

# Document général d'orientations Sécurité routière 2023-2027 mars 2023



**sensibiliser**



**informer**



**contrôler**



## Sommaire

<b>Édito</b>	3
<b>La sécurité routière</b>	4
Le contexte national	4
Le contexte départemental	5
<b>La synthèse de l'accidentalité routière en Haute-Savoie</b>	6
<b>L'évaluation du DGO 2018-2022</b>	9
Les actions menées par enjeux	9
Enjeu « les jeunes »	11
Enjeu « les seniors »	12
Enjeu « les deux-roues motorisés »	13
Thématiques sous vigilance	
« Le risque routier professionnel »	14
« Les conduites après usage de substances psychoactives »	15
<b>Le document général d'orientations (DGO) 2023-2027</b>	16
Les conduites à risque	18
Les deux-roues motorisés	20
Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »	22
Le risque routier professionnel	24

## Édito



**Yves LE BRETON**  
**Préfet de la Haute-Savoie**

Depuis 5 ans, 205 personnes ont perdu la vie sur les routes de Haute-Savoie.

Tous les 10 jours, 17 personnes sont blessées, dont 7 hospitalisées et une personne décède. Le bilan est lourd, mais les actions de chacun ont permis de faire baisser l'accidentalité routière du département sur cette période : -28 % de morts, -29 % de blessés hospitalisés, - 19 % de blessés (entre 2017 et 2021).

Malgré des années atypiques au niveau national et hétérogènes au niveau local, les principales causes d'accidents mortels sont et restent les mêmes : la vitesse inadaptée ou excessive, les conduites après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants...) et le non-respect de la réglementation.

De par les actions de sensibilisation, d'information et de répression, l'ensemble des acteurs de la sécurité routière (gestionnaires de voiries, collectivités territoriales, forces de l'ordre, professionnels de la route, associations, bénévoles et services de l'État) œuvrent pour la sécurité de tous lors de nos déplacements. La lutte contre les conduites à risques, une vigilance particulière pour les usagers vulnérables que sont les deux-roues motorisés, mais aussi la prise en compte du développement des modes doux, notamment lors des déplacements professionnels, seront les enjeux du prochain document général d'orientations pour les cinq prochaines années.

À pied, à vélo, à trottinette (électrique ou non), à scooter, à moto, en transport en commun, en voiture ou au volant d'un camion, pour éviter les drames humains et familiaux souvent irréversibles : la sécurité routière et son slogan « vivre, ensemble » seront au cœur des actions déployées pour répondre aux enjeux identifiés dans la présente feuille de route, issue d'un travail collectif et partenarial que je tiens à saluer.



# La sécurité routière

## Le contexte national

### La sécurité routière a 50 ans.

Entre 1972 et 2021, la mortalité routière nationale est passée de 18 034 à 2 944 morts. Elle a été divisée par 8, passant de 350 morts par million d'habitants à 44 morts par million d'habitants. Sans politique de sécurité routière, on dénombrerait près de 24 000 morts chaque année sur les routes françaises, soit 65 morts chaque jour.

Durant ces 5 dernières années, plusieurs mesures gouvernementales phares ont été mises en œuvre : l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles est la plus emblématique, en complément de la politique de déploiement des contrôles automatisés ainsi que la responsabilisation des usagers, notamment avec les mesures pour lutter contre les conduites sous emprise de substances psychoactives et les nouvelles réglementations concernant les équipements de protections individuelles pour les usagers vulnérables.

**Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2021 (moyenne glissante sur 12 mois)**



**Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2021 (moyenne glissante sur 12 mois)**



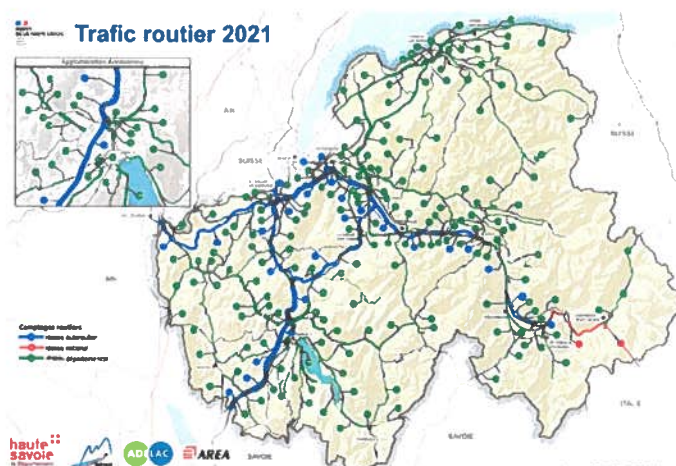
- **Le contexte départemental**

Au 1<sup>er</sup> janvier 2023 la population haut-savoyarde est estimée à 862 267 habitants, soit près de 10,5 % de la population régionale. Avec près de 50 % de son territoire en zones inhabitables (bois, haute montagne, lacs), sa densité réelle estimée est de 400 habitants par km<sup>2</sup>, soit quatre fois plus que la moyenne de la région Auvergne/Rhône-Alpes. A ces résidents permanents s'ajoutent de nombreux touristes et visiteurs à la journée, qui font dépasser la barre des 1,2 millions de personnes dans le département une grande partie de l'année.

- **Le réseau routier haut-savoyard**

**Le réseau routier haut-savoyard est composé de :**

- 173 km (1,9 %) d'autoroutes (AREA , ATMB, ADELAC) ;
- 28 km (0,3 %) de route nationale ;
- 2 945 km (32,4 %) de routes départementales ;
- 5 945 km (65,4 %) de voies communales.



