

PLAN DÉPARTEMENTAL D'ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DU BAS-RHIN – 2021

CAHIER DES CHARGES 2021

Recensement des actions et examen des demandes de financement

Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) décline annuellement les enjeux du Document Général d'Orientations. L'appel à projet 2021 s'inscrit dans le cadre du DGO 2018-2022 et s'appuie sur une première analyse de l'accidentalité 2020.

A l'instar des trois dernières années, les enjeux sont répartis de la façon suivante :

- les **enjeux thématiques** ciblant certaines catégories d'usagers : jeunes, seniors, salariés et chef d'entreprises dans le cadre du Risque Routier Professionnel, piétons et cyclistes, deux-roues motorisés ;
- les **enjeux transversaux** : la vitesse et les obstacles fixes, les distracteurs, la conduite sous emprise de substances psychoactives.

L'intérêt de déclarer un projet ou une initiative locale au PDASR est double :

- pouvoir prétendre à une participation financière de l'État
- valoriser le travail mis en œuvre en matière de prévention, de sécurisation et de répression.

Toutes les actions sont ainsi des indicateurs de suivi de la mise en œuvre locale des orientations du DGO et les porteurs de projets comme les différents acteurs de la sécurité routière du département sont invités à **faire connaître toutes les initiatives** quelle qu'en soit la portée. C'est pourquoi :

- les porteurs de projet déposent un dossier avec ou sans demande de financement (I).
- les acteurs de la sécurité routière informent des initiatives locales (II).

La médiatisation souhaitée ou prévue d'une action ou d'un projet pourra être relayée par la préfecture du Bas-Rhin via les réseaux sociaux, le site internet de la préfecture et/ou la presse. Il est important de communiquer sur ce point au plus tôt avec le coordinateur.

COMMENT INSCRIRE VOS ACTIONS DANS LE PDASR 2021 ?

Compléter **avant le 26 février 2021** les actions que vous envisagez de réaliser, y compris celles pour lesquelles aucun financement n'est demandé, à l'aide du formulaire dédié qu'il faudra envoyer à l'adresse mail suivante :

ddt-pdasr@bas-rhin.gouv.fr

Tout dossier incomplet ou transmis après la date butoir ne pourra pas donner lieu à un financement.

Pour permettre d'assurer un suivi des actions, merci d'indiquer la **date prévisionnelle** envisagée et une **date limite de réalisation** : au-delà de cette date limite, l'action sera considérée comme abandonnée.

Pour toute question, contacter : ddt-pdasr@bas-rhin.gouv.fr

L'ensemble du dossier est consultable sur le site internet départemental de l'État à l'adresse :

www.bas-rhin.gouv.fr, rubrique « Politiques publiques » puis « Sécurité et prévention ».

En savoir plus sur le DGO 2018-2022 : www.bas-rhin.gouv.fr/Actualites/Securite/Securite-routiere/Signature-du-Document-General-d-Orientations-de-securite-routiere et téléchargez le document en bas de page.

I. Les projets, avec ou sans demande de financement

Tous les projets déposés seront enregistrés, y compris ceux sans demande de financement et ils seront classés par catégorie d'action :

Catégorie d'action
Jeunes
Seniors
Risques routiers professionnels
Piétons et cyclistes
Deux-Roues Motorisés
Transversale

Les dossiers avec demande de financement seront examinés et des propositions de participations financières seront élaborées et soumises au Chef de Projet Sécurité Routière, après analyse détaillée selon les critères décrits ci-après :

- importance de la **population touchée**, par type d'usagers, **en rapport avec l'accidentalité de cette cible**,
- **multi-partenariat** et recherche de co-financements,
- **indicateurs d'évaluation** des actions proposées,
- **volonté de mutualiser les moyens** utilisés pour les actions,
- niveau de détail du **budget présenté**,
- prise en compte des **bilans des actions proposées en reconduction**, le cas échéant.
→ Les dossiers relatifs à des actions reconduites devront obligatoirement être accompagnés **d'un bilan qualitatif et financier détaillé de la dernière année de réalisation**.

