



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU BAS-RHIN



DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

2018 – 2022



BAS-RHIN

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

TOUS RESPONSABLES



PREFET DU BAS-RHIN

Le Préfet

Strasbourg, le 27 JUIN 2018

Que verrions-nous si nous regardions 40 ans en arrière ? D'autres infrastructures, d'autres véhicules, d'autres habitudes, d'autres préjugés. Nous y verrions une autre société, témoin de près de 1400 décès sur les routes chaque mois, une société au parc automobile pourtant 3 fois moins important qu'aujourd'hui. 40 années plus tard, l'abaissement de la vitesse autorisée, l'obligation du port de la ceinture de sécurité, le passage de l'alcoolémie au volant de la circonstance atténuante au délit, le déploiement du contrôle sanction automatisé tout comme les avancées technologiques en matière d'automobile et le changement des mentalités, ont divisé par 5 le nombre de personnes qui meurent chaque année sur les routes françaises. Cela pourrait paraître satisfaisant, mais ça ne l'est pas.

Avec 30 % d'inflation par rapport à 2015, le nombre d'accidents corporels enregistrés dans le Bas-Rhin augmente, depuis deux ans maintenant, dans des proportions inquiétantes. Nombre d'accidents, de personnes tuées, blessées, hospitalisées... Autant d'indicateurs dont l'évolution traduit à chaque saison, chaque année, notre (in)capacité d'adaptation, notre (in)aptitude à tirer les enseignements du passé, à partager la route, à nous comporter mieux.

Quelle qu'en soit la cause, un accident abîme, brise et traumatise. La douleur s'estompe à mesure que l'on s'éloigne du noyau familial et amical, puis vient l'inconscience de ceux qui ne sont pas concernés, qui ne sont pas dangereux, eux. Les « jusqu'ici tout va bien », les chanceux de l'histoire, ceux pour qui les indicateurs ne sont que des chiffres.

Il est alors insupportable de constater que l'attention se relâche, que près de 90 % des accidents survenus sur notre territoire résultent d'une prise de risque inconsidérée ou d'un manque de vigilance. En 2016 encore, un quart des accidents mortels impliquait un usager alcoolisé, un quart était causé par une vitesse inadaptée, un tiers découlait d'un refus de priorité ou d'un dépassement dangereux.

Il n'est pas tolérable que 46 personnes aient perdu la vie sur les routes bas-rhinoises en 2016, quand déjà en 2015, nous regrettions la perte de 35 de nos concitoyens.

Il n'est pas admissible que ces indicateurs se soient depuis maintenus à un niveau équivalent. Il ne faut pas se satisfaire des bonnes tendances obtenues antérieurement.

Sur le plan national, cette hausse de la mortalité routière, après plusieurs années de baisse successives, préoccupe. Le récent comité interministériel de la sécurité routière a mis l'accent sur l'engagement citoyen, la protection de tous les usagers de la route et l'anticipation des nouvelles technologies au service de la sécurité routière. Des mesures verront rapidement le jour, comme la limitation à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateurs médians, hors agglomération, dès le 1^{er} juillet 2018, et dont nous pourrions rapidement mesurer l'impact.

Ensemble, pouvoirs publics, associations et partenaires impliqués, publics ou privés, continuons à sensibiliser, prévenir, former et protéger tous les usagers de la voie publique, quel que soit leur mode de déplacement. Prévenir les maux mais aussi sanctionner, réprimer les récidivistes et les récalcitrants. Continuons la lutte contre les infractions les plus graves, engageons-nous par notre participation active et nos messages, à participer à l'éducation routière dans notre département.

Le Préfet

Jean-Luc MARX

TABLE DES MATIÈRES

DÉFINITION DU DGO.....	5
DÉMARCHE D'ÉLABORATION DANS LE DÉPARTEMENT.....	5
PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT.....	6
CONTEXTE LOCAL.....	6
1. Géographie.....	6
2. Population et démographie.....	6
3. Réseau routier.....	7
4. Parc de véhicules en circulation.....	8
5. Trajets professionnels.....	8
6. Communication (suivi de l'accidentalité).....	9
ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTOLOGIE ET COMPARAISON NATIONALE.....	10
1. Accidentologie générale.....	11
2. Accidentologie par mode de déplacement.....	13
3. Accidentologie selon l'âge.....	15
BILAN GÉNÉRAL DES ACTIONS PDASR DE 2013 À 2016.....	19
1. Evolution du budget du PDASR entre 2008 et 2016.....	19
2. Bilan des actions PDASR de 2013 à 2016.....	19
ANALYSE PAR ENJEU DU DGO 2013-2017.....	21
1. LES JEUNES.....	21
Action Crash-test à destination des élèves de seconde - Lycée Adrien Zeller de Bouxwiller.....	21
1.1. Accidentologie des jeunes de moins de 25 ans.....	22
1.2. Accidentologie des jeunes de 14 à 29 ans.....	23
1.3. Bilan des actions PDASR « jeunes » de 2013 à 2016.....	24
2. L'USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES.....	26
2.1. Accidentologie liée à l'alcool et/ou aux stupéfiants.....	27
2.2. Bilan des actions PDASR « alcool et stupéfiants » de 2013 à 2016.....	28
3. LES DEUX-ROUES MOTORISÉS.....	29
3.1. Accidentologie des deux-roues motorisés (2RM).....	30
3.2. Bilan des actions PDASR « deux-roues motorisés » de 2013 à 2016.....	31
4. LA VITESSE ET LES OBSTACLES FIXES.....	33
4.1. Accidentologie liée à la vitesse ou aux obstacles fixes.....	33
4.2. Bilan des actions PDASR « vitesse et obstacles fixes » de 2013 à 2016.....	36
5. LES RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS (RRP).....	37
5.1. Accidentologie liée aux risques professionnels.....	38
5.2. Bilan des actions PDASR « risques routiers professionnels » de 2013 à 2016.....	39
6. LES USAGERS VULNÉRABLES – PIÉTONS ET CYCLISTES.....	41
6.1. Accidentologie des usagers vulnérables.....	42
6.2. Bilan des actions PDASR « usagers vulnérables » de 2013 à 2016.....	45
7. LES SENIORS.....	47
7.1. Accidentologie des seniors âgés de 65 à 74 ans.....	48
7.2. Accidentologie des seniors âgés de 75 ans et plus.....	49
LES ENJEUX RETENUS.....	50
1. Les risques routiers professionnels.....	50
3. Les seniors.....	51
4. Les deux-roues motorisés.....	51
5. Les piétons et cyclistes.....	52
6. La vitesse et les obstacles fixes.....	52
7. La conduite sous l'emprise de substances psychoactives.....	53
8. Les distracteurs.....	53
LES ENGAGEMENTS PRIS.....	54
1. LES ORIENTATIONS D'ACTION GÉNÉRALES.....	54
Axe 1 : Amélioration de la connaissance.....	54
Axe 2 : Infrastructures.....	54
Axe 3 : éducation – sensibilisation – formation - information.....	54
Axe 4 : contrôle - sanction.....	55
2. LES ORIENTATIONS D'ACTION PAR ENJEU.....	56
2.1 Le risque routier professionnel.....	56
2.2 Les jeunes.....	56

2.3 Les seniors.....	56
2.4 Les deux-roues motorisés.....	57
2.5 Les piétons et cyclistes.....	57
2.6 La vitesse et les obstacles fixes.....	57
2.7 La conduite sous l'effet de substances psychoactives.....	58
2.8 Les distracteurs.....	58
SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO.....	59
REMERCIEMENTS.....	61
ANNEXES.....	62
ANNEXE 1 – COMPOSITION DU COMITE DE PILOTAGE DGO 2018-2022.....	62
ANNEXE 2 – COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL DGO 2018-2022.....	63
ANNEXE 3 – CARTE DU TRAFIC DIR EST 2016.....	64
ANNEXE 4 – CARTE DU TRAFIC ROUTIER TOUS VÉHICULES SUR LE RÉSEAU DÉPARTEMENTAL DU BAS-RHIN EN 2016.....	65
ANNEXE 5 – MORTALITÉ TOUS MODES DE DÉPLACEMENT CONFONDUS.....	66
ANNEXE 6 – MORTALITÉ DES DEUX-ROUES MOTORISÉS.....	67

DÉFINITION DU DGO

Sous la responsabilité du préfet de département, le Document Général d'Orientations (DGO) constitue la déclinaison à l'échelon départemental d'un plan d'action national et de mesures locales qui s'articulent autour de quatre priorités gouvernementales :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux
- protéger les usagers les plus vulnérables
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi

Chacun de ces objectifs a été affirmé par le Gouvernement lors de l'installation du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) le 23 janvier 2017.

L'élaboration du DGO réunit l'ensemble des acteurs départementaux de la sécurité routière dans le but de définir les axes prioritaires de la politique locale en matière de sécurité routière sur 5 ans. Les orientations d'action et les engagements pris traduisent ainsi une volonté commune d'installer une dynamique d'action dans le Bas-Rhin.

Le DGO est un outil de programmation et de suivi des moyens mis en œuvre pour améliorer les conditions de circulation sur nos routes et éveiller les consciences.

DÉMARCHE D'ÉLABORATION DANS LE DÉPARTEMENT

Partenariale, la démarche d'élaboration doit permettre de créer un effet de levier propre à associer plus étroitement les partenaires institutionnels à la politique locale de lutte contre l'insécurité routière.

Les données relatives aux accidents de la route des dix dernières années (sur les deux périodes quinquennales 2012-2016 et 2007-2011) ont été analysées durant l'été 2017 pour chacun des enjeux identifiés dans le DGO 2013-2017, afin de juger de la pertinence de les conserver, modifier ou amender dans le DGO 2018-2022.

Elles ont été présentées lors de la première réunion du comité de pilotage, qui a abouti le 30 novembre 2017, à la validation des 8 enjeux du DGO 2018-2022 (risques routiers professionnels, jeunes, seniors, deux-roues motorisés, piétons/cyclistes, vitesse et obstacles fixes, conduite après usage de produits psychoactifs et distracteurs) et à la création de 4 groupes de travail qui se sont tenus en février 2018 (GT1 :risque routier professionnel, GT2 :18-24 ans et intervention en Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville, GT3 :milieu « rural » et alternatives à la sanction, GT4 : seniors).

Les compositions du comité de pilotage et des groupes de travail sont données en Annexe 1 et 2 du présent document.

La deuxième réunion du comité de pilotage a permis de valider le 18 avril 2018 les travaux des groupes de travail et les orientations d'actions proposées pour les 5 ans à venir.

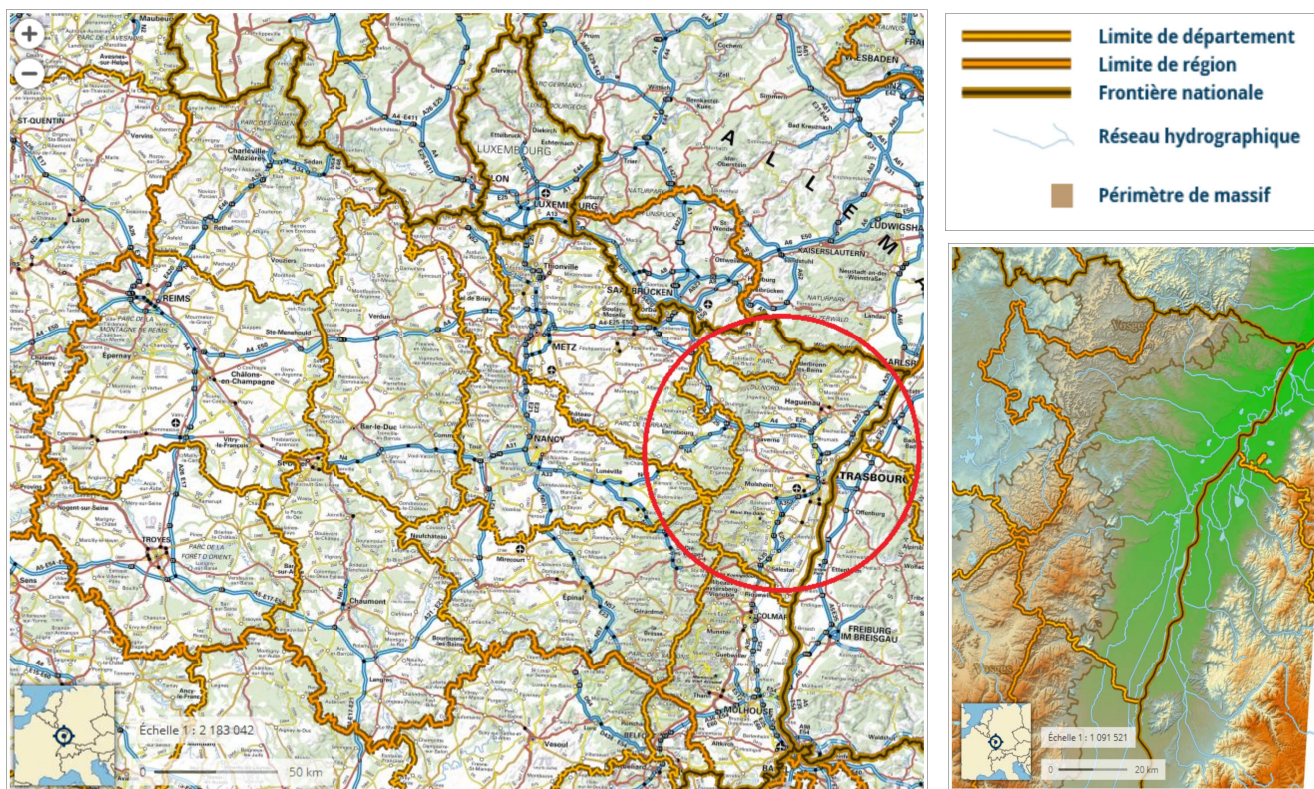
PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT

CONTEXTE LOCAL

1. Géographie

Le département du Bas-Rhin est situé dans la région Grand Est. Strasbourg est le chef-lieu du département et de la région. Le Bas-Rhin fait partie, avec le département du Haut-Rhin, de la région historique et culturelle alsacienne. Il est limitrophe du département de la Moselle, de la Meurthe-et-Moselle et des Vosges à l'Ouest, du Haut-Rhin au Sud et de l'Allemagne à l'Est, dont la frontière est matérialisée par le cheminement du Rhin.

Le département dans la nouvelle région Grand-Est / relief et réseau hydrographique du Bas-Rhin



D'une superficie de 4 755 km², le Bas-Rhin couvre 8 % du territoire régional (INSEE, 2017). Le massif des Vosges crée un véritable contraste avec la plaine rhénane et délimite, sous la forme d'une large bande s'étendant du Nord au Sud, la partie Ouest du département. Il isole, au Nord-Ouest, une zone de plateaux, essentiellement rurale. Les affluents du Rhin creusent des vallées latérales, permettant le développement urbain du département vers l'Ouest.

L'essentiel des zones urbaines, dont la métropole strasbourgeoise, sont concentrées dans la plaine, coincée entre le piémont des Vosges et le Rhin, et large d'environ 30 km.

L'autoroute A35 la traverse sur toute sa longueur, de la frontière allemande, au Nord, à la frontière suisse, au Sud. Elle permet de desservir Strasbourg mais aussi Obernai et Sélestat. L'autoroute A4 assure la continuité de l'A35 vers l'Ouest, du Nord de Strasbourg à la frontière avec la Moselle.

2. Population et démographie

Le département est organisé en 5 arrondissements : Strasbourg, Haguenau-Wissembourg, Molsheim, Saverne et Sélestat-Erstein, et comprend 516 communes, dont les plus peuplées (>10 000 habitants) sont Strasbourg, Haguenau, Schiltigheim, Illkirch-Graffenstaden, Sélestat, Bischheim, Lingolsheim, Bischwiller, Saverne, Obernai, Ostwald et Hoenheim.

<i>(chiffres INSEE 2014)</i>	Bas-Rhin	Grand Est	France
Population	1 112 815	5 554 645	65 907 160
Variation depuis 2009	+ 0,3 %	+ 0,1 %	+ 0,5 %
Superficie en km²	4755,00	57433,40	632733,90
Densité	234,00	96,70	104,20
Nombre de ménages	478 863	2 429 251	28 766 069

La démographie du Bas-Rhin est caractérisée par une forte densité, ainsi qu'une augmentation de la population trois fois supérieure à la moyenne de la région Grand Est (mais cependant inférieure à la moyenne nationale).

Répartition par tranches d'âge (chiffres INSEE)				
	2014		2009	
- de 15 ans	193 127	17%	194 558	18%
15 à 29 ans	216 574	19%	219 891	20%
30 à 44 ans	220 078	20%	231 063	21%
45 à 59 ans	232 146	21%	228 187	21%
60 à 74 ans	159 463	14%	138 987	13%
75 ans et plus	91 427	8%	81 753	7%
TOTAL	1 112 815	100%	1 094 439	100%

3. Réseau routier

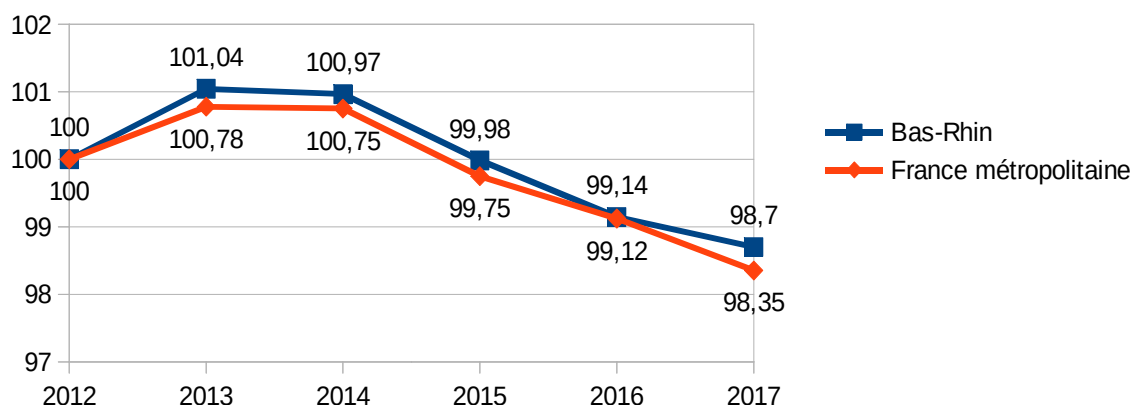
<i>(Chiffres 2015) en km</i>	Autoroutes	Routes nationales	Routes départementales	Routes communales	Total réseau
Bas-Rhin	192 (2 %)	26 (0,3 %)	3 668 (38,5 %)	5 629 (59,2 %)	9 515
Grand Est	1 277 (1,51 %)	973 (1,15 %)	36 604 (43,30 %)	45 675 (54,04 %)	84 529
France	11 599 (1,07 %)	9 633 (0,88 %)	379 725 (34,88 %)	687 789 (63,17 %)	1 088 746

Les cartes du trafic routier enregistré en 2016 sur les réseaux nationaux et départementaux sont présentées en Annexes 3 et 4.

4. Parc de véhicules en circulation

Au 1^{er} janvier 2017, 577 979 voitures particulières de 15 ans ou moins constituent le parc automobile du Bas-Rhin, soit 20 % du parc automobile de la région Grand Est. Dans le département, comme en France métropolitaine, le nombre de voitures particulières en circulation est en baisse de 1,3 % dans le Bas-Rhin depuis 2012 (-1,6 % au niveau national, MTES (SoeS), Répertoire Statistique des Véhicules Routiers).

Evolution du parc de véhicules particuliers dans le Bas-Rhin, entre 2012 et 2017
(2012 = indice 100)

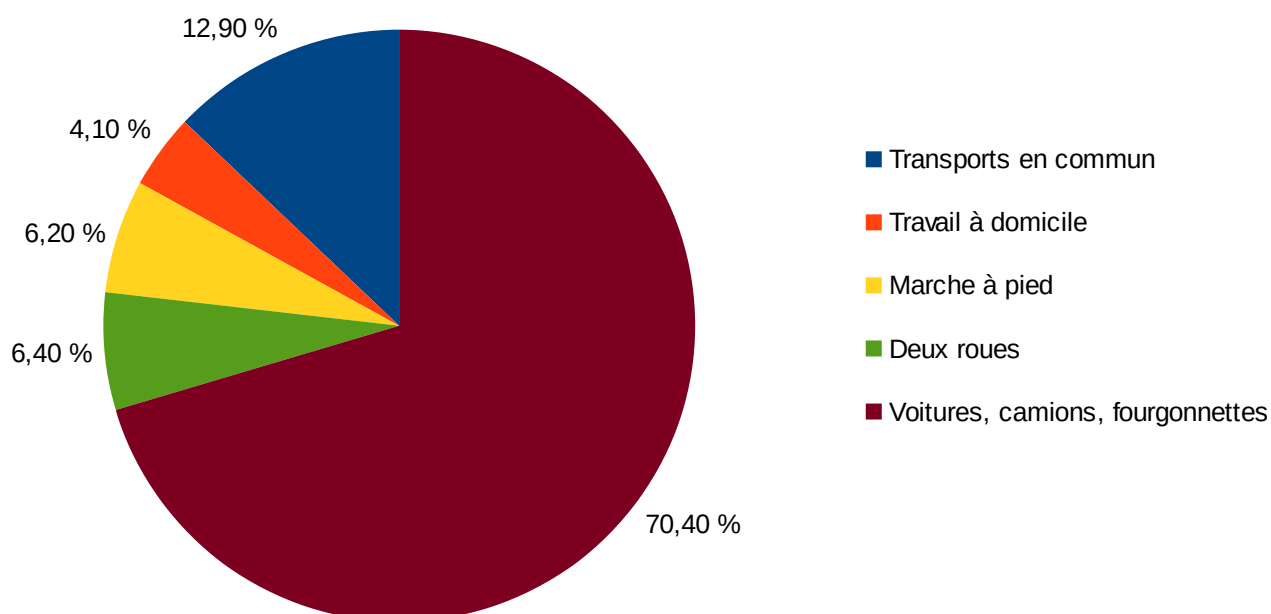


5. Trajets professionnels

Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi (chiffres INSEE)				
	2014	%	2009	%
Actifs de 15 ans ou plus	483 817	100	485 300	100
Actifs travaillant dans la commune de résidence	162 129	33,5	163 538	33,7
Actifs travaillant dans une autre commune	321 688	66,5	321 762	66,3

Environ deux tiers des actifs sont domiciliés dans une commune différente de celle de leur lieu de travail et 70 % des trajets domicile-travail sont encore effectués avec le véhicule personnel ou professionnel.

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2014 (chiffres INSEE)



6. Communication (suivi de l'accidentalité)

L'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (ODSR) du Bas-Rhin produit et met à disposition du public les bilans mensuels et annuels d'accidentalité sur le territoire. Ils sont disponibles en consultation ainsi qu'en téléchargement sur le site internet départemental de l'État (<http://bas-rhin.gouv.fr/>), dans une rubrique dédiée à la Sécurité Routière et à son actualité. Ils sont également publiés sur le site Intranet de la Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin et diffusés à l'ensemble des partenaires et acteurs du département, ainsi qu'aux médias locaux, presse et radio.

ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTOLOGIE ET COMPARAISON NATIONALE

Les données relatives aux accidents de la route des dix dernières années (sur les deux périodes quinquennales 2012-2016 et 2007-2011) ont été analysées dans le département pour chacun des enjeux identifiés dans le DGO 2013-2017, afin de juger de la pertinence de les conserver, modifier ou amender dans le DGO 2018-2022. Ces enjeux étaient les suivants : les jeunes, l'alcool et les stupéfiants, les deux-roues motorisés, la vitesse et les obstacles fixes, les risques routiers professionnels, les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et seniors) et les distracteurs.

Le bilan 2012-2016 de l'accidentalité routière dans le Bas-Rhin fait état de 3551 accidents corporels, 211 personnes tuées et 1503 blessés hospitalisés. Par rapport à 2007-2011, ces indicateurs ont respectivement baissé de 31 %, 17 % et 31 % (18 %, 16 % et 18 % au niveau national).

Ce bilan favorable est à mettre en perspective avec l'objectif national de réduction de la mortalité visant à passer sous le seuil des 2 000 tués par an dès 2020. Il ne doit pas en outre masquer les mauvais résultats constatés depuis 2016.

L'alcoolémie et l'usage de stupéfiants restent, avec la vitesse, les principales causes de mortalité sur la route. 20 % des personnes tuées entre 2012 et 2016 l'ont été dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé ou drogué et 21 % des accidents corporels étaient liés à la pratique d'une vitesse inadaptée, entraînant le décès de 79 personnes, soit 37 % des usagers décédés sur cette période.

Le nombre d'accidents impliquant des jeunes de moins de 25 ans a baissé de 35 % entre les deux derniers quinquennats, suivant ainsi parfaitement la courbe des accidents corporels.

Si la part d'accidents corporels impliquant un jeune de moins de 25 ans est relativement stable à 50 %, 35 % concernent directement la tranche d'âge 18-24 ans, ce qui est considérable au regard de sa place dans la population française (8 %, INSEE 2016). Celle-ci est également la plus touchée par les accidents mortels, 20 % des personnes décédées entre 2012 et 2016.

Les accidents impliquant des usagers de plus de 65 ans ont augmenté de 40 % depuis 2016, le nombre de personnes tuées de 300 %.

40 % des personnes tuées dans un accident de la route l'ont été lors d'un trajet domicile travail ou d'une mission.

Les deux-roues motorisés représentent 2 % du trafic routier mais 27 % des impliqués dans un accident corporel entre 2012 et 2016, dont les 2/3 ont concerné un engin de moins de 125 cc et les 3/4 ont eu lieu en agglomération. 50 % des motards décédés se sont tués seuls.

Les accidents de la route impliquant des cyclistes ont diminué dans une moindre mesure d'une période à l'autre (-20%). Le nombre de blessés hospitalisés n'a baissé que de 11% et le nombre de tués a fortement augmenté sur les 5 dernières années (+140%, soit 24 cyclistes décédés sur la période).

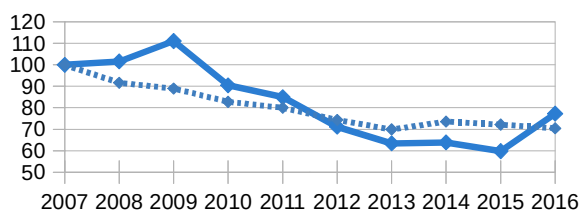
1. Accidentologie générale

La mortalité routière dans le département du Bas-Rhin entre 1995 et 2016, cartographiée en annexe 5, met en évidence les zones d'accumulation d'accidents du département.

