

**MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DE L'ENERGIE,
DU DEVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

**CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

N° 004640-04

**MINISTERE DE L'INTERIEUR, DE L'OUTRE-MER
ET DES COLLECTIVITES TERRITORIALES**

**INSPECTION GENERALE
DE L'ADMINISTRATION**

N° 09-050-01

**INSPECTION GENERALE
DE LA POLICE NATIONALE**

INSPECTION DE LA GENDARMERIE NATIONALE

RAPPORT D'AUDIT

DE LA POLITIQUE LOCALE DE SECURITE ROUTIERE

DEPARTEMENT DE LA SAVOIE

**MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DE L'ENERGIE,
DU DEVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

**CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

N° 004640-04

**MINISTERE DE L'INTERIEUR, DE L'OUTRE-MER
ET DES COLLECTIVITES TERRITORIALES**

**INSPECTION GENERALE
DE L'ADMINISTRATION**

N° 09-050-01

**INSPECTION GENERALE
DE LA POLICE NATIONALE**

INSPECTION DE LA GENDARMERIE NATIONALE

RAPPORT D'AUDIT

DE LA POLITIQUE LOCALE DE SECURITE ROUTIERE

DEPARTEMENT DE LA SAVOIE

Etabli par :

**Marc d'Aubr by,
Ingénieur Général des Ponts et Chaussées**

**Claude Liebermann,
Ingénieur Général des Ponts et Chaussées**

**Dominique Lebrun,
Inspecteur Général de l'équipement**

**Tristan Florenne,
Inspecteur Général de l'Administration**

**Olivier Diederichs,
Inspecteur Général de l'Administration**

**Christian Bernard,
Commissaire Divisionnaire**

Colonel Michel Venel

– JUILLET 2009 –

EN RESUME

La mission d'audit des politiques locales de sécurité routière (PLSR) s'est rendue dans le département de la Savoie les 29 et 30 janvier 2009.

Les résultats de la Savoie sont excellents en termes d'accidentalité. Le bilan global ATB (accidents, tués, blessés) montre une baisse plus rapide que la moyenne nationale des différents indicateurs. Le nombre de blessés et de tués diminue encore plus vite que celui des accidents, ce qui est très encourageant.

Le dispositif de la PLSR est d'excellente qualité. Le travail et l'investissement personnels du coordonnateur, épaulé par le corps préfectoral, ont permis de mettre en place un réseau dynamique ; le pôle de compétences est un lieu d'échanges et d'initiatives réels qui ne se résume pas à organiser une réunion annuelle solennelle affichant des objectifs volontaristes. De nombreux services publics, ainsi que plusieurs organismes privés ou représentant les entreprises privées, y participent activement. Les actions de prévention et de communication sont nombreuses et de qualité.

Pour autant, il semble qu'il y ait un certain désengagement des forces de l'ordre, notamment des gendarmes, sur le volet répressif. La mission souhaite que ceux-ci s'approprient la culture de la sécurité routière et prennent plus d'initiatives. Ainsi par exemple, il serait très utile que les accidents matériels –portés à la connaissance de la gendarmerie¹– soient mieux pris en compte afin d'approfondir et de compléter la connaissance de l'accidentalité du département. Le groupement de gendarmerie doit également s'attacher à favoriser le décloisonnement entre l'EDSR et les unités territoriales sur ce même sujet.

Le conseil général et la mairie de Chambéry sont très impliqués dans le dispositif. On relèvera l'expérience originale de « l'observatoire des accidents » mis en place par le département qui constitue un outil d'analyse précieux sur le terrain pour améliorer la connaissance de l'accidentologie. Il n'y a pas de conflits majeurs entre élus départementaux et communaux ; le sujet sensible des traversées d'agglomération est géré avec pédagogie. De même, la ville de Chambéry s'est montrée innovante en matière de politique de la circulation avec des initiatives comme le « Code de la Rue ». La concertation avec les usagers est large et constante. Toutefois, il apparaît que la culture de la sécurité routière se soit moins développée dans les autres villes, qui n'ont pas toutes désigné de correspondant communal et dont les conventions de coordination avec la police nationale se bornent trop souvent à reproduire la convention-type. La concertation entre maires et forces de l'ordre doit pouvoir être intensifiée, l'échange d'informations est insuffisant à l'heure actuelle.

¹ La mise en place de dispositifs de veille en liaison avec les pompiers ou l'équipement permettent de faciliter ce recueil d'informations.

SOMMAIRE

EN RÉSUMÉ	3
1. ACTUALISATION ET PARTAGE DU DIAGNOSTIC	5
1.1 LES MODALITES D'ELABORATION DU DIAGNOSTIC	5
1.2 L'ANALYSE DE L'ACCIDENTALITE LOCALE	7
1.3 LE DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION	8
2. DEFINITION ET MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS LOCALES DE PREVENTION	10
2.1 LE PDASR	10
2.2. AUTRES ACTIONS DE PREVENTION (COMPORTEMENT DES CONDUCTEURS)	12
2.3 LES ACTIONS SUR LES INFRASTRUCTURES	14
3. LE VOLET REPRESSION	17
3.1 LES CONTROLES	17
3.2 LA MISE EN ŒUVRE DES SANCTIONS	19
4. LES MOYENS CONSACRES A LA PLSR.....	22
4.1 LES MOYENS HUMAINS	22
4.2 LA COMMUNICATION	22
5. PILOTAGE ET RESEAU DE LA POLITIQUE LOCALE	24
5.1 L'IMPLICATION PERSONNELLE DES RESPONSABLES	24
5.1.1 <i>Pilotage Etat</i>	24
5.1.2 <i>Pilotage Collectivités locales</i> :.....	24
5.2 LE TRAVAIL EN RESEAU	24
6. DIAGNOSTIC GLOBAL ET ACTIONS A ENVISAGER.....	26
6.1 LES FACTEURS D'EXPLICATION DES RESULTATS LOCAUX.....	26
6.2 LES RECOMMANDATIONS DE LA MISSION.....	26
ANNEXES	28
ANNEXE LISTE DES SERVICES ET DES RESPONSABLES RENCONTRÉS PAR LA MISSION	29
LISTE DES SIGLES « SÉCURITÉ ROUTIÈRE »	30

