Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU BAS-RHIN

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

2013 - 2017

* * *

BAS-RHIN

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

PRÉFACE

Les efforts déployés depuis plusieurs années dans la lutte contre l'insécurité routière ont permis d'enregistrer une nette diminution du nombre de personnes tuées et blessées sur les routes de l'ensemble du territoire national, et dans le département du Bas-Rhin en particulier.

Ces bons résultats, encourageants, viennent d'un changement des comportements 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'Orientations (DGO) constitue l'aboutissement d'une démarche partenariale entre les services de l'État, les collectivités territoriales, les associations et les entreprises, 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 forts du DGO 2013-2017 du département du Bas-Rhin, qui rejoignent les grandes préoccupations nationales, sont articulés autour des six enjeux majeurs suivants :

- l'engagement contre la surmortalité des jeunes ;
- la lutte contre la conduite sous l'influence de l'alcool et de stupéfiants ;
- les efforts contre la mortalité des personnes utilisant des deux-roues motorisés ;
- la sensibilisation des usagers vulnérables que sont les seniors, les piétons et les cyclistes ;
- la lutte contre la vitesse excessive, et l'amélioration des réseaux par rapport aux obstacles fixes ;
- la prise en compte des risques routiers professionnels.

Seule une ferme volonté de l'ensemble des partenaires concernés permettra de poursuivre encore la baisse déjà notable du nombre d'accidents afin d'atteindre à l'horizon 2020 moins de 2.000 personnes décédées par an sur les routes de notre pays, objectif fixé par le ministre de l'intérieur.

Strasbourg, le 24 JUIL. 2013

Le Préfet

Stéphane BOUILLON

LE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS (DGO)

En décembre 2011, l'objectif national de passer sous la barre des 3000 morts d'ici à fin 2012 a été réaffirmé.

Le décret portant diverses mesures de sécurité routière, paru le 4 janvier 2012 au Journal Officiel, décline les mesures réglementaires décidées par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 11 mai 2011 :

- dissuader les excès de vitesse en interdisant l'utilisation des avertisseurs de radars,
- lutter contre les comportements irresponsables liés à la vitesse,
- sécuriser l'usage des deux-roues motorisés en les rendant plus visibles,
- renforcer la vigilance au volant par l'aggravation des sanctions en cas d'usage d'un téléphone ou d'un appareil à écran en conduisant.

La Loi d'Orientation et de Programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure (LOPPSI 2), désormais en vigueur, dans son volet sécurité routière, met l'accent sur la lutte contre la récidive en cas d'alcoolémie, en instaurant à titre de peine complémentaire à un retrait de permis pour conduite en état d'ivresse, l'obligation d'installer un éthylotest anti-démarrage sur le véhicule.

Dans ce contexte, chaque département a été invité à définir, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations, pour les années 2013 à 2017, les orientations d'actions de la politique à mener localement, afin de contribuer à l'atteinte des objectifs fixés et de faire reculer le nombre et la gravité des accidents.

Le Document Général d'Orientations 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 2017, ensemble ou séparément, tout en cherchant à impliquer et à fédérer le plus grand nombre de partenaires.

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

La démarche d'élaboration du DGO est ainsi marquée par deux phases décisionnelles essentielles : la phase "identification des enjeux" et la phase "orientations d'actions".

Lors de la première phase, l'objectif est d'identifier les cibles d'accidents, caractérisant un dysfonctionnement, à partir de l'analyse du bilan accidentologique local. Ce bilan réalisé d'après les données des Bulletins d'Analyse d'Accidents Corporels (BAAC) entre 2007 et 2011 a permis aux partenaires de la Sécurité Routière, le 4 décembre 2012, en préfecture, d'identifier les six enjeux suivants :

- Les jeunes,
- L'alcool et les stupéfiants,
- Les deux-roues motorisés,
- La vitesse et les obstacles fixes,
- Les usagers vulnérables (piétons et cyclistes),
- Les risques routiers professionnels.

Par ailleurs, un groupe de travail, constitué afin de mener une réflexion sur les « distracteurs », a permis de qualifier cette problématique "d'enjeu transversal", repris de ce fait dans les orientations d'actions liées aux enjeux précités.

La deuxième phase correspond aux propositions d'orientations d'actions pour les enjeux du DGO. Une consultation des partenaires départementaux a amené à valider ces orientations d'actions, lors d'une réunion en préfecture le 22 avril 2013.

L'ACCIDENTALITÉ GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT

1- Quelques données générales

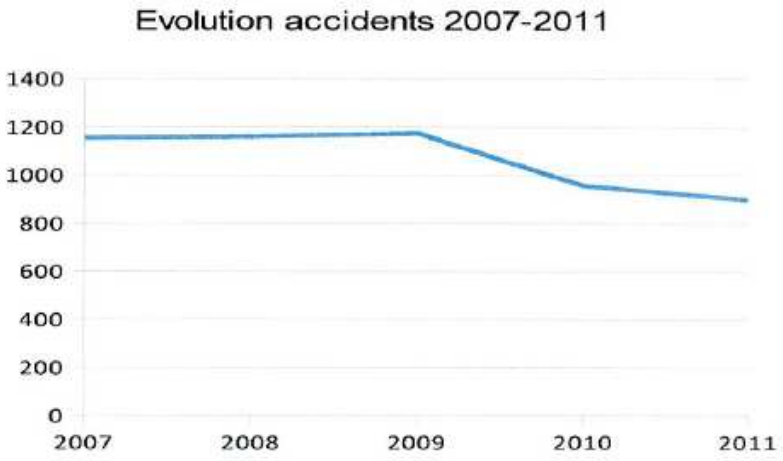
Superficie : 4 755 km²
Population : 1 102 905 habitants (population estimée au 1er janvier 2012)
Densité : 231 habitants au km² (115 en moyenne pour la France)
Parc de voitures de tourisme : 559 846 véhicules de moins de 15 ans (données au 1er janvier 2010)

Autoroutes : 198 km, avec un débit variant de 10 000 véhicules par jour (A35 Lauterbourg) à 164 000 véhicules par jour (A35 Strasbourg).

Routes nationales (RN) : 26 km, avec un débit de 11 000 véhicules par jour (sur la RN59) à 62 000 véhicules par jour (sur la RN83).

Routes départementales (RD) : 3 560 km, avec un trafic hétérogène selon la catégorie de voie, allant jusqu'à 35 000 véhicules par jour sur la RD 500.

2- L'accidentologie du Bas-Rhin

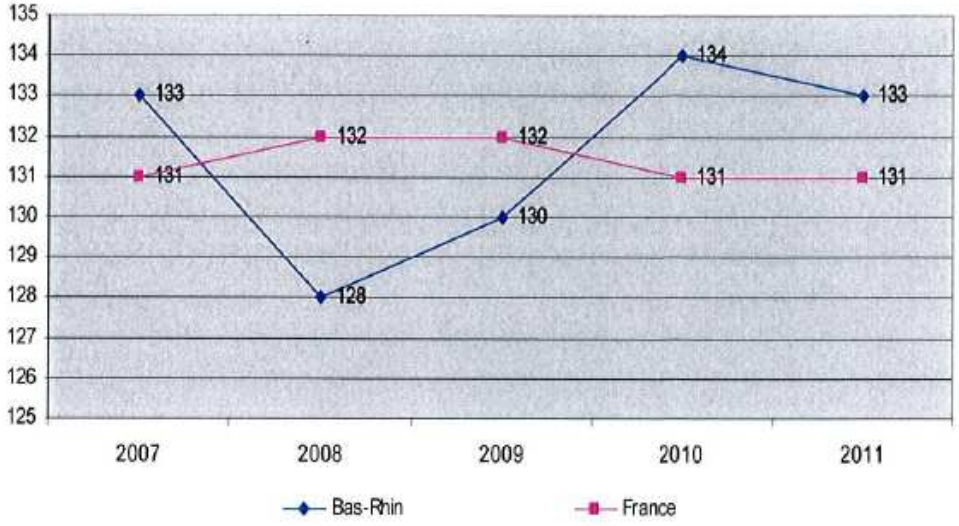


Années	Nombre d'accidents	Personnes tuées	Personnes blessées
2007	1157	68	1467
2008	1162	53	1435
2009	1175	43	1483
2010	957	46	1239
2011	899	46	1147
Ensemble	**5350**	**256**	**6771**

On peut constater une hausse sensible du nombre d'accidents entre 2007 et 2009, avant une diminution marquée entre 2009 et 2011. Le nombre de personnes tuées a connu une baisse significative entre 2007 et 2009 (près de 35 %), avant de stagner sur les deux années suivantes.

La tendance sur 2012 est à la baisse pour le nombre d'accidents corporels (745 accidents), le nombre de personnes blessées (910 personnes) et le nombre de personnes tuées (41 personnes).

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



La gravité des accidents du Bas-Rhin a augmenté entre 2008 et 2010, avant de baisser sensiblement en 2011, et reste supérieure depuis 2010 aux chiffres nationaux.

