



# DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2018 – 2022



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

*illustrations page de couverture :*  
*crash-test pédagogique pour lycéens*  
*travail des trajectoires sur route*  
*éducation routière en école élémentaire*  
*lancement de la campagne « Emma et Noémie » en présence du délégué interministériel à*  
*la sécurité routière*

## Table des matières

<b>LE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS .....</b>	<b>7</b>
Démarche d'élaboration.....	7
<b>DONNÉES GÉNÉRALES DU DÉPARTEMENT.....</b>	<b>8</b>
Population .....	8
Parc de véhicules en circulation.....	9
Trajets professionnels .....	10
Infrastructures routières.....	11
<b>ACCIDENTALITÉ DU DÉPARTEMENT .....</b>	<b>12</b>
Accidentalité générale .....	12
Accidentalité par enjeux du DGO 2013-2017 .....	15
Jeunes .....	15
Seniors .....	16
Risque routier professionnel .....	17
Deux-roues motorisés .....	18
Cyclistes et piétons .....	19
Alcool-stupéfiants .....	19
Distracteurs .....	20
Vitesse .....	20
<b>ORIENTATIONS 2018-2022.....</b>	<b>21</b>
Jeunes .....	21
Seniors .....	23
Risque routier professionnel .....	25
Usagers de deux-roues motorisés .....	27
Partage de la voirie .....	29
Conduite sous l'emprise de substances psychoactives.....	31
Distracteurs .....	32
<b>SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO .....</b>	<b>34</b>
<b>REMERCIEMENTS .....</b>	<b>36</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>37</b>
Annexe 1 : composition des groupes de travail.....	38
Annexe 2 : recensement des contributions du public.....	40
Annexe 3 : carte du réseau routier du département.....	44
Annexe 4 : carte des accidents légers de 2012 à 2016.....	45
Annexe 5 : carte des accidents graves de 2012 à 2016.....	46
Annexe 6 : carte des accidents mortels de 2012 à 2016.....	47
Annexe 7 : définitions.....	48



## Préface

Le renforcement de l'efficacité de la prévention et de la lutte contre l'insécurité routière constitue un objectif partagé par tous les responsables publics. En effet, trop de drames se déroulent encore sur nos routes, même si l'évolution du nombre de victimes de la route est globalement favorable dans notre département : entre 2012 et 2016, 59 vies ont été épargnées et 407 hospitalisations évitées.

Malgré tout, l'utilisation de plus en plus large de « distracteurs » au volant, la part croissante des seniors au sein de la population et le développement de nouveaux modes de déplacement seront autant de nouveaux défis pour la sécurité routière, qu'il conviendra de traiter avec la plus grande vigilance.

Lors du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018, le Premier ministre a souhaité que le plus grand nombre possible de citoyens et d'acteurs de la vie publique soit mobilisé en faveur de la sécurité routière. Dans notre département, les bases d'un travail partenarial sont déjà bien ancrées. La campagne de communication « Emma et Noémie », emblématique du travail réalisé durant le DGO précédent, en est une illustration pertinente. Grâce à l'implication de nombreux partenaires, les outils créés par 50 jeunes étudiants de l'IUT de Mulhouse, avec les mamans des deux jeunes victimes, ont touché de nombreux Haut-Rhinois et nous rappellent les messages fondamentaux de la sécurité routière : partager la route, respecter les autres usagers, être responsable de ses actes.

Collectivités, administrations, entreprises, établissements scolaires, associations, tous ont un rôle à jouer pour développer cette nécessaire culture commune, au travers des orientations qui sont déclinées dans le présent document.

Ensemble, sauvons plus de vies sur nos routes !

**Laurent TOUVET**

*Préfet*

**Christian de  
ROCQUIGNY**

*Procureur de la  
République  
de Colmar*

**Dominique ALZEARI**

*Procureur de la  
République  
de Mulhouse*

**Anne-Marie MAIRE**

*Directrice académique des  
services de l'Éducation  
Nationale du Haut-Rhin*

**Brigitte KLINKERT**

*Présidente du Conseil  
Départemental*

**Christian KLINGER**

*Président de  
l'association des Maires*

**Michèle LUTZ**

*Maire  
de Mulhouse*

**Fabian JORDAN**

*Président de  
Mulhouse Alsace  
Agglomération*

**Gilbert MEYER**

*Maire de Colmar,  
Président de Colmar  
Agglomération*

**Jean-Pierre ALFONSI**

*Président de la  
Caisse d'Assurance Retraite et de la  
Santé au Travail Alsace-Moselle*

**Jean-Michel HABIG**

*Président de la  
Caisse d'Assurance Accidents  
Agricoles du Haut-Rhin*

**Serge BAESLER**

*Président du Centre de Gestion de la  
Fonction Publique Territoriale du  
Haut-Rhin*



# LE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

Le document général d'orientations (DGO) constitue au plan départemental le document de référence pour la politique locale de sécurité routière, à la fois outil de programmation et levier de mobilisation des partenaires.

Dans le respect des orientations et objectifs gouvernementaux, il définit les grandes lignes de la politique à mener pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents dans notre département pour une période de 5 ans.

Au-delà des signataires du présent document, le DGO a également pour objectif de fédérer l'ensemble des acteurs potentiels qui seront associés à la mise en œuvre des actions dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

## DÉMARCHE D'ÉLABORATION

L'évolution de l'accidentalité par rapport à la période d'étude précédente et l'évaluation des actions menées dans le cadre du document précédent ont servi de base à la réflexion des acteurs impliqués dans l'élaboration du DGO 2018-2022.

Les travaux ont été ouverts à de nombreux partenaires, déjà connus ou nouveaux venus, au travers d'une instance de gouvernance présidée par le préfet (le comité de pilotage), d'une instance technique (le bureau technique du PDASR), d'une instance de coordination (coordinatrice sécurité routière et observatoire départemental de sécurité routière) et de groupes de travail thématiques.

4 groupes de travail : « partage de la route », « risque routier professionnel », « jeunes » et « seniors » se sont réunis chacun à deux reprises entre le 26 janvier et le 1<sup>er</sup> mars. À noter que le groupe de travail « seniors » a fonctionné en commun avec le Bas-Rhin, dans le but de créer une dynamique locale commune autour de cet enjeu (cf annexe 1).

A l'issue du COPIL de lancement du 4 décembre 2017, une communication active a suscité les contributions de nouveaux partenaires et du grand public. Une boîte aux lettres électronique spécifique a recueilli 30 contributions, qui ont été portées à la connaissance des membres des groupes de travail pour alimenter leur réflexion. Elles sont annexées au présent DGO de manière anonymisée (cf annexe 2). Les remarques portant sur les infrastructures locales seront relayées aux gestionnaires compétents, celles appelant des modifications réglementaires seront transmises à la DSR. Le sens de la démarche a été compris et apprécié par les participants : plusieurs d'entre eux ont pris soin de remercier la préfecture d'avoir ouvert le débat et de permettre au public de s'exprimer sur le sujet.

Enfin, les référents sécurité routière en collèges et lycées ont été invités à réfléchir sur des propositions d'actions lors d'une journée de formation en janvier 2018.

# DONNÉES GÉNÉRALES DU DÉPARTEMENT

Le département du Haut-Rhin est situé dans la région Grand Est. Colmar est le chef-lieu du département, la préfecture de région se situant à Strasbourg.

Le département est organisé en 4 arrondissements : Altkirch, Colmar-Ribeauvillé, Mulhouse et Thann-Guebwiller, et comprend 366 communes, dont les plus peuplées (>10 000 habitants) sont Mulhouse, Colmar, Saint-Louis, Wittenheim, Illzach, Rixheim, Kingersheim, Riedisheim, Cernay et Wittelsheim.

## POPULATION

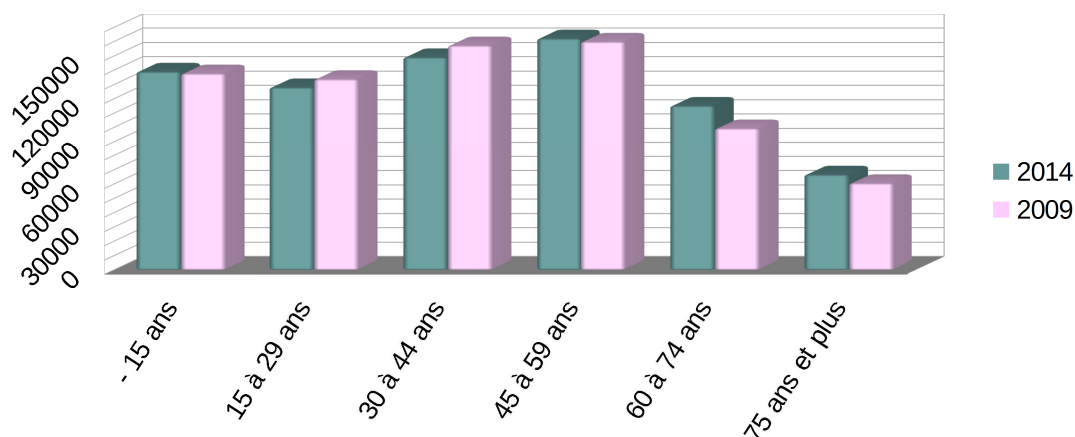
Population (chiffres INSEE 2014)	Haut-Rhin	Grand Est	France
Population	760 134	5 554 645	65 907 160
<i>Variation depuis 2009</i>	+ 0,3 %	+ 0,1 %	+ 0,5 %
Superficie en km <sup>2</sup>	3525,20	57433,40	632733,90
Densité	215,60	96,70	104,20
Nombre de ménages	324 626	2 429 251	28 766 069

La démographie du Haut-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	138 990	18,30%	137 720	18,40%
15 à 29 ans	128 058	16,80%	133 762	17,90%
30 à 44 ans	149 075	19,60%	157 271	21,00%
45 à 59 ans	162 197	21,30%	159 926	21,40%
60 à 74 ans	115 195	15,20%	99 369	13,30%
75 ans et plus	66 620	8,80%	60 566	8,10%
<b>TOTAL</b>	<b>760 134</b>	<b>100 %</b>	<b>748 614</b>	<b>100,00%</b>



## Evolution de la population entre 2009 et 2014



L'évolution de la répartition par tranches d'âge fait apparaître une tendance au vieillissement de la population. Les seniors représentent actuellement près d'un quart de la population du département.

## PARC DE VÉHICULES EN CIRCULATION

Chiffres 2015 (évolution par rapport à 2013)	Haut-Rhin	%	Grand Est	%	France	%
Délivrance permis moto	1 529 (+14,45 %)	11,94	9 919 (- 3,99 %)	11,38	110 915 (- 3,82%)	10,89
Délivrance permis voiture	10 445 (+ 18,38 %)	81,6	72 372 (+ 7,42 %)	83,04	847 044 (+ 11,15 %)	83,14
Délivrance permis PL	827 (+ 24,92 %)	6,46	4 866 (-3,62 %)	5,58	60 872 (+ 7,68 %)	5,97
<b>Total</b>	<b>12 801</b> <b>(+18,30 %)</b>	<b>100</b>	<b>87 157</b> <b>(+ 5,32 %)</b>	<b>100</b>	<b>1 018 831</b> <b>(+ 9,09 %)</b>	<b>100</b>

Immatriculations (chiffres INSEE)	Haut-Rhin		France	
	2015	2013	2015	2013
Voitures neuves	22 929 (soit + 1,68 %)	22 550	1 886 229 (soit + 7,36 %)	1 756 952
Voitures d'occasion	72 681 (soit + 5,92 %)	68 621	5 508 169 (soit + 2,96 %)	5 349 780
Motos neuves	1 829 (soit + 13,67 %)	1 609	173 432 (soit + 0,61 %)	172 383
Motos d'occasion	6 265 (soit + 16,04 %)	5 399	614 498 (soit 5,90 %)	580 239

Le taux d'équipement des ménages haut-rhinois est de 86,2 % : 45 % possèdent une voiture, 41 % deux voitures ou plus.