Année	Nombre d'accidents ¹		Personnes tuées ²		Personnes blessées		Personnes hospitalisées ³	
	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France
2007	1 058	81 272	66	4 620	1 342	103 201	499	38 615
2008	1 078	74 487	53	4 275	1 326	93 788	472	34 965
2009	1 175	72 315	43	4 273	1 483	90 934	431	33 323
2010	957	67 288	46	3 992	1 239	84 461	348	30 393
2011	899	65 024	46	3 963	1 147	81 251	422	29 679
2007-2011	5 167	360 386	254	21 123	6 537	453 635	2 172	166 975
Evolution 2007-2011	-15 %	-20 %	-30 %	-14 %	-15 %	21 %	-15 %	23 %
2012	753	60 437	41	3 653	923	75 851	308	27 142
2013	671	56 812	40	3 268	888	70 607	300	25 966
2014	676	59 812	49	3 557	829	75 142	275	27 502
2015	633	58 654	35	3 616	783	73 384	284	27 717
2016	818	59 936	46	3 738	1030	75 849	336	28 780
2012-2016	3 551	295 651	211	17 832	4 453	370 833	1 503	137 107
Evolution 2012-2016	9 %	-1%	12 %	2%	12 %	0%	8 %	2%
Evolution entre les deux périodes	-31%	-18%	-17%	-16%	-32%	-18%	-31%	-18%

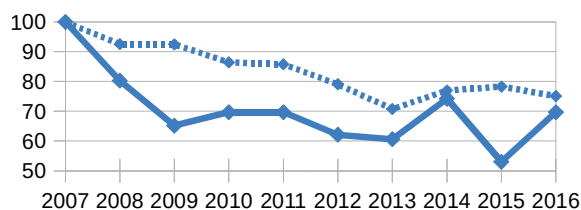
Évolution du nombre d'accidents

(2007 = indice 100)



Évolution du nombre de personnes tuées

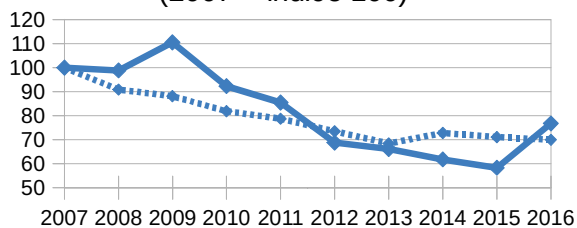
(2007 = indice 100)



— Bas-Rhin France métropolitaine

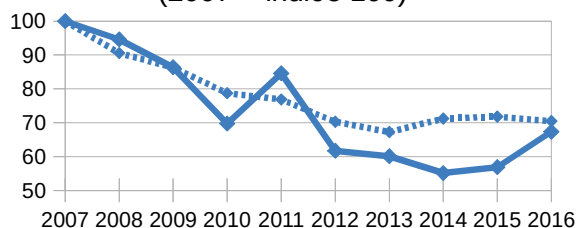
Évolution du nombre de personnes blessées

(2007 = indice 100)



Évolution du nombre de personnes hospitalisées

(2007 = indice 100)

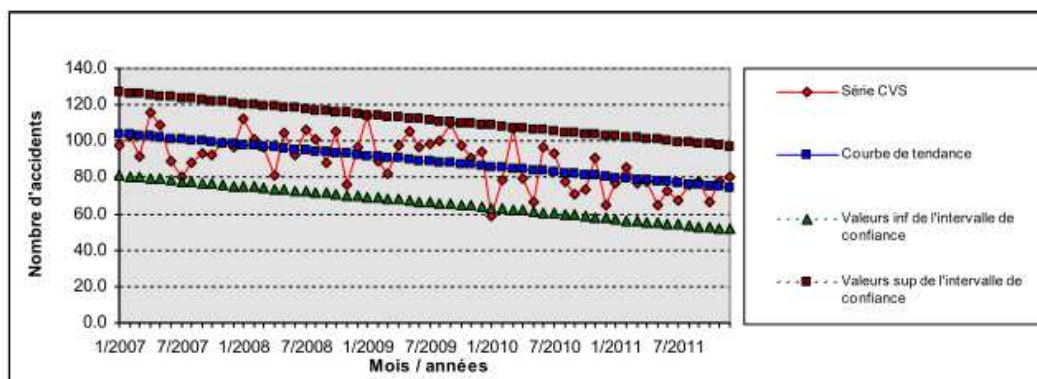


1 Accidents corporels uniquement

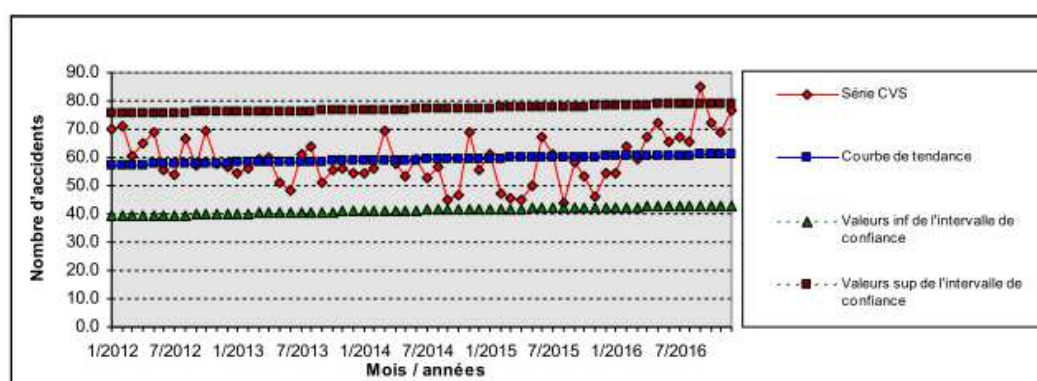
2 Personnes tuées sur le coup ou décédées dans les 30 jours après l'accident

3 Personnes dont l'état nécessitait une hospitalisation supérieure à 24 heures

Evolution du nombre d'accidents corporels dans le Bas-Rhin de 2007 à 2011



Evolution du nombre d'accidents corporels dans le Bas-Rhin de 2012 à 2016



La tendance des accidents corporels est légèrement à la hausse sur la période 2012-2016 dans le Bas-Rhin, contrairement à la période 2007-2011, où la tendance était en nette baisse.

De 2012 à 2016, comme sur les 5 années précédentes, on observe une forte augmentation du nombre d'accidents corporels dans le département en mai et en septembre, probablement due à l'amélioration des conditions météorologiques (pour les accidents survenus en mai) et à la baisse de la luminosité (pour les accidents survenus en septembre).

D'une manière générale sur les dix années étudiées, les accidents corporels surviennent lorsque le trafic est le plus dense (68 % des accidents corporels ont lieu de jour) et que les conditions météorologiques⁴ (80 % des accidents corporels) sont plus favorables à un relâchement de l'attention des conducteurs.

Entre 2012 et 2016, la majorité des accidents corporels a eu lieu **en agglomération** (70 % des accidents corporels, contre 63 % entre 2007 et 2011), **sur voies communales** (66 % des accidents corporels, contre 61 % entre 2007 et 2011) et sur le **territoire de l'Eurométropole de Strasbourg** (66 % des accidents corporels, comme de 2007 à 2011).

2012-2016	Bas-Rhin	Agglo	Hors agglo	Autoroutes	Nationales	RD	Autres
Accidents corporels	3551	2496	1055	250	48	942	2311
%	100%	70%	30%	7%	1%	27%	65%
Accidents mortels	197	61	136	25	6	122	44
%	100%	31%	69%	13%	3%	62%	22%
Nb personnes tuées	211	63	148	25	8	134	44
%	100%	30%	70%	12%	4%	64%	21%
Nb personnes BH	1503	678	825	120	18	865	500
%	100%	45%	55%	8%	1%	58%	33%

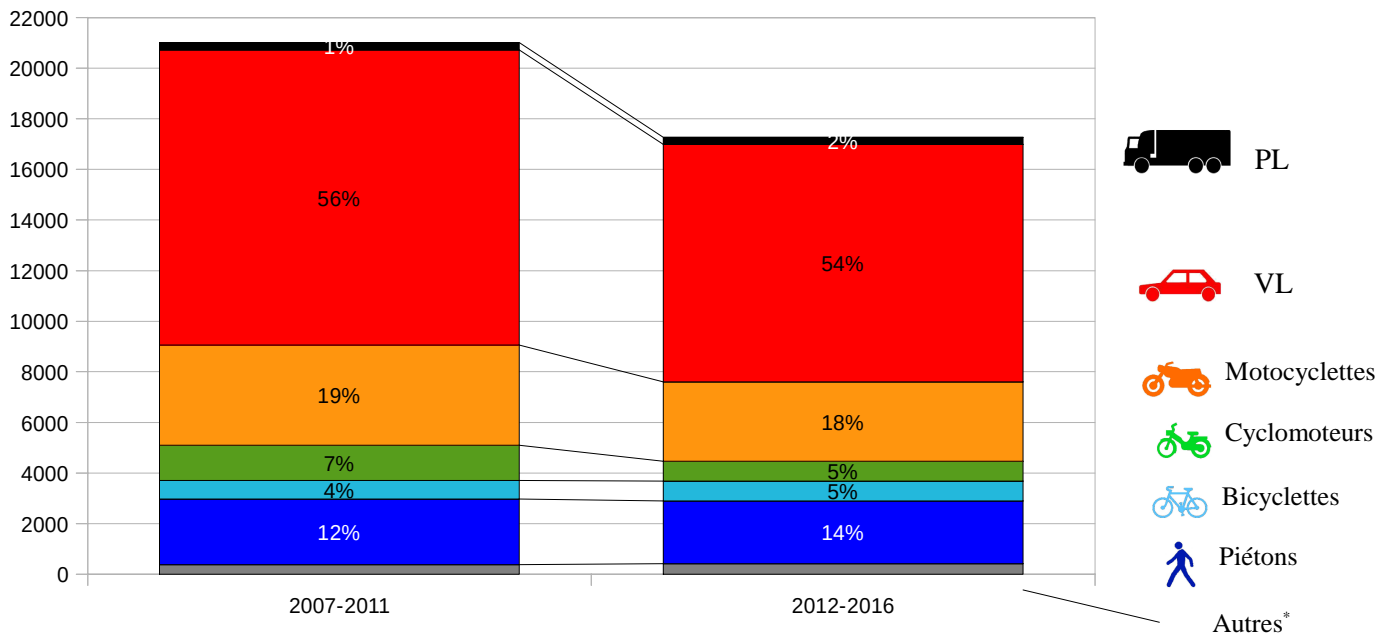
Les accidents survenus sur routes départementales et hors agglomération s'avèrent plus graves.

⁴ autres que pluie, neige, grêle, brouillard, fumée, vent, tempête, temps éblouissant, temps couvert, etc...

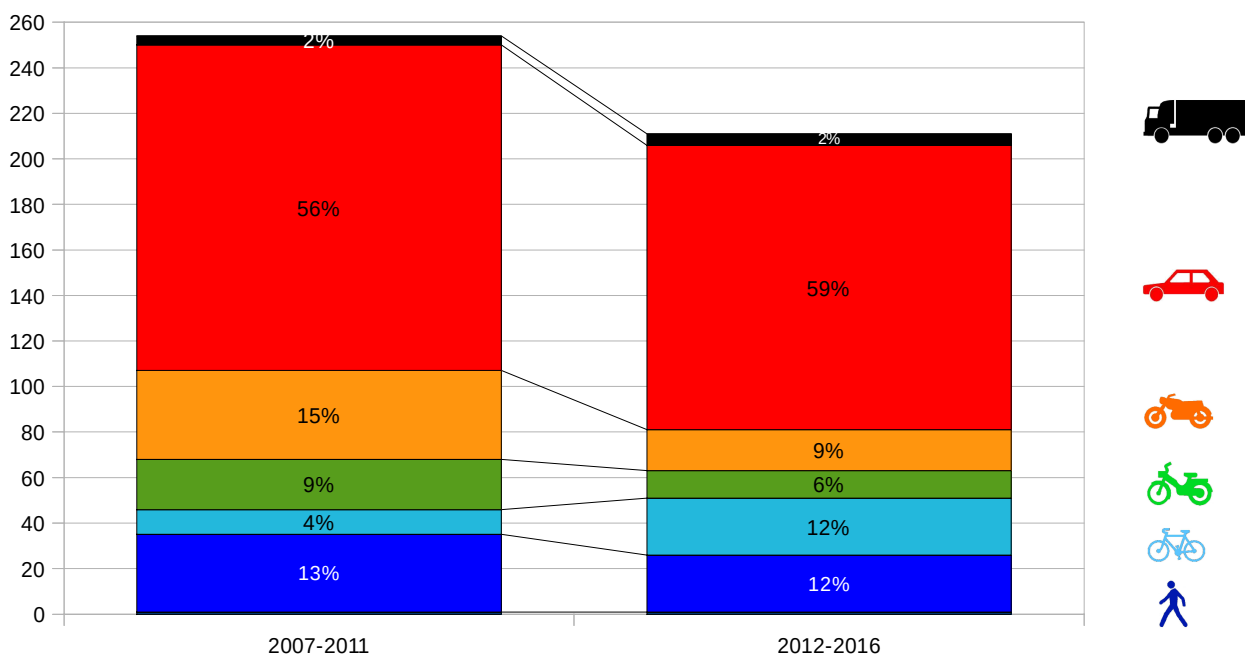
2. Accidentologie par mode de déplacement

À l'échelle de la France métropolitaine, les véhicules légers représentent 93 % du trafic des véhicules terrestres à moteur (dont 17 % de véhicules utilitaires), contre 5 % pour les poids-lourds, 1,3 % pour les motocyclettes et 0,6 % pour les cyclomoteurs (données 2012). Les données en termes de trafic ne sont pas connues pour les cyclistes et les piétons.

Nombre de personnes tuées en France métropolitaine par mode de déplacement



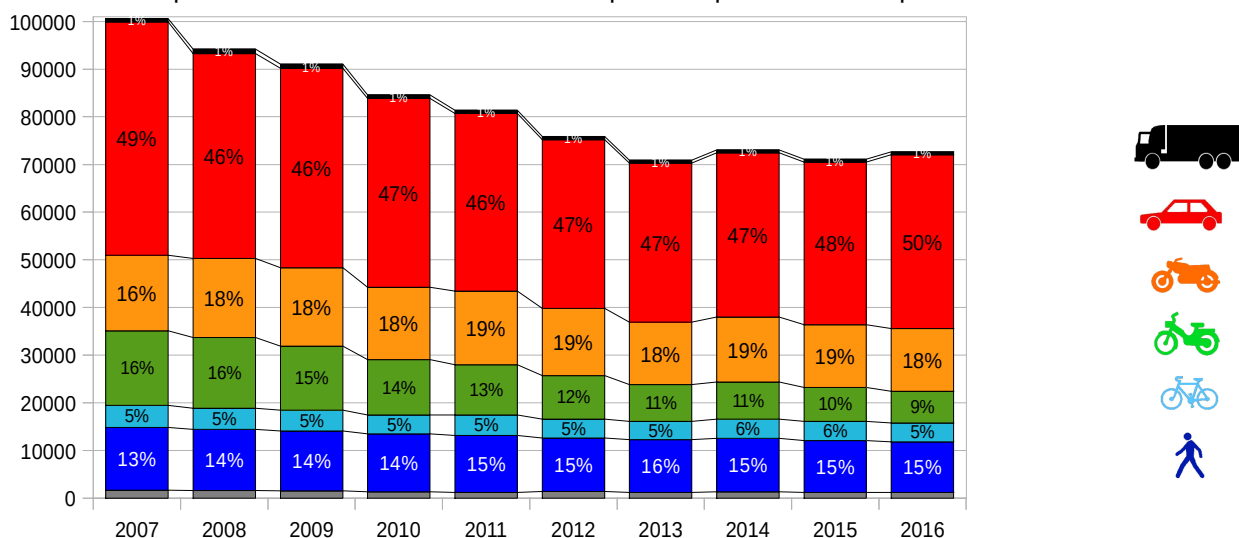
Nombre de personnes tuées dans le Bas-Rhin par mode de déplacement



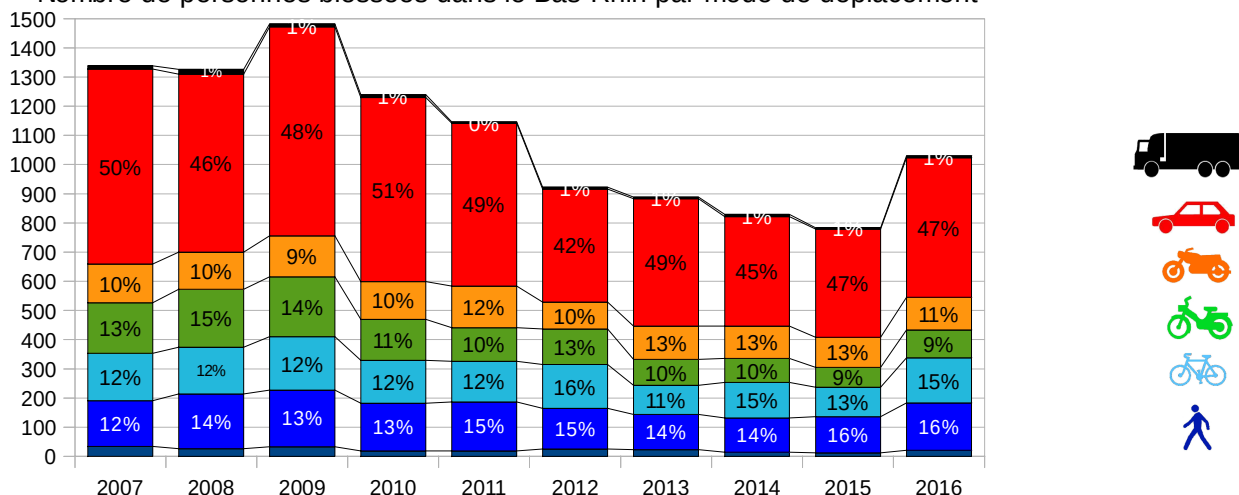
La répartition des personnes tuées selon la catégorie de véhicule est globalement stable d'une période à l'autre et montre une sur-mortalité très nette chez les usagers de véhicules légers ou d'utilitaires (la voiture est le transport régulier le plus utilisé). La part de cyclistes décédés a fortement augmenté d'une période à l'autre dans le Bas-Rhin, représentant 12 % des victimes contre 5 % au niveau national.

* Autres : voiturettes, tracteurs, quadricycles, transports en commun

Nombre de personnes blessées en France métropolitaine par mode de déplacement



Nombre de personnes blessées dans le Bas-Rhin par mode de déplacement



La part d'accidents corporels impliquant un véhicule léger, au moins, est restée stable entre les périodes étudiées (85 %), il en est de même pour les deux-roues motorisés (impliqués dans 27 % des accidents corporels sur les deux périodes). En revanche, il faut souligner la hausse du taux d'implication des piétons et cyclistes sur la période 2012-2016, présents dans près d'un accident sur 5 entre 2012 et 2016 contre 16 % des cas entre 2007 et 2011.

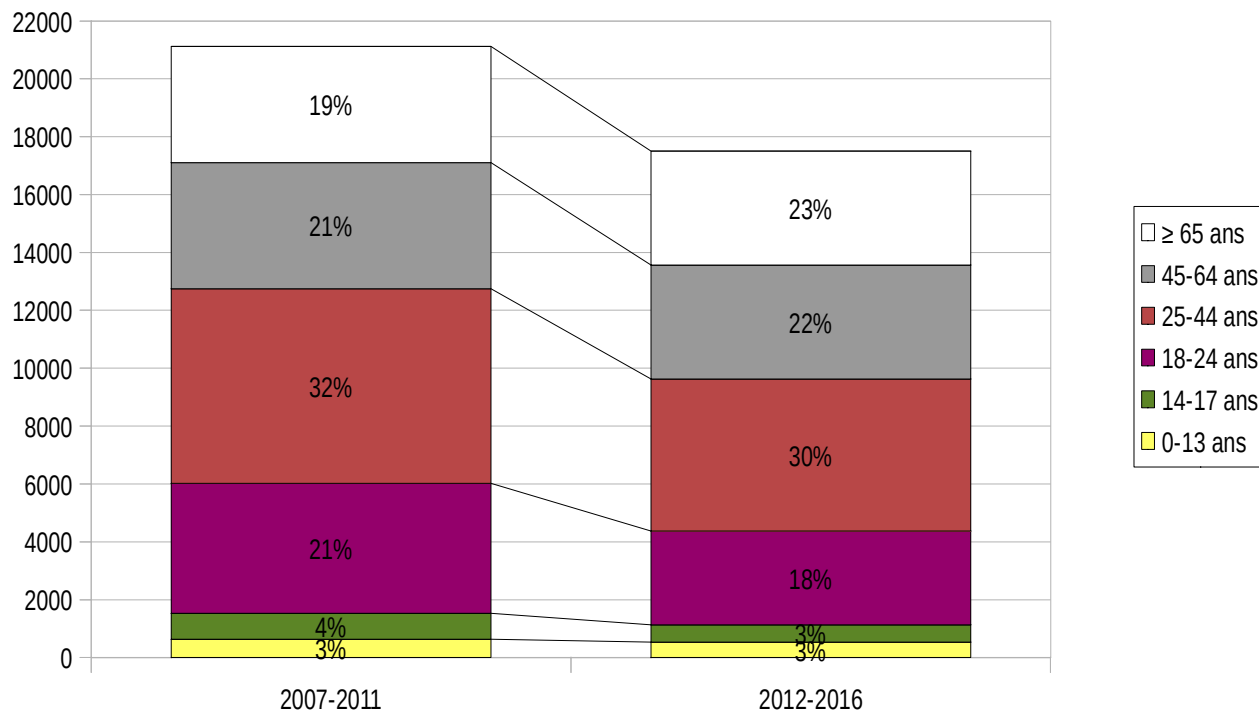
Répartition des accidents en nombre selon le type de conflit entre 2012 et 2016

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	Cycle	Cyclomoteur	Motocyclette	Véhicule léger ou utilitaire	Poids lourd	Transport en commun	Train	Autres modes
Cycle	10	47	42							
Cyclomoteur	60	31	17	9						
Motocyclette	100	12	22	6	18					
Véhicule léger ou véhicule utilitaire	398	527	492	328	357	804				
Poids lourd	11	11	11	7	4	123	13			
Transport en commun	4	12	13	1	2	22	1	3		
Train	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Les autres modes	13	42	20	3	8	48	2	2	1	6
Sur les 3551 accidents de la période	596	680	667	460	522	3016	173	55	1	142

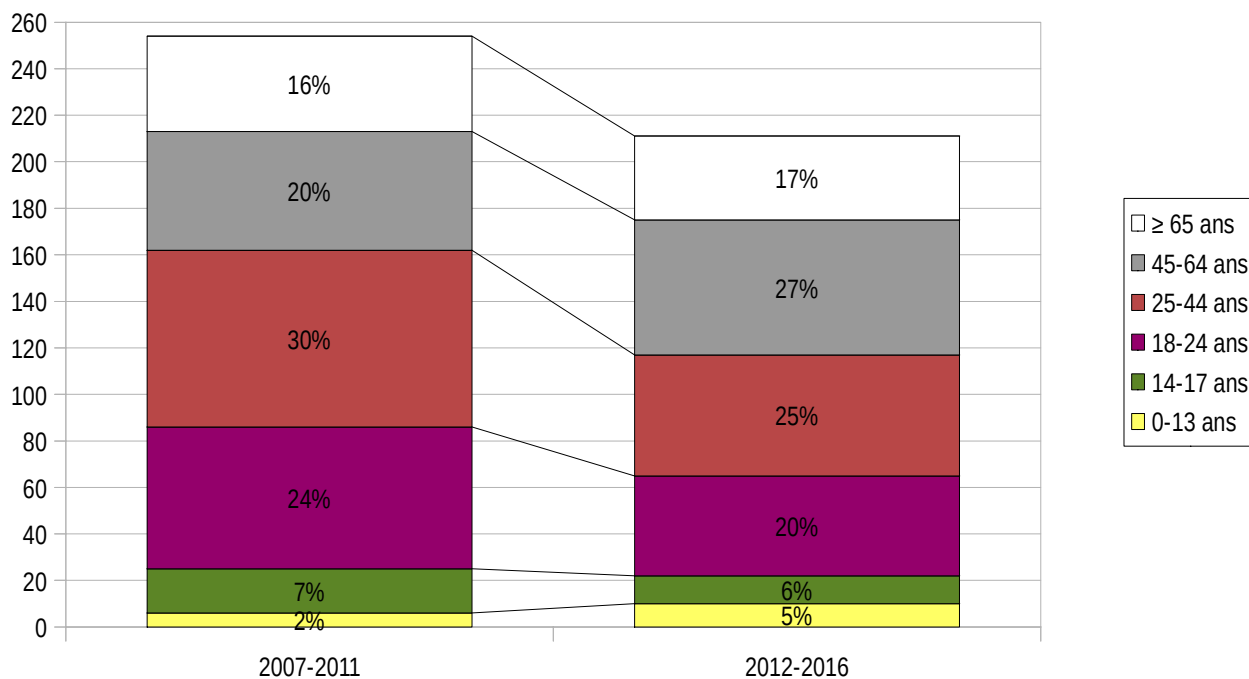
3. Accidentologie selon l'âge

Tranche d'âge	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	≥ 65 ans
Part dans la population française (INSEE 2016)	17%	5%	8%	25%	26%	19%