Précision : Le financement du PDASR n'est pas destiné à couvrir les frais de repas, ni à se substituer au budget de prévention des risques particuliers des administrations et des entreprises.

1) Thématique « Jeunes » :

Les actions portées et encouragées par les partenaires sécurité routière et le PDASR visent à compléter l'enseignement des responsabilités citoyennes, par l'apprentissage des notions de sécurité routière notamment, en milieu scolaire mais aussi à maintenir l'effort de communication auprès des étudiants et des jeunes conducteurs.

Au 30 novembre 2020, **39 % des accidents corporels de la circulation avaient impliqué un jeune de moins de 25 ans (conducteur ou piéton)**. L'an passé, ce chiffre atteignait 50 %. La **responsabilité présumée** des jeunes reste élevée : elle est engagée **dans près de 7 accidents sur 10** (accidents impliquant au moins un jeune de moins de 25 ans).

Les victimes décédées de moins de 25 ans sont au nombre de 7 sur 38 personnes tuées au total sur cette période.

La part d'accidents graves (au moins un blessé hospitalisé) impliquant un jeune est de 26%. Elle est en recul par rapport à 2019 (37%) et 2018 (29 %).

- Développer des actions de communication type affiches, vidéos, images/gif à destination des réseaux sociaux
- Développer les actions de préventions 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

PLAN DÉPARTEMENTAL D'ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DU BAS-RHIN – 2021

- 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

Les associations et bureaux étudiants sont invités à faire part de leurs initiatives en matière de prévention via le PDASR, à communiquer sur leurs réseaux sociaux et ceux de la préfecture du Bas-Rhin et à bénéficier du soutien matériel, logistique et financier des services de l'État dans le cadre de leur mise en œuvre.

2) Thématique « Séniors » (65 ans et plus)

De janvier à fin novembre 2020, **17% des accidents corporels ont impliqué au moins un usager senior** (90 sur 528). On recense 78 conducteurs et 21 piétons.

Parmi les conducteurs, la responsabilité du senior est engagée dans 6 accidents sur 10 (4 sur 10 en 2019).

Parmi les 71 victimes seniors :

- 11 sont décédées dans un accident mortel, dont **6 des suites d'un malaise** au volant. Parmi les 10 conducteurs, seuls 2 étaient présumés responsables (accident avec circonstances déterminées - hors malaise).
- 27 ont été hospitalisées plus de 24 heures, soit un pourcentage de 38 % des victimes, le plus élevé parmi les thématiques du PDASR. Quel que soit le moyen de transport, **les usagers seniors sont statistiquement les plus fragiles lors d'un accident corporel.**

Ces informations révèlent un grand besoin de communication envers une catégorie d'usagers expérimentée mais souvent en décalage avec les aménagements routiers récents et les évolutions de la réglementation et de la signalisation.

Les actions à destination des usagers de 65 ans et plus doivent faire l'objet d'une plus grande visibilité, par le biais des collectivités ou de la publicité que peut leur apporter le PDASR. Leur contenu doit aussi être adapté aux problématiques du public visé : nécessités de mobilités, existence ou non d'un réseau de transports en commun, modes de déplacements des participants, ...

- Développer les partenariats (collectivités, professionnels, milieu médical et associations, centres socio-culturels) pour des actions d'information et de communication plus importantes 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
- Accompagner les nécessités de mobilité par l'aide

3) Thématique « Risques routiers professionnels » :

Entre janvier et novembre 2020, **37% des accidents corporels se sont produits dans le cadre d'un trajet domicile-travail ou d'un déplacement professionnel** (197 en tout) contre 25 % sur la même période en 2018 et 2019. Les périodes de confinement de la population, durant lesquelles les déplacements « promenade/loisirs » étaient interdits expliquent proportionnellement cette hausse.

Le nombre d'accidents liés aux risques professionnels est donc encore élevé, et les accidents de la route restent la première cause nationale de mortalité au travail : 16 % de la mortalité routière en 2019, 406 personnes tuées lors d'un déplacement lié au travail.