Localisation des accidents par type de réseau entre 2007 et 2011

	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	Indicateur de gravité
Autoroutes	531	9.93 %	18	7.03 %	735	10.86 %	3.39
Routes nationales	100	1.87 %	4	1.56 %	143	2.11 %	4.00
Routes départementales	1553	29.03 %	174	67.97 %	2081	30.73 %	11.20
Voies communales et autres	3166	59.17 %	60	23.44 %	3818	56.30 %	2.08
Total	**5350**	**100 %**	**256**	**100 %**	**6771**	**100 %**	

La majorité des accidents dans le Bas-Rhin se produit sur voies communales et autres (près de 60 %), mais la gravité de ces accidents est faible. Le nombre d'accidents sur le réseau routier départemental reste également important, avec près de 30 % du nombre global d'accidents. Il convient de relever que la gravité des accidents se produisant sur routes départementales est très élevée, avec près de 70 % des personnes tuées.

Localisation des accidents en et hors agglomération entre 2007 et 2011

	RASE CAMPAGNE		AGGLOMERATION	
Accidents	1749	32.7 %	3601	67.3 %
Personnes tuées	182	71.1 %	74	28.9 %
Personnes blessées	2401	35.5 %	4370	64.5 %

Les accidents corporels surviennent essentiellement en agglomération (près de 70 % des accidents), alors que le nombre de personnes tuées en rase campagne représente plus des deux tiers des victimes décédées dans le département.

Accidentologie sur le territoire de la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS)

	CUS	% Bas-Rhin
Accidents	3525	65.90 %
Personnes tuées	56	21.90 %
Personnes blessées	4350	64.20 %

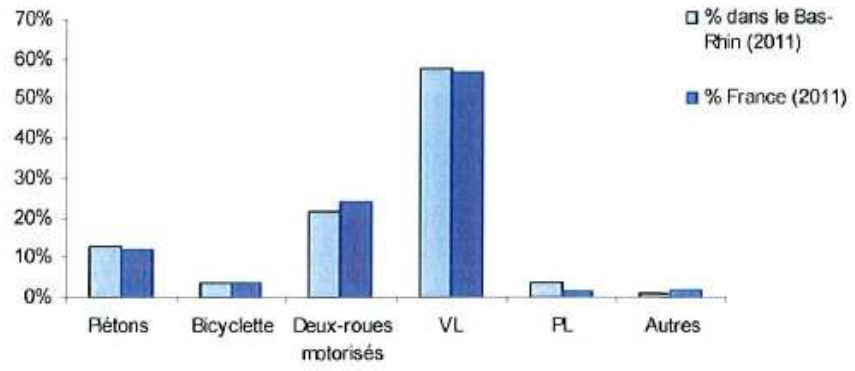
Il est à noter que près de 66 % des accidents survenus dans le Bas-Rhin ont lieu sur le territoire de la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS). 21,9 % du nombre de personnes décédées dans le Bas-Rhin ont été tuées sur ce même territoire.

3- Les accidents par mode de déplacement

Les pourcentages des personnes tuées dans le Bas-Rhin, par catégorie d'usagers, se situent sensiblement dans la moyenne des chiffres nationaux.

	Pourcentage de personnes tuées	
	% dans le Bas-Rhin (en 2011)	**% France (en 2011)**
Piétons	**12.7**	12.1
Bicyclette	**3.6**	3.7
Deux-roues motorisés	**21.8**	23.8
VL	**57.6**	56.7
PL	**3.6**	1.6
autres	**0.7**	1.9

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



Sur la période étudiée, 57,6 % des personnes tuées dans le Bas-Rhin sont des usagers de véhicules légers.

Les accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé représentent un pourcentage relativement élevé avec 21,8 % des personnes tuées du Bas-Rhin.

Il convient de souligner que les piétons sont également une catégorie d'usagers touchés, avec 12,7 % de personnes tuées.

Les accidents impliquant des véhicules légers (VL)

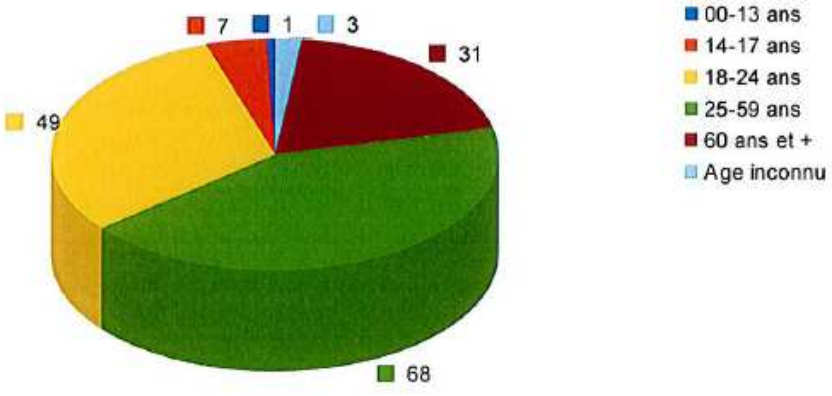
Évolution de l'accidentologie avec des véhicules légers (VL)

		Nombre de victimes	
	Nombre d'accidents	**Personnes tuées**	**Personnes blessées**
2007	540	46	807
2008	496	33	712
2009	497	23	740
2010	417	29	666
2011	369	28	584
Ensemble	**2319**	**159**	**3509**

Sur la période étudiée, 43,3 % des accidents corporels du Bas-Rhin impliquent un VL, avec 2319 accidents.

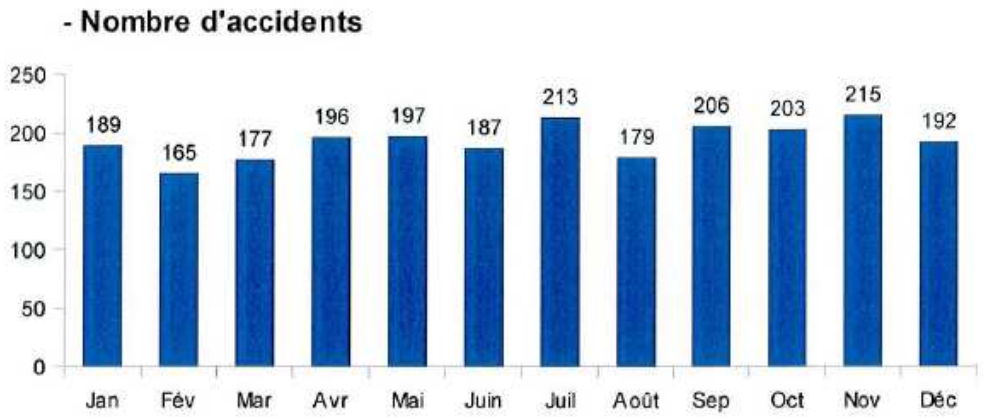
Le nombre d'accidents est en baisse de près de 32 % entre 2007 et 2011. Le nombre de personnes blessées ainsi que le nombre de personnes tuées en VL ont également diminué, respectivement de 27,6 % et 39 %. Néanmoins, après une baisse significative en 2009, le nombre de personnes tuées est en hausse en 2010 et reste stable depuis.

Les personnes tuées dans un accident impliquant un VL par catégorie d'âge

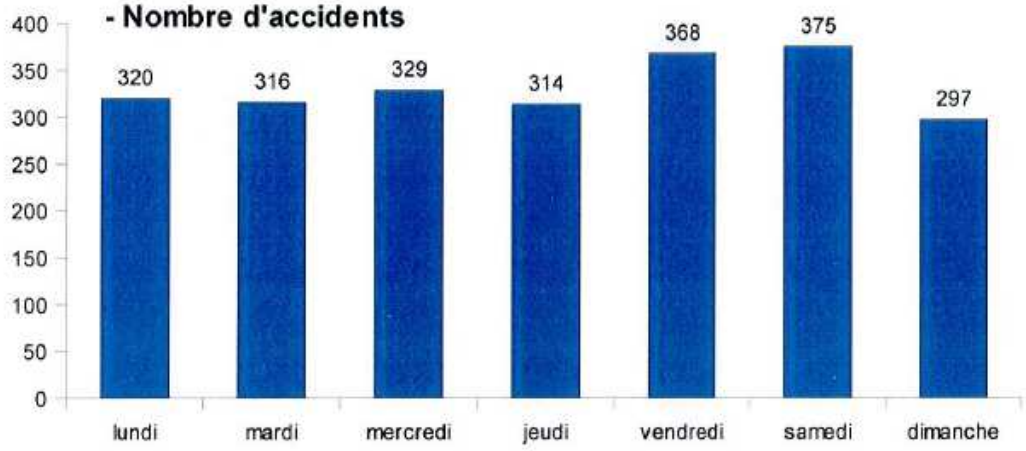


La majorité des personnes tuées dans un accident de VL appartiennent à la classe d'âge des 25-59 ans (42,8 %). La classe d'âge des 18-24 ans est également très touchée avec près d'un tiers des personnes tuées.

Répartition des accidents corporels VL par mois



Répartition des accidents corporels VL selon le jour de la semaine



La répartition des accidents corporels impliquant un VL est homogène sur l'année sur la période étudiée, même si le nombre d'accidents sur les mois de juillet (vacances) et novembre (jours fériés) est plus marqué.
La répartition sur les jours de la semaine est également assez homogène, avec néanmoins une accidentalité plus fréquente les vendredis et samedis, journées de départs en week-ends.