Nombre de personnes tuées en France métropolitaine selon l'âge

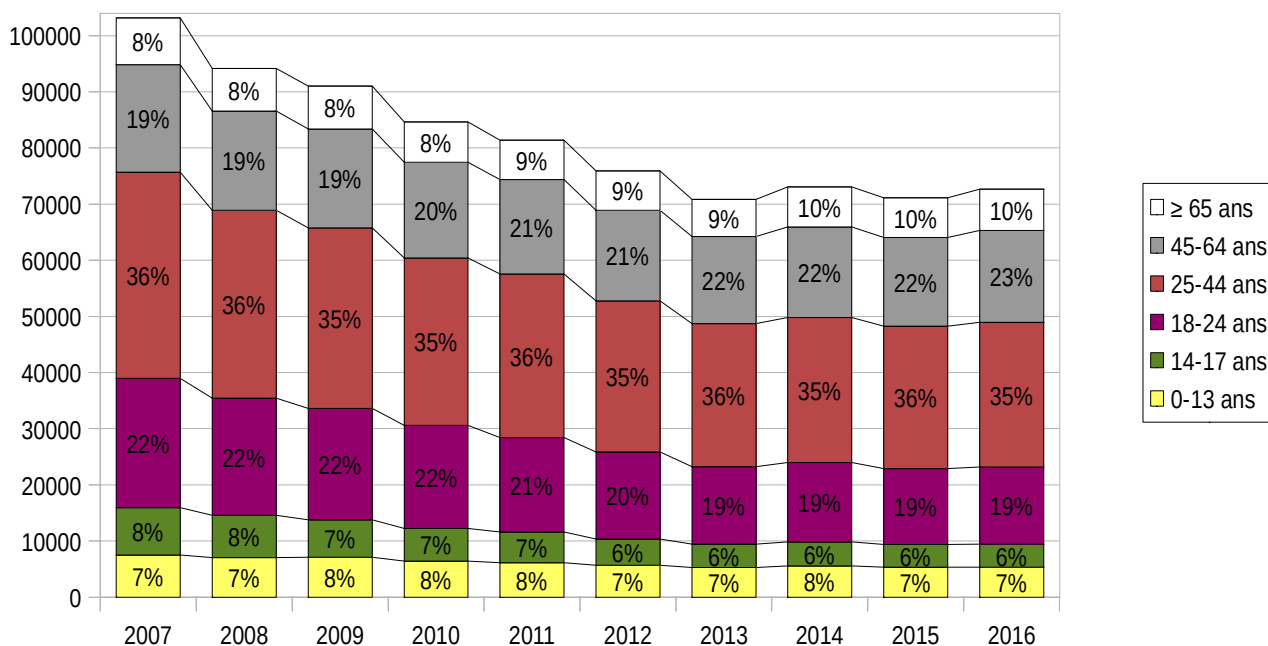


Nombre de personnes tuées dans le Bas-Rhin selon l'âge

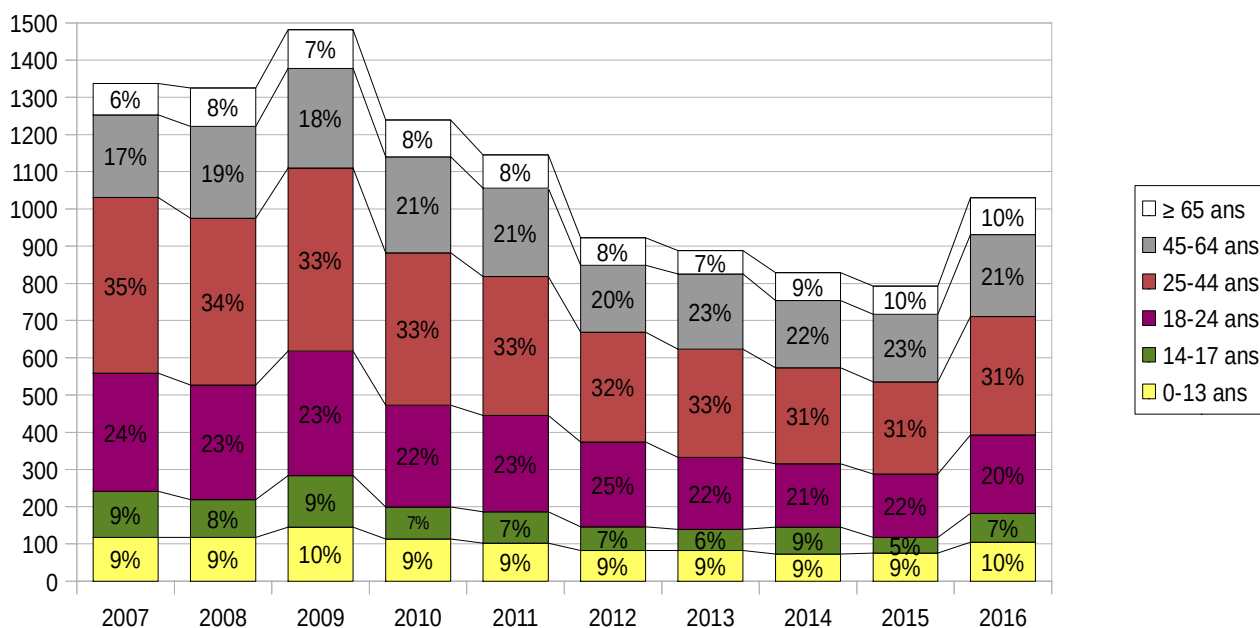


La répartition des personnes tuées par tranches d'âge montre que la classe d'âge 18-24 ans est en moyenne plus touchée que les autres par les accidents mortels de la circulation. En effet les 18-24 ans représentent 20 % des tués (18 % au niveau national) et 22 % des blessés sur la période 2012-2016, alors qu'ils ne constituent que 8% de la population française.

Nombre de personnes blessées en France métropolitaine selon l'âge



Nombre de personnes blessées dans le Bas-Rhin selon l'âge



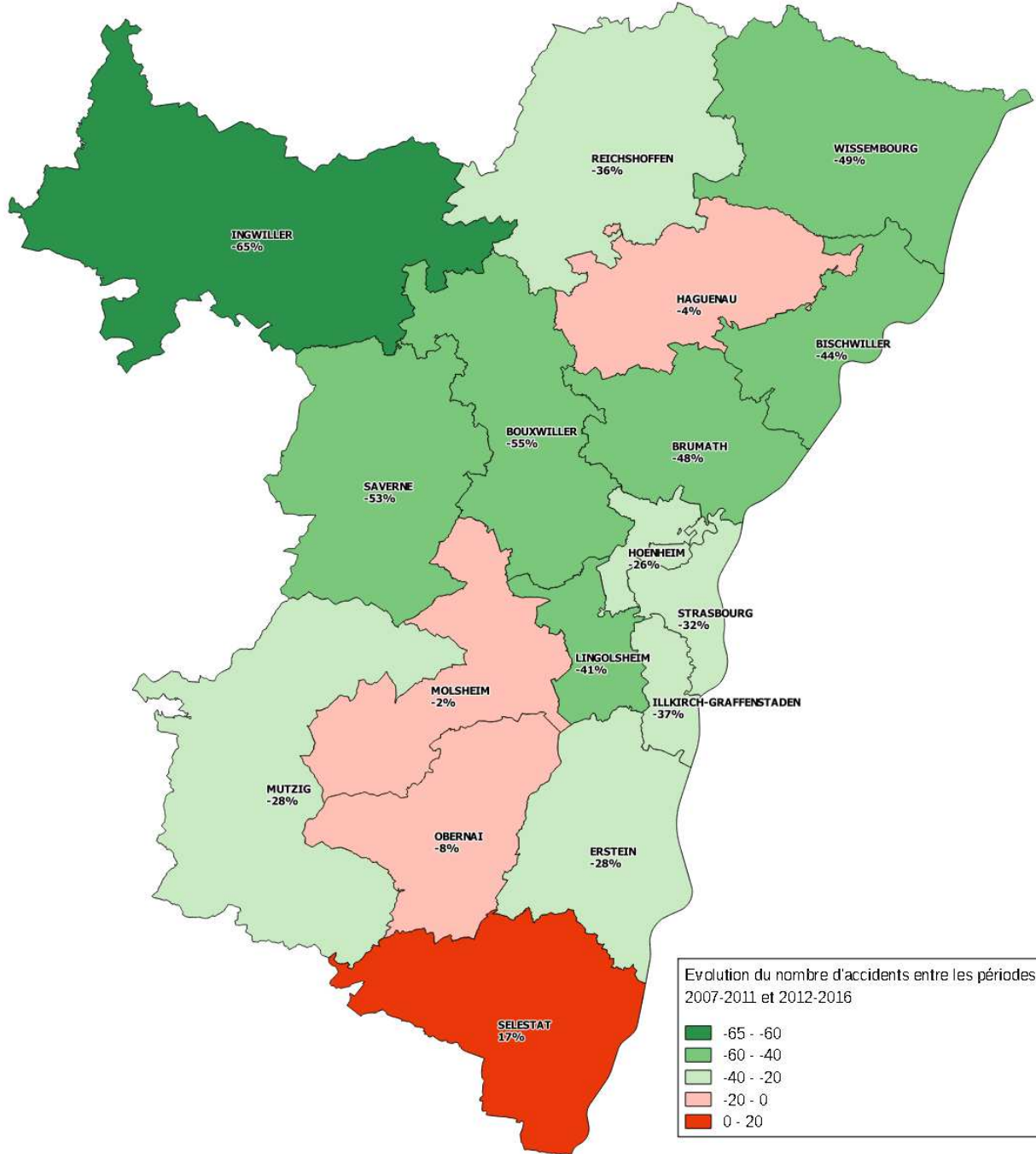
Entre 2012 et 2016, les causes connues des accidents mortels survenus dans le Bas-Rhin sont essentiellement liées à des **manquements aux règles du code de la route** : **vitesse excessive** pour 41 %, **non-respect des priorités ou manœuvres dangereuses** pour 29 %, **consommation d'alcool et/ou de stupéfiants** pour 26 %, **non-port de la ceinture de sécurité ou du casque** pour 11 %, **attention perturbée** pour 5 % (dont usage de distracteurs pour 1 %), **fatigue/somnolence** pour 3 % et **malaise** pour 2 %.

On note une évolution dans les comportements des conducteurs, qui montrent de nets relâchements (grands excès de vitesse, alcoolémies élevées, conduite en contresens, feux rouges grillés, dépassements dangereux, course et wheelings en milieu urbain...).

Nouveau symbole de l'hypovigilance, l'utilisation du téléphone au volant concerne tous les types d'utilisateurs et démultiplie le risque d'accident. En 2013 déjà, 31% des conducteurs reconnaissent lire leurs notifications au volant et 13% admettaient rédiger des messages (sondage TNS-Sofres réalisé pour la Sécurité Routière). Ces pourcentages s'élevaient respectivement à 61% et 32% pour les moins de 35 ans.

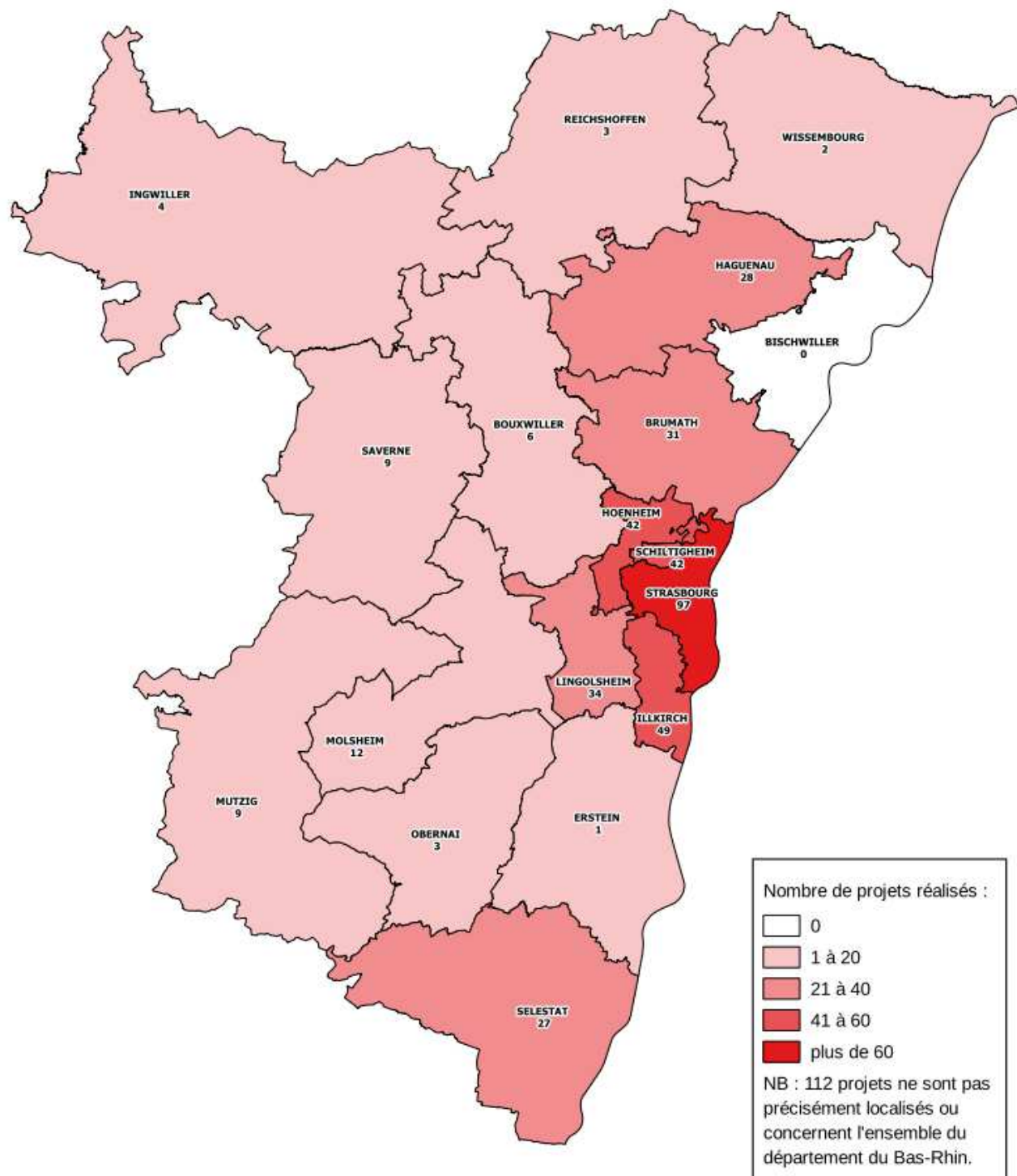
Evolution du nombre d'accidents par canton dans le Bas-Rhin

entre les périodes 2007-2011 et 2012-2016





Actions de sécurité routière dans le Bas-Rhin PDASR de 2013 à 2016



Public

Commande : DDT67/SSTIC

Réalisation : DDT67/SSTIC/SIG - 6/2018
Sources : © IGN-BD TOPO® 2015

0 5 10 km



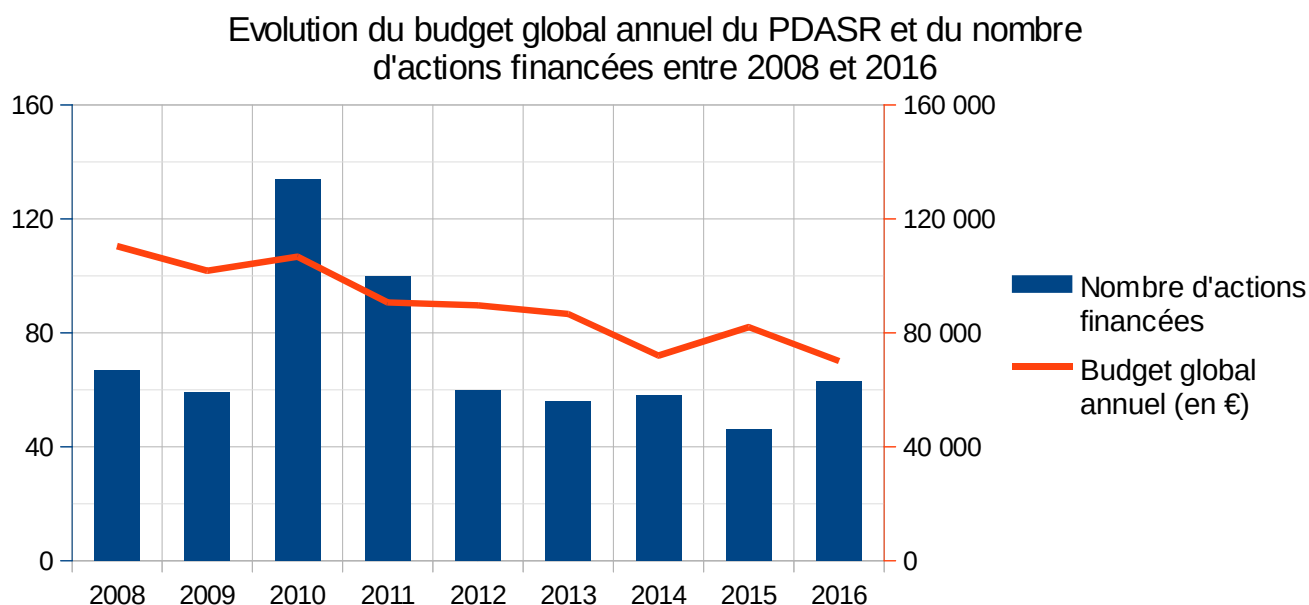
Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin
www.bas-rhin.gouv.fr

BILAN GÉNÉRAL DES ACTIONS PDASR DE 2013 À 2016

La circulaire du 11 avril 2017 propose une analyse des actions de sécurité routière réalisées au titre du PDASR sur les cinq dernières années. Le PDASR 2012 relève du DGO 2008-2012 et répond à des enjeux différents du DGO 2013-2017, c'est pourquoi le bilan des actions PDASR a reposé sur les actions réalisées entre 2013 et 2016.

1. Evolution du budget du PDASR entre 2008 et 2016

Le montant du budget global annuel a baissé de 36 % entre 2008 et 2016. Le nombre d'actions financées est assez variable, avec une tendance générale à la baisse depuis 2010 (pic inexplicable).



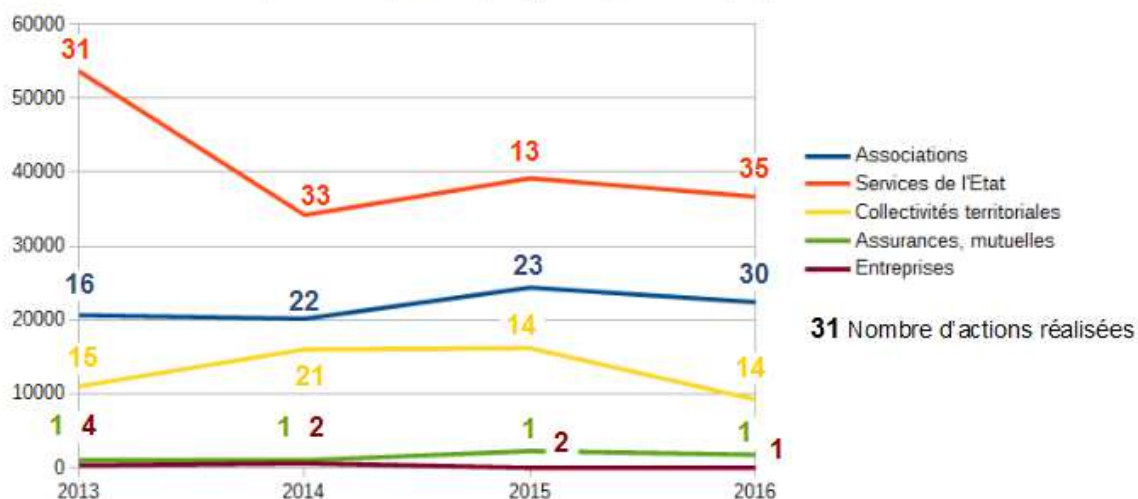
2. Bilan des actions PDASR de 2013 à 2016

Une baisse de l'ordre de 30 % du nombre de projets déposés est enregistrée sur la période, traduisant une adaptation des porteurs de projet à la baisse continue des dotations enregistrées depuis 2008. La majorité des actions financées sont des actions reconduites d'une année sur l'autre et leur part augmente sur l'ensemble de la période.

Actions déclarées au sein du PDASR et budget global annuel				
PDASR	Nbre de projets déposés	Nbre d'actions sans demande de financement	Nbre d'actions financées (dont reconduites)	Budget global annuel
2013	136	24	67 (36)	86 635,00 €
2014	110	21	58 (30)	71 973,00 €
2015	76	7	52 (31)	82 001,00 €
2016	95	18	67 (42)	70 078,00 €
TOTAL				310 687,00 €

Entre 2013 et 2016, la préfecture du Bas-Rhin a investi près de 311 000€, représentant 20 % de leur coût global, dans des actions de sécurité routière. Si l'accidentologie dans le Bas-Rhin tend à baisser jusqu'en 2015, elle remonte de façon généralisée en 2016, alors que le budget global annuel continue de diminuer.

Evolution entre 2013 et 2016 du montant total utilisé par année par chaque type de porteur de projets



Cinq cantons (Ingwiller, Obernai, Reichshoffen, Wissembourg et Erstein) ont fait l'objet de 4 actions ou moins recensées au PDASR. Aucune action n'a été spécifiquement réalisée sur le territoire de Bischwiller mais les indicateurs d'accidentologie sont globalement en baisse pour l'ensemble de ces cantons.

Les services de l'Etat portent la majorité des actions inscrites chaque année au PDASR sauf en 2015, année au cours de laquelle les forces de l'ordre ont été mobilisées sur d'autres missions. Le budget est réparti de manière constante sur la période et de manière plutôt proportionnelle. Il convient de préciser que la convention triennale entre les services de l'Education Nationale et la Préfecture établie entre 2013 et 2015 a mobilisé une grande partie du budget alloué aux services de l'Etat, ce qui justifie que le budget 2015 n'ait pas baissé malgré un nombre d'actions moins important.

La majorité des actions menées par des services de l'Etat sont réalisées par les services de la Préfecture et de l'Education Nationale, en milieu scolaire.

1. LES JEUNES

Bien que le nombre d'accidents corporels ait baissé de 37 % entre 2007 et 2016, la part d'accidents corporels impliquant des jeunes reste stable sur les deux périodes. Le constat est particulièrement remarquable pour les 18-24 ans qui sont impliqués dans 35 % des accidents corporels entre 2012 et 2016.

Par ailleurs, 77 % des jeunes de cette tranche d'âge décédés au cours des dix années étudiées circulaient en voiture.

Les statistiques de l'accidentologie montrent que les 0-13 ans sont touchés en tant que piétons (47 % des tués, 51 % des blessés), que les 14-17 ans sont principalement victimes d'accidents de deux-roues motorisés, et en particulier de cyclomoteurs (57 % des tués, 50 % des blessés), et que les 18-24 ans sont surtout victimes d'accidents de véhicules légers (77 % des tués, 53 % des blessés).

Les statistiques de l'accidentologie montrent que les 14-17 ans décèdent principalement en tant que passagers de véhicules légers (49 % des personnes tuées), mais sont blessés en majorité en tant que cyclomotoristes (37 % des blessés).

A retenir pour les 18-24 ans dans le Bas-Rhin :

- responsables d'1 accident corporel sur 6 (1 sur 4 entre 2007 et 2011)
- impliqués dans 35% des accidents corporels
- 1 personne décédée sur 5 (45 personnes sur 211)
- 27 % des impliqués alcoolisés dans un accident corporel avec alcool connu

A noter qu'en 2011, 1/3 des responsables d'accidents alcoolisés avait entre 18 et 24 ans. Fin 2017, cette proportion est tombée à 10 % dans notre département. La présence d'alcool n'est connue que dans 88% des cas.

- 26 % des victimes alcoolisées décédées dans un accident de la route

Les jeunes ont été définis comme un enjeu impératif du DGO 2018-2022 par la Délégation à la Sécurité Routière.



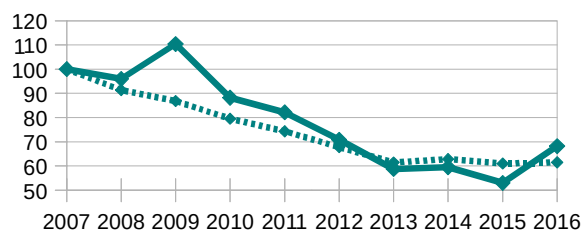
Action Crash-test à destination des élèves de seconde - Lycée Adrien Zeller de Bouxwiller

1.1. Accidentologie des jeunes de moins de 25 ans

Année	Nombre d'accidents		Jeunes tués		Jeunes blessés		Jeunes hospitalisés	
	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France
2007	645	45 519	24	1 345	559	38 938	214	14 583
2008	619	41 591	19	1 258	561	35 400	201	13 065
2009	712	39 532	13	1 212	618	33 616	188	12 212
2010	569	36 196	19	1 121	473	30 570	123	10 814
2011	530	33 845	11	1 081	445	28 434	164	10 229
2007-2011	3 075	196 683	86	6 017	2 656	142 114	890	60 903
2012	457	30 871	19	998	374	25 882	128	9 247
2013	379	27 976	4	835	333	23 207	105	8 432
2014	384	28 618	18	811	315	23 979	114	8 560
2015	342	27 774	15	844	288	22 897	101	8 490
2016	440	28 002	9	801	393	23 166	132	8 504
2012-2016	2 002	143 241	65	4 289	1 703	119 131	580	43 233
Evolution entre les deux périodes	-35 %	-27 %	-24 %	-29 %	-36 %	-16 %	-35 %	-29 %

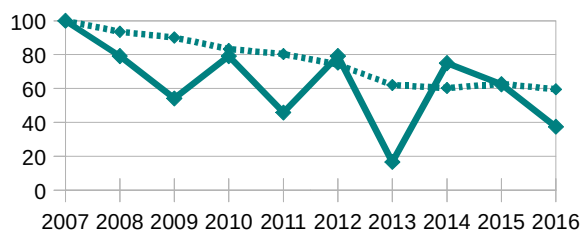
Évolution du nombre d'accidents corporels

(2007 = indice 100)



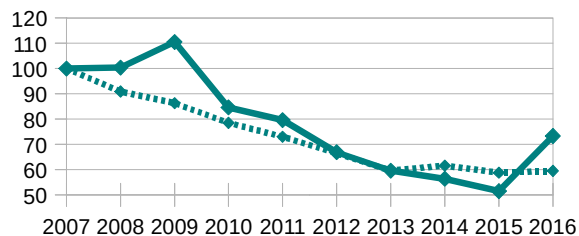
Évolution du nombre de jeunes tués

(2007 = indice 100)



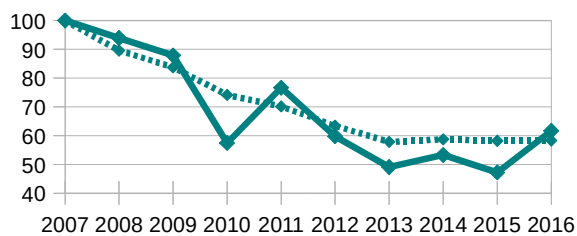
Évolution du nombre de jeunes blessés

(2007 = indice 100)



Évolution du nombre de jeunes hospitalisés

(2007 = indice 100)



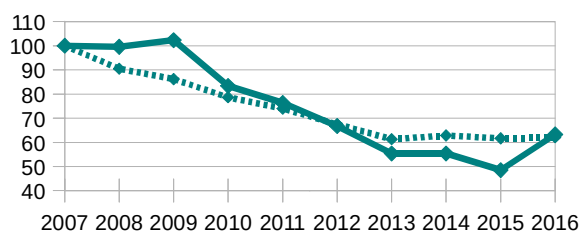
— Bas-Rhin France métropolitaine

1.2. Accidentologie des jeunes de 14 à 29 ans

Année	Nombre d'accidents		Jeunes tués		Jeunes blessés		Jeunes hospitalisés	
	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France
2007	697	67 166	49	1 678	1 466	44 610	536	16 352
2008	694	60 798	48	1 600	1 335	40 200	445	14 554
2009	713	57 885	28	1 572	1 464	38 012	383	13 654
2010	581	52 831	41	1 419	1 179	34 742	291	12 138
2011	532	49 708	29	1 406	1 065	32 358	368	11 587
2007-2011	3 217	288 388	195	7 675	6 509	146 778	2 023	68 285
2012	465	45 304	43	1 262	913	29 509	294	10 343
2013	386	41 186	24	1 053	882	26 527	268	9 552
2014	386	42 205	44	1 071	751	27 286	244	9 618
2015	338	41 415	33	1 097	657	26 516	201	9 669
2016	441	41 709	24	1 006	904	26 875	298	9 749
2012-2016	2 016	211 819	168	5 489	4 107	136 713	1 305	48 931
Evolution entre les deux périodes	-37 %	-27 %	-14 %	-28 %	-37 %	-7 %	-35 %	-28 %

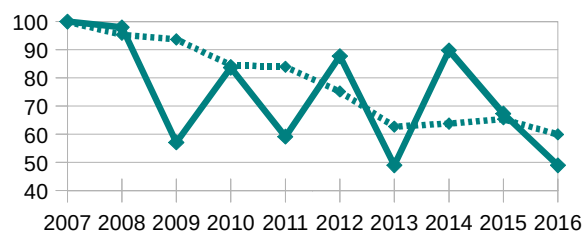
Évolution du nombre d'accidents corporels

(2007 = indice 100)



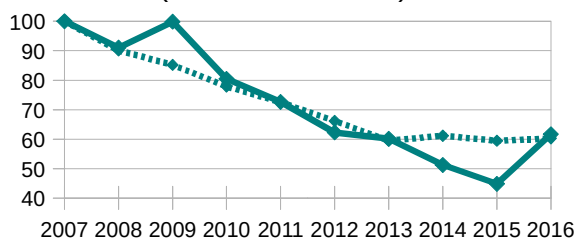
Évolution du nombre de jeunes tués

(2007 = indice 100)



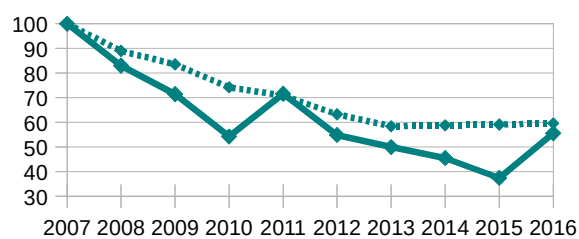
Évolution du nombre de jeunes blessés

(2007 = indice 100)



Évolution du nombre de jeunes hospitalisés

(2007 = indice 100)



— Bas-Rhin ••• France métropolitaine

1.3. Bilan des actions PDASR « jeunes » de 2013 à 2016

36 % des actions PDASR ont été réalisées dans le cadre de l'enjeu « jeunes » ce qui en fait l'enjeu le plus prolifique en termes d'actions. L'ensemble des projets a mobilisé 44% du financement total consommé entre 2013 et 2016.