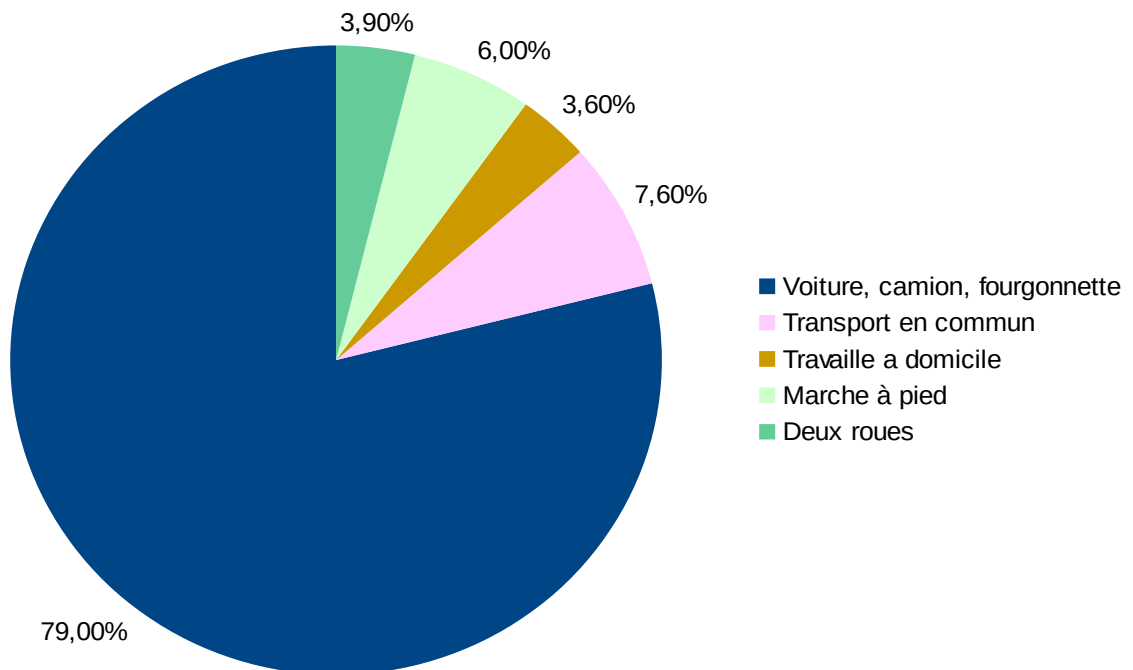
Le parc automobile se renouvelle moins vite que la moyenne nationale.

L'augmentation des immatriculations de motos observée dans le département est en adéquation avec le nombre de permis délivrés.

## TRAJETS PROFESSIONNELS

Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi (chiffres INSEE)				
	2014	%	2009	%
<b>Ensemble</b>	<b>316 910</b>	<b>100</b>	<b>321 814</b>	<b>100</b>
Travaille dans la commune de résidence	85 087	26,8	87 903	27,3
Travaille dans une autre commune	231 822	73,2	233 911	72,7

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



L'enjeu « risque routier trajet » est très fort dans le département, puisqu'environ trois quarts des actifs sont domiciliés dans une commune différente de leur lieu de travail. Seuls 20 % de ces trajets sont effectués par d'autres moyens que le véhicule personnel ou professionnel.

## INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

<i>(Chiffres 2015) en km</i>	Autoroutes	Routes nationales	Routes départementales	Routes communales	<b>Total réseau</b>
Haut-Rhin	108 (1,53 %)	62 (0,88 %)	2 604 (36,90 %)	4 283 (60,69 %)	<b>7 057</b>
Grand Est	1 277 (1,51 %)	973 (1,15 %)	36 604 (43,30 %)	45 675 (54,04 %)	<b>84 529</b>
France	11 599 (1,07 %)	9 633 (0,88 %)	379 725 (34,88 %)	687 789 (63,17 %)	<b>1 088 746</b>

(cf également annexe 3 – carte du réseau routier)

Le réseau routier du Haut-Rhin est majoritairement composé de routes départementales et communales. Il est très circulé, notamment en raison de sa proximité avec l'Allemagne et la Suisse : échanges journaliers en transports de marchandises, en déplacements de frontaliers mais également report de circulation de transit des poids lourds depuis l'instauration de la taxe sur les transports en Allemagne. Pour exemple, l'autoroute A35 entre Colmar et Mulhouse supporte un trafic de près de 50 000 véhicules/jour, dont un taux de poids lourds de l'ordre de 15 à 20 %. Pour réduire les perturbations liées à ce trafic, une interdiction de dépasser les poids lourds aux heures les plus circulées a été mise en place sur une partie du réseau depuis le 28 juin 2016.

# ACCIDENTALITÉ DU DÉPARTEMENT

Les statistiques sont issues des données de l'ODSR 68 et de l'ONISR. Elles concernent la période 2012-2016 comparée à la période d'étude du DGO précédent (2007-2011).

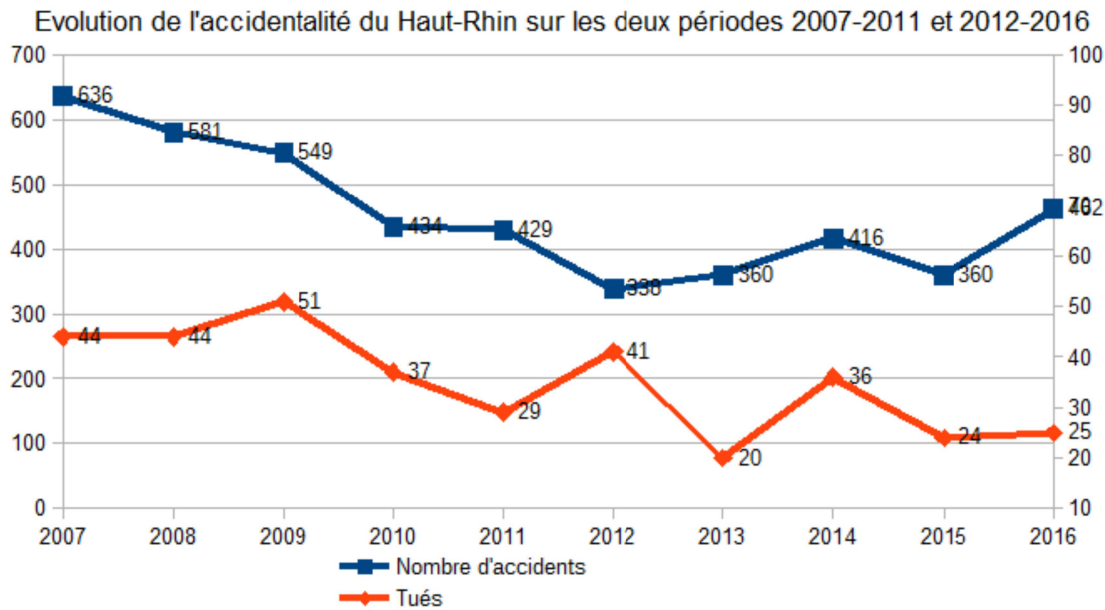
## ACCIDENTALITÉ GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT

### Bilan des accidents

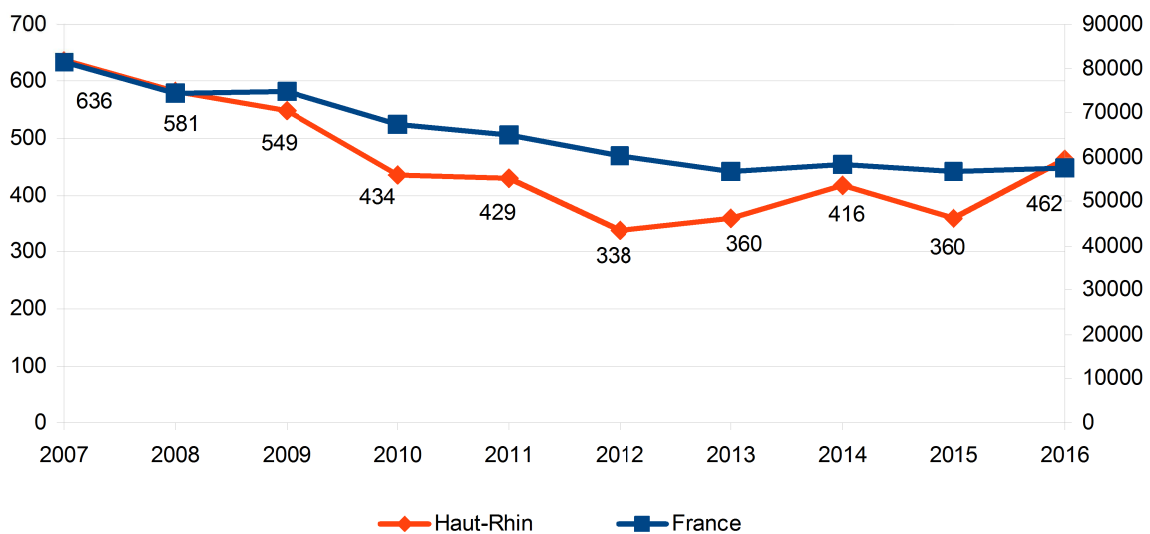
	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes				
				Tués	BH	BL	Indemnes	Victimes
2007	636	41	396	44	429	383	596	1452
2008	581	41	344	44	346	389	541	1320
2009	549	49	369	51	367	283	509	1210
2010	434	33	304	37	296	228	428	989
2011	429	26	299	29	299	236	393	957
<b>Ensemble</b>	<b>2629</b>	<b>190</b>	<b>1712</b>	<b>205</b>	<b>1737</b>	<b>1519</b>	<b>2467</b>	<b>5928</b>
2012	338	34	241	41	254	165	338	798
2013	360	19	251	20	276	184	323	803
2014	416	36	269	36	267	238	371	912
2015	360	24	249	24	251	193	351	819
2016	462	25	278	25	282	260	377	944
<b>Ensemble</b>	<b>1936</b>	<b>138</b>	<b>1288</b>	<b>146</b>	<b>1330</b>	<b>1040</b>	<b>1760</b>	<b>4276</b>

### Évolution entre les deux périodes d'étude

	Haut-Rhin			France		
	2007-2011	2012-2016	Evolution	2007-2011	2012-2016	Evolution
<b>Accidents</b>	2 629	1 936	-26,4%	360 386	289 565	-19,7%
<b>Tués</b>	205	146	-28,8%	21 123	17 243	-18,4%
<b>Victimes</b>	5 928	4 276	-27,9%	453 645	362 953	-20,0%



### Évolution comparée du nombre d'accidents Haut-Rhin / France



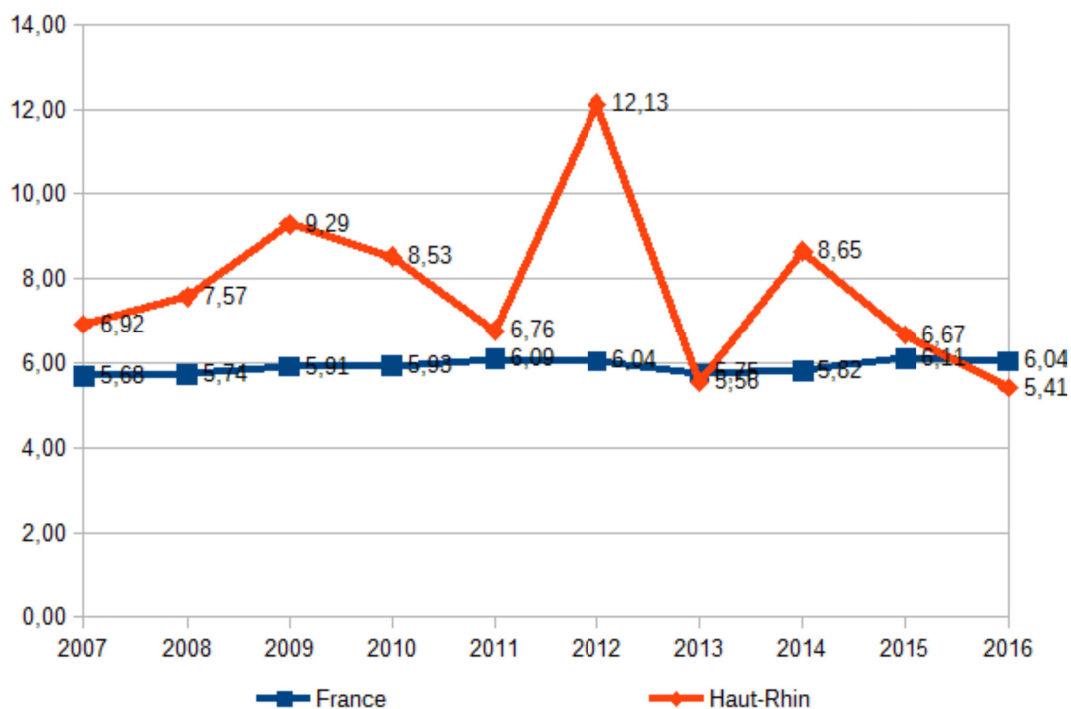
Globalement, sur 10 ans, l'évolution de l'accidentalité constatée dans le Haut-Rhin est favorable, avec une tendance à la baisse significative.

L'évolution annuelle moyenne du nombre d'accidents révèle cependant une inversion de tendance entre la période 2007-2011 (-7,6%) et la période 2012 à 2016 (+ 6.5%).

NB : l'augmentation du nombre d'accidents s'explique par la généralisation, au sein des services de gendarmerie, d'un nouveau logiciel de recensement des accidents au dernier trimestre 2016.