Les accidents impliquant des poids lourds (PL)

Évolution de l'accidentologie avec des poids lourds

		Nombre de victimes	
	Nombre d'accidents	**Personnes tuées**	**Personnes blessées**
2007	23	5	36
2008	26	1	40
2009	16	1	31
2010	16	1	29
2011	8	2	11
Ensemble	**89**	**10**	**147**

Répartition des accidents PL par type de réseau

	Accidents dans le Bas-Rhin	Nombre d'accidents impliquant un PL
Autoroutes	531	37
Routes nationales	100	7
Routes départementales	1553	22
Voies communales	3166	23
Total	**5350**	**89**

Les accidents de PL survenus sur le département entre 2007 et 2011 représentent 1,6 % des accidents du Bas-Rhin. Sur la période étudiée, il convient de noter une baisse constante du nombre d'accidents PL et du nombre de personnes blessées. Le nombre de personnes tuées reste également faible. Les accidents de PL surviennent principalement sur autoroutes du fait du trafic PL plus intense sur ces axes.

4- Les accidents par classes d'âge

Répartition par classe d'âge des personnes tuées

Age des victimes	0-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans
Nombre de personnes tuées	**6**	**19**	**61**	**113**	**57**
Pourcentage de personnes tuées	2.34 %	7.42 %	23.83 %	44.14 %	22.27 %
Nombre de personnes blessées	**531**	**620**	**1557**	**3381**	**678**
Pourcentage de personnes blessées	7.85 %	9.16 %	23.0 %	49.96 %	10.02 %
Pourcentage de la population	17,60 %	13,20 %		47,60 %	21,60 %

Entre 2007 et 2011, la classe d'âge la plus touchée est celle des 25-59 ans, aussi bien pour le nombre de personnes tuées que pour le nombre de personnes blessées.
La classe d'âge 18-24 ans ainsi que les seniors (plus de 60 ans) représentent respectivement 23,83 % et 22,27 % des personnes tuées.

LES ENJEUX DU DGO

Une analyse des données d'accidentologie sur la période 2007-2011 a été effectuée par enjeu. La problématique des « distracteurs » est par ailleurs abordée, ces derniers constituant un enjeu transversal.

1- Les jeunes

Évolution de l'accidentologie chez les jeunes

		Nombre de victimes	
	Nombre d'accidents	Personnes tuées	Personnes blessées
2007	630	24	611
2008	604	19	561
2009	628	13	618
2010	502	19	473
2011	473	11	445
Ensemble	**2837**	**86**	**2708**

	Part des accidents avec jeunes / accidents corporels	Part des accidents mortels avec jeunes / accidents mortels	Part des jeunes tués / personnes tuées
2007	54,5 %	44,6 %	44,1 %
2008	52,0 %	52,0 %	54,7 %
2009	53,4 %	31,0 %	30,2 %
2010	52,5 %	38,6 %	41,3 %
2011	51,4 %	25,0 %	23,9 %
Moyenne 2007- 2011	**52,8 %**	**38,2 %**	**38,8 %**
Moyenne 2002 - 2006	54,3 %	46,9 %	35,50 %

Entre 2007 et 2011, le nombre d'accidents corporels chez les jeunes et le nombre des jeunes tués ou blessés ont fortement baissé.

La part des accidents avec les jeunes par rapport aux accidents corporels survenus dans le département, et plus particulièrement la part des accidents mortels avec les jeunes par rapport aux accidents mortels, est moins élevée sur la période 2007-2011 (52,8 %) en comparaison avec 2002-2006 (54,3 %).
Toutefois, la part des jeunes tués par rapport au total des personnes tuées est en augmentation sur la période 2007-2011 (augmentation notamment en 2008 et 2010).

Par ailleurs les jeunes (classe 0-24 ans) restent impliqués dans plus de la moitié des accidents corporels (53 %) et représente près de 39 % des personnes décédées dans un accident de la route entre 2007-2011, alors qu'ils ne constituent que 31 % de la population bas-rhinoise.

Sur les 86 personnes âgées de moins de 25 ans tuées entre 2007 et 2011, les plus touchées restent les usagers VL représentant 66 % des personnes décédées. Les usagers de 2RM représentent près de 25 % des jeunes tués, et les piétons 8 %.

Répartition sur les jours de la semaine et indicateur de gravité

- Nbre d'acci / Nbre de jours

Répartition selon l'heure

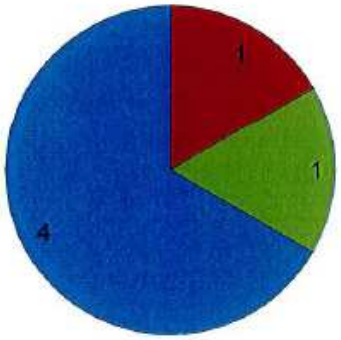
- Selon l'heure pour les jours ouvrables

Les accidents impliquant des jeunes surviennent principalement les vendredis et samedis, avec un indice de gravité plus élevé le week-end. La répartition selon l'heure révèle que l'accidentalité des jeunes est plus marquée en fin de journée entre 16h00 et 20h00.

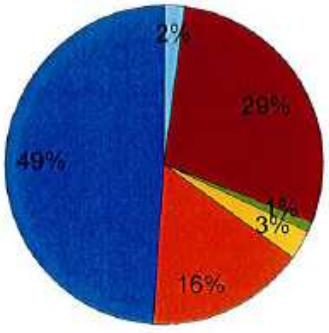
Répartition par mode de déplacement et catégorie d'âge

La catégorie d'âge des 0 - 13 ans

personnes tuées

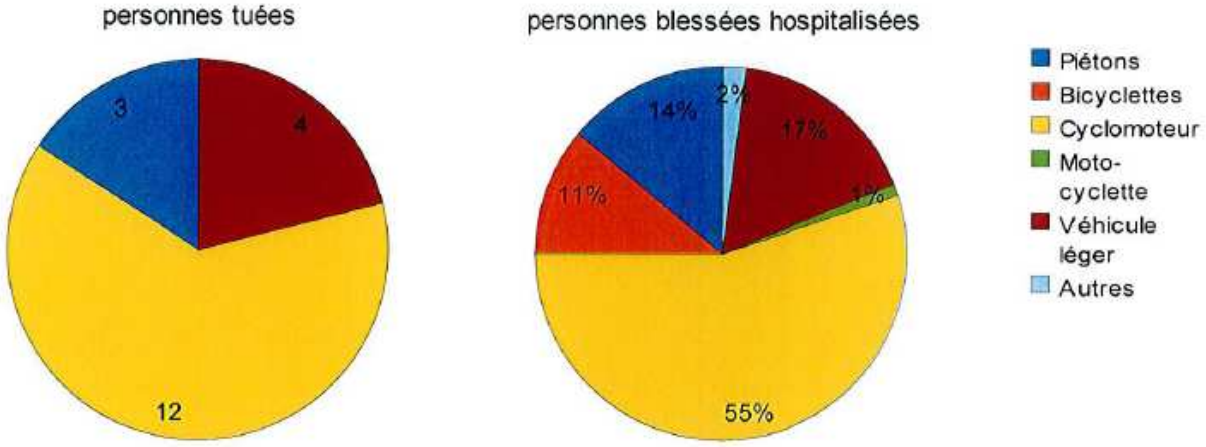


personnes blessées hospitalisées



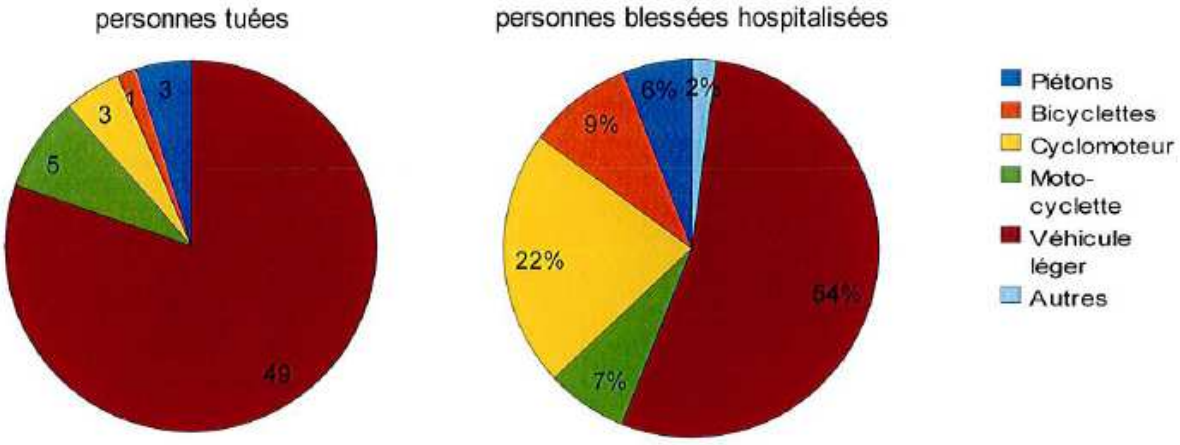
Parmi les 6 jeunes tués de moins de 13 ans, 4 enfants sont des piétons. De même, la moitié des personnes blessées sont des usagers piétons. Il est à noter que près d'un tiers des blessés de moins de 13 ans sont des usagers de véhicules légers.