Actions déclarées au sein du PDASR et financement total utilisé						
PDASR	Actions sans demande de financement	Actions financées reconduites	Actions financées nouvelles	Total des actions	Financement total utilisé	Public touché estimé
2013	5	15	6	26	32 297,25 €	86 500
2014	5	8	12	25	34 747,87 €	53 500
2015	3	15	5	23	38 245,88 €	29 000
2016	4	17	8	29	31 543,65 €	41 000
TOTAL				103	136 834,65 €*	210 000

*Soit 130 €/200 personnes en moyenne



Action de sensibilisation 7-10 ans - Ecole élémentaire Camille Hirth de Strasbourg (Cronenbourg)

Exemples d'actions menées dans le cadre de l'enjeu

Action	Porteur	Année	Montant PDASR engagé	Public touché estimé
Sensibilisation des lycéens et des apprentis dans le cadre d'un programme de sensibilisation à la sécurité routière : ateliers et simulation d'un accident voiture contre scooter	Préfecture/ Éducation Nationale (EN)	2013	15 000,00 €	2000
		2014	21 000,00 €	5000
		2015	11 000,00 €	2000
		2016	14 000,00 €	2000
Stage complémentaire au permis de conduire à destination des 18-24 ans : reprise théorique et pratique des facteurs d'accidents (alcool, vitesse, stupéfiants, mauvais entretien du véhicule, usage du téléphone portable)	Association "ALERT 57"	2013	1 000,00 €	48
Exposition itinérante sur la sécurité routière sous forme d'expériences scientifiques	FDMJC 67	2013	1 500,00 €	15000
		2016	1 500,00 €	3500
Journée de sensibilisation à la sécurité routière : ateliers et stands	Lycée H. Meck de Molsheim	2014	700,00 €	620
		2015	275,00 €	440
		2016	275,00 €	440
Journée de la sécurité routière : sensibilisation principalement axée autour des cycles	Collège J.J. Waltz de Marckolsheim	2014	100,00 €	370
		2015	500,00 €	942
Forum de la sécurité routière : sensibilisation à différentes thématiques	Lycée C. de Foucauld, Collège N.D., Collège N.D. de Sion	2013	200,00 €	450
		2014	150,00 €	600
Journée de sensibilisation à la sécurité routière : ateliers et stands	Lycée J. Verne, Saverne	2014	700,00 €	500
		2015	7 000,00 €	650
		2016	2 000,00 €	650
Sensibilisation de lycéens à différentes thématiques de la sécurité routière via un "crash test" + ateliers et témoignages	Communauté d'Agglomération d'Haguenau	2014	400,00 €	400
		2015	3 600,00 €	700
		2016	1 600,00 €	550
Sensibilisation des jeunes à la conduite d'un deux-roues motorisés sur simulateur	La Prévention Routière	2015	500,00 €	500
Formation des lycéens et des élèves de CFA	EMS	2013	1 000,00 €	1500
		2014	1 000,00 €	2000
		2015	1 000,00 €	2000
		2016	500,00 €	2000
Semaine de la sécurité routière	Collège le Ried	2016	300,00 €	300

2. L'USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

L'analyse a porté sur les accidents avec présence d'alcool (>0 g/l) et/ou de stupéfiants.

Entre 2012 et 2016, l'alcool est cité comme facteur principal dans 8 % des accidents corporels. En outre 20 % des personnes tuées l'ont été dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé.

La prise de stupéfiants est citée comme facteur principal dans 3 % des accidents corporels entre 2012 et 2016. Par ailleurs, 10 % des personnes tuées l'ont été dans un accident impliquant un conducteur drogué.

L'alcoolémie des personnes impliquées n'est cependant connue que dans 88 % des cas d'accidents mortels et corporels, et la présence de stupéfiants est, quant à elle, connue dans 65 % des accidents mortels et 22 % des accidents corporels. Les pourcentages annoncés sont donc des minima.

Les 18-24 ans représentent 35 % des personnes tuées dans un accident avec alcool et 39 % des personnes tuées dans un accident avec stupéfiants. 49 % des personnes tuées dans un accident avec alcool et 43 % des personnes tuées dans un accident avec stupéfiants font partie de la tranche d'âge des 25-55 ans.

Les accidents liés à la consommation d'alcool ont baissé entre 2007 et 2016 (-45 % d'accidents, -40 % de personnes tuées, -50 % de blessés, -57 % de blessés hospitalisés), alors que dans le même temps les accidents liés à la consommation de stupéfiants ont augmenté de 27 % (+27 % de blessés, +37 % de blessés hospitalisés).

Entre 2012 et 2016, 35 % de ces accidents (40 % des accidents mortels) impliquaient un **conducteur titulaire du permis depuis moins de trois ans**, contre respectivement 36 % et 38 % de 2007 à 2011.

Au regard de l'évolution de l'accidentalité liée aux conduites addictives, en particulier à la consommation de produits stupéfiants dans le département, il paraît intéressant de poursuivre les efforts engagés en matière de prévention des addictions, de responsabilisation des conducteurs, mais aussi de contrôles.

La conduite sous l'emprise de substances psychoactives a été définie comme un enjeu impératif du DGO 2018-2022 par la Délégation à la Sécurité Routière.



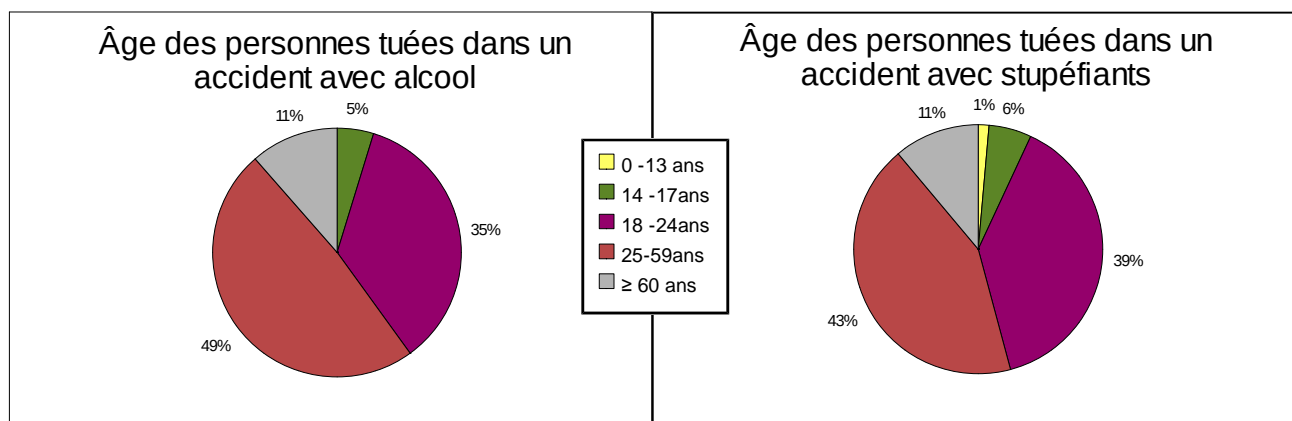
2.1. Accidentologie liée à l'alcool et/ou aux stupéfiants

Année	Alcool		Stupéfiants	
	Nombre de personnes tuées		Nombre de personnes tuées	
	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France
2007	15	945	8	*
2008	17	972	10	*
2009	10	1018	9	*
2010	14	963	9	522
2011	15	964	10	499
2007-2011	71	4 862	46	1 021
2012	8	925	3	531
2013	10	762	0	436
2014	18	779	10	492
2015	12	866	6	501
2016	9	819	5	488
2012-2016	57	4 151	24	2 448
Evolution entre les deux périodes	-20 %	-15 %	-48 %	-

* chiffres non connus

Bas-Rhin	Alcool			Stupéfiants		
	Nombre d'accidents	Nombre de blessés	Nombre de blessés hospit.	Nombre d'accidents	Nombre de blessés	Nombre de blessés hospit.
2007	137	198	110	26	37	24
2008	124	168	85	38	46	30
2009	105	133	63	32	37	22
2010	95	121	51	24	24	15
2011	105	142	99	42	53	42
2007-2011	566	762	408	162	197	133
2012	81	102	45	24	36	21
2013	67	93	47	16	23	16
2014	77	91	38	33	39	25
2015	66	88	39	25	34	23
2016	75	98	47	33	47	33
2012-2016	366	472	216	131	179	118
Evolution entre les deux périodes	-35 %	-38 %	-47 %	-19 %	-9 %	-11 %

Accidentologie selon la classe d'âge sur la période 2007-2016 dans le Bas-Rhin



2.2. Bilan des actions PDASR « alcool et stupéfiants » de 2013 à 2016

Actions déclarées au sein du PDASR et budget global annuel (en €)						
PDASR	Actions sans demande de financement	Actions financées reconduites	Actions financées nouvelles	Total des actions	Financement total utilisé	Public touché estimé
2013	2	5	3	10	24 226,26 €	5 000
2014	2	6	2	10	6 015,35 €	12 000
2015	0	7	1	8	19 349,06 €	15 000
2016	4	7	2	13	11 170,40 €	16 000
TOTAL				41	60 761,07 €*	48 000

*Soit 127 €/100 personnes en moyenne

Exemple d'actions menées dans le cadre de l'enjeu

Action	Porteur	Année	Montant PDASR engagé	Public touché estimé
Formation d'étudiants relais en classe de BTS de lycées pour sensibiliser les autres étudiants	Association "CIRDD Alsace"	2013	1 550,00 €	150
Sensibilisation de jeunes aux addictions aux comportements à risque et aux conséquences financières	Association Prévention Routière	2013	400,00 €	500
		2014	400,00 €	500
		2015	600,00 €	250
		2016	500,00 €	300
Opération Saint Sylvestre : raccompagnement de personnes à la sortie d'établissements de nuit	EMS	2013	1 000,00 €	300
		2014	1 000,00 €	300
		2015	1 000,00 €	215
		2016	1 000,00 €	300
Formation d'étudiants, actions de sensibilisation sur les campus et lors de soirées étudiantes	MGEL	2013	1 000,00 €	1830
		2014	1 000,00 €	2000
		2015	2 250,00 €	1160
		2016	1 750,00 €	1130
Prévention en sortie d'établissements de nuit avec incitation à l'auto-contrôle	IZYDRIVE Prévention 67	2014	600,00 €	5000
Prévention des addictions dans les entreprises de transport routier	AFT	2014	614,00 €	2000
Sensibilisation de jeunes de 15 à 25 ans sur les risques d'une conduite sous l'emprise du cannabis et/ou de l'alcool (documentation)	Association "CIRDD Alsace"	2016	500,00 €	500

3. LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

L'étude a porté sur l'évolution des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé (cyclomoteur, scooter, motocyclette ou side-car).

La représentation de la mortalité routière 2RM du Bas-Rhin entre 1995 et 2015 est présentée en annexe 6.

La moitié des accidents mortels impliquant un cyclomoteur dans le Bas-Rhin entre 2012 et 2016 représente des collisions avec un véhicule léger (62 %, contre 54 % de 2007 à 2011), dont les trois quarts se sont produits hors intersection.

En revanche, près de la moitié des accidents mortels impliquant une motocyclette dans le Bas-Rhin entre 2012 et 2016 implique un seul véhicule, sans piéton (44 %, contre 43 % de 2007 à 2011), dont les trois quarts se sont aussi produits hors intersection.

Les accidents de cyclomoteurs, à la fois corporels et mortels, touchent surtout les 14-17 ans et les 18-24 ans, tandis que les victimes chez les motocyclistes sont plus nombreuses après 25 ans.

Si la baisse moyenne du nombre de personnes tuées en deux-roues motorisés est notable (-49%) entre les deux DGO, la part d'usagers de deux-roues motorisés impliqués dans des accidents corporels y est constante à 27% alors qu'ils ne représentent que 2 % du trafic.

Depuis 2014, le nombre de personnes blessées hospitalisées retrouve la valeur moyenne de la période 2007-2011 (90 par an) après quatre années de baisse consécutive entre 2010 et 2014.

Dans 16 % des cas, lors d'un accident corporel, l'usager deux-roues motorisés (qu'il soit en cyclomoteur ou en motocyclette), est seul en cause. Pour les seules motocyclettes, cette part monte jusqu'à 20 %. A titre de comparaison, les voitures sont seules en cause dans 13 % des cas et les cyclistes dans 1,5 % des cas.

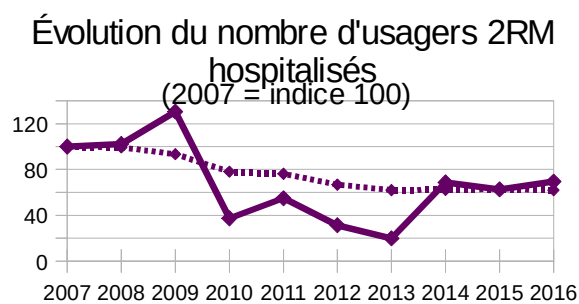
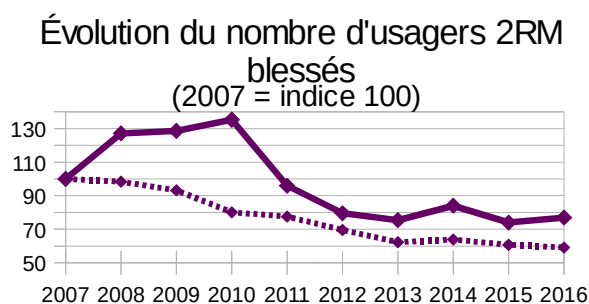
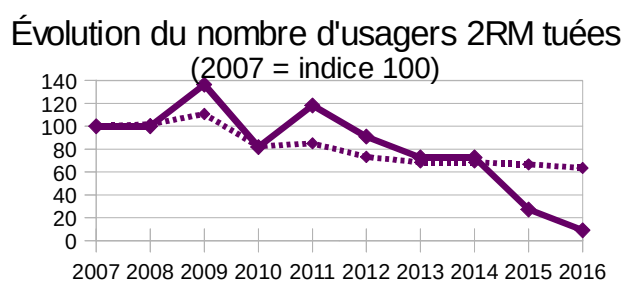
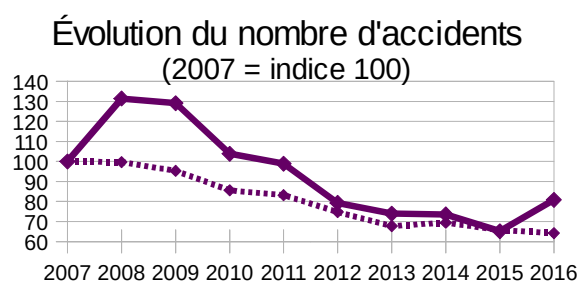
En 2016 et 2017 le nombre d'accidents corporels est resté stable mais 10 usagers 2RM (9 motards et 1 cyclomotoriste) ont perdu la vie en 2017 contre 1 seul en 2016 (un motard).



Stage de perfectionnement moto post-permis - Châtenois

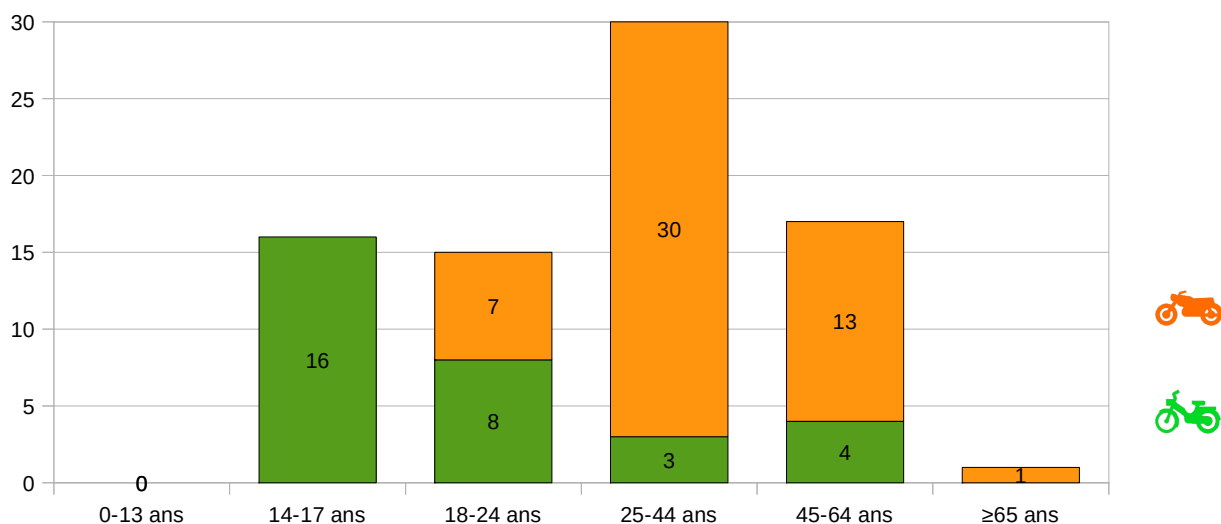
3.1. Accidentologie des deux-roues motorisés (2RM)

Année	Nombre d'accidents		Usagers 2RM tués		Usagers 2RM blessés		Usagers 2RM hospitalisés	
	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France
2007	261	31 056	11	1 155	269	33 441	131	13 101
2008	343	30 953	11	1 175	342	32 875	134	13 006
2009	337	29 610	15	1 278	346	31 168	171	12 239
2010	271	26 582	9	952	364	26 784	49	10 229
2011	258	25 837	13	982	258	25 944	72	9 993
2007-2011	1 470	144 038	59	5 542	1 579	150 212	557	58 568
2012	207	23 216	10	845	214	23 260	41	8 749
2013	193	21 054	8	790	203	20 819	26	8 122
2014	192	21 557	8	790	226	21 355	90	8 153
2015	170	20 424	3	770	199	20 301	82	8 252
2016	211	19 931	1	734	207	19 769	91	8 120
2012-2016	973	106 182	30	3 929	1 049	105 504	330	41 396
Evolution entre les deux périodes	-34 %	-26 %	-49 %	-29 %	-34 %	-30 %	-41 %	-29 %

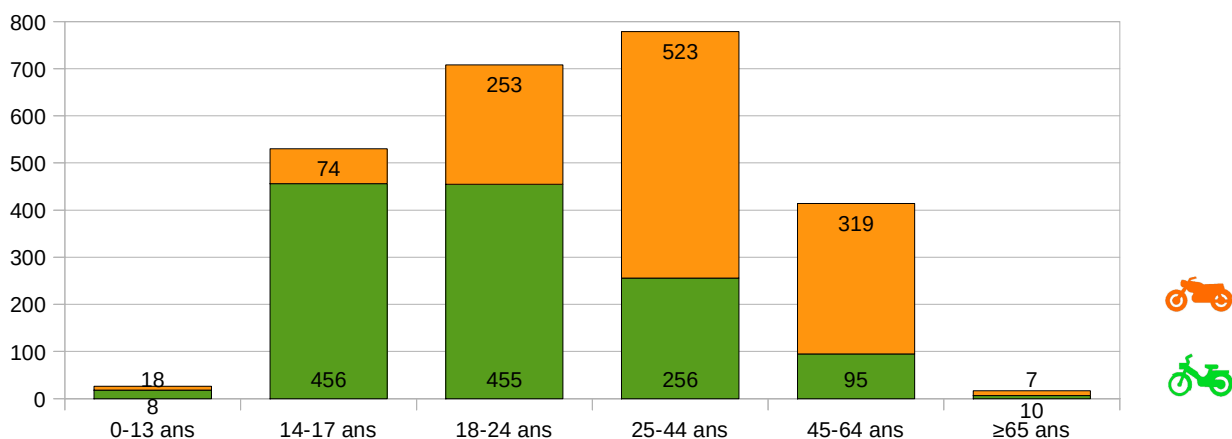


— Bas-Rhin France métropolitaine

Nombre d'usagers 2RM tués selon l'âge



Nombre d'usagers 2RM blessés selon l'âge



3.2. Bilan des actions PDASR « deux-roues motorisés » de 2013 à 2016

17% des actions PDASR ont été réalisées dans le cadre de cet enjeu, pour une consommation de crédits égale à 16 % du budget global. Le nombre d'actions réalisées sur la période est resté stable. La part d'actions reconduites n'a fait qu'augmenter mais les actions en place sont jugées de bonne qualité par la cible dont les retours positifs par mail ou par courrier sont nombreux. Au regard des autres enjeux, le financement utilisé pour les deux-roues motorisés permet de toucher potentiellement moins de personnes.

La majorité des actions est destinée aux usagers motards. Les autres, réalisées dans le secondaire, concernent plus généralement les jeunes utilisateurs potentiels de cyclomoteurs, notamment dans le cadre du programme d'éducation à la sécurité routière préparant à l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR). Ce type d'actions reste encore rare alors que l'accidentologie des usagers de cyclomoteurs, notamment les moins de 25 ans, est remarquable entre 2007 et 2016.

Les actions post-permis en place, plébiscitées par les usagers motards, sont à poursuivre. Le bilan des actions de l'enjeu "2RM" révèle en revanche un manque d'actions destinées à l'ensemble des usagers dans le cadre de la compréhension des règles de partage de la route. Si les motards sont, souvent, également des automobilistes, l'inverse n'est pas vrai. Des actions de type "partage de la route/angles morts" devront être développées, en sollicitant les associations de motards, les fédérations de transporteurs (marchandise ou voyageur).

