

# SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

**Document Général d'Orientations  
2013-2017**



# Sommaire

- 1 -Les objectifs
- 2 - La démarche d'élaboration
- 3 – Accidentologie générale de 2003 à 2007
- 4 – Enjeux et domaines d'action
  - 4-1 Alcool, stupéfiants, médicaments
  - 4-2 Vitesse
  - 4-3 Jeunes
  - 4-4 Deux-roues motorisés
  - 4-5 Usagers vulnérables
  - 4-6 Monde du travail
- 5 – Mise en œuvre opérationnelle

# 1 - Les objectifs

En 2002 la sécurité routière était déclarée grande cause nationale.

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

Ainsi chaque département s'engageait dans l'élaboration de son Document Général d'Orientation (DGO), pour les années 2009 à 2012. Ce document orientait les actions de la politique à mener au sein des territoires pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents, afin d'atteindre l'objectif fixé.

Aujourd'hui, au terme de cet engagement et des politiques mises en œuvre, la mortalité sur les routes françaises est descendue sous le seuil des 4 000 tués par an et il convient de poursuivre l'amélioration de ce résultat.

Le nouvel objectif visé à l'horizon 2020 consiste à passer sous la barre des 2 000 tués/an.

Compte-tenu des orientations fixées pour atteindre cet objectif, il est demandé à chaque département d'élaborer son DGO 2013-2017.

Ce document permet de définir pour les cinq années à venir les enjeux de sécurité routière retenus pour le département et de fixer les orientations pour les actions susceptibles d'être mises en œuvre pour cette période.

Ce document est cosigné par le représentant de l'Etat et du Département afin d'acter la démarche permettant d'unir les moyens et les efforts respectifs de chacun dans les actions de sécurité routière et de prévention.

Pour permettre une action efficace au plan local, les analyses accidentologiques et les orientations d'actions seront partagées avec les acteurs impliqués dans l'amélioration de l'insécurité routière.

## 2 - La démarche d'élaboration

A partir des résultats du précédent DGO 2009-2012, un travail préparatoire a été réalisé en concertation entre les services de l'État et du Conseil Général de la Savoie.

Ce dernier assure la gestion de plus de 3 000 km de routes départementales, s'investit dans l'amélioration permanente des infrastructures routières et constitue un interlocuteur privilégié des collectivités territoriales dans leurs aménagements urbains.

La démarche était fondée sur l'examen multi-critères des enjeux nationaux et départementaux mis en éclairage par l'analyse de l'accidentalité locale pour la période de référence 1996-2011.

L'étude des enjeux a permis d'orienter les actions à mettre en place dans une recherche d'adéquation indicateurs/moyens.

La présentation des enjeux et des orientations d'actions a été réalisée à destination des acteurs et des partenaires de la sécurité routière du département, ainsi qu'auprès du collège des chefs de services de l'État et du pôle inter-services sécurité civile et routière.

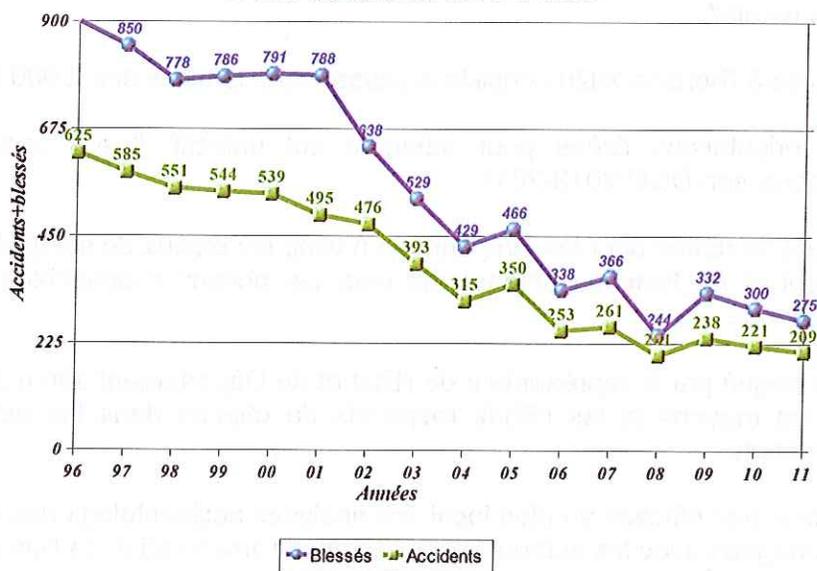
### 3 - Accidentologie générale de 1996 à 2011