- **Un département de montagne**

Des travaux statistiques ont permis de définir pour les études d'accidentalité des familles de départements homogènes sur la base de nombreuses variables telles que le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes, ainsi que le contexte socio-économique et le climat (source ONISR).

Ainsi, le département de la Haute-Savoie, au vu de ses caractéristiques, appartient à la famille ILSR1, à savoir celle des départements de montagne. Cette famille comprend les départements suivants : 04, 05, 07, 09, 12, 15, 19, 23, 43, 48, 65, 73 et 74.

Ainsi, l'ensemble des données de l'accidentalité de la Haute-Savoie a fait l'objet d'une double comparaison, avec celles de la France mais aussi de la famille « département de montagne ».

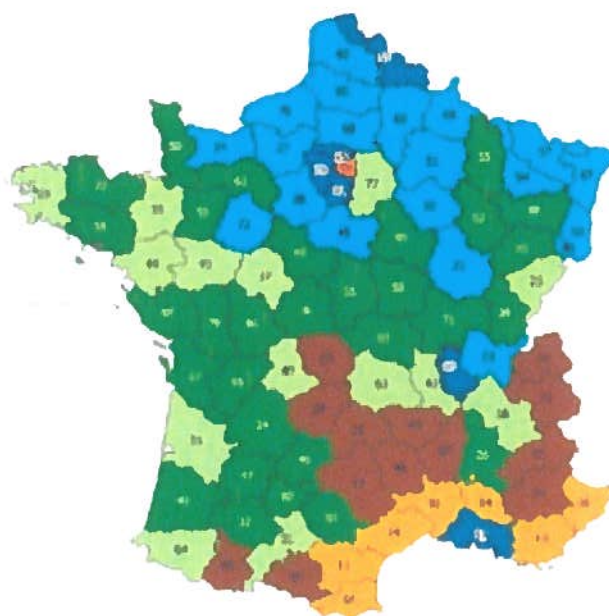


Figure 1 carte familles de départements homogènes

# Synthèse de l'accidentalité routière entre 2017 et 2021 en Haute-Savoie

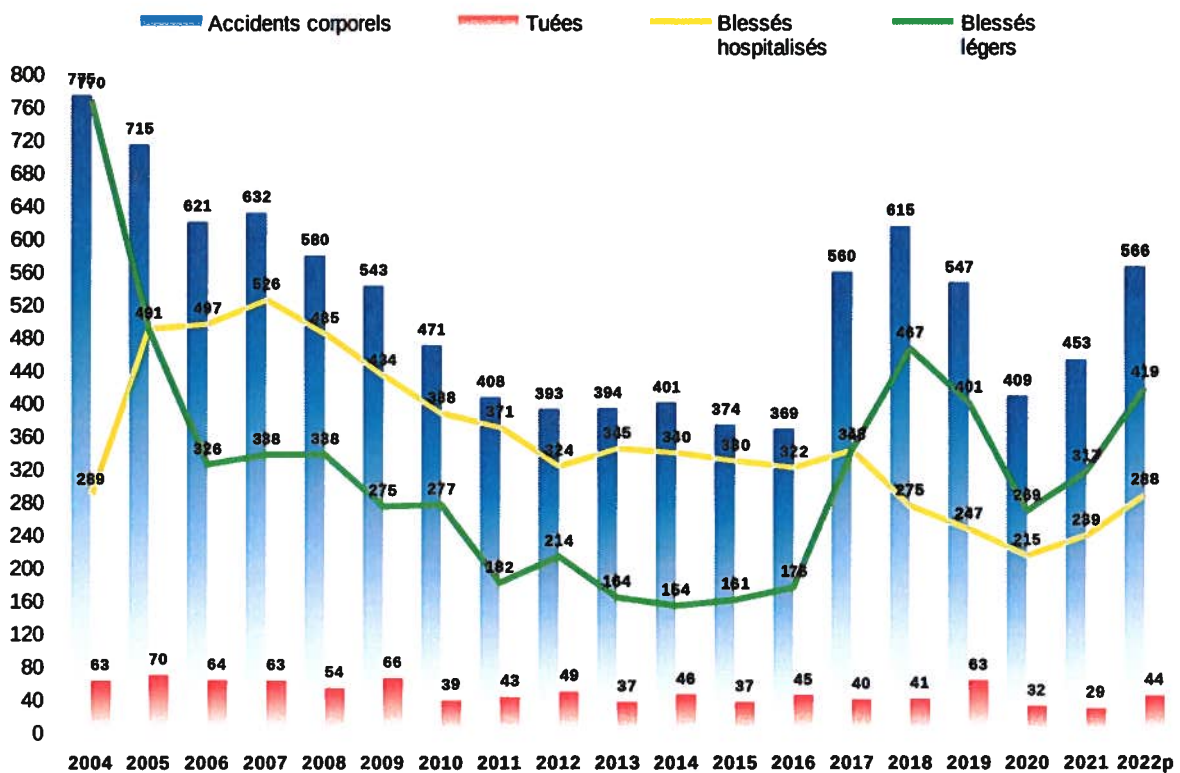
La période écoulée est très atypique du fait des conséquences des mesures sanitaires liées à la lutte contre la Covid 19 sur les flux :

- impact des confinements,
- évolution des modes de déplacements et reports modaux,
- développement du télétravail.




Les méthodes de recensement des accidents corporels ont également évolué durant cette période.