### Taux de gravité des accidents (nombre de tués/nombre accidents corporels)

Pour la période de 2012 à 2016 on compte en moyenne 7,7 personnes tuées pour 100 accidents dans le Haut-Rhin, taux supérieur à la moyenne nationale. Néanmoins, le taux de gravité le plus faible se situe en 2016 avec 5,4 personnes tuées pour 100 accidents.



# ACCIDENTALITÉ PAR ENJEUX DU DGO 2013-2017

## Jeunes

### Évolution des accidents par classes d'âges

Accidents impliquant au moins 1 ...	Accidents corporels		Evolution	Tués		Evolution	Victimes		Evolution
	2007 – 2011	2012 – 2016	Haut-Rhin	2007 – 2011	2012 – 2016	Haut-Rhin	2007 – 2011	2012 – 2016	Haut-Rhin
0-14	53	12	-77.4%	5	5	0.0%	413	250	-39.5%
15-29	1 063	733	-31.0%	78	43	-44.9%	2 224	1 519	-31.7%
30-44	734	474	-35.4%	43	27	-37.2%	1 413	920	-34.9%
45-64	578	496	-14.2%	35	33	-5.7%	1 299	1 057	-18.6%
65-74	117	113	-3.4%	16	18	12.5%	299	274	-8.4%
75 et +	84	108	28.6%	28	20	-28.6%	271	256	-5.5%
<b>Ensemble des accidents sur la période</b>	<b>2 629</b>	<b>1 936</b>	<b>-26.4%</b>	<b>205</b>	<b>146</b>	<b>-28.8%</b>	<b>5 919</b>	<b>4 276</b>	<b>-27.8%</b>

Malgré une baisse globale du nombre d'accidents et de victimes, sur la période 2012-2016 les moins de 30 ans représentent 38 % des impliqués dans un accident corporel et 33 % des tués (contre respectivement 42 % et 40 % sur la période précédente).

### Part des accidents impliquant un conducteur entre 18 et 25 ans par type d'utilisateur

	cyclistes		véhicules de tourisme		cyclomoteurs		moto		véhicules utilitaires		poils lourds		autres		TOTAL
2007/2011	126		1152		255		183		80		44		41		1881
2012	16	7.3%	136	61.8%	18	8.2%	31	14.1%	13	5.9%	3	1.4%	3	1.4%	220
2013	16	7.0%	140	61.1%	23	10.0%	23	10.0%	9	3.9%	8	3.5%	10	4.4%	229
2014	13	5.0%	164	62.6%	27	10.3%	27	10.3%	12	4.6%	14	5.3%	5	1.9%	262
2015	13	5.9%	141	63.5%	11	5.0%	26	11.7%	15	6.8%	11	5.0%	5	2.3%	222
2016	21	7.1%	192	64.9%	28	9.5%	27	9.1%	13	4.4%	11	3.7%	4	1.4%	296
2012/2016	79		773		107		134		62		47		27		1229

Plus de la moitié des accidents concernant un jeune se déroulent en voiture de tourisme. Ce chiffre reste stable d'une période à l'autre.

### Part des accidents, tués et victimes selon l'ancienneté du permis

Accidents impliquant au moins 1 ...	Accidents corporels		Evolution	Tués		Evolution	Victimes		Evolution
	2007 – 2011	2012 – 2016	% Haut-Rhin	2007 – 2011	2012 – 2016	% Haut-Rhin	2007 – 2011	2012 – 2016	% Haut-Rhin
Moins de 2 ans de permis	751	539	-28.23%	60	38	-36.67%	1869	1305	-30.18%
Plus de 2 ans de permis	1986	1452	-26.89%	157	110	-29.94%	4695	3353	-28.58%
<b>Ensemble des accidents sur la période</b>	<b>2629</b>	<b>1936</b>	<b>-26.36%</b>	<b>205</b>	<b>146</b>	<b>-28.78%</b>	<b>5928</b>	<b>4276</b>	<b>-27.87%</b>

L'évolution du nombre d'accidents impliquant un conducteur ayant moins de deux ans de permis est légèrement plus favorable. Le facteur « conducteur novice » ne constitue pas un enjeu majeur dans le département.

## Seniors

### Part des accidents impliquant un usager senior

	Total accidents	65 à 74		Plus de 75		Plus de 65	
2007/2011	2629	270	10,3%	245	9,3%	515	19,6%
2012	338	36	10,7%	41	12,1%	77	22,8%
2013	360	49	13,6%	50	13,9%	99	27,5%
2014	416	54	13,0%	38	9,1%	92	22,1%
2015	360	47	13,1%	42	11,7%	89	24,7%
2016	462	54	11,7%	44	9,5%	98	21,2%
2012/2016	1936	240	12,4%	215	11,1%	455	23,5%

La part des accidents impliquant un usager de plus de 65 ans a augmenté de 4 points sur la période de 2012/2016, représentant près d'un quart du total des accidents. La répartition moyenne entre les deux tranches d'âge est équilibrée, l'enjeu « plus de 75 ans » n'est pas prépondérant.

### Part des accidents mortels impliquant un usager senior

	Total accidents mortels	65 à 74		Plus de 75		Plus de 65	
2007/2011	190	29	15,3%	34	17,9%	63	33,2%
2012	34	7	20,6%	8	23,5%	15	44,1%
2013	19	2	10,5%	6	31,6%	8	42,1%
2014	36	3	8,3%	5	13,9%	8	22,2%
2015	24	3	12,5%	4	16,7%	7	29,2%
2016	25	3	12,0%	4	16,0%	7	28,0%
2012/2016	138	18	13,0%	27	19,6%	45	32,6%

La part moyenne des accidents mortels impliquant un usager senior reste stable entre les 2 périodes et représente un tiers du total des accidents mortels. Les usagers âgés de plus de 75 ans sont particulièrement représentés dans les accidents mortels.

Sur le total des 2 tranches d'âge, la part des accidents mortels accuse cependant une nette tendance à la baisse entre 2012 et 2016.



## Risque routier professionnel

### Part des accidents sur trajet professionnel

	Total accidents	Professionnel		Domicile / Travail		TOTAL	
2007/2011	2629	388	14,8%	720	27,4%	1 108	42,1%
2012	338	55	16,3%	79	23,4%	134	39,6%
2013	360	51	14,2%	108	30,0%	159	44,2%
2014	416	63	15,1%	114	27,4%	177	42,5%
2015	360	59	16,4%	101	28,1%	160	44,4%
2016	462	63	13,6%	137	29,7%	200	43,3%
2012/2016	1936	291	15,0%	539	27,8%	830	42,9%

Le risque routier professionnel reste un enjeu fort dans le département : les accidents professionnels représentent près de la moitié des accidents recensés, dont un tiers se déroulent durant le trajet.

### Part des accidents mortels sur trajet professionnel

	Total accidents mortels	Professionnel		Domicile / Travail		TOTAL	
2007/2011	190	41	21,6%	38	20,0%	79	41,6%
2012	34	10	29,4%	9	26,5%	19	55,9%
2013	19	5	26,3%	3	15,8%	8	42,1%
2014	36	9	25,0%	10	27,8%	19	52,8%
2015	24	3	12,5%	6	25,0%	9	37,5%
2016	25	6	24,0%	7	28,0%	13	52,0%
2012/2016	138	33	23,9%	35	25,4%	68	49,3%

En matière d'accidents mortels, le constat est encore plus prégnant puisque la part moyenne des accidents professionnels représente la moitié des accidents mortels recensés entre 2012 et 2016.

## Deux-roues motorisés

### Part des accidents impliquant un usager de deux-roues motorisé

	Total accidents	Cyclos		Motos		2RM	
2007/2011	2629	453	17,2%	387	14,7%	840	32,0%
2012	338	40	11,8%	68	20,1%	108	32,0%
2013	360	44	12,2%	54	15,0%	98	27,2%
2014	416	49	11,8%	70	16,8%	119	28,6%
2015	360	42	11,7%	62	17,2%	104	28,9%
2016	462	62	13,4%	57	12,3%	119	25,8%
2012/2016	1936	237	12,2%	311	16,1%	548	28,3%

La part des accidents impliquant un usager de deux-roues motorisé tend à baisser. L'évolution de la part des accidents de cyclomoteurs est particulièrement favorable, due pour partie à la défection progressive de ce mode de déplacement.

### Part des accidents mortels impliquant un usager de deux-roues motorisé

	Total accidents mortels	Cyclos		Motos		2RM	
2007/2011	190	10	5,3%	39	20,5%	49	25,8%
2012	34	4	11,8%	8	23,5%	12	35,3%
2013	19	0	0,0%	2	10,5%	2	10,5%
2014	36	2	5,6%	6	16,7%	8	22,2%
2015	24	1	4,2%	6	25,0%	7	29,2%
2016	25	1	4,0%	3	12,0%	4	16,0%
2012/2016	138	8	5,8%	25	18,1%	33	23,9%

Les accidents mortels avec cyclomoteur sont peu nombreux, mais la baisse globale du nombre d'accidents d'une période à l'autre ne profite pas à ces usagers.

## Cyclistes et piétons

### Part des accidents impliquant un piéton ou un cycliste

	Total accidents	Piétons		Cyclistes		TOTAL	
2007/2011	2629	505	19,2%	306	11,6%	811	30,8%
2012	338	74	21,9%	34	10,1%	108	32,0%
2013	360	84	23,3%	46	12,8%	130	36,1%
2014	416	93	22,4%	53	12,7%	146	35,1%
2015	360	68	18,9%	46	12,8%	114	31,7%
2016	462	73	15,8%	54	11,7%	127	27,5%
2012/2016	1936	392	20,2%	233	12,0%	625	32,3%

La part des accidents impliquant un piéton ou un cycliste est en augmentation d'une période à l'autre. Ces catégories d'usagers bénéficient moins que les autres catégories d'usagers de la baisse constatée du nombre d'accidents.

### Part des accidents mortels impliquant un piéton ou un cycliste

	Total accidents mortels	Piétons		Cyclistes		TOTAL	
2007/2011	190	33	17,4%	8	4,2%	41	21,6%
2012	34	2	5,9%	1	2,9%	3	8,8%
2013	19	2	10,5%	1	5,3%	3	15,8%
2014	36	6	16,7%	5	13,9%	11	30,6%
2015	24	1	4,2%	2	8,3%	3	12,5%
2016	25	5	20,0%	1	4,0%	6	24,0%
2012/2016	138	16	11,6%	10	7,2%	26	18,8%

La part des tués cyclistes est en hausse sur la période 2012-2016, alors que le nombre d'accidents mortels impliquant un piéton a chuté de moitié. La répartition annuelle de ces accidents est cependant très inégale ; la forte hausse enregistrée en 2016 semble atypique.

## Alcool-stupéfiants

### Part des accidents avec facteur « alcool > 0,5g »

	nb accidents avec alcool		nb accidents avec alcool connu		Part Haut-Rhin	
	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016
accidents corporels	288	216	2162	1499	13.32%	14.41%
accidents mortels	43	28	126	87	34.13%	32.18%

Les accidents avec facteur « alcool > 0,5g », même si leur part est en légère hausse, ne constituent pas un enjeu prépondérant dans le département. Cependant ce facteur est toujours présent dans un tiers des accidents mortels dans lesquels le taux d'alcool était connu.

## Distracteurs

### Part des accidents avec facteur « attention perturbée »

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BL	Indemnes
<b>2007/2011</b>	<b>323</b>	<b>13</b>	<b>206</b>	<b>14</b>	<b>215</b>	<b>198</b>	<b>345</b>
<b>2012</b>	61	4	52	4	56	20	66
<b>2013</b>	61	1	39	2	41	33	67
<b>2014</b>	71	7	44	7	47	41	79
<b>2015</b>	60	2	42	2	41	36	64
<b>2016</b>	69	3	37	3	37	42	70
<b>2012/2016</b>	<b>322</b>	<b>17</b>	<b>214</b>	<b>18</b>	<b>222</b>	<b>172</b>	<b>346</b>

Cet enjeu évolue de manière défavorable :

- le nombre d'accidents impliquant un conducteur dont l'attention était perturbée est stable sur les deux périodes,
- le nombre de personnes tuées dans ces accidents est en augmentation, alors même que le nombre total d'accidents et de personnes tuées a baissé de 26 % et 28 %.

## Vitesse

### Part des accidents avec facteur « vitesse »

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BL	Indemnes
<b>2007/2011</b>	<b>702</b>	<b>45</b>	<b>490</b>	<b>49</b>	<b>510</b>	<b>418</b>	<b>605</b>
<b>2012</b>	51	8	43	9	46	18	42
<b>2013</b>	75	2	50	2	58	47	59
<b>2014</b>	102	6	69	6	70	65	71
<b>2015</b>	91	4	61	4	65	57	65
<b>2016</b>	123	3	70	3	73	73	82
<b>2012/2016</b>	<b>442</b>	<b>23</b>	<b>293</b>	<b>24</b>	<b>312</b>	<b>260</b>	<b>319</b>

Le nombre d'accidents dans lesquels le facteur « vitesse » est évoqué est en forte baisse. Parmi ceux-ci, 5 % se sont toutefois avérés mortels. La vitesse est reconnue comme un facteur aggravant : le nombre de victimes n'est pas négligeable puisqu'il représente 16 % du total des personnes tuées entre 2012 et 2016 et 23 % du total de blessés hospitalisés.