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

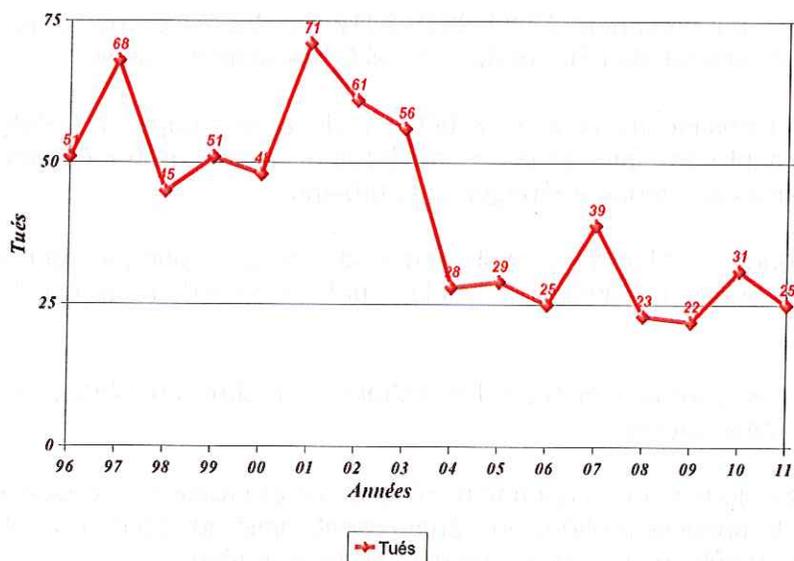
Sur l'ensemble du département de la Savoie, il est constaté :

- la baisse régulière des accidents et des blessés avec une stabilisation du nombre des tués autour de trente morts/an ;
- des accidents dispersés sur l'ensemble des routes du département ;
- la forte diminution des zones d'accumulation d'accidents.

Savoie - diagramme des accidents corporels et des blessés de 1996 à 2011



Savoie - diagramme des Tués de 1996 à 2011



## 4 – Enjeux et domaines d'action

Le travail prospectif mené par les services confirme le maintien de six enjeux de sécurité routière.

- Alcool, stupéfiants, médicaments
- Vitesse
- Jeunes
- Deux roues motorisés
- Usagers vulnérables
- Monde du travail

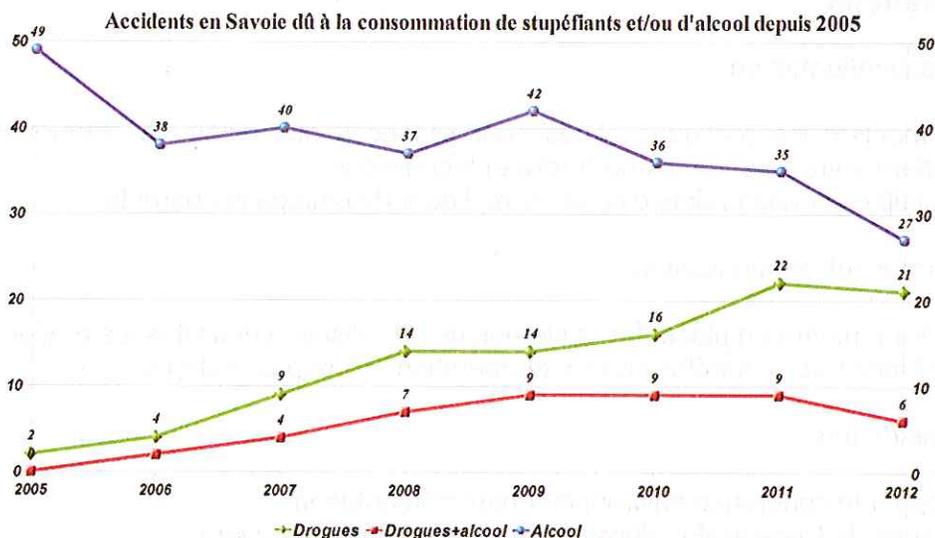
Ce travail a également confirmé les orientations d'actions pour ces enjeux susceptibles d'être mises en œuvre sur la période 2013-2017. Ces orientations couvrent les domaines suivants :

- Éducation/formation
- Communication
- Infrastructures
- Contrôle et sanction

### 4-1- Alcool, stupéfiants, médicaments

#### ↳ le constat

- Proportion importante d'accidents mortels où l'alcool est mis en cause les week-ends : un accident sur deux;
- Il convient également de noter qu'un accident sur trois a lieu de nuit durant les week-ends.
- L'absence de statistiques relatives à la prise de médicaments dans l'accidentalité routière ne permet pas d'analyse fiable même si ce phénomène semble fréquent compte-tenu des habitudes de consommations médicamenteuses relevées en France.