1. ACTUALISATION ET PARTAGE DU DIAGNOSTIC

1.1 LES MODALITES D'ELABORATION DU DIAGNOSTIC

Actualisation du diagnostic départemental	
Y a-t-il un observatoire de la sécurité routière ?	Oui en DDEA
Sinon, qui est chargé du diagnostic ?	
Personne ou service responsable :	Gilbert MADELON (coordinateur SR) + Bernard MARECHAL, en charge plus spécifiquement de l'ODSR
Quelle est sa fréquence d'actualisation ?	Mensuelle
Quels types d'informations sont utilisés ?	<ul style="list-style-type: none"> • Remontées ATB + télégrammes des unités de police / gendarmerie • Fichier BAAC + corrections avec PV pour CONCERTO
Y a-t-il ou non consultation de la base IAL ?	Oui, dans une logique de suivi du classement du département par rapport au reste de la France.
Utilisez-vous les expertises régionales ?	Non
Déclinaison infra départementale	
Y a-t-il des démarches de diagnostics locaux ?	Oui . Le conseil général et la ville de Chambéry ont notamment procédé au leur.
Personne ou service responsable :	Direction des routes du conseil général – Services techniques de Chambéry
Partage du diagnostic	
Quels sont les partenaires associés au diagnostic ?	Tous les partenaires en matière de sécurité routière – associations + institutionnels
Modalité d'association :	DGO 2008-2012 (en cours de réalisation) + réunion annuelle du « pôle de compétence sécurité routière » (suivi PDASR, PDCR et accidentalité) + réunions ponctuelles sur la planification d'actions
Quelle autre diffusion est faite du diagnostic ?	1 plaquette annuelle de l'ODSR aux élus
Enquêtes ECPA	
Cibles des enquêtes ECPA :	Jeunes + alcool + usagers vulnérables
Quel type de suivi des enquêtes est organisé ?	Un tableau de bord des actions préconisées dans les enquêtes est établi et intégré aux orientations du PDASR
Difficultés éventuelles du dispositif ?	<ul style="list-style-type: none"> • Difficultés à obtenir des réponses du Ministère sur la pertinence des préconisations. • Disponibilité de certains spécialistes : - médecins – expert auto

Aspects qualitatifs favorables :

- + L'ODSR, directement rattaché au coordonnateur, assure un suivi mensuel de l'accidentalité. La fréquence d'actualisation du diagnostic a été ajustée après une période d'expérimentation, d'abord hebdomadaire, puis mensuelle. La démarche a été pragmatique afin de définir quelle était la meilleure formule.
- + Le document mensuel est diffusé aux services de l'Etat concernés (préfet, DDEA, forces de l'ordre) et commenté en réunion de police pour en tirer des conclusions opérationnelles. Il est également mis en ligne sur le centre de ressources documentaires dédié à la sécurité routière. L'observatoire prépare également un document annuel diffusé plus largement (le tirage est de 4000 exemplaires).
- + De son côté, le conseil général a lancé des diagnostics de sécurité par itinéraires. Cela permet par exemple d'identifier les incohérences en matière de limitations de vitesse et d'en tirer les conséquences avec les autres partenaires. Il est significatif de noter que cette démarche a permis de nombreux réajustements des vitesses autorisées en faisant travailler ensemble les élus et les forces de l'ordre (la plupart à la baisse, mais il y a eu 13 exemples de réajustements à la hausse).
- + L'ODSR réalise également des analyses statistiques de moyen terme pour dégager des problématiques permettant d'affiner le diagnostic sur cinq ans (par exemple, l'étude de la saisonnalité des accidents a montré que, contrairement à ce que l'on pourrait attendre dans un département de montagne comme la Savoie, les pics correspondent aux périodes d'été et de sécheresse ; les automobilistes commettent plus d'imprudences quand il fait beau et que la route est dégagée, alors qu'ils surveillent leur conduite lorsque la route est enneigée et verglacée).
- + A la différence de beaucoup d'autres départements, les interlocuteurs de la mission ont exprimé leur intérêt pour le dispositif des enquêtes ECPA.

Aspects qualitatifs défavorables :

- Le réseau des IDSR est relativement mal déployé. Son déploiement n'a commencé qu'en 2007 ; il n'y a que cinq ou six inspecteurs actifs.

1.2 L'ANALYSE DE L'ACCIDENTALITE LOCALE

Analyse locale de l'accidentalité	
Selon votre diagnostic, quelles sont les 3 premières causes d'accidentalité locale ?	Alcool
	Vitesse
	Hypovigilance ou malaises
Quels types de véhicules sont principalement en cause ?	VL + deux roues motorisées (pas de baisse des accidents sur plusieurs années) + usagers vulnérables
Quel est l'âge des conducteurs les plus dangereux ?	Les 18/25 ans sont les plus représentés dans les accidents de la route
Quels sont les itinéraires ou les points sensibles ?	Il n'y a plus de ZAAC en Savoie aujourd'hui : les accidents sont répartis sur l'ensemble du territoire. A noter cependant la gravité persistante des accidents (à relativiser toutefois au regard de leur faible nombre).
Y a-t-il des périodes plus dangereuses ?	- de juin à septembre (période estivale) + les week-ends - les nuits du week-end pour les jeunes.
Evolution de l'accidentalité	
Comment l'accidentalité a-t-elle évolué au cours des dernières années ?	Forte baisse depuis 2002 (à noter une légère hausse en 2007 par rapport à 2006).
A quoi attribuez-vous cette évolution ?	- Sensibilisation par une communication intense (nationale + locale) - Diffusion des radars automatiques - Impulsions nouvelles dans la mise en œuvre des contrôles locaux (visibilité dissuasive de la Gendarmerie Nationale et opérations « coup de poing » en zone police) - Actions à destination des jeunes : dans l'Education Nationale (prise de conscience de dangers à plus long terme), avec les établissements de nuit, avec les clubs sportifs, dans le cadre de la formation au permis...

Aspects qualitatifs favorables :

+ A l'exception d'un pic modéré en 2007, le bilan ATB global du département de la Savoie évolue très favorablement de 2002 à 2008. Le nombre d'accidents corporels diminue ainsi de plus de moitié (197 ACCR en 2008 contre 476 en 2002, soit une diminution de -59%). La tendance est encore plus marquée si l'on considère le nombre de blessés et de tués qui est divisé par trois (le nombre de blessés passe de 638 en 2002 à 242 en 2008 et le nombre de tués de 61 à 23).

+ La tendance favorable se retrouve tant en zone gendarmerie qu'en zone police. Il n'y a ni points noirs ni déséquilibre entre la ville et la campagne. Les causes d'accidents correspondent à la moyenne nationale (vitesse et alcool, ainsi que les fautes d'inattention, comme les refus de priorité, en zone urbaine).

+ La structure de l'accidentalité par nature de voie est classique, les autoroutes sont devenues sûres (moins de 10% de la totalité des accidents), mais la répartition des accidents entre routes nationales et départementales n'est pas significative en raison des transferts de compétences récents qui faussent les données statistiques.

Aspects qualitatifs défavorables :

- Piétons et motards payent un tribut relativement lourd (selon les années, la part des accidents impliquant un piéton oscille entre 7 et 10%). Ces piétons sont fréquemment des personnes âgées.

