes des victimes modes doux, en agglomération, 2017-2021

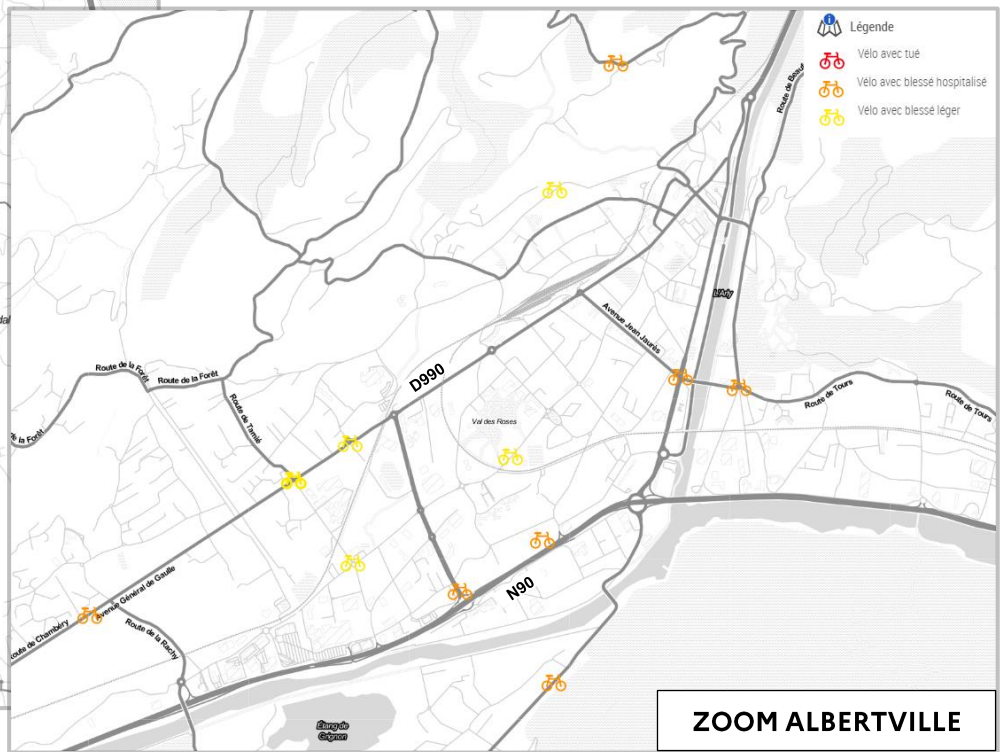
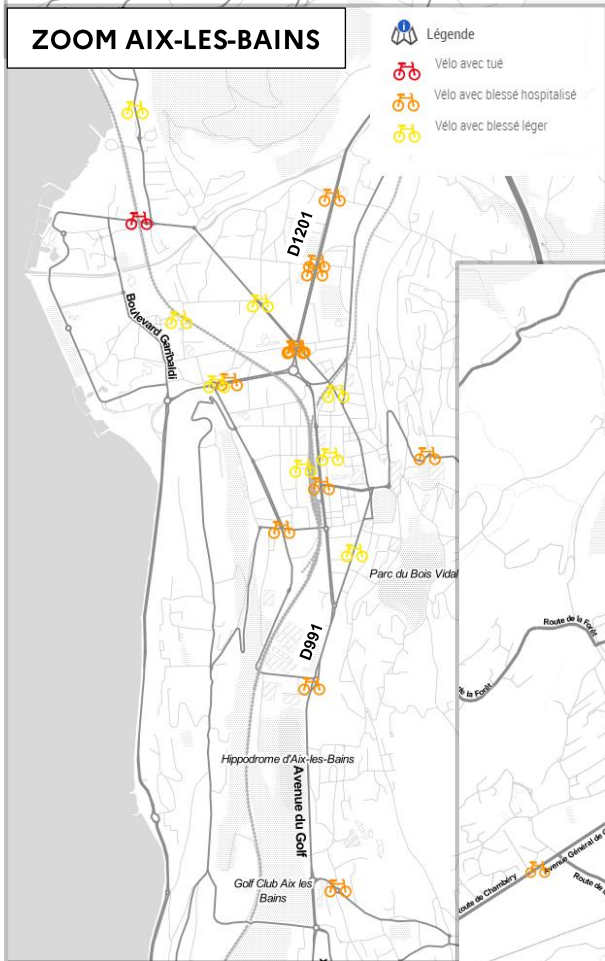
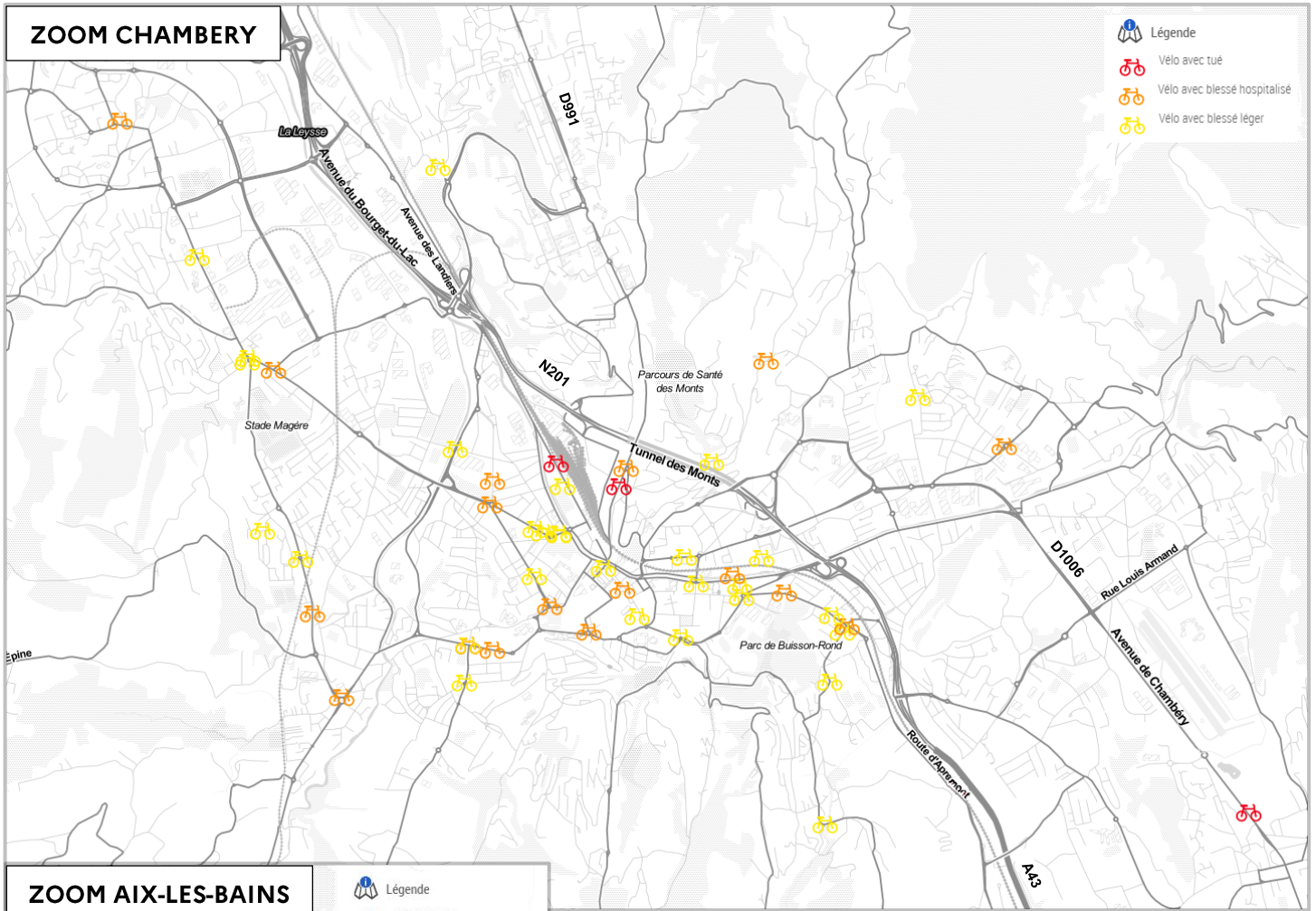






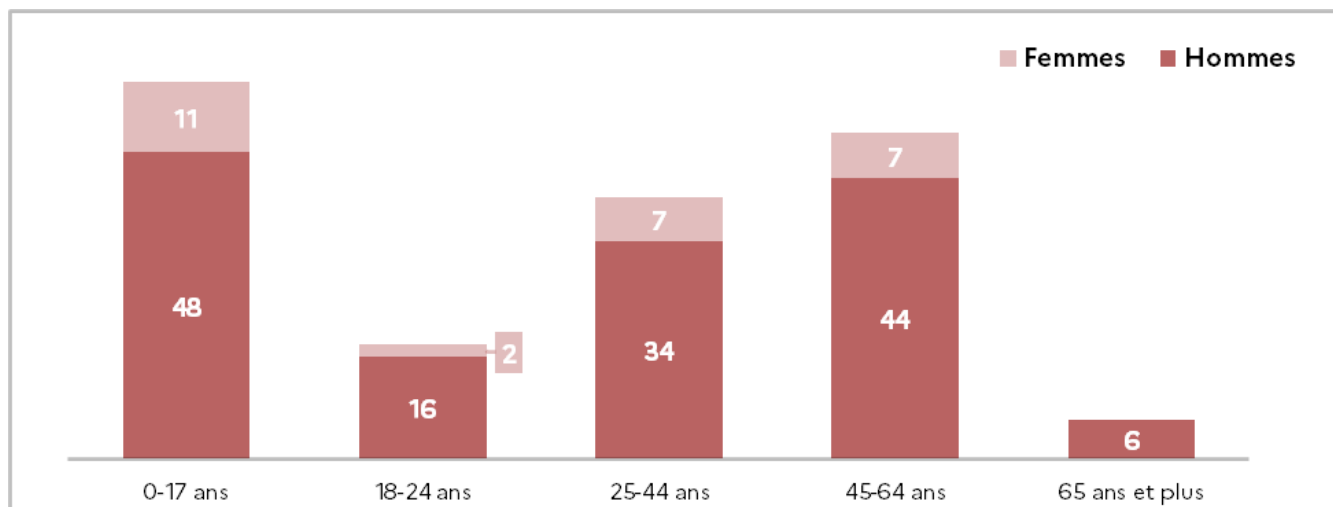






### 2.3.3. Deux-roues motorisés (2RM)

#### ➤ Victimes en 2RM (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe, en agglomération, 2017-2021



La tranche d'âge 0-17 ans est la plus représentée chez les victimes en 2RM en agglomération (essentiellement des cyclomoteurs). La part de victimes 2RM est ensuite stable de 18 à 64 ans, puis devient très minoritaire chez les seniors.

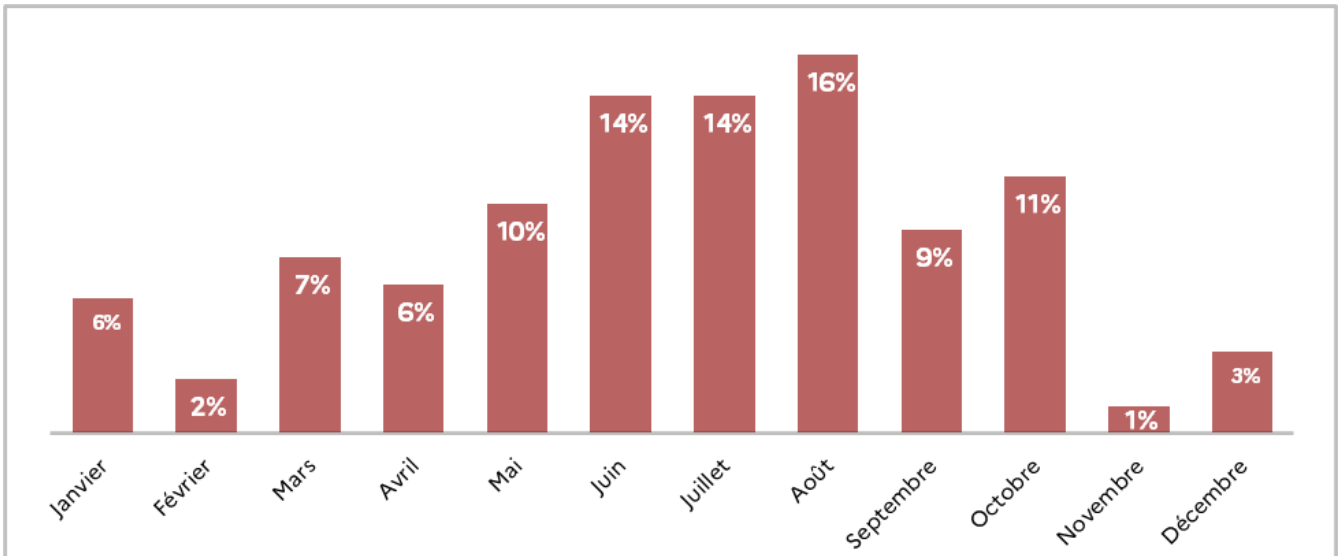
#### ➤ Evolution des victimes en 2RM entre 2017 et 2021, en agglomération

Année	Victimes
2017	33
2018	49
2019	29
2020	32
2021	32

On observe une augmentation de 10,3% du nombre de victimes en 2RM entre 2019 et 2021.