## ↳ Les orientations

### → éducation/formation

- Sensibiliser le réseau de l'éducation nationale dans ses interventions auprès des élèves des collèges et des lycées.
- Rappeler l'exemplarité portée par l'image des adultes.
- Poursuivre la sensibilisation dans le monde du travail.

### → information/communication

- Par les médias, en recherchant des relais de communication adaptés.
- Lors des manifestations (semaine et actions sécurité routière, salons ...).
- A destination de tous les publics.

### → Infrastructures (sans objet.)

### → contrôles/sanctions

- Cibler les contrôles (horaires, lieux et cibles).
- Expliquer la règle et la faire appliquer.

## 4-2 - Vitesse

### ↳ Le constat

- Baisse des vitesses moyennes et des grands excès de vitesse
- Forte variation suivant les itinéraires empruntés, le non respect des vitesses par les usagers peut représenter jusqu'à 40 % du trafic circulant sur la voie.
- Fort pourcentage d'infractions d'étrangers (10 à 50 %) au droit des radars fixes
- Meilleure acceptabilité du contrôle humain sur le contrôle automatisé.
- Non respect des limitations de vitesse qui ne sont pas en cohérence avec l'environnement traversé.

### ↳ les orientations

#### → éducation/formation

- Harmoniser les pratiques et les connaissances des différents acteurs de la sécurité routière entre élus, forces de l'ordre et techniciens.
- Travailler sur des projets d'école et impliquer davantage les parents.

#### → information/communication

- Inciter à mettre en place des systèmes de visualisation des vitesses pratiquées
- Médiatiser des contrôles ciblés et opérations « coup de poing ».

#### → infrastructure

Développer la cohérence environnement/réglementation :

- relancer la Commission départementale de sécurité routière,
- S'assurer de la crédibilité et de la pertinence du positionnement des panneaux d'entrée et sortie d'agglomération qui limitent la vitesse à 50 km/h,
- échanger régulièrement avec les forces de l'ordre et les gestionnaires de voiries sur la cohérence d'itinéraire.

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

## → contrôle/sanctions

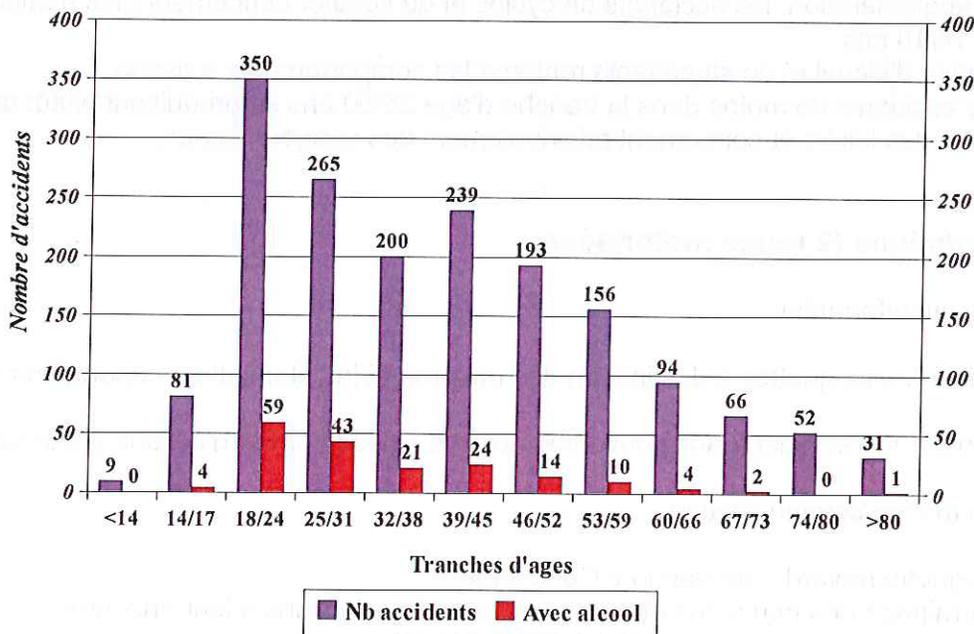
- Associer les différents modes de contrôle (radars fixes, radars mobiles, interceptions).
- Rechercher des lieux cohérents entre environnement et réglementation pour le contrôle sanction fixe et embarqué, dans le cadre d'un partenariat étroit entre l'Etat, les élus et les gestionnaires de réseaux.
- Privilégier en « zone 30 » et « zone de rencontre », les contrôles humains et la présence dissuasive.
- Mener dans le cadre de l'élaboration du plan départemental de contrôle routier une réflexion avec les forces de l'ordre pour s'assurer de la pertinence et du positionnement des équipements de contrôle.