- La décrue plus rapide des blessés et des tués par rapport à la diminution du nombre d'accidents indique une proportion anormalement élevée « d'accrochages », notamment en zone gendarmerie. Pourtant, aucune étude n'a été entreprise pour comprendre ce phénomène.

1.3 LE DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION

Qui a élaboré le DGO ? 2004/2008	DDE+ bureau d'étude KINERGOS	Qui a participé à ce travail ?	Conseil Général
Quelles sont les cibles du DGO ? Intitulé de l'enjeu :	Jeunes	Quelles sont les orientations d'actions correspondant à ces enjeux ?	Sensibilité (alcool, drogue...) stress
	Traversée petite aggro		Infrastructures, environnement
	Monde du travail		Comportement (fatigue, alcool)
	Partage espace urbain		Circulation apaisée
	Déplacement loisirs		Partage de la route
Ce document vous paraît-il toujours d'actualité ?	Pour partie ... Nouveau DGO en cours de réalisation (2008-2012)	Le cas échéant avez-vous défini d'autres cibles ?	Accidents domicile/travail Les usagers vulnérables dans les grandes agglomérations. La cohérence des limitations de vitesse (crédibilité de la sanction, donc de la prévention...)

Aspects qualitatifs favorables :

+ Le DGO est en cohérence avec le PDASR et le PCR.

+ L'expérience acquise avec l'aide du bureau d'études pour rédiger le premier DGO a permis aux acteurs de la sécurité routière de rédiger le DGO 2008-2012 sans concours extérieur.

+ Le conseil général a été impliqué dans la réalisation du DGO ; la fixation des grands enjeux du document a fait l'objet d'un large consensus.

+ Le nouveau DGO a défini des objectifs originaux, comme la cohérence des limitations de vitesse, sujet rarement abordé dans les DGO en raison de son potentiel conflictuel. Il cible également la question des usagers vulnérables dans les agglomérations, thème identifié lors de la démarche d'analyse de l'accidentalité avec tous les acteurs.

2. DEFINITION ET MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS LOCALES DE PREVENTION

2.1 LE PDASR

Programmation et suivi

Qui élabore le PDASR ?	DDE (coordination SR), en lien avec le chef de projet sécurité routière
Qui l'approuve ?	Le préfet
A qui est diffusé le PDASR ?	Tous les partenaires en sécurité routière – associations + institutionnels
Comment s'organise la sélection des projets ?	Logique d'impulsion par la coordination. Peu de projets proposés directement par les partenaires
Comment assurez-vous le suivi de réalisation des actions ?	Comptabilisation par la coordination SR au moment de la réalisation. Demande de bilans pour la mise à jour du PDASR et réalisation du BEX
Avez-vous mis en place un dispositif d'évaluation des actions ; si oui, lequel ?	Objectifs et Indicateurs prévus au PDASR

Aspects qualitatifs favorables :

+ Le PDASR, quoique largement inspiré par le coordonnateur, fait l'objet d'une large concertation ; le conseil général est également impliqué, le PDASR ne se fait pas qu'entre représentants des services de l'Etat.

+ L'élément le plus original du PDASR est le dispositif d'évaluation mis en place : il comporte une grille avec des indicateurs chiffrés trimestre par trimestre permettant une évaluation intermédiaire en cours d'exercice. Le bilan est ensuite rectifié à la fin de l'année avec un suivi de l'évolution des indicateurs.

+ Parmi les indicateurs, il y a également des outils d'appréciation qualitative, par exemple sur le suivi des PPRR.

Evolution des actions au cours des 3 dernières années

Evolution du PDASR	2006	2007	2008	Aspects financiers	2006 (en K€)	2007 (en K€)	2008 (en K€)
Nombre d'actions de prévention :				Budget total	115	112	109
- dont actions temps scolaire :		404	302	- dont actions temps scolaire :		14	17
- dont jeunes hors temps scolaire :		16	1	- dont jeunes hors temps scolaire :			1
- dont milieu professionnel :		16	5	- dont milieu professionnel :		6	3
- dont conducteurs 2 roues :		23	1	- dont conducteurs 2 roues :		3	3
- dont autres conducteurs :		8		- dont autres conducteurs :			
Autres cibles éventuelles, précisez :		Grand public	Grand public	- dont autres cibles éventuelles :		20	25
Acquisition de matériel, précisez :	Testochoc simulateur Ethylote	Ethylotests GPS Informatique	(publicité) Ethylotests GPS cadeaux SR	Communication Acquisition de matériel :	52	19 22	31 18

2006 : Pas de suivi du nombre d'actions par le coordinateur

2008 : chiffres provisoires pour les actions en attente des bilans définitifs des acteurs demandés dans le cadre du BEX2008

Aspects qualitatifs favorables :

+ Malgré un léger fléchissement lié à la contrainte budgétaire, le budget du PDASR est élevé au regard de la taille du département.

Aspects qualitatifs défavorables :

(-) La part du PDASR consacrée à la communication et l'acquisition de matériel est un peu élevée (respectivement 28,5 % et 16,5 %). Il est vrai que le plan de communication est de qualité (cf. infra) mais l'effort financier devrait accorder une priorité plus grande aux actions de prévention stricto sensu.

2.2. AUTRES ACTIONS DE PREVENTION (COMPORTEMENT DES CONDUCTEURS)

Les actions des collectivités locales :

Le conseil général est-il impliqué dans la prévention et, si oui, depuis quand ?	Si vous en avez connaissance, types d'actions financées
2000 pour la MSR mais depuis de nombreuses années pour des actions spécifiques	Participation au budget de la MSR – actions en collèges – prévention alcool
Combien de maires s'impliquent-ils dans la prévention ?	Si vous en avez connaissance, types d'actions financées
5 maires associés à la semaine SR + autres élus mobilisés dans le cadre du programme de pose des radars + conventionnement en cours avec l'association des maires.	Semaine SR – sensibilisation des élèves dans les écoles primaires – implantation des radars fixes
Combien de CSL ont un volet SR / sur combien de CLS ?	Quelles en sont les cibles ?
Sur les 6 CLS existants, deux ont un volet « sécurité routière » : celui d'Ugine et celui d'Albertville.	Les jeunes, le respect des limitations de vitesse en ville.

Aspects qualitatifs favorables :

+ Le conseil général finance une « Maison de la Sécurité routière » et un « Observatoire des accidents corporels ». Quoique ce dernier ne s'inscrive pas directement dans une logique de prévention à destination des conducteurs, il permet de réaliser des études sur les accidents qui ont un impact positif sur la prévention (identifier des obstacles techniques, des erreurs d'aménagement, etc.). Il soutient également financièrement les maires pour la réalisation d'études, de diagnostics et d'aménagements, par exemple sur les traversées d'agglomération.