## Évolution de la mortalité entre 2017 et 2021

Evolution de l'accidentalité en Haute-Savoie - 2004-2022

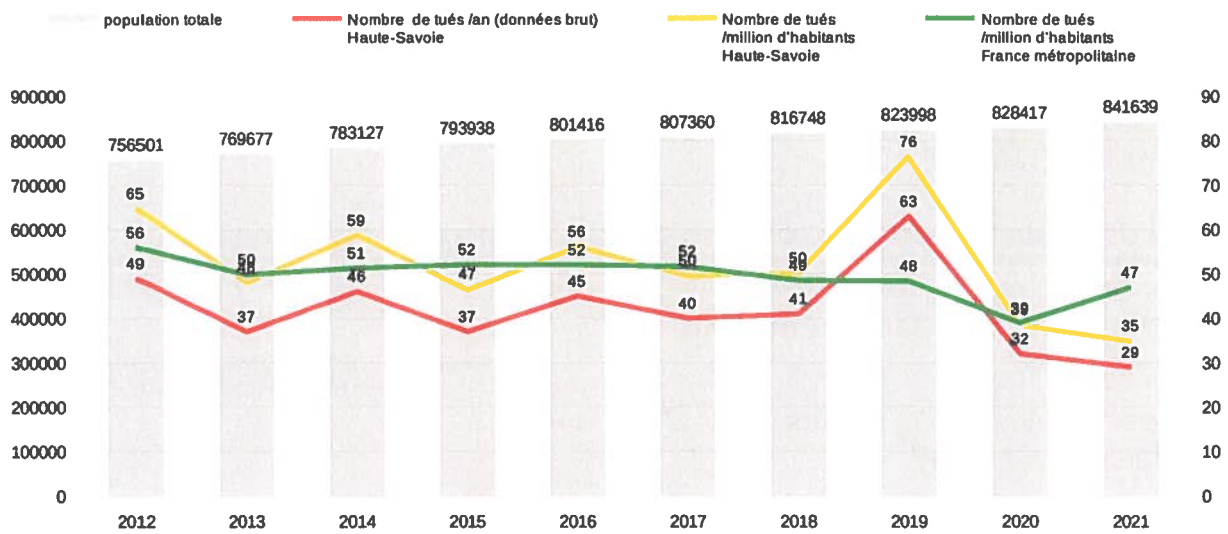


En Haute-Savoie, entre 2017 et 2021, la baisse de l'accidentalité routière est plus significative qu'au niveau national.

	Evolution de l'accidentalité entre 2017 et 2021	
	Haute-Savoie	France
Accidents corporels 	-19,00 %	-6,00 %
Tués 	-28,00 %	-13,00 %
Blessés 	-19,00 %	-8,00 %



Évolution du nombre de tués/millions d'habitants par rapport à l'évolution de la population en Haute-Savoie comparée à l'évolution du nombre de tués/million d'habitants en France métropolitaine



Cependant l'année 2019 a été particulièrement meurtrière. Le nombre de morts par million d'habitants est similaire au plan départemental et national.

Période 2017-2021	Département Haute-Savoie 74	Famille IISRI Dpt de montagne	France
Moyenne des tués Par million d'habitants	49	65	47

La mortalité selon les modes de déplacement évolue entre 2014-2016 et 2017-2021

Période 2012 -2016

214 tués

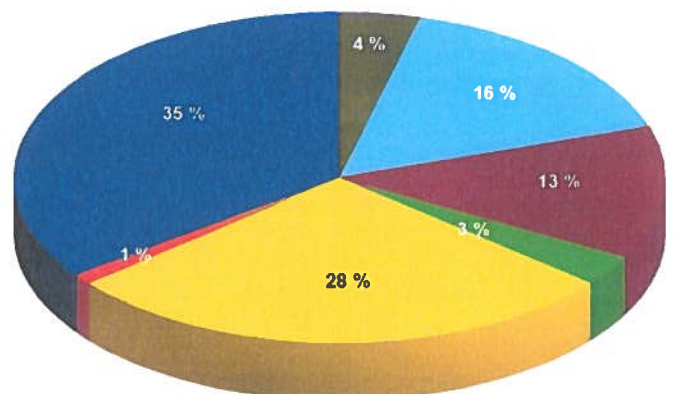
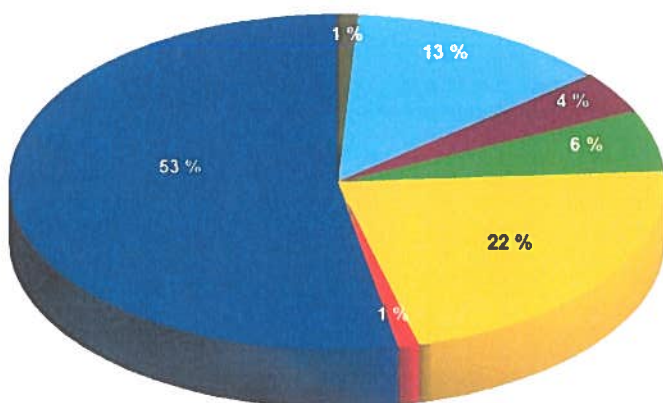
Période 2017-2021

205 tués

Évolution selon les périodes 2012-2016 / 2017-2021 : -4 %

Répartition des tués par modes de déplacement

■ Véhicule de tourisme ■ Poids lourds ■ Moto ■ Cyclo ■ Vélo ■ Piéton ■ Autre



La mortalité routière se répartit désormais en trois parts égales :

- les automobilistes, qui ne sont plus majoritaires,
- les deux-roues motorisés restent constants,
- les usagers en mode doux ont doublé (17 % durant la période 2012-2016, 29 % entre 2017-2021).

