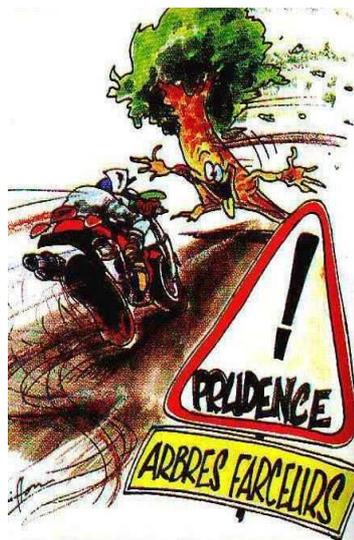


PREFECTURE DU BAS-RHIN

*direction départementale
de l'Équipement du Bas-Rhin*

*service des Politiques de l'État
unité Sécurité Routière*

SECURITE ROUTIERE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION 2008-2012



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

SOMMAIRE

LA DÉFINITION DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION (DGO)	3
LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION DANS LE DÉPARTEMENT	4
L'ACCIDENTOLOGIE GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT	7
1. PRÉSENTATION DU DÉPARTEMENT	7
1.1 Population et parc automobile	7
1.2 Réseaux et trafic	7
1.3 L'accidentologie locale du Bas-Rhin	7
1.4 Localisation des accidents	9
2. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES D'ACCIDENTOLOGIE	11
LES ENJEUX DU DGO	14
1. ANALYSE THÉMATIQUE	14
1.1. Les accidents par mode de déplacement	14
1.2. Les accidents par âges	25
1.3. Les accidents par causes	26
1.4. Les accidents dans le cadre des risques routiers professionnels	32
2. ENJEUX RETENUS	35
3. COMPRÉHENSION DES ENJEUX	36
3.1. Les jeunes.....	36
3.2. L'alcool et les stupéfiants.....	41
3.3. Les deux roues motorisés	46
3.4. La vitesse et les obstacles fixes.....	51
3.5. Les bicyclettes	53
3.6. Les risques routiers professionnels	54
LES ORIENTATIONS D'ACTION	63
1. LES JEUNES.....	63
2. L'ALCOOL ET LES STUPÉFIANTS	64
3. LES DEUX ROUES MOTORISES	65
4. LA VITESSE ET LES OBSTACLES FIXES	66
5. LES BICYCLETTES	67
6. LES RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS	68
SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO	69
ANNEXE	71

PRÉFACE

La lutte contre l'insécurité routière constitue l'une des grandes causes nationales.

Les efforts déployés depuis plusieurs années dans ce domaine ont permis d'enregistrer une nette diminution du nombre de personnes tuées et blessées sur nos routes sur l'ensemble du territoire national en général, et dans le département du Bas-Rhin en particulier.

Ces bons résultats résultent du changement durable de comportement des usagers induit par la mobilisation sans cesse renouvelée de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière autour des trois axes de la politique locale de sécurité routière : l'éducation, la prévention et la répression.

Dans cet esprit, le présent Document Général d'Orientation (DGO) constitue l'aboutissement d'une étroite démarche partenariale entre les services de l'État, les collectivités territoriales, les assureurs du risque professionnel, les entreprises et les associations, qui manifestent ainsi leur volonté commune de poursuivre, dans la durée, la lutte contre l'insécurité routière en développant une politique locale construite autour d'actions de sécurité routière concrètes et efficaces.

Les axes forces du DGO 2008-2012 du département du Bas-Rhin, qui rejoignent les grandes préoccupations nationales, sont articulés autour des six enjeux majeurs suivants :

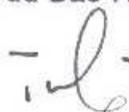
- la lutte contre la surmortalité des jeunes ;
- la lutte contre la conduite sous l'influence de l'alcool et de stupéfiants ;
- la lutte contre la surmortalité des personnes utilisant des deux roues motorisés ;
- la lutte contre la vitesse excessive et l'amélioration du réseau quant aux obstacles fixes ;
- la sensibilisation des utilisateurs de bicyclettes ;
- la prise en compte des risques routiers professionnels.

Il n'y a pas de fatalité en matière de sécurité routière.

Seule une ferme volonté, dans la durée, de l'ensemble des partenaires concernés, permettra de poursuivre encore la baisse déjà notable du nombre de tuées et de blessées, afin d'atteindre en 2012 moins de 3.000 personnes décédées par an sur les routes de notre pays, objectif fixé par le Président de la République le 21 octobre 2007.

Strasbourg, le - 5 OCT. 2009

Le Préfet de la région Alsace
Préfet du Bas-Rhin



Pierre Etienne BISCH

LISTE DES PARTENAIRES

- Alcool Assistance
- Association des Maires du Bas-Rhin
- Association Laurence FRITZ
- Automobile Club Action +
- Caisse d'Assurance Accidents Agricoles du Bas-Rhin
- Caisse Régionale d'Assurance Maladie Alsace-Moselle
- Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale du Bas-Rhin
- Chambre de Commerce et d'Industrie du Bas-Rhin
- Chambre des Métiers d'Alsace
- Comité d'Action Deux Roues
- Communauté Urbaine de Strasbourg
- Compagnie Républicaine de Sécurité Alsace-Lorraine - Détachement autoroutier de Strasbourg
- Conseil Général du Bas-Rhin
- Direction Départementale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle
- Direction Départementale de l'Équipement du Bas-Rhin
- Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports
- Direction Départementale de la Protection Judiciaire de la Jeunesse
- Direction Départementale de la Sécurité Publique du Bas-Rhin
- Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales
- Direction Interdépartementale des Routes de l'Est
- Direction Régional de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement
- ECF Llerena
- Escadron Départemental de Sécurité Routière du Bas-Rhin
- Fédération Française des Motards en Colère
- Inspection Académique
- Intervenants Départementaux de Sécurité Routière
- IZYDRIVE
- La Mutuelle Des Étudiants
- Ligue Contre la Violence Routière
- Mouvement des Entreprises de France
- Pôle Est d'animation sécurité routière
- PREVENKIT
- Prévention et Sécurité Eugène
- Prévention Routière 67
- Service d'Aide Médicale d'Urgence du Bas-Rhin
- Service Départemental d'Incendie et de Secours
- Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation
- Tribunal de Grande Instance de Colmar
- Tribunal de Grande Instance de Saverne
- Tribunal de Grande Instance de Strasbourg
- Ville de Haguenau
- Ville de Sélestat

LA DÉFINITION DU DOCUMENT GENERAL D'ORIENTATION (DGO)

Le Président de la République a présidé, le 21 octobre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3.000 d'ici 2012, contre 4.500 en 2007.

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR), réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les deux roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

Ainsi des mesures doivent être prises pour :

- Diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool ;
- Diviser par trois le nombre de jeunes tués ;
- Diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation des deux roues.

Chaque département doit définir, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientation (DGO) les orientations d'actions à mener au sein du département jusqu'en 2012, afin de faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Le Document Général d'Orientation, après une étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires locaux, définit et affiche les axes prioritaires d'une politique partenariale à mettre en œuvre aux cours des prochaines années, afin de faire reculer l'insécurité routière.

Le Document Général d'Orientation doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et des acteurs locaux, y compris associatifs et professionnels, de partager la connaissance de l'accidentologie locale et des enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Sous la responsabilité du Préfet, ces différents acteurs sont chargés de définir ces enjeux et les axes prioritaires d'actions qu'ils mettront en œuvre jusqu'en 2012, ensemble ou séparément, tout en cherchant à impliquer et fédérer le plus possible de partenaires pour atteindre les objectifs nationaux ambitieux.

Ce document constitue donc l'outil politique privilégié de programmation de mobilisation locale pour lutter contre l'insécurité routière.



LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION DANS LE DÉPARTEMENT

DÉFINITION

Un enjeu peut être défini comme suit : morbidité, absolue ou relative, d'une cible (lieu, type d'usagers...). L'enjeu est donc un nombre d'accidents ou de victimes (décliné suivant la gravité) qui est associé à une cible.

Une cible est un sous-ensemble d'accidents relatifs à un thème (typologie d'accidents, infrastructures, type d'usagers, période...) ou une zone spatiale (commune, itinéraire, section, carrefour...). Ce nombre d'accidents ou de victimes sera à considérer en absolu (nombre d'accidents impliquant un deux-roues par exemple), et/ou en relatif (écart par rapport à une référence comme les valeurs nationales ou nombre ramené à une exposition comme la répartition par âge de la population).

L'étude d'enjeux est constituée d'une analyse du bilan accidentologique, de la réalisation de l'approfondissement des enjeux, de la hiérarchisation des enjeux étudiés qui aboutit à la détermination et au choix des enjeux.

Une orientation d'action doit fixer l'objectif général des actions qui en découlent. C'est une indication des cibles et des thématiques à favoriser.

Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) est la synthèse des actions de préventions proposées par les partenaires institutionnels ou associatifs pour une année donnée. Pour que ces actions soient validées, elles doivent correspondre aux enjeux du DGO et peuvent faire l'objet d'une subvention du PDASR pour leur réalisation.

Par ailleurs, chaque tableau fait apparaître un **Indice de gravité** (Ig) qui correspond au nombre de personnes tuées divisé par le nombre d'accidents et multiplié par 100.

PRÉSENTATION

Le DGO s'appuie sur le guide méthodologique "Établissement du Document Général d'Orientations" de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR).

L'instance d'élaboration, de mise en œuvre et de suivi du DGO est le Pôle de Compétence État de Sécurité Routière présidé par le chargé de projet "sécurité routière", Sous-Préfet de Sélestat-Erstein. Il sera associé à la validation des enjeux, à la définition des orientations d'action et à leur mise en œuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

Le Pôle de Compétence État de Sécurité Routière est composé des représentants du Conseil Général du Bas-Rhin, de la Communauté Urbaine de Strasbourg, de la ville de Sélestat, de la ville d'Haguenau, de l'Association des Maires du Bas-Rhin, de la Caisse Régionale d'Assurance Maladie, du Centre de Gestion du Bas-Rhin et de l'ensemble des services de l'État du Bas-Rhin.

La démarche d'élaboration du DGO est marquée par deux phases décisionnelles essentielles : la phase "enjeux" et la phase "orientations d'actions", nécessitant toutes deux une validation officielle du Pôle, à partir d'études réalisées par des groupes techniques.

Des groupes techniques sont constitués autour des enjeux du DGO. Ils sont chargés de proposer et de suivre la réalisation des actions découlant des orientations retenues.

METHODOLOGIE

La première phase concerne les "enjeux". L'objectif est d'identifier les cibles d'accidents caractérisant un dysfonctionnement à partir de l'analyse du bilan accidentologique local. Les enjeux sont définis par le nombre absolu ou relatif d'accidents ou de victimes associée à une cible.

Compte tenu des orientations nationales fixées pour atteindre les objectifs de 2012, chaque département devra caractériser à minima les quatre enjeux retenus au niveau national :

- l'alcool,
- la vitesse,
- les jeunes,
- les deux roues motorisés.

L'étude réalisée par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière a permis d'identifier et de fournir aux Pôles de Compétence une hiérarchisation de ces enjeux et des éléments techniques indispensables.

Ce bilan est réalisé d'après les données des Bulletins d'Analyse d'Accidents Corporels (BAAC) entre 2002 et 2006. Le changement de la définition du "tué" en 2005 a été pris en compte pour l'ensemble de ce document. L'étude a été présentée au Pôle de Compétence État de Sécurité Routière le 10 octobre 2008 en préfecture.

Les quatre enjeux nationaux ont été retenus. A la thématique vitesse a été rattachée l'enjeu "obstacles latéraux" et deux enjeux supplémentaires ont été ajoutés : les "cyclistes" et le "risque routier professionnel".

Six enjeux ont été retenus pour le Département du Bas-Rhin :

- Les jeunes
- L'alcool et les stupéfiants
- Les deux-roues motorisés
- La vitesse et les obstacles fixes
- Les bicyclettes
- Les risques routiers professionnels

Ce choix des enjeux conclut la première phase. A ensuite débuté la phase relative à l'approfondissement des enjeux. Pour ce faire, le comité de pilotage a constitué six groupes de travail afin de réaliser ces approfondissements.

La deuxième phase correspond à la compréhension des enjeux du DGO.

Des groupes techniques ont été constitués pour analyser les six enjeux retenus et proposer des orientations d'actions.

Les orientations d'actions fixent l'objectif général des actions qui en découlent et ne doivent pas être confondues avec les actions proprement dites.

Pour chaque thématique, des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (bénévoles pour la sécurité routière encadrés par la préfecture), les forces de l'ordre (police, gendarmerie et CRS), la Coordination et l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière de la Direction Départementale de l'Équipement étaient présents. Différents partenaires se sont rajouté selon les thématiques.

Jeunes :

Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports
Inspection Académique
Direction Départementale de la Protection Judiciaire de la Jeunesse
Conseil Général du Bas-Rhin
Communauté Urbaine de Strasbourg
Association des Maires du Bas-Rhin
La Mutuelle Des Étudiants
Associations Laurence FRITZ, Ligue Contre la Violence Routière, l'Automobile Club Prévention Routière et Prévention Routière 67

Alcool et stupéfiants:

Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation
Parquet de Strasbourg
Entreprise IZYDRIVE
Associations Alcool Assistance et Prévention Routière 67

Deux roues vélos ou motos :

Conseil Général du Bas-Rhin
Communauté Urbaine de Strasbourg
Ville de Haguenau
Associations Fédération Française des Motards et Colère, Comité d'Action Deux Roues,
l'Automobile Club Prévention Routière et Prévention Routière 67

Vitesse et obstacles fixes :

Direction Interdépartementale des Routes de l'Est
Service Départemental d'Incendie et de Secours
Conseil Général
Association Prévention Routière 67

Risques routiers professionnels :

Chambre de Commerce et d'Industrie
Mouvement Des Entreprises de France
Conseil Régional Est ASSURANCES
Chambre des Métiers d'Alsace
Caisse Régionale d'Assurance Maladie
Centre De Gestion 67
Caisses d'Assurance-Accidents Agricoles du Bas-Rhin
Centres de formations à la conduite ECF, PSE Eugène
Associations l'Automobile Club Prévention Routière et Prévention Routière 67

Quatre groupes de travail se sont réunis deux ou trois fois :

- La première réunion afin de définir les objectifs d'approfondissement de la thématique.
- Les 2^{ème} et 3^{ème} réunions : propositions d'orientations d'actions.

Les orientations d'actions ont été validées par le Pôle de Compétence le 23 janvier 2009.

L'ACCIDENTALITÉ GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT

1. PRÉSENTATION DU DÉPARTEMENT

Toutes les données qui suivent sont des données cumulées sur les cinq années de 2002 à 2006.

Le Bas-Rhin est un département dense avec un trafic important. On remarque une gravité des accidents importante sur les routes nationales et départementales.

1.1. Population et parc automobile

Superficie : 4.755 km²

Population : 1.026.023 habitants

Densité : 216 habitants au km² (108 en moyenne pour la France)

Parc de voitures de tourisme 541.113, soit 0,53 voiture par hab. (0,52 pour la France)

Part des tués locaux : 81,33 % (75,35 % pour la France)

1.2. Réseaux et trafics

Autoroutes : 198 km, avec un débit de 36.600 véhicules/jour (32.925 véhicules/jour au plan national)

Routes nationales (RN) : 272 km, avec un débit de 13.400 véhicules/jour (12.009 véhicules/jour au plan national)

Routes départementales (RD) : 3.310 km, avec un débit de 2.285 véhicules/jour (1.621 véhicules/jour au plan national)

Données pour 10.000 habitants				
	Bas-Rhin		France	
	Nombre de kilomètres	Parcours (1)	Nombre de kilomètres	Parcours (1)
Autoroutes	1,9	25,8	1,8	21,8
RN	3,0	13,0	4,0	19,3
RD	32	26,9	61	35,9

(1) en millions de véhicules x kilomètres par an

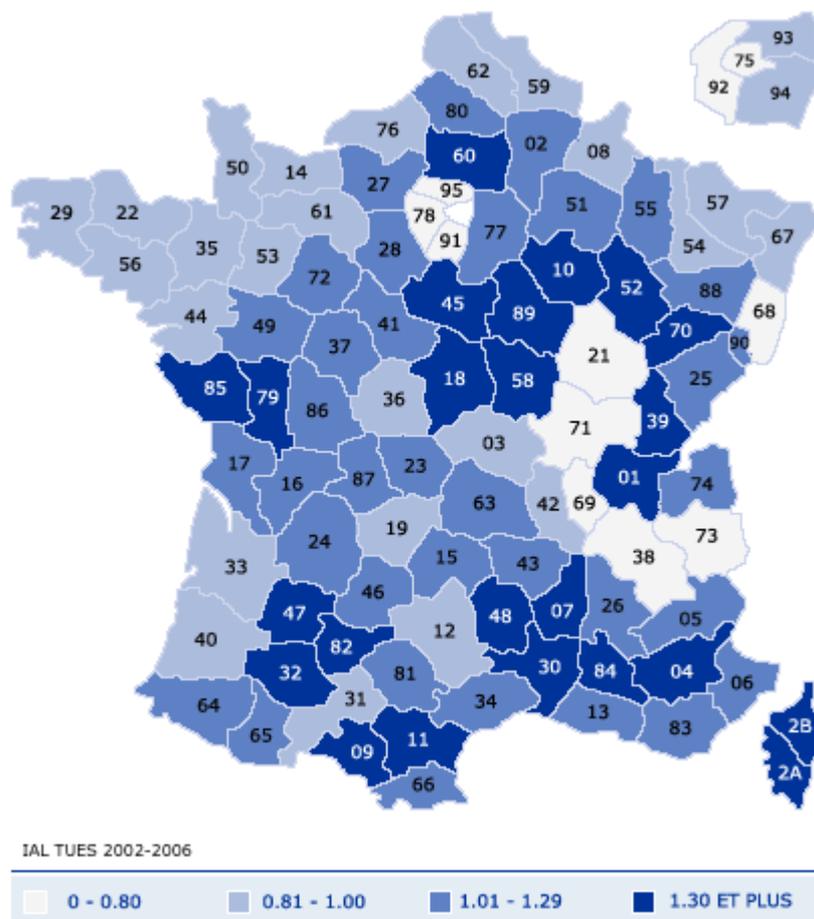
1.3. L'accidentologie locale du Bas-Rhin

Données 2002-2006		FRANCE	BAS RHIN	ALSACE
IAL (*)	Tués	1,00	1,00	0,90
	Victimes graves	ND	ND	ND
Autoroutes	% tués	7,6 %	11,5 %	11,2 %
	Risque relatif	1,00	0,96	0,95
Routes nationales et départementales	% tués	73,1 %	72,1 %	71,1 %
	Risque relatif	1,00	1,07	0,90
Agglomération	% tués	19,3 %	16,5 %	17,7 %
	Risque relatif	1,00	0,80	0,87

*Ce tableau donne le risque départemental (tués sur cinq ans rapportés au parcours) suivant les différents réseaux : autoroutes, routes nationales et départementales en rase campagne ou en agglomération de moins de 5.000 habitants. Le risque en agglomération de plus de 5.000 habitants est calculé à partir de la population des entités urbaines (voir méthodologie dans le rapport sur les indicateurs d'accidentologie locale).

L'IAL (indicateur d'accidentologie locale) est une pondération des risques relatifs (rapportés au risque France) par réseaux, en fonction de l'importance relative des parcours sur les différents réseaux.

Exemple : un IAL de 1,30 signifie qu'il y a eu sur cinq ans 30% de tués en plus dans ce département par rapport au bilan qu'il y aurait eu si les taux de risque sur ces différents réseaux avaient été ceux de l'ensemble de la France.



Pour ce qui concerne l'accidentologie locale sur autoroutes et en agglomération, le risque relatif est inférieur au risque national (0,96 et 0,80). Au contraire, sur routes départementales et nationales, le risque relatif est supérieur au risque national (1,07).

Le pourcentage d'accidents de la circulation sur autoroutes est nettement supérieur dans le Bas-Rhin (11,5%) que sur la France (7,6%). En ce qui concerne les accidents sur routes départementales, nationales et en agglomération, le pourcentage d'accidents est inférieur dans le Bas-Rhin.

1.4. Localisation des accidents de la circulation entre 2002 et 2006

Bas-Rhin :

	Bas-Rhin		France	
	Rase campagne	Agglomération	Rase campagne	Agglomération
Accidents	37,8%	62,2%	34,0%	68,0%
Personnes tuées	72,6%	27,4%	71,4%	28,6%
Personnes blessées	37,6%	59,5%	34,7%	65,3%

Les pourcentages d'accidents, de personnes tuées et de victimes en rase campagne dans le Bas-Rhin sont légèrement supérieurs au niveau national.

	Accidents dans le Bas-Rhin	% des accidents dans le Bas-Rhin	Personnes tuées	% des personnes tuées dans le Bas-Rhin	Personnes blessées	% des personnes blessées dans le Bas-Rhin	Ig
Autoroutes	776	10,7	41	10,4	1.055	11,4	5,3
Routes nationales	607	8,4	48	12,2	774	8,4	8,4
Routes départementales	2.516	34,7	229	58,1	3.108	33,7	9,3
Voies communales et autres	3.902	53,8	76	19,3	4.298	46,5	2,2
Total	7.250	100	394	100	9.235	100	5,4

La majorité des accidents dans le Bas-Rhin se produit sur voies communales (53,8%) mais la gravité de ces accidents est relativement faible. Les gravités des accidents se produisant sur routes nationales et départementales sont par contre très élevées.

Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) :

	C.U.S.	% Bas-Rhin
Accidents	4408	61%
Personnes tuées	101	26%
Personnes blessées	5526	60%

61% des accidents ont lieu dans la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) et représentent 26% des personnes tuées.

	Accidents de la CUS	% des accidents de la CUS	Personnes tuées	% des personnes tuées dans la CUS	Personnes blessées	% des personnes blessées dans la CUS	Ig
Autoroutes	600	13,6	18	17,8	804	14,5	3,0
Routes nationales	240	5,4	7	6,9	290	5,2	2,9
Routes départementales	544	12,3	22	21,8	680	12,3	4,2
Voies communales et autres	3264	74	54	53,5	3.752	67,9	1,7
Total	4.408	100	101	100	5.526	100	2,3

La majorité des accidents dans la Commune Urbaine de Strasbourg se déroule sur voies communales (74%) mais la gravité est importante sur routes départementales.

Commune de Haguenau :

	Haguenau	% Bas-Rhin
Accidents	126	2%
Personnes tuées	21	5%
Personnes blessées	186	2%

2% des accidents ont lieu dans la commune de Haguenau et représentent 5% des personnes tuées.

	Accidents Haguenau	% des accidents de Haguenau	Personnes tuées	% des personnes tuées de Haguenau	Personnes blessées	% des personnes blessées de Haguenau	Ig
Autoroutes	0	0	0	0	0	0	0
Routes nationales	32	25,4	8	38,1	39	21	25
Routes départementales	53	42,1	9	42,9	80	43	17
Voies communales et autres	59	46,8	4	19	67	36	8,5
Total	126	100	21	100	186	100	16,7

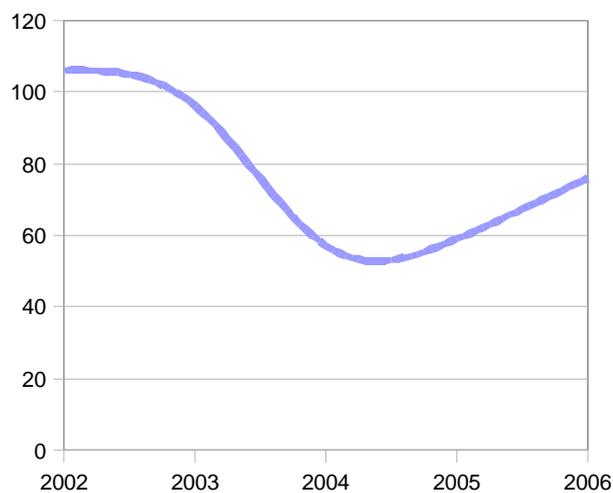
La majorité des accidents dans la commune de Haguenau se déroule sur voies communales (46,8 %) mais la gravité est importante sur routes nationales et départementales.

2. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES D'ACCIDENTOLOGIE

Bilan des accidents sur 5 ans

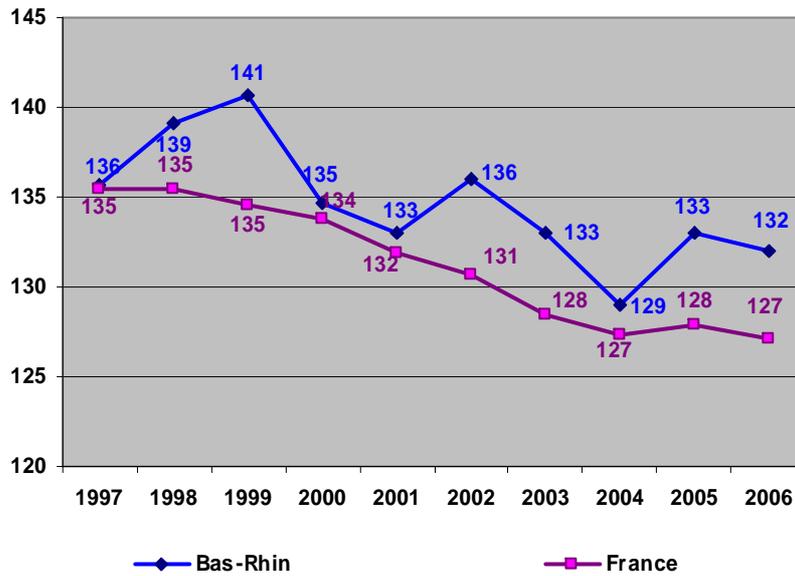
	Nombre d'accidents	Nombre de victimes	
		Personnes tuées	Personnes blessées
2002	1 717	106	2 230
2003	1 629	96	2 069
2004	1 371	57	1 716
2005	1 344	59	1 727
2006	1 189	76	1 493
Ensemble	7 250	394	9 235

Évolution du nombre de personnes tuées entre 2002 et 2006



Bien que fluctuant, on peut constater une tendance à la baisse (10% par an) du nombre de personnes tuées. Il est à noter que l'année 2006 fut particulièrement meurtrière. Cependant, cette tendance a été stoppée en 2007 et 2008.

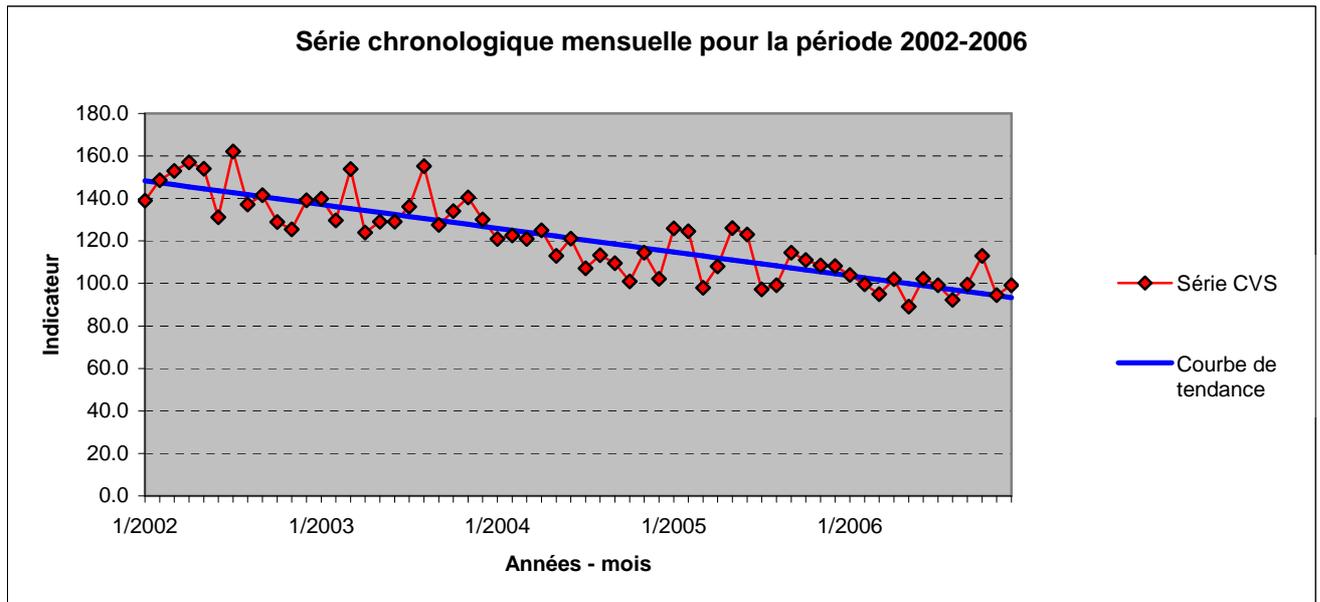
Gravité des accidents (nombre de victimes/100 accidents corporels)

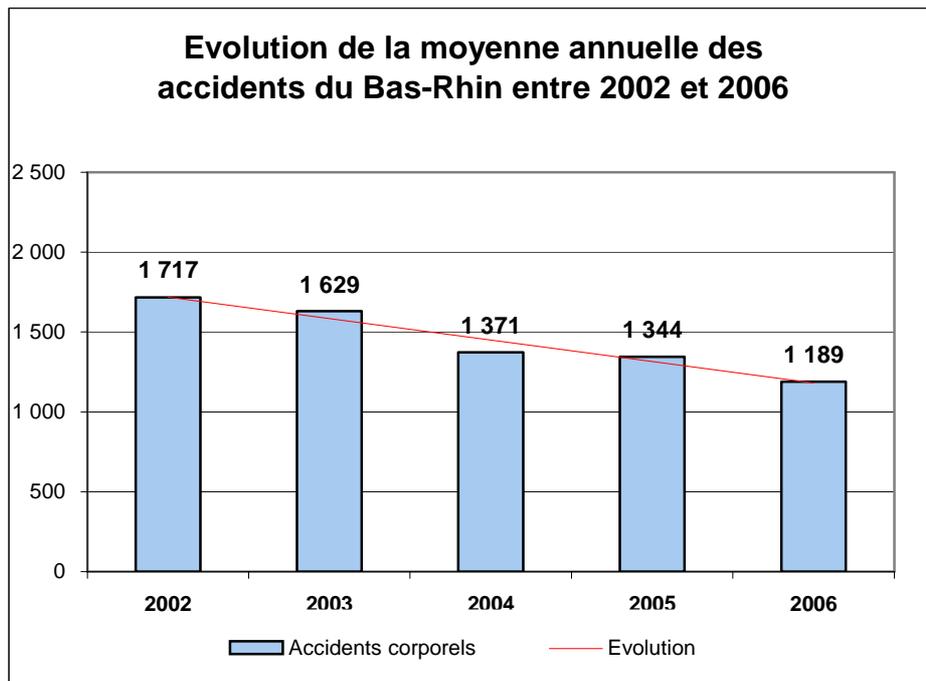


La moyenne de la gravité des accidents sur 5 ans (pour la période de 2002 à 2006) est de **128** pour la France et de **133** pour le Bas-Rhin ; bien qu'encore supérieure à la moyenne de la gravité des accidents en France, la gravité des accidents du Bas-Rhin suit une tendance à la baisse.

Analyse statistique

La tendance du nombre d'accidents dans le Bas-Rhin entre 2002 et 2006 est très significative avec une baisse d'environ 11 accidents par mois.





La tendance du nombre d'accidents dans le Bas-Rhin entre 2002 et 2006 est très significative avec une baisse de 9% par an.

Localisation des accidents dans le Bas-Rhin de 2002 à 2006

La carte des accidents corporels de la circulation sur la période 2002-2006 (+ mortels en 2007) se trouve en annexe à la fin du document.

LES ENJEUX DU DGO

1. ANALYSE THÉMATIQUE

1.1. Les accidents par mode de déplacement

- Le pourcentage de personnes tuées dans le Bas-Rhin est supérieur au niveau national pour les usagers suivants : bicyclettes et VL...
- Les accidents impliquant au moins une bicyclette représente 12,5% des accidents du Bas-Rhin
- Les accidents impliquant au moins un deux roues motorisé représente 25% des accidents du Bas-Rhin
- 87,4% des accidents dans le Bas-Rhin impliquent un VL

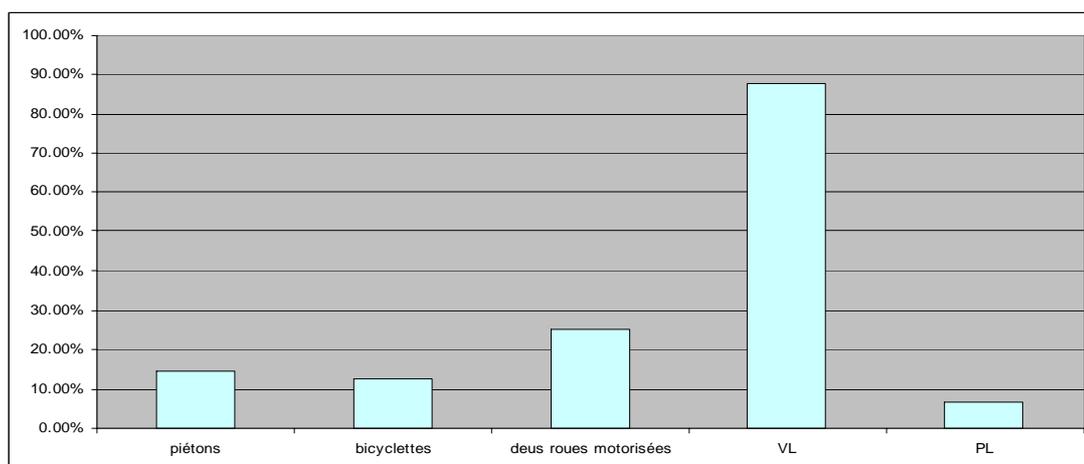
	Nombre d'accidents	Nombre de victimes	
		Tués	Blessés
2002	1 717	106	2 230
2003	1 629	96	2 069
2004	1 371	57	1 716
2005	1 344	59	1 727
2006	1 189	76	1 493
Ensemble	7 250	394	9 235

Les accidents de la circulation du Bas-Rhin sont en baisse de 30% entre 2002 et 2006.

	Pourcentage de personnes tuées	
	Bas-Rhin %	France % (2006)
Usagers piétons	11,5	11,3
Usagers bicyclettes	6,9	3,8
Usagers deux roues motorisées	15	23
Usagers VL	62,6	55,8
Usagers PL	2,3	1,8
Usagers autres	1,8	4,1

Le pourcentage de personnes tuées à bicyclette est très significativement supérieur à celui de la France, ce qui peut s'expliquer par l'utilisation plus importante de ce moyen de transport dans le Bas-Rhin que sur le plan national.

Part des accidents impliquant au moins un usager piéton, bicyclette, 2RM, VL et PL.



La voiture est présente dans plus de 80% des accidents de la circulation du Bas-Rhin.

Les accidents des piétons

Évolution de l'accidentologie avec des piétons

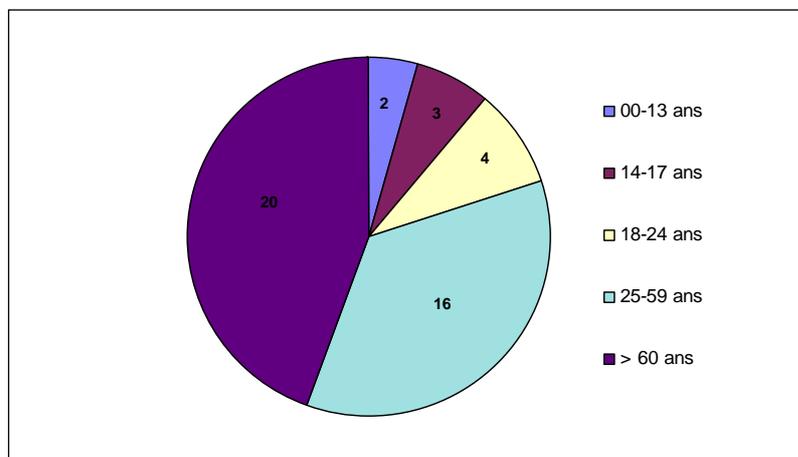
	Nombre d'accidents	Nombre de victimes	
		Piétons tués	Piétons blessés
2002	236	14	255
2003	233	7	249
2004	205	9	214
2005	211	6	223
2006	154	9	162
Ensemble	1039	45	1103

1.039 accidents de piétons ont eu lieu sur le département entre 2002 et 2006, ce qui représente plus de 14% des accidents du Bas-Rhin.

Sur la période étudiée, 45 personnes sont décédées (11,4%) et 1.103 blessées (11,9%)

On note une baisse des accidents de piétons ainsi que des personnes blessées, respectivement 28% et 25% entre 2002 et 2006. Le nombre de personnes tuées fluctue fortement.

Les piétons tués dans un accident de circulation



La majorité des piétons décédés dans un accident de la circulation sont les **personnes de plus de 60 ans (45%)** ainsi que la classe d'âge des 25-59 ans (35%).

Les accidents des bicyclettes

Évolution de l'accidentologie avec des bicyclettes

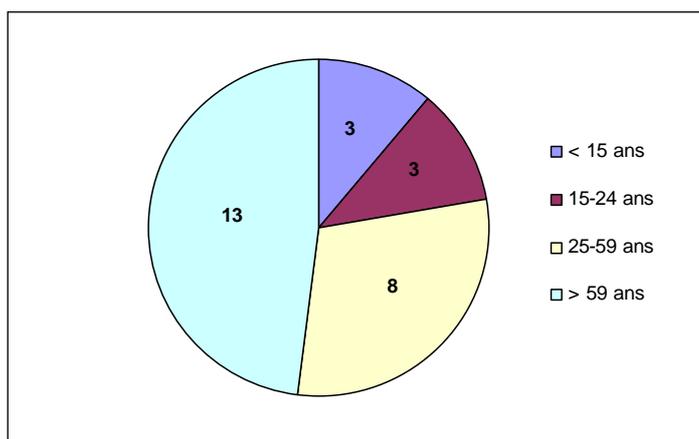
	Nombre d'accidents	Nombre de victimes	
		Personnes tuées	Personnes blessées
2002	196	8	201
2003	193	7	199
2004	199	7	206
2005	169	2	180
2006	146	3	156
Total	903	27	942

903 accidents à bicyclette ont eu lieu sur le département entre 2002 et 2006, ce qui représente 12,5% des accidents de la circulation dans le Bas-Rhin.

Sur la période étudiée, 27 personnes sont décédées (7%) et 942 blessées (10%)

On notera, sur les 5 années étudiées, une baisse de 25% des accidents de bicyclettes et une baisse de 22% des personnes blessées.

Les personnes tuées dans les accidents de bicyclettes



Les accidents les plus graves touchent les personnes âgées et retraitées (13 accidents mortels).

La répartition des personnes tuées en fonction de l'agglomération

Bilan global	Accid.	Tués	Blessés	Ig
Strasbourg	550	9	580	1,6
Agglo < 100 000h	261	10	266	3,8
hors agglomération	92	8	96	8,7

La grande majorité des accidents de bicyclettes (62%) ont lieu à Strasbourg et seulement 10% en rase campagne. Cependant, il y a autant de personnes tuées à Strasbourg qu'en rase campagne. Les agglomérations représentent 90% des accidents mais 2/3 des personnes tuées. La gravité des accidents hors agglomération est très importante (8,7).

Les accidents des deux roues motorisés (2RM)

Évolution de l'accidentologie avec des deux roues motorisées

	Nombre d'accidents	Nombre de victimes	
		Personnes tuées	Personnes blessées
2002	402	20	463
2003	411	13	469
2004	333	7	375
2005	346	9	409
2006	328	12	376
Total	1820	61	2092

1 820 accidents de deux roues motorisées ont eu lieu sur le département entre 2002 et 2006, ce qui représente 25% des accidents de la circulation dans le Bas-Rhin.

Sur la période étudiée, 61 personnes sont décédées (15,5%) et 2 092 ont été blessées (22,6%).

Part des accidents et des personnes tuées dans un accident de 2RM par rapport aux accidents du Bas-Rhin

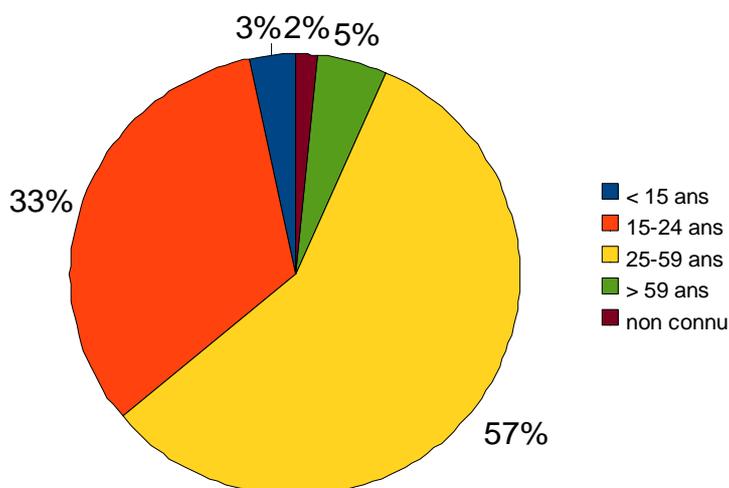
	Part des accidents	Part des personnes tuées
2002	23.4%	18.9%
2003	25.2%	13.5%
2004	24.3%	12.3%
2005	25.7%	15.3%
2006	27.6%	15.8%

61 personnes utilisant un 2RM sont décédées suite à un accident de la circulation entre 2002 et 2006, ce qui représente **une baisse de 22%** par rapport à la période 1997-2001.

Ces 61 décès représentent **15,5% des tués** au total durant cette période (14,5% entre 1997 et 2001).

Le nombre d'accidents impliquant au moins un 2RM est **en baisse de 18%** entre 2002 et 2006, cependant la part de ces accidents reste stable.

Nombre de personnes tuées par groupe d'âge



La classe d'âge la plus touchée est nettement celle des **25-59 ans**, représentant plus de **57%** des personnes tuées en 2RM.