# ORIENTATIONS 2018-2022

## Jeunes

### Constats

La tranche d'âge des 15-29 ans reste la catégorie la plus exposée aux accidents de la route dans notre département (37,9 % des accidents corporels, 29,5 % des tués).

Entre 2013 et 2016, un tiers des actions PDASR a été consacré au public jeune, dont la moitié dans les établissements du secondaire. La préparation aux attestations réglementaires en CM2, 5<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et l'obligation de sensibilisation lors de l'entrée au lycée sont assurées. Cette dynamique est liée à une coopération soutenue avec la DSDEN, qui permet de fédérer de nombreux acteurs autour de cet enjeu et de mettre en place des actions qu'il conviendra de pérenniser : formation des référents sécurité routière des établissements du secondaire, recensement et mise en ligne d'outils pour le public scolaire, crash test pédagogique organisé conjointement au bénéfice de plusieurs établissements...

Une attention particulière devra être portée aux élèves en situation d'apprentissage professionnel, pour prendre en compte leurs contraintes et convaincre les employeurs du bien-fondé de leur présence lors d'actions de prévention.

Les actions qui s'y prêtent sont également ouvertes aux services de la Protection judiciaire de la jeunesse (PJJ) pour favoriser la sensibilisation et l'intégration sociale du public suivi. D'autres, menées spécifiquement, permettent de construire avec les jeunes des projets de mobilité. Pour quelques infractionnistes routiers, elles ont constitué des actions de réparation, en accord avec les procureurs de la République.

Les intervenants auprès des jeunes sont conscients de la nécessité d'adapter leur discours à la psychologie particulière et aux préoccupations de la tranche d'âge qu'ils rencontrent. La mise en situation des jeunes par des actions « de pair à pair » ou en direction d'autres publics est à soutenir.

Les remontées du terrain font apparaître que la sécurité aux abords des établissements et dans les transports scolaires constitue un axe de travail sur lequel il est nécessaire d'agir.

L'expérience acquise à l'issue de la formation au permis de conduire est notoirement insuffisante. La conduite accompagnée ou la conduite supervisée offrent la possibilité d'accroître cette expérience, et sont à promouvoir, mais une expérimentation « post-permis », dans des conditions de circulation inhabituelles, serait très utile. Une attention particulière est par ailleurs à porter à la sécurité des élèves conducteurs, particulièrement durant les leçons à moto.

Enfin, il s'avère que le public jeune est l'un des plus concernés par la conduite sans permis : les occasions de l'informer sur les conséquences doivent être favorisées.

**Objectif : développer la culture « sécurité routière » dès le plus jeune âge pour anticiper la prise de risque**

## Orientations 2018-2022

### AXE 1 : AMÉLIORATION DE LA CONNAISSANCE

**Apporter des éléments de connaissance aux intervenants pour les aider à adapter leur discours au public jeune**, sous forme de conférences ou d'échanges avec des spécialistes : approche psycho-sociale, facteurs de risques (substances psychotropes, distraction, vitesse, nouveaux modes de déplacement...), gestion de groupes...

**Capitaliser les bonnes pratiques et les rendre accessibles sur un site à définir**

### AXE 2 : INFRASTRUCTURES

**Contribuer à la sécurisation des abords** des établissements scolaires et lieux d'accueil de public jeune (signalisation, pistes ou bandes cyclables, passages piétons, passages à niveau, tramway...)

**Promouvoir l'instauration d'itinéraires sécurisés** (parcours encadrés, pedibus...)

### AXE 3 : ÉDUCATION – SENSIBILISATION – FORMATION - INFORMATION

**Contribuer à la sécurisation des abords** des établissements scolaires et lieux d'accueil de public jeune par une réflexion sur le comportement des usagers (parents automobilistes, transports collectifs, jeunes) et des actions adaptées

**Soutenir les actions tendant à améliorer la sécurité dans les transports scolaires** : exercices d'évacuation, connaissance des angles morts, comportement des passagers, état du conducteur...

**Promouvoir un comportement civique et responsable sur l'espace public et routier dès le plus jeune âge** en faisant converger l'action de tous les partenaires volontaires dans le cadre du « continuum éducatif », afin que tous les élèves bénéficient d'une sensibilisation adaptée à leur mode de déplacement : piéton, vélo, cyclomoteur, voiture, nouveaux modes de déplacement... et à leur prise de risque : substances psychotropes, distraction, vitesse...

**Contribuer à créer une culture commune sur la sécurité routière, partagée par les parents** : les informer des messages destinés à leurs enfants, les inviter aux actions dont ils bénéficient pour provoquer un dialogue, une prise de conscience commune ; encourager le portage de projets par des associations de parents d'élèves **mais aussi par tous les acteurs impliqués dans la vie des jeunes** : établissements scolaires, établissements d'accueil de loisirs, associations sportives, écoles de conduite...

**Soutenir ou porter des journées événementielles** type crash test pédagogiques, en associant au besoin plusieurs établissements pour atteindre le plus grand nombre ; y intégrer des jeunes déscolarisés ou sous main de justice

**Intégrer le thème du handicap** dans les actions proposées, à la fois pour faire réfléchir aux conséquences d'un accident de la route mais aussi pour faire prendre conscience de la vulnérabilité des autres usagers (partage de la route)

**Favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser les messages de sécurité routière** : soutenir la création de supports de sensibilisation et la diffusion par les moyens de communication qu'ils

utilisent ; encourager les actions intergénérationnelles ; proposer des missions de service civique ; recruter des IDSR dans cette tranche d'âge

**Mettre l'accent sur la sensibilisation des jeunes apprentis ou lycéens de filières professionnelles** qui sont confrontés au risque routier professionnel dans le cadre de leurs études.

#### **AXE 4 : CONTRÔLE - SANCTION**

S'assurer du **respect des règles de circulation** aux abords des établissements accueillant des jeunes

Lutter contre le **débridage** des cyclomoteurs

## **Seniors**

### **Constats**

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.

**Objectif : faciliter et améliorer la mobilité des seniors en toute sécurité**

### **Orientations 2018-2022**

#### **AXE 1 : AMÉLIORATION DE LA CONNAISSANCE**

**Améliorer la connaissance de l'accidentalité des seniors** : facteurs d'accidents, effets du vieillissement sur la conduite...

**Mettre en place une « boîte à outils »** recensant les ressources disponibles à l'attention des seniors et de leurs proches, les solutions alternatives au déplacement, les applications pour smartphone permettant de préparer son itinéraire, d'optimiser et de sécuriser ses déplacements...

#### AXE 2 : INFRASTRUCTURES

**Améliorer l'accessibilité des infrastructures aux personnes à mobilité réduite** pour faciliter la circulation des piétons

**Encourager le développement et/ou le renforcement d'offres de transport** en commun adaptées et de transports à la demande

**Mettre en valeur les bonnes pratiques** en matière d'aménagement des infrastructures

#### AXE 3 : ÉDUCATION – SENSIBILISATION – FORMATION - INFORMATION

**Renforcer l'offre de formation théorique et pratique** : ateliers de remise à niveau du code de la route, audits de conduite, stages vélo (dont vélo à assistance électrique), utilisation d'applications d'aide à la préparation d'itinéraire...

**Développer le partenariat avec le corps médical** pour transmettre les messages de sécurité dans les salles d'attente, les pharmacies, lors des consultations

**Développer les partenariats avec des compagnies d'assurances** : rechercher des contreparties incitatives à la participation à des actions de sensibilisation (rabais sur la prime d'assurance ou sur l'achat d'un VAE par ex)

**Développer des actions intergénérationnelles** pour placer les seniors et les plus jeunes en situation active

#### AXE 4 : CONTRÔLE - SANCTION

**Renforcer le contrôle des infractions générant des situations à risques** : stationnement en double file, circulation des cyclistes sur les trottoirs...

**Rappeler le bon comportement des piétons aux carrefours**, en collaboration avec les forces de l'ordre

**Contribuer à enrichir les propositions de stages de sensibilisation** suite à des infractions ou accidents, en lien avec les procureurs



# Risque routier professionnel

## Constats

Un accident de travail mortel sur deux est un accident de la route.

Il est avéré que le risque routier est largement sous-estimé par la majorité des employeurs : il convient donc de participer à sa prise en compte en apportant aux décideurs des éléments de connaissance sur le risque juridique, et d'aider les entreprises à élaborer et faire vivre le document unique d'évaluation des risques (DUER).

Si la CARSAT Alsace-Moselle reste le partenaire principal des actions PDASR concernant le risque routier professionnel, des échanges réguliers avec de nombreux organismes (OPPBTP, UCA, UGA, CAPEB, CAAA, centre de gestion de la fonction publique territoriale...) permettent la réalisation conjointe d'actions d'envergure. Ainsi, plusieurs colloques et forums professionnels ont été organisés au niveau départemental, avec une fréquentation certes inégale. Les entreprises et collectivités de petite taille réclament une attention particulière pour les motiver à y participer.

Différentes pistes peuvent les encourager dans cette voie : présentation de la sécurité routière comme un levier de performance (économique, sociale, humaine, image de marque de l'entreprise), mesures incitatives (réduction de la prime d'assurance), responsabilité sociétale des entreprises (amélioration du bilan carbone, fidélisation des salariés, réduction des besoins en foncier par l'instauration d'un transport de ramassage ou d'un covoiturage...).

La charte nationale « entreprises route plus sûre : 7 engagements en faveur de la sécurité routière » lancée à l'automne 2016 a été promue et mise en valeur au niveau local. Une trentaine d'entreprises et de collectivités l'ont déjà signée. Une communication active sur les bonnes pratiques pourrait motiver de nouvelles adhésions.

Quelques cas particuliers sont à relever dans le domaine du risque routier professionnel :

- la CAAA est soucieuse d'assurer la visibilité des convois lents sur la route, rejoignant en ce sens des opinions émises lors de la consultation du public en vue de l'établissement du DGO ;
- l'adaptation à la conduite d'un véhicule utilitaire est une nécessité. Elle concerne bien entendu les jeunes apprentis, mais également les tracteurs agricoles (qui peuvent être conduits sans formation préalable par les membres d'une famille d'agriculteurs), ainsi que les véhicules professionnels sans permis (type triporteur) ;
- les personnels d'entretien des voiries, des services de ramassage des ordures ménagères et de secours sont particulièrement exposés aux accidents de la route. Leurs contraintes doivent être comprises du grand public mais les donneurs d'ordre ne peuvent faire l'économie d'une réflexion sur la mesure du risque pris par rapport à l'enjeu de l'intervention.

Des actions alternatives à la sanction portant sur la surcharge des véhicules utilitaires légers, menées en lien avec le procureur de la République et les forces de l'ordre, ont donné un signal fort au milieu professionnel.

**Objectif : améliorer la prise en compte du risque routier professionnel par les entreprises et les organismes professionnels**

## **Orientations 2018-2022**

### **AXE 1 : AMÉLIORATION DE LA CONNAISSANCE**

**Améliorer la connaissance de l'accidentalité en milieu professionnel** pour mieux convaincre de l'importance du sujet : quantifier la part des accidents mission/trajet, analyser les causes et circonstances pour inciter à l'adaptation du fonctionnement de l'entreprise

**Capitaliser les bonnes pratiques par la création d'une « boîte à outils » et les rendre accessibles à tous** : choix du véhicule, entretien, adaptation des procédures internes pour limiter le risque routier, coordonnées de personnes ressources...

### **AXE 2 : INFRASTRUCTURES**

**Prendre en compte le risque routier et les contraintes liées à la circulation des véhicules** dès la phase projet en cas d'implantation ou de réhabilitation de sites d'entreprises

**Créer et faire vivre un point d'entrée unique** permettant au public (et aux professionnels de la route en particulier) de signaler aux gestionnaires les « points noirs » relevés sur le réseau routier

### **AXE 3 : ÉDUCATION – SENSIBILISATION – FORMATION - INFORMATION**

**Aider à l'émergence d'une culture « sécurité routière » au sein des entreprises et administrations, en lien avec les enjeux de la Responsabilité Sociétale des Entreprises** : impact économique (réduction des consommations énergétiques, plans de déplacement d'entreprise ou inter-entreprises, choix d'un mode de déplacement adapté...) ; préservation du capital humain de l'entreprise (plans de prévention/santé, réduction du nombre de journées d'arrêt de travail...) ; amélioration de l'image de marque (adhésion à la charte « 7 engagements pour la sécurité routière », communication sur les bonnes pratiques au sein de l'entreprise, valorisation dans les offres de soumission pour des marchés publics) ; exemplarité de la hiérarchie...