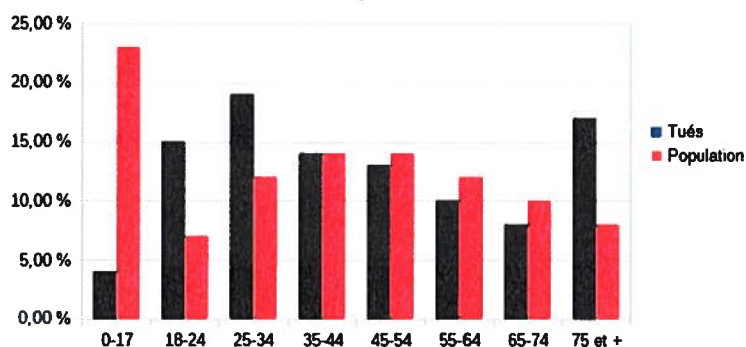
### La répartition de la mortalité routière par classes d'âges et par origine

Les classes d'âges les plus surreprésentées par rapport à leur proportion dans la population dans le département sont :

- Les 18-24 ans : 15 % des tués, 7 % de la population
- Les 25-44 ans : 33 % des tués, 27 % de la population
- Les plus de 75 ans : 17 % des tués, 8 % de la population

**80 % des tués sont des haut-savoyards.**

Répartition des tués comparé à celle de la population de la Haute-Savoie (période 2017-2021)







### Les principales causes d'accidents mortels

Les principaux facteurs restent :

- la vitesse, excessive ou inadaptée (30 %),
- les conduites sous l'emprise de l'alcool et/ou de stupéfiants (19 %),
- l'inattention (20 %),
- le non-respect des règles de priorités (7 %).

### Les chiffres de l'accidentalité entre 2017 et 2021

				
Accidentalité routière	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Dont hospitalisés
2021	453	29	558	242
2020	409	32	484	215
2019	547	63	648	247
2018	615	41	742	275
2017	560	40	686	343
<b>Moyenne 2017-2021</b>	<b>517</b>	<b>41</b>	<b>624</b>	<b>264</b>



# Évaluation du DGO 2018-2022

## Le DGO 2018-2022



### Les enjeux :

#### 3 publics prioritaires :

- les jeunes,
- les seniors,
- les deux-roues motorisés.

#### Les thématiques sous vigilance :

2 thématiques soumises à attention :

- le risque routier professionnel,
- les conduites après usage de substance psychoactives.

#### Pour chaque enjeu / thématique

- Données caractéristiques de son accidentalité,
- Objectifs des actions à mener,
- Identification des points de vigilance,
- Définition de la stratégie,
- Détails des orientations d'actions.

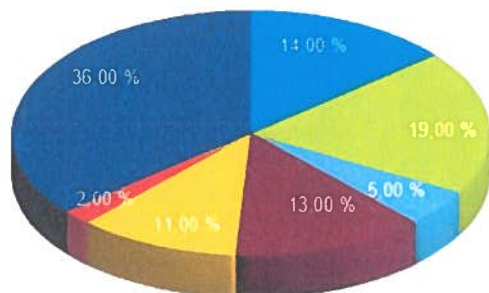
## Les actions menées par enjeu

### Actions d'information et de sensibilisation (2018-2022)

- 529 actions de sensibilisation réalisées soit 1 tous les 3 jours,
- 1 156 journées d'intervention des intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR) soit 1 tous les 2 jours,
- 38 conférences ou points presse relayés par 538 tweets soit 1 tous les 3 jours.

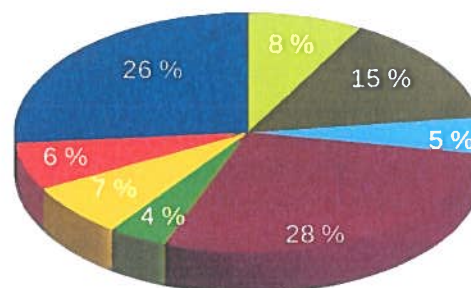
Répartition des budgets 2018-2022

371 K€



Répartition des actions 2018-2022

529 actions

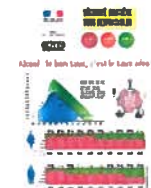


Durant la période 2018-2022, la prise en compte de l'évolution modale des déplacements s'est concrétisée par les actions de sensibilisation non prioritaires dans le cadre du précédent DGO, notamment celles à destination des cyclistes, avec une attention particulière pour leur visibilité vis-à-vis des autres usagers.



Plusieurs campagnes de communication ont par ailleurs été déployées :

- lutte contre le téléphone au volant,
- prise de médicaments et conduite
- obligation des équipements hivernaux
- lutte contre l'alcool et les stupéfiants (mise à disposition d'affiches auprès des communes pour leurs événements festifs, diffusion de spots radios).



Des actions sont également menées lors de grands rassemblements, comme les étapes du Tour de France, sur les aires d'autoroute, sur les pistes de ski ou dans les centres de vaccination.



# 1 - Enjeu « les jeunes »

## Pourquoi ce thème était un enjeu ?

- Les jeunes de 14 à 29 ans
- 19 % de la population
  - 39 % des tués sur la route.
- Leur manque d'expérience, et leurs comportements à risques sont deux facteurs d'accidents qu'il convient de limiter

## Ses caractéristiques (données 2012-2016)

- Accidents impliquant un 14-17 ans : 11 %  
Tués de 14-17 ans : 4 %
- Accidents impliquant un 18-24 ans : 31 %  
Tués de 18-24 ans : 20 %
- Accidents impliquant un 25-29 ans : 21 %  
Tués de 25-29 ans : 15 %