Nombre de personnes tuées selon la catégorie de deux roues motorisées

	Nombre de personnes tuées
cyclomoteur	24
motocyclette	37
Total	61

Évolution de l'accidentologie avec des cyclomoteurs

	Nombre d'accidents	Nombre de victimes	
		Personnes Tuées	Personnes Blessées
2002	240	6	276
2003	243	4	277
2004	209	4	235
2005	200	4	233
2006	198	6	226
Ensemble	1090	24	1247

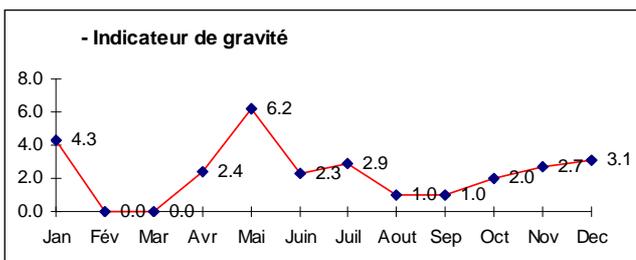
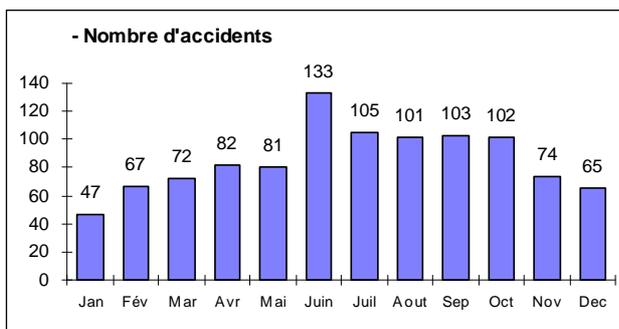
1.090 accidents impliquant un cyclomoteur ont eu lieu sur le département entre 2002 et 2006, ce qui représente 15% des accidents de la circulation dans le Bas-Rhin.

Sur la période étudiée, 24 personnes sont décédées (6%) et 1 247 blessées (14%)

On notera, sur les 5 années étudiées, une baisse de 18% des accidents de cyclomoteurs ainsi que des personnes blessées.

Le nombre de personnes tuées **reste toutefois stable entre 2003 et 2005.**

Répartition moyenne des accidents de cyclomoteurs par mois de l'année entre 2002 et 2006.



La majorité des accidents de cyclomoteurs se passe pendant la période estivale, avec un pic de 133 accidents en moyenne au mois de juin. Au niveau de la gravité, le mois de mai est le plus accidentogène. Le mois de janvier est toutefois très dangereux avec peu d'accidents mais un indice de gravité relativement important par rapport au reste de l'année.

Accidents des motocyclettes

	Nombre d'accidents	Nombre de victimes	
		Personnes tuées	Personnes blessées
2002	164	14	190
2003	171	9	198
2004	124	3	140
2005	146	5	176
2006	133	6	157
Ensemble	738	37	861

738 accidents impliquant une motocyclette ont eu lieu sur le département entre 2002 et 2006, ce qui représente 10% des accidents de la circulation dans le Bas-Rhin.

Sur la période étudiée, 37 personnes sont décédées (9%) et 861 blessées (9%) dans un accident comprenant une motocyclette.

On notera, sur les 5 années étudiées, une baisse de 19% des accidents de motocyclettes ainsi qu'une baisse de 17% des personnes blessées.

Le nombre de personnes tuées était très élevé en 2002 avec 14 décès et a connu une baisse importante jusqu'en 2004 (3 décès). Les années 2005 et 2006 révèlent une légère hausse des personnes décédées passant de 5 décès en 2005 à 6 en 2006.

Les accidents des véhicules légers (VL)

Évolution de l'accidentologie avec des véhicules légers

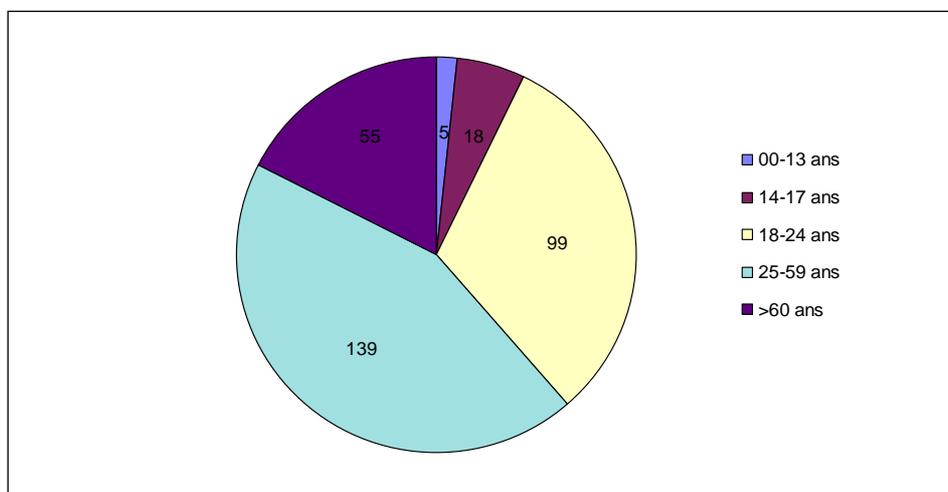
	Nombre d'accidents	Nombre de victimes	
		Personnes tuées	Personnes blessées
2002	1495	84	1993
2003	1415	74	1830
2004	1140	50	1459
2005	1130	49	1478
2006	980	59	1264
Ensemble	6160	316	8024

6.160 accidents de VL ont eu lieu sur le département entre 2002 et 2006, ce qui représente près de 85% des accidents du Bas-Rhin.

Sur la période étudiée, 316 personnes sont décédées (80%) et 8.024 blessées (86%)

Le nombre d'accidents est en baisse de 35 % entre 2002 et 2006, et le nombre de personnes blessées en baisse de 36 %. Le nombre de personnes tuées en VL a également baissé de 2002 à 2006 avec toutefois une légère hausse entre 2005 et 2006. Le nombre de personnes tuées a baissé de 30 % entre 2002 et 2006.

Les personnes tuées dans les accidents de véhicules légers.



La majorité des personnes tuées dans un accident de VL appartiennent à la classe d'âge des 25-59 ans (44 %). La classe d'âge des 18-24 ans est également très touchée avec 31 % des personnes tuées.

Répartition des accidents de véhicules légers par type de réseau

	Nombre d'accidents	%	Ig
Autoroute	712	11.6	4.6
R.N.	544	8.8	7.5
R.D.	2122	34.4	9.2
V.C. et autres	3276	53.2	1.7
Totalité des accident	6160	100.0	5.1

On notera que la plupart des accidents de la circulation impliquant des VL se déroulent sur voies communales (53 %), l'indice de gravité étant relativement faible. De nombreux accidents se déroulent également sur routes départementales (34 %), avec un indice de gravité nettement plus important.

Les accidents des poids lourds (PL)

Évolution de l'accidentologie avec des poids lourds

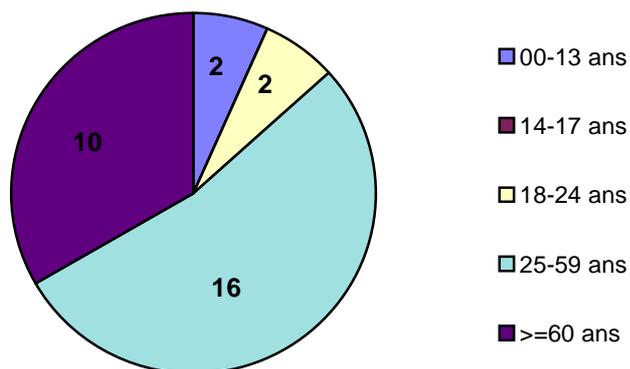
	Nombre d'accidents	Nombre de victimes	
		Personnes tuées	Personnes blessées
2002	47	7	54
2003	53	8	61
2004	48	3	60
2005	54	2	69
2006	60	10	64
Ensemble	262	30	308

262 accidents de PL ont eu lieu sur le département entre 2002 et 2006, ce qui représente près de 4 % des accidents du Bas-Rhin.

Sur la période étudiée, 30 personnes sont décédées (8 %) et 308 blessées (3 %) dans un accident comprenant un PL.

Le nombre d'accidents et de personnes blessées reste relativement stable entre 2002 et 2006, alors que le nombre de personnes tuées connaît une légère hausse. En effet, entre 2002 et 2005, le nombre de personnes tuées dans un accident de PL a baissé passant de 7 personnes décédées à 2. L'année 2006 fut une très mauvaise année en terme d'accidents de PL puisque 10 personnes sont décédées.

Les personnes tuées dans les accidents de poids lourds



La majorité des personnes tuées dans un accident de PL appartiennent à la classe d'âge des 25-59 ans (53 %). La classe d'âge des plus de 60 ans est également très touchée avec 33 % des personnes tuées.

La répartition des accidents PL par type de réseau

	Nombre d'accidents	%	Ig
Autoroute	64	24.4	9.4
R.N.	56	21.4	10.7
R.D.	81	30.9	16.0
V.C. et autres	86	32.8	8.1
Totalité des accidents	262	100.0	11.5

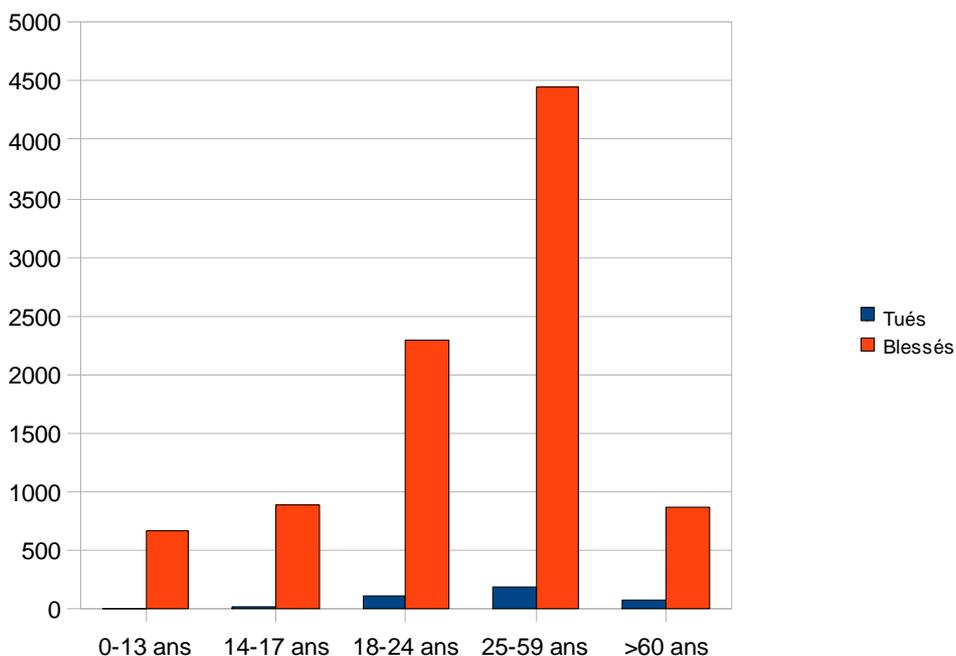
Les accidents de la circulation impliquant des PL se produisent plus souvent sur routes départementales (31 %) et sur voies communales (33 %). L'indice de gravité est toutefois nettement plus important sur routes départementales (16) que sur voies communales (8,1).

Sur autoroutes et routes nationales, l'indice de gravité des accidents est tout de même important.

1.2. Les accidents par âges

- Les jeunes de 14 à 17 ans et de 18 à 24 ans représentent respectivement 6 et 28 % des personnes décédés dans un accident de circulation, mais seulement 5,5% et 9,6% de la population.
- Ces deux classes d'âge sont sur-représentées dans les décès liés à la route et plus particulièrement les 18-24 ans.

Répartition par classe d'âge les personnes tuées et blessées



Age des victimes	0-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
Nombres de personnes tuées	9	22	109	182	71	393
Pourcentage de personnes tuées	2%	6%	28%	46%	18%	100%
Pourcentage de la population	16,7%	5,5%	9,6%	49,9%	18,3%	100%

1.3 Les accidents par causes

1.3.1. Le risque lié à l'alcool

L'alcool est responsable pour 31 % des personnes tuées.

Évolution de l'accidentologie liée à l'alcool

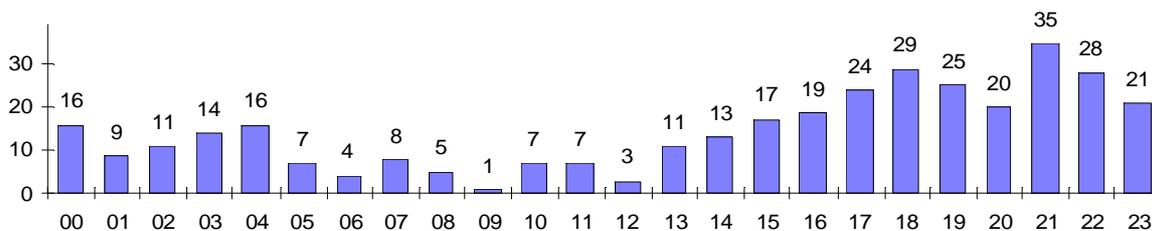
	Nombre d'accidents	Nombre de victimes	
		Tués	Blessés
2002	164	29	207
2003	162	39	211
2004	125	14	163
2005	130	22	160
2006	120	18	165
Total	701	122	533

Le nombre d'accidents avec alcool a baissé rapidement entre 2003 et 2004 et est resté stable ensuite. Il en est de même pour le nombre de blessés.

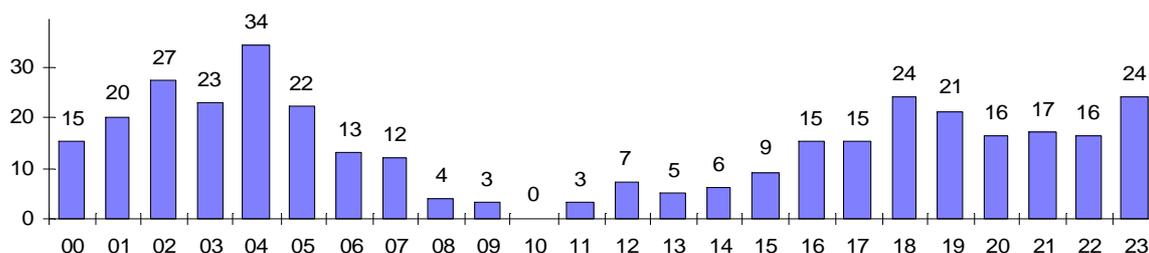
De 2002 à 2006, l'alcool était présent dans 701 accidents, soit 10% (10,5% pour la France). 122 personnes ont été tuées lors de ces accidents, soit **31% du total des personnes tuées**.

Accidents liés à l'alcool selon l'heure de la journée

- Selon l'heure pour les jours ouvrables:

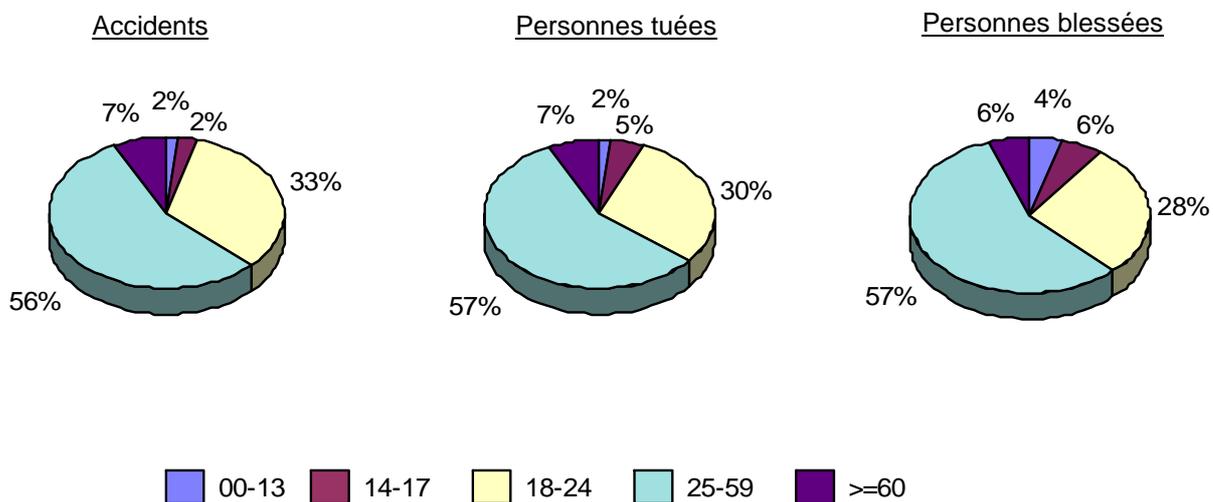


- Selon l'heure pour les Samedi/ Dimanche/ VF/ Fête



Les accidents se déroulent plus souvent de nuit en présence d'alcool (66%) que tous accidents confondus (32%). Les samedis, dimanches et fêtes sont particulièrement marqués : 50% des accidents avec alcool se passent les week-end et jours de fêtes.

Accidents liés à l'alcool selon la classe d'âge de l'utilisateur



La classe d'âge des 25-59 ans est la plus touchée par les accidents liés à l'alcool avec 56% des accidents, 57% des personnes tuées et 57% des personnes blessées.

La classe d'âge des 18-24 ans est également fortement touchées avec 33% des accidents, 30% des personnes tuées et 28% des personnes blessées.

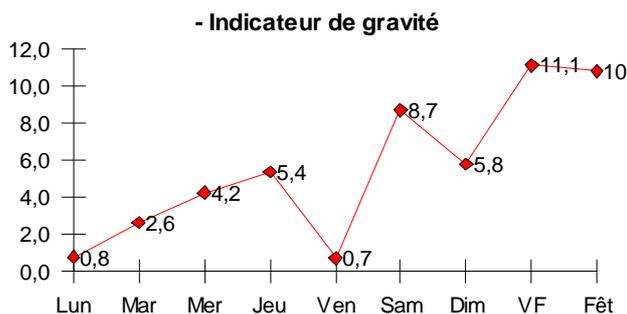
1.3.2. Le risque lié à la vitesse

Évolution de l'accidentologie avec vitesse excessive

	Nombre d'accidents	Nombre de victimes	
		Personnes tuées	Personnes blessées
2002	238	10	327
2003	224	9	300
2005	257	13	345
2006	253	11	354
Ensemble	972	43	1326

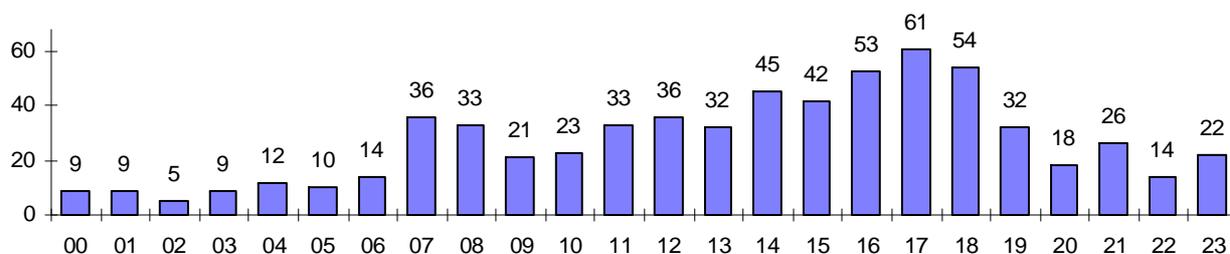
Les accidents avec vitesse excessive représentent 13,4% des accidents de la circulation dans le Bas-Rhin, près de 11% des personnes tuées et 14,4% des personnes blessés.

Sur la période étudiée, les nombres d'accidents, de personnes tuées et blessées restent relativement stables.



En ce qui concerne la gravité des accidents, l'indice est beaucoup plus important les samedis (8,7) et jours de fêtes (>10).

Nombre d'accidents en fonction de l'heure pour les jours ouvrables



Le nombre d'accidents liés à la vitesse est au plus haut aux heures de sorties de bureau (16h-18h).

Répartition des accidents avec vitesse excessive par type de réseau

Age des victimes	Nombre d'accidents	Pourcentage	Indice de gravité (Ig)
Voies Communales et autres	419	43,1%	4,1
Route Départementale	295	30,3%	5,8
Route nationale	94	9,7%	3,1
Autoroute	196	20,2%	4,3
Total 2002-2006	972	100,0%	4,4

Indice de gravité = nombre de personnes tuées/nombre d'accidents x 100

Les accidents liés à une vitesse excessive ont lieu le plus souvent sur voies communales à hauteur de 43% et sur routes départementales à hauteur de 30%. L'indice de gravité le plus important concerne les routes départementales (5.8).

Les accidents liés à la vitesse sur autoroutes représentent 20% des accidents et l'indice de gravité de ce réseau reste le plus faible avec 3.1.

Répartition par type d'obstacles fixes

Sur la période 2002-2006, 28 personnes sont décédées dans des accidents contre obstacles fixes avec vitesse excessive, soit plus de 65% des accidents liés à la vitesse.

Les glissières de sécurité représentent 25% des accidents, les arbres 17%. Les accidents contre arbres restent très dangereux avec 9 personnes tuées entre 2002 et 2006.

1.3.3. Le risque lié aux obstacles fixes

Évolution de l'accidentologie avec un obstacle fixe

	Nombre d'accidents	Nombre de victimes	
		Personnes tuées	Personnes blessées
2002	378	46	491
2003	389	48	467
2004	309	24	384
2005	298	31	377
2006	333	44	418
Ensemble	1707	193	2137

Les accidents contre des obstacles latéraux représentent 24% des accidents de la circulation dans le Bas-Rhin, près de 49% des personnes tuées et 23% des personnes blessées.