Cependant, entre le début et la fin de la période d'étude, on note une baisse de 3,0%.

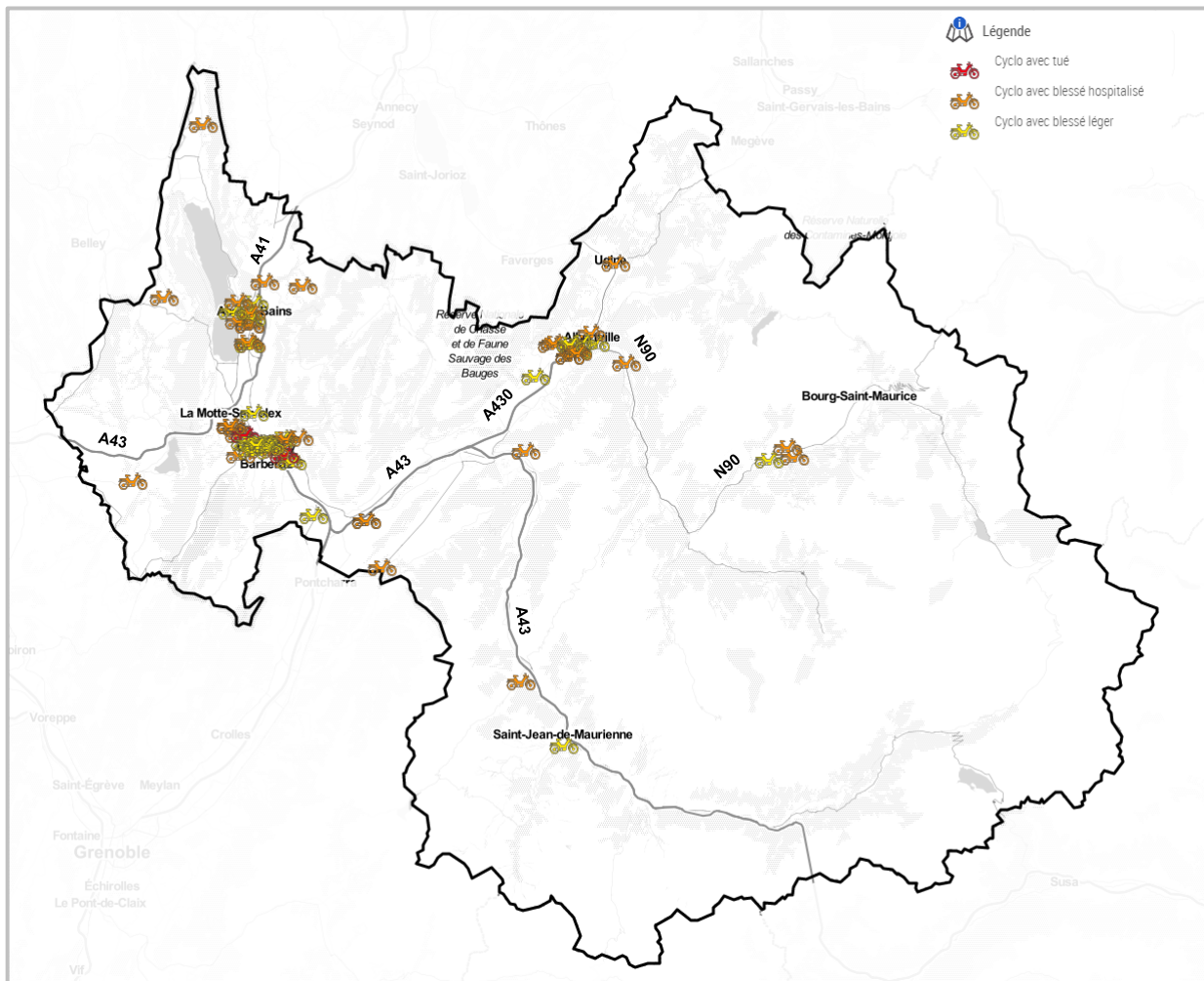
➤ Répartition des victimes en 2RM selon le mois de l'année, en agglomération, 2017-2021



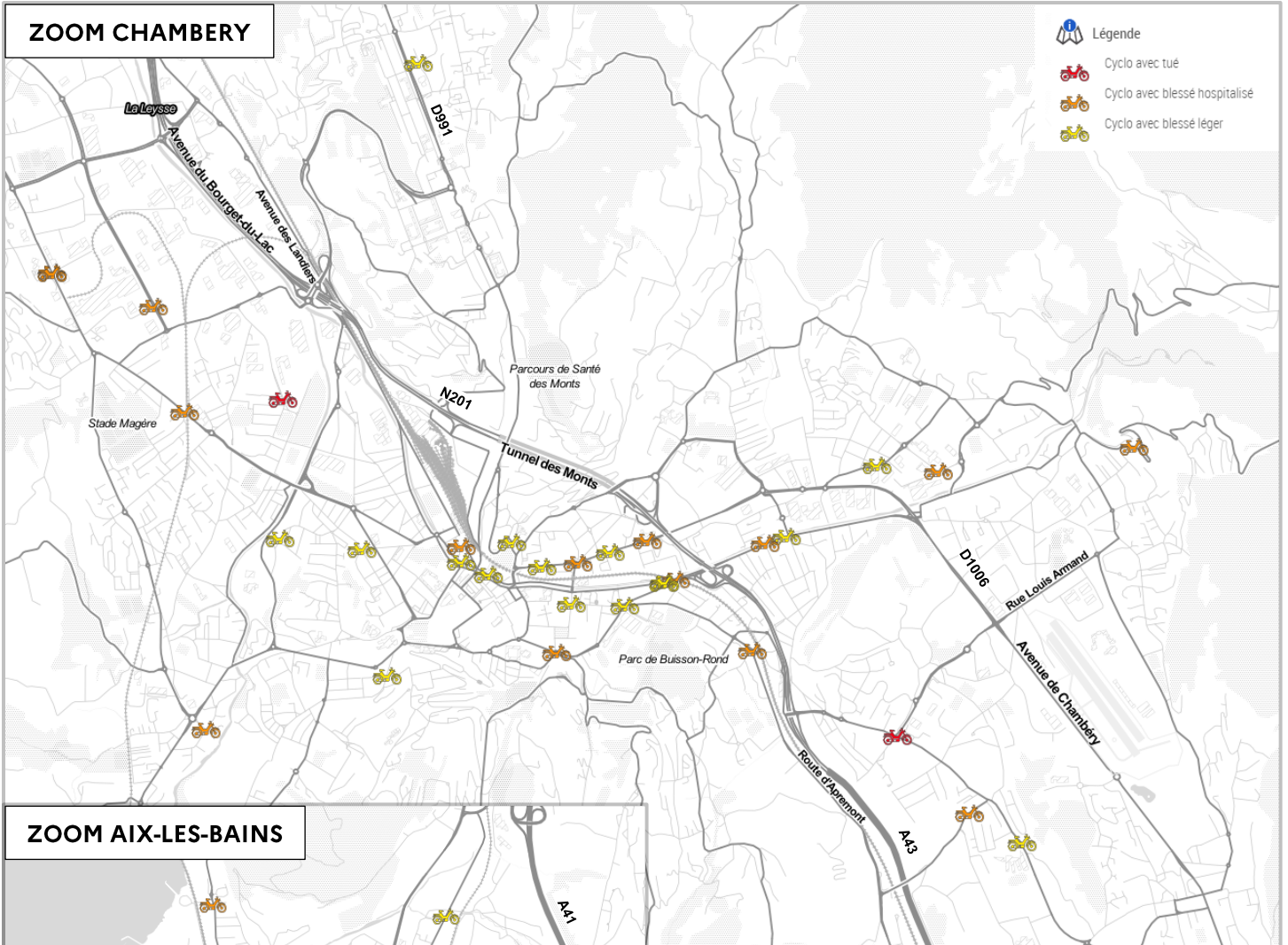
S'il existe un cumul plus important des victimes 2RM entre mai et septembre (60%), cet effet « beaux jours » est cependant moins marqué que pour l'accidentalité hors agglomération (78%).

Certains mois d'automne et d'hiver conservent ainsi une accidentalité non négligeable (11% des victimes en octobre, 6% en janvier, 7% en mars).

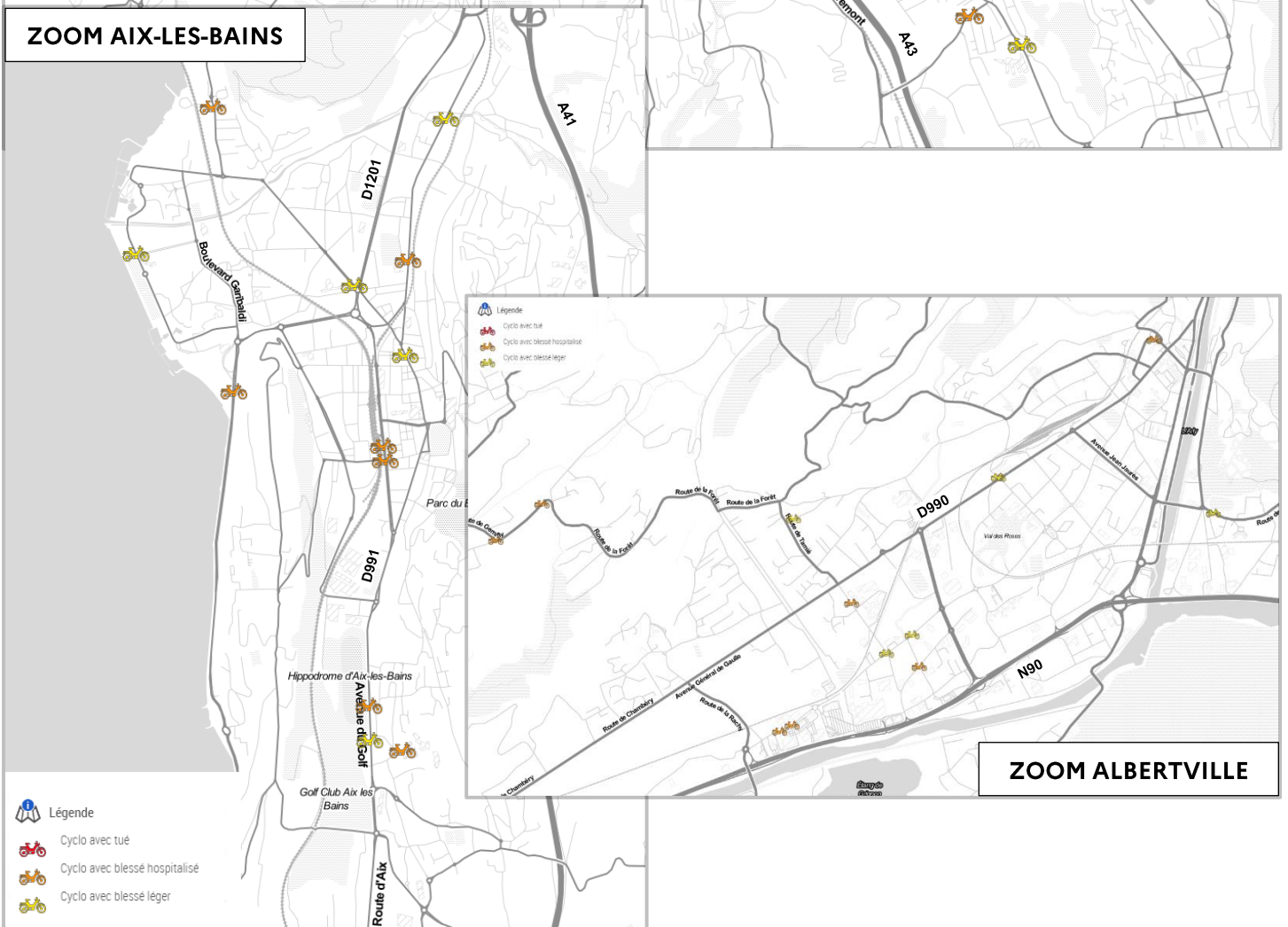
➤ Cartes des victimes 2RM, en agglomération, 2017-2021