+ La mairie de Chambéry et le conseil général se sont associés pour créer une commission d'usagers élaborant une charte de bonne conduite intitulée « Code de la Rue ».

(+) Chambéry a une longue tradition dans le domaine de la prévention routière, mais la ville a aussi réalisé des innovations qui peuvent perturber la coexistence entre piétons et automobilistes, comme par exemple la mise en place d'espaces dits « de convivialité » où circulent piétons et voitures, avec une vitesse limitée à 20 km/h. Ces espaces génèrent une certaine confusion parce qu'ils sont aménagés matériellement comme des espaces piétons (pavés, absence de trottoir) et mal indiqués. Un piéton non averti peut courir un certain risque, surtout le soir quand les voitures ne respectent pas la limitation de 20 km/h.

Aspects qualitatifs défavorables :

- Seules cinq communes ont un correspondant communal de sécurité routière (dont Chambéry). Le réseau des élus référents n'est pas encore réellement déployé.

Les actions des entreprises

Nombre et type d'entreprises dotées d'un PPRR* :	Pas de chiffre disponible : bilan en cours.
Le cas échéant, nombre de projets de PPRR en cours :	Depuis 2 ans : Plusieurs dizaines d'entreprises sensibilisées. Une dizaine de formées Un PPRR en cours d'élaboration.
La CRAM met-elle en œuvre des projets particuliers ?	Oui
Quels services de l'Etat se sont engagés dans la démarche PPRR ou équivalent ?	SDIS - SFTRF - SNCF DDE(A) Préfecture en 2009

PPRR : plan de prévention du risque routier

Aspects qualitatifs favorables :

+ Un colloque annuel sur la sécurité routière à destination des chefs d'entreprise réunit la CRAM et la CCI, plusieurs PME ont ainsi rédigé des PPRR alors qu'elles ne l'auraient pas fait en temps normal.

+ Initiative d'une grosse PME, l'entreprise Ferrero, qui organise des stages de bonne conduite.

+ Implication de la CCI dont le président était présent lors de la réunion organisée par la préfecture pour la mission.

Aspects qualitatifs défavorables :

(-) La résistance culturelle des petites entreprises à la thématique de la prévention reste forte malgré la multiplication des PPRR.

L'articulation avec d'autres politiques publiques

Y a-t-il des efforts d'articulation avec d'autres politiques publiques ?	Si oui, quelles sont les modalités d'articulation ou projets envisagés ?
Jeunesse	Avec la DDJS au travers des PIJ et la PJJ pour la réalisation de stages de sensibilisation.
Santé	
Citoyenneté	Avec les associations travaillant pour le développement durable
Vie associative	Informations vers les clubs sportifs en partenariat avec la DDJS
Insertion	
Autres :	

Aspects qualitatifs favorables :

+ Les sociétés de gestion des autoroutes sont très impliquées dans la sécurité routière et organisent un réseau d'échange d'informations avec les services publics (par exemple, le service de sécurité interne de la SFTRF est composé de pompiers

volontaires et le recrutement se fait dans le cadre d'une convention avec le SDIS ; de même les gendarmes ont la clef permettant d'accéder directement au PC de contrôle en cas d'événement grave). Elles ont aussi initié une démarche expérimentale sur des sujets techniques comme la mesure des interdistances et la façon d'alerter le conducteur sur tout l'itinéraire. AREA organise deux fois par mois un comité directeur spécifiquement consacré à la sécurité routière. La DIR, elle, a mis en place un service spécialisé en charge de l'analyse des accidents visant à élaborer des propositions techniques d'aménagement (par exemple, sur la question des bretelles risquant de donner un accès à contresens sur l'autoroute).

+ La DDJS prend des initiatives communes avec les clubs sportifs.

+ L'inspection d'académie a développé un réseau assez étoffé de correspondants scolaires et a de fréquents contacts avec le tissu associatif. Fait original, elle développe aussi des actions en direction de l'enseignement supérieur.

Aspects qualitatifs défavorables :

- Les missions locales estiment que les opérations de prévention sont trop centrées sur l'Education nationale et négligent le public des jeunes sortis du système scolaire ; il convient d'adapter le message à ce public plus difficile et moins réceptif. Elles demandent également à être invitées au pôle sécurité routière qui élabore le PDASR afin de faire entendre leur message.

2.3 LES ACTIONS SUR LES INFRASTRUCTURES

Actions sur les routes de l'Etat

Type d'actions	Description sommaire et état d'avancement
Actions sur les points noirs :	Absence de véritable point noir sur le RRN en Savoie . Un carrefour plan sur Moûtiers entre la RN 90 et une RD (nombreux accidents matériels) a donné lieu à un aménagement en 2008 visant à faire baisser la vitesse pratiquée et à améliorer la sécurité des usagers effectuant les manœuvres de tourne à gauche (250 000 € partagés entre l'Etat et le Conseil Général. Satisfaction des élus et des usagers de la RN 90).
Autres actions de mise en sécurité :	Tunnel du Siaix : installation dans l'axe du tunnel bidirectionnel de balisettes rétractables visant à réduire le risque de choc frontal (2 accidents à déplorer en 2007).
Actions de signalisation :	Au titre des premières opérations du PDMI, toilettage de la signalisation sur la section de la RN 90 entre Aime et Bourg St-Maurice (remplacement des panneaux de police et de signalisation les plus anciens).
Actions sur la limitation vitesse :	Dans la traversée de Moûtiers, installation sur la RN 90 d'une séquence de 3,5 km limitée à 70 km/h intégrant un carrefour à risque (voir actions sur les points noirs), une trémie et le tunnel de Ponserand (1 300 m le longueur).
Autres, précisez :	Diagnostic de la conception des carrefours dénivelés pour évaluer leur sensibilité à la prise à contre sens des bretelles et évaluation des mesures correctives envisageables. Processus en cours avec une 1ère étape de formation des auditeurs réalisée.
Les plans de circulation routière sont-ils actualisés ? (Primevère-Palomar...)	Oui, dans le cadre notamment de l'actualisation des plans de gestion de trafic (PGT)

Actions sur les routes du conseil général

Type d'actions	Description sommaire et état d'avancement
Actions sur les points noirs :	Aménagement de sécurité (notamment : suppression récente de plusieurs créneaux de dépassement dangereux, aménagement de giratoires aux carrefours accidentogènes...).
Autres actions de mise en sécurité :	- Mise en place d'un observatoire des accidents corporels sur les routes départementales. - Réalisation d'études des enjeux de sécurité routière pour la hiérarchisation des itinéraires structurants. - De gros travaux de mise aux normes et de sécurisation des itinéraires (nombreux...) concernés par les risques naturels : ex : gorges de l'Arly.
Actions de signalisation :	La signalisation horizontale et la signalisation verticale sont de qualité, et n'appellent pas de remarque particulière.
Actions sur la limitation vitesse :	Souci de mise en cohérence des limitations de vitesse. Ainsi, depuis 2007, 99 sites ont été concernés par un abaissement de la limitation de vitesse, et 13 par un relèvement.
Autres, précisez :	La nouvelle architecture budgétaire du conseil général permet l'identification de la part des crédits de la direction des routes alloués à l'amélioration de la sécurité sur l'infrastructure routière et à la prévention routière.