Actions déclarées au sein du PDASR et budget global annuel (en €)

PDASR	Actions sans demande de financement	Actions financées reconduites	Actions financées nouvelles	Total des actions	Financement total utilisé	Public touché estimé
2013	2	6	6	14	9 231,01 €	21 700
2014	3	6	2	11	9 154,35 €	9100
2015	0	6	6	12	15 756,09 €	7 400
2016	2	10	2	14	15 986,66 €	4 800
Soit 116 €/100 personnes en moyenne.				TOTAL	51	50 128,11 € 43 000

Exemple d'actions menées dans le cadre de l'enjeu

Action	Porteur	Année	Montant PDASR engagé	Public touché estimé
Stage de perfectionnement à la conduite d'un deux-roues motorisés	Chargé de mission 2RM	2013	3 700,00 €	100
		2014	3 700,00 €	100
		2015	4 000,00 €	100
		2016	4 000,00 €	100
Journée transfrontalière de la sécurité routière avec sensibilisation sur les dangers et les nuisances liés à la circulation en ville et en montagne	Association "rétro moto club Molsheim"	2013	1 500,00 €	1200
Journée de sensibilisation à la conduite en motocyclette par un parcours sur route et un autre sur plateau avec relevé des infractions + QCM	Amicales des motards de la Police Nationale	2013	1 000,00 €	180
		2014	1 000,00 €	180
Sensibilisation de collégiens à la conduite (sur simulateur) d'un deux-roues motorisés	Association Prévention Routière	2013	300,00 €	300
Formation des 12-17 ans à la conduite d'un deux-roues motorisés en scooter électrique	Ligue de l'enseignement 67	2014	1 500,00 €	800
		2015	2 500,00 €	800
		2016	1 500,00 €	850
Sensibilisation aux risques à reprendre le guidon après une longue période d'arrêt et aux bons gestes de sécurité	FFMC 67	2013	240,00 €	100
		2015	1 875,00 €	1339
		2016	1 875,00 €	420
Opération de sensibilisation des motards sur l'utilité du port d'une tenue adaptée à la pratique de la moto	CRS autoroutière Alsace-Lorraine	2014	799,35 €	200
		2015	1 241,59 €	200
		2016	1 444,78 €	200
Opération "brique ta brelle" – Formation au contrôle de son deux-roues motorisés et à la détection des accessoires illégaux	FFMC 67	2015	1 500,00 €	194
		2016	500,00 €	124
Sensibilisation sur la trajectoire de sécurité des deux-roues motorisés	EDSR	2015	464,50 €	300
		2016	350,00 €	150
Sensibilisation des motards à la reprise en main de leur deux-roue motorisé à la sortie de l'hiver	Amicale des motards de la Police Nationale	2016	2 066,88 €	600

4. LA VITESSE ET LES OBSTACLES FIXES

4.1. Accidentologie liée à la vitesse ou aux obstacles fixes

OBSTACLES FIXES

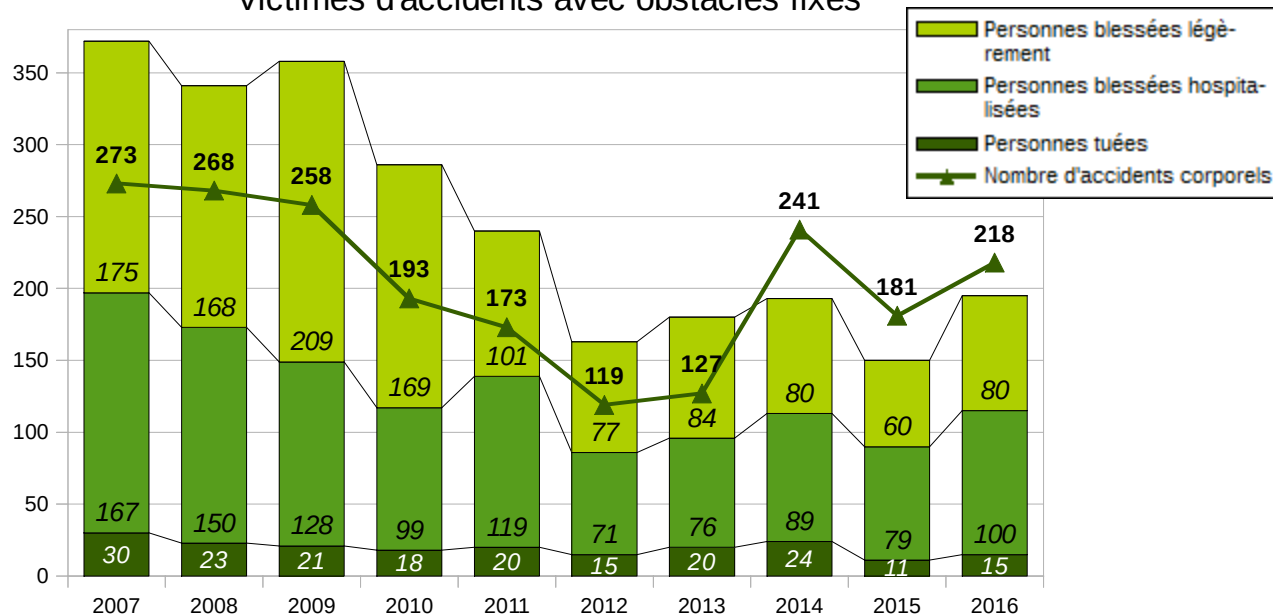
La part des accidents contre obstacle fixe dans l'ensemble des accidents corporels est en hausse, malgré une baisse globale de ce type d'accident entre les deux DGO. Entre 2012 et 2016, ils représentaient un quart des accidents mortels.

26 % des accidents corporels contre obstacle fixe concernent des chocs contre arbre, et parmi les 10 % d'accidents mortels survenus contre obstacles fixes, la moitié concerne des arbres.

Dans le Bas-Rhin, pour la période 2012-2016, plus de la moitié des obstacles fixes heurtés dans les accidents mortels étaient des obstacles naturels (53 %, contre 52 % de 2007 à 2011), principalement des arbres (44 %, contre 47 % de 2007 à 2011), alors que ces derniers représentent seulement le quart des obstacles fixes heurtés dans les accidents corporels (26 %, contre 22 % de 2007 à 2011).

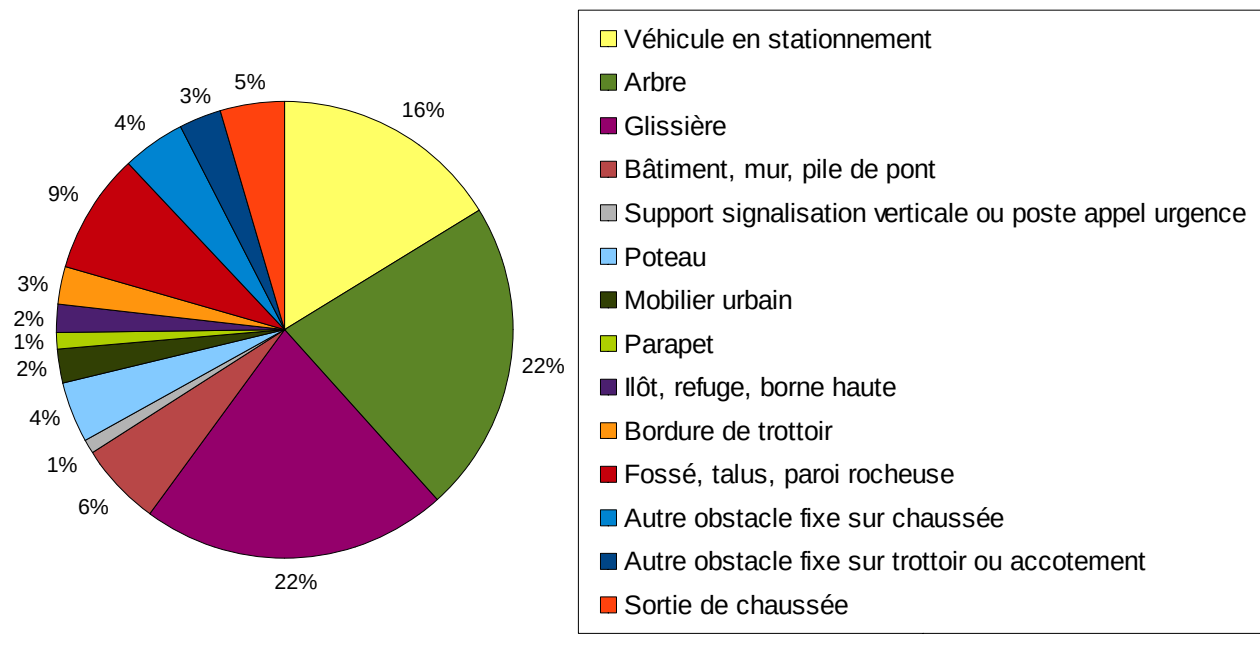
Année	Nombre d'accidents	Personnes tuées	Personnes blessées	Personnes hospitalisées
2007	273	30	342	167
2008	268	23	318	150
2009	258	21	337	128
2010	193	18	268	99
2011	173	20	220	119
2007-2011	1 165	112	1 485	663
2012	119	15	148	71
2013	127	20	160	76
2014	241	24	169	89
2015	181	11	139	79
2016	218	15	180	100
2012-2016	886	85	796	415
Evolution entre les deux périodes	-24 %	-24 %	-46 %	-37 %

Victimes d'accidents avec obstacles fixes



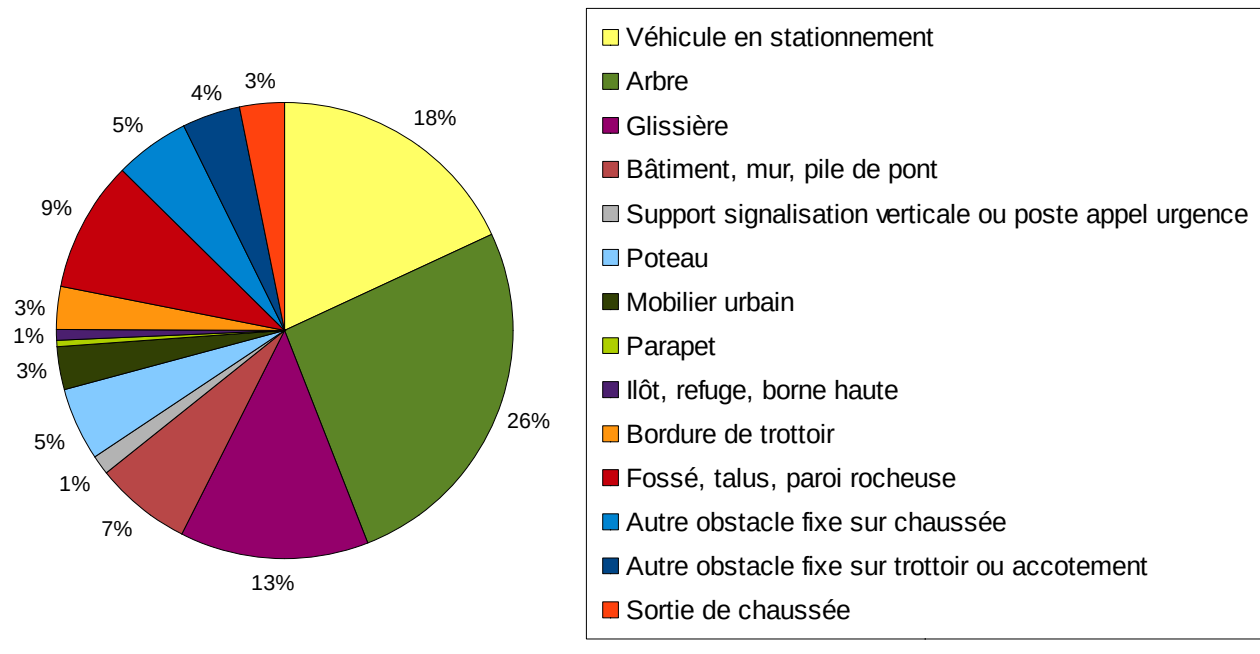
Accidentologie selon le type d'obstacles fixes heurtés sur la période 2007-2011 dans le Bas-Rhin

Type d'obstacles fixes heurtés de 2007 à 2011



Accidentologie selon le type d'obstacles fixes heurtés sur la période 2012-2016 dans le Bas-Rhin

Type d'obstacles fixes heurtés de 2012 à 2016

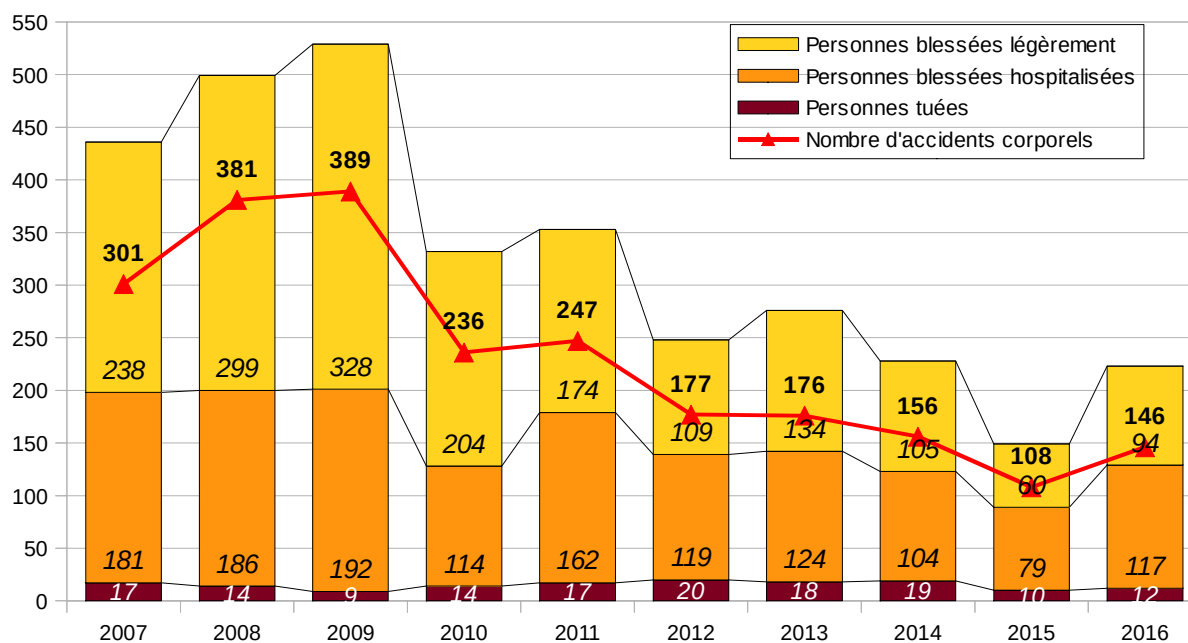


VITESSE

Le nombre d'accidents corporels pour lesquels la vitesse est citée comme facteur principal est passé de plus de 1500 entre 2007 et 2011 à environ 750 entre 2012 et 2016. En 2015-2016 cependant, la vitesse excessive ou inadaptée (au regard des conditions de circulation, météorologiques, etc.) était citée comme facteur principal dans 32 % des cas d'accidents mortels.

Année	Nombre d'accidents	Personnes tuées	Personnes blessées	Personnes hospitalisées
2007	301	17	419	181
2008	381	14	485	186
2009	389	9	520	192
2010	236	14	318	114
2011	247	17	336	162
2007-2011	1 554	71	2 078	835
2012	177	20	228	119
2013	176	18	258	124
2014	156	19	209	104
2015	108	10	139	79
2016	146	12	211	117
2012-2016	763	79	1 045	543
Evolution entre les deux périodes	-51 %	11 %	-50 %	-35 %

Victimes d'accidents avec vitesse excessive



4.2. Bilan des actions PDASR « vitesse et obstacles fixes » de 2013 à 2016

Peu d'actions PDASR sont menées dans le cadre de cet enjeu en dehors des actions de contrôle de vitesse menées par les forces de l'ordre. La hausse des infractions vitesse enregistrées depuis 2015 (212 000 en 2016) dans le Bas-Rhin dont contrôle automatisé est notable (+53 % pour le seul contrôle automatisé).

Les actions financées en 2013 et en 2014 concernaient le village de la sécurité routière installé par la Préfecture sur le Rallye de France lorsqu'il était encore implanté en Alsace (Affluence de 40 000 personnes sur le week-end).

Peu d'actions ont été menées spécifiquement dans le cadre de cet enjeu alors que la thématique vitesse est abordée dans une majorité d'actions du PDASR, catégorisées jeunes et 2RM pour la plupart.

Actions déclarées au sein du PDASR et budget global annuel (en €)						
PDASR	Actions sans demande de financement	Actions financées reconduites	Actions financées nouvelles	Total des actions	Financement total utilisé	Public touché estimé
2013	4	1	0	5	8 205,11 €	22 000
2014	2	1	0	3	8 202,00 €	30 000
2015	1	0	0	1	0,00 €	60
2016	4	0	0	4	0,00 €	180
TOTAL				13	16 407,11 €*	52 241

* Soit 31 €/100 personnes en moyenne.

Exemple d'actions menées dans le cadre de l'enjeu

Action	Porteur	Année	Montant engagé	Public touché estimé
Stand de prévention au village de la Mobilité et de la Sécurité Routière dans le cadre du Rallye d'Alsace	Préfecture	2013	8 205,11 €	20 000
		2014	8 202,00 €	20 000
Sensibilisation des élus, des gestionnaires et des intervenants de voirie sur la prise en compte des usagers de deux-roues motorisés vis à vis des infrastructures et de leur entretien	FFMC 67	2015	SF*	60
		2016		60

*SF : sans demande de financement

5. LES RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS (RRP)

Dans le Bas-Rhin, le nombre de victimes causées par des accidents routiers du travail a baissé entre les deux précédents DGO (-17% de personnes tuées, -38 % de blessés). Ces accidents représentaient 40 % des accidents corporels survenus dans le département entre 2007 et 2011, et 37 % entre 2012 et 2016.

Les accidents recensés impliquent au moins un usager en trajet domicile travail ou en mission. Les nombres de personnes tuées ou blessées distinguent tous les usagers impliqués (TUI - colonne de gauche) et les victimes concernées par un trajet professionnel (PRO - colonne de droite).

Un tiers des accidents corporels et des accidents mortels liés aux risques routiers professionnels est causé par de jeunes conducteurs (titulaires du permis depuis moins de 3 ans), dont les apprentis et les jeunes actifs sont davantage susceptibles de faire partie.

Le RRP se décompose en deux risques distincts :

- le risque « mission », qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle ; le salarié est sous la subordination de l'employeur qui doit évaluer le risque et prendre des mesures de prévention avec un objectif de sécurité de résultat,
- le risque « trajet domicile-travail », qui est un déplacement entre le domicile et le travail ; le salarié n'est pas sous la subordination de l'employeur : évaluation du risque est conseillée mais pas obligatoire.

La majorité des accidents corporels se produit **le matin entre 7 heures et 9 heures** (16 % des accidents corporels de 2012 à 2016, comme de 2007 à 2011), **à la pause déjeuner entre 12 heures et 13 heures** (8 % des accidents corporels de 2012 à 2016, contre 7 % de 2007 à 2011) **et en fin d'après-midi entre 15 heures et 18 heures** (25 % des accidents corporels de 2012 à 2016, contre 21 % de 2007 à 2011).

Les conducteurs impliqués dans des accidents professionnels **résident majoritairement dans le département** (97 % des accidents corporels et 92 % des accidents mortels de 2007 à 2011, contre respectivement 96 % et 72 % de 2012 à 2016). En outre, **près du tiers des accidents corporels et des accidents mortels** survenus de 2012 à 2016 (contre 34 % de 2007 à 2011) impliquent un **jeune conducteur** (titulaire du permis depuis moins de trois ans).

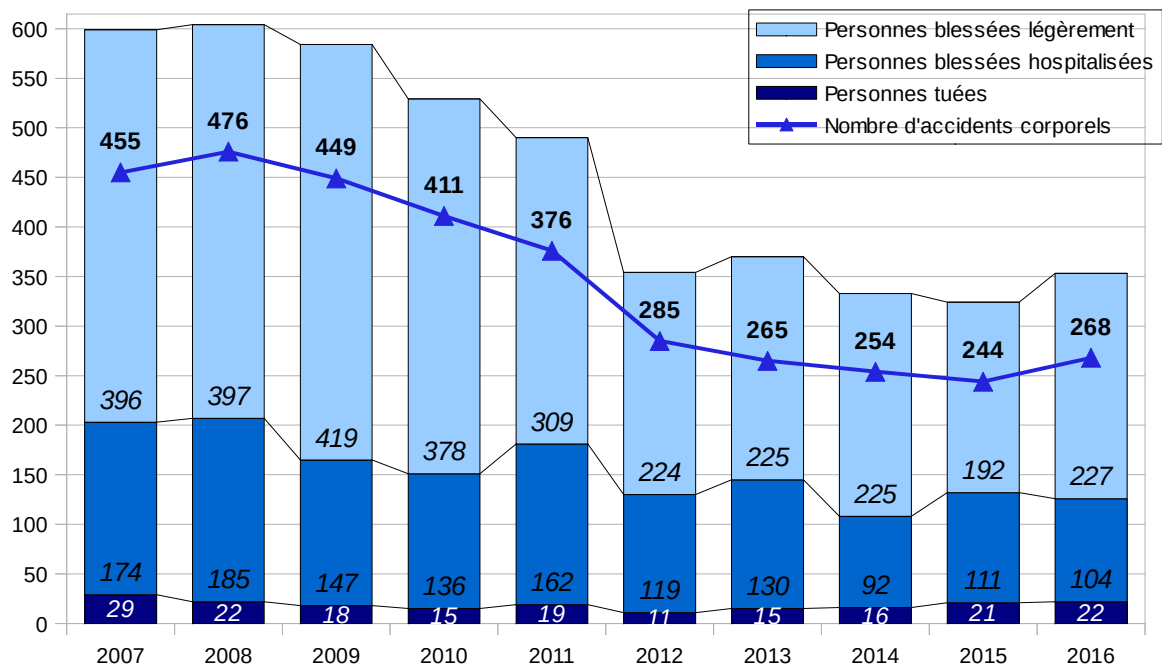
Il convient de préciser que le conducteur effectuant un trajet domicile-travail ou professionnel est **responsable** de l'accident dans 44 % des accidents corporels et 51 % des accidents mortels de 2012 à 2016.

Le risque routier professionnel a été défini comme un enjeu impératif du DGO 2018-2022 par la Délégation à la Sécurité Routière.

5.1. Accidentologie liée aux risques professionnels

Année	Nombre d'accidents	Personnes tuées		Personnes blessées		Personnes hospitalisées	
		TUI	PRO	TUI	PRO	TUI	PRO
2007	455	29	12	570	283	174	97
2008	476	22	12	582	325	185	109
2009	449	18	8	566	273	147	62
2010	411	15	7	514	244	136	55
2011	376	19	10	471	224	162	69
2007-2011	2 167	103	49	2 703	1 349	804	392
2012	285	11	5	343	184	119	70
2013	265	15	9	355	171	130	62
2014	254	16	6	317	140	92	38
2015	244	21	11	303	148	111	51
2016	268	22	8	331	161	104	40
2012-2016	1 316	85	39	1 649	804	556	261
Evolution entre les deux périodes	-39 %	-17 %	-20 %	-39 %	-40 %	-31 %	-33 %

Victimes d'accidents liés aux risques professionnels



5.2. Bilan des actions PDASR « risques routiers professionnels » de 2013 à 2016

La répartition des actions réalisées dans le cadre de l'enjeu comme de la consommation du budget sur 4 ans a été répartie à 70 % vers les services de l'Etat (forces de l'ordre), de l'Assurance Maladie (CARSAT), à 30 % vers les collectivités territoriales, les associations et les entreprises (Conseil Départemental du Bas-Rhin, Prévention Routière, AFT, Prévenkit).

Les actions CARSAT concernent généralement des journées de sensibilisation organisées à Strasbourg et quelques interventions en entreprise. Les forces de l'ordre inscrivent leurs actions -sans demande de financement- de contrôles des transports terrestres à cette thématique. Le nombre de personnes sensibilisées est donc assez faible si l'on ne considère que les personnes interceptées.

Le PDASR a également financé une partie de l'achat d'un simulateur poids lourd en 2015, dans le cadre d'interventions de l'AFT, dont l'utilisation est régulière au sein d'entreprises de transport ou de centres de formation.

L'association Prévention Routière intervient régulièrement en entreprise pour sensibiliser dirigeants et employés sur leur responsabilité civile et pénale. L'AFT met en oeuvre la charte interrégionale « Les Yeux sur la Route » qui vise à améliorer la sécurité routière des salariés du secteur du Transport et de la Logistique, à développer l'information sur les risques liés à l'utilisation des « smartphones » au volant, notamment auprès des nouveaux apprenants des lycées de l'Education Nationale et des CFA du Transport et de la Logistique.

Le nombre d'actions reste cependant marginal pour un risque important au regard du nombre d'accidents du travail sur les routes du département et du nombre d'usagers exposés aux professions routières (transport de personnes, de marchandises, logistique, commercial, etc.).

Les opérations de contrôle avec des mesures alternatives à la sanction (type sensibilisation immédiate suite à l'interception, sans amende), en lien avec les Procureurs de la République, et en partenariat avec les services de la DREAL, de la CARSAT et les forces de l'ordre, ont été menées.

Actions déclarées au sein du PDASR et budget global annuel (en €)						
PDASR	Actions sans demande de financement	Actions financées reconduites	Actions financées nouvelles	Total des actions	Financement total utilisé	Public touché estimé
2013	5	3	0	8	3 439,36 €	1 480
2014	5	1	3	9	1 810,00 €	13950
2015	2	1	0	3	2 000,00 €	129
2016	4	0	1	5	1 770,00 €	714
* Soit 55 €/100 personnes en moyenne.				TOTAL	25	9 019,36 €* 16 273

Exemple d'actions menées dans le cadre de l'enjeu

Action	Porteur	Année	Montant engagé	Public touché estimé
Journée de sensibilisation et de formation sur simulateur au risque routier professionnel à destination des salariés (par groupes de 20 personnes) et des chefs d'entreprises	CARSAT	2013	1 150,00 €	160
Journée de sensibilisation d'élèves de CFA et de professionnels de l'aide à domicile au risque routier	CARSAT	2013	1 500,00 €	150
Interception de véhicules utilitaires légers pour sensibiliser les conducteurs à la surcharge et au mauvais arrimage du chargement	CRS autoroutière Alsace-Lorraine	2013	SF*	30
		2014		30
Journée de sensibilisation de chefs d'entreprise sur leur responsabilité juridique vis-à-vis des conduites addictives de leurs salariés : conférences et ateliers	CARSAT	2014	960,00 €	30
Sensibilisation des conducteurs et des jeunes sur les distracteurs via un simulateur de conduite	AFT	2015/16	2 000,00 €	400
Conférences et diagnostics interactifs sur la vigilance, l'attention et le risque routier professionnel, à destination de chefs d'entreprises et d'élèves de CFA	CARSAT	2016	1 800,00 €	150

*SF : sans demande de financement

6. LES USAGERS VULNÉRABLES – PIÉTONS ET CYCLISTES

Le nombre d'accidents corporels impliquant un piéton ou un cycliste et leur gravité ont augmenté entre les deux périodes, étant précisé que le comptage des accidents de vélo par les forces de l'ordre dans l'agglomération strasbourgeoise est devenu plus exhaustif dans le courant de la période 2012-2016.

Le non-respect des règles de partage de la route est majoritairement en cause dans les accidents qui se produisent en agglomération (90 % des accidents corporels) mais on peut également citer la problématique d'équipements de sécurité et notamment de visibilité pour les accidents les plus graves, hors agglomération.

Le nombre de personnes tuées à vélo est passé de 10 entre 2007 et 2011, à 24 entre 2012 et 2016.

Sur la période 2012-2016, 5 accidents mortels (5 piétons décédés en 2012, 2013 et 2014) sont survenus sur l'autoroute, impliquant des piétons (24 à 49 ans) sous l'emprise d'alcool et de stupéfiants (alcoolémie comprise entre 1,62 g/l et 2,68 g/l), contre deux sur la période précédente.

Les chocs les plus fréquents impliquant des usagers vulnérables sont des **collisions du type piéton contre véhicule léger** (40 % des accidents corporels de 2012 à 2016, contre 38 % de 2007 à 2011) ou des **collisions par le côté du type véhicule léger contre bicyclette** (28 % et 26 % sur les deux périodes).