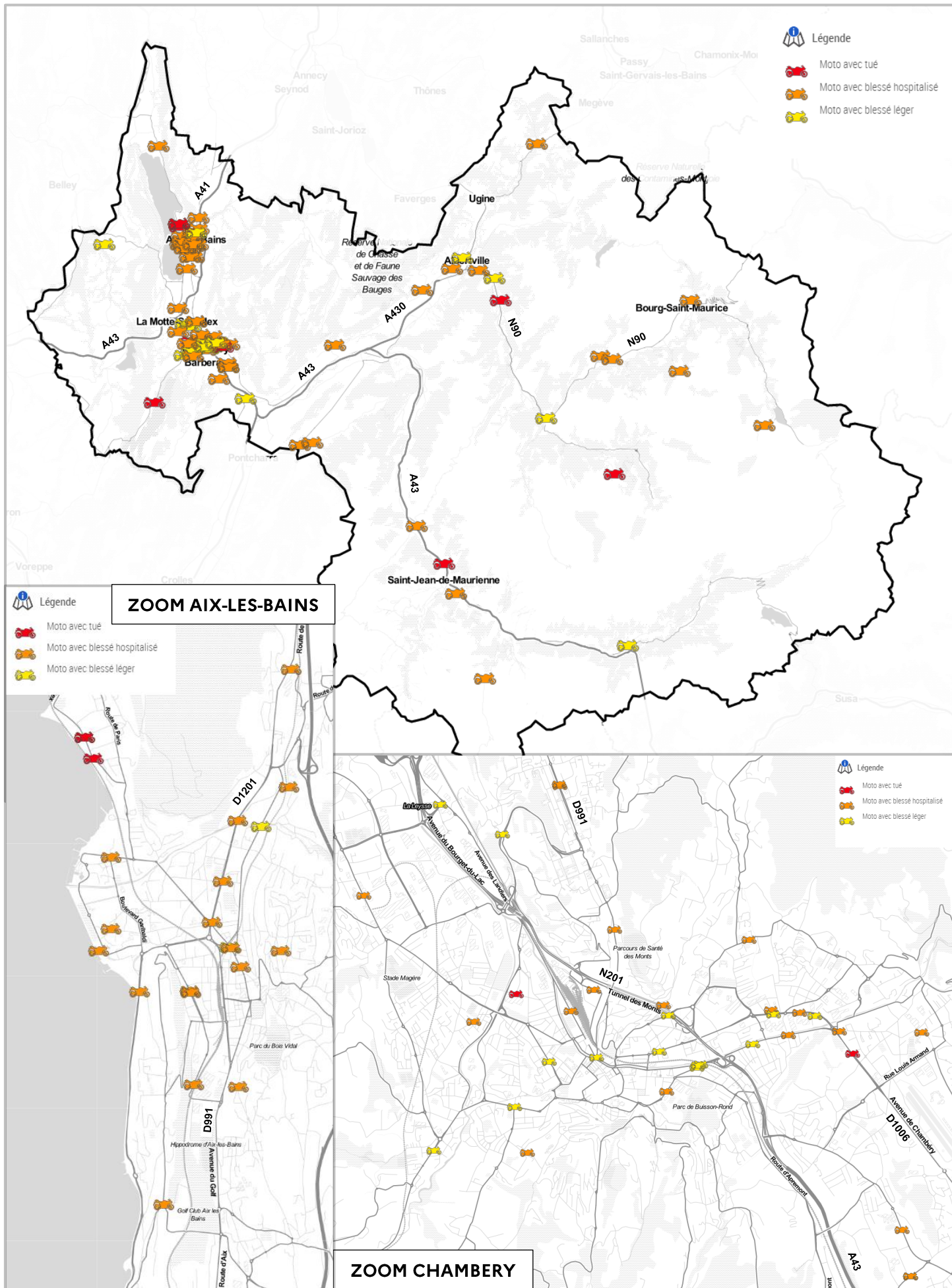
## ZOOM CHAMBERY



## ZOOM AIX-LES-BAINS

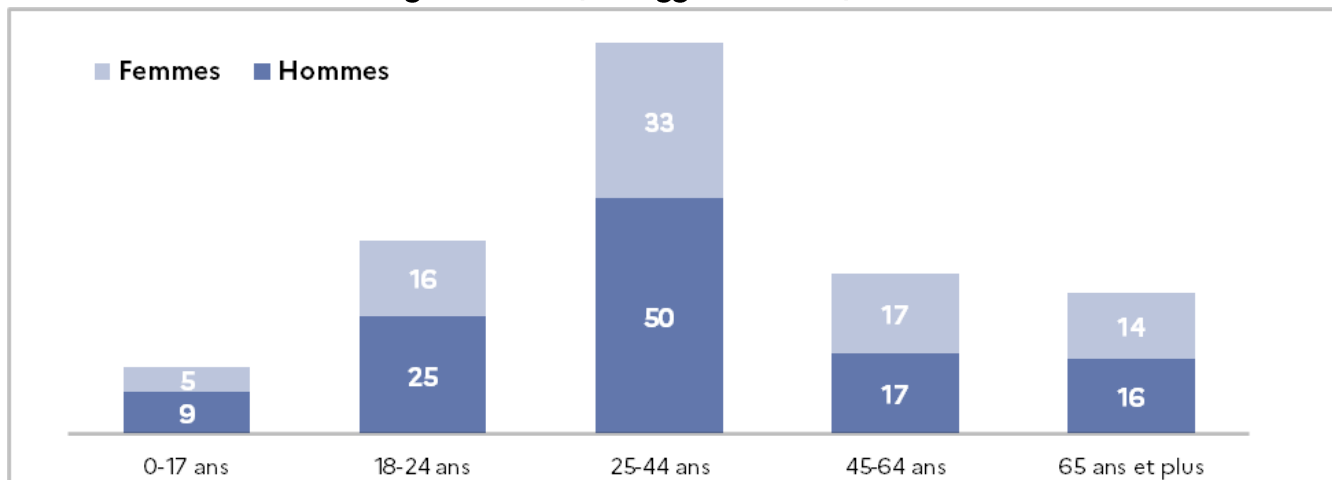


## ZOOM ALBERTVILLE



## 2.3.4. Véhicules de tourisme (VT)

### ➤ Victimes en VT selon l'âge et le sexe, en agglomération, 2017-2021



Les 18-24 ans restent les plus touchés relativement au nombre d'années de la tranche d'âge, suivis des 25-44 ans. On observe une faible part de 0-17 ans (passagers) et une stabilité entre les 45-64 ans et les seniors.

Il s'agit du mode de déplacement ayant la répartition hommes/femmes la plus équilibrée, avec 42% de victimes féminines.

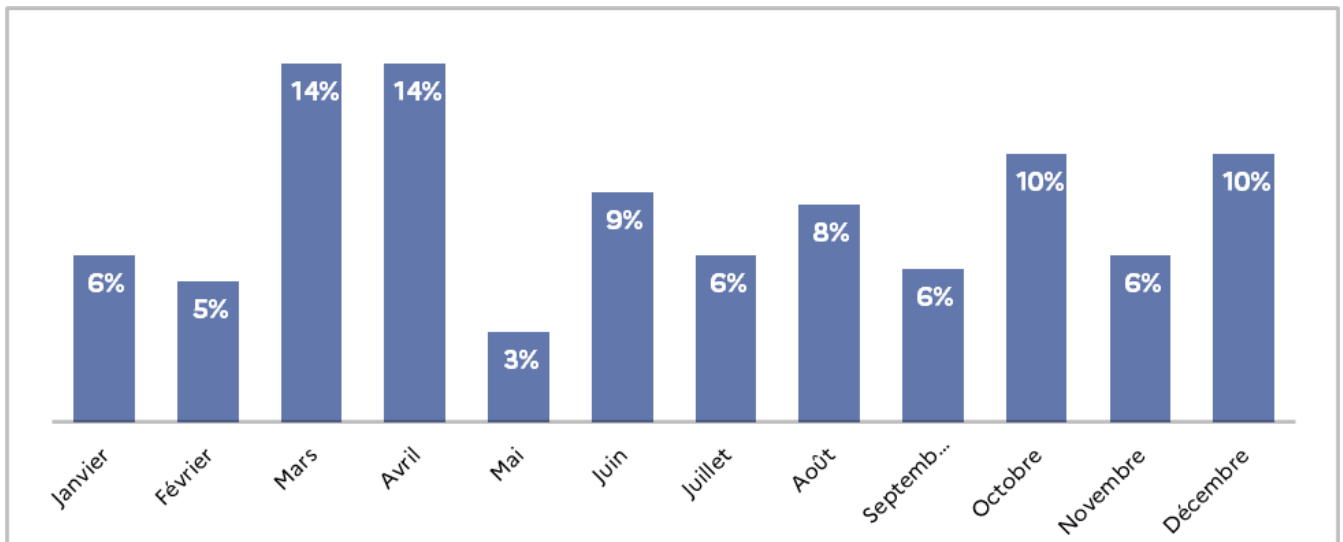
### ➤ Evolution des victimes en VT entre 2017 et 2021, en agglomération

Année	Victimes
2017	35
2018	50
2019	46
2020	24
2021	47

On constate une hausse de 2,2% du nombre de victimes en VT entre 2019 et 2021.

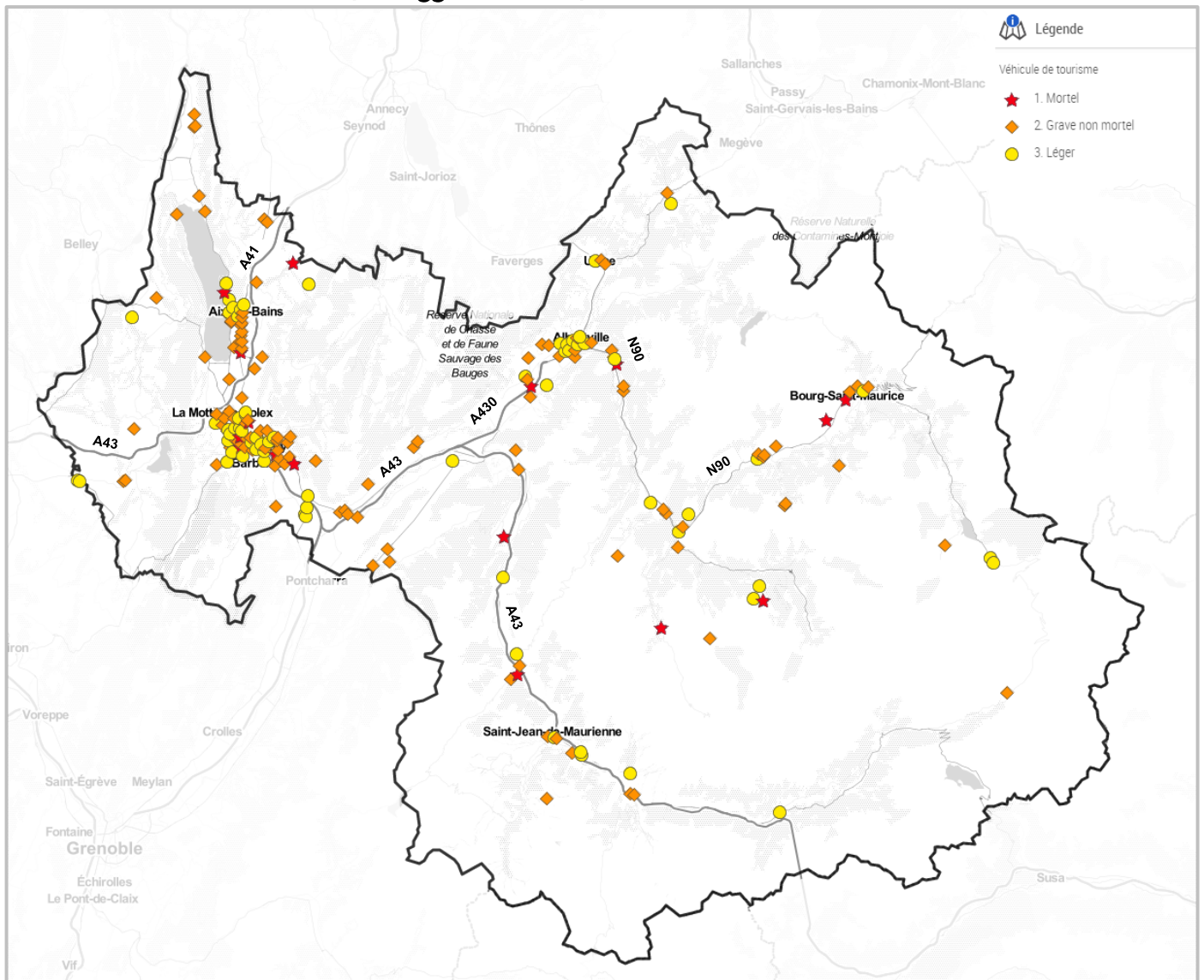
Entre le début et la fin de la période d'étude, on note une hausse de 34,3%.