Sur la période étudiée, les nombres d'accidents et de personnes blessées restent relativement stables. Le nombre de personnes tuées est également stable avec une nette diminution en 2004.

Parmi ce type d'accident, l'arbre est le plus meurtrier des obstacles fixes. Il représente à lui seul 94 personnes décédées entre 2002 et 2006, 24 % du nombre total de personnes décédées dans le Bas-Rhin pendant cette période.

La plupart des accidents contre obstacles fixes sont des accidents **contre un arbre (20,2%)** et comporte un indice de gravité très élevé (25,9).

Le nombre de personnes tuées dans un accident contre un arbre (94) représente près de 24% du nombre total de personnes tuées dans un accident de la circulation dans le Bas-Rhin (394).

Répartition des nombres de véhicules et de personnes tuées dans les accidents contre obstacles fixes
entre 2002 et 2006 dans le Bas-Rhin

Obstacle fixe	Nombre de véhicules	%	Indice de gravité	Personnes tuées	Personnes blessées
Arbre	365	20,2	25,8	94	405
Glissière métallique	259	14,3	6,2	16	231
Véhicule en stationnement	233	12,9	1,7	4	212
Fossé, talus, paroi rocheuse	231	12,8	8,6	20	270
Glissière béton	173	9,6	0,6	1	201
Bâtiment, mur, pile de pont	138	7,6	10,2	14	165
Poteau	76	4,2	9,2	7	81
Autre obstacle fixe sur chaussée	64	3,5	3,1	2	51
Sortie de chaussée	62	3,4	8,1	5	73
Autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement	46	2,5	13,0	6	44
Bordure de trottoir	39	2,2	10,3	4	32
Mobilier urbain	35	1,9	2,9	1	35
Support signalisation verticale ou poste appel urgence	26	1,4	11,5	3	30
Îlot, refuge, borne haute	24	1,3	4,2	1	23
Autre glissière	17	0,9	35,3	6	15
Parapet	17	0,9	11,8	2	30
Total	1805	100,0	10,3	186	1898

1.4. Les accidents dans le cadre des risques routiers professionnels

Le Risque Routier Professionnel reprend les accidents de la circulation liés au travail.

Il est de deux sortes :

1. le risque mission, déplacement dans le cadre d'une activité professionnelle ;
2. le risque trajet, déplacement entre leur domicile et leur travail.

Sources BAACC (bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation) de 2002 à 2006.

Motif du déplacement	Accidents	Personnes tuées	Personnes blessés	Indice de Gravité
Promenade – loisirs	41,97%	49,24%	45,02%	3,89
Risque routier professionnel	27,37%	15,23%	18,61%	1,84

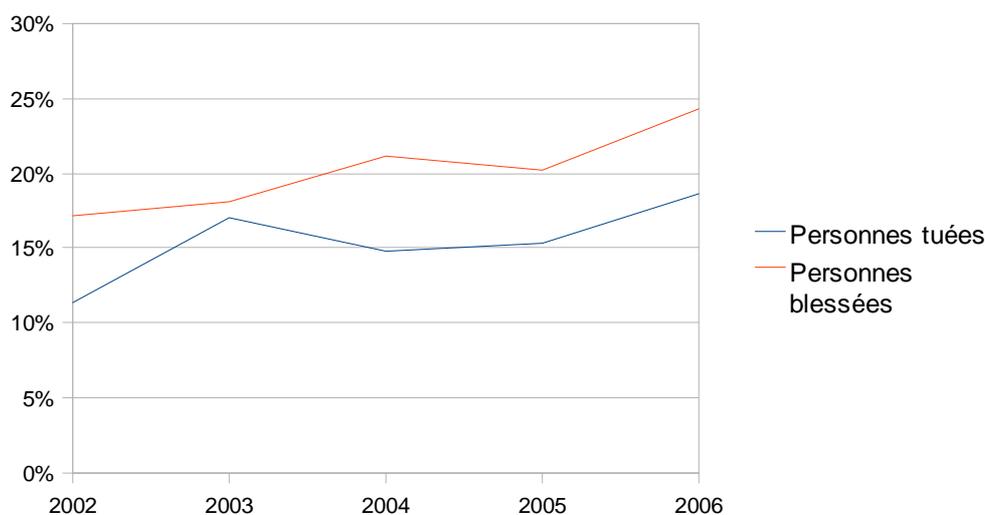
Motif du déplacement	Accidents	Personnes tuées	Personnes blessés	Indice de Gravité
Domicile – Travail	13,55%	11,68%	12,56%	2,86
Trajet professionnel	13,81%	3,55%	6,06%	0,85

Le risque routier professionnel arrive en deuxième position pour les motifs de déplacement lors d'accidents de la route, derrière le motif Promenade-Loisir. Cependant il est important de signaler qu'un quart des motifs des usagers lors d'accident ne sont pas renseignés dans ces bulletins.

La gravité des accidents ayant pour motif de déplacement le risque routier professionnel est faible.

Le risque mission et le risque trajet représentent la même proportion d'accidents, entre 13 et 14 %. Mais il y a une différence notable dans les conséquences de ces accidents. Il y a trois fois plus de personnes tuées et deux fois plus de personnes blessées dans un accident domicile-travail que dans un trajet professionnel. Le risque mission comporte une gravité moindre.

Évolution de la part du risque routier professionnel



source BAAC 2002 à 2006

La part du risque routier professionnel dans les accidents de la circulation augmente fortement.

Évolution de l'accidentologie du risque routier professionnel (Sources CRAM)

Bas-Rhin	Accidents mortels de la circulation	Accidents mortels liés au risque routier professionnel
Moyenne de 2001 à 2003	97	14
Moyenne de 2004 à 2006	64	11
Évolution	-34%	-22%

Les accidents ont baissé entre 2001 et 2006, cependant la baisse est moins forte pour le risque routier.

Il est important de souligner que le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail.

Entre 2004 et 2006 dans le Bas-Rhin, il y a eu 35 accidents du travail mortels, dont 7 accidents de circulation et 25 accidents mortels de trajets.

60 personnes ont trouvé la mort dans le Bas-Rhin dans le cadre de leur travail dont 32 accidents routiers. Ce qui représente 53% des personnes décédées. En France la même comparaison donne 49,29%.

Le risque routier professionnel dans le Bas-Rhin est supérieur à la moyenne nationale.

L'insécurité routière représente aussi un coût social important pour les entreprises mais aussi un coût financier non négligeable.

En moyenne entre 2004 et 2006 dans le Bas-Rhin, les accidents de la circulation ont donné lieu à 1.894 accidents avec arrêt de travail, ce qui représente 105.246 journées perdues. C'est un sixième de l'ensemble des journées perdues.

Accidents trajet selon l'activité en France

Risque trajet			
Type d'activité	% salariés	% accident	fréquence
métallurgie	11,03%	9,71%	3,98
BTP	7,81%	8,58%	4,97
transports eau gaz électricité livre et communication	11,35%	9,92%	3,95
alimentation	12,60%	17,57%	6,31
chimie, caoutchouc, plasturgie	2,74%	1,90%	3,14
bois, ameublement, papier-carton, textile, vêtement, cuirs et peaux, pierres et terres à feu	3,48%	2,93%	3,81
Commerce non alimentaire	12,95%	10,99%	3,84
Activités de services 1	20,52%	15,21%	3,35
Activités de services 2 et travail temporaire	17,52%	23,19%	5,99

Accidents mission selon l'activité en France

Risque mission			
Type d'activité	% salariés	% accident routier	fréquence
métallurgie	11,03%	4,21%	0,48
BTP	7,81%	10,20%	1,63
transports eau gaz électricité livre et communication	11,35%	39,35%	4,32
alimentation	12,60%	10,52%	1,04
chimie, caoutchouc, plasturgie	2,74%	0,62%	0,28
bois, ameublement, papier-carton, textile, vêtement, cuirs et peaux, pierres et terres à feu	3,48%	2,16%	0,77
Commerce non alimentaire	12,95%	11,83%	1,14
Activités de services 1	20,52%	7,36%	0,45
Activités de services 2 et travail temporaire	17,52%	13,75%	0,98

On observe que certaines activités, comme les entreprises de BTP, d'alimentation et de travail temporaire, sont plus particulièrement touchées par le risque routier. Il est important dans les plans d'action de privilégier ces activités.

La différence entre risque mission et trajet permettra de mieux cibler les formations.

2. ENJEUX RETENUS

L'étude réalisée par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière, a permis d'analyser différents enjeux :

- les piétons
- les bicyclettes
- les deux roues motorisés
- l'âge des accidentés
- les véhicules légers
- les poids lourds
- l'alcool et les stupéfiants
- la vitesse et les jeunes,
- les obstacles fixes,
- le risque routier professionnel

Ces analyses avaient pour objectif de faire émerger les différents enjeux à prendre en compte dans le cadre du Document Général d'Orientations en sécurité routière (DGO) 2008-2012.

Synthèse :

- Le pourcentage de personnes tuées à bicyclette dans le Bas-Rhin (6,9%) est très significativement supérieur à celui de la France (3,8%)
- Les usagers de deux roues motorisés sont assez faibles pourtant ils représentent 15,5% des personnes tuées dans le Bas-Rhin.
- Les jeunes de 14 à 24 ans représentent 34% des personnes tuées mais seulement 15,1 % de la population Bas-Rhinoise.
- 31 % des personnes tuées l'ont été lors d'un accident avec présence d'alcool pour au moins un des conducteurs.
- La vitesse provoque et aggrave les accidents.
- Les obstacles fixent aggravent les conséquences des accidents.
- La route est la 1^{er} cause de décès au travail

Cette première phase d'analyse qui consistait à établir un état des lieux de l'accidentologie dans le Bas-Rhin, a été présentée lors du Pôle de Compétence État du 10 octobre 2008.

L'ensemble des partenaires de ce pôle ont pu apporter leurs propres connaissances selon leur domaine d'actions et leurs prérogatives afin de cerner au mieux les thématiques et de choisir les priorités du DGO.

Six enjeux ont été retenus pour le DGO 2008-2012 du Bas-Rhin. Ils constitueront pour cette période les axes prioritaires de la politique locale de lutte contre l'insécurité routière :

- **Les jeunes,**
- **L'alcool et les stupéfiants,**
- **Les deux-roues motorisés,**
- **La vitesse et les obstacles fixes,**
- **Les bicyclettes,**
- **Les risques routiers professionnels.**

3. COMPRÉHENSION DES ENJEUX

3.1. Les jeunes



Les membres du groupe de travail

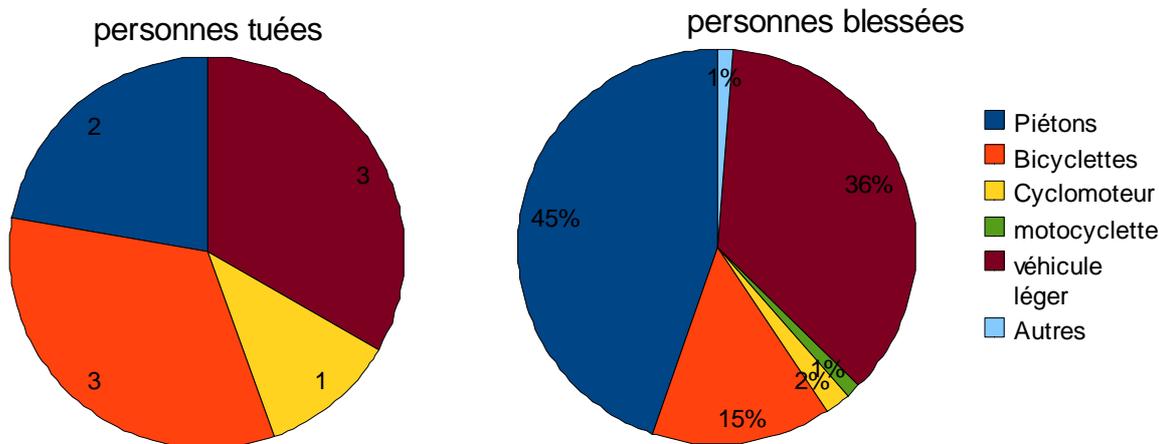
- Conseil Général du Bas-Rhin
- Communauté Urbaine de Strasbourg
- Association des Maires du Bas-Rhin
- Inspection d'Académie
- Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports
- Direction Départementale de la Protection Judiciaire de la Jeunesse
- Direction Départementale de l'Équipement du Bas-Rhin
- Escadron Départemental de Sécurité Routière
- Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Compagnie Républicaine de Sécurité
- Intervenants Départementaux pour la Sécurité Routière
- La Mutuelle des Étudiants
- Association "Laurence Fritz "
- Prévention Routière 67
- Ligue Contre la Violence Routière
- Automobile Club Action +

Définition : L'accidentologie des jeunes de 0 à 24 ans.

3.1.1. Caractérisation des risques

Évolution de l'accidentologie des jeunes dans le Bas-Rhin de 2002 à 2006. Au vu de la réglementation, il a semblé intéressant de diviser cette population en 3 catégories d'âge.

3.1.2. La catégorie d'âge des 0 - 13 ans



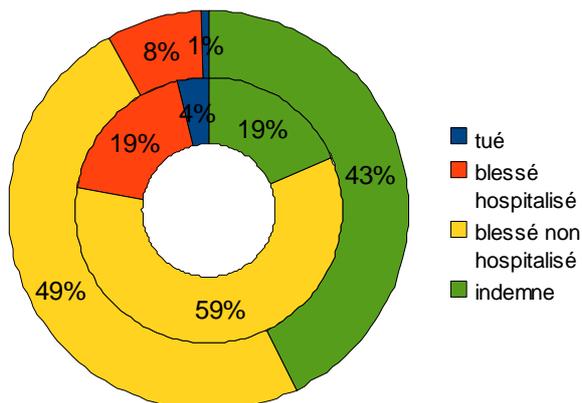
Les 0-13 ans sont surtout des victimes piétons ou passagers et aussi dans une moindre mesure des cyclistes mais **avec une gravité trois fois plus forte**.

En tant que passager d'une voiture

Voici la répartition des gravités de blessures en fonction du port ou non de la ceinture.

Le cercle intérieur correspond aux jeunes n'ayant pas attaché leur ceinture et le cercle extérieur à ceux l'ayant fait.

On voit très nettement qu'il y a une gravité plus importante lorsque l'enfant n'utilise pas l'équipement de sécurité. On peut noter que seul 1 enfant sur 5 s'en sort indemne s'il n'est pas attaché et presque 1 enfant sur 2 si il l'est.



En tant que cycliste.

Il n'y a pas de statistiques sur le port du casque ou non.

On peut noter que 86% des enfants blessés le sont en agglomération et à 74% avec un VL. La collision arrive souvent par le côté.

En tant que piéton.

82% des accidents piétons sont contre une voiture. 95% des accidents ont lieu en agglomération.

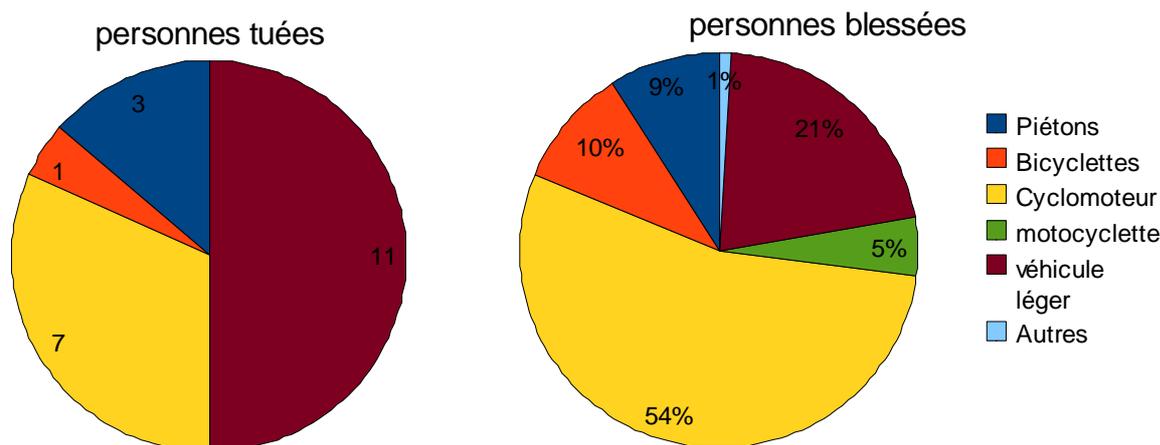
Sur les 4 accidents piéton ou cycliste contre un poids lourds, 2 ont été mortels.

Il faut continuer à sensibiliser sur ces risques : la ceinture, le port du casque et la perception de la voiture.

De nombreux partenaires, dont les associations, la CUS, les forces de l'ordre, l'Éducation Nationale, les IDSR... sensibilisent cette population, mais nos moyens sont limités et certains écoles et collèges ne sont pas touchés.

Il faut chercher à diversifier les intervenants. Il serait intéressant d'associer les parents d'élèves dans les écoles sur la thématique du piéton et du deux roues, et dans les collèges, sensibilisation des 5^{ème} grâce au CD.

3.1.3. La catégorie d'âge des 14-17 ans



L'accident en cyclomoteur est le plus présent chez les 14-17 ans, suivi par les accidents de voiture qui ont une gravité plus importante.

En tant que passager d'une voiture,

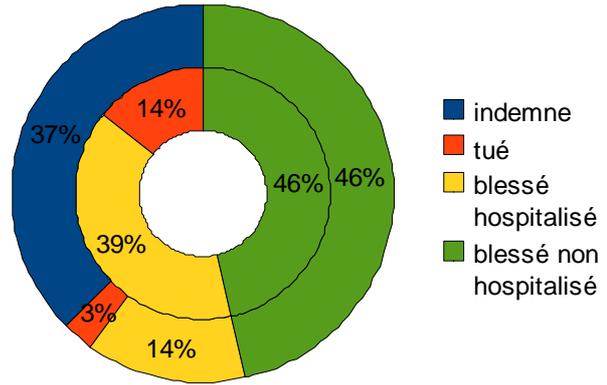
Voici la répartition des gravités de blessures en fonction du port ou non de la ceinture.

Le cercle intérieur correspond au jeune n'ayant pas attaché leur ceinture et le cercle extérieur à ceux l'ayant fait.

On voit très nettement qu'il y a une gravité plus importante lorsque l'adolescent n'utilise pas l'équipement de sécurité.

On peut noter que 50 % des personnes non ceinturées sont blessées avec hospitalisation ou tuées, alors que 83% s'en sortent bien si ils ont la ceinture.

46 % des accidents se déroulent hors agglomération mais ils représentent 80% des personnes tuées.



En tant que cyclomotoriste,

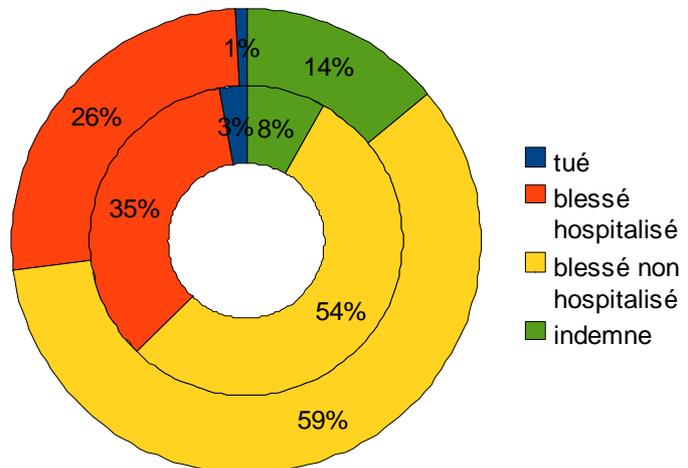
Voici la répartition des gravités de blessures en fonction du port du casque.

Le cercle intérieur correspond au jeunes non équipés de cet élément de sécurité.

On constate qu'il y a une gravité plus importante lorsque l'adolescent n'utilise pas l'équipement de sécurité.

18 % des accidents se déroule hors agglomération mais ils représentent 85% des personnes tuées.

Comme pour les 0-13 ans de nombreux partenaires sensibilisent les 3^{èmes}.



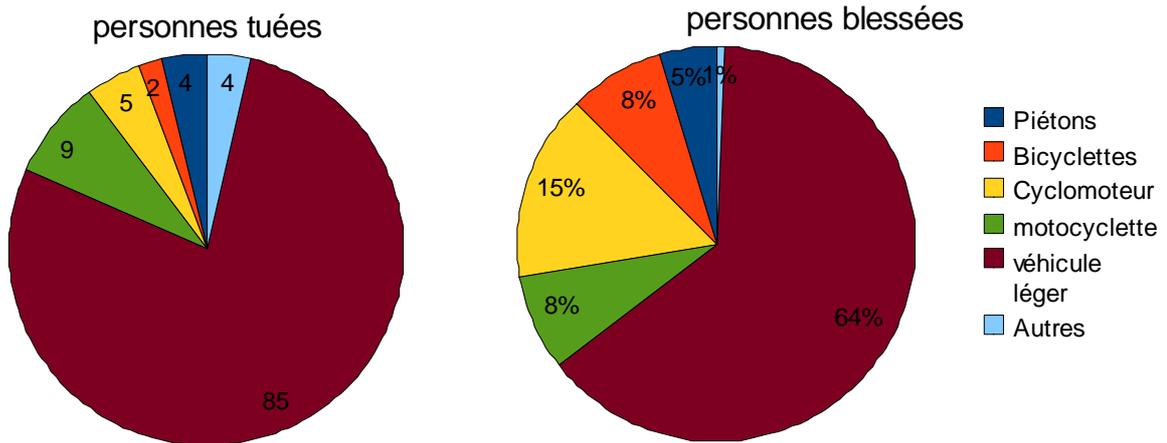
Il s'agit ici de poursuivre l'action sur les 3^{ème} avec l'ASSR en mettant à jour le discours et les outils et de vérifier que toutes les troisièmes sont touchées.