L'utilisateur vulnérable est responsable de l'accident dans lequel il est impliqué dans 40 % des accidents corporels et 47 % des accidents mortels survenus de 2012 à 2016 (contre 64 % et 82 % de 2007 à 2011). Il s'agit principalement des piétons (responsables dans 24 % des accidents corporels et 39 % des accidents mortels survenus entre 2012 et 2016, contre respectivement 40 % et 73 % en 2007-2011).



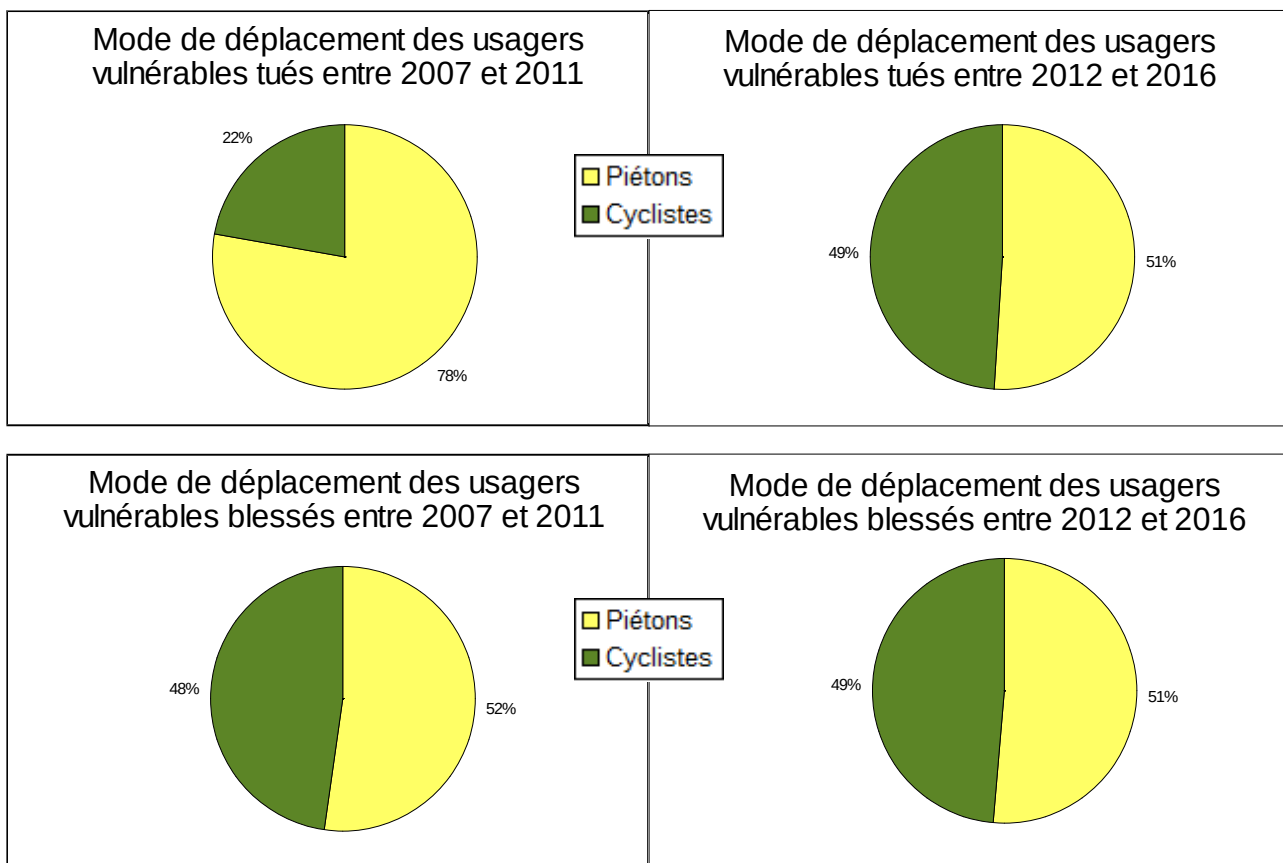
Remise de kits lumières vélos aux cyclistes non équipés - Strasbourg

6.1. Accidentologie des usagers vulnérables

PIETONS Année	Nombre d'accidents		Piétons tués		Piétons blessés		Piétons hospitalisés	
	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France
2007	161	13 114	11	534	157	13 133	51	5 257
2008	179	12 791	5	550	188	12 800	60	5 061
2009	187	12 498	4	502	194	12 522	51	4 798
2010	163	12 120	8	488	163	12 109	34	4 596
2011	170	11 975	7	519	168	11 916	53	4 589
2007-2011	860	62 498	35	2 593	870	62 480	249	24 301
2012	146	11 301	8	487	139	11 258	35	4 206
2013	129	11 055	6	464	121	11 063	42	4 233
2014	120	11 223	5	501	117	11 229	32	4 307
2015	122	10 838	1	469	124	10 809	46	4 369
2016	163	10 703	5	560	162	10 626	44	4 292
2012-2016	680	55 120	25	2 481	663	54 985	199	21 407
Evolution entre les deux périodes	-21 %	-12 %	-29 %	-4 %	-24 %	-12 %	-20 %	-12 %

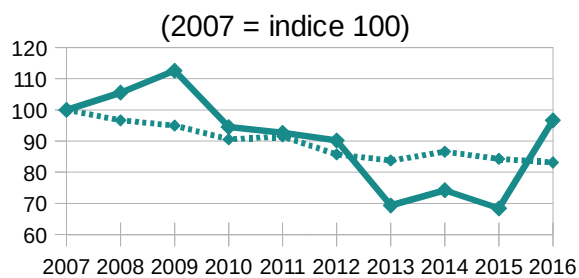
CYCLISTES Année	Nombre d'accidents		Cyclistes tués		Cyclistes blessés		Cyclistes hospitalisés	
	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France
2007	170	4 947	2	142	162	4 638	38	1 614
2008	169	4 665	3	148	160	4 429	34	1 568
2009	186	4 658	1	162	183	4 382	34	1 555
2010	153	4 233	3	147	147	3 985	34	1 368
2011	147	4 549	1	142	139	4 318	37	1 425
2007-2011	825	23 052	10	741	791	21 752	177	7 530
2012	159	4 182	5	165	151	3 914	40	1 352
2013	106	4 071	3	148	100	3 804	27	1 355
2014	128	4 412	5	160	121	4 102	28	1 445
2015	104	4 387	4	149	101	4 060	24	1 528
2016	163	4 313	7	162	155	3 991	39	1 453
2012-2016	660	21 365	24	784	628	19 871	158	7 133
Evolution entre les deux périodes	-20 %	-7 %	140 %	6 %	-21 %	-9 %	-11 %	-5 %

Accidentologie selon le mode de déplacement sur la période 2007-2016 dans le Bas-Rhin

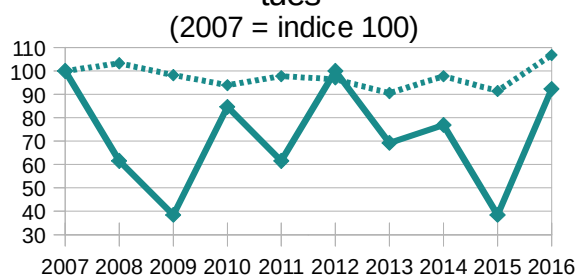


TOUS USAGERS VULNÉRABLES

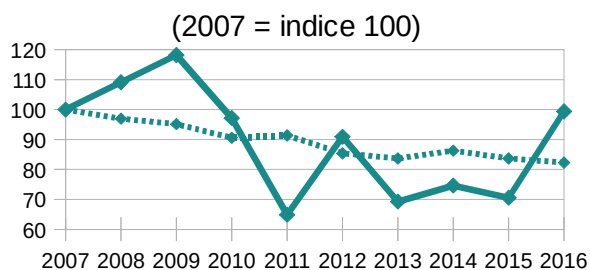
Évolution du nombre d'accidents



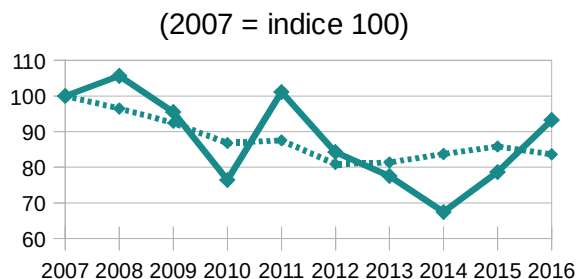
Évolution du nombre d'usagers vulnérables tués



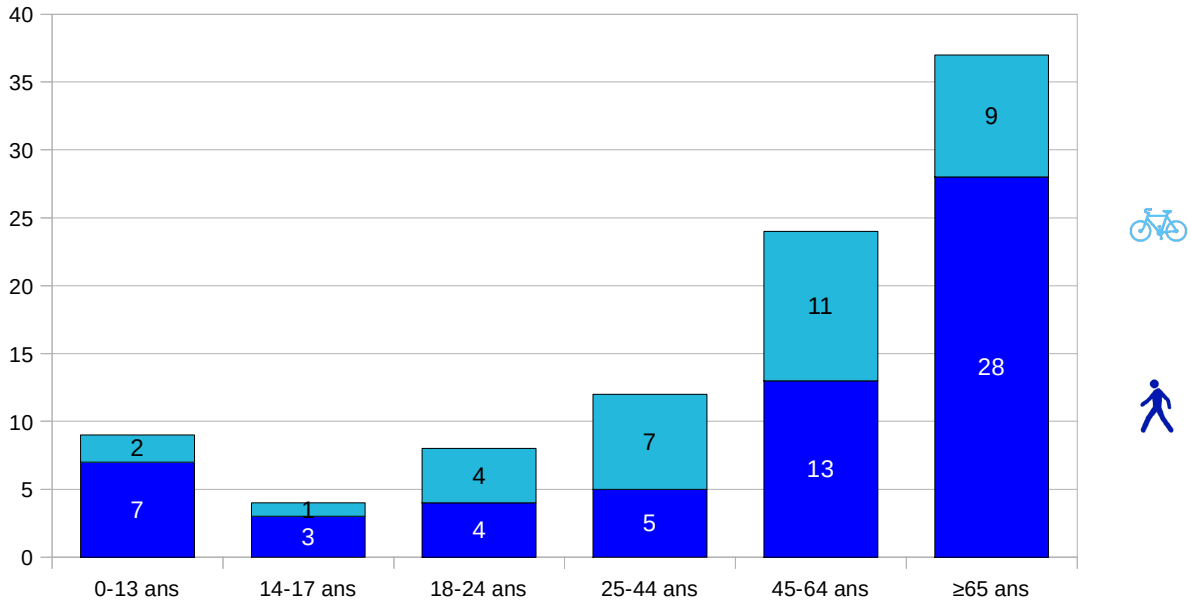
Évolution du nombre d'usagers vulnérables blessés



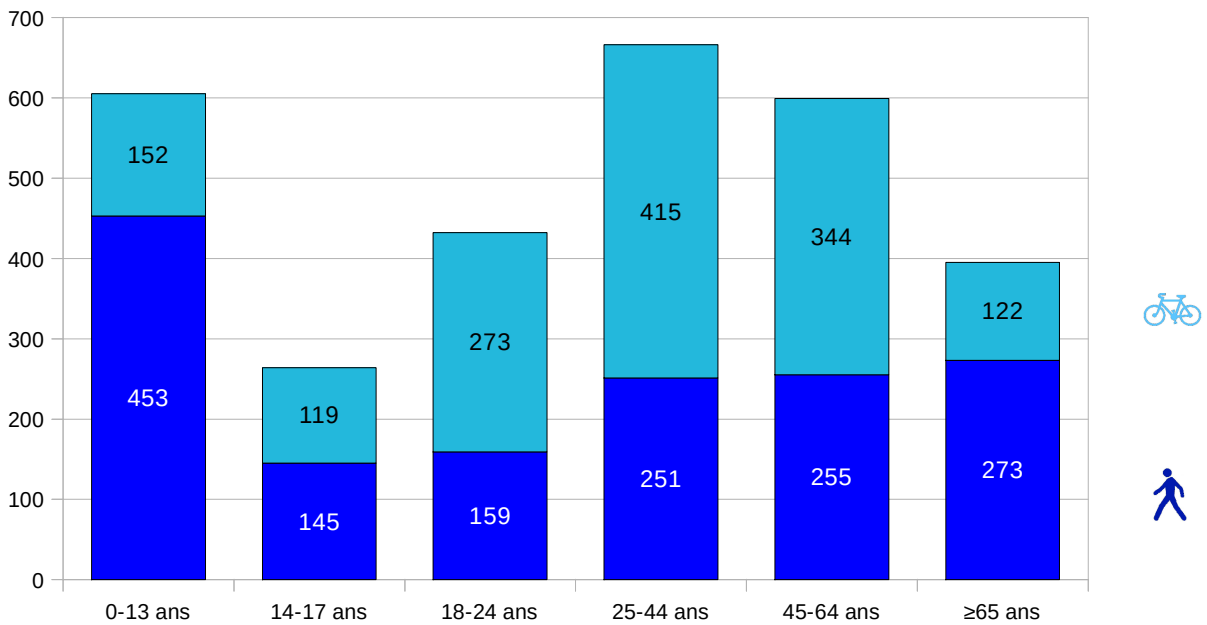
Évolution du nombre d'usagers vulnérables blessés hospitalisés



Nombre d'usagers vulnérables tués selon l'âge



Nombre d'usagers vulnérables blessés selon l'âge



6.2. Bilan des actions PDASR « usagers vulnérables » de 2013 à 2016

Le budget annuel global dédié aux usagers vulnérables est resté stable entre 2013 et 2016, dans le même temps, l'accidentologie des usagers vulnérables a globalement baissé.

Les actions portées par les associations ont été plus nombreuses (45 % des actions) que celles portées par les collectivités, qui touchent cependant un public plus large.

Actions déclarées au sein du PDASR et budget global annuel (en €)						
PDASR	Actions sans demande de financement	Actions financées reconduites	Actions financées nouvelles	Total des actions	Financement total utilisé	Public touché estimé
2013	6	6	5	17	9 236,06 €	23 700
2014	5	8	9	22	12 043,80 €	43 000
2015	2	2	3	7	6 650,00 €	10 700
2016	1	8	8	17	9 607,35 €	20 500
			TOTAL	63	37 537,21 €* 	97 900

*Soit 38 €/100 personnes en moyenne.



Centre permanent d'éducation routière de Strasbourg Meinau

Exemple d'actions menées dans le cadre de l'enjeu

Action	Porteur	Année	Montant PDASR engagé	Public touché estimé
Atelier pédagogique de mécanique sur cycle : sécurisation du vélo et du cycliste	Association Bretz'Selle	2013	100,00 €	1 560
		2014	300,00 €	560
Marquage et contrôle technique des vélos d'étudiants et de scolaires	Association "CADR 67"	2013	350,00 €	1 000
Contrôle des organes de sécurité des cycles à la sortie des collèges de Haguenau	Ville de Haguenau	2013	SF*	150
		2014		150
		2015		200
Village de la sécurité routière : sensibilisation aux dangers de la route via des ateliers et des simulateurs	EMS	2013	2 500,00 €	8 000
		2014	2 000,00 €	3 000
Atelier conducteurs pour les "seniors" sous forme d'auto-évaluation	Automobile Club Association	2013	500,00 €	80
		2014	700,00 €	80
		2015	2 100,00 €	94
Expérimentation décompteur de temps aux passages piétons	EMS	2014	1 500,00 €	NQ**
Sensibilisation théorique et pratique au risque routier des seniors	Association Prévention Routière	2014	500,00 €	70
		2015	500,00 €	60
		2016	500,00 €	60
Initiation aux bases de la mécanique sur cycles dans certains quartiers de Strasbourg : sensibiliser sur l'entretien régulier d'un cycle	Bretz'Selle	2015	450,00 €	300
Sensibilisation des cyclistes au respect du Code de la Route, à l'usage des systèmes d'éclairage et aux risques associés	EMS	2015	2 500,00 €	10 000
		2016	1 000,00 €	1 000
Sensibilisation des usagers de la route sur les angles morts par une mise en situation	FFMC 67	2016	200,00 €	300

*SF : sans demande de financement **NQ : non quantifiable

7. LES SENIORS

Les accidents impliquant des usagers vulnérables âgés de 65 ans et plus représentaient 24 % des accidents corporels et 39 % des accidents mortels impliquant des usagers vulnérables dans le Bas-Rhin, alors que cette tranche d'âge représente 19 % de la population française (donnée INSEE 2016).

Il existe une sur-représentation des personnes de 65 ans et plus par rapport à leur part dans la population française dans les accidents corporels du Bas-Rhin. Elles sont impliquées dans 30 % des accidents corporels survenus entre 2012 et 2016 et dans la moitié des accidents mortels.

Alors qu'elles représentent 19 % de la population française, les personnes de 65 ans et plus sont impliquées dans 24 % des accidents corporels et 39 % des accidents mortels.

Les seniors sont responsables dans la **moitié des accidents qui les impliquent entre 2012 et 2016**.

Les seniors (âgés de 65 ans et plus) ont été définis comme un enjeu impératif du DGO 2018-2022 par la Délégation à la Sécurité Routière.



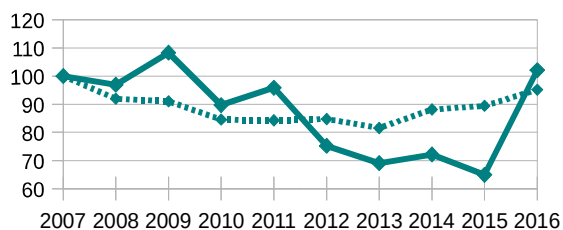
Action de sensibilisation seniors - Centre des examens du permis de conduire de Strasbourg Polygone

7.1. Accidentologie des seniors âgés de 65 à 74 ans

Année	Nombre d'accidents		Seniors tués		Seniors blessés		Seniors hospitalisés	
	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France
2007	97	7 165	7	356	46	4 051	27	1 892
2008	94	6 586	2	282	54	3 691	27	1 714
2009	105	6 522	5	289	55	3 590	20	1 636
2010	87	6 056	3	264	54	3 404	22	1 491
2011	93	6 038	4	280	47	3 307	19	1 532
2007-2011	476	32 367	21	1 471	256	18 043	115	8 265
2012	73	6 072	1	262	40	3 476	19	1 607
2013	67	5 845	4	254	37	3 360	13	1 558
2014	70	6 314	4	284	42	3 611	14	1 639
2015	63	6 407	2	312	39	3 589	20	1 679
2016	99	6 818	6	320	51	3 856	20	1 823
2012-2016	372	31 456	17	1 432	209	17 892	86	8 306
Evolution entre les deux périodes	-22 %	-3 %	-19 %	-3 %	-18 %	-1 %	-25 %	0,5 %

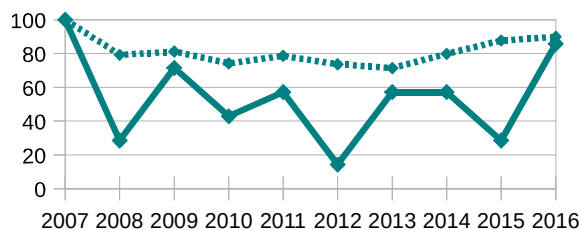
Évolution du nombre d'accidents corporels

(2007 = indice 100)



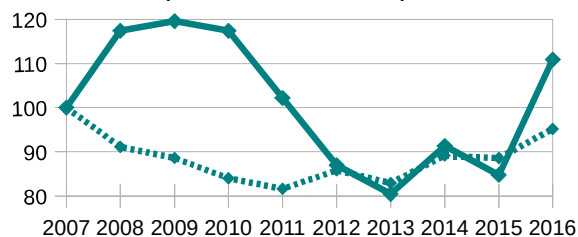
Évolution du nombre de seniors tués

(2007 = indice 100)



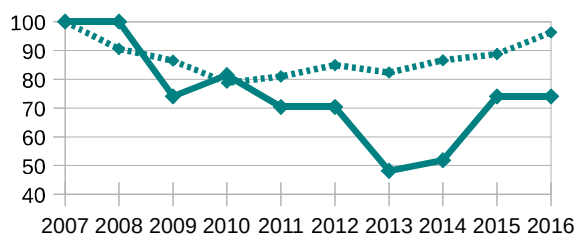
Évolution du nombre de seniors blessés

(2007 = indice 100)



Évolution du nombre de seniors hospitalisés

(2007 = indice 100)



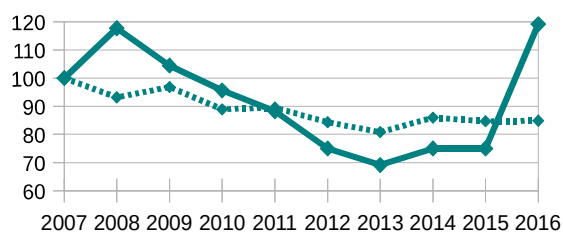
— Bas-Rhin •••• France métropolitaine

7.2. Accidentologie des seniors âgés de 75 ans et plus

Année	Nombre d'accidents		Seniors tués		Seniors blessés		Seniors hospitalisés	
	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France	Bas-Rhin	France
2007	68	6 586	5	528	38	4 274	16	2 281
2008	80	6 135	4	532	49	3 936	24	2 101
2009	71	6 376	3	509	49	4 044	18	2 141
2010	65	5 855	4	503	45	3 736	16	2 020
2011	60	5 895	6	479	43	3 721	18	2 000
2007-2011	344	30 847	22	2 551	224	19 261	92	10 543
2012	51	5 553	5	484	34	3 543	9	1 823
2013	47	5 323	4	434	26	3 323	11	1 794
2014	51	5 660	2	490	33	3 516	13	1 900
2015	51	5 576	2	519	27	3 479	16	1 938
2016	81	5 586	8	566	48	3 523	18	1 967
2012-2016	281	27 698	21	2 493	168	17 384	68	9 422
Evolution entre les deux périodes	-18 %	-10 %	-5 %	-2 %	-25 %	-10 %	-26 %	-11 %

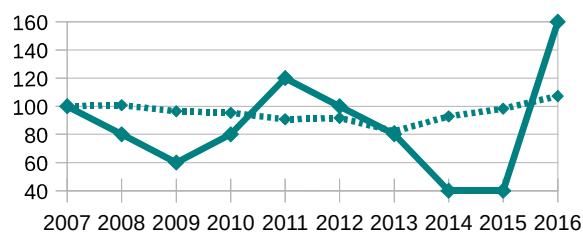
Évolution du nombre d'accidents corporels

(2007 = indice 100)



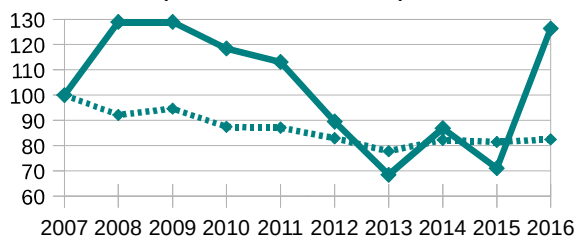
Évolution du nombre de seniors tués

(2007 = indice 100)



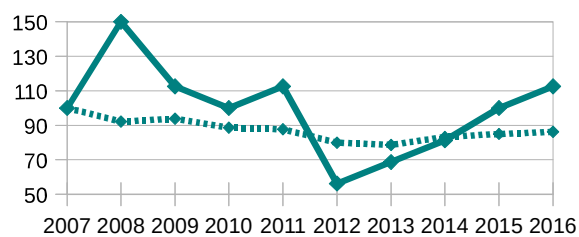
Évolution du nombre de seniors blessés

(2007 = indice 100)



Évolution du nombre de seniors hospitalisés

(2007 = indice 100)



— Bas-Rhin France métropolitaine

LES ENJEUX RETENUS

Au vu de ces éléments d'analyse, le comité de pilotage a décidé de retenir les 8 enjeux suivants :

DGO 2018-2022 - 8 enjeux
Risques routiers professionnels
Jeunes (14-29 ans)
Seniors (plus de 65 ans)
Deux roues motorisés
Piétons et cyclistes
Vitesse et obstacles fixes
Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
Distracteurs

1. Les risques routiers professionnels

Le nombre de victimes causées par des accidents routiers du travail a baissé entre les deux périodes étudiées (-18% de personnes tuées, -39 % de blessés), ils représentaient cependant encore 40 % des accidents corporels survenus dans le département entre 2007 et 2011, contre 37 % entre 2012 et 2016.

Les actions d'information des dirigeants d'entreprise sur leur responsabilité, civile et pénale, et sur leurs obligations en matière de prévention du risque routier seront poursuivies.

La mise en place d'actions de prévention d'ordre technique (véhicules, équipements), organisationnel (gestion des déplacements, communication avec les personnes en déplacement), et de sensibilisation à destination de leurs salariés dans leurs entreprises traduira l'engagement des entreprises en faveur de la sécurité de leurs salariés. La signature de chartes de sécurité routière est un bon exemple d'action aisée à mettre en œuvre.

Pour les aider dans cette démarche, les pouvoirs publics mettront en place des outils d'information (rappel des obligations réglementaires, annuaire des prestataires avec présentation sommaire de leur offre de service, et autres numéros utiles, partenariats possibles, bonnes pratiques d'entreprises, etc..).

La démarche de prévention des entreprises peut également être encouragée par le bénéfice d'une minoration du taux d'accident de trajet (jusqu'à 75 % de réduction), obtenue sur dossier et pour laquelle les entreprises bénéficiaires doivent rendre compte de leur action auprès de la Carsat.

Les caisses d'assurances seront des relais utiles dans la diffusion de l'information et l'amélioration de la connaissance des entreprises qui devront faire preuve de transparence et de partage vis-à-vis de leurs pratiques en la matière.

Les opérations de contrôle avec des mesures alternatives à la sanction menées par le passé seront désormais menées à destination de différentes catégories d'usagers professionnels. Selon qu'elles soient menées à destination des VUL, des PL ou des vélos/scooter, il conviendra d'adapter le contenu du message et le lieu de l'interception (réseau secondaire, autoroute, milieu urbain).

Enfin, les spécificités de la circulation des engins agricoles sur le réseau routier doivent conduire à une prise de conscience du risque et une responsabilisation maximales de la profession.

Il conviendra dès lors de veiller au respect du code de la route mais aussi à la bonne visibilité des convois lents ou à ne pas laisser circuler sur la voie publique des conducteurs inexpérimentés.

2. Les jeunes

Malgré deux fortes hausses du nombre de jeunes tués en 2012 et en 2014, l'accidentologie des jeunes est globalement en baisse depuis 2007. Un accident sur deux impliquait un jeune de moins de 25 ans entre 2012 et 2016 et près de deux accidents mortels sur cinq, alors que cette tranche d'âge représente 30 % de la population française (donnée INSEE 2016). Un effort particulier doit être mené envers les étudiants et les jeunes professionnels sur l'ensemble du territoire.