Aspects qualitatifs favorables :

+ L'observatoire des accidents permet des descriptions très fines de causes probables d'accidents, débouchant ainsi sur de nombreux micro-aménagements (rehaussement d'une glissière dans un virage, négociations, parfois conflictuelles, avec EDF ou France Telecom pour éloigner un poteau de quelques mètres, etc.).

+ Le conseil général préfère isoler les arbres qui posent problème plutôt que de les abattre systématiquement.

Actions des communes

Type d'actions	Description sommaire et état d'avancement
Mobilier urbain :	Actions mises en œuvre dans de nombreuses communes
Autres actions de mise en sécurité :	
Actions de signalisation :	
Actions sur la limitation vitesse :	A Chambéry, Albertville, notamment.
Autres, précisez :	Mise en place de commissions d'usagers à Chambéry, ville pilote en matière de sécurité routière depuis de nombreuses années.

Aspects qualitatifs favorables :

+ Forte implication de la mairie de Chambéry qui a un observatoire de la sécurité routière depuis 1979 ; les accidents en ville auraient été divisés par 13 en trente ans. La municipalité a également multiplié les instances consultatives où sont représentés les usagers et entretient un dialogue constant avec leurs représentants.

Aspects qualitatifs défavorables :

(-) Ambiguïté des aménagements dits « priorité piétons » (les zones de circulations mixtes, cf. supra) qui peuvent donner une fausse impression de sécurité à un piéton non averti du caractère mixte de la voie.

3. LE VOLET REPRESSION

3.1 LES CONTROLES

Y a-t-il un plan départemental ?	Oui		
Qui l'établit et le signe ?	Préfet + Procureur de la République		
Les plans par zone :	En zone police	En zone gendarmerie	
Comment sont élaborés les plans de contrôle ?	Réunion DDEA/Police/ Gendarmerie / Douane	Réunion DDEA/Police/ Gendarmerie / Douane	
A quelle fréquence ?	Annuelle	Annuelle (plan décliné cependant en plans de contrôle mensuels par l'EDSR).	
Quelle communication en est faite ?	Au coup par coup auprès des médias locaux	Contact régulier avec les médias avant et après les opérations de contrôle.	
Quelles en sont les cibles prioritaires ?	Alcool, stupéfiants, jeunes	Jeunes, alcool, deux roues, stupéfiants.	
Quelles étaient les cibles prioritaires en 2007 ?	Idem (les deux roues faisaient toutefois l'objet d'une vigilance toute particulière en 2007)	Idem	
Y a-t-il d'autres évolutions marquantes ?	Les contrôles de stupéfiants ont augmenté avec l'arrivée des tests salivaires.	Non	
Y a-t-il d'autres services de contrôle associés ?	DDEA pour les contrôles de coordination, gendarmerie pour certaines opérations de contrôle conjointes.	Douanes, Police Nationale, DDEA.	
Difficultés éventuelles rencontrées :	/		
Observations éventuelles sur la politique de contrôle :	Dans la pratique, l'échange permanent et fructueux entre Police et Gendarmerie est un atout réel pour la qualité des actions mises en œuvre.		

Evolution des résultats des contrôles	Nombre de véhicules contrôlés						% ou Nombre d'infractions relevées					
	2006		2007		2008(3T)		2006		2007		2008	
	PN	GN	PN	GN	PN	GN	PN	GN	PN	GN	PN (3T)	GN (4T)
Alcoolémie	73236	6918	110910	5560	11634	363	1338	510	1665	499	2558	
Stupéfiants							/	42	15	25	16	29
Vitesse							22082	37218	30333	45756	29270	36835
Feux rouges – priorités							557	1267	669	1581	468	1345
Ceinture							491	2720	487	2448	475	2197
Portable							612	2707	994	3788	1204	4217
Casque						/	214	20	216	65	202	

Nombre de Radars fixes	Type d'emplacements	Taux de sanction	Observations éventuelles
16	Accidentogènes ou potentiellement accidentogènes (tunnels, voies à double sens...)	Variable	Nouveaux sites de plus en plus difficile à trouver, face à l'absence de points noirs
Nombre de Radars mobiles	Lieux d'utilisation	Taux de sanction	
9	Sur toute l'étendue du territoire en fonction des zones d'accidents, des zones de vitesse repérées, et des points signalés par les maires et gestionnaires de réseau.		

Aspects qualitatifs favorables :

+ D'un point de vue purement qualitatif, la police nationale a une activité de répression satisfaisante : la répression d'infractions traditionnellement délaissées est soutenue (téléphone portable, défaut de casque par exemple), les lieux d'implantations des radars embarqués sont surveillés par la hiérarchie afin de privilégier les endroits dangereux aux endroits statistiquement « rentables », les relations avec les différents acteurs sont au beau fixe, la DDSP est bien impliquée au sein de pôle sécurité routière.

(+) L'activité répressive des gendarmes obéit à un schéma classique reposant sur la visibilité vis-à-vis des automobilistes.

Aspects qualitatifs défavorables :

- Malgré les bons résultats en terme d'accidentologie, l'activité répressive de la police nationale reste sur certains points en deçà des indicateurs nationaux. Ainsi, le taux d'occupation de la voie publique en 2008 est-il de 5,48% pour un objectif national fixé à 6%. Le test d'emploi des personnels en matière de police de la circulation baisse de 2007 à 2008 (3,29% en 2007 contre 3,23% en 2008) et reste inférieur à la réalisation nationale (3,45%). La DDSP de Savoie n'occupe d'ailleurs que la 73ème place au plan national pour cet indicateur. Enfin, il y a des disparités incohérentes entre circonscriptions : Chambéry est à 2,61% malgré la présence d'une petite FMU alors qu'Aix les Bains est à 3,82% et Albertville à 5,05%.

- En poste depuis l'été 2008, le commandant de groupement de gendarmerie n'a pas édicté de directives particulières en matière de répression, le groupement se contente de prolonger la stratégie arrêtée par le prédécesseur. Le plan mensuel « police route » est très formel et peu susceptible de fédérer les énergies entre unités motorisées de l'EDSR et unités territoriales. Aucun autre écrit spécifique relatif à la sécurité routière n'a été présenté à la mission.