On remarque qu'après la 3^{ème} et avant le permis, il n'y a plus d'actions de sensibilisation vers cette population. **Il semble important de toucher les lycées et les centres de formation d'apprentis en proposant une action pratique et ludique clé en main.**

Il faut favoriser le conseil **des jeunes par les jeunes**, le message sera mieux intégré. On peut envisager de développer des jeux handisports ludiques et formateurs.

Les thématiques sont les équipements de sécurité, les risques en 2 roues et en voiture.

3.1.4. La catégorie d'âge des 18 – 24 ans



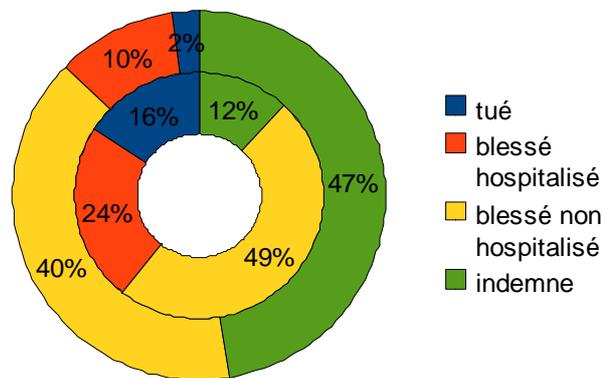
La voiture est très largement et très dramatiquement le moyen de déplacement le plus meurtrier chez ces jeunes.

Accident des 18 - 24 ans en voiture.

Voici la répartition des gravités de blessures en fonction du port ou non de la ceinture. Le cercle intérieur correspond aux personnes n'ayant pas attaché leur ceinture et le cercle extérieur à celles l'ayant fait.

On voit très nettement qu'il y a une gravité plus importante lorsqu'on n'utilise pas l'équipement de sécurité.

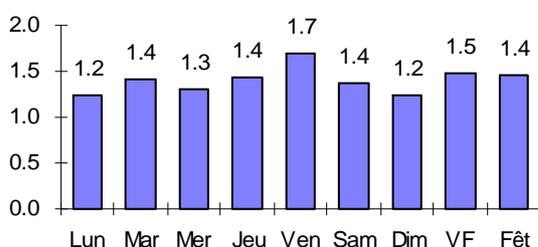
On peut noter qu'il y a en pourcentage 8 fois plus de personnes tuées et 3 fois moins de personnes indemnes sans ceinture.



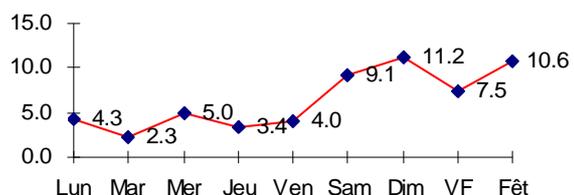
Accidents en voiture dont le conducteur a entre 18 et 24 ans

La répartition du nombre d'accident sur la semaine est constante mais il y a une gravité forte le week-end.

- Nbre d'acci / Nbre de jours



- Indicateur de gravité



On observe que durant les week-ends, 40% des accidents ont lieu entre 21h et 6h mais ils représentent 60 % des personnes tuées.

Les accidents le week-end avec dépassement légal de l'alcoolémie représentent 17% des accidents mais 35% des personnes tuées, Alors qu'ils représentent 9% des accidents et 24% des personnes tuées pour l'ensemble des conducteurs.

Une des causes principales des accidents mortels pour les conducteurs de 18-24 est **l'alcool** : dans 40% de ces accidents.

30 % des conducteurs de 18-24 ans ont un accident seul (dont 17% contre un obstacle fixe)

L'alcool, l'inexpérience et la vitesse sont les facteurs d'accident les plus fréquents.

Après l'obtention du permis, il n'existe plus de sensibilisation obligatoire. Le travail en partenariat avec l'université, l'Association Fédérative Générale des Étudiants de Strasbourg et le monde professionnel permettra de monter des actions vis à vis des étudiants et des jeunes travailleurs.

Les thématiques fortes à développer.

L'apprentissage anticipé de la conduite est un bon outil à valoriser

Le financement du permis (accompagné ou non) est toujours un problème :

- bourse de l'aide de la municipalité : travail contre aide financière;
- auto-école sociale.

Une sensibilisation, 6 mois après le permis, comme le font certaines assurances, pourrait permettre une amélioration forte.

3.1.5. Synthèse

Les forces de l'ordre, les associations, la CUS et les IDSR interviennent souvent pour sensibiliser les écoliers et les collégiens pour le permis piétons, l'ASSR... Tout le département est couvert.

Cependant il est important de continuer à diversifier les intervenants pour toucher tout le monde et plus souvent.

3 catégories de jeunes :

0-13 ans : sur-risque piéton et passager, continuer à impliquer les écoles et diversifier les intervenants.

Multiplier l'information dans les lieux propices à la venue de parents

14-17 ans : sur-risque cyclomoteur, mise à jour des outils pour la formation ASSR.

Favoriser l'action dans les lycées et CFA et favoriser la conduite accompagnée.

18-24 ans : sur-risque voiture lié à l'alcool.

Favoriser l'action vers les étudiants et les jeunes professionnels

Inciter les assurances à proposer des stages de sensibilisation.

3.2. L'alcool et les stupéfiants



Les membres du groupe de travail

- Parquet de Strasbourg
- Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation
- Direction Départementale de l'Équipement
- Escadron Départemental de Sécurité Routière
- Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Compagnie Républicaine de Sécurité Autoroutière Alsace/Lorraine
- Intervenants Départementaux de Sécurité Routière
- IZYDRIVE
- Alcool Assistance
- Prévention Routière 67

L'analyse des accidents avec présence d'alcool (> 0 g/l)

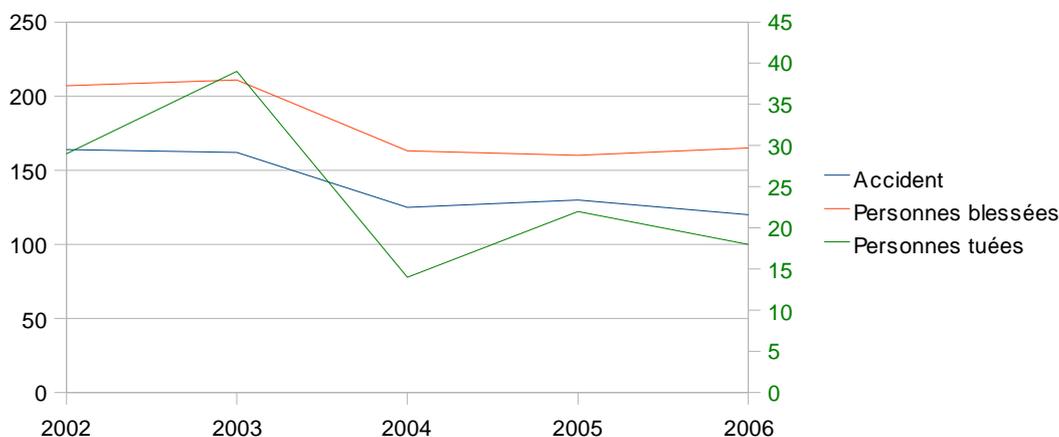
L'étude "Stupéfiants et Accidents Mortels" (SAM) indique que près de 230 morts sont directement imputables au cannabis chaque année au plan national. L'usage de drogues est dangereux pour la conduite, ce message doit être porté à l'attention de tous et surtout des plus jeunes.

L'approfondissement suivant se focalise sur le risque lié à l'alcool car c'est actuellement le risque le plus important en nombre.

Chaque action de sensibilisation portera aussi bien sur l'alcool que sur les drogues, et plus particulièrement lorsqu'on adressera à un jeune public.

3.2.1 Analyse générale

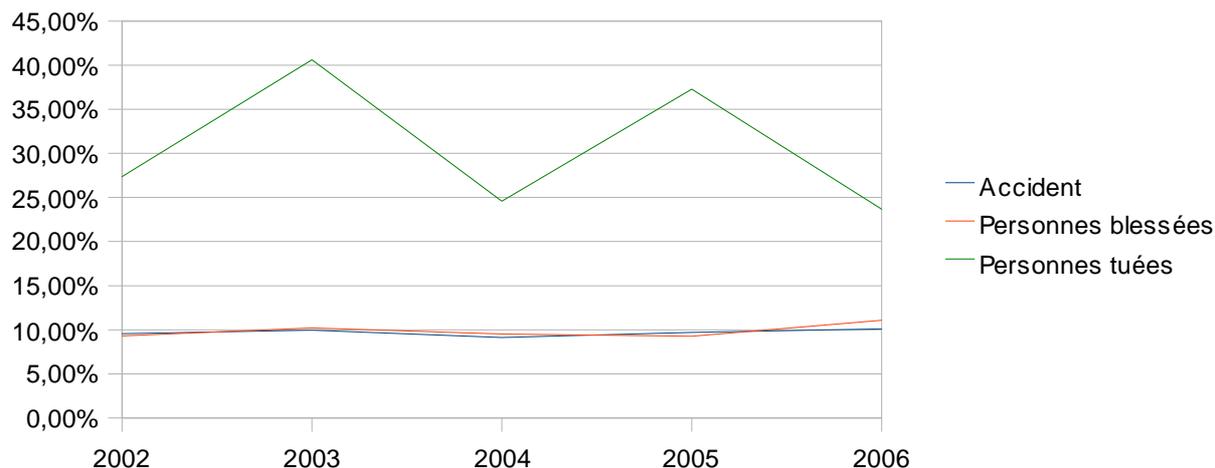
Évolution du nombre d'accidents et du nombre de personnes tuées avec présence d'alcool (>0g/l)



On constate une baisse de **l'accidentologie** due à l'alcool de 9 %, sur ces 5 années, ce qui est statistiquement significatif.

En revanche, le nombre de personnes **tuées** fluctue fortement et ne fait pas apparaître d'évolution statistiquement significative.

Évolution de la part des accidents avec présence d'alcool par rapport au nombre total d'accidents (>0g/l)



La part des accidents dus à l'alcool est stable et augmente même en 2006.

De 2002 à 2006, l'alcool représente 10 % des accidents mais 31% des accidents mortels. Les accidents avec consommation d'alcool ont une gravité très forte.

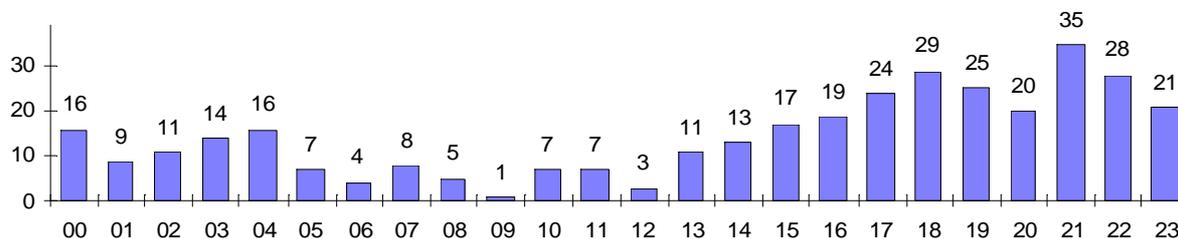
Tableau répartition des accidents et des personnes tuées avec au moins un usager avec une alcoolémie supérieure à :

	> 0,00 g/l	> 0,50 g/l	> 0,80 g/l	> 1,50 g/l
Part des accidents	9,97%	8,11%	6,26%	3,89%
Part des personnes tuées	33,16%	25,51%	22,70%	15,05%
Indice de gravité	3,33	3,15	3,63	3,87

L'indice de gravité augmente avec les taux d'alcoolémie.

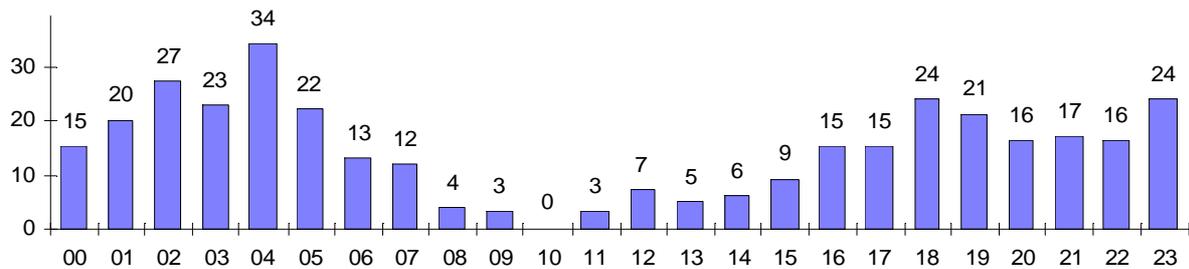
En première analyse, les principaux points suivants ressortent :

- Selon l'heure pour les jours ouvrables



Les accidents se déroulent plus souvent de nuit en présence d'alcool (66%) que tous les accidents confondus (32%)

- Selon l'heure pour les Samedi/ Dimanche/ VF/ Fête



- les samedis, dimanches et fêtes sont particulièrement marqués : 50% des accidents avec alcool se passent le week-end et jours de fêtes.
- les sorties de route contre obstacle fixe sont plus fréquents dans les accidents avec alcool (31%) que tous accidents confondus (14%)
- les accidents avec alcool impliquent souvent un seul véhicule (53%).
- 58% des conducteurs tués étaient en délit, et 7% en infraction.

Les accidents avec alcool se déroulent fréquemment hors intersection, hors agglomération avec conducteur masculin à bord d'une voiture.

Les catégories les plus touchées sont les 18-24 ans et les 25-59 ans avec respectivement 33% et 56% des personnes tuées.

Ce sont **deux populations très différentes** avec des modes et des lieux de consommation spécifiques. La sensibilisation doit être spécifique.

3.2.2. Analyse des comportements

Il y a eu 2 155 personnes contrôlées avec un taux supérieur à 0,5 g d'alcool dans le sang, dont 46% de délits.

Les personnes en infraction sont de deux catégories :

- Les dépendants éthyliques.
- Les consommateurs occasionnels.

Il n'y a pas d'analyse possible pour identifier si, sur le Bas-Rhin, une catégorie est plus accidentogène que l'autre. En France, dans 85 % des cas d'accidents mortels liés à l'alcool, les responsables étaient des consommateurs occasionnels.

- Des soins sont nécessaires pour les dépendants éthyliques. La sensibilisation à la sécurité routière doit faire partie de ces soins.
- La sensibilisation est nécessaire pour les consommateurs occasionnels. Il faut qu'ils prennent conscience des risques encourus en amont de la prise d'alcool. Car les effets de l'alcool atténuent le message sur le risque routier.

Les contrôles par les forces de l'ordre pourraient être un moment de sensibilisation. Car on constate beaucoup de primo délinquants qui sont en infraction et non en délit.

Pour un délit, le juge d'application des peines peut proposer un stage au contrevenant. Il est souhaitable que cela devienne une habitude.

Les infractionnistes eux ne sont pas vus par un juge. Ce principe pourrait être étendu en proposant un stage pour les personnes ayant été prises entre 0,5g et 0,8g ou bien en sensibilisant directement le contrevenant après son contrôle.

Il y a un réel manque de prise de conscience du risque lié à l'alcool par l'ensemble de la population. Soit les gens ne se sentent pas concernés et pensent que cela n'arrive qu'aux autres, soit ils ont conscience du risque mais acceptent de le prendre, soit ils perdent leurs bonnes résolutions après le premier verre.

Il est important de rappeler que dès le 1^{er} verre il y a un risque, car un 1^{er} verre peut en entraîner un autre puis un autre et passer le seuil légal.

3.2.3 Analyse des populations

Malheureusement toutes les populations sont concernées et à n'importe quelle heure de la journée. Il faut continuer à sensibiliser le plus grand nombre avec les éthylotests et le slogan :

"Soufflez : Vous saurez"

Deux catégories de personnes sont particulièrement touchées :

Les jeunes 15-24 ans

Les jeunes sont sur-représentés dans la mortalité due à l'alcool sur les routes. La consommation est souvent excessive en soirée les week-end. Ils recherchent l'ivresse en consommant rapidement des fortes quantités d'alcool.

Il faut continuer à sensibiliser les jeunes sur le conducteur désigné "SAM" et sur les risques liés à l'alcool.

Les lycées, les universités, les écoles post-bac sont des lieux propices à la sensibilisation en amont. Il faut les associer ainsi que l'Association Fédérative Générale des Étudiants de Strasbourg (AFGES).

Un travail avec les établissements de nuit est également nécessaire pour une action directe vers les consommateurs.

La formation au permis de conduire est un moment propice à la sensibilisation sur l'alcool, par exemple amener les élèves d'auto-écoles dans les tribunaux pour les faire réfléchir.

Les assurances peuvent être aussi un partenaire sur cette sensibilisation.

les 25 ans et plus

Cette tranche de la population est fortement exposée à ce risque. Ce sont des consommateurs occasionnels sans réelle spécificité. La grande difficulté est donc d'apporter ce message à cette population importante.

Il faut agir en amont par des actions de sensibilisation **dans les entreprises et dans les manifestations grand public**, puis rappeler ce risque lors de la consommation dans les **restaurants, les bars et les boîtes de nuit**.

3.2.4. Synthèse

Continuer à sensibiliser les jeunes et moins jeunes sur les risques liés à la consommation d'alcool et de drogues à travers :

- la relance des signatures de chartes avec les gérants de débit de boisson et les associations d'étudiants.
- des actions de sensibilisation dans les restaurants, les entreprises, les manifestations, ou lors de contrôles des forces de l'ordre...

Un réel problème de connaissance des risques liés à la consommation d'alcool et de drogues et des conséquences.

Insister lors des actions de sensibilisation sur :

- La perte des bonnes résolutions dès le 1^{er} verre.
- La non-couverture des assurances lors d'accident avec alcool ou drogues.
- La persistance de l'alcool le lendemain de soirée.
- Le passager sobre qui peut conduire. Ce qui n'est pas toujours le cas.

Il est également nécessaire de poursuivre, voire d'intensifier les contrôles d'alcoolémie, car cela reste malheureusement un des moyens les plus efficaces pour lutter contre la conduite sous l'emprise d'alcool.

3.3. Les deux roues motorisés

Les membres du groupe de travail

- Communauté Urbaine de Strasbourg
- Conseil Général du Bas-Rhin
- Ville de Haguenau
- Fédération Française des Motards en Colère
- Comité d'Action Deux Roues 67
- Prévention Routière 67
- Automobile Club Action +



L'analyse des accidents avec un deux roues motorisé (2RM) :

- les cyclomoteurs ;
- les scooters ;
- les motocyclettes ;
- les side-car.

3.3.1. Analyse générale des accidents de deux roues motorisés de 2002 à 2006

61 personnes utilisant un 2RM sont décédées suite à un accident de la circulation entre 2002 et 2006, ce qui représente **15,5% des personnes tuées** au total.

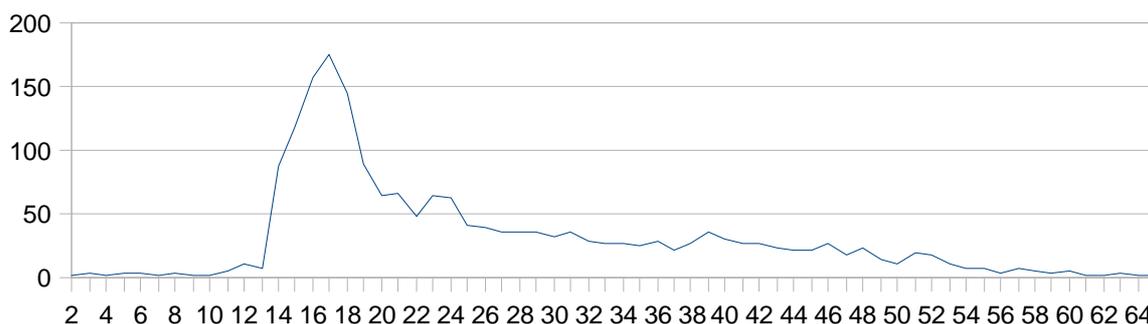
On constate une augmentation de la part des accidents deux roues entre 2002 et 2006. Les deux roues motorisés sont des usagers vulnérables.

Les motards roulent en moyenne plus vite que les automobilistes et le différentiel n'a pas diminué même si il y a une diminution générale de la vitesse.