**Inciter les décideurs à agir sur l'organisation de l'entreprise** : leur apporter des informations sur leur responsabilité et leurs obligations ; leur faire prendre conscience que l'acte de conduire est aussi dangereux que l'utilisation des outillages professionnels pour développer en interne des procédures de prise en main des véhicules d'entreprise (particulièrement pour les véhicules utilitaires et les tracteurs agricoles) ; les amener à prendre en compte les risques liés à l'usage du téléphone en situation de conduite ; les inciter à valoriser la formation des salariés à la sécurité routière ; les inciter à développer les contrôles internes en cas de doute sur l'état du conducteur (alcool, stupéfiants...) ; les inciter à prendre des mesures pour sécuriser les trajets retour des salariés en horaires décalés ; leur rappeler leur obligation d'évaluation des risques et d'élaboration du document unique d'évaluation des risques intégrant la dimension risque routier

**Responsabiliser les conducteurs** : rappeler que le risque routier ne se limite pas à la branche professionnelle du transport, que la conduite d'un véhicule fait partie intégrante de leur métier ; les amener à se sentir responsables des véhicules mis à disposition par l'employeur (entretien, comportement, prise en main...) ; communiquer sur l'obligation pour l'employeur de désigner le conducteur responsable d'une infraction ; communiquer sur le lien entre permis de conduire et employabilité

**Développer la communication** : relayer les campagnes nationales, s'inscrire dans les « journées de la sécurité routière au travail », organiser des rencontres entre chefs d'entreprises pour échanger sur leurs pratiques, soutenir et porter des journées événementielles, travailler avec la Délégation à la sécurité routière à la création d'un visuel d'identification des entreprises engagées...

**Récompenser les bonnes pratiques**, remercier les entreprises vertueuses : impliquer les assureurs, les partenaires sociaux et les branches professionnelles

**En tant que citoyen, s'interroger sur l'impact de son mode de consommation sur la sécurité routière** : la demande de délais de livraison et d'intervention toujours plus rapides génère une augmentation des flux et une pression qui se répercute sur le comportement des prestataires

#### **AXE 4 : CONTRÔLE - SANCTION**

**Développer les actions alternatives à la sanction**, en lien avec les procureurs : surcharge des véhicules utilitaires, arrimage des chargements, utilisation du téléphone, en visant à la fois le conducteur et le donneur d'ordre

**Intensifier les contrôles aux abords des zones de travaux** pour les sécuriser, en lien avec les gestionnaires de voirie : mise en place de radars chantier, contrôles avec interception

**Intensifier les contrôles sur l'usage du téléphone au volant**

## **Usagers de deux-roues motorisés**

### **Constats**

Les actions menées sont essentiellement de deux types : l'information et la sensibilisation (grand public et milieu scolaire) et les actions de perfectionnement destinées aux conducteurs de deux-roues motorisés.

En 2014, 2015 et 2017, le département a bénéficié de l'action itinérante « piste CRS-Attitude prévention » ciblant des jeunes de 14 à 18 ans.

L'incitation des usagers à porter des équipements de protection individuelle peine à être mise en œuvre, principalement liée au coût non négligeable de ces équipements. Une prise en charge partielle par les assureurs serait de nature à les généraliser. Parallèlement l'état des infrastructures routières est pointé par certains pratiquants réguliers (des glissières sans écran motard, des arbres non protégés...).

L'attractivité de la route des Crêtes et de ses accès induit un risque accru en matière de sécurité routière, sans négliger les problèmes de cohabitation avec les autres usagers de ce réseau ni les nuisances pour les riverains. Le partage de la route est un thème récurrent. Une meilleure connaissance mutuelle permettrait de partager et de mieux respecter les contraintes des uns et des autres.

Peu d'actions alternatives à la sanction ont pu être menées. Ce type d'actions pourrait utilement être multiplié, en lien avec les procureurs.

L'information sur les risques liés au débridage des cyclomoteurs est indispensable pour les jeunes utilisateurs et leurs parents.

Les rodéos à deux-roues motorisés font régulièrement l'actualité dans les grandes villes. Cependant, dans ce domaine, la sensibilisation semble insuffisante pour prévenir ces comportements.

**Objectif : améliorer la sécurité des infrastructures et promouvoir le port des équipements**

## **Orientations 2018-2022**

### **AXE 1 : AMÉLIORATION DE LA CONNAISSANCE**

/

### **AXE 2 : INFRASTRUCTURES**

Poursuivre la démarche engagée par les gestionnaires routiers pour **réduire les risques liés à l'infrastructure** pour les usagers de 2 roues motorisés (utilisation de produits limitant les problèmes d'adhérence, systématiser les écrans motards dans les courbes équipées de glissières de sécurité conformément à la réglementation, supports de panneaux fusibles...)

### **AXE 3 : ÉDUCATION – SENSIBILISATION – FORMATION - INFORMATION**

**Favoriser la prise de conscience de la vulnérabilité des usagers de 2RM** : par eux-mêmes en les incitant à porter des équipements de sécurité, en lien avec les auto-écoles et les assureurs ; par les autres usagers de la route (« vis ma vie »)

**Soutenir les actions de formation théorique et pratique**, notamment la maîtrise des trajectoires ; accompagner la reprise en main des machines en début de saison

**Inform**er les usagers de cyclomoteur et leurs parents **des risques liés au débridage**

**Réaliser des actions de prévention dans les quartiers prioritaires** par le biais d'associations du quartier à l'intention des jeunes pratiquant des rodéos

### **AXE 4 : CONTRÔLE – SANCTION**

Réaliser des contrôles sur le **port des équipements de protection** obligatoires (gants, casque) et inciter au port d'équipements additionnels

Réaliser des contrôles sur la **conformité des véhicules** (débridage des cyclomoteurs)

Développer les **actions alternatives à la sanction** en lien avec les procureurs

# Partage de la voirie

## Constats

Le partage de la voirie est avant tout lié à la notion de respect (de la signalisation, des règles du code de la route, des autres usagers, en particulier des plus vulnérables), mais des infrastructures adaptées y contribuent également. Il concerne toutes les catégories d'usagers, mais plus particulièrement les piétons et les cyclistes en milieu urbain.

Les cyclistes, en tant qu'usagers vulnérables, doivent faire l'objet d'une attention particulière de la part des conducteurs de véhicules, mais leur propre comportement peut également s'avérer dangereux pour eux et pour les autres : oreillettes, circulation sur les trottoirs, manque d'éclairage et d'équipements de protection... Les actions sur la visibilité des cyclistes (gilet, brassard, éclairage) méritent d'être intensifiées, d'autant que l'usage de ce mode de déplacement progresse. Les récentes mesures sur les distances à respecter lors des dépassements et sur les équipements de protection des cyclistes ne sont pas suffisamment connues du public. Le comportement des cyclistes et cyclotouristes sur route ouverte doit faire l'objet d'une réflexion en lien avec les clubs sportifs. Il est également constaté que le réseau des pistes cyclables est insuffisamment utilisé.

Dans le cadre de l'éducation à la sécurité routière, la quasi-totalité des élèves de CM2 du département bénéficie depuis de nombreuses années d'une sensibilisation au vélo par le biais d'une opération conjointe Groupama, Prévention Routière, Éducation Nationale, avec un fort soutien des forces de l'ordre (notamment la gendarmerie nationale). La classe de CM2 apparaît comme le niveau pertinent puisque de nombreux enfants se rendent au collège à vélo.

Les préconisations des guides techniques d'aménagement ne sont pas toujours appliquées. Pourtant le comportement des piétons est en partie influencé par l'aménagement de l'espace (passage piéton mal positionné, véhicules stationnés sur les trottoirs, temps d'attente au feu tricolore...). Le manque de visibilité des passages piétons a également été signalé dans plusieurs contributions du public : absence d'éclairage, visibilité entravée par des véhicules en stationnement.

De nouveaux modes de déplacement, pouvant atteindre des vitesses élevées (hoverboards, trottinettes électriques, skateboards, gyropodes), ont fait leur apparition sur le domaine public ; leur usage n'est actuellement régi par aucune réglementation spécifique.

Il a également été relevé que la tradition des mariages communautaires occasionne des pratiques fortement accidentogènes sur le domaine public.

Deux points spécifiques au département sont à souligner :

- le report de la circulation des poids-lourds du réseau payant allemand induit une forte densité de camions sur le réseau autoroutier local non concédé. L'interdiction de doubler pour les poids-lourds instaurée sur la RN83 et l'A35 pour fluidifier et sécuriser ces axes est insuffisamment respectée, malgré des contrôles réguliers. L'annonce d'une probable taxe qui toucherait les véhicules légers circulant en Allemagne fait craindre un nouvel afflux de véhicules, constitué de touristes nord-européens qui privilégieront le réseau autoroutier français ;
- l'absence de continuité des chemins de défrètement contraint les engins agricoles à circuler sur une portion de la RD83 à 2x2 voies limitée à 110 km/h. A ce jour aucune solution acceptable n'a pu être trouvée pour modifier cette situation. Pour y remédier, la CAAA, avec le soutien du PDASR, a élaboré un dispositif de signalisation complémentaire pour les convois lents qui n'a, dans sa version actuelle, pas donné pleine satisfaction.

Enfin, les forces de l'ordre et les gestionnaires de voirie constatent que la vitesse excessive ne constitue pas un enjeu prépondérant dans le département puisque les limitations sont globalement bien respectées par les usagers. Le parc actuel de dispositifs de contrôle de la vitesse comprend 21 radars fixes (dont 7 discriminants VL-PL) et 14 radars vitesse mobiles mis en œuvre par les forces de l'ordre (dont 9 radars mobile nouvelle génération). Sur la zone d'influence des radars fixes, une baisse de la mortalité de 82,5 % a été constatée par rapport aux statistiques des 5 années précédant leur installation. Progressivement, le déploiement des radars tendra vers une logique de surveillance d'itinéraires.

## **Objectif : éduquer au partage de l'espace public lors des déplacements**

### **Orientations 2018-2022**

#### **AXE 1 : AMÉLIORATION DE LA CONNAISSANCE**

**Améliorer la connaissance de l'accidentologie** des piétons et des cyclistes  
**Approfondir la connaissance des accidents contre les arbres**

#### **AXE 2 : INFRASTRUCTURES**

En agglomération, hors zones de rencontre, **développer des infrastructures favorisant la séparation des usagers** : pistes cyclables hors trottoirs, trottoirs réservés aux seuls piétons...

**Participer à la diffusion des guides** de recommandations techniques

**Porter une attention particulière aux passages piétons** : visibilité, positionnement, éclairage, optimisation des cycles de feux pour encourager les piétons à les respecter

Entretien et renforcer la visibilité de la **signalisation horizontale**, notamment par temps de pluie

**Trouver une alternative ou un compromis pour sécuriser la circulation des tracteurs** sur le réseau à 2x2 voies

#### **AXE 3 : ÉDUCATION – SENSIBILISATION – FORMATION - INFORMATION**

**Vérifier l'état des vélos** au sein des établissements et entreprises avec l'aide d'associations et en organiser le suivi

**Rappeler les mesures de protection des cyclistes** : distance minimum lors du dépassement, équipements de protection individuelle

**Sensibiliser cyclistes et piétons à la nécessité de se rendre visible** (éclairage, gilet, brassard)

**Engager une réflexion avec les clubs sportifs** sur le comportement des cyclistes et cyclotouristes sur route ouverte

**Communiquer sur le bon usage des nouveaux modes de déplacement** (hoverboards, trottinettes électriques, skateboards, gyropodes...)

**Informers les usagers sur leurs responsabilités et les conséquences d'un accident**

**Porter des actions incitant à une bonne cohabitation entre les usagers** sur les routes de montagne

**Porter des actions visant à la remise à jour du code de la route** pour tous les publics

#### **AXE 4 : CONTRÔLE – SANCTION**

**Contribuer à développer des stages alternatifs à la sanction pour les récidivistes**, en lien avec les procureurs, avec la participation de témoins et de centres de soins de victimes de la route

**Accompagner la mise en place de radars pédagogiques** mobiles pour apaiser la vitesse dans les traversées d'agglomération et disposer de statistiques fiables

**Contrôler le respect de l'interdiction de doubler des poids-lourds** sur les axes concernés

## **Conduite sous l'emprise de substances psychoactives (alcool, stupéfiants, médicaments)**

### **Constats**

Les accidents corporels avec alcool se déroulent majoritairement entre 23h et 5h du matin et concernent majoritairement la tranche des 15-29 ans. Pourtant les jeunes sont bien globalement informés sur l'effet des substances addictives par l'intermédiaire des nombreuses actions menées en milieu scolaire. Pour autant, l'association de l'alcool, du cannabis et de la vitesse excessive reste très ancrée dans l'imaginaire collectif pour « devenir un homme ». Pour être audible, le message des éducateurs doit prendre en compte ce schéma.