## Évolution des indicateurs Base 2017

**8 tués / 243 blessés**

### Évolution 2018/2017

Tués : 15, +88 %  
blessés : 277, +14 %

### Évolution 2019/2017

Tués : 23, +188 %  
blessés : 240, -1 %

### Évolution 2020/2017

Tués : 8, +0 %  
blessés : 155, -36 %

### Évolution 2021/2017

Tués : 9, +13 %  
blessés : 198, -19 %

## Objectif

Baisser le nombre de victimes parmi les 14-29 ans

## Points de vigilance

Les comportements à risque chez les jeunes,  
Le manque d'expérience de la conduite

## Stratégie

Responsabiliser les jeunes pour limiter les comportements à risques sur la route

## Orientations d'actions

1. Campagne de prévention à destination des jeunes de 14-17 ans en milieu scolaire
2. Campagne de prévention à destination des jeunes de 18-25 ans « j'ai mon permis de conduire... mais pas celui de tuer »
3. Pour l'ensemble des établissements scolaires

## Nombre d'actions menées

En 2018 : **31 actions**

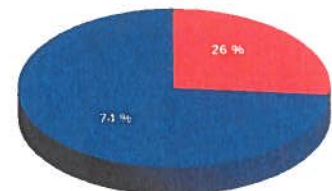
En 2019 : **30 actions**

En 2020 : **- action (covid-19)**

En 2021 : **33 actions**

En 2022 : **39 actions**

Actions "Jeunes" 2018-2022



## Focus sur :

- Concours en partenariat avec la DSDEN pour les élèves des écoles maternelles, élémentaires et les collégiens : 3 éditions
- Campagne initiation à la conduite d'un deux-roues motorisé : 520 collégiens
- Opération « crash-tests pédagogiques pour toute une génération de lycéens haut-savoyards » : 10 à 16 sessions /an





## 2 - Enjeu « les seniors »

### Pourquoi ce thème était un enjeu ?

Les seniors de plus de 65 ans  
.14 % de la population  
.18 % des tués.

Ils représentent 43 % des piétons tués, mais leur responsabilité est également importante lors des accidents les impliquant, notamment par le non-respect des règles de priorité.

### Ses caractéristiques (données 2012-2016)

Accidents impliquant un senior de 65-74 ans : 12 %

Tues de 65-74 ans : 5 %

Accidents impliquant un senior de 75 ans et plus : 11 %

Tues de 75 ans et plus : 13 %

### Évolution des indicateurs Base 2017

un **8 tués / 78 blessés**

#### Évolution 2018/2017

Tués : 10, +25 %

blessés : 78, +6 %

#### Évolution 2019/2017

Tués : 13 +63 %

blessés : 83, +6 %

#### Évolution 2020/2017

Tués : 7, -13 %

blessés : 56, -28 %

#### Évolution 2021/2017

Tués : 13, +63 %

blessés : 56, -28 %

### Objectif

Baisser l'accidentalité des seniors (les + de 65 ans), et particulièrement des + de 75 ans

### Points de vigilance

Les seniors en tant que piétons,

Les seniors en tant que conducteurs.

### Stratégie

Prise de conscience par les seniors de leur vulnérabilité et de la diminution de leurs capacités physiques

### Orientations d'actions

1. Campagne de sensibilisation sur la modification des capacités physiques des seniors (prise de médicaments, vieillissement...) et leurs conséquences lors de leurs déplacements en tant que piétons ou comme conducteurs
2. Développer des actions de mise à jour des connaissances réglementaires
3. Campagne de sensibilisation ciblée pour les seniors piétons
4. Campagne de sensibilisation ciblée pour les seniors conducteurs

### Nombre d'actions menées

En 2018 : **12 actions**

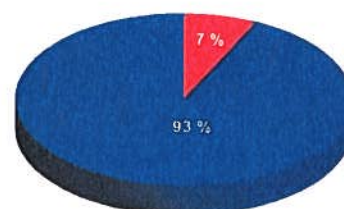
En 2019 : **10 actions**

En 2020 : **2 actions (covid-19)**

En 2021 : **6 actions**

En 2022 : **5 actions**

Actions "Seniors" 2018-2022



### Focus sur :

- Opération pilote pour les audits de conduite à destination des seniors de + de 75 ans dans leur propre véhicule, dans leur environnement quotidien, avec un professionnel de la route (IPCSR)
- Campagne « Seniors, dans la rue soyons vus » en partenariat avec le conseil départemental
- Brochure « Senior, à pied, au guidon ou au volant, faisons le point ! »



### 3 - Enjeu « les deux-roues motorisés »

#### Pourquoi ce thème était un enjeu ?

- 3 % du trafic
- 35 % des accidents corporels
- 28 % des tués.

Le développement de la maîtrise des véhicules ainsi que les modifications de comportement suivant les conditions de conduite sont primordiales notamment pour les conducteurs de cylindrées supérieures à 125 cm<sup>3</sup>.

#### Ses caractéristiques (données 2012-2016)

Les conducteurs de deux-roues sont responsables à 75 % des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués.

Ces accidents mortels sont causés à 50% par une vitesse excessive ou inadaptée.

#### Évolution des indicateurs Base 2017

**17 tués / 213 blessés**

#### Évolution 2018/2017

Tués : 10, -41 %  
blessés : 236, +11 %

#### Évolution 2019/2017

Tués : 20 +18 %  
blessés : 182, -15 %

#### Évolution 2020/2017

Tués : 7, -59 %  
blessés : 146, -31 %

#### Évolution 2021/2017

Tués : 10, -41 %  
blessés : 142, -33 %

#### Objectif

Baisser l'accidentalité des conducteurs de deux-roues motorisés

#### Points de vigilance

La maîtrise des véhicules,  
Le développement des équipements de protections non obligatoires,  
Le partage de la route.