Une fois sorti du cadre scolaire ou de l'entreprise, les messages sont en effet difficiles à faire passer auprès des jeunes. Difficulté d'autant plus grande lorsque l'on s'éloigne des centres-villes et des grandes agglomérations.

Il est primordial d'élargir le champ des acteurs et de se donner les moyens de faire plus de prévention. Communiquer sur les outils existants auprès des acteurs de terrain et la cible jeune (relais locaux, missions locales, médias alternatifs, radios), et recruter des pairs dans les centres socio-culturels, les universités, les associations étudiantes ou intercommunalités, nous permettra de créer de nouveaux partenariats.

L'action de l'Education Nationale dans le cadre du continuum éducatif doit donc être complétée par des interventions régulières, en milieu scolaire et en dehors, menées par les pouvoirs publics et les partenaires associatifs.

Les actions de masse dans les lieux publics et/ou festifs doivent, en dépit du nombre de jeunes ciblés, permettre l'accès à une information importante et marquante.

La sensibilisation des parents et les formations post-permis pour les jeunes conducteurs doivent en outre être renforcées.

3. Les seniors

Entre 2012 et 2016, les accidents impliquant des usagers vulnérables âgés de 65 ans et plus représentaient 24 % des accidents corporels et 39 % des accidents mortels impliquant des usagers vulnérables dans le Bas-Rhin (respectivement 33 % et près de 50 % si l'on étend l'analyse aux 60 ans et plus), alors que cette tranche d'âge représente 19 % de la population française (donnée INSEE 2016).

Les seniors (personnes de plus de 65 ans) sont un public difficile à toucher, or les statistiques montrent leur vulnérabilité et la nécessité de les sensibiliser à la sécurité routière.

Les mairies, assureurs et associations semblent un relais efficace. Cependant, le corps médical et les proches ont également un rôle à jouer dans la prise de conscience des risques inhérents à l'âge.

Assurer ses déplacements en toute sécurité est essentiel pour préserver son autonomie, particulièrement dans les territoires ruraux. La volonté de tous les partenaires de s'engager davantage sur ce champ est réelle. Certains, telle l'association Atout'Age (portée par l'inter-régime CARSAT-RSI-MSA), y consacrent déjà d'importants moyens. Il paraît nécessaire de trouver une synergie entre les acteurs pour mailler au mieux le territoire et optimiser les moyens.

Afin qu'ils puissent continuer à se déplacer, les seniors ont besoin d'être informés de l'évolution des règles du code de la route, des véhicules (boîte automatique, vélo à assistance électrique...), des infrastructures (giratoires, pistes et bandes cyclables...). Lorsque les problèmes physiques deviennent trop importants, la sensibilisation doit évoluer vers la prise de conscience, sans culpabiliser, et la proposition de solutions alternatives.

4. Les deux-roues motorisés

Les indicateurs de l'accidentologie des deux-roues motorisés dans le Bas-Rhin ont baissé sur la période 2012-2016. Le nombre de personnes tuées a diminué de 92 % depuis 2011 pour tendre vers un nombre réduit de victimes (3 en 2015, 1 en 2016). Le nombre de personnes blessées a diminué de 43 % depuis 2010 notamment, exception faite de l'année 2014 qui a enregistré une hausse de près de 250 % du nombre de blessés hospitalisés, niveau qui s'est maintenu les deux années suivantes. Le nombre de victimes décédées en moto a lui fortement augmenté en 2017.

Entre 2007 et 2011 comme entre 2012 et 2016, 27 % des accidents corporels survenus dans le Bas-Rhin impliquent un deux-roues motorisé, cette catégorie d'utilisateur ne représente pourtant que 2 % du trafic

(données 2012).

Les actions post-permis en place, plébiscitées par les usagers motards, sont à poursuivre. Le bilan des actions de l'enjeu "2RM" révèle en revanche le manque d'actions destinées à l'ensemble des usagers dans le cadre de la compréhension des règles de partage de la route. Si les motards sont, souvent, également des automobilistes, l'inverse n'est pas vrai. Des actions de type "partage de la route/angles morts" pourraient être développées, en sollicitant les associations de motards, les fédérations de transporteurs (marchandise ou voyageur).

5. Les piétons et cyclistes

Le nombre d'accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste a diminué de 20 % entre la période 2007-2011 (1685 accidents) et la période 2012-2016 (1340). Si cette tendance est comparable avec celle de l'accidentologie générale du département, la part des accidents corporels impliquant un de ces usagers vulnérables a augmenté d'une période à l'autre avec 33 % des accidents corporels entre 2007 et 2011 (17 % avec piétons et 16 % avec cyclistes), contre 38 % entre 2012 et 2016 (19 % avec piétons et 19 % avec cyclistes).

Si l'on note un nombre équivalent d'accidents corporels les impliquant en 2016 (328) et en 2007 (331), le nombre de personnes tuées à pied (35 en 2007-2011 et 25 en 2012-2016) ou à vélo (10 en 2007-2011 et 24 en 2012-2016), a évolué de manière très significative.

Les mesures présentées suite au comité interministériel du 9 janvier 2018 tendent à protéger davantage les piétons, par la mise en œuvre d'aménagements améliorant leur visibilité notamment.

La formation et l'accompagnement des usagers à la pratique de la bicyclette et des véhicules à assistance électrique (vélos, gyropodes), est un enjeu important en matière de partage de la route.

6. La vitesse et les obstacles fixes

a) La vitesse:

L'accidentologie liée à la vitesse excessive est également tendancielle à la baisse, à l'exception d'une augmentation du nombre de blessés en 2013. Depuis 2010, on note par ailleurs une variation importante de la gravité des accidents liés à la vitesse, notamment en ce qui concerne la part des personnes tuées (30 % des victimes en 2010 contre 48 % en 2012, 39 % en 2014 et 26 % en 2016).

29 % des accidents corporels étaient liés à la vitesse entre 2007 et 2011 contre 21 % entre 2012 et 2016.

b) Les obstacles fixes :

Les accidents corporels contre obstacles fixes représentent 22 % des accidents survenus dans le Bas-Rhin sur la période 2007-2011 contre 25 % sur la période 2012-2016.

Il convient également de noter que cette accidentalité a connu une forte hausse au cours du dernier DGO (+83 % entre 2012 et 2016), alors qu'elle suivait une courbe descendante depuis 2007 (-37 % en 2011).

Entre 2007 et 2011, plus de la moitié des obstacles fixes heurtés dans le cadre d'accidents mortels étaient des obstacles naturels (52 %, contre 53 % de 2012 à 2016), principalement des arbres (47 %, contre 44 % de 2012 à 2016), alors que ces derniers représentent moins du quart des obstacles fixes heurtés dans les accidents corporels (22 %, contre 26 % de 2012 à 2016).

Le nombre d'accidents corporels liés à la vitesse ou aux obstacles fixes dans le département a baissé fortement entre 2007 et 2011 (-27%) et a enregistré une légère hausse au cours du précédent DGO (+4 % en 2016).

Les fondamentaux de l'adaptation de la vitesse aux conditions de circulation et aux infrastructures devront être rappelés au cours de chacune des interventions de prévention (énergie cinétique, temps de réaction, distance d'arrêt, distance de freinage, accélération, décélération).

7. La conduite sous l'emprise de substances psychoactives

Le nombre d'accidents liés à la consommation d'alcool a fortement baissé entre les deux précédents DGO (-45 %), entraînant une baisse significative du nombre de personnes tuées (-40%), blessées (-50 %) et blessées hospitalisées (-57%). La même tendance est observée au niveau national.

Concernant les stupéfiants, on note une hausse du nombre d'accidents entre 2007 et 2016 dans le département, (+27 % d'accidents, +27 % de blessés, +37 % de blessés hospitalisés), alors que le nombre de personnes tuées a baissé de 37 %.

Globalement, la part des accidents liés à la conduite sous l'emprise d'alcool ou après prise de stupéfiant est restée stable sur les deux précédents DGO, représentant 14 % des accidents corporels survenus dans le Bas-Rhin.

Bien que peu d'actions aient été réalisées dans le cadre propre de l'enjeu, la thématique a été reprise dans des actions de sensibilisation à destination des jeunes ou en entreprise.

Au regard de l'évolution de l'accidentalité liée aux conduites addictives, en particulier à la consommation de produits stupéfiants dans le département, il faut poursuivre les efforts engagés en matière de prévention des addictions, de responsabilisation des conducteurs, mais aussi de contrôles.

8. Les distracteurs

Qu'elle soit auditive (l'attention est détournée par ce que l'on entend), visuelle (l'attention est détournée par ce que l'on voit), physique (l'attention est détournée par ce que l'on fait) ou cognitive (l'attention est détournée par des pensées), la distraction est source d'hypovigilance chez l'utilisateur de la route.

L'utilisation du téléphone à la main, des dispositifs d'écoute à l'oreille, les conversations téléphoniques via les dispositifs intégrés aux véhicules, l'utilisation des systèmes de navigation GPS, mais aussi la fatigue ou les émotions trop intenses, comme la colère ou l'anxiété, détournent l'attention des usagers de la route et de leur conscience du risque.

L'utilisation du smartphone ou du GPS en situation de conduite multiplie le risque d'accident par 23 !

La dépendance aux nouvelles technologies s'invite désormais à l'intérieur de véhicules. Même lorsque l'utilisateur n'utilise plus directement son smartphone, son véhicule est bien souvent connecté et le soumet aux mêmes sources de distraction.

Cela génère des paradoxes de sécurité dans l'esprit et le comportement des usagers, et de nouvelles problématiques à considérer dans notre plan d'actions éducatives, préventives et répressives.

L'éducation et la prévention dès le plus jeune âge doit permettre de développer le bon sens et le civisme, premiers équipements de sécurité sur la route. Le bon sens appelle à la prudence, à supprimer les facteurs de risques. Nous devons inculquer les fondamentaux du temps de réaction et des distances de freinage, et adapter nos discours à la modernité de l'audience (téléchargements d'applications mode conduite, stationner pour téléphoner ou régler son GPS, anticiper les comportements à risque, se positionner sur la voie publique, temps de repos, prévoir ses trajets...).

Les piétons et les cyclistes, dont la vigilance est d'autant plus nécessaire qu'ils sont vulnérables seront une cible à ne pas négliger. Une attention particulière sera portée sur les dangers liés à l'activité des livreurs coursiers à vélo, qui se développe de manière exponentielle en zone urbaine, et réclame une offre de formation par les franchises comme par les acteurs locaux de la sécurité routière (respect du code de la route, conduite avec smartphones à la main, inattention, enjeux économiques).

L'action des forces de l'ordre va continuer pour lutter contre ce fléau. Le fait de consulter ou manipuler son téléphone est passible d'une amende de 135 € et d'un retrait de 3 points du permis de conduire. La treizième mesure du comité interministériel de sécurité routière du 9 janvier 2018 vise à assortir cette sanction d'une suspension de permis de conduire lorsque l'automobiliste commet une "**infraction menaçant la sécurité d'autrui**" tandis qu'il tient son téléphone en main.

1. LES ORIENTATIONS D'ACTION GÉNÉRALES

La lutte contre les comportements à risque passe d'abord par une politique d'éducation et de prévention en direction des publics scolarisés, et par une politique de sensibilisation de tous les usagers. Le discours est d'autant plus pertinent que la connaissance est fine et les moyens de communication adaptés. Les dispositifs de contrôles jouent cependant un rôle prépondérant dans ce combat, et il est primordial d'engager nos forces et nos compétences pour ensemble améliorer la connaissance, construire et entretenir des infrastructures routières de bonne qualité, éduquer les jeunes et les moins jeunes au civisme et au partage de la route, et contrôler.

Axe 1 : Amélioration de la connaissance

- Améliorer la connaissance de l'accidentalité par catégorie d'usagers et par enjeu afin de mieux cibler les opérations de contrôle et les actions de prévention (réalisation de cartographie, échanges de données entre les partenaires institutionnels, information publique)
- Promouvoir et valoriser les actions de prévention et l'intervention de l'État et des collectivités (publication du PDASR, informations par les gestionnaires, outils existants), notamment auprès des intercommunalités et des relais locaux
- Diffuser les coordonnées et fonctions des interlocuteurs sécurité routière locaux (boîtes à outils, annuaires)
- Fiabiliser des données relatives aux accidents (remplissage des Bulletins d'analyses d'accidents Corporels, étude des procès-verbaux et circonstances d'accidents, analyse de l'accidentologie du département)

Axe 2 : Infrastructures

L'amélioration des infrastructures routières, à travers l'action des pouvoirs publics, contribue à renforcer la sécurité des usagers :

- Améliorer l'accès aux infrastructures routières et notamment aux transports en commun pour les personnes à mobilité réduite
- Veiller à la bonne lisibilité des aménagements (signalisation horizontale et verticale)
- Veiller au bon entretien des infrastructures par les gestionnaires de voirie (fauchages, états de la chaussée, mises en peinture, viabilité hivernale)
- Mener une politique locale de réduction des obstacles fixes cohérente dans le respect des textes validés par le législateur
- Concerter les projets d'aménagement routiers de sécurité en vue d'assurer leur cohérence et une meilleure compréhension des usagers (bureaux d'études, CEREMA, conseil départemental, services de l'Etat)
- Promouvoir les missions du conseil départemental en matière de conseil et de validation des aménagements routiers en et hors agglomération auprès des collectivités du département
- Mettre en valeur les bonnes pratiques en matière d'aménagement des infrastructures

Axe 3 : éducation – sensibilisation – formation - information

- Développer de nouveaux modes de communication (alternatives à la sanction, réseaux sociaux, ...)
- Développer et soutenir des réseaux de référents sécurité routière dans les intercommunalités, les réseaux d'acteurs sociaux, et toutes structures désireuses d'acquiescer cette compétence
- Augmenter le volume d'actions de prévention, d'éducation et de contrôles dans les Quartiers Prioritaires de la Politique de la ville et en dehors des grandes agglomérations
- Renforcer l'action de l'État par une communication locale soutenue et transparente

Cette action se traduira notamment par la réalisation d'une campagne de communication sur le thème de la consommation de stupéfiants, la diffusion hebdomadaire d'informations sur les réseaux sociaux du département ou encore la création de nouveaux partenariats avec des médias alternatifs et des associations locales pour une mise en valeur plus importante des messages de sécurité sur les événements organisés dans le département.

Axe 4 : contrôle - sanction

L'arsenal répressif joue un rôle prépondérant dans la lutte contre les comportements dangereux comme les excès de vitesse, principale source des accidents de la route avec l'alcool et les stupéfiants. Le rôle des forces de l'ordre au travers des contrôles réalisés restera essentiel pour faire évoluer les comportements. Une attention particulière sera portée aux problématiques émergentes liées à l'utilisation du téléphone en situation de conduite, en voiture ou en vélo.

La politique de déploiement des radars automatiques continuera d'être menée pour lutter contre la délinquance routière, en premier lieu sur les axes les plus accidentogènes du département, aux abords des chantiers routiers, et au cas par cas dans certaines traversées de bourg, lorsque les aménagements routiers de sécurité existent, mais ne suffisent pas à changer les comportements et baisser le niveau d'insécurité.

Enfin, le préfet et les procureurs de la République continueront à travailler, ensemble, à la mise en place de stages de sensibilisation, alternatifs aux sanctions, pour des infractions préalablement ciblées et de nature contraventionnelle.

Dans cette optique, des actions d'alternative à la sanction à court terme pourront être proposées dans le cadre des différents enjeux du DGO. L'abandon des poursuites pénales relevant cependant de la seule opportunité donnée au Ministère public, il ne saurait être validé de manière pérenne pour quelque infraction que ce soit et demeurera exceptionnel dès lors qu'il aura été validé par le Parquet.

2. LES ORIENTATIONS D’ACTION PAR ENJEU

2.1 Le risque routier professionnel

- Améliorer la connaissance des entreprises et des organismes d’assurance maladie à l’aide d’une cartographie des données d’accidentalité
- Poursuivre la sensibilisation des chefs d'entreprises sur leur responsabilité civile et pénale et favoriser des actions de maîtrise du risque trajet appropriées, y compris lors des déplacements domicile-travail
- Mener des actions relatives à l'usage des véhicules utilitaires et des cyclomoteurs et cibler des actions auprès des populations de jeunes en apprentissage à un métier (CFA, lycées professionnels)
- Renforcer la prévention auprès des salariés et des employeurs par rapport à l'utilisation du téléphone portable et sur les risques lors de trajets domicile – travail
- S’engager en faveur de la sécurité de ses salariés par la mise en place de plans d’actions relatifs au risque routier (signature de chartes, journées de formations, engagements sur les communications, entretien des véhicules, ...)
- S’assurer du respect des règles en matière de temps de conduite, de chargement (arrimage, poids des véhicules), d’équipement des véhicules et de transport de personnes

2.2 Les jeunes

- Développer les actions de prévention à destination des jeunes collégiens sur les thématiques piétons, cyclistes et transports en commun (partage de la route, déplacements autonomes, voir et être vu)
- Développer des actions de formation à la sécurité routière dans l’enseignement supérieur, les centres de formation d'apprentis et auprès des jeunes professionnels
- Privilégier l’accès à une information marquante et les ateliers pratiques
- Inviter des victimes de la route à venir témoigner de leur histoire personnelle
- Associer les parents aux actions à destination du public jeune, et inciter à la formation des jeunes conducteurs, notamment par le biais de l’apprentissage anticipé de la conduite
- Sensibiliser sur les risques liés à la vitesse et aux obstacles fixes, par l’apprentissage des notions relatives à l’énergie cinétique et à la décélération par exemple
- Continuer les actions de prévention sur l'alcool et les stupéfiants par la promotion de l'auto-contrôle et la valorisation du « conducteur désigné », ainsi que sur l'usage du téléphone portable et autres « distracteurs » lors des déplacements
- Développer et soutenir le réseau de référents sécurité routière dans les associations étudiantes

2.3 Les seniors

- Améliorer la connaissance sur l’accidentalité des seniors, réalisation de brochures spécifiques à la tranche d’âge (statistiques, coordonnées de personnes ressource, éléments d’information pour les proches)
- Développer les partenariats (collectivités, professionnels, milieu médical et associations, centres socio-culturels) pour des actions d’information auprès des seniors sur des thématiques comme le code de la route, les effets du vieillissement, les risques liés aux médicaments, les nouvelles réglementations (équipements obligatoires de sécurité, interdictions, partage de la route)
- Développer les actions à bas coût et les porter sur les territoires
- Sensibiliser les médecins pour qu’ils abordent des messages de sécurité routière pendant leurs consultations
- Renforcer l’offre de formation théorique et pratique comme les ateliers de remise à niveau code de

la route, audits de conduite, stages vélos dont vélos à assistance électrique, anticipation des déplacements (définition d'itinéraires, éviter les risques, connaissance des réseaux transports en commun, applications smartphone,...)

- Renforcer les contrôles d'infractions générant des situations à risque (stationnement double-file, utilisation des trottoirs par les cyclistes, ...)

2.4 Les deux-roues motorisés

- Former les usagers au partage de la route et les informer sur la vulnérabilité des deux-roues motorisés
- Poursuivre et renforcer les actions d'information et de sensibilisation à destination des deux-roues motorisés par la promotion d'une meilleure visibilité et par des équipements de protection adéquats
- Renforcer la formation des conducteurs de deux roues motorisés, y compris jeunes conducteurs, notamment par des actions post-permis
- Former les usagers des deux-roues motorisés aux sur-risques liés à l'alcool, aux stupéfiants, à la vitesse et à l'utilisation de distracteurs (téléphone portable, casque avec musique ...)
- Développer l'information sur les règles de conformité du matériel et des équipements de protection

2.5 Les piétons et cyclistes

- Renforcer les actions d'information et de sensibilisation à destination des usagers vulnérables par la promotion d'une meilleure visibilité et d'une meilleure protection en milieux urbains et non urbains
- Informer, rappeler les règles de partage de la route (place de chacun, risques et sanctions encourus, dangers liés à l'utilisation des distracteurs, etc..)
- Associer les associations cyclistes aux actions et réflexions destinées aux autres catégories d'usagers
- Poursuivre les actions de « contrôle technique » des vélos en établissements scolaires et ponctuellement sur la voie publique
- Développer les actions de formation adultes à l'usage du vélo y/c à assistance électrique
- Augmenter la visibilité des piétons aux abords des passages protégés
- Développer les itinéraires dédiés et encadrés pour les jeunes (pedibus, vélobus)
- Renforcer la protection des piétons mal ou non-voyants par des aménagements sonores et/ou tactiles

2.6 La vitesse et les obstacles fixes

- Améliorer la pertinence de la localisation des opérations de contrôle à l'aide d'une cartographie des données d'accidentalité
- Développer des actions d'alternatives à la sanction pour les infractions (stage de sensibilisation en milieu hospitalier, rencontre de personnes accidentées de la route, aide aux collectivités pour le montage d'actions de prévention ...)
- Recenser et réduire les obstacles fixes sur le réseau secondaire, favoriser les dispositifs fusibles
- Inviter les gestionnaires de voirie à mettre en œuvre des mesures de cohérence de limitation de vitesse et des mesures de traitement des obstacles latéraux
- Promouvoir l'éco-conduite
- Etudier l'impact de la baisse de la vitesse maximale autorisée sur les voies bi-directionnelles sans séparateur médian à 80 km/h sur l'accidentalité départementale
- Avoir une politique de communication plus transparente vis-à-vis du contrôle sanction automatisé (implantations, statistiques infractions, accidentalité)

2.7 La conduite sous l'effet de substances psychoactives

- Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool et stupéfiants et notamment leur localisation, en travaillant sur les indicateurs de l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière
- Développer des actions d'alternatives à la sanction pour les infractions (stage de sensibilisation en milieu hospitalier, rencontre de personnes accidentées de la route, aide aux collectivités pour le montage d'actions de prévention ...)
- Développer une campagne de communication locale sur les risques liés aux addictions, notamment les stupéfiants
- Continuer les actions de sensibilisation dans les lieux festifs et les entreprises, et lors de manifestations (y compris sportives).
- Impliquer les organisateurs d'événements, les établissements de nuit et les comités d'entreprises dans la prévention (chartes, mise à disposition de matériel, co-voiturage ...)
- Développer l'information sur les diverses conséquences (pécuniaires, judiciaires, matérielles, humaines) des pratiques addictives,
- Promouvoir l'auto-contrôle et valoriser le principe du conducteur désigné
- Développer les partenariats avec les débits de boissons alcoolisées pour généraliser la mise à disposition d'éthylotests et le développement d'actions conjointes de prévention
- Renforcer les contrôles relatifs au respect des obligations de mise à disposition d'éthylotests auprès des établissements de nuit

2.8 Les distracteurs

- Améliorer la connaissance de l'accidentologie liée à l'usage des distracteurs
- Sensibiliser sur les dangers de l'inattention liée à l'usage des distracteurs dès l'école primaire (déplacements à pied, à vélo puis en 2RM et voiture, utilisation du casque ou de l'oreillette pour la musique ou les conversations téléphoniques)
- Développer des actions d'alternatives à la sanction (stage de sensibilisation en milieu hospitalier, rencontre de personnes accidentées de la route, aide aux collectivités pour le montage d'actions de prévention, stage de conduite sur piste, ...)
- Améliorer la lisibilité des itinéraires routiers (réduction des pollutions visuelles, signalisation abusive, publicité)
- Encourager les entreprises à supprimer les conversations téléphoniques en situation de conduite

SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO

La poursuite de l'action menée par les pouvoirs publics, couplée à une dynamique partenariale nouvelle, doit permettre d'étoffer le catalogue d'outils au service de la prévention, en matière de sécurité routière, à destination des usagers de la voie publique.

L'évaluation des résultats obtenus dans les 5 prochaines années permettra d'évaluer la pertinence des orientations qui auront été prises et d'adapter, le cas échéant, notre action, afin de gagner en efficacité auprès des cibles définies par enjeu.

L'analyse régulière de l'accidentologie et des infractions commises sur le territoire permettra, outre le renforcement du travail collaboratif entre les services de l'État et les collectivités, d'ajuster les objectifs du DGO, décliné annuellement par le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière et son cahier des charges.

Le renouvellement des porteurs de projets et des actions déposées dans le cadre du PDASR traduira le respect de leurs engagements par les partenaires contributeurs.

Les productions nécessaires à l'amélioration de la connaissance et les efforts à faire en matière de communication seront évalués par le biais de réunions de groupes de travail.

Les groupes formés dans le cadre de la démarche d'élaboration du présent DGO seront ainsi maintenus et se réuniront deux fois par an au moins. A compter de 2019, les travaux issus de ces réunions seront présentés au comité de pilotage une fois par an, au second semestre.