Sur les lieux festifs, la portée des actions de sensibilisation et les résultats de l'installation de bornes éthylotest restent très limités pour lutter contre l'alcoolisation des conducteurs. D'avril à octobre, le département compte une tradition forte de « fêtes viniques » qui se déroulent durant l'été et l'automne. Un partenariat avec l'association « Ronde des Fêtes », qui fédère 60 manifestations, permet de partager les bonnes pratiques avec les organisateurs de fêtes et de promouvoir des actions telles que le raccompagnement des personnes qui ne sont plus en état de conduire. Si le réflexe « capitaine de soirée » apparaît bien ancré dans les nouvelles générations, les contacts avec les associations d'étudiants organisatrices de soirées sont peu nombreux dans le département.

Les contrôles des forces de l'ordre en matière de conduite sous l'emprise de stupéfiants se sont intensifiés. Ainsi, le nombre de rétentions immédiates et de suspensions administratives pour ce motif a doublé entre 2012 et 2016.

La lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants s'inscrit dans un cadre plus large de santé publique ; par conséquent il convient de faire converger les moyens pour en optimiser les résultats.

**Objectif : informer sur les risques pour réduire le nombre de conducteurs sous l'emprise de l'alcool et/ou de stupéfiants**

## **Orientations 2018-2022**

### **AXE 1 : AMÉLIORATION DE LA CONNAISSANCE**

**Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool, stupéfiants, prise de médicaments**

### **AXE 2 : INFRASTRUCTURES**

/

### **AXE 3 : ÉDUCATION – SENSIBILISATION – FORMATION - INFORMATION**

**Accompagner la prise de conscience des jeunes pour éviter le passage à l'acte et prévenir les comportements à risques** à travers les actions de prévention organisées dans le cadre scolaire

**Former et responsabiliser les organisateurs d'événements festifs** : leur rappeler leur obligation de moyens pour limiter les risques, les impliquer dans la prévention

**Développer la concertation avec les structures qui luttent contre les addictions** afin de faire converger les moyens

**Relayer les campagnes nationales** sur les risques liés aux addictions

**Faire connaître la loi et faire savoir qu'elle s'applique** sur le terrain en médiatisant les contrôles et la réponse pénale

**Développer le partenariat avec le corps médical et les pharmaciens** pour informer des effets de certains médicaments sur la conduite

### **AXE 4 : CONTRÔLE – SANCTION**

**Intensifier les contrôles** pour conduite après usage de substances psychoactives et alcoolémie

## **Distracteurs**

### **Constats**

Les facteurs « inattention » et « téléphone ou distracteur technologique » sont présents dans 6 % des accidents mortels, à un niveau bien inférieur que la vitesse excessive (22%) ou le non-respect des priorités (21%). Néanmoins, 18 décès ont eu lieu dans un accident impliquant un conducteur dont l'attention a été perturbée entre 2012 et 2016, contre 14 durant les 5 années précédentes. En 2015 et 2016, près de 4000 infractions pour usage d'un téléphone tenu en main ont été relevées annuellement, preuve que le message de prévention est loin d'être intégré.

Une grande majorité de professionnels considère que les communications font partie intégrante de l'activité professionnelle, y compris durant les déplacements routiers. De ce fait, de nombreuses entreprises rechignent à signer la charte des 7 engagements, qui pourtant n'engage qu'à « limiter les conversations téléphoniques aux cas d'urgence ».



Les outils de sensibilisation du public sont encore peu nombreux, seules des études permettent d'appréhender l'impact des distracteurs sur la faculté de réaction du conducteur.

En milieu professionnel, l'AFT (Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport) Alsace-Lorraine s'est fortement investie sur le sujet en développant un module de sensibilisation à l'intention de ses adhérents « les yeux sur la route ». Une expérimentation a également été menée en 2017 avec des enseignants de la conduite et des élèves de 3<sup>e</sup>, qui ont pu tester in situ la difficulté de maîtriser une trajectoire en manipulant un téléphone.

L'usage de jeux vidéo en situation de conduite est également fréquemment relevé par les forces de l'ordre et lors des audiences au tribunal.

La généralisation des aides à la conduite nécessitera de rappeler que la vigilance du conducteur reste la meilleure garantie pour s'adapter aux situations rencontrées.

## **Objectif : informer sur les risques pour limiter les communications en situation de conduite**

### **Orientations 2018-2022**

#### **AXE 1 : AMÉLIORATION DE LA CONNAISSANCE**

**Améliorer la connaissance des accidents avec distracteurs**

#### **AXE 2 : INFRASTRUCTURES**

/

#### **AXE 3 : ÉDUCATION – SENSIBILISATION – FORMATION - INFORMATION**

**Informé sur les effets des distracteurs sur la conduite** (téléphone, jeux vidéo...)

**Informé sur le danger des oreillettes et du téléphone**

**Inciter à la réflexion sur la notion d'urgence** d'une conversation téléphonique ou d'un SMS au volant, notamment auprès des professionnels

**Développer des activités** permettant de démontrer pratiquement les effets

**Communiquer sur les conséquences pénales de l'utilisation des distracteurs au volant**, en lien avec les procureurs

#### **AXE 4 : CONTRÔLE – SANCTION**

**Intensifier les contrôles** sur l'usage des distracteurs au volant

# SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO

Les objectifs fixés par le DGO supposent de faire émerger des initiatives fortes, y compris dans des champs d'investigation nouveaux, et de mobiliser des partenariats actifs tout au long de la durée de validité du document.

Chaque année les orientations du DGO seront déclinées dans le cahier des charges du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR), après prise en compte de la situation locale. Les ajustements pourront porter sur la suppression ou l'ajout d'orientations d'actions, voire exceptionnellement sur la suppression ou l'ajout d'un enjeu.

Le bureau technique du PDASR sera chargé du suivi de l'exécution du DGO et du PDASR. Par ailleurs, deux groupes de travail seront pérennisés :

- un groupe de travail « deux-roues motorisés »
- un groupe de travail « risque routier professionnel ».

Afin de suivre l'évolution de chaque enjeu, les indicateurs suivants seront particulièrement suivis :

## **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 corporels du département
- part des victimes âgées de 15 à 29 ans par rapport à leur poids démographique

## **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 corporels 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 corporels du département
- part des victimes âgées de 65 ans et + par rapport à leur poids démographique

## **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

### **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

### **Partage de la voirie**

- 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

### **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

### **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

Nos remerciements vont vers tous les contributeurs qui, par leur implication et leur fructueuse collaboration, ont permis d'élaborer ce document :

- les membres des groupes de travail, du comité de pilotage et du bureau technique du PDASR ;
- les personnes ayant déposé leurs propositions sur la boîte aux lettres électronique dédiée ;
- les référents sécurité routière des collèges et lycées, associés à la réflexion lors de leurs journées de formation les 16 et 17 janvier 2018 ;
- Mme Anne CAPUTI, élève-attachée à l'IRA de Metz, pour l'évaluation des actions du DGO précédent et l'écoute des partenaires qu'elle a menées durant son stage pratique au printemps 2017.

Leur mobilisation durant cette période d'élaboration a été très précieuse et est appelée à se pérenniser, notamment au travers des actions qu'ils porteront au plus près du terrain.

# ANNEXES

Annexe 1 : composition des groupes de travail

Annexe 2 : recensement par thèmes des contributions reçues du public

Annexe 3 : carte du réseau routier du département

Annexe 4 : carte des accidents légers de 2012 à 2016

Annexe 5 : carte des accidents graves de 2012 à 2016

Annexe 6 : carte des accidents mortels de 2012 à 2016

Annexe 7 : définitions

## PARTICIPANTS AUX GROUPES DE TRAVAIL

### Groupe de travail « jeunes »

Association Le Cap	Mme Valérie MEYER	
Association le cap psychologue	Mme Fanny BRESSON	
Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport	Mme Sophie BOUVIER	
Cie De cour à jardin	Mme Barbara ABEL	
Chambre des Métiers d'Alsace – CFA de l'Artisanat	Mme Fatiha EL BOURDHI	
DDT - coordinatrice SR	Mme Marie-Madeleine JONAS	Co-animateur
Déleguée préfet quartier politique de la ville Mulhouse	Mme Stéphanie LE COCQ	
Education nationale correspondante départementale SR	Mme Patricia ESSNER	
Education nationale référent sécurité routière lycée Louis Armand Mulhouse	M. Raphaël RUDLOFF	
Education nationale référent sécurité routière lycée Schongauer Colmar	M. Dominique WEBER	
Intervenant départemental sécurité routière	Mme Colette PY	
LCVR	M. Gilles HUGUET	
MAIF	M. Jean-Paul GRETH ET Mme Alice BERLIOZ	
Mulhouse/M2A	M. Eric TRAPP	Co-animateur
Préfecture service politique de la ville	Mme Anne CHEVRIER	

### Groupe de travail « seniors »

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

### Groupe de travail « risque routier professionnel »

Association Prévention routière	MM. Roland MEYER et Mchel RICH	
Caisse d'assurance accidents agricoles	M. Anthony METZGER	
CAPEB	M. François KLOEPFER	
CARSAT	M. Christophe GUIDAT	Co-animateur
CCI	Mme Fabienne CIRONNEAU	
Centre de gestion de la fonction publique territoriale	Mme Virginie FAVRY-FRANTZ	
DDT – coordinatrice sécurité routière	Mme Marie-Madeleine JONAS	animateur
DIRECCTE	Mme Lovisa SCHAAD	
Gendarmerie Nationale – EDSR	Cdt Didier DELOFFRE	
Intervenant départemental de sécurité routière (IDSR)	Mme Marie-Claude KEMPF	
Mon automobile club (et IDSR)	M. Rémy RODRIGUEZ	
Mulhouse/M2A	M. Michel BOURGUET	
OPPBTP	M. Jean-Michel HERRSCHER	
Prévention sécurité Eugène	Mme Pascale LIENHARDT	
SDIS	Cdt Vincent CHERREY et M. Quentin LABRUYERE	

### Groupe de travail « partage de la route »

FFMC68	M. Frédéric STOLTZ	
Cyclo du Florival	M. Eric CABEAU	
association des maires du Haut-Rhin	M. André DENEUVILLE, maire d'Appenwihr	
ville de Colmar	MM. Bernar TESSON	
conseil départemental 68	M. Xavier STRICHER	
déléguée du préfet pour les quartiers politique de la ville de Colmar	Mme Emilie NICOLLE	
déléguée du préfet pour les quartiers politique de la ville de Bourzwiller-Côteaux-Drouot-Jonquilles de Mulhouse	Mme Raphaelae SCHOBBER	
Direction départementale de la sécurité publique	cap Eric CATALIFAUD et major Hervé GARNIER	
Gendarmerie nationale	cdt Didier DELOFFRE	
Chargé de mission 2 roues motorisés, IDSR	M. Bernard EHRHARD	
chargé de mission sécurité routière régional, IDSR	M. Patrick VUILLEMENOT	animateur
IDSR	M. Thierno GUEYE	indisponible jusqu'à début mars
<del>Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport – délégué Alsace</del>	<del>Mme Sophie BOUVIER</del>	indisponible
SDIS 68	M. Quentin LABRUYERE	