La catégorie d'âge des 14 – 17 ans



L'accident en cyclomoteur est le plus présent chez les 14-17 ans, avec 63 % de personnes tuées et 55 % des personnes blessées. Les accidents de voitures représentent un tiers des personnes tuées chez les adolescents.

La catégorie d'âge des 18 – 24 ans



La voiture est le moyen de déplacement le plus meurtrier chez les jeunes âgés de 18 à 24 ans, avec 49 personnes tuées soit 80 % des victimes de cette tranche d'âge. Les personnes blessées sur la classe d'âge 18-24 ans sont majoritairement des usagers de VL (54 %).

Au vu de l'analyse de l'accidentologie des jeunes, il est nécessaire de poursuivre les actions destinées à ce public. Les actions doivent porter notamment sur la sensibilisation des piétons pour les jeunes de moins de 13 ans. Des messages forts et des conseils de prévention sur les risques de la conduite de deux-roues motorisés doivent être apportés chez les adolescents de 14 à 17 ans. La catégorie des 18 – 24 ans doit également être sensibilisée sur les dangers de la route.

2- L'alcool et les stupéfiants

Évolution de l'accidentologie avec consommation d'alcool

		Nombre de victimes	
	Nombre d'accidents	Personnes tuées	Personnes blessées
2007	140	19	201
2008	137	23	180
2009	111	14	140
2010	95	14	121
2011	105	15	142
Ensemble	**588**	**85**	**785**

Évolution de l'accidentologie avec consommation de stupéfiants

		Nombre de victimes	
	Nombre d'accidents	Personnes tuées	Personnes blessées
2007	22	6	33
2008	33	10	40
2009	23	7	28
2010	24	9	24
2011	42	10	53
Ensemble	**144**	**42**	**178**

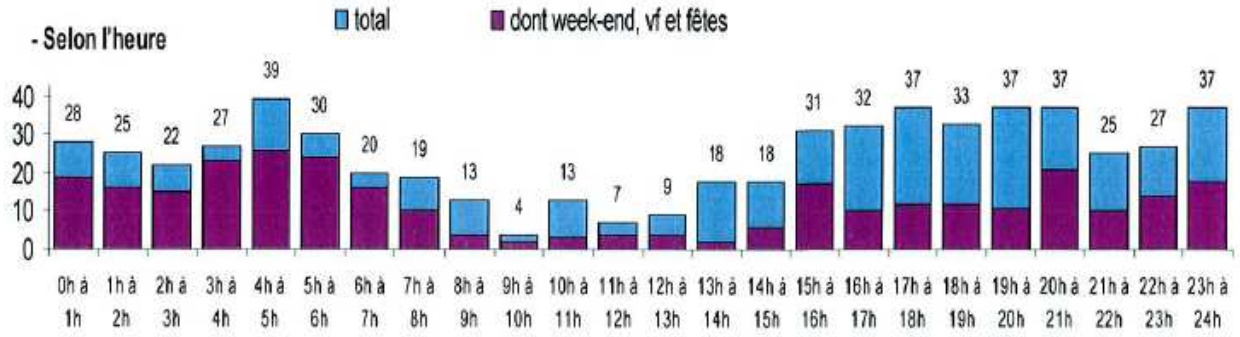
	Part des accidents avec alcool ou stupéfiants / accidents corporels	Part des accidents mortels avec alcool ou stupéfiants / accidents mortels	Part des personnes tuées dans accidents avec alcool ou stupéfiants / personnes tuées
2007	18,2 %	26,2 %	27,9 %
2008	11,8 %	42,0 %	43,4 %
2009	9,3 %	31,0 %	30,2 %
2010	9,9 %	31,8 %	30,4 %
2011	11,5 %	31,8 %	30,4 %
Moyenne 2007- 2011	**12,4 %**	**32,6 %**	**38,8 %**
Moyenne 2002 - 2006	10,0 %	33,5 %	33,8 %

Entre 2007 et 2011, le nombre d'accidents corporels avec alcool a baissé de 25 % et le nombre de personnes blessées dans ces accidents a diminué de 29 %. L'alcool présent dans 588 accidents est responsable de 33 % des personnes tuées.

Dans une moindre mesure, les stupéfiants sont responsables de près de 3 % des accidents, sachant que les données sont récentes puisque les tests de dépistage systématique sont réalisés depuis peu. Le nombre d'accidents avec consommation de stupéfiants et le nombre de personnes tuées ou blessées dans ces accidents sont par ailleurs en augmentation depuis 2010.

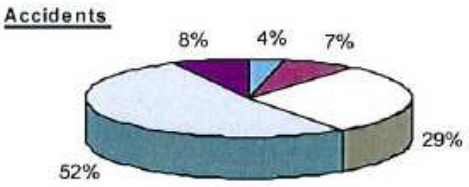
Ainsi, la part des accidents avec alcool et/ou stupéfiants par rapport aux accidents corporels survenus dans le Bas-Rhin est supérieure sur la période 2007-2011 à celle de 2002-2006, tout comme la part des personnes tuées dans ces accidents par rapport aux personnes décédées.

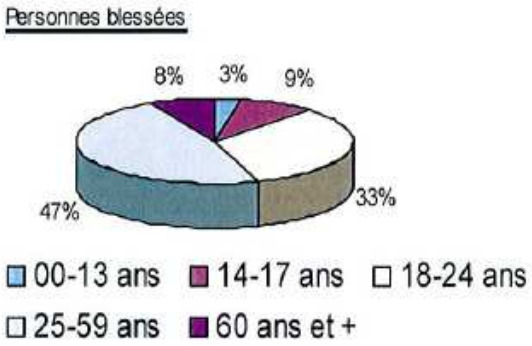
Accidents liés à l'alcool selon l'heure de la journée

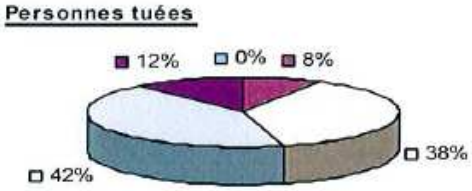


Les accidents liés à l'alcool se déroulent plus souvent en fin de journée entre 17h et 20h, ainsi que de nuit avec un pic sur la tranche horaire 4h - 5h. L'accidentologie avec alcool est plus forte de nuit pendant les samedis, dimanches et fêtes.

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







La classe d'âge des 25-59 ans est la plus touchée par les accidents liés à l'alcool avec 52 % des accidents, 42 % des personnes tuées et 47 % des personnes blessées.
La classe d'âge des 18-24 ans est également touchée avec 29 % des accidents, 38 % des personnes tuées et 33 % des personnes blessées.

Ce sont deux populations avec des modes et des lieux de consommation spécifiques. Il convient donc d'adapter les actions de sensibilisation sur les risques de l'alcool à la catégorie d'usagers.

Outre les contrôles d'alcoolémie, il est important de poursuivre la prévention et de promouvoir l'auto-contrôle. La connaissance des risques liés à la consommation de stupéfiants et de plus en plus de médicaments doit également être renforcée.

3- Les deux-roues motorisés

Évolution de l'accidentologie avec des deux-roues motorisés (2 RM)

		Nombre de victimes	
	Nombre d'accidents	Usagers 2 RM tués	Usagers 2 RM blessés
2007	255	12	304
2008	328	11	376
2009	319	15	374
2010	253	9	299
2011	249	13	289
Ensemble	**1404**	**60**	**1642**

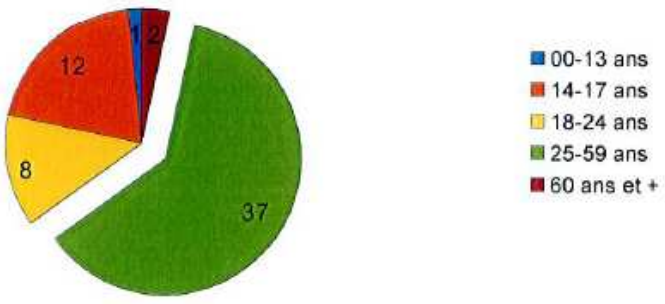
	Part des accidents avec deux-roues motorisés / accidents corporels	Part des accidents mortels avec deux-roues motorisés / accidents mortels	Part des usagers de deux-roues motorisés tués / personnes tuées
2007	22,6 %	16,9 %	16,9 %
2008	29,5 %	24,0 %	22,6 %
2009	28,7 %	35,7 %	34,9 %
2010	28,3 %	22,7 %	21,7 %
2011	28,6 %	25,0 %	23,9 %
Moyenne 2007- 2011	**27,5 %**	**24,9 %**	**24,0 %**
Moyenne 2002 - 2006	25,1 %	16,6 %	15,20 %

1404 accidents de deux-roues motorisés ont eu lieu sur le département entre 2007 et 2011, représentant 25,6 % des accidents corporels survenus dans le département. L'accidentologie de cette catégorie d'usagers évolue peu, aussi bien sur le nombre d'accidents que sur le nombre de personnes tuées. Seul le nombre de personnes blessées a baissé significativement depuis 2009.