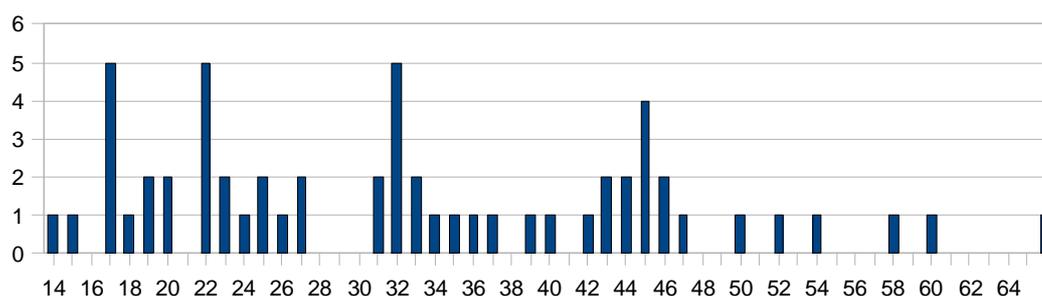
Pourtant la vitesse est un élément aggravant de l'accidentologie, les usagers vulnérables, plus particulièrement les deux roues, doivent diminuer leur prise de risque en limitant la vitesse. Ce qui n'est pas le cas pour les 2 roues motorisés.

La baisse de la vitesse des motards est un enjeu clé pour l'amélioration de leur sécurité.

Ages des personnes blessées dans les accidents de deux roues motorisés



Âges des personnes tuées dans les accidents de deux roues motorisés



Les 14-24 ans sont très touchés par l'accidentologie des deux roues motorisés. Ils représentent 57 % des personnes blessées et 37 % des tuées, avec un indice de gravité de 1,97.

La deuxième catégorie la plus touchée est la tranche des 30 à 46 ans, elle représente seulement 24% des personnes blessées mais 45 % des personnes tuées. Ils ont un indice de gravité de 5,83.

Alcool dans les deux roues

L'imprégnation alcoolique a des conséquences graves pour les utilisateurs de deux-roues motorisés. Sur la période 2002 -2006, 83 accidents ont eu lieu avec au moins un conducteur de deux roues sous l'emprise de l'alcool (infraction ou délit), parmi ces conducteurs 11 personnes sont mortes.

Les accidents de deux roues avec présence d'alcool ont un indice de gravité élevé de 13,6.

Remarques sur les accidents corporels de cet enjeu :

- impliquent plus souvent plusieurs véhicules : 81% contre 67% tous accidents confondus
- plus souvent en intersection : 46% contre 38% tous accidents confondus
- plus souvent en agglomération : 72% contre 62% tous accidents confondus
- concernent plus souvent des jeunes conducteurs : 30% contre 28% tous accidents confondus.

La visibilité du deux roues est une priorité de l'accidentologie.

BILAN GLOBAL	Nombre d'accidents	Personnes Tuées	Personnes blessées	Ig
cyclomoteurs	1090	24	1247	2,2
Motocyclettes (>50cm³)	746	37	869	5,0

Dans la classe des deux roues-motorisés, deux populations cohabitent. Elles ont des motifs et des pratiques de déplacements différents. La spécificité de ces groupes oblige à avoir une distinction des analyses et des orientations d'actions afin d'avoir une réelle crédibilité dans le discours.

L'indice de gravité des motos est bien supérieur à celui des cyclomotoristes.

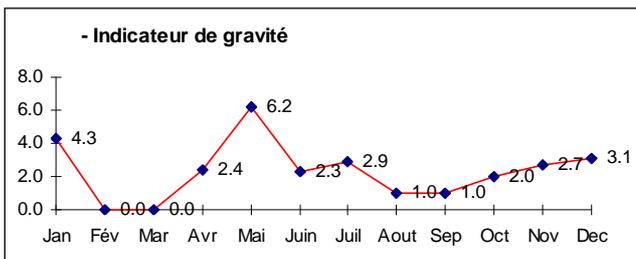
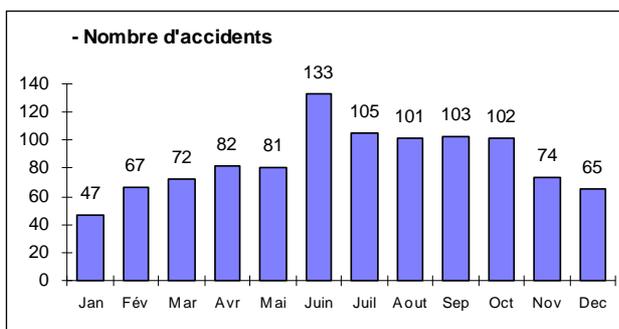
3.3.2. Les cyclomoteurs

Nous avons pris dans cette catégorie :

- les cyclomoteurs ;
- les scooters.

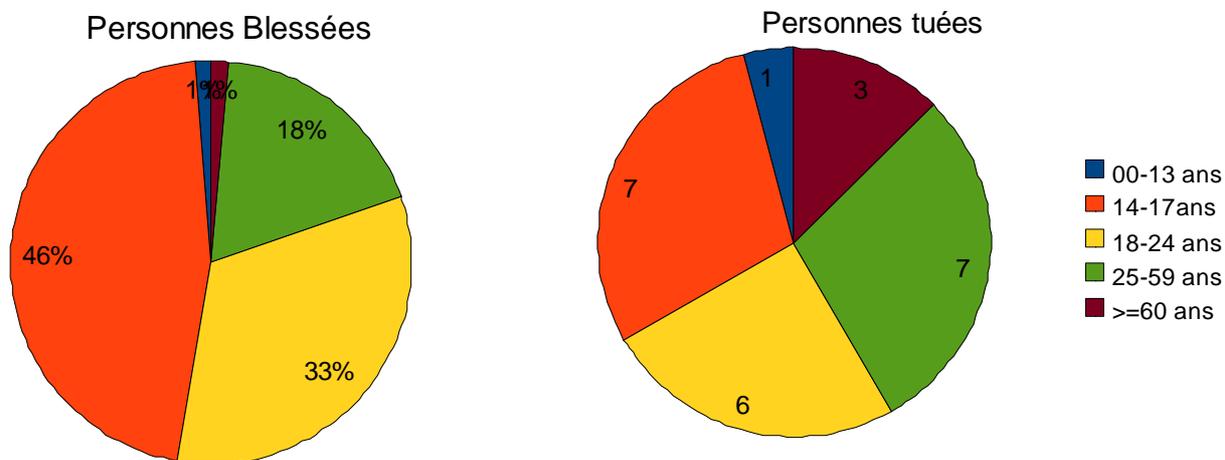
Les cyclomoteurs représentent 1 090 accidents dont 24 personnes tuées

Répartition moyenne des accidents de cyclomoteurs par mois de l'année entre 2002 et 2006.



La majorité des accidents de cyclomoteurs se passe pendant la période estivale, avec un pic de 133 accidents en moyenne au mois de juin. Au niveau de la gravité, le mois de mai est le plus accidentogène. Le mois de janvier est toutefois très dangereux avec peu d'accidents mais un indice de gravité relativement important par rapport au reste de l'année.

Age des personnes blessées et tuées en cyclomoteur



Les accidents de cyclomoteurs concernent à 80 % des moins de 25 ans et principalement des hommes.

La problématique des cyclomoteurs concerne en priorité les jeunes.

Sur les 772 accidents renseignés, le cyclomoteur est considéré comme responsable dans 59% des accidents et les voitures pour 35 %.

Le respect du code de la route est primordial.

Les problèmes de port du casque et de débrيدement sont encore trop fréquents pour les cyclomoteurs.

L'utilisation du casque est de 87 % pour les cyclomoteurs et de 94 % pour les motos.

Les collisions se déroulent autant en intersection que hors-intersection en grande majorité avec des voitures (70%).

Les accidents en intersection sont dans 64 % des cas des accidents par le côté.

La collision contre un obstacle fixe représente 10 % des accidents, dont 34% sont des véhicules en stationnement.

Les accidents ne concernant qu'un véhicule seul représentent 12,6% des accidents, mais 30% des personnes tuées dont 44,5% de moins de 18 ans.

Les problématiques de perception et d'inexpérience sont sûrement les causes principales de ces accidents.

Les accidents hors agglomération sont peu nombreux, seulement 14% des accidents mais représentent deux tiers des personnes tuées.

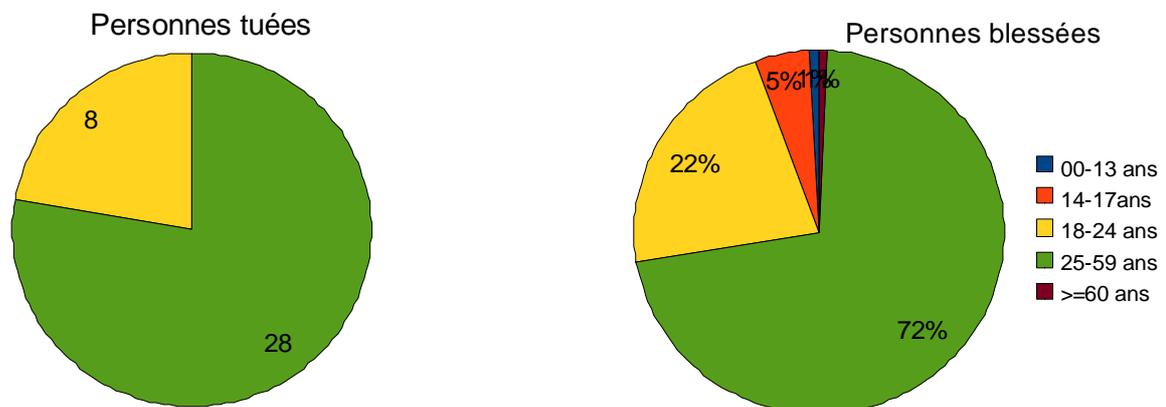
3.3.3. Les motocyclettes

Nous avons pris dans cette catégories tous les deux roues > 50cm³

- les scooters ayant une motorisation supérieure à 50cm³ ;
- les motocyclettes ayant une motorisation supérieure à 50cm³ ;
- les side-car.

Concernant les accidents de moto, 87 % sont des hommes et 70 % ont plus de 25 ans.

Age des personnes blessées et tuées en motocyclette



Deux classes d'âges sont touchées par les accidents mortels de la circulation impliquant des motocyclettes, la classe de 25-59 ans avec 78 % des personnes tuées et la classe des 18-24 ans avec 22 % des personnes tuées.

Sur les 495 accidents renseignés, le motard est considéré comme responsable dans 50% des accidents et les voitures pour 44 %.

Les collisions en intersection représentent 40% des accidents. Les deux tiers sont des chocs par le côté. La perception de motard peut être une des causes de ces accidents.

60% des accidents se déroulent hors intersection et pour 36% d'entre eux cela concerne un véhicule seul. 189 accidents concernent un seul véhicule dont 109 en virage et représentent 18 motards décédés.

L'inexpérience et la prise en main d'un nouveau véhicule peuvent expliquer ces sorties de routes fréquentes.

Répartition des accidents de motocyclettes par type de réseau

	Nombre	%	Indice de gravité
Autoroute	60	8,1	8,3
R.N.	58	7,9	8,6
R.D.	350	47,4	7,1
V.C. et autres	351	47,6	1,7

On notera que la plupart des accidents de la circulation impliquant des motocyclettes se déroulent sur voies communales (48 %) et sur routes départementales (47 %). L'indice de gravité des accidents sur voies communales est faible (1,7), contrairement aux indices de gravité des accidents sur autoroutes (8,3), sur routes nationales (8,6) et sur routes départementales (7,1).

46% des accidents se déroulent hors agglomération, ils ont une gravité très forte de 8,4.

30% des personnes tuées et 29% des personnes blessées à moto avaient moins de 2 ans de permis et respectivement 52% et 51 % avaient moins de 5 ans de permis.

Une formation post-permis pourrait permettre de diminuer l'accidentologie de motocyclisme

3.3.4 Synthèse

L'usage du deux roues est caractérisé par une gravité forte et une vulnérabilité importante.

- Il est important de sensibiliser les jeunes aux collèges et dans les lycées sur le problème des cyclomoteurs, des protections, du risque pour manque d'expérience...
- Inciter les assureurs à proposer des stages, 6 mois après l'achat d'un 2 roues pour lutter contre les accidents liés à l'inexpérience.
- Former au partage de la route et à la visibilité des deux roues dans les auto-écoles.

Sensibiliser :

- au risque lié à l'alcool, à la vitesse
- à l'intérêt des équipements de protection

L'usage d'équipements de protection permet de diminuer fortement la gravité des accidents.

Bien que seul le port correct du casque soit obligatoire il est important d'inciter sur l'intérêt d'un équipement complet qui permet de protéger l'intégralité du corps.

3.4. La vitesse et les obstacles fixes

Les membres du groupe de travail



- Direction Interdépartementale des Routes Est
- Service Départemental d'Incendie et de Secours
- Conseil Général du Bas-Rhin
- Direction Départementale de l'Équipement
- Intervenants Départementaux de Sécurité Routière

L'analyse de l'accidentologie avec une vitesse excessive de 2002 à 2006.

3.4.1. Vitesse

La vitesse est toujours un facteur aggravant dans un accident de la circulation. Même si elle n'est pas forcément la cause principale de l'accident, elle aggrave les conséquences.

L'analyse seule des BAAC ne permet pas d'approfondir l'enjeu vitesse. Il faut analyser les vitesses pratiquées.

En France, les dépassements des limitations de vitesse sont en recul depuis 2003, date de mise en service des radars automatiques. Entre 2002 et 2007, la vitesse moyenne pratiquée en France le jour a baissé de 8 km/h. Cette diminution a contribué à 75% de la baisse du nombre de personnes tuées sur la route au cours de cette période. Il y a eu une division par 5 des grands excès de vitesse (dépassement supérieur à 30 et 40 km/h). Ils représentent actuellement moins de 1% de la circulation.

En 2007, si tous les conducteurs avaient respecté les limitations de vitesse, ce sont au moins 900 vies qui auraient pu être sauvées.

Dans le Bas-Rhin, l'analyse sur les infractions constatées par les CSA donne des pourcentages similaires.

On constate que tous réseaux confondus, près de 37% des automobilistes et environ 47% des conducteurs de poids lourds et des motocyclistes dépassent les limitations de vitesse. Le dépassement des limitations de vitesse reste un comportement de masse.

Dans les circulations denses, 12% des conducteurs ont un temps inter-véhiculaire en dessous de la seconde.

L'analyse des infractions vitesse dans le Bas-Rhin montre qu'en 2007, 74 403 infractions à la vitesse ont été relevées dont 131 pour un excès de vitesse supérieur à 50km/h.

Les BAAC indiquent si la vitesse est excessive au vu de l'infrastructure et des conditions de circulation. Le conducteur doit rester maître de son véhicule quelles que soient les circonstances

Entre 2002 et 2006 dans le Bas-Rhin, 43 personnes sont décédées lors d'un accident avec vitesse excessive et 1 326 personnes blessées.

Toutes les voies de circulation sont soumises à ce risque, cependant les accidents sur routes départementales et nationales sont les plus graves. Leur gravité est en partie due aux obstacles fixes.

Les excès de vitesse, bien qu'en diminution, sont encore trop présents dans la population. Tous les usagers sont concernés par ce risque. Il est important de continuer à sensibiliser sur le **respect des limitations de vitesse et sur le principe d'adapter sa vitesse aux circonstances afin de sauver des vies.**

3.4.2. Obstacles fixes

Les obstacles fixes ne sont pas en soit dangereux. Ils ne sont pas à l'origine de l'accident, cependant ils peuvent aggraver fortement les conséquences d'un accident.

On compte entre 2002 et 2006 dans le Bas-Rhin, 1 707 accidents et 193 personnes tuées lors d'un accident contre obstacles fixes. L'indice de gravité est de 11,3. On constate une baisse de ce type d'accident qui est du en partie à la diminution des vitesses pratiquées et à l'amélioration constante du réseau routier départemental et national.

Il y a une sinistralité très importante dans les accidents contre obstacles fixes.

94 personnes sont mortes lors d'accidents contre un arbre. Les accidents contre arbre représentent 20% des accidents contre obstacles fixes et 62,3 % des personnes tuées.

Les chocs contre arbres ont une gravité de 25,9.

Afin d'augmenter la sécurité des routes, il est indispensable d'améliorer l'infrastructure en protégeant ou en supprimant ces obstacles fixes.

Il faut créer des routes qui pardonnent.

Ces aménagements n'ont pas pour objectif d'éviter l'accident mais d'en réduire les conséquences.

Ces modifications visent pour l'essentiel à rendre la sortie de route moins grave dans ses conséquences. Ces sorties de route ont de nombreuses causes : l'alcool, la vitesse, un instant d'inattention, un événement extérieur...

L'amélioration des routes passe par la suppression et la protection des obstacles par les gestionnaires. Afin de les aider dans ce rôle, l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière de la D.D.E. du Bas-Rhin pourra fournir une analyse fine de l'accidentologie pour convaincre du bien-fondé de ces aménagements.

Il s'agit par exemple des politiques menées à l'égard des arbres en bordure de route ou des glissières de sécurité pour les motocyclistes.

3.4.3. Synthèse

Le dépassement des limitations de vitesse reste un comportement de masse qui a engendré en 2007 la mort de 900 personnes en France.

Les actions de sensibilisation et de répression doivent perdurer afin de promouvoir :

1. le respect des limitations de vitesse,
2. le principe d'adapter la vitesse aux circonstances.

Afin de créer une route qui pardonne, les gestionnaires suppriment ou protègent les obstacles fixes. Pour les aider, une communication spécifique sera réalisée sur l'intérêt de ces modifications ainsi qu'une analyse de ce type d'accident.

3.5. Les bicyclettes.



Les membres du groupe de travail

- Communauté Urbaine de Strasbourg
- Conseil général du Bas-Rhin
- Ville de Haguenau
- Compagnie Républicaine de Sécurité
- Escadron Départemental de Sécurité Routière
- Direction Départementale de l'Équipement
- Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Automobile Club Action +
- Prévention Routière 67
- Comité d'Action Deux Roues 67

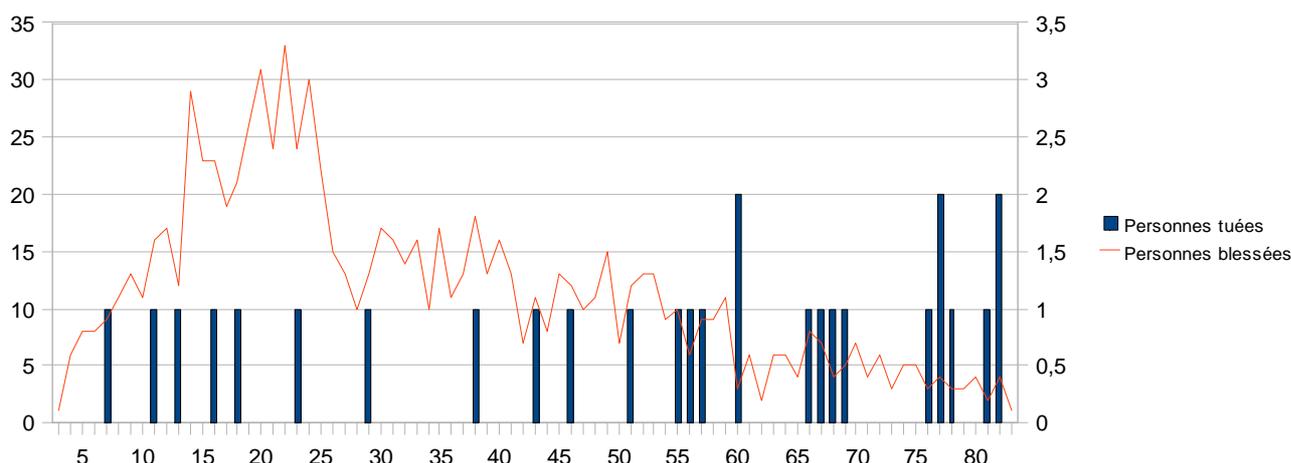
L'analyse des accidents avec une bicyclette entre 2002 et 2006.

3.5.1. Caractérisation des risques

L'insécurité routière des cyclistes dans le Bas-Rhin est caractérisée par une part plus importante des accidents que celle de l'ensemble de la France.

Entre 2002 et 2006, dans le Bas-Rhin, les accidents impliquant un vélo représentent 12,5% des accidents corporels et 7% des personnes décédées.

les cyclistes blessés et tués dans les accidents de vélo



Les jeunes de 10 à 25 ans sont souvent impliqués dans des accidents. Ils représentent 30 % des cyclistes blessés et 11 % des cyclistes tués. Alors que les plus de cinquante ans représentent respectivement 17 % et 59 %.

Contrairement à ce qu'on pourrait penser, les accidents les plus graves touchent les personnes âgées et retraitées. En cas d'accident de vélo, les personnes de 55 ans et plus décèdent plus souvent que les personnes plus jeunes. **La population âgée est très vulnérable.**

Il y a beaucoup plus de cyclistes blessés entre 13 et 25 ans que parmi les autres âges. Il faudrait néanmoins comparer ce graphique avec des données sur l'utilisation du vélo.

Conflits des usagers :

Accident vélo contre...	Nombre	Part	Indice de gravité
piéton	58	6,33%	0
bicyclette	48	5,24%	0
Cyclomoteur-moto	46	5,02%	0
VL	683	74,56%	2,2
PL	24	2,62%	25
Autre	41	4,48%	9,8
Vélo seul	16	1,75%	12,5
Total	916	100,00%	3

Dans trois des accidents corporels de cyclistes sur quatre, le conflit a lieu entre un véhicule léger et un vélo avec un indice de gravité de 2,2.