## RECENSEMENT PAR THÈMES DES CONTRIBUTIONS REÇUES DU PUBLIC

<b>INFRASTRUCTURES</b>	
revêtements	entretien (nids de poules, crevasses, sparadraps avec différences de revêtement) (5 citations) Rénovation complète des routes dégradées Rénovation des routes autour de Colmar (aquaplaning)
éclairage	Entretien de l'éclairage Passages piétons la nuit (3 citations) et par leds sorties et entrées d'autoroute (2 citations) Ronds-points et îlots centraux
signalisation	panneaux autoroutiers situés trop près des zones de bouchons Signaler en amont la voie impraticable en cas d'accident rénovation du marquage au sol (5 citations) Cohérence entre signalisation au sol et panneaux d'annonce Limiter le nombre de panneaux Remise en état de la signalisation initiale après travaux Respect des distances d'implantation des panneaux Augmentation du nombre de potelets réfléchissants et entretien régulier pour en conserver l'efficacité
glissières de sécurité	Écrans motards notamment dans les cols Écrans motards partout Suppression des potelets de glissières de sécurité Bordures de protection des arbres trop tranchantes
arbres	placer des barrières devant les platanes Signaler les arbres par des potelets réfléchissants Réflexion sur l'abattage des arbres Supprimer les arbres au bord des routes Éviter les plantations trop hautes qui masquent la visibilité
ronds- points	trop petits, nécessitent des ralentissements importants et une réaccélération (économie d'énergie, pollution)
bornes d'appel sur autoroute	maintien en fonctionnement du dispositif d'appel à un opérateur
passages piétons	Éclairage (4 citations) places de stationnement gênantes – avenue de la plaine Pfastatt Feux piéton Matérialiser les lignes d'arrêt des véhicules de 3 à 6 m du passage
passages à niveau	suppression des demi-barrières
circulation	Adaptation de la vitesse autorisée en fonction de l'environnement de l'axe routier (intersections, végétation, courbes...) limitation à 110km/h de l'autoroute depuis Ste Croix en Plaine sens Mulhouse-Colmar interdiction de dépasser pour les poids-lourds de Ste Croix en Plaine jusqu'à l'aire du Haut-Koenigsbourg dans les deux sens Interdiction de dépasser ou de circuler pour les poids-lourds sur A35 entre l'échangeur de la Hardt et la frontière suisse aux heures de pointe



modification d'infrastructures	<p>rocade de Mulhouse à 3 voies</p> <p>Réaménagement échangeur A35/RD415 sortie Colmar/Fribourg</p> <p>analyse des portions accidentogènes (Burnhaupt, Altkirch, Ferrette, Saint-Louis)</p> <p>analyse des sorties d'autoroutes dangereuses (Ribeauvillé)</p> <p>Système de stockage temporaire pour réduire le nombre de PL sur la chaussée (2 citations)</p> <p>aménagement de plate-formes de centralisation de livraison pour limiter les véhicules de livraison en centre ville, desserte en véhicule électrique</p>
abords des établissements scolaires	<p>dos d'âne, feux piétons, barrières de sécurité (Collège de Pfastatt )</p> <p>Implanter des zones de rencontre autour des écoles</p>
transport	<p>développer les transports en commun de personnes en ville et bus à haut niveau de service (2 citations)</p> <p>Développer le transport de marchandises par rail pour réduire la circulation des camions, p ex cimenterie d'Altkirch (2 citations)</p> <p>Augmenter le nombre d'aires de stationnement de covoiturage</p> <p>Développer massivement les itinéraires cyclables</p>

### **EDUCATION-SENSIBILISATION-FORMATION-INFORMATION**

visibilité des usagers	<p>vêtements clairs et voyants (2 citations)</p> <p>Éclairage correct des cycles et automobiles</p> <p>Rétablissement du contrôle gratuit des dispositifs d'éclairage</p>
sensibilisation des usagers	<p>sensibilisation sur la gravité des lésions par rapport à la vitesse</p> <p>Sensibiliser les enfants pour faire fléchir les parents (p ex ceinture)</p> <p>Faire visiter les centres de rééducation aux jeunes</p>
sensibilisation au respect	<p>Signalisation, vitesses (2 citations), distances de sécurité, travaux, pistes cyclables et trottoirs, forces de l'ordre, autres usagers (2 citations)</p>
rappel des règles	<p>Portable (2 citations), oreillettes, clignotants (4 citations), adaptation de la vitesse en fonction des éléments extérieurs, rétroviseurs</p>
risques liés aux médicaments	<p>informer</p>
écoconduite	<p>encourager à la formation à l'écoconduite</p>
télétravail	<p>encourager le télétravail (limitation des déplacements et de la fatigue)</p>
chartes de bonne conduite	<p>encourager les entreprises à y souscrire</p>
communication	<p>publier mensuellement un rapport détaillé du nombre d'accidents et de leurs causes dans le respect de la vie privée des personnes</p> <p>Rappeler aux maires leur responsabilité pour qu'ils fassent pratiquer des contrôles de vitesse dans leur commune lorsque les excès y sont légion</p> <p>Faire la promotion des systèmes embarqués d'avertisseur de dépassement de la vitesse autorisée pour éviter les petits dépassements par inattention</p>
rôle des forces de l'ordre	<p>plus présentes sur les routes et dans les quartiers pour conseiller les usagers et relever les problèmes du terrain</p>

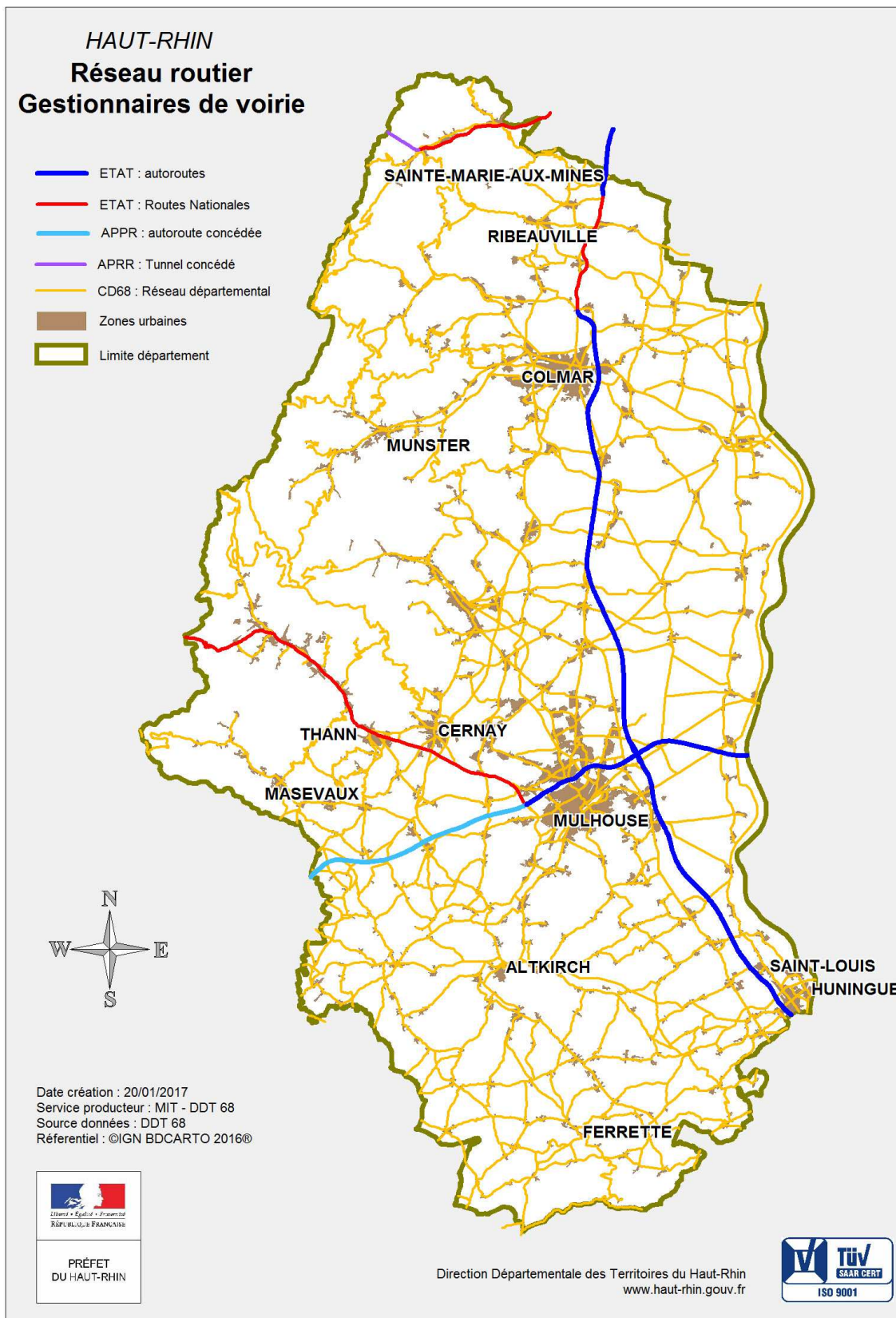
## CONTROLE-SANCTION

dispositifs automatiques	<p>Installation de caméras pour déceler et verbaliser les infractions comme le non-respect des stop, l'usage des clignotants, les portables</p> <p>Aménagement des radars fixes pour détecter les infractions à l'interdiction de dépasser pour les poids lourds</p> <p>Présence notoirement insuffisante des véhicules avec radars embarqués sur RD419</p>
augmentation des contrôles sur le terrain en tenue ou banalisés	<p>Rétablir la peur du gendarme</p> <p>Téléphone au volant (3 citations)</p> <p>Distances de sécurité (2 citations)</p> <p>alcoolémie en ville et aux abords des villages</p> <p>éclairage des véhicules</p> <p>Zones 30 aux abords des établissements scolaires</p> <p>franchissement de lignes continues</p> <p>Vitesse : contrôles la nuit en rase campagne avec radar embarqué, plus de contrôles sur des endroits stratégiques</p> <p>Papiers, état du véhicule</p> <p>Contrôle de l'adéquation entre revenus et cylindrée des véhicules (pour repérer les dealers)</p>
sanctions	<p>prise en compte des délations (rodéos dans les ZUP)</p> <p>Peines exemplaires : pénales et pécuniaires, TIG sur de longues périodes, retrait du permis à vie pour auteurs d'accidents graves ou mortels avec alcool</p> <p>Obligation de bénévolat dans un centre de réadaptation ou de traumatologie</p> <p>Infractions à la vitesse supérieures à 10 km/h : paiement d'une contribution versée à un centre de soins par tranche de 5 km/h excédentaires</p> <p>Sanctions plus sévères pour les infractions vitesse, téléphone, interdiction de dépassement des poids lourds</p> <p>En cas d'accident suite à perte de contrôle sanctionner systématiquement la non-maîtrise du véhicule (comme en Suisse)</p>