Les accidents mortels avec deux-roues motorisés représentent près d'un quart des accidents mortels alors que les deux-roues motorisés représentent 2 % du trafic.

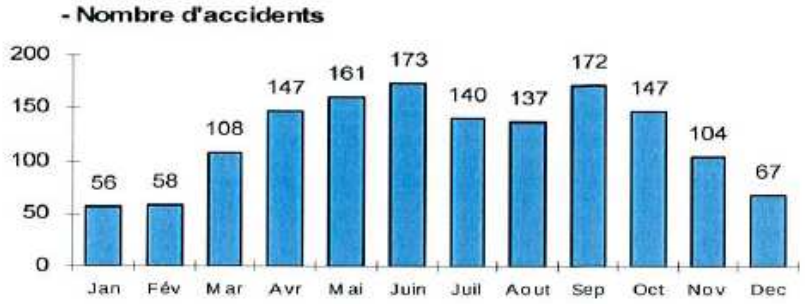
La part des accidents avec deux-roues motorisés par rapport aux accidents corporels survenus dans le département est plus élevée sur la période 2007-2011 (27,5 %) que pour 2002-2006 (25,1 %). Ce même constat est à faire pour la part des accidents mortels avec deux-roues motorisés et pour la part des personnes tuées à deux-roues motorisés.

Age des personnes tuées dans les accidents de deux-roues motorisés (2 RM)



Sur la période étudiée, 60 personnes utilisant un 2RM sont décédées, dont 37 personnes de la classe d'âge 25-59 ans, soit 62 % des victimes tuées en 2RM. Les jeunes (14-17 ans et 18-24 ans) sont également touchés, puisqu'ils représentent un tiers des usagers tués.

Répartition moyenne des accidents de 2 RM selon le mois de l'année entre 2007 et 2011



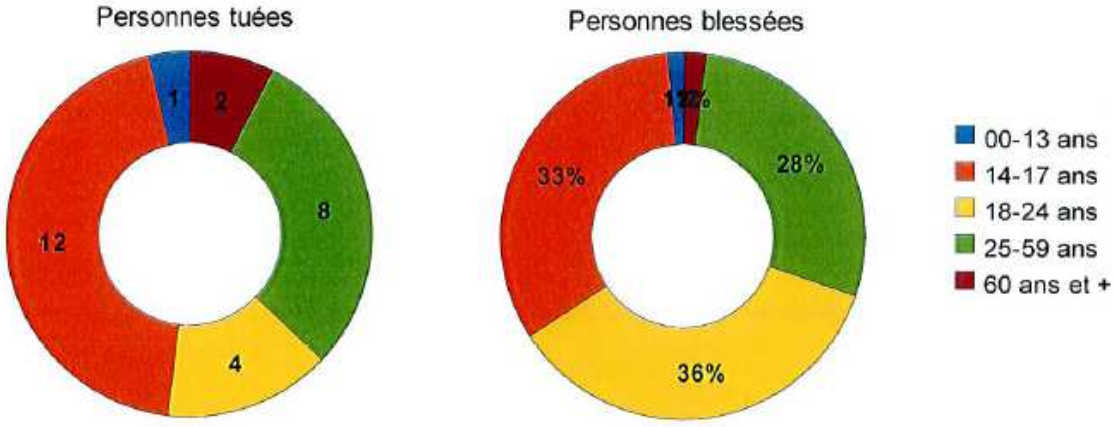
La majorité des accidents de 2RM survient pendant la période estivale, avec un pic de 173 accidents en moyenne au mois de juin et 172 en septembre.

Répartition des accidents 2 RM par type de réseau

	Nombre d'accidents de 2 RM	Nombre de personne tuées avec un 2 RM	% des accidents 2RM dans le Bas-Rhin	Indice de gravité
Autoroutes	52	2	3,70 %	3,8
Routes nationales	18	0	1,30 %	0
Routes départementales	487	31	34,70 %	6,4
Voies communales et autres	847	27	60,30 %	2,3

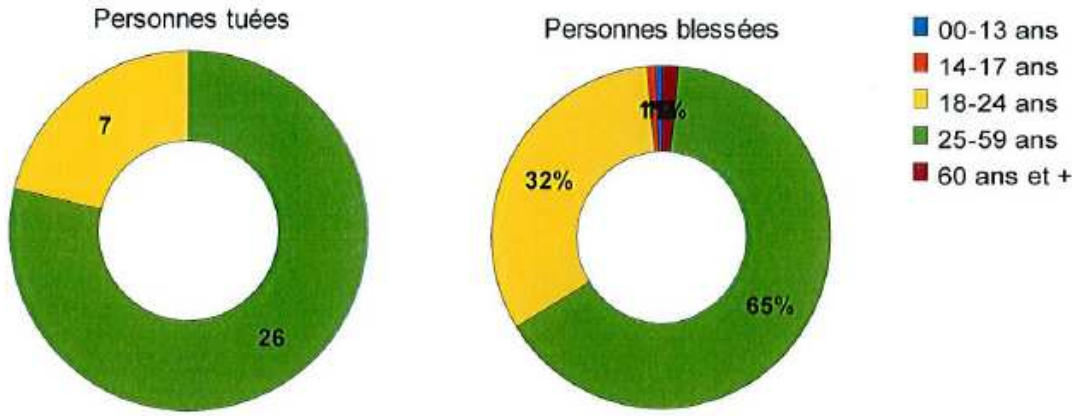
Les accidents de la circulation impliquant des 2RM se déroulent majoritairement sur voies communales et sur routes départementales. Néanmoins, l'indice de gravité des accidents sur voies communales est relativement faible (2,3), contrairement à l'indice de gravité sur routes départementales (6,4).

Age des personnes tuées et blessées en cyclomoteur



La problématique des cyclomoteurs concerne en priorité les jeunes puisque 63 % des accidents impliquent des jeunes de moins de 25 ans.
Les collisions se déroulent en grande majorité avec des voitures ou contre un obstacle fixe.
Les problématiques de perception et d'inexpérience sont les causes principales de ces accidents.

Age des personnes tuées et blessées en motocyclette



Deux classes d'âge sont touchées par les accidents mortels de la circulation impliquant des motocyclettes, la classe de 25-59 ans (79 % des personnes tuées) et la classe des 18-24 ans (32 % des personnes tuées).

Les jeunes de moins de 25 ans sont particulièrement exposés dans les accidents de cyclomoteurs. Il est important de les sensibiliser sur les risques de la conduite des cyclomoteurs, sur l'importance des protections et sur la visibilité.
L'accidentalité des 25-59 ans est élevée pour les usagers de la motocyclette. Il convient de former au partage de la route et à la visibilité des 2 RM.

4- La vitesse et les obstacles fixes

4-1 La vitesse

Évolution de l'accidentologie avec vitesse excessive

		Nombre de victimes	
	Nombre d'accidents	**Usagers tués**	**Usagers blessés**
2007	299	17	417
2008	380	14	484
2009	389	9	520
2010	234	14	315
2011	246	17	334
Ensemble	**1548**	**71**	**2070**

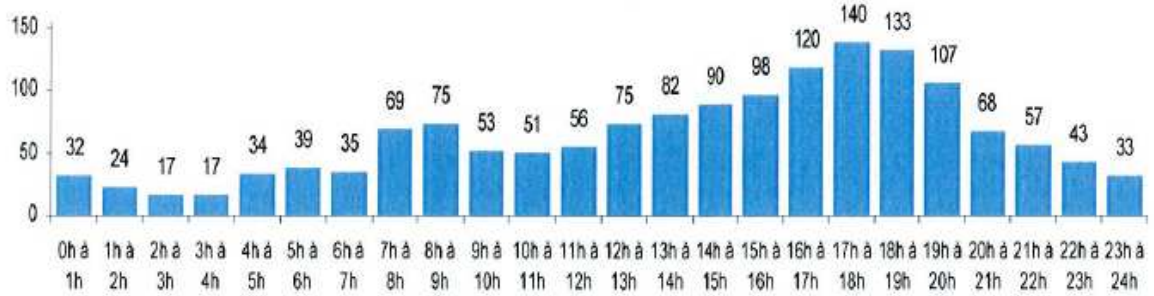
	Part des accidents avec vitesse / accidents corporels	**Part des accidents mortels avec vitesse / accidents mortels**	**Part des usagers tués / personnes tuées**
2007	25,8%	24,6%	26,1%
2008	32,7%	24,0%	26,4%
2009	33,1%	21,4%	20,9%
2010	24,5%	27,3%	30,4%
2011	26,5%	36,4%	34,8%
Moyenne 2007- 2011	**28,5 %**	**26,7 %**	**27,7 %**
Moyenne 2002 - 2006	13,5 %	11,4 %	11,1 %

Entre 2007 et 2011, le nombre d'accidents corporels avec vitesse excessive a connu une hausse avant de baisser de 37 % depuis 2009. L'évolution du nombre de personnes blessées est similaire à celle du nombre d'accidents. Les accidents avec vitesse excessive représentent près de 29 % des accidents de la circulation dans le Bas-Rhin, 27,7 % des personnes tuées et 30,6 % des personnes blessées.