➤ Répartition des victimes en VT selon le mois de l'année, en agglomération, 2017-2021

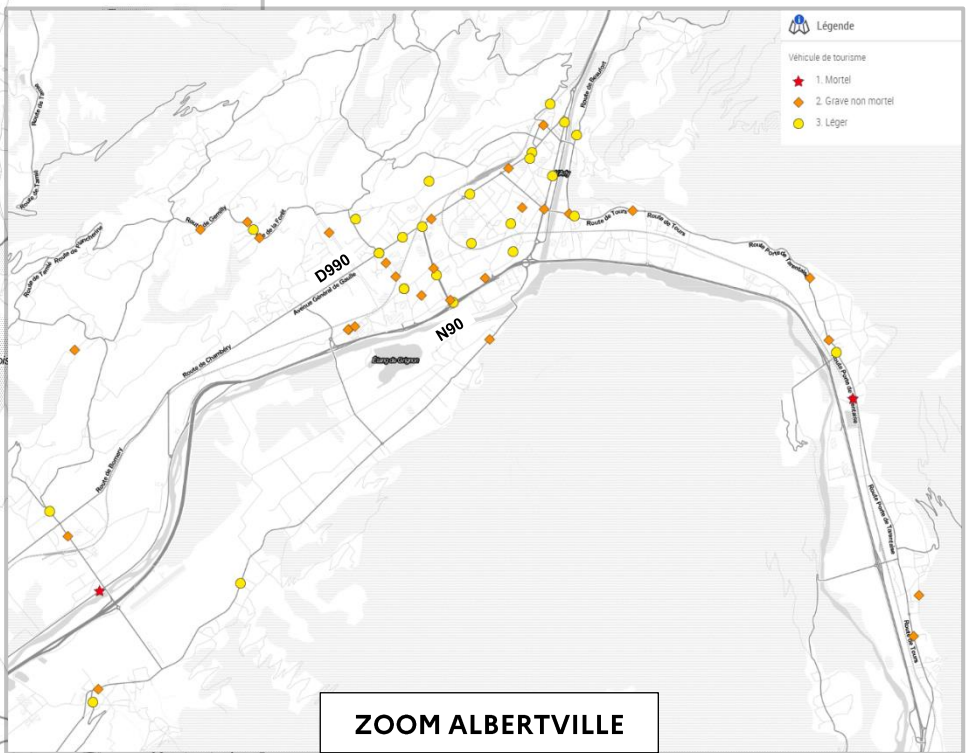
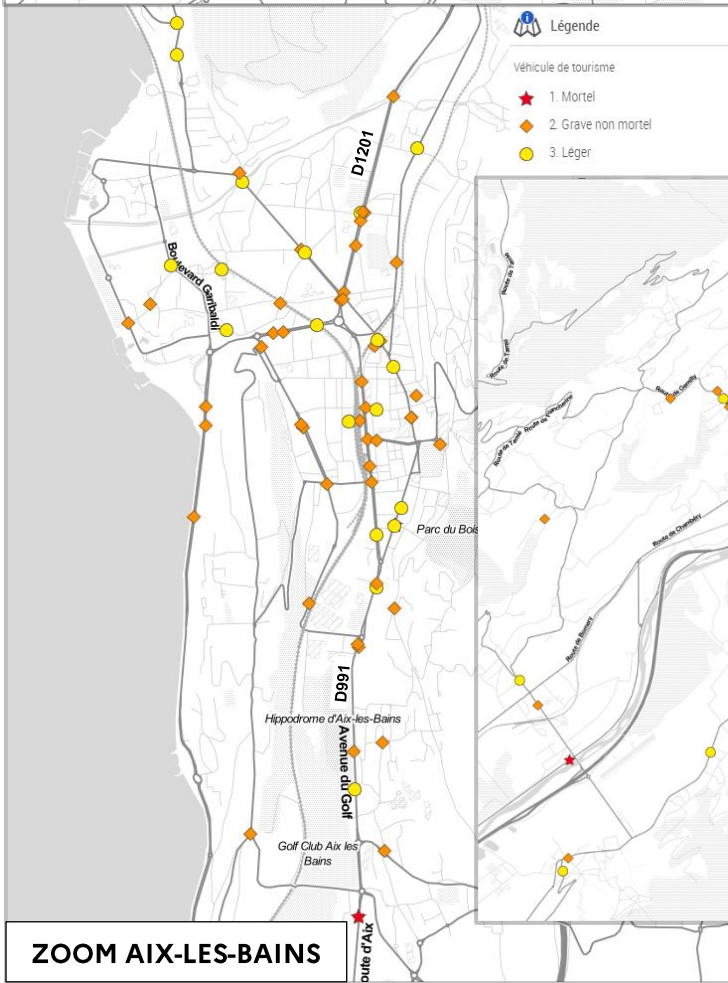
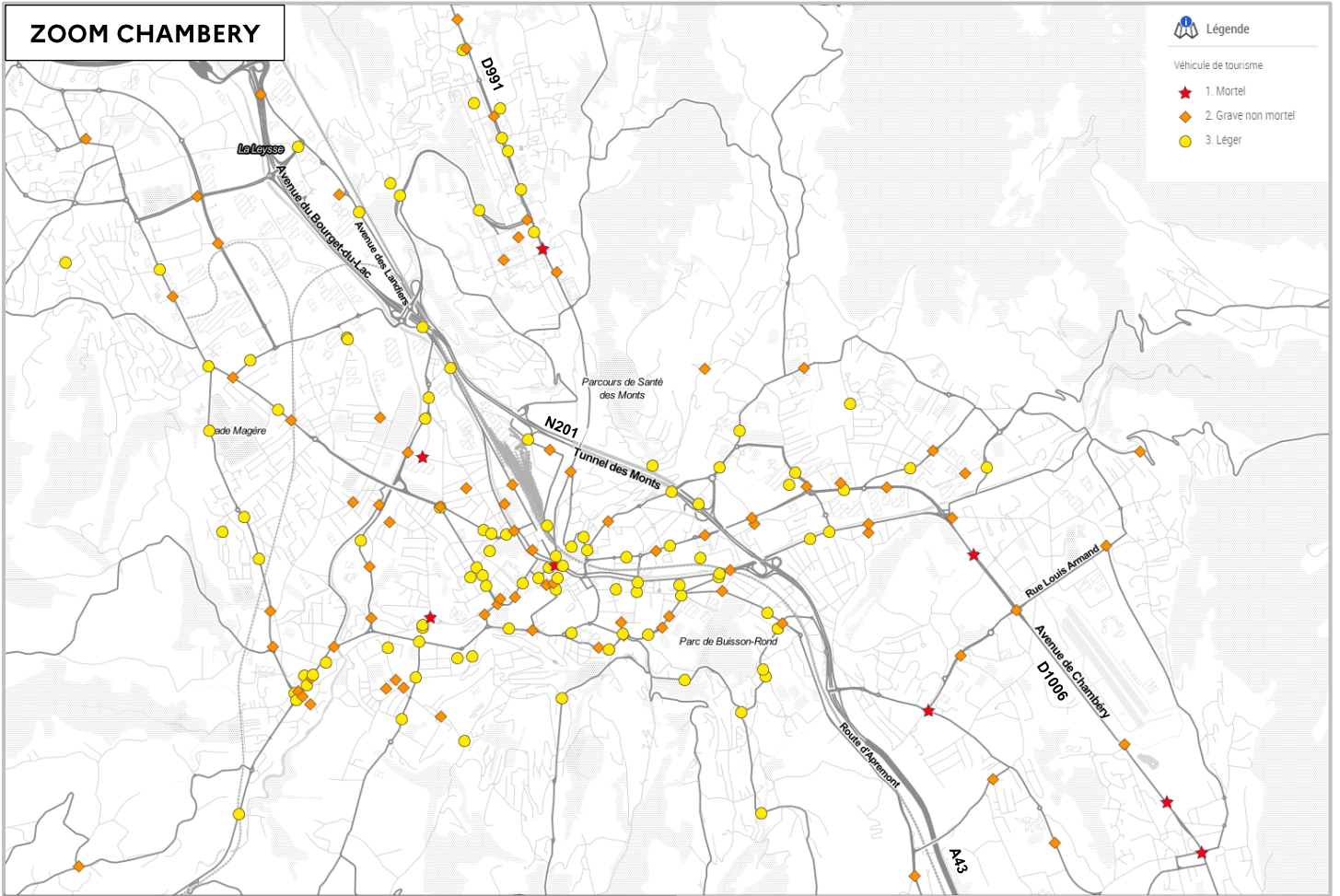


Les mois de mars et avril connaissent la plus forte accidentalité, suivis des mois d'octobre et décembre.