## 4-3 - Enjeu jeunes

### ↳ Le constat

- La tranche d'âge 18/24ans est la plus représentée dans l'accidentalité.
- Les conducteurs ayant obtenu leurs permis depuis moins de 2ans sont impliqués dans 15 % des accidents
- 40% de ces accidents se produisent le week-end
- 82% des jeunes impliqués dans l'accidentalité en Savoie sont de sexe masculin

**Savoie - répartition des accidents par âge du conducteur  
Période 2007-2011**



### ↳ Les orientations

#### → éducation/formation

- Rappeler leur vulnérabilité.
- Assurer la continuité du programme éducatif.
- Développer des expériences complémentaires lors de l'apprentissage de la conduite.
- Impliquer les employeurs et assureurs dans la phase post-permis.
- Poursuivre des actions spécifiques dans l'enseignement supérieur

→ information/communication

- Promouvoir affiches et dépliants dans les établissements scolaires et de l'enseignement supérieur
- Informer les associations d'étudiants

→ infrastructure

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

→ contrôle/sanctions

- Cibler les contrôles d'alcoolémie sur les lieux fréquentés par les jeunes.
- Contrôler aux sorties des collèges les conducteurs des 2 roues motorisés avec demande de mise en conformité des véhicules

## 4-4 - Enjeu 2 roues motorisées

### ↳ Le constat

- Les accidents impliquant les 2 roues motorisés diminuent moins vite que l'ensemble des accidents
- Ils sont plus nombreux de mai à septembre les samedis, et dans la tranche horaire 15h - 19 h
- En agglomération, les accidents de cyclos et de scooter concernent plus particulièrement les 14/18 ans
- la prise d'alcool et de stupéfiants renforce les comportements à risque.  
Les accidents de motos dans la tranche d'âge 25/50 ans se produisent plutôt dans le cadre des loisirs et concernent principalement des usagers locaux.

### ↳ Les orientations (2 roues motorisées)

→ éducation/formation

- Rééditer les plaquettes à destination des motards et les plaquettes – opérations « col-cool »
- Proposer un parrainage aux nouveaux motards et les informer d'actions à leur rencontre.

→ information/communication

- Plaquette motard – opération « Col-cool ».
- Parrainage des nouveaux motards – information d'actions à leur rencontre.