La part des accidents avec vitesse excessive par rapport aux accidents corporels survenus dans le département a plus que doublé sur la période 2007-2011 (28,5 %) comparée à la période 2002-2006 (13,5 %). Ce même constat est à faire pour la part des accidents mortels et pour la part des personnes tuées.

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

- Selon l'heure pour les jours ouvrables



Le nombre d'accidents liés à la vitesse est particulièrement élevé aux heures de sorties de bureau entre 16h et 19h.

Répartition des accidents avec vitesse excessive par type de réseau

	Nombre d'accidents	% des accidents dans le Bas-Rhin	Nombre personnes tuées	Indice de gravité (Ig)
Autoroutes	265	17,1 %	2	0,8
Routes Nationales	42	2,7 %	0	0,0
Routes Départementales	638	41,2 %	55	8,6
Voies Communales et autres	615	39,7 %	14	2,3
Total 2007- 2011	1548	100 %	71	

Les accidents liés à une vitesse excessive ont lieu principalement sur routes départementales et sur voies communales. L'indice de gravité le plus élevé concerne les routes départementales (8,6).

4-2 Les obstacles fixes

Évolution de l'accidentologie avec un obstacle fixe

		Nombre de victimes	
	Nombre d'accidents	Usagers tués	Usagers blessés
2007	722	57	906
2008	605	44	766
2009	453	26	576
2010	193	18	268
2011	173	20	220
Ensemble	**2146**	**165**	**2736**

	Part des accidents avec obstacles / accidents corporels	Part des accidents mortels avec obstacles / accidents mortels	Part des usagers tués / personnes tuées
2007	22,5 %	44,6 %	44,6 %
2008	21,8 %	42,0 %	43,4 %
2009	20,9 %	45,2 %	46,5 %
2010	19,4 %	40,9 %	39,1 %
2011	18,1 %	38,6 %	39,1%
Moyenne 2007- 2011	**20,5 %**	**42,3 %**	**42,5 %**
Moyenne 2002 - 2006	22,8 %	47,1 %	45,9 %

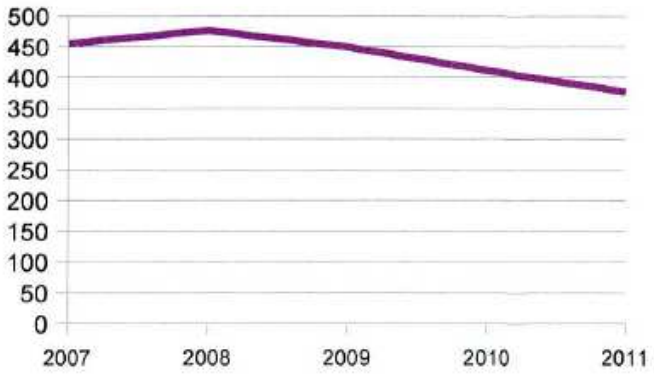
Entre 2007 et 2011, le nombre d' accidents corporels contre obstacles fixes et le nombre des personnes tuées ou blessées dans ces accidents ont fortement baissé.
Toutefois, les accidents contre arbres, qui représentaient entre 9 et 12 % des accidents contre obstacles fixes entre 2007 et 2009, en représentent le double à partir de 2010. Les accidents mortels contre obstacles fixes représentent encore 42 % des accidents mortels alors que les accidents contre obstacles fixes représentent 20 % des accidents corporels.

En France, les dépassements des limitations de vitesse sont en recul depuis 2003, date de mise en service des radars automatiques. Les BAAC (Bulletins d'Analyses d'Accidents Corporels) indiquent également que la vitesse est excessive au vu de l'infrastructure et des conditions de circulation. Il est donc important de continuer à sensibiliser sur le respect des limitations de vitesse et sur le principe d'adapter sa vitesse aux circonstances.

5- Les risques routiers professionnels

Évolution de l'accidentologie liée aux risques professionnels

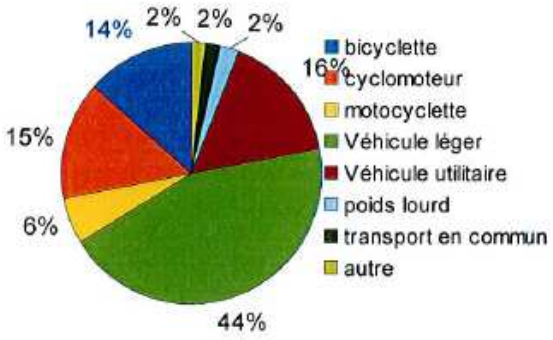
		Nombre de victimes	
	Nombre d'accidents	**Usagers tués**	**Usagers blessés**
2007	455	29	570
2008	476	22	582
2009	449	18	566
2010	411	15	514
2011	376	19	471
Ensemble	**2167**	**103**	**2703**



	Part des accidents avec / accidents corporels	Part des accidents mortels / accidents mortels	Part des usagers tués / personnes tuées
2007	39,20 %	43,10 %	42,60 %
2008	41,00 %	42,00 %	41,50 %
2009	38,20 %	40,50 %	41,90 %
2010	42,90 %	34,10 %	32,60 %
2011	41,00 %	40,90 %	39,10 %
Moyenne 2007- 2011	**40,5 %**	**40,10 %**	**39,50 %**
Moyenne 2002 - 2006	40,80 %	33,00 %	31,50 %

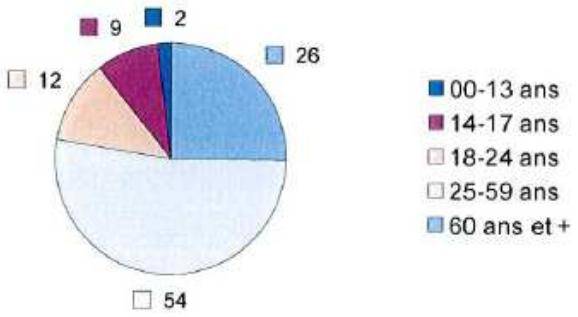
Après une hausse entre 2007 et 2008, le nombre des accidents corporels survenus lors d'un déplacement routier professionnel et le nombre des personnes tuées ou blessées dans ces accidents ont baissé.
Les accidents liés au travail représentent 40 % des accidents survenus dans le Bas-Rhin, pourcentage identique en ce qui concerne le nombre d'usagers tués lors d'un trajet domicile-travail ou lors de déplacements professionnels.
Toutefois, la part des accidents professionnels mortels par rapport aux accidents mortels dans le Bas-Rhin a fortement augmenté sur la période 2007-2011, par rapport à celle de 2002-2006 et il en est de même pour la part des personnes tuées dans ces accidents.

Accidentologie liée au travail par type de déplacements



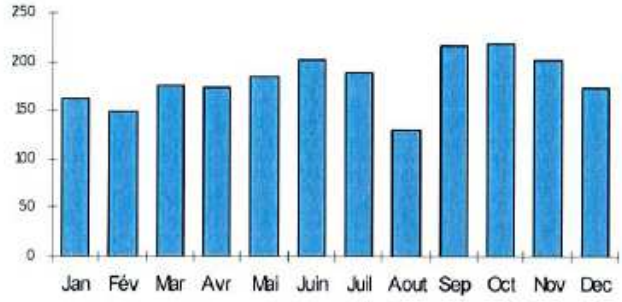
Les accidents liés au travail concernent majoritairement les véhicules légers (44 %). Les usagers de véhicules utilitaires (16 %) ainsi que les usagers de deux-roues motorisés (21 %) sont également touchés. Il convient de relever que les usagers se déplaçant en vélo représentent 14 % des accidentés.

Victimes décédées par classe d'âge

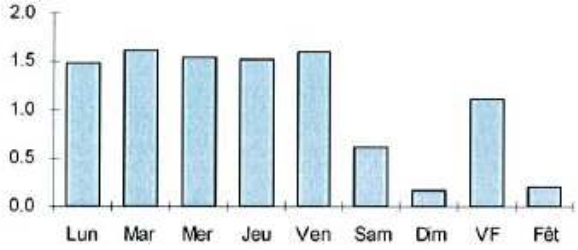


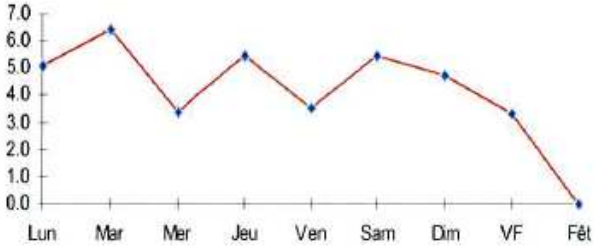
La classe d'âge 25 – 59 ans est logiquement la plus touchée (52,5 % des personnes tuées dans un accident lié au travail) puisqu'elle représente majoritairement la population active. Il est à noter qu'un quart des victimes fait partie des plus de 60 ans.

Évolution du nombre d'accidents selon le mois de l'année et indice de gravité



Évolution du nombre d'accidents selon le jour de la semaine et indice de gravité





Les accidents liés au travail sont répartis de façon homogène dans l'année. Les mois de juin, septembre, octobre et novembre sont les plus marqués, alors que la gravité des accidents est plus forte sur la période hivernale entre décembre et février. Le nombre d'accidents reste similaire sur les jours de la semaine, avec un indice de gravité plus élevé les mardis, jeudis et samedis.
La majorité des accidents se déroule de jour dans des conditions atmosphériques correctes.