- Les résultats chiffrés en termes d'activité répressive sont médiocres pour les gendarmes. Le volume horaire total stagne, et la part afférente à l'EDSR augmente (+ 4% de 2007 à 2008) ce qui indique un désengagement des unités territoriales qui considèrent sans doute que la police de la route est l'affaire des motards de l'EDSR. Au-delà de ce constat, on remarque que le nombre d'infractions à la vitesse relevées par les radars fixes augmente de 15% en un an, mais que celui des infractions relevées avec les radars mobiles diminue fortement (presque -30% pour les excès de vitesse

avec interception). Il en est de même pour la répression des infractions en matière d'alcoolémie ou de stupéfiants ainsi que pour les infractions diverses.

3.2 LA MISE EN ŒUVRE DES SANCTIONS

Les suspensions administratives

Site	Délais moyens de suspensions	Evolution du délai / 1 an	Délais moyens de traitement administratif	Evolution du délai / 1 an
Préfecture	3 mois	stable	1 à 2 jours	stable
SP de ALBERTVILLE	3 mois	stable	2 jours	stable
SP de ST JEAN DE MAURIENNE	2,5 mois	stable	½ journée maxi	stable

Nombre de suspensions prononcées	2006	2007	Evolution 2007/2006	2008	Evolution 2008/2007
	1090	1198	10%	977	-8.2%

Aspects qualitatifs défavorables :

- La diminution des suspensions administratives du permis de conduire est la conséquence du fléchissement de l'activité répressive des gendarmes.

La politique de sanctions du procureur

Comment êtes-vous informé sur la politique de sanctions ?	Décisions reçues par courrier en préfecture et sous-préfecture + réunion plénière tous les premiers mardis du mois avec les Procureurs de la République pour les services opérationnels.
Si vous avez l'information, quelles en sont les orientations prioritaires ?	En règle générale, le parquet de Chambéry applique le même barème que la Préfecture, alors que celui d'Albertville est plus répressif (durée généralement allongée d'un mois lorsque la suspension administrative est elle-même d'un mois)
Y a-t-il eu des évolutions marquantes ?	
Avez-vous connaissance de difficultés particulières ?	

Autres observations éventuelles sur la politique de sanctions

Limites éventuelles observées (ex : nombre de conduites sans permis constatées en 2007 et en 2008) :	Les conduites malgré SPC passent de 84 à 95 en zone police, soit + 13 % En zone gendarmerie, 152 conduites sans permis ont été enregistrées en 2008, pour 135 en 2007.
Autres observations éventuelles :	La baisse régulière d'infractions sur la vitesse traduit incontestablement une prise de conscience des automobilistes. En revanche, même si l'on peut noter une baisse du nombre de contrôles en matière d'alcoolémie, le nombre de CEA relevées est stable : les incidences de la forte consommation d'alcool, en Savoie, demeurent Par ailleurs, les cycles et les piétons génèrent par l'inconséquence de leurs conducteurs ou leur comportement de plus en plus d'accidents, notamment en zone urbaine ou dans les routes de cols.

La politique pénale des deux parquets en matière de répression des infractions est très proche, Albertville se montrant un peu plus sévère quant aux durées de suspension du permis (le parquet de Chambéry tient plus compte de la profession du contrevenant pour moduler la sanction). Il n'y a pas de substitut dédié au contentieux de la circulation ; dans chaque TGI, deux audiences par mois (environ 40 dossiers par audience) sont consacrées à la sécurité routière.

- Alcoolémie : les poursuites pénales sont automatiques dès que le taux constaté est supérieur à 0,4 mg/l. Jusqu'à 1 mg/l, le choix se porte en général sur une composition pénale et une convocation par une association de prévention, l'ARCAVI, qui tient le rôle de délégué du procureur et organise des stages de prévention. Si le contrevenant est extérieur au département de la Savoie, le stage est remplacé par une amende d'un montant de 200 €, équivalente au prix du stage que payent les locaux. De 1 mg/l à 1,5 mg/l, le parquet propose une CRPC, un stage plus long (deux jours) et une peine de sursis comprise entre 1 et 3 mois en fonction des circonstances. Au-delà de 1,5 mg/l, le parquet opte pour l'audiencement par convocation OPJ et la comparution directe pour les cas les plus graves. En cas de récidive, la CRPC est proposée pour les taux les plus faibles avec du sursis (jusqu'à quatre mois) et la comparution immédiate automatiquement pour les taux supérieurs à 1,5 mg/l.
- Stupéfiants : sauf quand il s'agit d'un primo-délinquant et sous réserve qu'il n'y ait pas d'autres délits concomitants (vitesse, alcool...), le parquet se contentera d'une ordonnance pénale ; mais le plus fréquemment, il y aura des poursuites parce que la deuxième condition n'est pas remplie. Il n'y a pas de modulation en fonction du taux.
- Récidive de grand excès de vitesse : il y en a trop peu pour dégager une règle générale.

Aspects qualitatifs favorables :

+ Les relations entre les parquets et la préfecture semblent bonnes. Les procureurs sont signataires du PCR et participent à la conférence de presse.

(+) Les parquets ont une politique originale en matière de répression des délits commis avec des voitures de société. Si l'entreprise refuse de dévoiler le nom du conducteur², l'amende est fortement majorée par rapport aux barèmes habituels. Cette politique vise à rendre l'amende économiquement dissuasive et donc à inciter les chefs d'entreprise à coopérer, mais cela induit une inégalité entre PME et grandes entreprises. Au demeurant, cette politique est peu connue des entreprises et de la CCI, alors que son intérêt repose sur son affichage.

2 C'est un problème récurrent constaté par la mission lors de ses visites. Très souvent, les entreprises ne dévoilent pas le nom du conducteur pour éviter le retrait de points.

4. LES MOYENS CONSACRES A LA PLSR

4.1 LES MOYENS HUMAINS

Services	Nombre d'ETP	Commentaires éventuels sur ces moyens (tensions particulières, évolution récente ou programmée ...)
Préfecture :	0.5 ETP (+ le chef de projet)	
DDE :	2,5 (3.5 ETP en incluant la politique réglementaire)	Comprenant la coordination SR et l'ODSR A la baisse depuis 2 ans (-1) afin de se rapprocher de l'effectif cible

Aspects qualitatifs défavorables :

- Érosion de l'effectif de l'EDSR (-14 ETP en quatre ans, soit un dixième de l'effectif initial) et de la FMU (-2 ETP, soit un tiers de l'effectif initial).
- Le commandant de groupement de gendarmerie, totalement mobilisé par la préparation de la coupe du monde de ski à Val d'Isère, n'a pas pleinement participé aux travaux de la mission d'audit. De même, le capitaine commandant l'EDSR s'est fait représenter par son adjoint.