➤ Cartes des victimes VT, en agglomération, 2017-2021

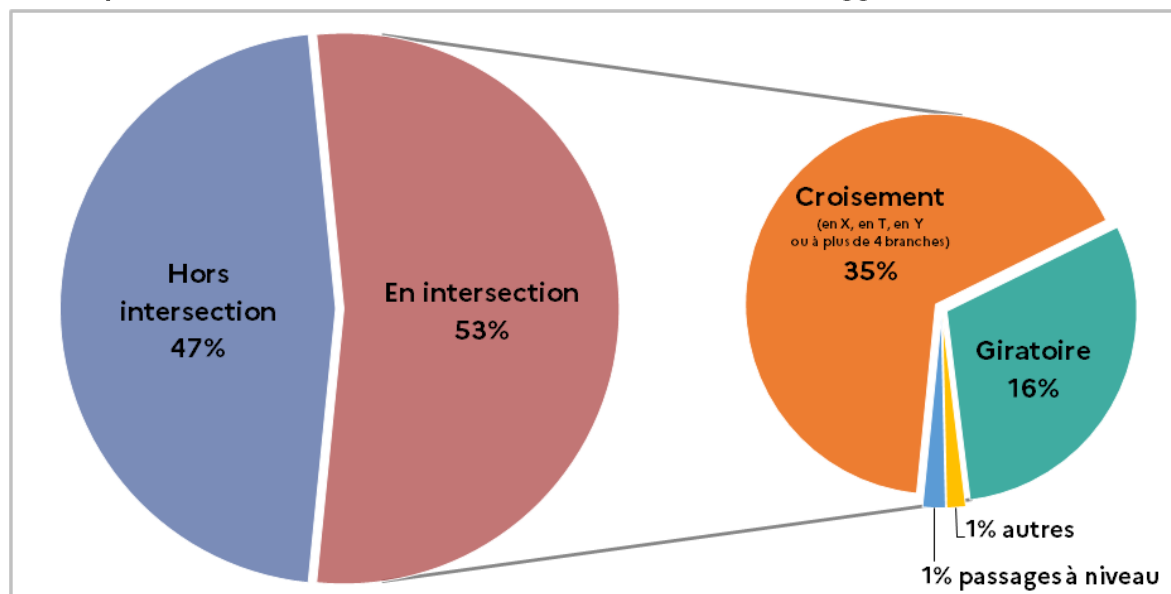






## 2.3.5. Facteurs spécifiques

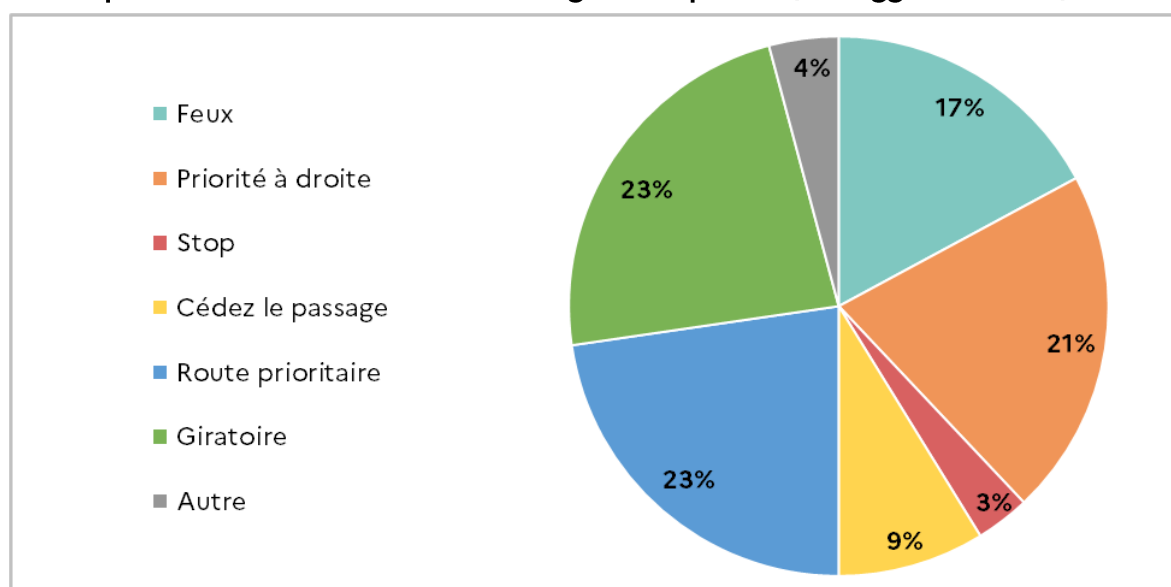
### ➤ Répartition des accidents en et hors intersection, en agglomération, 2017-2021



Les accidents en agglomération ont lieu en majorité en intersection, bien que cette majorité soit modérée (53%).

Ces accidents ont lieu pour 35% en intersections en X, en T, en Y ou à plus de 4 branches, et pour 16% en carrefours à sens giratoire ou ronds-points. Les autres types d'intersections et passages à niveau restent marginaux, à 1% chacun.

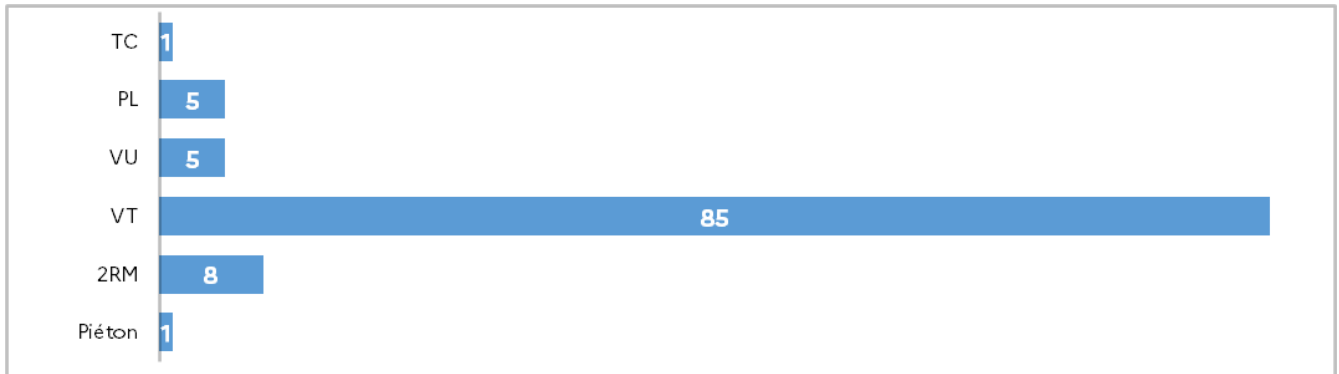
### ➤ Répartition des victimes selon le régime de priorité, en agglomération, 2017-2021



La répartition des victimes en fonction du régime de priorité montre que 23% d'entre elles circulaient sur l'axe prioritaire, 23% dans un giratoire, 21% au niveau d'une priorité à droite, 17% à un feu et 9% à un cédez-le-passage. Les stops et autres priorités sont moins concernés, avec respectivement 3% et 4% des victimes.

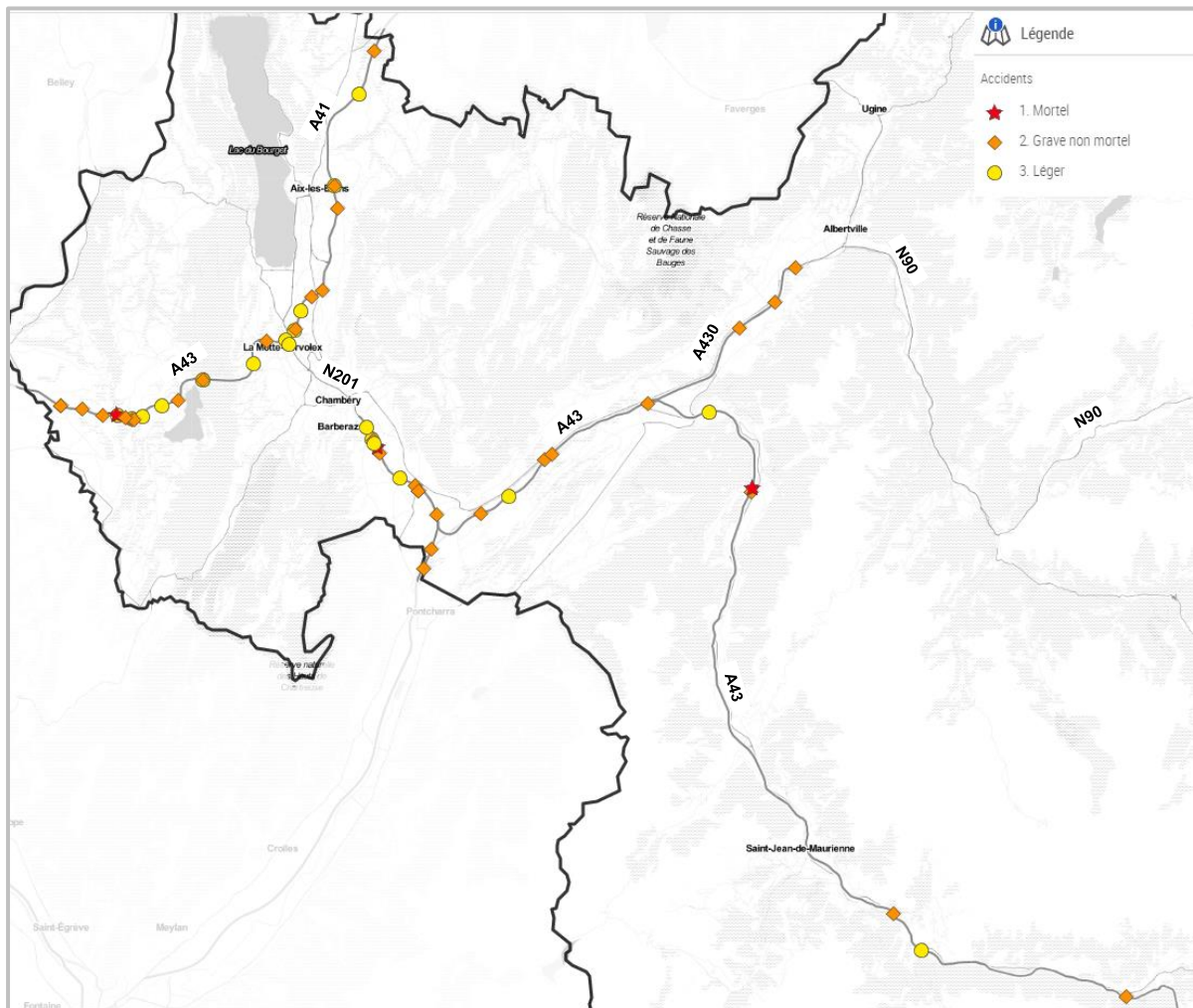
## 2.4.Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

- Répartition des victimes blessées ou tuées selon le mode de déplacement, sur autoroute, 2017-2021



Une majorité nette des victimes en milieu autoroutier sont des usagers de VT (81%), suivis des 2RM (8%), des VU et des PL (5% chacun).

- Carte des accidents sur autoroute, 2017-2019



## 3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

### 3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Un certain nombre d'actions ont été mises en place au cours des 5 dernières années pour répondre aux enjeux phares du DGO 2018-2022. Ces actions ont été conduites par le bureau de la sécurité routière, de la police des réseaux routiers et du droit à conduire avec l'aide d'une bonne vingtaine d'intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR), bénévoles retraités ou actifs et différents partenaires. Ces actions sont déclinées chaque année dans un plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Quatre enjeux impératifs avaient été arrêtés :

- les risques routiers professionnels
- la conduite après usage de substances psychoactives
- les jeunes
- les seniors

et 2 enjeux facultatifs :

- le partage de la voirie
- la vitesse

Toutes les orientations d'actions ont pu être traduites par des actions de sécurité routière, même en 2020, année de la crise COVID-19, où toutes les actions qui pouvaient être réalisées dans le respect des gestes barrières, ont été menées.

La majorité des actions ont bien fonctionné grâce à un travail de concertation en amont avec les demandeurs. Les actions grand public sont toujours bien accueillies, le public appréciant que des messages de prévention soient passés au plus près du terrain, permettant ainsi un échange avec les différents acteurs de la sécurité routière.

Quelques actions de prévention à l'attention des jeunes sont à retravailler pour les rendre plus attractives.

Un bilan synthétique en est fait ci-dessous par enjeu. Bien entendu, les publics jeune et senior sont également concernés par chaque enjeu thématique.

#### ENJEUX IMPERATIFS

##### **I- Les risques routiers professionnels**

- Signature d'une charte avec la chambre de commerce et d'industrie sur le risque routier professionnel : près de cinquante entreprises signataires pour 150 personnes présentes (2018),
- formation de 20 référents sécurité routière en entreprises,
- ateliers dans diverses entreprises (entreprises de transports collectifs, entreprise Cromology, Savoie Labo, Alpes Savoie nettoyage, EDF, ENEDIS, SNCF, Crédit mutuel ...), sensibilisation des saisonniers

en station de sport d'hiver, sur les causes d'accidents, la responsabilité pénale des trajets mission et des trajets domicile travail, remise à niveau sur le code de la route, test choc... Des dizaines d'entreprises sont concernées chaque année pour 500 à 1000 salariés sensibilisés annuellement,

- sensibilisation du personnel et des enseignants de l'université Savoie Mont Blanc, d'une centaine de militaires du 13<sup>ème</sup> bataillon de chasseurs alpins...
- participation au salon du véhicule utilitaire à Chambéry (2018), au forum éco-mobilité CCI (2019), aux journées nationales de la sécurité routière dans le monde professionnel (2020).