Il convient de distinguer deux types de risques routiers professionnels :

- le risque mission, déplacement dans le cadre d'une activité professionnelle,
- le risque trajet, déplacement entre domicile et travail.

Les chiffres de l'accidentologie « mission » sont similaires à ceux de l'accidentologie « trajet ». Le risque mission et le risque trajet représentent également une proportion d'accidents semblable, respectivement 21 % et 24 % des accidents survenus dans le Bas-Rhin entre 2007 et 2011.
S'il y a peu de différences sur le nombre de personnes tuées ou blessées dans les deux types de déplacements, la gravité des accidents sur les missions est plus forte que sur les trajets.

La prise en compte du risque « mission » (accompagné de la réalisation du document unique) est une obligation pour le chef d'entreprise (plus de 10 salariés). Ainsi, il semble opportun de sensibiliser les entreprises sur les principales causes d'accidents « mission » qui sont bien souvent une mauvaise répartition des charges et le mauvais état du véhicule.

6- Les usagers vulnérables

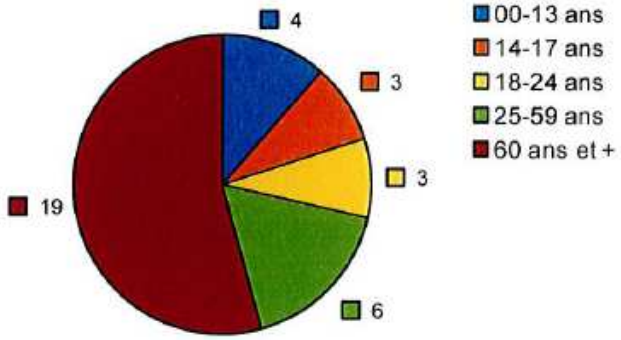
Les accidents impliquant des piétons

Évolution de l'accidentologie avec des piétons

		Nombre de victimes	
	Nombre d'accidents	Piétons tués	Piétons blessés
2007	162	11	171
2008	180	5	198
2009	186	4	202
2010	161	8	175
2011	165	7	180
Ensemble	**854**	**35**	**926**

854 accidents impliquant des piétons ont eu lieu sur le département entre 2007 et 2011, ce qui représente 15,6% des accidents du Bas-Rhin. Le nombre d'accidents de piétons ainsi que le nombre de personnes blessées restent par ailleurs stables de 2007 à 2011. En revanche, le nombre de personnes tuées fluctue fortement.

Les piétons tués dans un accident de circulation par classe d'âge



Plus de la moitié des piétons décédés dans un accident de la circulation sont des personnes âgées de plus de 60 ans (54,2 % des personnes tués).

Répartition agglomération ou hors agglomération des accidents piétons

Bilan global	Accidents	Personnes tuées	Personnes blessées	Ig
Strasbourg	658	17	710	1.1
Agglo < 100000h	143	3	172	1.2
hors Agglomération	53	15	44	1.1

La majorité des accidents corporels de piétons en zone agglomérée. La commune de Strasbourg concentre 77 % des accidents impliquant des piétons.

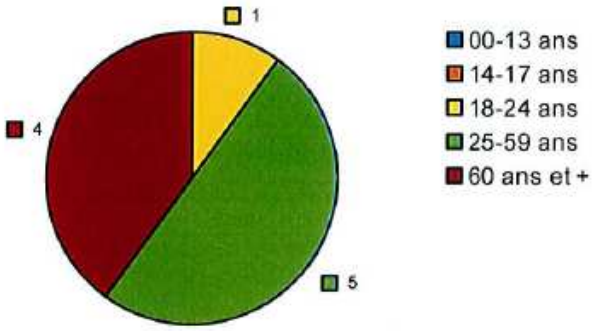
Les accidents impliquant des cyclistes

Évolution de l'accidentologie avec des bicyclettes

		Nombre de victimes	
	Nombre d'accidents	**Cyclistes tués**	**Cyclistes blessés**
2007	171	2	181
2008	170	3	185
2009	186	1	198
2010	152	3	162
2011	146	1	156
Ensemble	**825**	**10**	**882**

825 accidents à bicyclette sont survenus sur le département entre 2007 et 2011, soit 15 % des accidents de la circulation dans le Bas-Rhin.
Malgré une hausse ponctuelle en 2009, on notera sur la période étudiée, une baisse de près de 15 % des accidents de bicyclettes ainsi qu'une baisse de 13,8 % des personnes blessées. Par ailleurs, le nombre de personnes tuées reste faible.

Les personnes tuées dans les accidents de bicyclettes par classe d'âge



Les accidents mortels touchent les personnes de la classe d'âge 25-59 ans (50 % des cyclistes tués). Par ailleurs, la population âgée reste vulnérable, avec 4 personnes tuées.

Répartition agglomération ou hors agglomération des accidents cyclistes

Bilan global	Accidents	Personnes tuées	Personnes blessées	Ig
Strasbourg	708	3	756	1.07
Agglo < 100000h	63	4	65	1.09
hors Agglomération	54	3	61	1.2

Près de 86 % des accidents impliquant des cycles sont survenus à Strasbourg.

Promouvoir une meilleure visibilité des piétons et des usagers en bicyclette à travers le port du gilet rétro-réfléchissant et les équipements de protection est nécessaire. Les actions de sensibilisation des usagers vulnérables doivent également être développées auprès des seniors. Être attentif lors des déplacements, en évitant l'usage des « distracteurs », reste un moyen de prévention encore efficace.

7- Les « distracteurs » : un enjeu transversal

La lutte contre les distracteurs au volant a été largement évoquée par différents participants, lors des débats relatifs au DGO, compte tenu de l'évolution du comportement des usagers et de l'utilisation parfois abusive de nouvelles technologies telles que les téléphones portables ou les tablettes tactiles.

Pour mémoire, une étude a été confiée par la Délégation à la Sécurité et la Circulation Routières à l'INSERM, en association avec l'IFSTTAR, sur l'impact de l'usage du téléphone et autres « distracteurs » sur la sécurité des usagers de la route. Les résultats font apparaître que :

- en France, près de la moitié des conducteurs utilise un téléphone en conduisant (portable ordinaire ou kit mains-libres). Les jeunes, les hommes et les usagers de la route à titre professionnel sont ceux qui téléphonent le plus au volant,

- le sur-risque d'accident matériel ou corporel découlant d'une conversation téléphonique au volant par rapport à un conducteur ne téléphonant pas est environ de 3,

- converser au téléphone en conduisant provoque des modifications importantes du comportement visuel. Téléphoner accapare l'attention du conducteur qui regarde davantage droit devant et néglige la consultation des rétroviseurs et/ou du compteur de vitesse,

- le kit mains-libres et le mobile ordinaire entraînent quasiment le même niveau de distraction car téléphoner accapare l'attention du conducteur,

- en France, près d'un accident corporel de la route sur dix est associé à l'utilisation du téléphone au volant.

Des mesures ont été prises par le comité interministériel du 11 mai 2011, pour renforcer la vigilance au volant et combattre tous les facteurs qui réduisent l'attention portée à la conduite, les sources de distraction se multipliant (téléphone, textos, Internet mobile et autres écrans pendant la conduite).

Le décret n° 2012-3 du 3 janvier 2012 a conduit à modifier les deux articles du code de la route :

R 412-6-1 :

« L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit. Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de trois points du permis de conduire »

R 412-6-2 :

« Le fait de placer dans le champ de vision du conducteur d'un véhicule en circulation un appareil en fonctionnement doté d'un écran et ne constituant pas une aide à la conduite ou à la navigation est interdit. Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe. L'appareil mentionné au premier alinéa est saisi.
Toute condamnation donne lieu de plein droit à la confiscation de l'appareil qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction. Est également encourue la peine de confiscation de l'appareil mentionné au premier alinéa. Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de trois points du permis de conduire ».

Dans le Bas-Rhin, un groupe de travail a été constitué pour mener une réflexion sur les « distracteurs ». Le groupe formé d'une dizaine de personnes (avec des représentants d'associations, des forces de l'ordre, de collectivités et du milieu professionnel privé) s'est réuni deux fois, en février et en mars 2013, pour débattre sur la problématique en question.

Malgré l'absence de données statistiques et compte tenu de l'évolution des pratiques dans le temps, il a été décidé de retenir les « distracteurs » (en particulier l'usage du téléphone portable) comme un enjeu transversal, qui sera décliné au niveau des enjeux du DGO. La thématique des « distracteurs » apparaît en conséquence dans les orientations d'actions.

LES ORIENTATIONS D'ACTIONS

LES JEUNES

L'analyse accidentologique montre que les jeunes sont impliqués dans un accident corporel sur deux, et représentent près de 39 % des personnes décédées sur la période étudiée (2007-2011).

Les actions de sensibilisation et de prévention sont orientées selon la classe d'âge.

Ainsi, pour les jeunes de 0 à 13 ans particulièrement touchés en tant que piétons et passagers d'un véhicule léger, il est pertinent de poursuivre les efforts en milieu scolaire et auprès des parents.