L'analyse des indicateurs de suivi ci-après définis permettra enfin d'évaluer, annuellement, l'accidentologie de chacun des enjeux retenus pour le prochain quinquennat :

1) le Risque Routier Professionnel

- part des accidents corporels « professionnels » (mission + trajet) parmi l'ensemble des accidents corporels du département
- part des accidents mortels « professionnels » (mission + trajet) parmi l'ensemble des accidents mortels du département

2) les Jeunes

- part des accidents corporels impliquant un usager âgé de 15 à 29 ans parmi l'ensemble des accidents corporels du département
- part des accidents mortels impliquant un usager âgé de 15 à 29 ans parmi l'ensemble des accidents mortels du département
- part des victimes âgées de 15 à 29 ans par rapport à leur poids démographique

3) les Seniors

- part des accidents corporels impliquant un usager âgé de 65 ans et + parmi l'ensemble des accidents corporels du département
- part des accidents mortels impliquant un usager âgé de 65 ans et + parmi l'ensemble des accidents mortels du département
- part des accidents corporels impliquant un piéton ou un cycliste âgé de 75 ans et + parmi l'ensemble des accidents corporels du département
- part des accidents mortels impliquant un piéton ou un cycliste âgé de 75 ans et + parmi l'ensemble des accidents mortels du département
- part des victimes âgées de 65 ans et + par rapport à leur poids démographique

4) les Deux-Roues Motorisés

- part des accidents corporels impliquant un usager de 2RM (moto+cyclo) parmi l'ensemble des accidents corporels du département
- part des accidents mortels impliquant un usager de 2RM (moto+cyclo) parmi l'ensemble des accidents mortels du département

5) les Piétons et Cyclistes

- part des accidents corporels impliquant un piéton ou un cycliste parmi l'ensemble des accidents corporels du département
- part des accidents mortels impliquant un piéton ou un cycliste parmi l'ensemble des accidents mortels du département
- part des accidents corporels sans tiers parmi l'ensemble des accidents corporels du département
- part des accidents mortels sans tiers parmi l'ensemble des accidents mortels du département

6) la Vitesse et les obstacles fixes

- part d'accidents mortels dus à la vitesse parmi l'ensemble des accidents mortels
- part d'accidents corporels avec choc contre obstacle fixe parmi l'ensemble des accidents corporels du département
- part d'accidents mortels avec choc contre obstacle fixe parmi l'ensemble des accidents mortels du département
- part des infractions de vitesse parmi l'ensemble des infractions

7) la conduite sous l'emprise de substances psychoactives

- part des accidents corporels avec alcool délictuel parmi l'ensemble des accidents corporels du département
- part des accidents mortels avec alcool délictuel parmi l'ensemble des accidents mortels du département
- part des accidents corporels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants parmi l'ensemble des accidents corporels du département
- part des accidents mortels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants parmi l'ensemble des accidents mortels du département

8) les distracteurs

- part des accidents corporels avec facteur « inattention » ou « attention perturbée » parmi l'ensemble des accidents corporels du département
- part des accidents mortels avec facteur « inattention » ou « attention perturbée » parmi l'ensemble des accidents mortels du département

REMERCIEMENTS

L'élaboration de ce document est le fruit d'un travail commun et de l'implication de tous les acteurs connus et reconnus de la sécurité routière dans le Bas-Rhin et plus largement sur le territoire alsacien. Nous adressons nos plus chaleureux remerciements à tous les contributeurs et relecteurs investis depuis plusieurs mois dans cette démarche :

- M. le Directeur Départemental des Territoires du Bas-Rhin et l'ensemble des agents du service Sécurité Transports et Ingénierie de Crise ;
- l'ensemble des agents du Bureau Sécurité Routière et Coordination de la Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin ;
- les membres du comité de pilotage ;
- les membres des groupes de travail ;
- l'ensemble des bénévoles Intervenants Départementaux de Sécurité Routière, pour leur disponibilité et leur investissement au fil des ans.

Les accidents ne sont pas une fatalité, surtout si nous engageons les moyens pour les éviter. Les idées reçues ont la dent dure, les certitudes aussi, alors continuons, ensemble, à éveiller les consciences, accompagner les victimes, et œuvrer pour une route plus sûre.

ANNEXE 1 – COMPOSITION DU COMITE DE PILOTAGE DGO 2018-2022

Monsieur le Président du Conseil Départemental du Bas-Rhin
Monsieur le Procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance de Strasbourg
Monsieur le Procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance de Saverne
Monsieur le Procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance de Colmar
Monsieur le Président de l'Eurométropole de Strasbourg
Monsieur le Président de l'Association des Maires du Bas-Rhin
Monsieur le Député-Maire de Haguenau
Monsieur le Maire de Sélestat
Madame la Directrice Académique des Services de l'Éducation Nationale du Bas-Rhin
Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique du Bas-Rhin
Monsieur le Général commandant adjoint la région de gendarmerie Grand Est, commandant le groupement de gendarmerie départementale du Bas-Rhin
Monsieur le Commandant de la CRS autoroutière Lorraine/Alsace, détachement de Strasbourg
Madame la Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Grand Est
Monsieur le Directeur de l'Agence Régionale de Santé Grand Est
Madame la Directrice Régionale et Départementale de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion Sociale Grand Est
Madame la Directrice Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi Grand Est
Monsieur le Directeur Interdépartemental des Routes Est
Monsieur le Directeur territorial de la Protection Judiciaire de la Jeunesse du Bas-Rhin
Madame la Directrice Départementale des Services Pénitentiaires d'Insertion et de Probation du Bas-Rhin
Monsieur le Directeur du Service Départemental d'Incendie et de Secours du Bas-Rhin
Monsieur le Directeur du Service d'Aide Médicale d'Urgence du Bas-Rhin
Monsieur le Président du centre de gestion de la fonction publique territoriale du Bas-Rhin
Madame la Directrice de la Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail (CARSAT) d'Alsace-Moselle
Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Bas-Rhin
Monsieur le Président de la Chambre des Métiers d'Alsace
Monsieur le Directeur de la Caisse d'Assurance Accidents Agricoles du Bas-Rhin
Monsieur le Président de l'Association Fédérative Générale des Etudiants de Strasbourg
Monsieur le Directeur de PREVENKIT Strasbourg
Madame la Présidente d'AIVAR
Monsieur le Président de l'Automobile Club Association
Monsieur le Président du Comité d'Action Deux Roues du Bas-Rhin
Monsieur le Président de la Fédération Française des Motards en Colère
Monsieur le Président de la Ligue Contre la Violence Routière
Monsieur le Président de la Prévention Routière 67

ANNEXE 2 – COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL DGO 2018-2022

Groupe de travail « risque routier professionnel »

CARSAT – Animateur	Mme Corinne WOLFHUGEL
DDT 67 – coordinateur sécurité routière	M. Antoine KLIS
Préfecture – BPI	M. Hervé GRASSER
CD67	M. Vincent JUNG
CD67	M. Alain RAGOULLIAUX
Eurométropole de Strasbourg	Mme Valérie DEMMERLE M. Sébastien BOPP
Association des Maires du Bas-Rhin	M. Jean WEISBECKER
Automobile Club Association	M. Denis KALMS
Caisse d'assurance accidents agricoles	M. Denis LITT
SDIS 67	M. Guillaume MARCHAL
Entreprise KUHN	M. Franck BERTON
Prévention Routière 67	M. Michel RICH

Groupe de travail « 18-24 ans et QPV »

IDSR 67 – Animateur	M. Zouhir BENMIMIYA
DDT 67 – coordinateur sécurité routière	M. Antoine KLIS
Préfecture – BPI	M. Hervé GRASSER
Préfecture – Délégué du Préfet	Mme Asma KILICOGU
Ministère de la Justice - PJJ	M. Thierry Majchrzak
CD67	M. Grégory CHOMPART
Eurométropole de Strasbourg	Mme Valérie DEMMERLE M. Sébastien BOPP
AIVAR	M. Nicolas FRITZ

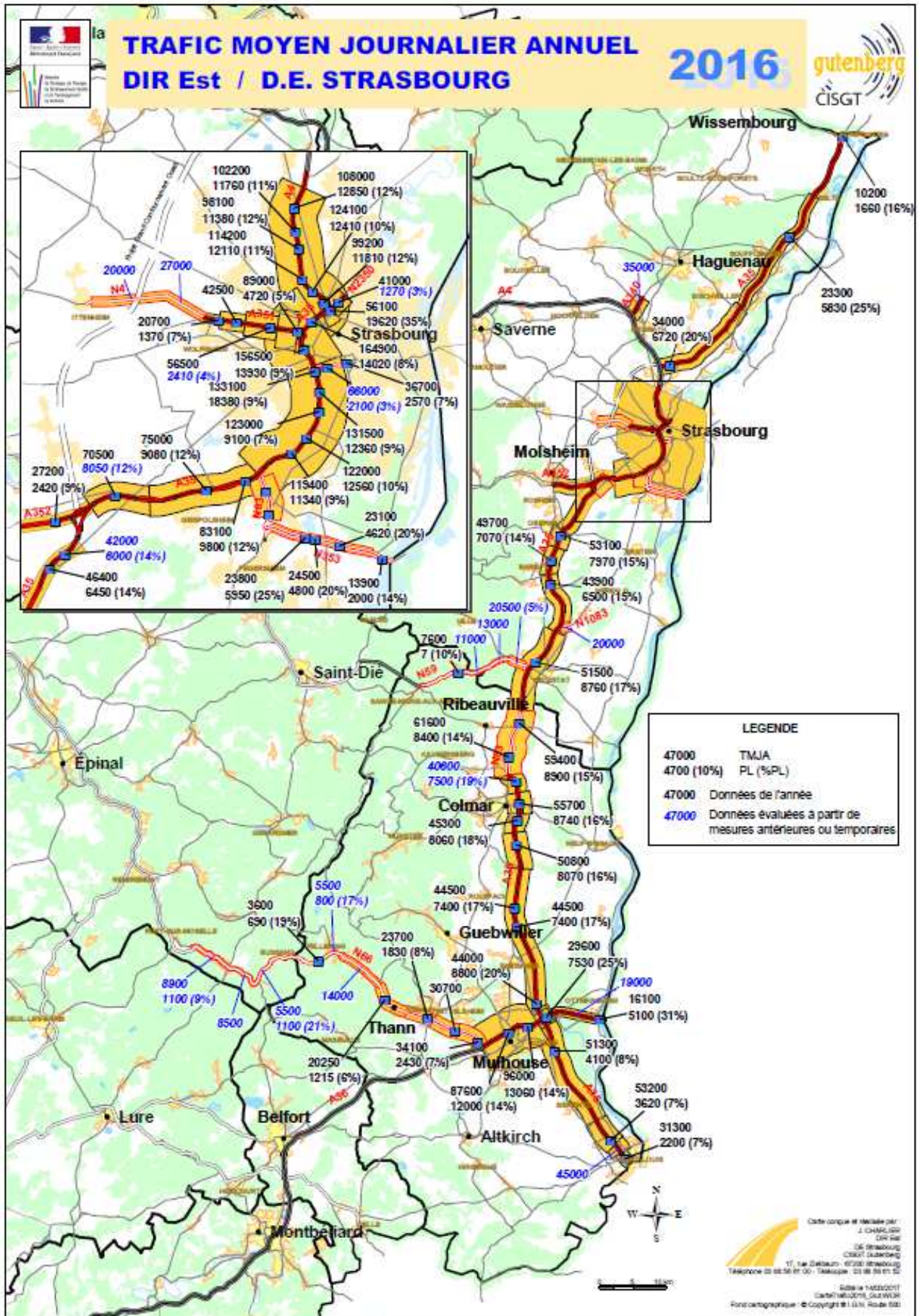
Groupe de travail « milieu rural et alternatives à la sanction »

DDT 67 – coordinateur sécurité routière – Animateur	M. Antoine KLIS
Préfecture – BPI	M. Hervé GRASSER
Escadron Départemental de Sécurité Routière	M. Patrick ANDRES
CRS	M. Serge JANUS
DDSP	M. Nicolas RINCK
Escadron Départemental de Sécurité Routière	M. Patrick ANDRES
CRS	M. Serge JANUS
DDSP	M. Nicolas RINCK
Ministère de la Justice - PJJ	M. Thierry Majchrzak
Communauté d'Agglomération de Haguenau	M. Yoann VERON
Association des Maires du Bas-Rhin	M. Jean ADAM
CD67	M. Jean-François KRUMMENACKER
CD67	M. Christian WEISSGERBER
Automobile Club Association	Mme Céline KASTNER
Ligue contre la violence routière	M. Gilles HUGUET
Prévention Routière 67	M. Michel RICH

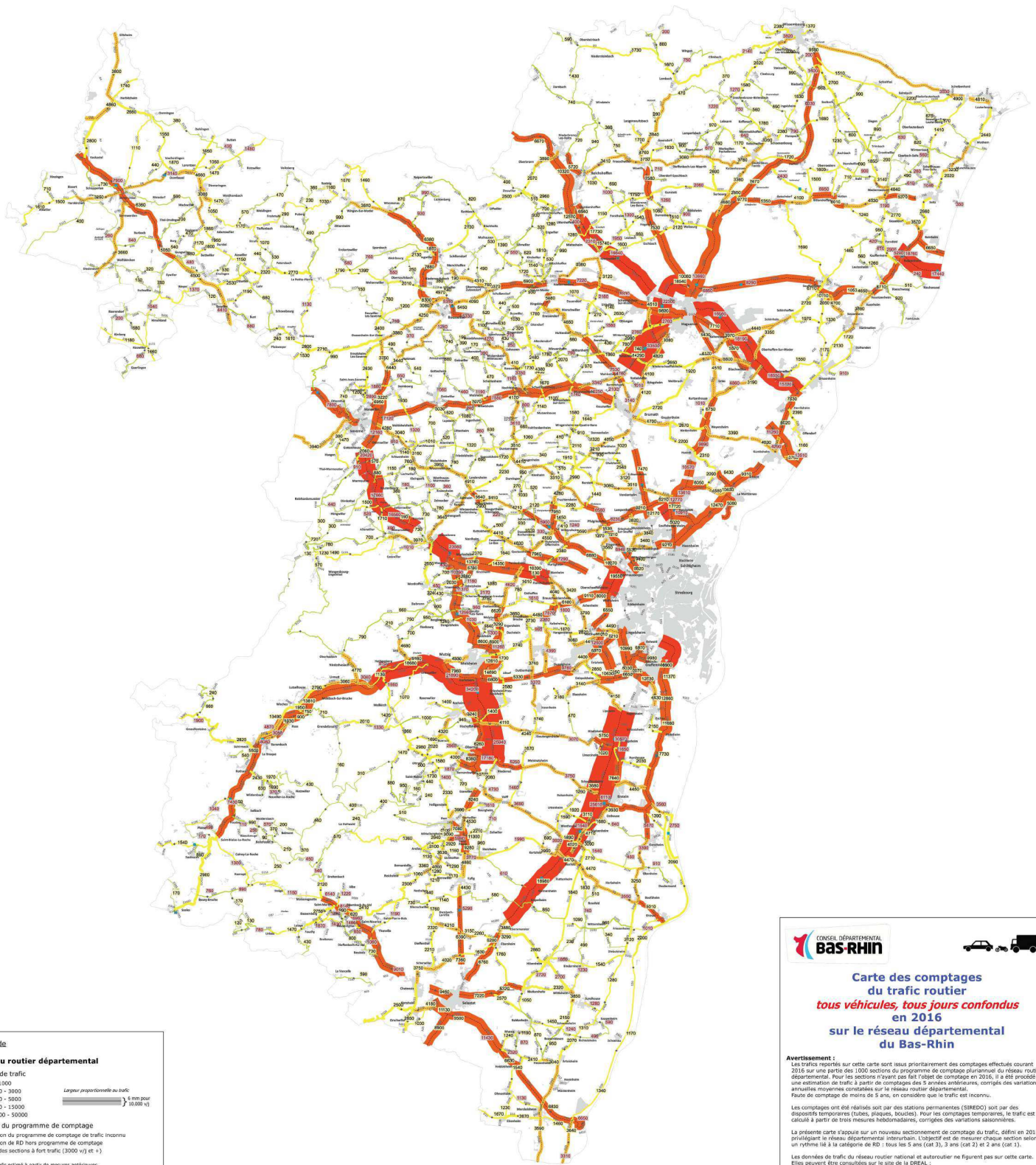
Groupe de travail « seniors »

DREAL – animateur régional sécurité routière	M. Thomas LEXTRAIT
APALIB et IDSR 68	M. Bertrand LATOURRETTE
Atout Age (CARSAT)	M. Thierry WEINLING
Atout Age (RSI)	M. Sébastien KIEFFER
Automobile Club Association	Mme Mélanie LUTTMANN
Cadr67	Mme Annick De MONTGOLFIER
DDT 67 – coordinateur sécurité routière	M. Antoine KLIS
DDT 68 – coordinateur sécurité routière	Mme Marie-Madeleine JONAS
IDSR 67	M. Yoann VERON
PIETONS 67	M. Gilles HUGUET
Prévention Maif – antenne Mulhouse	Mme Marie-Marguerite AYME-FRICK
Prévention Routière 67	M. Michel RICH
Prévention Routière 68	M. Roland MEYER

ANNEXE 3 – CARTE DU TRAFIC DIR EST 2016



ANNEXE 4 – CARTE DU TRAFIC ROUTIER TOUS VÉHICULES SUR LE RÉSEAU DÉPARTEMENTAL DU BAS-RHIN EN 2016



Légende

Réseau routier départemental

Niveau de trafic

0 - 1000	Largeur proportionnelle au trafic 10.000 vj
1000 - 3000	
3000 - 5000	
5000 - 15000	
15000 - 50000	

Section du programme de comptage

- Section de programme de comptage de trafic inconnu
- Section de RD hors programme de comptage
- Axe des sections à fort trafic (3000 vj et +)

Trafic

- 1234 Trafic estimé à partir de mesures antérieures
- 1234 Trafic mesuré en 2016

Localisation des comptages

- Point de mesure temporaire
- Station permanente en service

Réseau routier national

- Autoroute
- Route nationale

Fond de carte

- Zone urbanisée

Les valeurs de trafic correspondent à la "MJA TV".
Moyenne Journalière Annuelle (tous jours confondus), Tous Véhicules

CONSEIL DÉPARTEMENTAL
BAS-RHIN

Carte des comptages du trafic routier tous véhicules, tous jours confondus en 2016 sur le réseau départemental du Bas-Rhin

Avertissement :

Les trafics reportés sur cette carte sont issus prioritairement des comptages effectués courant 2016 sur une partie des 1000 sections du programme de comptage pluriannuel du réseau routier départemental. Pour les sections n'ayant pas fait l'objet de comptage en 2016, il a été procédé à une estimation de trafic à partir de comptages de 5 années antérieures, corrigés des variations annuelles moyennes constatées sur le réseau routier départemental. Faute de comptage de moins de 5 ans, on considère que le trafic est inconnu.

Les comptages ont été réalisés soit par des stations permanentes (SIREDO) soit par des dispositifs temporaires (tubes, plaques, boucles). Pour les comptages temporaires, le trafic est calculé à partir de trois mesures hebdomadaires, corrigées des variations saisonnières.

La présente carte s'appuie sur un nouveau sectionnement de comptage du trafic, défini en 2010, privilégiant le réseau départemental interurbain. L'objectif est de mesurer chaque section selon un rythme lié à la catégorie de RD : tous les 5 ans (cat 1), 3 ans (cat 2) et 2 ans (cat 3).

Les données de trafic du réseau routier national et autoroutier ne figurent pas sur cette carte. Elles peuvent être consultées sur le site de la DREAL : www.alsace.developpement-durable.gouv.fr

Sources :

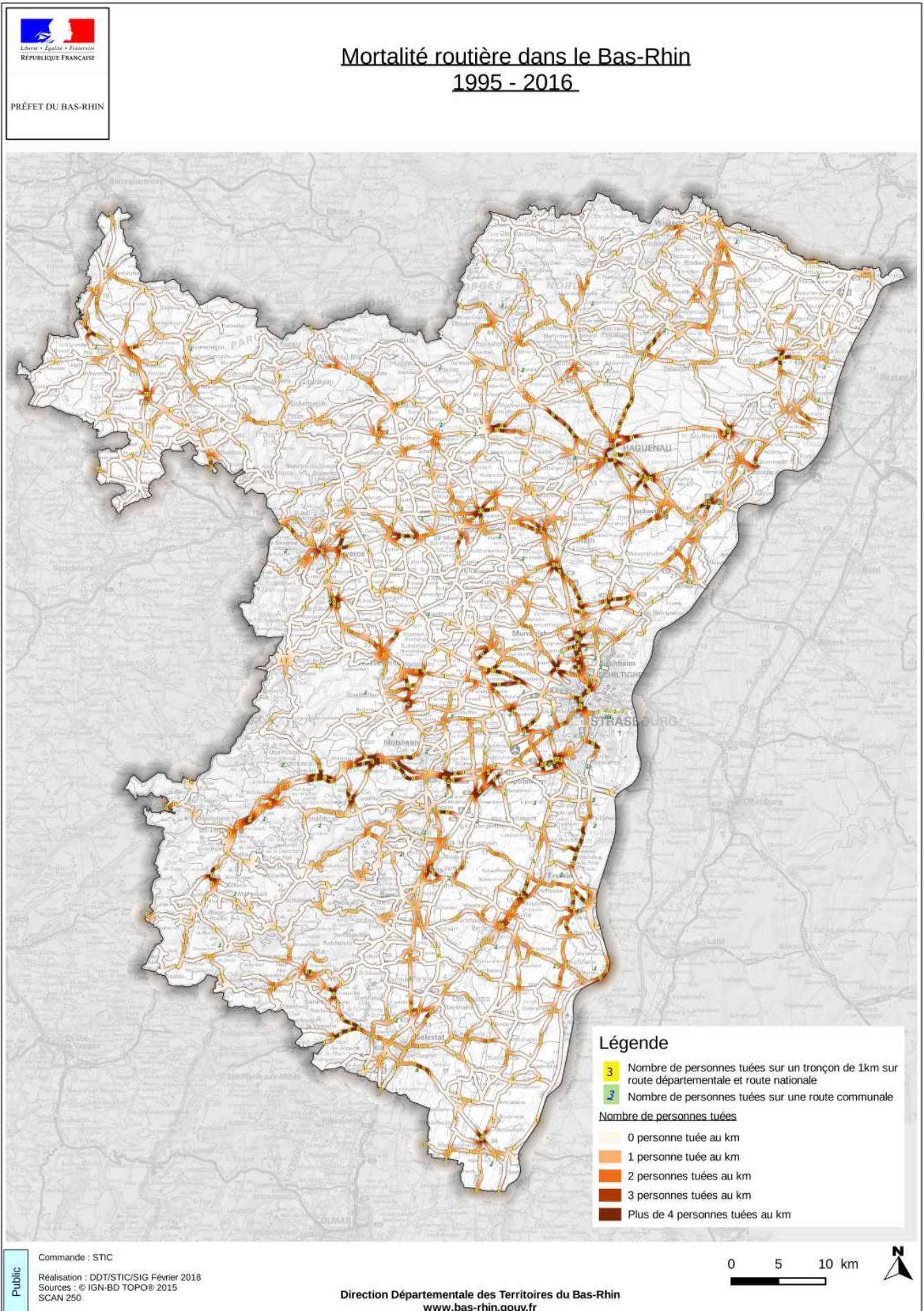
- Fond de carte : BD-OCs ©CJGAL
- Référentiel routier : Système d'information routier du CD67
- Comptages permanents (SIREDO) et temporaires CDS7 (UGT et UTCO)
- © 2017 Conseil Départemental du Bas-Rhin

Editeur : CDS7/IRU/SIRA - 20/2/2017
Contact : Jean-Yves Erlenberger ou Céline Lienhardt - 0388766744/0388766524

2 0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 km
1:120 000

Cartes trafic départementales sous IRIS / Site collaboratif PAT - SR / Orget Carto / Thème - Trafic

ANNEXE 5 – MORTALITÉ TOUS MODES DE DÉPLACEMENT CONFONDUS



Public

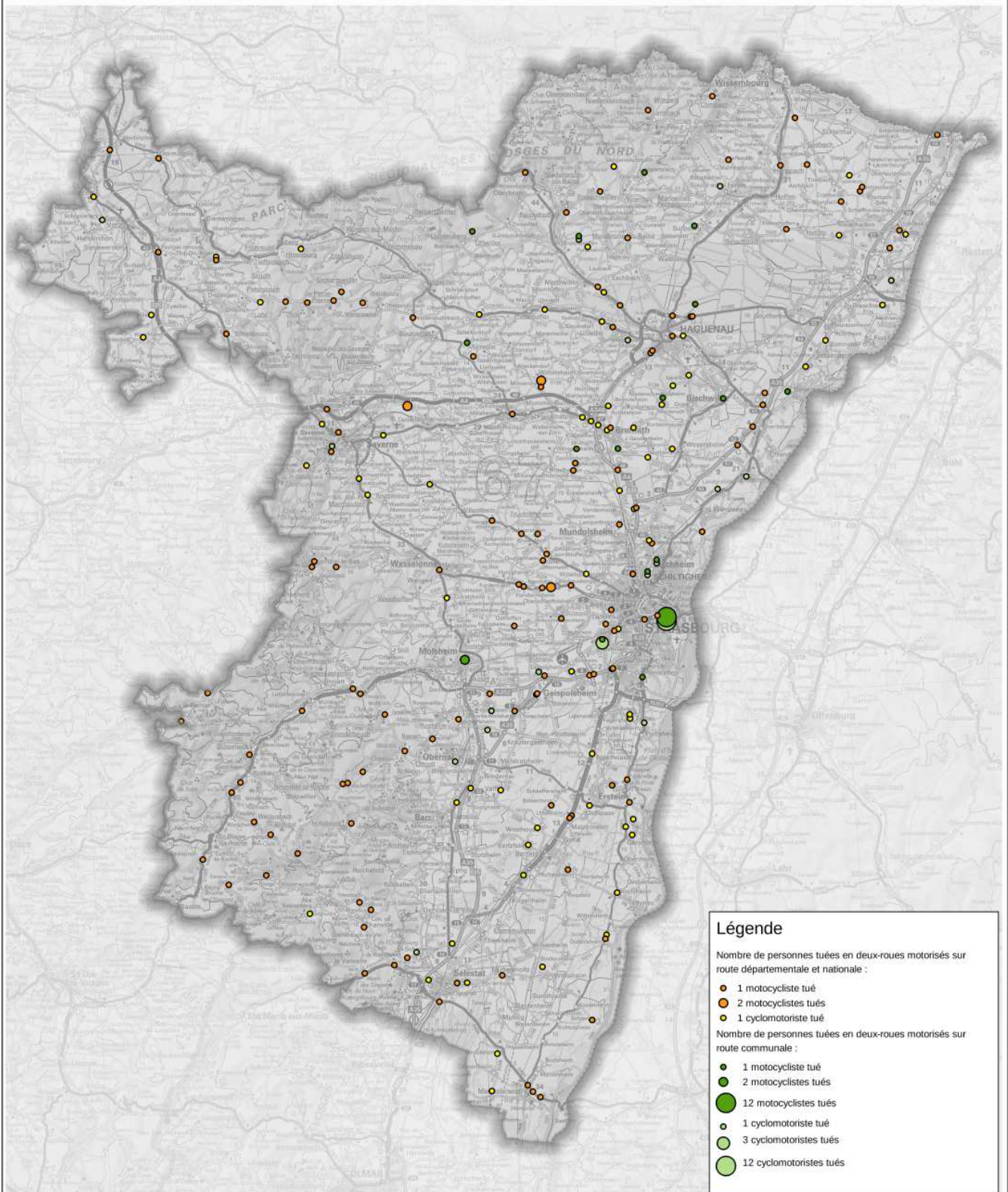
Commande : STIC
Réalisation : DDT/STIC/SIG Février 2018
Sources : © IGN-BD TOPO© 2015
SCAN 250

ANNEXE 6 – MORTALITÉ DES DEUX-ROUES MOTORISÉS



PRÉFET DU BAS-RHIN

Mortalité routière en deux-roues motorisés dans le Bas-Rhin 1995-2015



Public
Commande : STIC
Réalisation : DDT/STIC/SIG Décembre 2016
Sources : © IGN-BD TOPO® 2015
SCAN 250

Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin
www.bas-rhin.gouv.fr