PLAN DÉPARTEMENTAL D'ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DU BAS-RHIN – 2021

Considérer le risque routier professionnel par la mise en place d'actions concrètes, c'est avant tout prendre soin de ses salariés et prendre part à la réduction du nombre de victimes sur les routes. Intégrer la sécurité routière comme un objectif à part entière est aussi un moyen de réduire le nombre d'arrêts de travail, les coûts liés à la maintenance des véhicules, son impact sur l'environnement ou ses cotisations d'assurance, cela améliore la qualité de vie au travail et donne une image positive de l'entreprise.

- Développer les partenariats (entreprises, collectivités, Direccte, Carsat ...)
- Inscrire le risque routier au document unique de toutes les entreprises y/c TPE/PME
- S'engager en faveur de la sécurité de ses salariés par la mise en place de plans d'actions relatifs au risque routier :
 - vérifier régulièrement les véhicules et les permis de conduire des salariés,
 - réduire les déplacements en proposant des alternatives comme le covoiturage,
 - diffuser régulièrement des messages de sensibilisation, mettre de la documentation à disposition des salariés
 - instauration des chartes de bonne conduite
 - former, informer les salariés lors de journées dédiées

Les journées de la sécurité routière au travail, du 17 au 21 mai 2021, seront l'occasion de sensibiliser tous les acteurs du monde du travail au risque routier au travers d'animations, kit clé en main disponible sur <https://www.securite-routiere.gouv.fr/employeurs-engages/les-journees-de-la-securite-routiere-au-travail>

- Poursuivre la sensibilisation des chefs d'entreprises sur leur responsabilité civile et pénale
- Mener 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,
- Créer – adhérer à un club sécurité routière en entreprise

Ces clubs créés à l'initiative de la Préfecture ou d'employeurs peuvent réunir des employeurs de toute taille à l'échelle dans le département. La Carsat est souvent représentée dans ces clubs, les chambres consulaires également. Ils permettent d'échanger entre pairs autour du risque routier, de partager les bonnes pratiques, mais aussi de profiter de l'expertise réglementaire des partenaires institutionnels. Le site internet du club existant dans le Finistère peut être consulté pour avoir un aperçu : <https://www.clubsre29.com/asso/presentation-clu>

4) Thématique « Piétons et Cyclistes » :

Lors des accidents survenus entre janvier et novembre 2020, **les usagers de la catégorie « Piétons et Cyclistes » (20%) sont les plus représentés après les conducteurs de VL ou de VU (62%)**. Sur cette même période, les accidents ont fait davantage de victimes chez ces usagers vulnérables *non motorisés* (219) que chez les 2RM (144) usagers vulnérables *motorisés*.

La responsabilité présumée du piéton est engagée dans 18 % des accidents dans lesquels il est impliqué. **Ce pourcentage monte à 45 % pour les cyclistes.**

Parmi ces accidents, le non-respect des règles de partage de la route (**refus de priorité**), l'**absence d'équipements de sécurité** (notamment de visibilité) et l'**inattention** restent majoritairement en cause. Il est à noter que le facteur « **téléphone et distracteurs technologiques** » dans cette catégorie d'usagers est avéré dans 4 accidents avec une responsabilité du cycliste, et dans 2 accidents avec une responsabilité du piéton.

- Renforcer les actions de contrôle des automobilistes relatif au respect de la priorité donnée aux piétons
- Multiplier 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 (éclairages et gilets de visibilité)

PLAN DÉPARTEMENTAL D'ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DU BAS-RHIN – 2021

- Développer les actions à l'attention des piétons in situ (circuits pédestres urbains, analyse des situations accidentogènes, informations et conseils)
- Informer sur les règles de partage de la route et notamment la place des usagers vulnérables sur la chaussée (équipements de déplacement personnel, vélos, piétons),
- Associer les associations cyclistes aux actions et réflexions destinées aux autres catégories d'usagers
- Poursuivre les actions de « contrôle technique » des vélos

5) Thématique « Deux-roues motorisés » (2RM) :

Entre le 1^{er} janvier et le 30 novembre 2020, 163 usagers 2RM ou 3RM (142 conducteurs et 21 passagers) ont été impliqués dans les 528 accidents répertoriés, avec un **nombre égal de motards et de cyclomotoristes** (64).