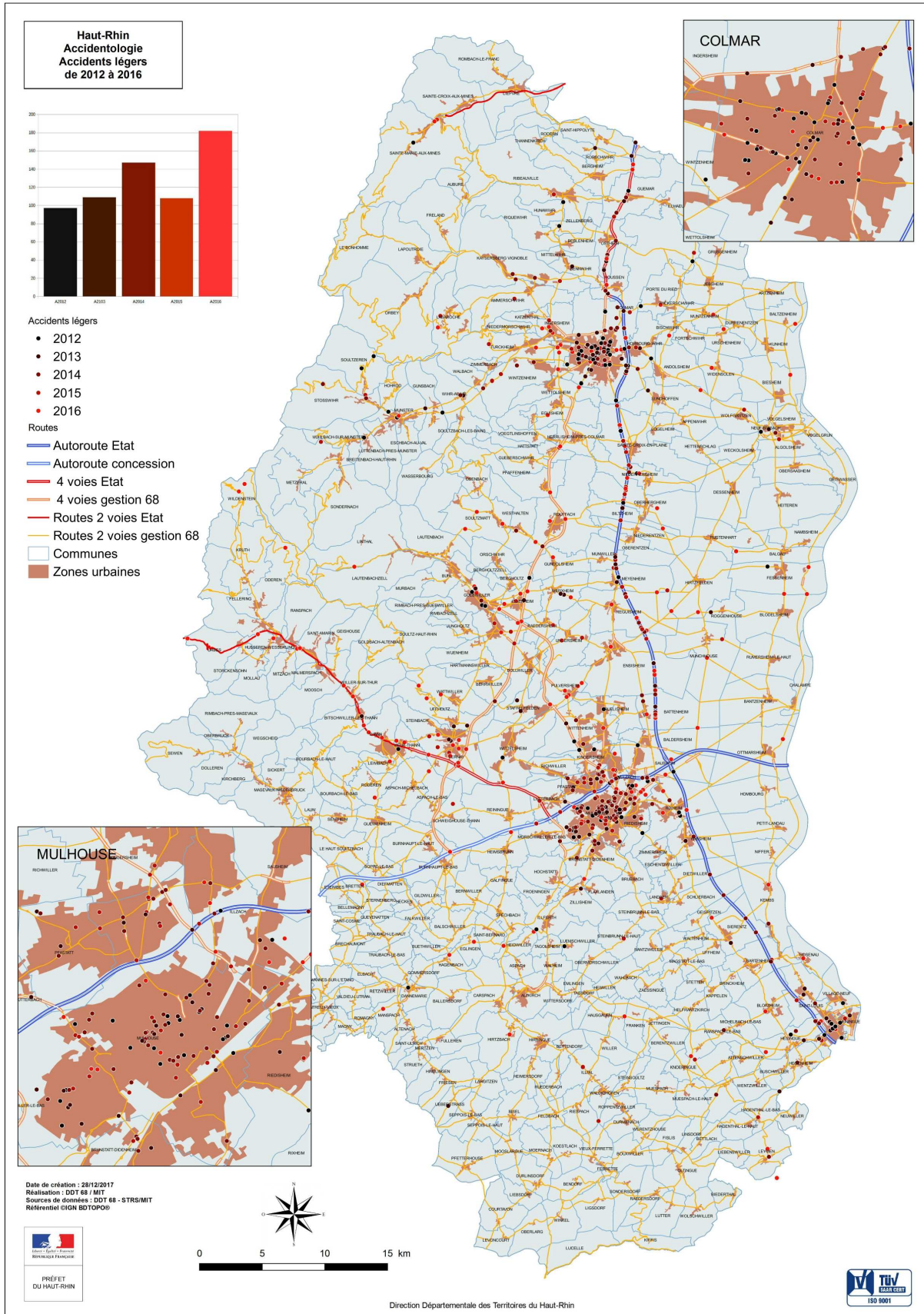
## MODIFICATIONS REGLEMENTAIRES

véhicules	<p>bridage des véhicules pour les jeunes conducteurs</p> <p>Feux motos de couleur différente</p> <p>Interdiction du vitrage surteinté pour rendre visible le 3e feu stop</p> <p>Obligation pour les assureurs de vérifier la validité du contrôle technique</p> <p>Contrôle technique des modifications interdites</p> <p>Mise en place de « boîtes noires » et/ou de caméras dans les véhicules pour sauvegarder la dernière minute de conduite avant l'accident</p> <p>Rendre obligatoires les pneus hiver sur une période définie dans les zones à risques</p> <p>neutralisation du téléphone portable en situation de conduite</p>
conducteur	<p>Visite médicale d'aptitude régulière pour tous les conducteurs (comme pour les professionnels de la route)</p> <p>visite médicale obligatoire pour les seniors (5 citations)</p> <p>Logo d'identification des véhicules conduits par les seniors (comme au Japon)</p> <p>Passage obligatoire de l'examen théorique pour les titulaires de permis de conduire étrangers</p> <p>Rappel du code de la route obligatoire tous les 5 ans (2 citations)</p> <p>Test d'aptitude à partir d'un certain âge ; si négatif contrat d'accord avec participation financière du département pour la mise en place d'un transport de substitution (taxi, VSL)</p> <p>Obligation pour les assureurs de vérifier la validité du permis de conduire</p>
attestations scolaires	rendre beaucoup plus compliqués les examens de l'ASSR1 et 2
signalisation	<p>feu orange clignotant avant le passage au rouge ou au vert (2 citations)</p> <p>Panneau de rappel d'usage du clignotant avant les ronds-points</p> <p>grandes mains gantées (Autriche), herses perforant les pneumatiques pour éviter les contre-sens</p> <p>Nouveau marquage au sol pour éviter les rabattements express avant les sorties d'autoroute</p> <p>Suppression généralisée de la signalisation annonçant les radars fixes</p>
circulation	<p>interdire les véhicules sans permis sur voie rapide</p> <p>interdire la RD83 aux tracteurs</p> <p>Restreindre la circulation des tracteurs sur les axes principaux sur les plages de forte affluence</p> <p>encadrement du dépassement des PL (5 citations)</p> <p>Mise en place de la taxe pour les PL étrangers</p> <p>limite maximum de temps sur la voie de gauche</p> <p>Panneaux « rabattez vous sur la voie de droite »</p>
sanctions	Montant des contraventions versé sur un compte formation pour financer des stages obligatoires en auto-école après un nombre défini d'infractions ou d'accidents

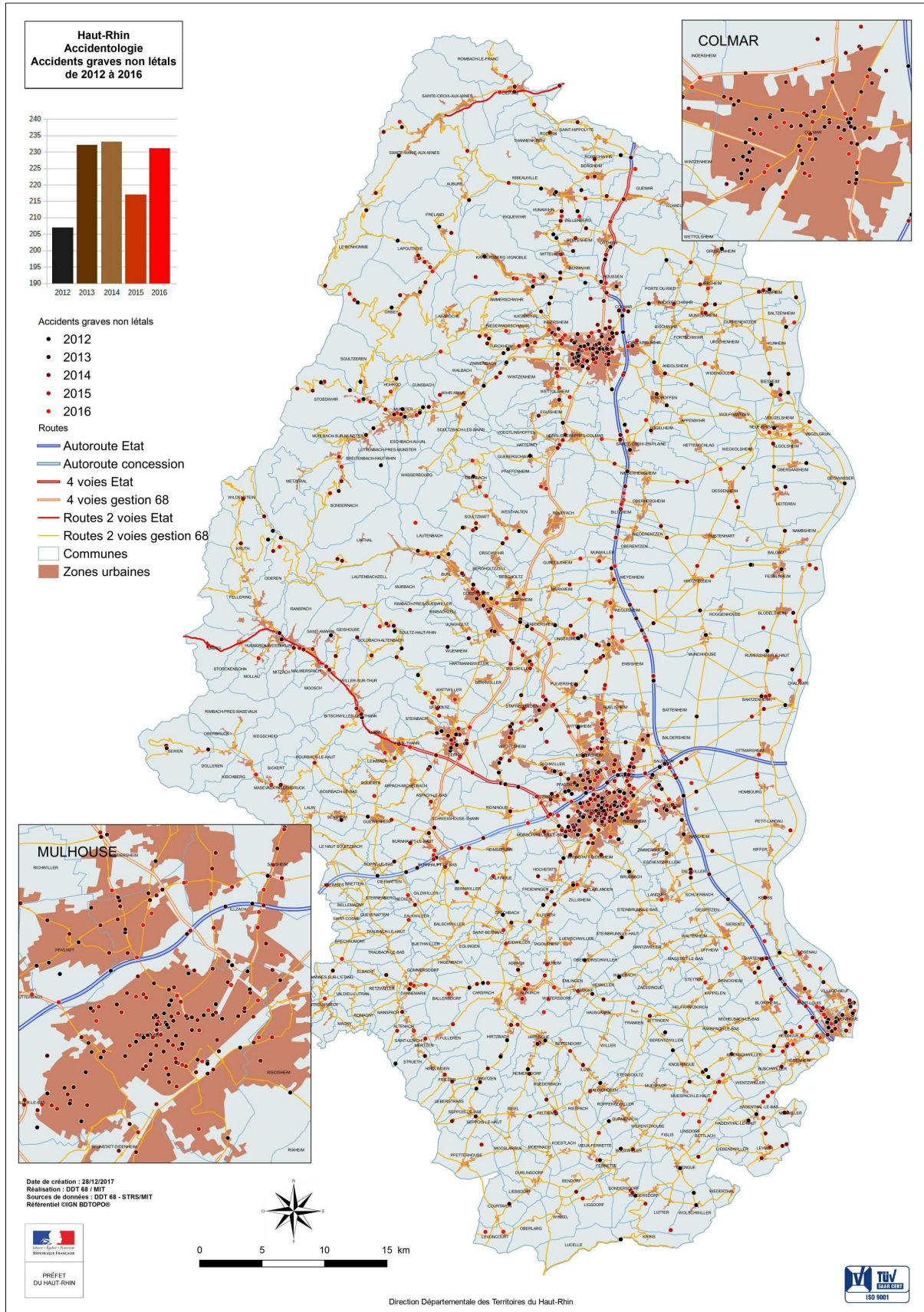
Annexe 3 : Carte du réseau routier



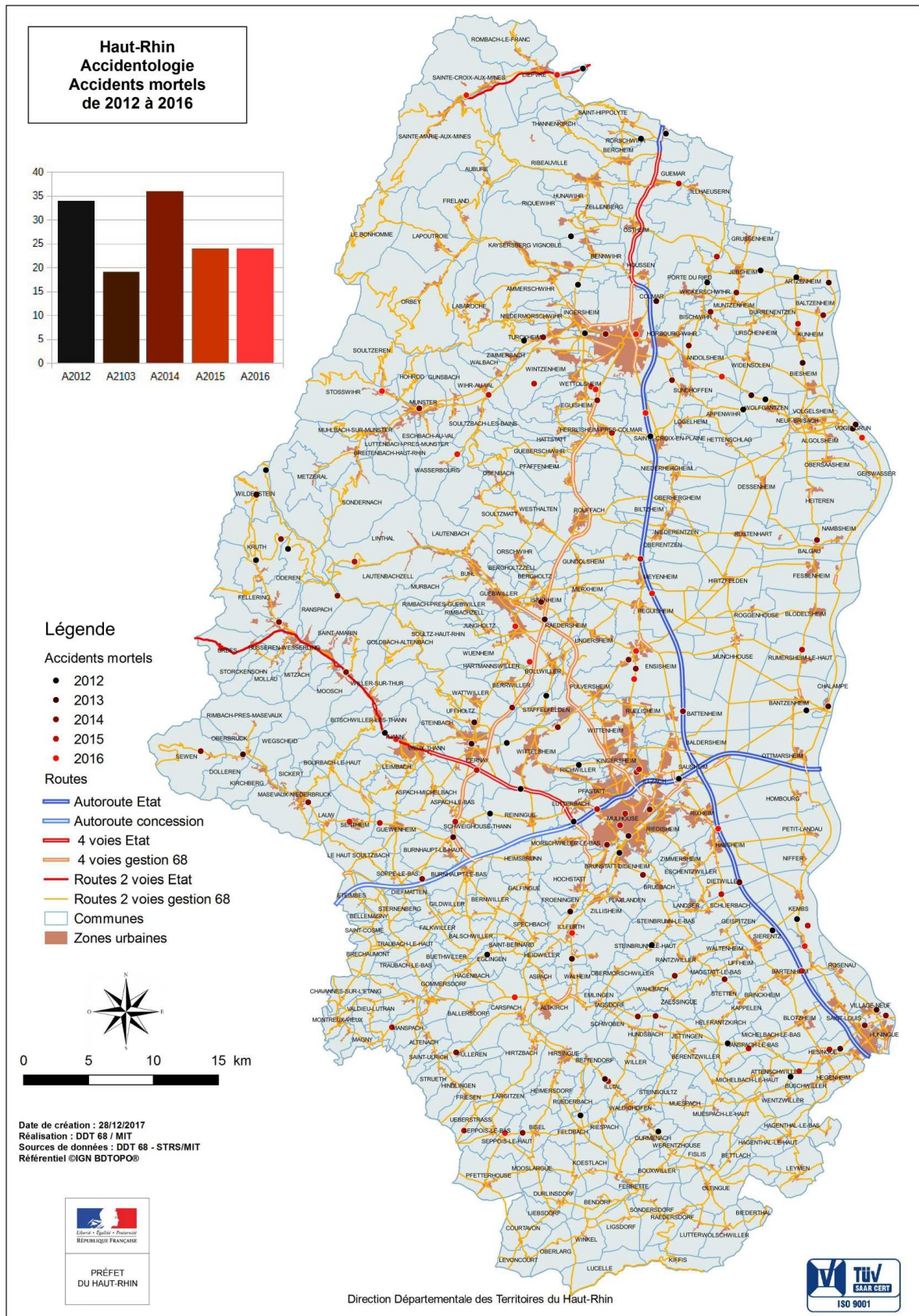
# Annexe 4 : Carte accidents légers de 2012 à 2016



# Annexe 5 : Carte accidents graves de 2012 à 2016



# Annexe 6 : Carte accidents mortels de 2012 à 2016



## Définitions

**Accident corporel** : provoque la mort ou la blessure d'une ou plusieurs personnes, survient sur une voie ouverte à la circulation publique, implique au moins un véhicule roulant ou se déplaçant, en excluant les actes volontaires (homicides volontaires, suicides...) et les catastrophes naturelles. Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui n'impliquent pas de véhicule en circulation. Un accident corporel peut impliquer plusieurs usagers

**Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC)** : fiche établie par les forces de l'ordre recensant, à des fins statistiques, les caractéristiques détaillées des accidents corporels constatés

**Blessé hospitalisé** : victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures

**Blessé léger** : victime ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisée ou admise comme patient à l'hôpital moins de 24 heures.

**Cible** : sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructure, type d'usagers, période...) ou à une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour...)

**Document unique d'évaluation des risques (DUER)** : recense l'ensemble des risques pour la santé et la sécurité du personnel dans l'entreprise

**Enjeu** : caractérisé par un nombre absolu ou relatif d'accidents ou de victimes associés à une cible

**Observatoire départemental de sécurité routière (ODSR)** : organisme de collecte, d'analyse et de diffusion des données d'accidentalité locale ; fonction assurée par la Direction départementale des Territoires du Haut-Rhin

**Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR)** : organisme de collecte, d'analyse et de diffusion des statistiques nationales de sécurité routière, ministère de l'Intérieur

**Orientation d'actions** : se rapporte à un enjeu et doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre annuel du PDASR

**Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR)** : constitue la déclinaison, en termes d'actions, des enjeux nationaux et locaux définis dans le DGO

**Plan de déplacement d'entreprise (PDE) ou Plan de déplacement inter-entreprise (PDIE)** : démarche globale partenariale d'analyse et d'optimisation des déplacements générés par une entreprise ou un parc d'activités

**Tué** : victime décédée sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident





Le DGO 2018-2022 de la sécurité routière dans le Haut-Rhin  
est édité par la Préfecture du Haut-Rhin (Direction Départementale des Territoires)

**Directeur de la publication :**

Emmanuel COQUAND, directeur de cabinet du Préfet du Haut-Rhin

**Comité de rédaction :**

Marie-Madeleine JONAS, André DIEZ, Christine BIEHLER et Lucas RIVALS

Mai 2018