## **II- Alcool et stupéfiants**

- Financement chaque année de l'association "Avenir Santé" pour délivrer des messages de prévention aux soirées étudiantes et autres lieux festifs fréquentés par les étudiants, pour des publications ciblées sur les réseaux sociaux vers les 15-30 ans,
- action de prévention auprès du grand public lors des journées portes ouvertes du centre d'intervention et de secours Portes de Maurienne, à la SNCF... ( 2018),
- action de prévention des conduites à risque au volant auprès de 70 élèves du lycée professionnel hôtelier de Challes-les-Eaux (2018), auprès d'adolescents sous main de justice et personnes en probation/insertion (2018, 2021, 2022) et auprès de public sourd (2021),
- participation au match de Chambéry Savoie Mont Blanc Handball dédié à la sécurité routière : une cinquantaine de personnes sensibilisées avec le simulateur 2RM et le parcours alcool (2018),
- participation au festival Electro de Valmorel (2019),
- campagne de communication sur les dangers des médicaments sur la conduite via la distribution de sacs à médicaments (2021 et 2022),
- intervention en discothèque pour une action de prévention autour des conduites à risques liées à la notion de fête (alcool, stupéfiants, risque routier... ) en 2022.

## **III- Les jeunes :**

- Interventions dans les écoles maternelles jusqu'aux lycées : sensibilisation des plus petits aux risques routiers, au port de la ceinture de sécurité, au comportement en car scolaire, à l'usage du vélo, à la trottinette, aux règles des piétons ; pour les plus grands, ateliers code de la route et prévention, rappel des équipements obligatoires, ateliers temps de réaction, test choc, simulateur deux roues, contrôle technique frein et éclairage, règles de visibilité, règles de déplacement en engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), partage de la voie : des milliers d'enfants sensibilisés chaque année,
- organisation de rallyes pédestres et vélos en lien avec l'éducation nationale,
- sensibilisation de 30 enfants d'un centre de loisirs au risque routier lors de l'étape d'arrivée du Tour de France en handbike d'un intervenant départemental de sécurité routière du Maine et Loire paraplégique suite à un accident de la route : ateliers dangers piéton/vélo, parcours kart à pédales et parcours maniabilité vélo proposé par l'agence éco-mobilité (2018),
- participation chaque année à l'action "autoroute pour la vie" organisée par la société d'autoroute du tunnel routier du Fréjus (SFTRF) pour sensibiliser les élèves des écoles primaires de la vallée de la Maurienne aux règles de sécurité routière : piste vélo, angle mort, évacuation d'un car... Près de 400 élèves sont sensibilisés chaque année,
- participation à des actions "Vis ta ville" à Chambéry, à Saint-Jean-de-Maurienne, en partenariat avec le CSMBH (club de handball de Chambéry) sur les thématiques vélo, trottinette, EDPM, visibilité notamment,
- organisation avec un centre d'accueil et d'orientation de jeunes migrants, d'ateliers révision du code de la route, sensibilisation autour du vélo, préparation à l'attestation de sécurité routière,

- organisation d'ateliers du code de la route et prévention auprès de jeunes travailleurs (18/36 ans) : 40 personnes sensibilisées (2018 et 2019),
- réalisation par une intervenante départementale de sécurité routière du livre « Zou le loup » pour sensibiliser les enfants des maternelles au port de la ceinture de sécurité (2021),
- organisation de quatre actions auprès d'adolescents sous main de justice ou personnes en probation/insertion sur les thèmes de la sensibilisation à la sécurité routière, alcool, stupéfiants, conduite sans permis, partage de la route (2021),
- organisation avec le collège Côte Rousse à Chambéry d'un escape game sur la sécurité routière,
- animation du module "Sur ma route" dans le cadre du service national universel (SNU) (2022).

#### **IV- Les Seniors :**

- organisation d'un atelier "alcool et fatigue" par la brigade motorisée de Chambéry (2018),
- organisation de deux ateliers de réactualisation des connaissances du code de la route (2019),
- organisation d'un atelier rappel des panneaux pour les cyclistes et piétons et un atelier alcool avec l'association Aix loisirs (2021),
- sensibilisation au partage de la route, alcool, médicaments, importance d'être bien vu et de bien voir, matériel obligatoire, comportement des personnes présentes dans le véhicule (2022),
- ateliers rappel des panneaux pour les cyclistes et piétons et sessions de révision du code de la route (2022),
- atelier de remise à niveau du code de la route dans l'environnement quotidien à Moûtiers avec 15 personnes sensibilisées (2022),
- atelier test-choc et présentation du risque routier auprès du public, en partenariat avec le Crédit Mutuel à Aiguebelle.

#### **ENJEUX FACULTATIFS**

#### **V – Partage de la voirie piétons/vélos et 2 roues motorisés**

- organisation de rallyes moto avec la gendarmerie nationale : ateliers, parcours (2018, 2019, 2021),
- action « reprise de la moto après l'hiver » : trajectoires de sécurité (2018, 2019),
- organisation de l'opération « cols cool » en lien avec la gendarmerie nationale pour sensibiliser les deux roues motorisés au port des équipements obligatoires et optionnels avec démonstration du gilet airbag et mise en jeu d'un gilet (2018, 2019, 2020, 2021 et 2022),
- tutorat proposé par la gendarmerie avec le bureau de la sécurité routière aux nouveaux possesseurs du permis de conduire moto : 50 personnes sensibilisées en 2018,
- tenue d'un stand "la route se partage" lors du passage du Tour de France et/ou de l'étape du Tour (2018, 2019, 2021 et 2022),
- participation à des rencontres ou journées de la sécurité routière dans les communes, à un salon des maires (2018), à la foire de Savoie (2021),
- actions de sensibilisation sur la voie publique en novembre sur la thématique « Bien vu ensemble » pour sensibiliser sur l'importance d'être bien vu en particulier à la tombée du jour,
- actions de sensibilisation sur les pistes cyclables lors de mai à vélo, participation au festival du vélo à Saint-Jean-de-Maurienne en 2019,
- organisation d'ateliers avec les adultes handicapés du foyer APEI de Chambéry (2018 et 2019) pour les sensibiliser aux dangers de la route (piétons et vélos),
- organisation d'une matinée "passages à niveau" avec la SNCF : 150 personnes sensibilisées aux règles de sécurité aux abords des passages à niveau en 2018,

- organisation d'actions vélos/piétons avec la police municipale de Chambéry : environ 200 personnes sensibilisées sur 3 jours en 2019,
- sensibilisation aux facteurs de risque routier et deux roues motorisés de personnes en aménagement de peine, en lien avec le service pénitentiaire d'insertion et de probation, organisation de stages révision du code de la route pour du public en réinsertion,
- organisation d'ateliers code de la route, pour un public allophone ou présentant des troubles particuliers,
- action auprès d'un foyer de demandeurs d'asile avec sensibilisation sur le risque routier à pied, en vélo, l'importance d'être vu, la mise à disposition de documentation (vélo/distracteurs) et d'équipement de visibilité (brassards réfléchissants) en 2020,
- actions de sensibilisation à la visibilité pour les agents de la direction départementale du travail, de l'emploi, de la solidarité et de la protection des populations,
- campagne de communication dans les boulangeries, via des sacs à baguette, sur les dangers de l'usage du téléphone en conduisant en 2021,
- campagne de communication via des sets de tables distribués dans les restaurants portant sur les équipements pour les 2RM et le gilet airbag en 2022,
- publication de livrets et brochures à l'attention des personnes cérébrolésées (2022), pour les sensibiliser à la revalidation du permis de conduire,
- campagne de communication sur l'obligation du port d'équipements spéciaux en zone de montagne (2022).

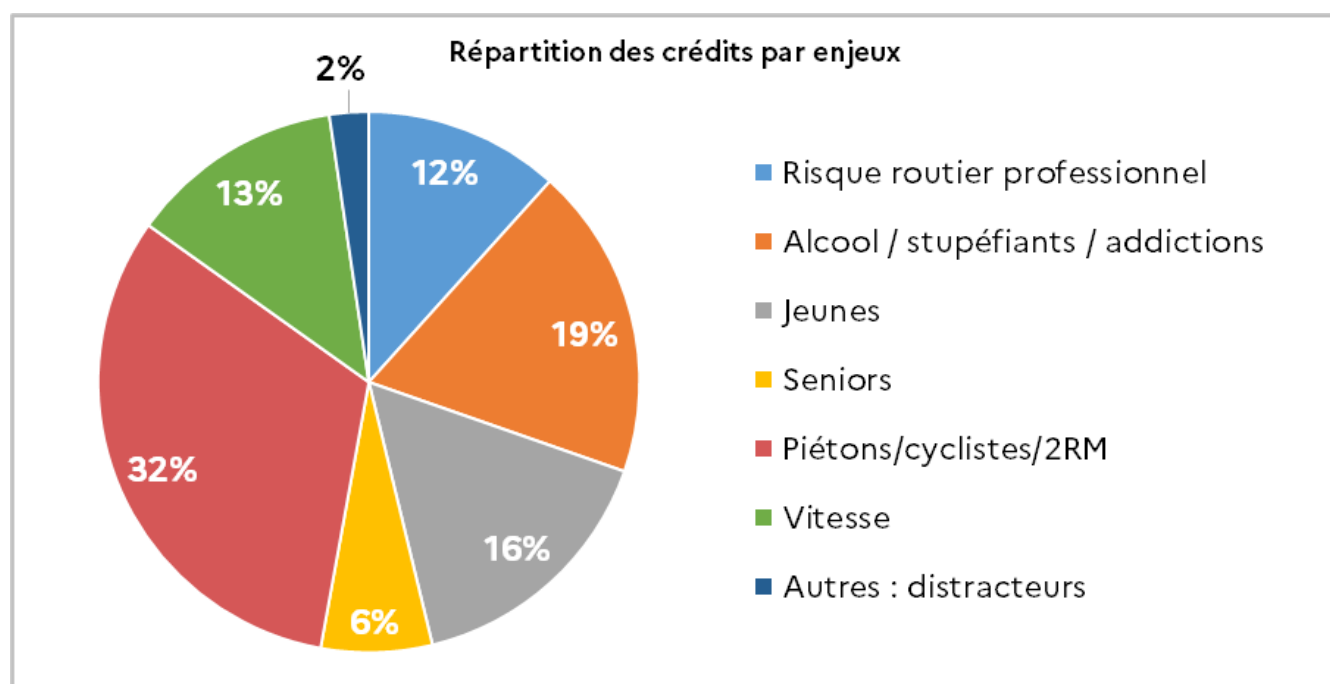
## **VI- Vitesse**

- sensibilisation tout public, en partenariat avec l'agence Ecomobilité, sur un nouvel aménagement routier en 2018,
- organisation en entreprises d'ateliers sur les distracteurs et la vitesse avec le réactiomètre,
- organisation d'ateliers de sensibilisation au risque vitesse auprès de personnes en insertion, de jeunes suivis par la mission locale et d'apprenants de la langue française,
- démonstration de la voiture tonneau et crash test au lycée Louis Armand,
- démonstration de test choc lors d'actions grand public (journées de la sécurité intérieure, foire avaline).

## 3.2. Utilisation des crédits 2018-2022 affectés à chaque enjeu

En Savoie, le conseil départemental participe à la politique de sécurité routière en apportant chaque année une enveloppe financière. Cette enveloppe est affectée aux subventions versées aux porteurs de projet retenus chaque année dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière.