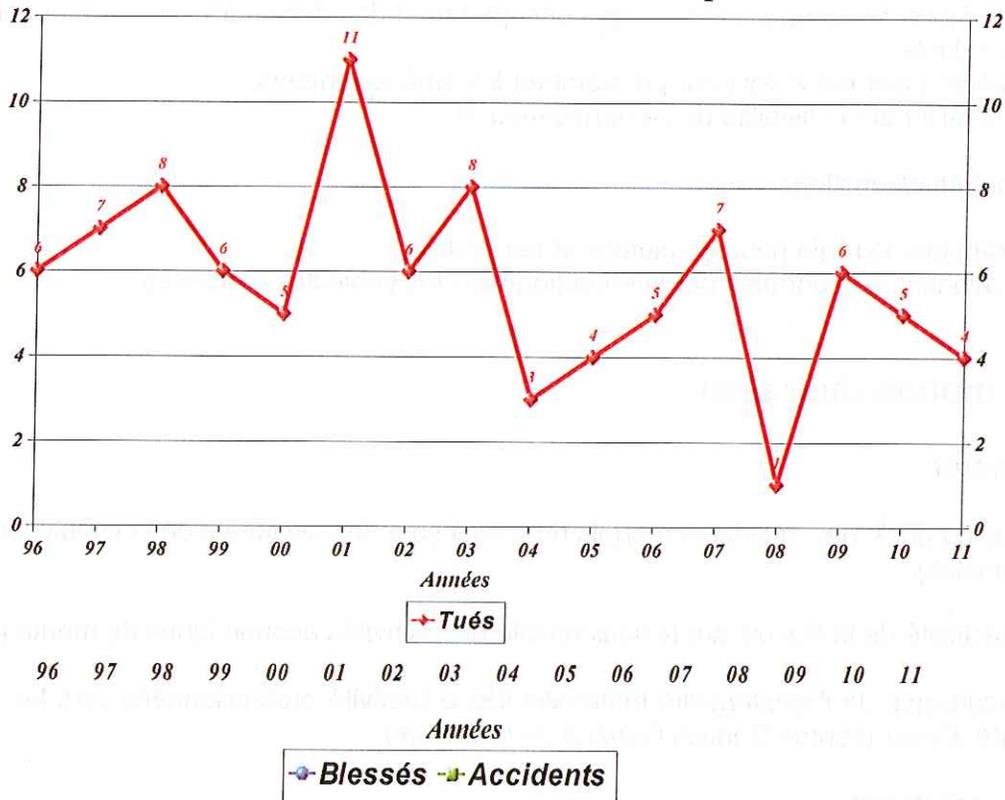
→ infrastructure

- Contrôler et améliorer l'adhérence des routes
- Privilégier la résine au lieu de la peinture en milieu urbain.
- Réduire et atténuer les points durs et obstacles latéraux.

→ contrôles/sanctions

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

## Savoie - évolution des tués motos depuis 1996



## 4-5 - Usagers vulnérables

### ↳ Le constat

Les usagers vulnérables ne sont pas limités aux seules classifications des piétons et cyclistes. Les deux roues motorisés (cyclos-motos) doivent également être intégrés à cette appellation de même que pour les tranches d'âges « jeunes et seniors ».

### ↳ Les orientations

#### → éducation/formation

- Rappeler leurs vulnérabilités spécifiques.
- Accepter et comprendre la nécessité de partager l'espace et de respecter les plus fragiles.
- Réapprendre à voir et à être vu.

#### → information/communication

- Informer le grand public sur les contraintes de chacun et la fragilité des usagers vulnérables au travers :
  - des médias locaux
  - des bulletins d'information des collectivités territoriales
  - des manifestations
  - des associations (Monde du travail + éducation nationale + administrations)

#### → infrastructures

- Améliorer les connaissances des concepteurs et des décideurs sur la « mécanique » des accidents.
- Hiérarchiser les voies pour programmer les aménagements.
- Travailler sur la lisibilité des aménagements.

#### → contrôles/sanctions

- Rappeler la règle pour les piétons et les cyclistes.
- Favoriser les contrôles par interception pour les véhicules motorisés.

## 4-6 - Le monde du travail

### ↳ Le Constat

- Plus de 50 % des accidents mortels du travail sont des accidents de la circulation (données nationales).
- Spécificité de la Savoie sur la saisonnalité des activités économiques de montagne.
- Récurrence de l'accidentalité matérielle liée à l'activité professionnelle vers les stations de sports d'hiver (source Conseil Général de la Savoie).

### ↳ Les orientations

#### → éducation/formation

- Rechercher une synergie entre les différents partenaires, pour la mise en œuvre d'actions de sensibilisation;
- Développer la connaissance Sécurité Routière des employés et des employeurs (mise à niveau du code de la route, stages pratiques...).
- S'attacher à ne pas différencier son comportement dans la conduite de son véhicule personnel ou de celui de l'entreprise.
- Démarche d'évaluation des risques routiers en entreprise avec mesures de prévention adaptées.

#### → infrastructure

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

#### → contrôles/sanction

- Renforcer les contrôles des véhicules utilitaires légers (surcharge, arrimage...)
- Développer les contrôles du respect des interdistances des poids lourds et des véhicules utilitaires légers.
- Développer les contrôles en véhicules banalisés (comportements).

## 5 – Mise en œuvre opérationnelle

Le DGO fixe les enjeux prioritaires pour lesquels chaque année est élaboré un plan départemental d'actions sécurité routière (PDASR).

Ce plan permet de mener des actions concertées de lutte contre le risque routier.

Les domaines d'actions sont actés dans une convention annuelle conclue entre l'Etat et le Département de la Savoie qui fixe les enjeux, les actions ciblées et les participations financières à ces actions.

Fait à Chambéry en deux exemplaires originaux, le : – 3 JUIN 2013

Pour l'Etat,  
Le Préfet



Eric JALON

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

~~Pour le Président  
le Vice-Président délégué~~



Auguste PICOLLET

10/10/10  
10/10/10

10/10/10