4.2 LA COMMUNICATION

Types d'actions	Cibles	Modalités	Nombre par an
Actions permanentes :	Jeunes	Magazines jeunes	12 numéros
	Tous usagers	Spots radio + affichage	4 campagnes
	2 roues	Spots radio	1 campagne
	Communication sur la politique de contrôle	Presse écrite, en amont et en aval des actions réalisées	Très régulièrement
Actions spécifiques du préfet :	Conférences de presse sur la sécurité routière	Annuellement par le préfet, à mi-année par le directeur de cabinet, chef de projet sécurité routière	2
	Salon auto	grand public↔	0,5
	Semaine SR		1
Autres actions spécifiques :	Vacances été	Distribution d'éthylotests	1 campagne
	Fêtes fin d'année	Distribution d'éthylotests	1 campagne
	Manifestations spécifiques	Ex : rallye départemental de l'EDSR, fortement médiatisé	

Aspects qualitatifs favorables :

+ La politique de communication est de qualité et présente la particularité d'organiser un partage des rôles intelligent entre le préfet et le directeur de cabinet. Les relations avec la presse sont bonnes, de nombreuses informations sont relayées par la PQR à titre gracieux. La coopération avec les radios locales est très fructueuse.

5. PILOTAGE ET RESEAU DE LA POLITIQUE LOCALE

5.1 L'IMPLICATION PERSONNELLE DES RESPONSABLES

5.1.1 Pilotage Etat

L'implication personnelle des responsables est incontestable. Le préfet, le directeur de cabinet et le coordonnateur (cadre A, adjoint au chef du service de la sécurité routière à la DDE) constituent une équipe qui travaille en bonne intelligence et qui s'investit positivement dans la politique de sécurité routière. Le « couple » directeur de cabinet-coordonnateur fonctionne bien, ils se voient au moins tous les quinze jours pour un point régulier. Le coordonnateur dispose d'une grande expérience et maîtrise parfaitement tous les aspects de la sécurité routière. Il a su notamment tisser un réseau riche et vivant, comme en témoigne la forte participation aux réunions organisées par la préfecture pour le compte de la mission (présence d'entreprises pilotes et du président de la CCI à la session consacrée aux entreprises et aux partenaires associatifs). Il a répondu avec un grand professionnalisme à toutes les demandes de la mission pendant son séjour.

5.1.2 Pilotage Collectivités locales :

Le conseil général est actif et impliqué dans la sécurité routière. Il a mis en place des initiatives originales et utiles à tous les partenaires, comme l'observatoire des accidents cité précédemment.

Les relations entre le conseil général et les élus communaux semblent plutôt bonnes. Le sujet habituellement sensible des traversées d'agglomération (la question notamment des limitations de vitesse à l'entrée de l'agglomération) ne génère pas de conflits entre élus. Le conseil général ne se replie pas derrière sa logique technique de gestionnaire d'infrastructure.

La ville de Chambéry a une longue expérience en matière de sécurité routière, elle a mis en place des projets innovants dès 1979 à une époque où les politiques publiques accordaient peu de place à ce sujet.

Toutefois, le réseau des correspondants communaux (les « élus référents ») est insuffisamment déployé.

5.2 LE TRAVAIL EN RESEAU

Le dispositif pour lequel a opté la préfecture de la Savoie est relativement souple. Il existe un pôle de compétences « sécurité routière » dont la composition est la plus large possible et qui se réunit en formation plénière une fois par an sous la présidence du préfet. Cette séance n'est pas purement formelle dans la mesure où elle permet de communiquer le bilan annuel du PDASR et du PCR et de tirer les conclusions de la démarche d'évaluation du PDASR de l'année écoulée. Le secteur associatif et économique y est représenté.

Il n'y a pas de comité de pilotage, les réunions en cours d'année obéissent à une logique modulaire. Pour le DGO et le PDASR, des groupes de travail ad hoc sont constitués et se réunissent en tant que de besoin. Le directeur de cabinet et le coordonnateur en assurent le suivi et l'animation. Le suivi quotidien de la politique, notamment en ce qui concerne l'accidentologie et le volet répressif, est réalisé en réunion de police. Une fois par mois, la réunion de police siège en formation élargie et est présidée par le préfet. Les partenaires extérieurs comme le conseil général (direction des routes) sont associés à cette réunion de police élargie, c'est une configuration originale qui permet de faire vivre le réseau et d'échanger des informations utiles à tous, comme par exemple les remontées récentes de l'observatoire des accidents mis en place par le conseil général.

Toutefois, il semble qu'il n'y ait pas suffisamment d'échanges d'information entre les forces de l'ordre et les élus. Par exemple, la DDSP ignorait que la police municipale de Chambéry avait une activité répressive en matière de verbalisations pour excès de vitesse.

6. DIAGNOSTIC GLOBAL ET ACTIONS A ENVISAGER

6.1 LES FACTEURS D'EXPLICATION DES RESULTATS LOCAUX

- La décrue de l'accidentalité est constante depuis 2002, les résultats moins bons de 2007 semblent constituer un simple pic qui ne s'est pas répété en 2008. L'ATB global du département de la Savoie baisse très fortement en six ans puisque le nombre d'accidents diminue de 59%, le nombre de tués et le nombre de blessés est divisé par trois. La baisse est beaucoup plus rapide que celle de la moyenne nationale, les résultats sont donc bons.
- Le réseau secondaire est certes plus dangereux que les autoroutes comme partout ailleurs, mais les chiffres ne sont pas inquiétants. Ainsi, en 2008, le total routes départementales et routes nationales (que l'on ne saurait différencier en raison de la vague récente de décentralisation) fournit 80% des accidents en 2008 en zone gendarmerie, mais cette proportion est assez stable, elle était de 75% en 2004.
- Le profil d'accidentalité montre que les véhicules légers représentent la part la plus importante des accidents (61%), mais il y a une proportion non négligeable de piétons (7%). Ces piétons sont fréquemment des personnes de plus de 60 ans, mais la faiblesse du chiffre en valeur absolue -16 piétons- ne permet pas d'en tirer des conclusions d'ordre statistique. La part des deux roues motorisés reste importante, mais elle diminue.
- Les causes principales d'accident sont la vitesse et l'alcool. En zone police, le comportement des conducteurs (refus de priorité, feux rouges) est aussi une cause fréquente.

6.2 LES RECOMMANDATIONS DE LA MISSION

- **Maintenir la qualité d'animation du réseau et l'élargir aux missions locales et aux correspondants communaux.** Le réseau est riche et vivant, il convient de préserver cet acquis et d'élargir son champ d'application. Les missions locales, fait suffisamment rare pour être souligné, souhaitent participer plus activement au pôle de sécurité routière. La mission encourage le préfet à répondre à cette demande qui permettrait d'apporter un éclairage complémentaire à la culture « Education nationale » au sein du réseau. De même, il serait souhaitable de solliciter activement les mairies afin que les correspondants communaux de sécurité routière puissent être tous désignés et participer au réseau.
- **Développer les volets sécurité routière dans les conventions de coordination avec les polices municipales.** Ces volets ne sont pas systématiques à l'heure actuelle et méritent d'être développés. Lorsque les conventions existent, elles se bornent à la convention-type (sauf à Chambéry) qui n'est pas adaptée à la problématique sécurité routière. Accessoirement, il convient de mieux organiser la circulation de l'information entre élus communaux et forces de l'ordre ; les correspondants communaux peuvent jouer à cet égard un rôle décisif.