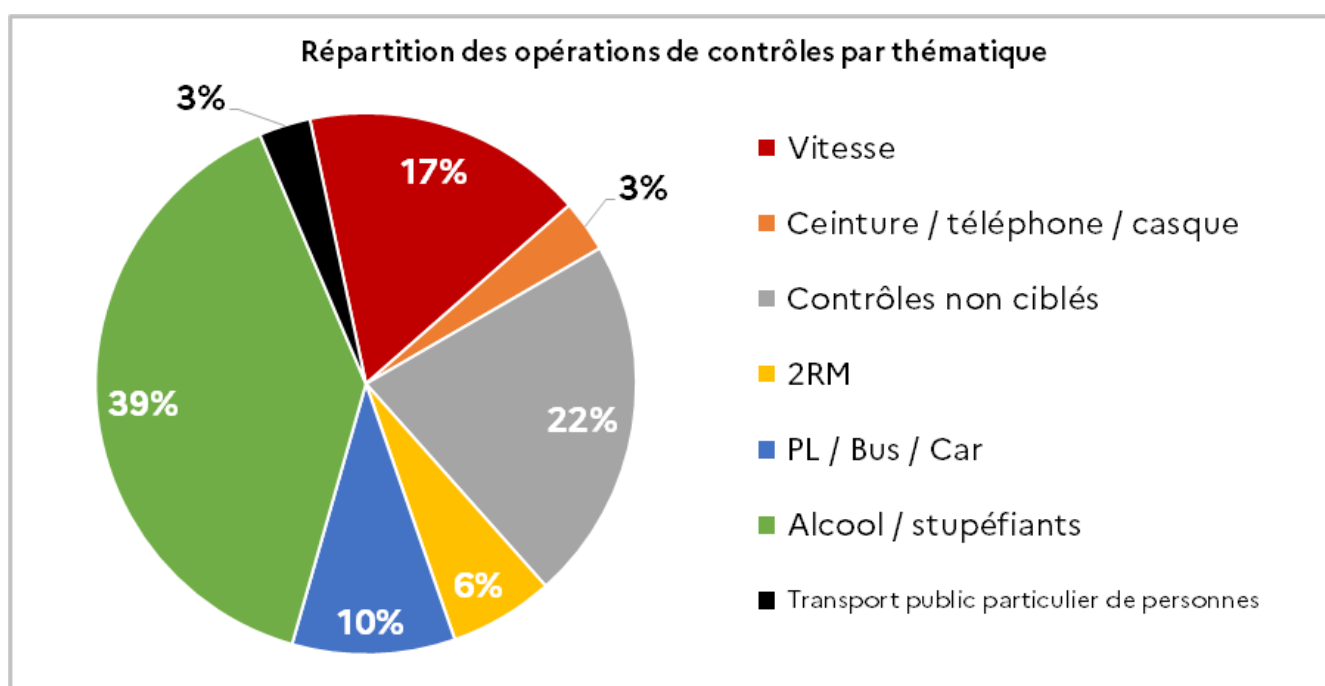
Montant des crédits par enjeux (€)	BOP 207	SUBV PDASR CD73	TOTAUX
Risque routier professionnel	29 602	2 810	32 412
Alcool / stupéfiants / addictions	40 912	10 982	51 894
Jeunes	19 455	24 623	44 078
Seniors	15 546	2 878	18 424
Piétons / cyclistes / 2RM	73 164	15 700	88 864
Vitesse	24 312	11 257	35 569
Autres : distracteurs	1 000	5 500	6 500
<b>TOTAUX</b>	<b>203 991</b>	<b>73 750</b>	<b>277 741</b>





### 3.3. Répartition des opérations de contrôles des forces de sécurité dans le cadre du PDCR

Répartition des opérations de contrôle par thématique	Nombre	Part
Vitesse	667	17%
Ceinture / téléphone / casque	123	3%
Contrôles non ciblés	860	22%
2RM	247	6%
PL / bus / car	385	10%
Alcool / stupéfiants	1 548	39%
Transport public particulier de personnes	122	3%
<b>TOTAUX</b>	<b>3 952</b>	<b>100</b>



## 4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

### 4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire

Les enjeux prioritaires définis au niveau national couvrent les enjeux existant dans le département de la Savoie. L'objectif de cette partie est de préciser le poids respectif de chacun de ces enjeux dans l'accidentalité locale, afin de prioriser les actions à mener.

#### 4.1.1. Description des enjeux

##### ➤ **A - Les deux-roues motorisés (2RM) - période d'étude 2017-2021**

Les 2RM en Savoie sont impliqués dans 33% des accidents et représentent 27% des tués. Parmi eux, les usagers de motos lourds (> 125 cm<sup>3</sup>) représentent la quasi-totalité des tués en 2RM.

La Savoie est attractive pour les usagers de 2RM lourds, qu'ils soient locaux ou originaires d'autres départements, voire étrangers. Cela induit une fréquentation importante en montagne lors des beaux jours, avec de forts enjeux de partage de la route avec les autres catégories d'usagers.

##### ➤ **B - Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs – période d'étude 2019-2021**

Les conduites à risques continuent de représenter une part importante de l'accidentalité mortelle du département. Parmi les présumés responsables d'accidents mortels (PR), 42% circulaient à une vitesse trop élevée déterminante dans la survenue de l'accident mortel. 28% des PR conduisaient sous l'influence d'alcool et/ou de drogue, et 20% n'étaient pas attentifs à leur conduite (distracteur technologique – téléphone, ou inattention).

##### ➤ **C - Les mobilités douces : marche, vélo (y compris à assistance électrique) et engins de déplacement personnel motorisés – période d'étude 2017-2021**

Les modes doux sont un enjeu important du département, avec 35 tués soit 26% des décès sur nos routes. Les 2/3 des tués en mode doux sont des piétons, et 1/3 sont des cyclistes.

La Savoie reste peu concernée par la mortalité en EDPsm et EDPm, même si le nombre d'accidents les impliquant est en augmentation, en lien avec la démocratisation de ce type de véhicule.

## ➤ D - Le risque routier professionnel – période d'étude 2017-2021

Les usagers tués dans un accident impliquant au moins une personne en trajet professionnel représentent 27% de la mortalité totale.

C'est une proportion importante des décès sur nos routes. Les trajets professionnels, qu'ils soient pour se rendre du domicile au lieu de travail ou qu'ils soient effectués dans le cadre d'une mission, sont parmi les plus susceptibles d'induire des comportements à risque (stress, peur du retard, pensées focalisées sur le travail et non sur la conduite, etc.)

### 4.1.2. Classement des enjeux au niveau local

Afin de classer les enjeux en fonction de leur importance locale, il convient de déterminer leurs poids respectifs dans l'accidentalité. Pour être considéré comme un **enjeu fort**, un enjeu peut être **absolu** (important par rapport à la mortalité du département), **relatif** (important comparé à la famille de départements de montagne), ou les deux à la fois.

#### **Enjeu absolu :**

L'enjeu est absolu s'il présente une part élevée de la mortalité (en pourcentage) ou un nombre important de tués. Dans le tableau ci-dessous, ces données sont présentées sous les colonnes « test 1 : la part dans la mortalité est supérieure à 20% » et « test 2 : le nombre de tués est supérieur à 15 par an ».

#### **Enjeu relatif :**

L'enjeu est relatif si la donnée locale est significativement supérieure à la donnée de la famille de départements. Dans le tableau ci-dessous, ces données sont présentées sous la colonne « test 3 : écart positif de plus de 5 points entre les données de la famille de départements de montagne et les données du département ».

➤ **Tableau synthétique de classement des enjeux**

Enjeu	Indicateur	Test 1	Test 2	Enjeu absolu	Test 3	Enjeu relatif
		Part > 20%	Nombre > 15 / an		Ecart positif entre famille (F) et département (D) supérieur à 5%	
A - 2RM	Tués 2RM	27,4%	7,4 / an	OUI	D : 27,4% F : 26,1%	NON
B - alcool	PR d'accident mortel sous emprise d'alcool	20,3%	5 / an	OUI	D : 20,3% F : 20,4%	NON
B - stupéfiants	PR d'accident mortel sous emprise de stup.	8,1%	2 / an	NON	D : 8,1% F : 9,7%	NON
B - vitesse	PR d'accident mortel avec vitesse excessive	41,9%	10,3 / an	OUI	D : 41,9% F : 31,3%	OUI
B - priorités	PR d'accident mortel avec refus de priorité	1,4%	0,3 / an	NON	D : 1,4% F : 8,0%	NON
B - distraction	PR d'accident mortel avec distraction	20,3%	5 / an	OUI	D : 20,3% F : 16,9%	NON
C - modes doux	Tués en modes doux	25,9%	7 / an	OUI	D : 25,9% F : 19,1%	OUI
D - risque routier professionnel	Tués dans un accident professionnel	27,4%	7,4 / an	OUI	D : 27,4% F : 32,4%	NON

**Les enjeux forts** en Savoie sont donc :

- la **vitesse**, les **modes doux** (enjeux à la fois **absolus** et **relatifs**)
- les **deux-roues motorisés**, l'**alcool**, la **distraction**, et le **risque routier professionnel** (enjeux **absolus**)

Les stupéfiants et les refus de priorités sont des enjeux plus faibles.

## 4.2. Panorama détaillé des enjeux forts

### 4.2.1. Les deux-roues motorisés (2RM)

- **Part des victimes (blessés + tués) en 2RM, selon le milieu et la catégorie de 2RM : cyclomoteurs < 50 cm<sup>3</sup>, motos de plus de 50 cm<sup>3</sup>, 2017-2021**

Tous milieux		Hors agglomération		En agglomération	
part victimes cyclomoteurs	part victimes motos	part victimes cyclomoteurs	part victimes motos	part victimes cyclomoteurs	part victimes motos
SAVOIE					
28%	72%	15%	85%	47%	53%
FAMILLE DEPARTEMENTS DE MONTAGNE					
28%	72%	15%	85%	43%	57%

La répartition des victimes selon le type de 2RM est similaire pour la Savoie et la famille de départements de montagne.

Une large majorité des victimes en 2RM sont des usagers de motos. Ils représentent l'essentiel de l'enjeu 2RM.

Dans le détail, l'écart le plus marqué concerne les secteurs hors agglomération, où les motos représentent 85% des victimes 2RM. La répartition devient plus équilibrée en agglomération, bien que les motos demeurent majoritaires.

Les hommes représentent près de 9 victimes sur 10 en 2RM.

Dans les accidents en agglomération, les jeunes de moins de 17 ans représentent la tranche d'âge la plus impactée (essentiellement des cyclomoteurs). Hors agglomération, les 18-24, 25-44 et 45-64 ans sont les plus concernés, et ce de manière équivalente.

## 4.2.2. L'alcool

### ➤ Détail des présumés responsables d'accidents mortels (PR) positifs à l'alcool selon le genre, 2019-2021

Nombre de PR tous accidents mortels	Nombre et part des PR avec alcool	nb et part d'hommes chez les PR avec alcool	nb et part de femmes chez les PR avec alcool
SAVOIE			
74	15 (20,3%)	15 (100%)	0 (0%)
FAMILLE DEPARTEMENTS DE MONTAGNE			
597	122 (20,4%)	116 (95,1%)	6 (4,9%)

La part de présumés responsables d'accidents mortels positifs à l'alcool est similaire pour la Savoie et la famille de départements de montagne.

En Savoie, la totalité de ces PR positifs à l'alcool sont des hommes. Cela est encore plus marqué que pour la famille de département.

Une grande majorité des PR positifs à l'alcool (87%) ont provoqué l'accident hors agglomération, de nuit, et y ont perdu la vie.

Les 18-24 ans sont les plus représentés, suivis des 25-34 ans et 35-44 ans.

### 4.2.3. La vitesse

➤ **Détail des présumés responsables d'accidents mortels (PR) circulant à une vitesse excessive ou inadaptée eu égard aux circonstances selon le genre, 2019-2021**

Nombre de PR tous accidents mortels	Nombre et part des PR avec vitesse	nb et part d'hommes chez les PR avec vitesse	nb et part de femmes chez les PR avec vitesse
<b>SAVOIE</b>			
74	31 (41,9%)	27 (87,1%)	4 (12,9%)
<b>FAMILLE DEPARTEMENTS DE MONTAGNE</b>			
597	187 (31,3%)	171 (91,4%)	16 (8,6%)

La part de PR circulant à vitesse excessive ou inadaptée est importante en Savoie (plus de 4 sur 10). Elle présente un écart positif significatif de 10 points avec la famille de départements de montagne.

L'essentiel de ces PR sont des hommes. La proportion de femmes, bien que faible, est supérieure à celle observée pour la famille de départements de montagne.

Dans 8 cas sur 10, le PR impliqué circulait hors agglomération. La répartition jour/nuit est équilibrée.

S'agissant des tranches d'âges, les 18-24 ans sont sur-représentés (1 tiers des PR avec vitesse), suivis des 25-34, 35-44 et 45-54.

#### 4.2.4. La distraction

- **Détail des présumés responsables d'accidents mortels (PR) avec distraction (inattention et/ou usage du téléphone et autres distracteurs technologiques) selon le genre, 2019-2021**

Nombre de PR tous accidents mortels	Nombre et part des PR avec distraction	nb et part d'hommes chez les PR avec distraction	nb et part de femmes chez les PR avec distraction
<b>SAVOIE</b>			
74	15 (20,3%)	11 (73,3%)	4 (26,7%)
<b>FAMILLE DEPARTEMENTS DE MONTAGNE</b>			
597	101 (16,9%)	72 (71,3%)	29 (28,7%)

La part de PR avec distraction ainsi que la répartition hommes/femmes est similaire pour la Savoie et pour la famille de départements de montagne. Les hommes représentent la majorité des PR avec distraction (3 sur 4).