#### Stratégie

Responsabiliser les conducteurs

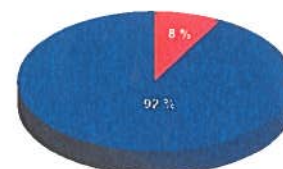
#### Orientations d'actions

1. Renforcer les actions sur les bonnes pratiques et les bonnes techniques par le partage d'expérience entre conducteurs de deux-roues motorisés
2. Renforcer la vigilance des conducteurs expérimentés
3. Campagnes de sensibilisation ciblées (véhicule adapté à l'expérience, équipement de protection non obligatoire, partage de la route)
4. Renforcer les campagnes de contrôles

#### Nombre d'actions menées

- En 2018 : **5 actions**  
En 2019 : **5 actions**  
En 2020 : **10 actions (covid-19)**  
En 2021 : **6 actions**  
En 2022 : **17 actions**

Actions "Deux-roues motorisée" 2018-2022



#### Focus sur :

- Les « journées trajectoires et maniabilité » organisées par l'association Motards avant tout en partenariat avec le conseil départemental, la coordination sécurité routière et les militaires de l'EDSR 74 (240 motards sensibilisés/an).
- Campagne de promotion du port de l'airbag : sets de table en avril et juillet et dotation lors de manifestations
- Opération « Col Cool »



## 4 - Thématiques sous vigilance « le risque routier professionnel »

### Pourquoi ce thème était un enjeu ?

36 % des tués sur les routes de Haute-Savoie le sont lors d'un déplacement professionnel, que ce soit lors d'une mission ou d'un trajet domicile-travail.

Les professionnels de la route en sont les premières victimes.

Il convient d'optimiser leurs conditions de travail (aménagement des véhicules, organisation du travail...) pour minimiser leurs risques.

### Ses caractéristiques (données 2012-2016)

78 personnes sont mortes dans un accident professionnel (mission et trajet domicile-travail)

Les accidents réalisés lors d'un trajet "mission" représentent 33 % des accidents professionnel (245 sur 735)

### Évolution des indicateurs Base 2017

**9 tués / 78 blessés**

#### Évolution 2018/2017

Tués : 6, -33 %  
blessés : 111, +42 %

#### Évolution 2019/2017

Tués : 11 +22 %  
blessés : 86, +10 %

#### Évolution 2020/2017

Tués : 2, -78 %  
blessés : 65 -17 %

#### Évolution 2021/2017

Tués : 4, -56 %  
blessés : 81, +4 %

### Objectif

Baisser l'accidentalité routière pour l'ensemble de la population

### Points de vigilance

Les flottes des entreprises de services de livraisons rapides

Les flottes des collectivités locales

Les conducteurs de véhicules légers

Les comportements et l'organisation du travail en entreprise.

### Stratégie

Responsabiliser les employeurs et les employés et déployer des campagnes d'information tous publics

### Orientations d'actions

1. Partenariat avec les entreprises (campagne « les 7 engagements pour une route plus sûre », organisation du travail, véhicule adapté = travail sécurisé, milieu professionnel et risques routiers, PPRR, PDE)
2. Partenariat avec les collectivités locales (diffusion des campagnes nationales et locales de sensibilisation, aménagements pour une route partagée et sécurisée)
3. Partenariat avec les professionnels de santé (adaptation des traitements pour les conducteurs professionnels, information sur les incidences des droits à conduire en fonction des traitements et des pathologies)

### Nombre d'actions menées

En 2018 : **6 actions**

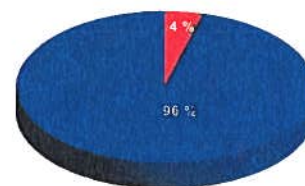
En 2019 : **5 actions**

En 2020 : **6 actions (covid-19)**

En 2021 : **3 actions**

En 2022 : **2 actions**

Actions "Risques routiers professionnels" 2018-2022



### Focus sur :

- Les journées de sensibilisation organisées en entreprise à destinations des salariés notamment sur l'utilisation du téléphone, les substances psychoactives et les usagers vulnérables





## 5 – Thématique sous vigilance « les conduites après usage de substances psychoactives »

### Pourquoi ce thème était un enjeu ?

- 2ème cause des accidents mortels (39 %)
- 3ème cause des accidents corporels (20 %)

### Ses caractéristiques (données 2012-2016)

La part des conducteurs de véhicules de loisir ou de véhicules utilitaires alcoolisés, en Haute-Savoie, est deux fois supérieure au taux national (17,5 % contre 8 %)

Le conducteur est positif aux stupéfiants dans 8 % des accidents corporels.

### Évolution des indicateurs Base 2019

**12 tués / 130 blessés**

#### Évolution 2020/2019

Tués : 7, -42 %  
blessés : 103, -21 %

#### Évolution 2021/2019

Tués : 7, -42 %  
blessés : 102, -22 %

### Objectif

Baisser le nombre de conducteurs ayant consommé des substances psychoactives (alcool et/ou drogues)

### Points de vigilance

Les conduites sous l'emprise cumulée d'alcool et de drogues

L'alcool festif

### Stratégie

Responsabiliser les conducteurs en recentrant nos actions

### Orientations d'actions

1. Campagne de prévention en milieu scolaire et en entreprise
2. Campagne de sensibilisation des établissements de nuit et des débits de boissons
3. Accompagnement des organisateurs d'événements festifs permettant la consommation d'alcool
4. Déploiement de l'éthylotest antidémarrage (EAD)
5. Associer les actions de prévention alcool & drogues
6. Médiatiser les sanctions (immobilisation, confiscation...)