Les adolescents (14 – 17 ans) sont surtout exposés aux risques routiers en tant qu'usagers de deux-roues motorisés. Il est essentiel de préparer ces futurs conducteurs aux risques routiers, notamment dès leurs premiers déplacements en deux-roues motorisés. Il est également important de prévoir des actions sur les risques de l'usage des distracteurs, les adolescents étant particulièrement adeptes des nouvelles technologies.

Les jeunes de 18 – 24 ans sont une population à risque en matière de consommation d'alcool et de stupéfiants, et en tant que conducteurs débutants. Les actions sur les risques routiers et les formations post-permis devraient permettre de diminuer l'accidentalité dans cette classe d'âge.

Orientations d'actions

Continuer à impliquer le milieu scolaire dans les actions de formation et de sensibilisation.

Organiser des actions à destination des parents par exemple sur l'Apprentissage Anticipé de la Conduite (AAC), dans des lieux propices (et à des horaires adaptés).

Favoriser les actions de prévention sur l'alcool, les stupéfiants ainsi que sur l'usage des véhicules auprès des étudiants et des jeunes professionnels. Développer des actions de formation à la sécurité routière dans l'enseignement supérieur.

Développer les formations post-permis.

Sensibiliser sur les risques de l'usage du téléphone portable et autre « distracteurs » lors des déplacements.

Inciter à réaliser des actions de formation sur les bonnes pratiques à adopter dans les transports collectifs.

L'ALCOOL et LES STUPEFIANTS

Malgré une baisse des accidents, l'alcool et les stupéfiants sont responsables du décès d'un tiers des personnes sur la période 2007-2011.

Il convient donc de continuer les actions de sensibilisation dans les endroits propices, et de rappeler auprès des usagers les dangers de la consommation d'alcool et de stupéfiants mais également de médicaments lors de déplacements. La pratique de l'auto-contrôle et la désignation d'un conducteur doivent aussi être valorisées pour réduire les comportements à risques.

Orientations d'actions

Continuer les actions de sensibilisation dans les lieux festifs et les entreprises, et lors de manifestations (y compris sportives).

Impliquer les organisateurs d'événements, les établissements de nuit et les comités d'entreprises dans la prévention (chartes, mise à disposition de matériel, co-voiturage ...).

Développer l'information sur les diverses conséquences (pécuniaires, judiciaires, matérielles, humaines) des pratiques addictives, y compris les « distracteurs » comme le téléphone portable.

Renforcer la connaissance des risques des différents stupéfiants et de l'alcool, et des interactivités avec les médicaments sur la conduite.

Promouvoir l'auto-contrôle et valoriser le principe du conducteur désigné.

LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

Un quart des accidents mortels survenus entre 2007 et 2011 implique des deux-roues motorisés.

Il est donc nécessaire de sensibiliser les usagers de deux-roues motorisés sur leurs équipements et leur visibilité sur la route, sur les risques liés aux pratiques addictives (alcool, stupéfiants, téléphone, ...) et sur le partage de la route. Il semble également opportun de développer des formations post-permis pour une meilleure maîtrise du véhicule.

Orientations d'actions

Sensibiliser les élèves sur la conduite responsable des deux-roues motorisés avec les équipements adéquats, en veillant au partage de la route et en étant conscient des aspects relatifs à la visibilité.

Former les usagers des deux-roues motorisés aux sur-risques liées à l'alcool, aux stupéfiants, à la vitesse et à l'utilisation de distracteurs (téléphone portable, casque avec musique ...).

Améliorer l'offre de formation post-permis.

Développer l'information sur les règles de conformité du matériel et des équipements de protection.

LA VITESSE ET LES OBSTACLES FIXES

La part des accidents avec vitesse excessive représente 28,5 % des accidents corporels survenus entre 2007 et 2011, et la tendance est à la hausse par rapport à la période 2002 – 2006. Les accidents contre obstacles fixes sont en baisse avec en moyenne 20 % des accidents corporels. Néanmoins, les accidents mortels contre obstacles fixes (dont les arbres) représentent 42 % des accidents mortels survenus dans le département.

Il est donc nécessaire de responsabiliser les usagers, en adoptant une conduite vigilante (sans usage de distracteurs), adaptée et apaisée. Les mesures de cohérence de limitations de vitesse et de traitement des obstacles seront également poursuivies par les gestionnaires de voirie.

Orientations d'actions

Poursuivre les actions en faveur d'une vitesse adaptée aux infrastructures et aux conditions de circulation.

Inviter les gestionnaires de voirie à mettre en œuvre des mesures de cohérence de limitation de vitesse et des mesures de traitement des obstacles latéraux.

Sensibiliser les conducteurs au manque de vigilance et d'attention généré par l'usage des « distracteurs » (téléphone portable, réglages des équipements audio, ...).

Promouvoir la conduite apaisée (éco-conduite).

LES RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS

40 % des accidents corporels sur 2007 – 2011 sont liés au travail (trajet et mission). Les accidents mortels sont par ailleurs en augmentation sur cette période, notamment dans les déplacements professionnels.

Il reste primordial de sensibiliser les employeurs et les salariés sur les risques routiers professionnels, ainsi que sur les pratiques addictives comme l'usage du téléphone. Une attention sera portée sur les jeunes débutant une activité professionnelle.

Orientations d'actions

Poursuivre la sensibilisation des chefs d'entreprises sur leur responsabilité civile et pénale.

Renforcer la prévention auprès des salariés et des employeurs par rapport à l'utilisation du téléphone portable et sur les risques lors de trajets domicile – travail.

Cibler des actions auprès des populations de jeunes en apprentissage à un métier (CFA, lycées professionnels).

LES USAGERS VULNERABLES

Les accidents impliquant un piéton ou un cycliste représentent chacun 15 % des accidents corporels survenus entre 2007 et 2011.

Les personnes âgées (plus de 60 ans) sont particulièrement touchées en tant que piétons, représentant plus de la moitié des piétons décédés dans la période étudiée. Les seniors circulant en vélo sont également vulnérables.

Les actions qui permettront de diminuer l'accidentalité des piétons et des cyclistes doivent porter sur la visibilité et les équipements, sur la vigilance et sur la sensibilisation aux risques routiers. La sensibilisation des seniors est également nécessaire au regard de l'accidentologie.

Orientations d'actions

Promouvoir une meilleure visibilité des usagers vulnérables et le recours à des équipements de protection.

Rappeler l'importance d'être attentif lors des déplacements et d'éviter l'usage des « distracteurs ».

Développer les partenariats (collectivités, professionnels, milieu médical et associations) pour des actions de sensibilisation auprès des seniors sur des thématiques comme le code de la route, les effets du vieillissement, les risques liés aux médicaments ...

Inviter les organisateurs de manifestations regroupant des usagers vulnérables (randonnées pédestres, courses cyclistes ...) à sensibiliser sur les risques de la route.

SUIVI ET EVALUATION DU DGO

Le suivi et l'évaluation du DGO seront assurés au sein du Pôle de Compétence État de Sécurité Routière, avec l'appui de la Direction Départementale des Territoires.

Ce pôle de compétence se réunit une fois par an pour présenter, discuter et valider l'action départementale sur la sécurité routière. La déclinaison annuelle du DGO en Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière sera également l'occasion de faire un point sur l'accidentalité par enjeu et un bilan des actions par orientation d'actions et par enjeu. Ces bilans permettront d'éventuels ajustements de la politique locale de sécurité routière.

LISTE DES PARTENAIRES

- Association des Maires du Bas-Rhin
- Association AIVAR Laurence FRITZ
- Association Automobile Club Action
- Association Fédération Française des Motards en Colère
- Association Ligue Contre la Violence Routière
- Association Mon automobile Club
- Association « Passe Me Prendre »
- Association Piéton 67
- Association Prévention Routière 67
- CARSAT Alsace-Moselle
- Chambre de Commerce et d'Industrie du Bas-Rhin
- Chambre des Métiers d'Alsace
- Communauté Urbaine de Strasbourg
- Compagnie Républicaine de Sécurité Alsace-Lorraine - Détachement autoroutier de Strasbourg
- Conseil Général du Bas-Rhin
- Direction de l'Administration Pénitentiaire
- Direction Départementale de la Cohésion Sociale du Bas-Rhin
- Direction Départementale de la Protection Judiciaire de la Jeunesse du Bas-Rhin
- Direction Départementale de la Protection des Populations du Bas-Rhin
- Direction Départementale de la Sécurité Publique du Bas-Rhin
- Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin
- Direction Interdépartementale des Routes de l'Est
- Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi d'Alsace
- Escadron Départemental de Sécurité Routière du Bas-Rhin
- Intervenants Départementaux de Sécurité Routière
- IZYDRIVE
- La Mutuelle Des Étudiants
- PREVENKIT
- Prévention et Sécurité Eugène
- Service d'Aide Médicale d'Urgence du Bas-Rhin
- Service de l'Éducation Nationale du Bas-Rhin
- Service Départemental d'Incendie et de Secours
- Tribunal de Grande Instance de Colmar
- Tribunal de Grande Instance de Saverne
- Tribunal de Grande Instance de Strasbourg
- UNIDEC Llerena
- Ville de Haguenau
- Ville de Sélestat