Dans 2 cas sur 3, les accidents de ces PR avec distraction se déroulent en agglomération. Dans 2 cas sur 3 également, ces accidents ont lieu de jour.

Les 35-44 ans sont les plus représentés parmi les présumés responsables avec distraction (33%).



## 4.2.5. Les modes doux

- **Part des victimes (blessés + tués) parmi les modes doux, selon le milieu et la catégorie : piétons + EDP sans moteur, vélos + vélos à assistance électrique + EDP avec moteur, 2017-2021**

Tous milieux		Hors agglomération		En agglomération	
part victimes piéton + EDPsm	part victimes vélos + vélos ass. élec + EDPm	part victimes piéton + EDPsm	part victimes vélos + vélos ass. élec + EDPm	part victimes piéton + EDPsm	part victimes vélos + vélos ass. élec + EDPm
<b>SAVOIE</b>					
52%	48%	22%	78%	61%	39%
<b>FAMILLE DEPARTEMENTS DE MONTAGNE</b>					
58%	42%	26%	74%	66%	34%

En Savoie parmi les modes doux, les nouveaux engins de déplacement personnel avec ou sans moteur (EDPm et EDPsm) demeurent peu représentés dans l'accidentalité (13 victimes blessées ou tuées sur 5 ans, contre 395 pour les vélos et piétons).

Les proportions indiquées dans le tableau ci-dessus représentent donc essentiellement des vélos et des piétons.

Il apparaît que la part de piétons victimes en Savoie est plus faible que pour la famille des départements de montagne, quel que soit le milieu. A l'inverse, la proportion de cyclistes victimes est plus importante.

9 victimes piétons sur 10 et 2 victimes cyclistes sur 3 le sont dans un accident en agglomération, qui est le milieu le plus concerné par l'accidentalité en modes doux.

Chez les cyclistes, les tranches d'âge les plus touchées sont les 18-24 ans, suivis des 45-54 ans puis des 55-64 ans.

Pour les piétons, la tranche d'âge la plus concernée est celle des seniors de plus de 75 ans (25% des victimes piétons), suivie des seniors de 65-74 ans (14%).

## 4.2.6. Le risque routier professionnel

- **Part des tués dans un accident impliquant au moins 1 usager en déplacement professionnel, 2017-2021**

Total tués	Tués acc. avec au moins 1 usager en déplacement pro.	Part de tués dans un accident professionnel
SAVOIE		
135	37	27,4%
FAMILLE DEPARTEMENTS DE MONTAGNE		
1093	354	32,4%

Plus d'1 tué sur 4 en Savoie l'est dans un accident impliquant au moins un usager qui effectuait un trajet professionnel (domicile-travail ou mission). Cette proportion est inférieure de 5 points par rapport à la famille des départements de montagne.

- **Part des victimes (blessés + tués) effectuant un trajet professionnel, selon le mode de déplacement, 2017-2021**

Part de victimes pro. modes doux	Part de victimes pro. 2RM	Part de victimes pro. VT	Part de victimes pro. Autres
SAVOIE			
18%	22%	45%	15%
FAMILLE DEPARTEMENTS DE MONTAGNE			
10%	24%	48%	17%

En Savoie, comparé à la famille des départements de montagne, la répartition des victimes en déplacement professionnel est légèrement inférieure pour les 2RM, les VT et autres.

A l'inverse, les modes doux sont bien plus représentés dans les trajets professionnels (proportion presque 2 fois supérieure à celle de la famille de départements).

## 4.3. Les orientations d'actions

### Enjeu « les deux-roues motorisés »

<b>Amélioration de la connaissance</b>	Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des deux-roues motorisés en analysant les procès-verbaux d'accident, continuer les analyses horaires et géographiques via la base de données TraXY.
<b>Infrastructure</b>	Redynamiser le dispositif « motards de vigie » pour les remontées concernant les infrastructures  Continuer les échanges avec les gestionnaires de voirie en cas de détection et d'accumulation d'accidents
<b>Education-sensibilisation</b>	Mettre en place des actions à destination des motards en lien avec les forces de l'ordre (reprise de guidon, cols cool...)  Développer les actions de prévention et de sensibilisation au code de la route dans les collèges et lycées  Développer les actions de sensibilisation au port des équipements de protection individuelle obligatoires et facultatifs  Poursuivre les démonstrations de gilet airbag sur différents stands et faire gagner davantage d'équipements de protection  Faire de la communication sur les équipements obligatoires
<b>Contrôle et sanction</b>	Réaliser des contrôles de conformité des véhicules et du port des équipements obligatoires notamment aux abords des établissements scolaires  Réaliser le contrôle des deux-roues motorisés sur les axes touristiques et accidentogènes du département

**Enjeu « Les conduites à risques » : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (usage du téléphone principalement)**

<p><b>Amélioration de la connaissance</b></p>	<p>Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations vitesse/alcool/distracteurs et de tous les autres facteurs de risques lors des contrôles et des accidents</p>
<p><b>Infrastructure</b></p>	<p>Sans objet</p>
<p><b>Education-sensibilisation</b></p>	<p>Développer les actions de sensibilisation aux conduites à risque dans les établissements scolaires, les entreprises, les collectivités territoriales, les administrations et lors des actions grand public</p> <p>Continuer à soutenir les acteurs locaux par le prêt de matériel (lunettes alcool, valise alcool, réactiomètre) et la fourniture de documentation à destination du public</p> <p>Impliquer et sensibiliser les organisateurs d'évènements et l'ensemble des milieux associatifs, étudiants, festifs et sportifs à mettre en place les dispositifs existant de lutte contre l'alcoolémie (SAM, auto-contrôle, boîte à clefs...)</p> <p>Inciter au développement des modes de transport alternatifs lors des soirées festives</p> <p>Poursuivre le prêt des radars pédagogiques aux collectivités territoriales pour les inciter à s'équiper</p> <p>Inciter les gestionnaires de voirie à mettre en place des radars pédagogiques au droit des chantiers ou des décompteurs de temps</p> <p>Mettre en place des actions de sensibilisation des parents à la sortie des écoles</p> <p>Sensibiliser les auto-écoles pour qu'elles relaient aux élèves conducteurs les messages de prévention sur les conduites à risque et les nouveautés réglementaires (corridor de sécurité, etc.)</p> <p>Mettre en place des campagnes de communication sur les conduites à risque notamment via les réseaux sociaux ou en s'appuyant sur des ambassadeurs locaux (sportifs...)</p>
<p><b>Contrôle et sanction</b></p>	<p>Renforcer les contrôles au droit des chantiers</p> <p>Continuer les contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs et les soirs de fête</p> <p>Mettre en place des actions de sensibilisation, alternatives aux poursuites</p>

**Enjeu « Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche**

<p><b>Amélioration de la connaissance</b></p>	<p>Poursuivre l'amélioration de l'information via les procès-verbaux d'accident</p>
<p><b>Infrastructure</b></p>	<p>Travailler avec les gestionnaires de voirie sur une meilleure information sur l'utilisation des voies partagées (pistes cyclables, voies piétonnes, voies vertes...) et amélioration des lieux accidentogènes</p> <p>Sensibiliser les collectivités territoriales à la mise en place de feux piéton-cycliste quand une piste cyclable se trouve parallèle à un passage piéton au niveau de la traversée d'une voie, pour indiquer aux cyclistes qu'ils doivent respecter le feu piéton</p> <p>Sensibiliser les collectivités territoriales à la mise en place d'un décompte de temps aux passages piétons</p> <p>Sensibiliser les collectivités territoriales à la mise en place des dispositifs existants pour protéger les passages piétons (suppression de places de stationnement et marquage au sol)</p>
<p><b>Education-sensibilisation</b></p>	<p>Développer les actions de sensibilisation dans les établissements scolaires, les entreprises, les collectivités territoriales et les administrations notamment pour expliquer la réglementation</p> <p>Rappeler la réglementation des nouveaux EDPm lors des actions de sensibilisation modes doux, en particulier envers le grand public</p> <p>Développer les actions de sensibilisation au port des équipements de protection individuelle obligatoires et facultatifs</p> <p>Développer avec les collectivités territoriales les actions de partage de la route, de visibilité</p> <p>Former des référents sécurité routière dans les collectivités territoriales</p> <p>Développer les campagnes de communication via les réseaux sociaux</p>
<p><b>Contrôle et sanction</b></p>	<p>Réaliser des contrôles relatifs à l'usage des voies, à la vitesse et aux équipements obligatoires sur les engins de déplacement personnel motorisés</p>

## Enjeu « le risque routier professionnel »

<b>Amélioration de la connaissance</b>	<p>Améliorer la connaissance sur les accidents « domicile-travail » en lien avec la CPAM/CARSAT</p> <p>Améliorer la connaissance sur les accidents professionnels en lien avec les entreprises</p>
<b>Infrastructure</b>	<p>Favoriser les échanges entre les gestionnaires de voiries et les entreprises</p> <p>Inviter les acteurs à prendre en compte la sécurité routière dans les aménagements routiers (chartes d'aménagement en concertation avec les usagers)</p>
<b>Education-sensibilisation</b>	<p>Développer les actions de sensibilisation et de formation « sécurité routière » auprès des employés et employeurs</p> <p>En lien avec la FNTR et les organismes de formation de formateurs FIMO/FCO, sensibiliser les conducteurs de poids-lourds au risque routier aux abords des chantiers</p> <p>Mettre en place une campagne de sensibilisation sur la sécurité des personnels aux abords des chantiers</p> <p>Inciter les entreprises à signer la charte sur le risque routier professionnel</p> <p>Mettre en place un club inter-entreprises</p> <p>Former des référents sécurité routière en entreprise</p>
<b>Contrôle et sanction</b>	<p>Renforcer les contrôles en matière de temps de conduite, de surcharge et d'utilisation des distracteurs</p> <p>Développer le contrôle du respect des inter-distances notamment des poids lourds et transports en commun</p>

## 5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

### 5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Chaque année, un plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) est élaboré. Au vu des derniers chiffres de l'accidentalité, il fixe les priorités d'actions de prévention en matière de lutte contre l'insécurité routière et répartit le budget par enjeu.

Chaque action fait l'objet d'un bilan individuel. Un bilan global est présenté aux IDSR en fin d'année.

### 5.2. Suivi de l'accidentalité départementale

Les indicateurs à suivre au long de la période 2023-2027 sont les suivants :

- Nombre de tués et de blessés par type d'usagers en et hors agglomération
- « Qui tue ou blesse qui » en et hors agglomération
- Surveillance de l'enregistrement des accidents de 2RM et de modes doux (en particulier les accidents seuls)
- Les auteurs présumés d'accidents mortels : facteurs comportementaux déclenchant.

### 5.3. Modalités de suivi du DGO

Chaque année, un point de l'accidentalité et des actions est présenté aux IDSR.

Les membres du comité de pilotage du DGO sont destinataires tous les ans de l'envoi d'un certain nombre de données de l'accidentalité : nombre de tués par âge, mode de déplacement, facteurs, lieux, etc.

Le comité de pilotage est réuni à mi-parcours de la période du DGO pour faire un bilan intermédiaire et réorienter si nécessaire les actions sur les années restantes, au vu de l'évolution des données de l'accidentalité dans le département. Il est réuni en fin de période du DGO afin de faire un bilan global et préparer le nouveau document.

Chambéry, le **30 MAI 2023**

Le préfet

François RAVIER

Le procureur de la République  
de Chambéry

Pierre-Yves MICHAU

La procureure de la République  
d'Albertville

Anne GACHES

Le directeur académique des services de l'éducation  
nationale

François COUX

Le président du conseil  
départemental de la Savoie  
Pour le président et par délégation  
Le conseiller départemental

Alexandre GENNARO

Le président de  
l'association des maires  
de Savoie

Luc BERTHOUD

Le président de  
l'association des maires  
ruraux de Savoie

Yves HUSSON

La directrice de réseau  
SFTRF

Valérie FANICHER

Le directeur technologie  
sécurité trafic APRR - AREA

Pascal PHILIP