### Nombre d'actions menées

En 2018 : **35 actions**

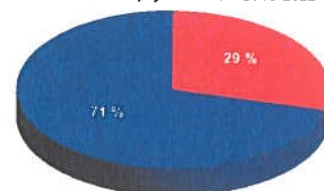
En 2019 : **54 actions**

En 2020 : **4 actions (covid-19)**

En 2021 : **9 actions**

En 2022 : **51 actions**

Actions "Conduites après usage de substances psychoactives" 2018-2022



### Focus sur :

- Mise à disposition de réglettes (30 000 unités) ou éthylotests chimiques (3 000 unités) lors des soirées Sam, à l'occasion de contrôles routiers ou sur des stands grand public.



## Les deux-roues motorisés

- **Critères retenus**
  - 3 % du trafic mais 31 % des tués ( 24 % au niveau national)
  - 88 % sont des hommes
  - une temporalité saisonnière :
    - entre mai et septembre (65 % des tués),
    - mais également le week-end (48 % des tués)
  - une mortalité homogène sur l'ensemble du département
    - (24 % hors agglomération, 21 % en agglomération)
  - mais différenciée en fonction des cylindrées
    - 73 % des motocyclistes tués hors agglomération
- **Les objectifs** : faire baisser l'accidentalité des conducteurs de deux-roues motorisés
- **Les points de vigilance** :
  - la maîtrise des véhicules et l'adaptation des comportements aux conditions de conduite
  - le développement de l'utilisation des équipements de protection non obligatoires
  - le partage de la route (appréciation des deux-roues motorisés par les conducteurs de véhicules légers, et inversement des conducteurs de véhicules légers par les deux-roues motorisés)
- **La stratégie** : responsabiliser les conducteurs :
  - Renforcer la prise de conscience de l'ensemble des conducteurs sur la vulnérabilité des deux-roues
  - Renforcer la maîtrise de la conduite adaptée du véhicule, notamment chez les 25-44 ans (dont 48 % des tués lorsqu'ils sont présumés responsables le sont en deux roues motorisés)
  - Développer l'utilisation des équipements de protection non obligatoires
- **Les orientations d'actions**
  1. Renforcer les actions sur les bonnes pratiques et les bonnes techniques par le **partage d'expérience entre conducteurs de deux-roues motorisés**, notamment pour les conducteurs novices et les reprises de guidon, en partenariat avec les assureurs, les moto-écoles et les associations
  2. **Renforcer la vigilance des conducteurs expérimentés** (changement de véhicules, réparations, conditions climatiques) en partenariat avec les concessionnaires, les assureurs, les moto-écoles et les associations,

### 3. Campagnes de sensibilisation

- **Choisir un véhicule adapté à son expérience** en partenariat avec les concessionnaires, les assureurs, les moto-écoles et les associations (développer la location avant achat)
- **S'équiper avec des protections individuelles non obligatoires** : conséquences corporelles d'un accident lorsqu'on dispose d'une protection insuffisante et promotion du port de l'airbag
- **Sur le partage de la route** (changement de file, angles morts)

### 4. Renforcer les campagnes de contrôles :

- contrôles vitesse avec des contrôles banalisés
- aux abords des établissements scolaires et des centres d'apprentissage (débridages, éclairage...)
- médiatiser les peines "exemplaires"

### 5. Améliorer l'information sur les infrastructures

- **Les indicateurs**




- Nombre de victimes (tués et blessés)



## Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »




- **Critères retenus**

La mortalité routière des modes de mobilité douce est importante en Haute-Savoie.




Répartition des tués			
Période 2017-2021	Département Haute-Savoie 74	Famille IISR1 Dpt de montagne	France
			
Mode doux	29 %	19 %	21 %

On distingue deux typologies différentes, en et hors agglomération, en fonction des modes de mobilité douce.

L'accidentalité des modes de mobilité douce se caractérise par une représentation plus marquée des victimes féminines concernant les déplacements à pied (52%) notamment en agglomération.

Répartition des victimes			
Période 2017-2021	Département Haute-Savoie 74	Famille IISR1 Dpt de montagne	France
			
Piéton (et EDPsm)			
Hommes	48 %	46 %	50 %
Femmes	52 %	54 %	50 %
Vélo, VAE et EDPM			
Hommes	81 %	82 %	76 %
Femmes	19 %	18 %	24 %

Alors que pour celle des cyclistes et/ou des conducteurs d'EPDM, les victimes sont majoritairement des hommes, circulant hors agglomération.

Répartition des victimes			
Période 2017-2021	Département Haute-Savoie 74	Famille IISR1 Dpt de montagne	France
			
Piéton (et EDPsm)			
En agglo	91 %	91 %	94 %
Hors agglo	9 %	9 %	6 %
Vélo, VAE et EDPM			
En agglo	76 %	64 %	63 %
Hors agglo	24 %	36 %	17 %

La configuration du département, plus sujet au déplacement de loisirs sportifs, peut être retenue.