Les accidents contre un poids lourd sont rares mais très graves.

Les conflits avec les piétons, les bicyclettes ou les deux roues motorisés sont faibles et peu meurtriers.

On remarque qu'il y a peu d'accident cycliste seul. Ce chiffre est sans doute faible car les accidents sont peu référencés par les forces de l'ordre. Cependant deux morts sont à déplorer lors de ce type d'accident.

3.5.2. L'infrastructure

Les accidents sur un aménagement cyclable (piste, bande ou voie réservée) semblent faire diminuer la gravité de l'accident. Ils représentent 31% des accidents et seulement 11% des cyclistes tués. Les 3 cyclistes décédés sur un aménagement cyclable circulaient sur une bande cyclable.

22% des accidents se déroulent sur une route départementale ou nationale et représentent 56% des cyclistes tués. Il y a une gravité importante sur ce type de routes.

La réalisation de bandes ou de pistes cyclables permet de faire diminuer le risque.

Une analyse fine de ces accidents sera faite afin de proposer d'identifier les meilleurs aménagements.

Cependant sans une étude plus fine sur la circulation des cyclistes aucune statistique ne peut être significative.

30 % des accidents se déroulent par mauvaise visibilité (nuit, aube ou crépuscule) ou mauvaises conditions atmosphériques (pluie, vent éblouissement...) et représentent 26% des cyclistes décédés.

La visibilité du cycliste est très importante afin que les véhicules à moteur puissent adapter leur vitesse et leur trajectoire à celle du cycliste.

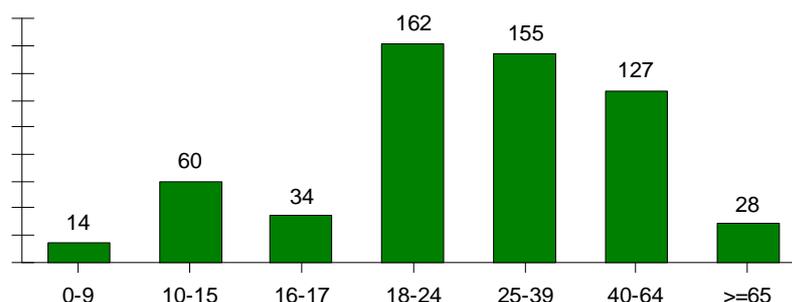
Répartition agglomération ou hors agglomération des accidents cyclistes.

Bilan global	Accidents	Personnes tuées	Personnes blessées	Ig
Strasbourg	550	9	580	1,6
Agglo < 100 000h	261	10	266	3,8
hors agglomération	92	8	96	8,7

Grâce à ce tableau, on remarque que **Strasbourg concentre 71% des accidents et 33% des personnes tuées**. Alors que les accidents hors agglomération sont peu nombreux mais souvent très graves.

En agglomération, on identifie très nettement les heures de pointe du matin et du soir qui correspondent à des pics d'accidents alors que les week-end sont moins accidentogènes mais comportent une gravité plus importante.

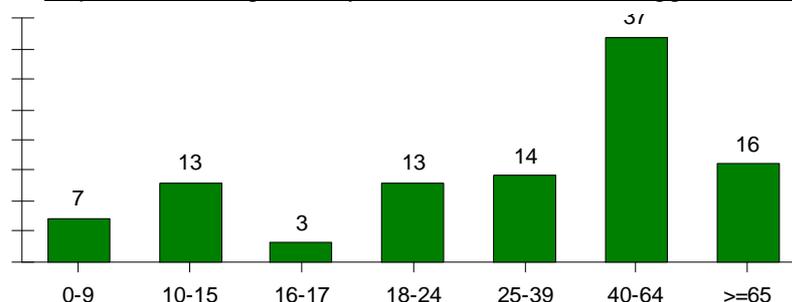
Répartition de l'âge des cyclistes accidentés en agglomération



C'est une population adulte, qui utilise plus ou moins fréquemment le vélo.

Hors agglomération, il n'y a pas de différence notable du nombre d'accidents durant la semaine mais on constate une gravité très forte les vendredis, samedis et dimanches. La part des hommes dans les accidents cyclistes hors agglomération est nettement plus importante que celle en agglomération.

Répartition de l'âge des cyclistes accidentés hors agglomération



Les personnes accidentées sont plus âgées en agglomération.

Il serait intéressant de connaître l'âge des pratiquants pour pouvoir comparer correctement.

Il y a deux pratiques du vélo très différentes suivant qu'il soit utilisé en ville ou en rase campagne. Les usages sont donc aussi différents.

Savoir conduire un vélo en ville ou à la campagne nécessite de l'information et de la formation pour la sécurité.

3.5.3. Synthèse

Toutes les classes d'âges sont concernées mais les personnes âgées de plus de 60 ans sont plus vulnérables. Ils ont une gravité plus importante. Il faut développer une sensibilisation ciblée sur la fragilité des cyclistes de plus de 55 ans.

Promouvoir une meilleure visibilité des usagers en bicyclette à travers le port du gilet rétro-réfléchissant en agglomération entre autre.

Développer des outils pour sensibiliser sur l'intérêt d'être vu.

Promouvoir l'amélioration des infrastructures sécuritaires pour les cyclistes

Améliorer les données sur l'usage des cyclistes, afin de mieux analyser les risques.

3.6. Les risques routiers professionnels



Les membres du groupe de travail

- Caisse Régionale d'Assurance Maladie
- Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale du Bas-Rhin
- Caisse d'Assurance – Accidents Agricoles du Bas-Rhin
- Compagnie Républicaine de Sécurité
- Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Prévention Routière 67
- Intervenants Départementaux pour la Sécurité Routière

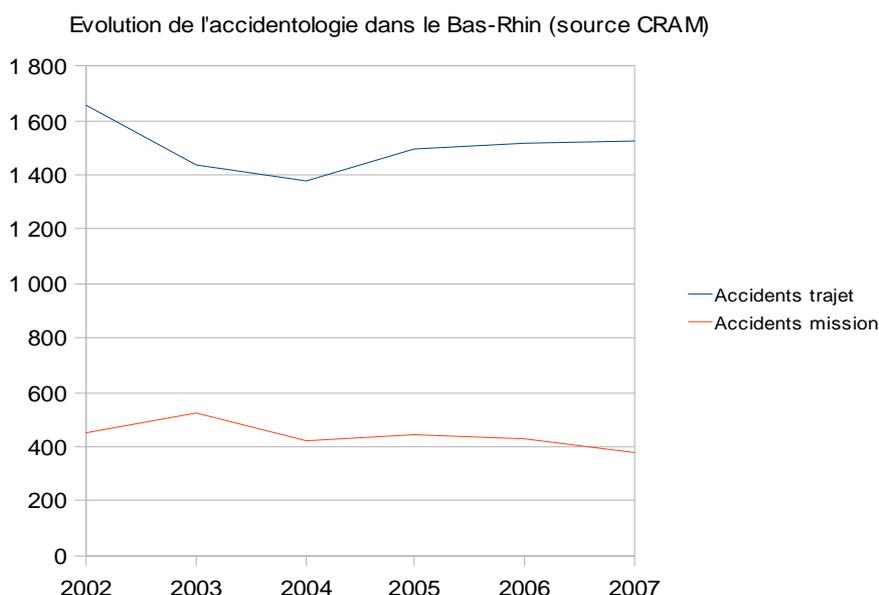
L'analyse de l'accidentologie lors d'un déplacement routier professionnel entre 2002 et 2006.

3.6.1. Analyse générale.

L'objectif est d'analyser finement l'accidentologie liée au déplacement domicile-travail, de caractériser les dysfonctionnements et d'établir les différents problèmes en causes.

Les chiffres de l'accidentologie donnés par la CRAM et ceux donnés par les forces de l'ordre sont très distincts. Il n'y a pas de corrélation.

Afin de comprendre cette différence, une analyse complémentaire sera nécessaire.



Le nombre d'accidents liés au travail stagne depuis 2002 contrairement à l'évolution générale de l'accidentologie dans le Bas-Rhin qui a baissé de 9% par an entre 2002 et 2006.

On observe même une augmentation du nombre d'accidents de trajet depuis 2004.

L'évolution des accidentologies trajet et mission sont différentes, il a été demandé d'effectuer une analyse séparée du risque mission et du risque trajet afin d'affiner la connaissance de ces thématiques.

3.6.2. Risque mission (source BAAC de 2002 à 2006)

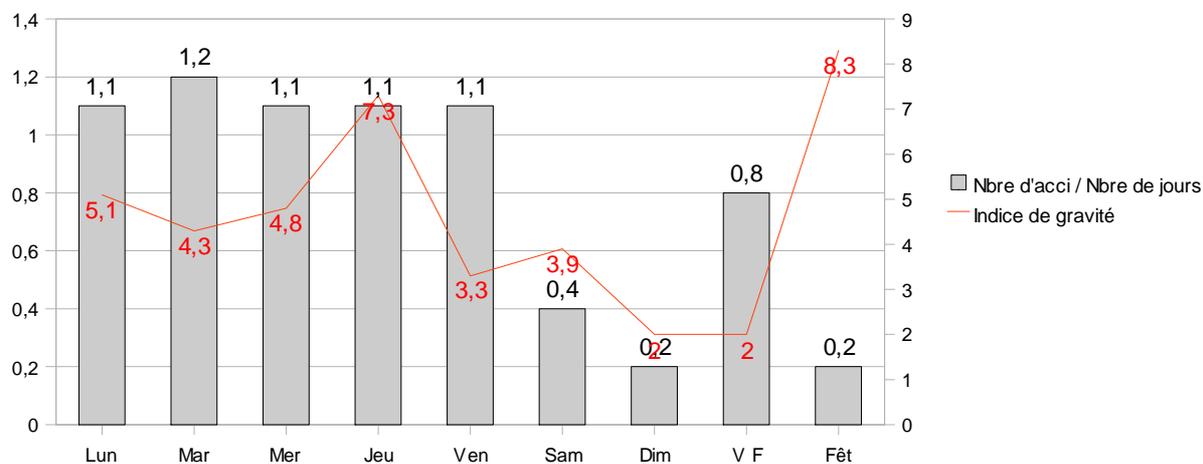
Dans cette partie, seuls les accidents avec au moins un usagé concerné par le risque mission, sont pris en compte.

Évolution au cours de l'année du nombre d'accidents et de leur gravité.



On observe que les trois premiers mois de l'année et les mois de **juin, septembre et octobre ont un grand nombre d'accidents et une gravité forte**. Ceci peut être dû aux variations climatiques.

Évolution au cours de la semaine du nombre d'accidents et leur gravité.



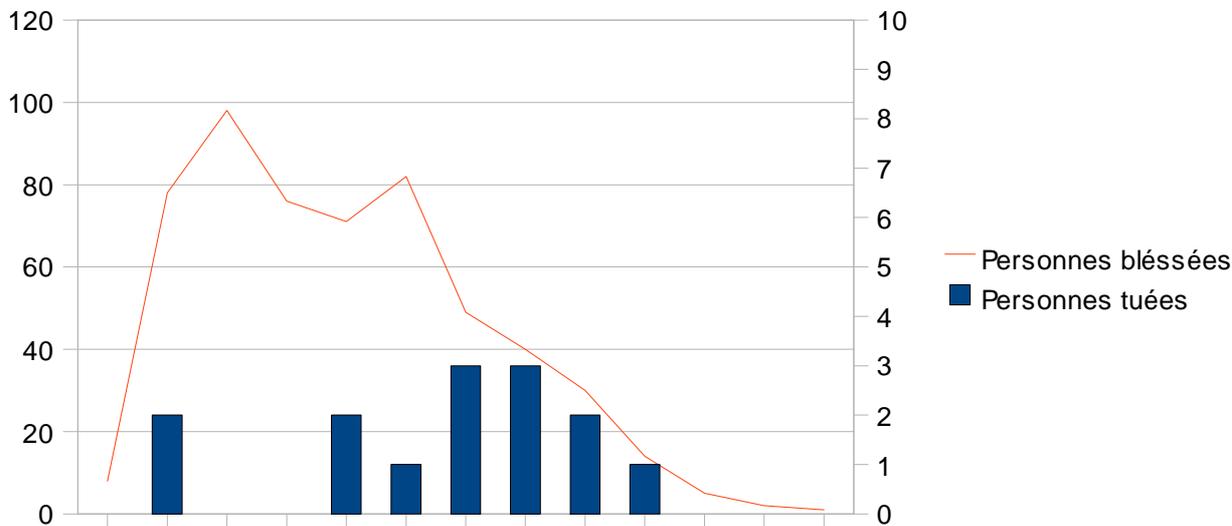
Le nombre d'accidents est identique tout au long de la semaine avec un indice de gravité plus fort le jeudi. **Les accidents lors des jours de fête sont faibles mais ont une gravité importante.**

80 % des accidents se déroulent de jour dans des conditions atmosphériques correctes.

Les catégories d'usagers les plus touchées dans ces accidents sont à 50% les 25-59 ans et 20 % les plus de 60 ans.

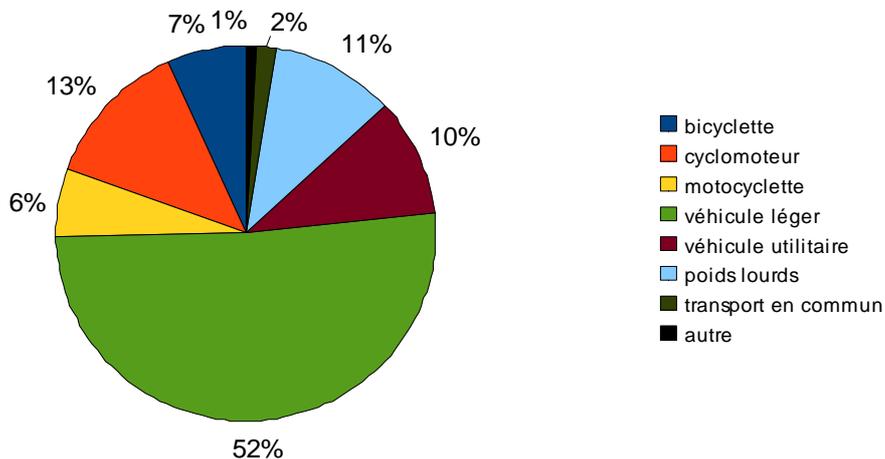
La comparaison du nombre de personnes blessées et tuées en mission en fonction de l'âge montre que la catégorie la plus accidentée sont les personnes entre 18 et 42 ans mais les accidents avec les personnes de **plus de 43 ans ont une mortalité plus forte.**

Age des accidentés en missions



Les jeunes ont une sinistralité importante.

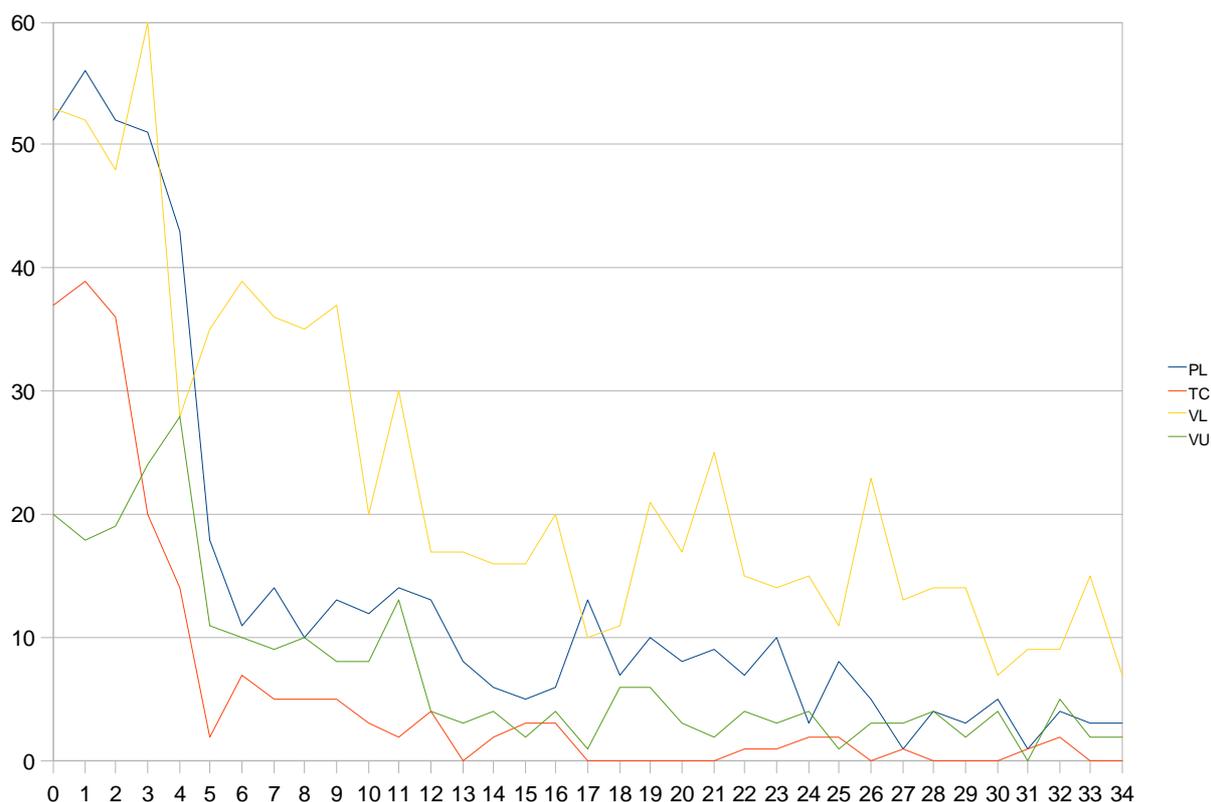
Type de véhicule accidenté pour les usagers se déplaçant dans le cadre de leur travail



L'accident mission est caractérisé par la prépondérance du véhicule léger dans les accidents. La mise en perspective de ce chiffre avec la part de kilomètre parcouru par type de véhicule permettrait éventuellement d'atténuer ce constat.

Les véhicules les plus présents dans les accidents sont les véhicules légers, **les cyclomoteurs, les véhicules utilitaires** et les poids lourds.

Nombre d'accidents par type de véhicule et par années de permis



Pour l'ensemble des véhicules, **les 5 premières années de permis sont les plus accidentogènes**. Il est important pendant cette période de toucher les conducteurs.

La prise en compte du risque mission est une obligation pour le chef d'entreprise ainsi que la réalisation du document unique.

Les petites entreprises (artisans de moins de 10 salariés) ne le font pas toujours par manque de temps ou d'intérêt. Une sensibilisation est nécessaire.

Afin de toucher le maximum d'entreprises et de pouvoir développer localement les actions, il est intéressant de **cibler des zones d'activités et de favoriser le regroupement**.

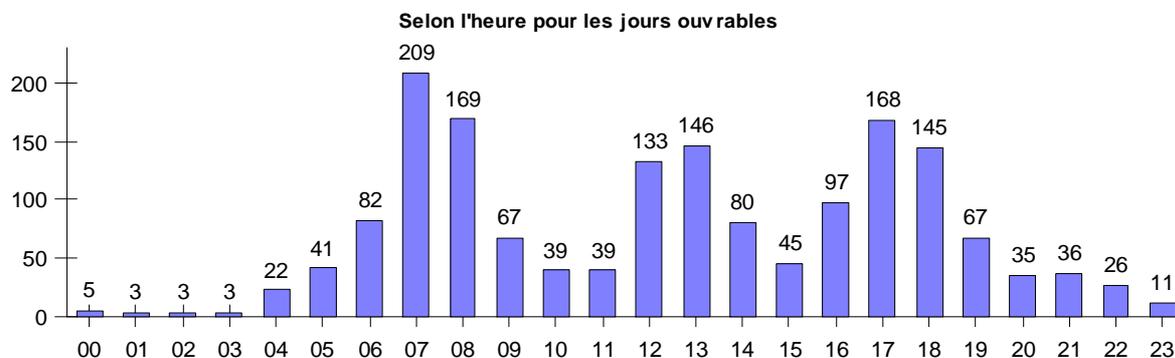
Les véhicules utilitaires légers représentent une part importante des véhicules accidentés. Les deux principales causes sont une mauvaise répartition des charges et l'éclatement du train de pneus arrière.

L'état du véhicule peut être une cause d'accidents. L'obligation du chef d'entreprise d'entretenir les véhicules est primordiale et tout particulièrement **les véhicules utilitaires légers**. La sensibilisation sur cette thématique permet aussi de parler de l'état des véhicules (**voiture, cyclomoteur ou vélo**) personnels.