➤ **Mesures techniques concernant la police nationale :**

- Coordonner l'intervention des unités motocyclistes zonales des CRS de Lyon et de Grenoble avec la DDSP de la Savoie ; celle-ci n'est pas informée des missions effectuées par les CRS de zone.
- Augmenter le nombre de verbalisations en matière de refus de priorité et de respect des feux rouges qui ont baissé de 30% alors que ces délits constituent un facteur important de l'accidentalité en zone police.
- L'activité de la FMU présente un taux de volume horaire consacré au soutien logistique et opérationnel anormalement élevé (24% de ce volume). Le DDSP doit remédier à cette situation.
- Le DDSP doit s'investir personnellement d'avantage dans la politique de sécurité routière.

➤ **Mesures techniques concernant la gendarmerie.** La gendarmerie n'a pas de réelle stratégie en matière de sécurité routière dans ce département, peut-être en raison des bons résultats de l'accidentalité. La mission demande que la culture de la sécurité routière soit mieux partagée par les unités territoriales (les unités de gendarmerie à compétence générale) et que la politique de contrôle et de répression ne soit pas l'apanage du seul EDSR, dont la contribution à l'activité « sécurité routière » de la gendarmerie départementale n'a cessé de croître parallèlement à l'érosion de la contribution horaire des unités territoriales, et ce d'autant plus que les effectifs de l'EDSR ont diminué de 10% en six ans. Cela nécessite un investissement plus marqué de la part du commandant de groupement qui, depuis sa prise de fonction, semble avoir été débordé par la préparation de la coupe du monde de ski. Notamment, il doit donner à son chef de l'EDSR un vrai rôle « d'adjoint sécurité routière » pour tout le groupement.

- Il serait utile que les gendarmes fassent le relevé des accidents même matériels, afin d'affiner l'accidentologie comme le fait le conseil général sur le réseau dépendant de lui.
- Le commandant de groupement départemental devrait inciter le commandant de l'EDSR à développer de façon transversale la fonction d'adjoint de sécurité qui échoit au colonel (affiner l'accidentologie pour la zone gendarmerie, améliorer la synergie avec les unités territoriales sur le sujet de la sécurité routière).
- Donner un contenu plus ciblé et plus précis au « plan mensuel d'actions en matière de sécurité routière » et impliquer davantage les unités territoriales dans ce document.
- Renverser la tendance à la baisse des relevés d'infractions non automatisés (CSA).

ANNEXES

ANNEXE
LISTE DES SERVICES ET DES RESPONSABLES RENCONTRES PAR LA MISSION

- préfet ;
- directeur de cabinet ;
- chargé de mission au cabinet (préfecture) ;
- DDEA, chef du service de sécurité routière ;
- DDEA, adjoint au chef du service de sécurité routière, coordonnateur ;
- DDSP, directeur adjoint ;
- DDSP, chef de l'état-major ;
- Gendarmerie, commandant de groupement ;
- Gendarmerie, adjoint au chef de l'EDSR ;

- procureur de la République de Chambéry ;
- procureur de la République d'Albertville ;

- Mission Locale de Chambéry, directeur ;
- DIR Centre-Est, responsable Chambéry ;
- SFTRF, directeur régional ;
- AREA, chef du département de gestion du trafic ;

- conseil général, directeur des routes ;
- conseil général, chef du service protection et sécurité (direction des routes) ;
- conseil général, responsable des politiques de sécurité routière (direction des routes) ;
- ville de Chambéry, adjointe au maire chargée de la circulation ;
- ville de Chambéry, directeur général adjoint ;
- ville d' Albertville, adjoint au maire chargé des travaux ;
- ville d'Albertville, directrice générale ;
- maire de Saint-Thibaud de Couz ;
- ville de Yenne, adjoint au maire ;
- ville d'Aix-les-Bains, chef de la police municipale ;

- CCI, président ;
- Association « Roue Libre », président ;
- SMIX Alpesapce, directeur ;
- SMIX Alpespace, responsable administratif ;
- ANPAA Savoie, directrice ;
- CRAM Savoie, ingénieur conseil ;
- SNCF, conseiller prévention ;
- Nantet Locabennes, animateur ;
- Etablissements Ferrera, président directeur-général ;
- Etablissements Ferrera, acheteur services généraux ;
- Prévention Routière, directeur ;
- FFMC ;
- ECPA, expert auto ;
- ADATEEP, président.

LISTE DES SIGLES « SECURITE ROUTIERE »

« SAM »	Prénom fictif pour l'opération « capitaine de soirée » (Prévention Routière)
2R	Deux roues
2RM	Deux roues motorisé
ACCR	Accident corporel de la route
ASSR	Attestation scolaire de sécurité routière (niveau 1 ou 2)
ATB	Accidentés Tués Blessés
BAAC	Bulletin d'analyse des accidents corporels
BSR	Brevet de sécurité routière
CDPD	Conseil départemental de prévention de la délinquance
CISR	Comité interministériel de la sécurité routière
CLS	Contrat local de sécurité
CRPC	Convocation sur reconnaissance de culpabilité
CSA	Contrôle sanction automatisé
DGO	Document général d'orientations
DIR	Direction interrégionale des routes
DIRIF	Direction interrégionale des routes Ile-de-France
DU	Document unique
ECPA	Enquêtes « Comprendre Pour Agir »
EDSR	Escadron départemental de sécurité routière
FMU	Force motocycliste urbaine
IAL	Indice d'accidentalité locale
ISRI	Inspection de sécurité routière des itinéraires
ITT	Incapacité temporaire de travail
ODSR	Observatoire départemental de la sécurité routière
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière
PCR	Plan de contrôle routier
PDASR	Plan départemental d'actions de sécurité routière
PDE	Plan de déplacements entreprise
PGT	Plan général des transports
PL	Poids lourd
PLSR	Politique locale de sécurité routière
PMV	Panneaux à message variable
PPRR	Plan de prévention du risque routier

RD	Route départementale
RN	Route nationale
RNIL	Route nationale d'intérêt local
SCSR	Service de la circulation et de la sécurité routière (en DDE)
SR	Sécurité routière
THC	Tétrahydrocannabinol
VC	Voie communale
VL	Véhicule léger
ZAAC	Zone d'accumulation d'accidents