- **Les objectifs** : faire baisser l'accidentalité des usagers en mode doux
- **Les points de vigilance** :
  - le développement de l'utilisation des équipements de protection non obligatoires
  - le partage de la rue avec les autres usagers
  - veiller au respect de l'application de la réglementation lors des aménagements des infrastructures (en limitant les ruptures de charge)




- **La stratégie** : responsabiliser les usagers
  - Développer les pratiques en s'appropriant la réglementation
  - Responsabiliser l'ensemble des usagers
- **Les orientations d'actions**
  1. Renforcer les actions sur les bonnes pratiques et les bons équipements
    - Apprendre à se déplacer en toute sécurité en tant que piéton et cycliste en confortant le continuum éducatif avec les permis piéton et le développement du savoir rouler à vélo
    - Renforcer la visibilité des usagers (équipements obligatoires sur les cycles et les EDPM, port de vêtements rétro-réfléchissants de nuit, aménagement des infrastructures dédiées, notamment au droit des intersections sur le principe de la co-visibilité, dans les espaces de rencontres)
  2. Campagnes de sensibilisation sur :
    - le respect de la priorité des piétons
    - les angles morts
    - la réglementation spécifique aux cyclistes et aux conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) à destination de l'ensemble des usagers
  3. Renforcer les campagnes de contrôles, notamment en agglomération, sur :
    - le respect des passages piétons
    - l'utilisation des équipements de visibilité (cycles et EDPM)
    - le respect du Code de la route
- **Les indicateurs**

Nombre de victimes (tués et blessés) par modes (piéton – EDPM / Vélo- VAE et EDPM)

## Le risque routier professionnel

- **Critères retenus**



- le risque routier est à l'origine de plus de la moitié des accidents mortels du travail en Rhône-Alpes.
- 28 % des présumés responsables d'accidents mortels concernés effectuaient un trajet professionnel (domicile/ travail 20 %, déplacements professionnels 8 %)
- 18 % des tués (36 % entre 2012 et 2016)

Période 2017-2021	Haute-Savoie	Famille ISR1 Dpt de montagne	France
			
Part des tués ayant pour motif un déplacement professionnel	18 %	12 %	17 %

Deux types d'usagers en fonction du trajet :



Pour les déplacements domicile-travail :

- prépondérance des accidents en deux roues motorisés (44 %), supérieurs même à ceux impliquant les voitures (38 %)

Période 2017-2021	Haute-Savoie	France
		
Mobilité douce	15 %	16 %
Deux-roues motorisés	44 %	39 %
Véhicules de tourisme	38 %	41 %
Véhicule utilitaires	2 %	3 %
Poids lourd	0 %	0 %
Autres	1 %	1 %

Pour les déplacements professionnels :

- les flottes de véhicules utilitaires (20 %) et de poids lourds (19 %) sont surreprésentés.

Période 2017-2021	Haute-Savoie	France
		
Mobilité douce	7 %	14 %
Deux-roues motorisés	13 %	35 %
Véhicules de tourisme	35 %	38 %
Véhicule utilitaires	20 %	7 %
Poids lourd	19 %	4 %
Autres	6 %	2 %

- **Les objectifs** : intégrer la prévention du risque routier au sein de toutes activités professionnelles
- **Les points de vigilance** :
  - les flottes des entreprises de services de livraisons rapides en deux roues motorisés ou non (y compris les livreurs de restauration rapide) ainsi que les services à domicile
  - les flottes des collectivités locales
  - les conducteurs de véhicules légers
  - les comportements (alcool) et l'organisation du travail en entreprise (téléphone, fatigue).

- **La stratégie :**
  - Sensibiliser les employeurs sur l'impact pour leur entreprise du risque routier professionnel (responsabilité civile, pénale et financière, organisation du travail et leurs obligations en matière de prévention du risque routier)
  - Responsabiliser les employeurs et les employés pour une meilleure prise en compte du risque routier dans leur organisation
  - Déployer des campagnes d'information tous publics
- **Les orientations d'actions**

En partenariat avec les entreprises

1. Déployer la campagne "Les 7 engagements pour une route plus sûre"
2. Campagnes de sensibilisation
  - **sur l'importance de l'organisation du travail notamment pour les métiers liés aux services** (meilleure prise en compte des temps de trajet, lutte contre le téléphone au volant, même avec un kit mains libres).
  - **"Un véhicule adapté = travail sécurisé"** ou comment adapter, équiper et aménager les véhicules aux besoins des missions de l'employé (aménagement et chargement des véhicules utilitaires légers (VUL), poids limites, équipement de 4 pneus hiver).
  - **"Milieu professionnel et risques routiers"** au regard de la consommation d'alcool ou de stupéfiants, de la vitesse, de la fatigue (vigilance, horaires atypiques), des habitudes, des médicaments et des réglementations en vigueur
  - **spécifiques sur les deux-roues motorisés ou non (60 % des victimes) :**
    - pour les motards se rendant sur leurs lieux de travail et pour les scooteristes notamment pour les métiers de livraison rapide, ainsi qu'auprès des jeunes en apprentissage (CFA , lycées professionnels)
    - pour les cyclistes se rendant sur leurs lieux de travail et les métiers de livraison rapide
3. Déploiement des plans de prévention du risque routier (PPRR) ou des plans de déplacement en entreprise (PDE)
  - le respect des passages piétons
  - l'utilisation des équipements de visibilité (cycles et EDPM)
  - le respect du Code de la route

En partenariat avec les collectivités locales

1. Relayer les campagnes de sensibilisation nationales et locales dans les espaces publics
2. Conforter les aménagements de voirie pour une route partagée et sécurisée (gestionnaire de voirie)



En partenariat avec les professionnels de santé

1. les inciter à adapter le choix des traitements pour tous les conducteurs et notamment les professionnels (livreurs, conducteurs d'engins, taxis, VRP...)
2. les informer sur les incidences des traitements ou des pathologies sur les autorisations de conduire.

- **Les indicateurs**

Nombre de victimes (tués et blessés)

Le 24 mars 2023

Le préfet de la Haute-Savoie

Yves Le Breton

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**

[www.securiteroutiere.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.gouv.fr)

Direction départementale des territoires  
de la Haute-Savoie  
15 rue Henry Bordeaux 74 998 Annecy cedex 9  
Tél : 04 50 33 60 00