3.6.3. Risque trajet (source BAAC de 2002 à 2006)

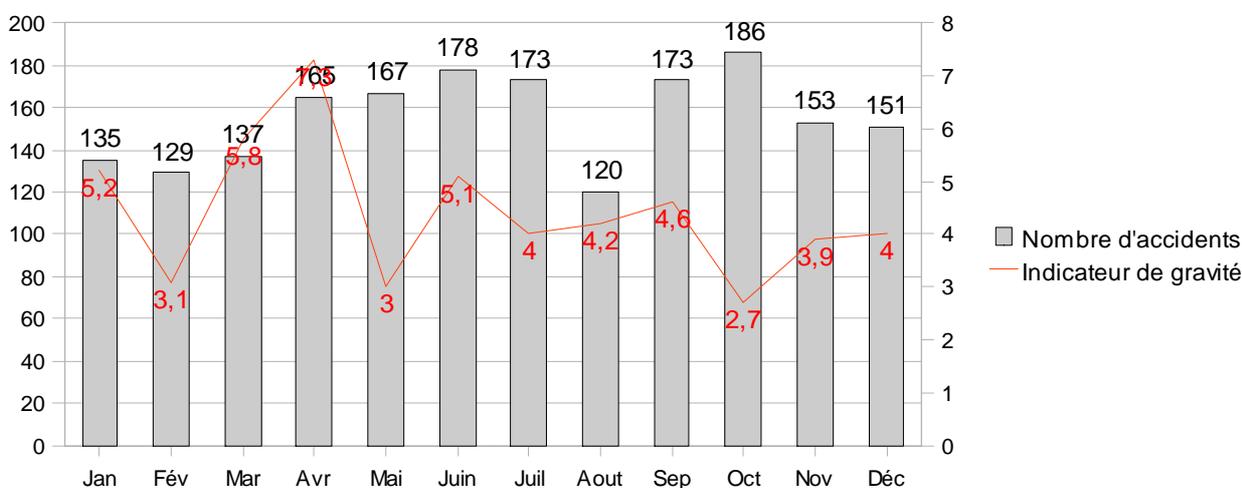
Dans cette partie, seuls les accidents avec au moins un usager concerné par le risque trajet sont prises en compte.

L'évolution au cours de la journée du nombre d'accidents montre que les accidents domicile-travail se déroulent aux heures de pointes du matin, du soir et **à la pause de midi**.



L'évolution du nombre de personnes tuées est stable au cours de la journée avec un pic le matin.

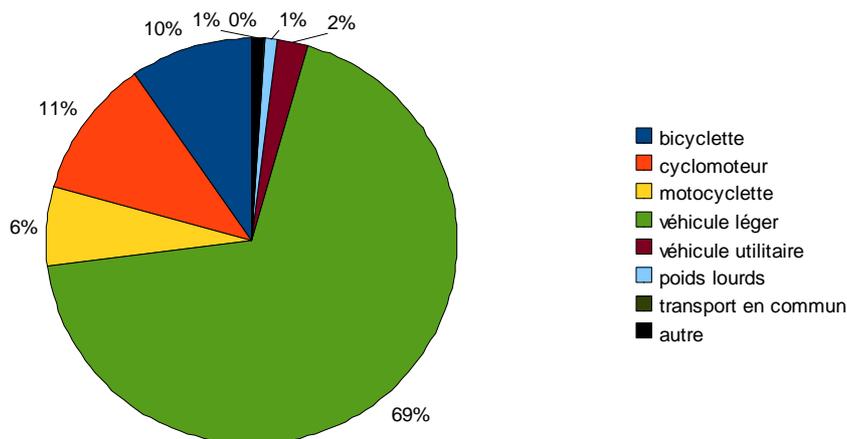
Le nombre d'accident est similaire du lundi au vendredi. Les accidents sont peu nombreux le week-end, mais leur **gravité est plus forte surtout le dimanche**.



On observe que les mois d'avril à juillet et septembre, octobre ont plus d'accidents et **une gravité plus forte en mars et en avril**.

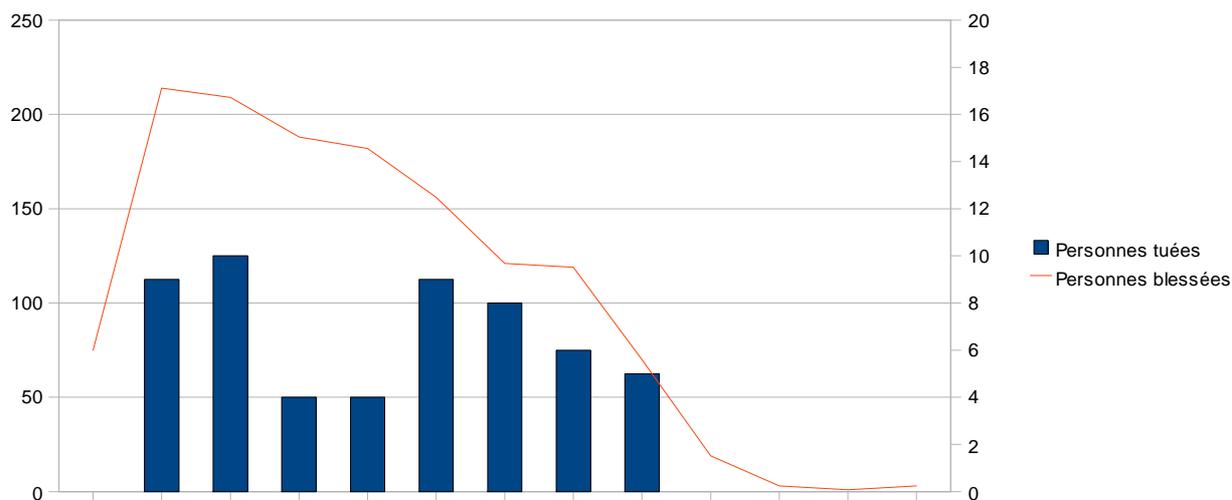
80 % des accidents se déroulent de jour dans des conditions atmosphériques correctes.

Types de véhicules accidentés pour les usagers se déplaçant pour se rendre au travail



Les véhicules les plus présents dans les accidents trajets sont **les véhicules légers, les cyclomoteurs et les bicyclettes**. Ces trois modes de déplacement **représentent 95% des personnes tuées**.

Age des accidentés en trajet



L'évolution du nombre de personnes blessées et tuées en fonction de l'âge montre un **sur-risque pour les jeunes conducteurs**. Cependant, tous les usagers sont concernés.

La fatigue est une des raisons de ces accidents. L'amplitude des horaires et les horaires décalés sont à surveiller.

Le risque trajet est moins bien pris en compte car il n'est pas obligatoire.

3.6.4. Synthèse

- Les jeunes travailleurs sont une priorité :

Il y a un sur-risque des jeunes conducteurs.

Il faut renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les CFA et les lycées professionnels, en lien avec le tissu professionnel, les forces de l'ordre, le monde médical les les professionnels de la conduite.

La démarche "AJC Pro" doit être promue, développée et pérennisée dans les métiers du bâtiment et dans les autres filières.

- Sensibiliser les chefs d'entreprises sur leur responsabilité civile et pénale en favorisant des actions concrètes sur des zones d'activités. Mobiliser les énergies (chefs d'entreprises, élus locaux) dans des bassins d'emplois (zones géographiques) pour mener des actions de maîtrise du risque trajet appropriées.
- Cibler les entreprises les plus en difficultés
- Agir sur les véhicules utilitaires et les cyclomoteurs.

LES ORIENTATIONS D'ACTION

1. LES JEUNES

Les membres du groupes de travail

- Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports
- Conseil Général du Bas-Rhin
- Association des Maires du Bas-Rhin
- Inspection Académique
- Direction Départementale de la Protection Judiciaire de la Jeunesse
- Direction Départementale de l'Équipement
- Escadron Départemental de Sécurité Routière
- Communauté Urbaine de Strasbourg
- Direction Départementale de la Sûreté Publique
- CRS Autoroutière Alsace/Lorraine
- Intervenants Départementaux de Sécurité Routière
- Automobile Club Prévention Routière
- Ligue Contre la Violence Routière
- La Mutuelle Des Étudiants
- Association Laurence FRITZ
- Prévention Routière 67

Approfondissement et compréhension de l'enjeu

Trois tranches d'âge peuvent être considérées :

Les enfants de 0 à 13 ans sont souvent des victimes piétons ou passagers.

Les jeunes de 14 à 17 ans sont principalement victimes d'accidents (de cyclomoteur et de voiture), les accidents hors agglomération étant les plus graves.

La tranche des 18-24 ans découvre très souvent l'insécurité routière dans un accident de voiture.

De plus, la présence d'alcool augmente la fréquence des accidents et leur gravité.

La gravité des accidents de ces jeunes est forte et les accidents surviennent très fréquemment lors des 5 premières années d'obtention de leur permis de conduire.

Orientation d'actions

3 catégories de jeunes :

1) 0-13 ans : "Sur-risque piétons et passagers" :

- Continuer à impliquer les écoles et diversifier les intervenants
- Multiplier l'information dans les lieux propices à la venue des parents

2) 14-17 ans : "Sur-risque cyclomoteurs et voitures" :

- Renforcer l'éducation à la sécurité routière dans les établissements scolaires
- Mettre à jour des outils pour la formation ASSR
- Favoriser l'action vers les étudiants et les jeunes professionnels

3) 18-24 ans : "Sur-risque voiture lié à l'alcool" :

- Favoriser l'action vers les étudiants et les jeunes professionnels
- Améliorer la formation du conducteur
- Inciter les assurances à proposer des stages de sensibilisation.

2. L'ALCOOL ET LES STUPEFIANTS

Les membres du groupes de travail

- Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation
- Tribunal de Grande Instance de Strasbourg
- Direction Départementale de l'Équipement
- CRS Autoroutière Alsace/Lorraine
- Escadron Départemental de Sécurité Routière
- Direction Départementale de la Sûreté Publique
- Intervenants Départementaux de Sécurité Routière
- Prévention Routière 67
- IZYDRIVE
- Alcool Assistance

Approfondissement et compréhension de l'enjeu

L'alcool reste une cause majeure d'insécurité routière pour l'ensemble de la population en France. De 2002 à 2006, l'alcool est présent dans 10 % des accidents et 31% des accidents mortels. Les catégories les plus touchées sont les 18-24 ans et les 25-59 ans avec respectivement 33% et 56% des personnes tuées.

L'indice de gravité des accidents avec présence d'alcool est élevé et augmente avec les taux d'alcoolémie.

Il existe deux types de consommation d'alcool :

1. la consommation occasionnelle ;
2. la dépendance éthylique

La prise de conscience du risque lié à l'alcool n'est pas encore totalement assimilée.

Les actions de sensibilisation doivent par conséquent être réalisées en amont de la consommation d'alcool.

Les fins de semaines (vendredis, samedis, dimanches) sont particulièrement meurtrières. Les jeunes se tuent davantage sur les routes les nuits de week-ends.

Orientation d'actions

- Continuer la sensibilisation des jeunes et moins jeunes sur les risques liés à la consommation d'alcool et de drogues à travers :
 - La relance des signatures de chartes avec les gérants de débit de boisson et les associations d'étudiants ;
 - Des actions de sensibilisation dans les restaurants, les entreprises, les manifestations, ou lors de contrôles des forces de l'ordre...
 - Sensibiliser les infractionnistes entre 0,5 et 0,8 g/l
- Chasser la méconnaissance des risques liés à la consommation d'alcool et de drogues et des conséquences qui en découlent est un réel problème. Lors des actions de sensibilisation, il faut insister sur :
 - La perte des bonnes résolutions dès le 1^{er} verre
 - La non-couverture des assurances lors d'accident avec alcool ou drogue
 - La persistance de l'alcool le lendemain de soirée
 - La solution simple et efficace : **"SAM conduit, alors SAM ne boit pas !"**
 - Pourquoi un passager sobre ne conduit-il pas ?

Il est également nécessaire de poursuivre, voire d'intensifier les contrôles d'alcoolémie, car cela reste malheureusement un des moyens les plus efficaces pour lutter contre la conduite sous l'emprise d'alcool.

3. LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

Les membres du groupes de travail

- Communauté Urbaine de Strasbourg
- Ville de Haguenau
- Conseil Général du Bas-Rhin
- Direction Départementale de l'Équipement
- CRS Autoroutière Alsace/Lorraine
- Escadron Départemental de Sécurité Routière
- Direction Départementale de Sûreté Publique
- Fédération Française des Motards en Colère
- Automobile Club Action +
- Prévention Routière 67
- Comité d'Action Deux Roues

Approfondissement et compréhension de l'enjeu

La part des accidents deux deux-roues est en augmentation entre 2002 et 2006. Les conducteurs des deux-roues motorisés sont des usagers de la route vulnérables. La gravité des accidents est souvent forte et peut être augmentée par la présence d'alcool.

L'accidentologie des deux-roues motorisés touche fortement les 14-24 ans et les 30-46 ans qui représentent respectivement 57 % et 24% des personnes blessées et 37 % et 45 % des personnes tuées.

La gravité des accidents hors agglomération est très forte.

La problématique des cyclomoteurs concerne en priorité les jeunes moins de 25 ans. Alors que les accidents en motocyclette concernent les plus de 25 ans.

30% des personnes tuées et 29% des personnes blessées à moto avaient moins de 2 ans de permis de conduire et respectivement 52% et 51 % avaient moins de 5 ans de permis de conduire.

25% des accidents concernent un motocycliste seul perdant le contrôle de son véhicule dont 15% en virage. Ce type d'accident représente 50% des motocyclistes décédés.

L'inexpérience et une vitesse excessive sont souvent les cocktails dramatiques de l'accidentologie du deux-roues.

Orientation d'actions

Il est important de :

- Sensibiliser les jeunes des collèges et des lycées sur le problème des cyclomoteurs, des protections, du risque pour manque d'expérience...
- d'inciter les assureurs à proposer des stages, 6 mois après l'achat d'un 2 roues pour lutter contre les accidents liés à l'inexpérience.
- Former au partage de la route et à la visibilité des deux roues dans les auto-écoles.
- Sensibiliser au risque lié à l'alcool, à la vitesse
- Rappeler l'intérêt des équipements de protection : l'usage de ces derniers permet de diminuer fortement la gravité des accidents. Bien que seul le port correct du casque soit obligatoire il est important d'inciter sur l'intérêt d'un équipement complet qui permet de protéger l'intégralité du corps.

4. LA VITESSE ET LES OBSTACLES FIXES

Les membres du groupes de travail

- Direction Interdépartementale des Routes de l'Est
- Conseil Général du Bas-Rhin
- Direction Départementale de l'Équipement
- Service Départemental d'Incendie et de Secours
- Intervenants Départementaux de Sécurité Routière

Approfondissement et compréhension de l'enjeu

Tous responsables.

Les excès de vitesse bien qu'en diminution sont encore trop présent dans la population. Tous les usagers sont concernés par ce risque. En France, en 2007, 900 vies auraient été sauvées, si les usagers avaient respecté ses limitations.

Le respect seul des limitations n'assure pas d'éviter l'accident. C'est au conducteur d'adapter sa vitesse pour être en sécurité.

Dans le Bas-Rhin, entre 2002 et 2006, 43 personnes sont décédées lors d'un accident avec une vitesse excessive et 1.326 personnes blessées.

Fréquemment les vitesses excessives provoquent des sorties de routes qui se concluent par un choc contre un obstacle fixe.

La gravité des accidents contre obstacles fixes est forte et plus particulièrement celle contre les arbres. 94 personnes sont décédées suite à un accident contre un arbre.

On dénombre 1.707 accidents contre obstacles fixes, ce qui représente 24% du total des accidents.

L'amélioration des routes passe par la suppression et la protection des obstacles afin de créer une route qui pardonne.

Orientation d'actions

Il est important de continuer à sensibiliser sur le respect des limitations de vitesse et sur le principe d'adapter sa vitesse aux circonstances afin de sauver des vies.

Il faut créer des routes qui pardonnent :

- en développant la communication sur l'intérêt de supprimer les obstacles latéraux.
- en aidant les gestionnaires sur l'analyse des accidents.

5. LES BICYCLETTES

Les membres du groupes de travail

- Communauté Urbaine de Strasbourg
- Ville de Haguenau
- Conseil Général du Bas-Rhin
- Direction Départementale de l'Équipement
- CRS Autoroutière Alsace/Lorraine
- Direction Départementale de Sûreté Publique
- Escadron Départemental de Sécurité Routière
- Automobile Club Action +
- Prévention Routière 67
- Comité d'Action Deux Roues

Approfondissement et compréhension de l'enjeu

L'insécurité routière des cyclistes dans le Bas-Rhin est caractérisée par une part plus importante d'accidents que celle de la France.

Dans $\frac{3}{4}$ des cas des accidents corporels de cyclistes, le conflit a lieu entre une véhicule léger et un vélo. Les accidents contre un poids lourds sont rares mais très graves.

Les conflits avec les piétons, les bicyclettes ou les deux roues motorisés sont faibles et peu meurtriers.

La population âgée est très vulnérable. Les plus de 55 ans représentent plus de la moitié des personnes tuées à vélo.

30% des accidents ont lieu dans des conditions d'ensoleillement mauvais. Se rendre visible est un élément clé de la sécurité du cycliste.

L'information sur la pratique du vélo est trop faible.

Orientation d'actions

Il est important de :

- Promouvoir une meilleure visibilité des usagers en bicyclette à travers le port du gilet rétro-réfléchissant en agglomération en autre.
- Développer des outils pour sensibiliser sur l'intérêt d'être vu.
- Promouvoir l'amélioration des infrastructures sécuritaires pour les cyclistes
- Améliorer les données sur l'usage des cyclistes, afin de mieux analyser les risques
- Développer une sensibilisation ciblée sur la fragilité des cyclistes de plus de 55 ans.

6. LES RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS

Les membres du groupes de travail

- Caisse Régionale d'Assurance Maladie
- Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale du Bas-Rhin
- Caisse d'Assurance-Accidents Agricoles du Bas-Rhin
- Chambre de Commerce et d'Industrie du Bas-Rhin
- Mouvement des Entreprises de France
- Chambre des Métiers d'Alsace
- Direction Départementale de l'Équipement du Bas-Rhin
- CRS Autoroutière Alsace/Lorraine
- Direction Départementale de la Sécurité Publique
- Prévention Routière 67
- Intervenants Départementaux pour la Sécurité Routière
- PREVENKIT
- Automobile Club Action +
- ECF Llerena
- Prévention et Sécurité Eugène
- Escadron Départemental de Sécurité Routière

Approfondissement et compréhension de l'enjeu

Le nombre d'accidents liés au travail stagne depuis 2002. La part des accidents compris dans le risque routier professionnel est en augmentation.

L'accidentologie routière est la 1^{ère} cause de décès au travail et représente 105.246 journées de travail perdues.

L'approfondissement des accidents du risque routier professionnel fait ressortir un sur-risque pour les jeunes conducteurs.

Pour l'ensemble des véhicules, les 5 premières années de permis sont les plus accidentogènes. Les véhicules les plus présents dans les accidents sont les véhicules légers, les cyclomoteurs, les véhicules utilitaires et les poids lourds.

La prise en compte du risque mission est une obligation pour le chef d'entreprise ainsi que la réalisation du document unique.

Orientation d'actions

- Les jeunes travailleurs sont une priorité :
 - Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les CFA et les lycées professionnels, en lien avec le tissu professionnel, les forces de l'ordre, le monde médical les professionnels de la conduite.
 - Promouvoir, développer et pérenniser la démarche "AJC Pro" dans les métiers du bâtiment et dans les autres filières.
- Sensibiliser les chefs d'entreprises sur leur responsabilité civile et pénale en favorisant des actions concrètes sur des zones d'activités en :
 - Mobilisant les énergies (chefs d'entreprises, élus locaux) dans des bassins d'emplois (zones géographiques) pour mener des actions de maîtrise du risque trajet appropriées.
 - Ciblant les entreprises les plus en difficultés
- Sensibiliser sur les véhicules utilitaires et les cyclomoteurs.

SUIVI ET ÉVALUATION DU DGO

Le suivi et l'évaluation du DGO seront assurés par le Pôle de Compétence État de Sécurité Routière.

Ce pôle de compétence se réunit trois fois dans l'année pour présenter, discuter et valider l'action départementale sur la sécurité routière. Ce pôle est l'organe de gouvernance du DGO et du PDASR. Chaque année est réalisée un point sur l'accidentalité par enjeu et un bilan des actions par orientation d'actions et enjeux. Ces bilans permettront d'éventuels ajustements de la politique de sécurité routière, afin d'atteindre les objectifs fixés.

la déclinaison annuelle du DGO en Plan Départementaux d'Actions de Sécurité Routière sera réalisée dans le prolongement de la démarche partenariale initiée depuis quelques années. Les groupes de travail seront mobilisés afin de contribuer à l'élaboration de ces plans.

L'ensemble des projets sollicitant un financement sont examinés par le Pôle de Compétence État, après instruction par les groupes de travail. Les actions du PDASR retenues sont celles ciblées par le DGO et en fonction des actualités de cette thématique, et répondant tant que possible à une démarche de projet multi-partenarial.

Les groupes de travail ont une composition volontairement étendue puisqu'ils sont ouverts à tous les acteurs du champ de la sécurité routière, qu'ils participent activement à la lutte contre l'insécurité routière ou qu'ils puissent être des relais intéressants, et quel que soit leur degré d'investissement. Cette concertation permettra la sensibilisation et l'information de tous pour relayer la politique commune de sécurité routière.

Les membres des groupes de travail seront composés des acteurs de ce DGO et aussi de nouveaux partenaires intéressés par cette démarche. Ils seront réunis pour évaluer la cohérence des actions proposées chaque année pour le PDASR avec les enjeux retenus dans le DGO.

Ces groupes sont composés de représentants de milieux associatifs et de milieux socioprofessionnels, services des collectivités locales et de l'État.



ANNEXE

CARTE DES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION

Période 2002 - 2006 (+ mortels 2007)