Lors d'un accident, le conducteur de 2RM est **préssumé responsable dans plus de la moitié des accidents** (60 %). Ce ratio atteint presque celui de la catégorie des jeunes de moins de 25 ans.

En 2020, le nombre de personnes tuées en 2RM reste préoccupant. En effet, **7 motards et 1 cyclomotoriste ont perdu la vie** en 2020, et sont présumés responsables dans 7 cas sur 8. L'alcool et/ou les stupéfiants sont le principal facteur de l'accident mortel (3 cas sur 8). Toutes ces personnes tuées sont de sexe masculin.

Il convient de noter l'émergence des **EDP motorisés** (Engins de Déplacement Personnels) comme les trottinettes électriques, dans cette catégorie d'usagers vulnérables. Ces conducteurs sont en effet responsables de **7 accidents corporels**, avec le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » dans la majorité des cas.

- 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 promouvoir les équipements de sécurité obligatoires et non obligatoires (veste, gilet airbag, pantalon, bottes).

6) Thématique « Transversale »

Au 30 novembre 2020, les principaux facteurs d'accidents corporels sont dans l'ordre :

1- Priorité non respectée (21%)

2- Inattention (18%)

3- Vitesse excessive ou inadaptée (17%)

À noter que les deux premiers facteurs sont proportionnellement les mêmes pour la catégorie d'usagers « Piétons ».

En 2020, **le nombre des accidents mortels liés à une conduite à vitesse inadaptée n'a pas diminué.**

En effet, 9 personnes sont décédées sur la route entre le 1^{er} janvier et le 30 novembre 2020, et l'ont été lors d'un accident pour lequel **la vitesse a été définie comme cause principale de l'accident**. En 2019, 9 personnes étaient décédées dans les mêmes circonstances entre le 1^{er} janvier et le 30 septembre.

Les projets devront être classés dans les catégories 1 à 5 de manière prioritaire. La thématique Transversale est plus généraliste et concerne les actions ciblant les facteurs risque plus qu'une catégorie d'usagers en particulier : alcool, vitesse, stupéfiants, distracteurs, fatigue/inattention...

- Développer les ateliers sécurité routière grand public
 - portes ouvertes
 - fêtes de village, concerts
 - événements sportifs, culturels

- Mettre en place des actions de communication grand public
 - communiqués de presse
 - réalisation de vidéos
 - réseaux sociaux
- Mettre en œuvre des opérations de contrôle de forces de l'ordre en alternatives à la sanction
- Développer et pérenniser les partenariats (ministère de la justice, ministère des armées, collectivités, associations...)
- Dans le cadre d'événements culturels tels que les festivals et les concerts, ainsi qu'un certain nombre de soirées étudiantes tels les galas, des cofinancements sont possibles entre les crédits PDASR et ceux de la MILDECA (mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives).

II. Les démarches et initiatives entrant dans le cadre de l'exercice de leurs missions par les services de l'État et les collectivités

Afin de parfaire l'évaluation du Document Général d'Orientations, les partenaires institutionnels et les collectivités sont invités à informer le représentant de l'État des travaux réalisés et des démarches entreprises dans le département.

Ces dossiers **n'entrent pas** dans le champ des projets ouverts à participation financière et ne sont donc pas contraints par les mêmes délais de transmission.

Chaque partenaire pourra au fil de l'eau renseigner une fiche particulière qu'il pourra compléter par des éléments relatifs à la planification prévisionnelle ou effective, aux expérimentations souhaitées ou à venir, aux démarches de partenariats le cas échéant. Sont concernés à titre d'exemple les démarches entreprises au niveau des infrastructures routières (équipements, limitations de vitesses, modification de la géométrie), les modalités de mise en œuvre et les résultats obtenus dans le cadre des démarches Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes (SURE) et Inspections de Sécurité Routière des Itinéraires (ISRI), ou encore le plan d'intervention en entreprises sur le risque routier professionnel de la CARSAT, et les actions de contrôle des forces de l'ordre **hors alternatives à la sanction**.

Il s'agit également des **plans de déplacements** des administrations et opérateurs de l'Etat (et notamment leur volet « Sécurité routière »).