



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

HAUT-RHIN

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS
EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE
2008 - 2012

SOMMAIRE

LE CONTEXTE	7
LES OBJECTIFS DU DGO	7
LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU DGO.....	9
DÉFINITIONS	9
PRÉSENTATION DES INSTANCES PARTICIPANTES.....	9
LES ÉTAPES DE LA DÉMARCHE	10
L'ACCIDENTALITÉ GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT	13
PRÉSENTATION DU DÉPARTEMENT.....	13
CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE L'ACCIDENTOLOGIE.....	14
LES ENJEUX RETENUS.....	21
L'ALCOOL.....	21
LA VITESSE	25
LES JEUNES	27
LES DEUX-ROUES-MOTORISÉS (2RM).....	30
LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL	34
LES ORIENTATIONS D' ACTIONS.....	43
L'ALCOOL.....	43
LA VITESSE	44
LES JEUNES	45
LES DEUX-ROUES-MOTORISÉS (2RM).....	46
LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL	47
LE SUIVI ET L'ÉVALUATION DU DGO	51
POURSUITE DE LA DÉMARCHE PARTENARIALE	51
RÔLE DU COMITÉ DE PILOTAGE	51
MODALITÉS DE SUIVI DU PDASR	51
REMERCIEMENTS.....	53
LISTE DES ANNEXES.....	55

PREFACE

Le Document Général d'Orientations constitue l'outil de programmation et de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

Le présent document, établi pour la période 2008 – 2012, est le fruit d'un large travail de réflexion et de concertation, mené par les services de l'État, les principales collectivités locales et l'ensemble des partenaires de la sécurité routière dans le département du Haut-Rhin.

Il définit et affiche les axes prioritaires de la politique départementale de sécurité routière à mettre en œuvre au cours des quatre prochaines années pour faire reculer l'insécurité routière dans le département.

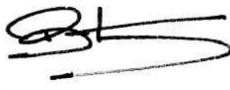
Tous les acteurs de la sécurité routière seront associés à la mise en œuvre des actions qui en découleront et qui se déclineront dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière annuels.

L'objectif général est de faire respecter les règles et de responsabiliser les usagers de la route pour rendre plus sûr le réseau routier du Haut-Rhin et ainsi, assurer la sécurité de tous.

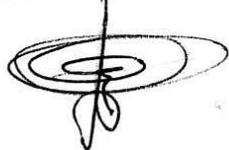
Pierre-André PEYVEL
Préfet du Haut-Rhin



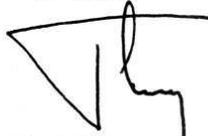
Bernard NOTTER
représentant le
Président du Conseil
Général du Haut-Rhin



Jean-Paul MULLER
Président de la
Caisse Régionale d'Assurance
Maladie d'Alsace - Moselle



Pascal SCHULTZ
Procureur de la République
de Colmar



André DENEUVILLE
représentant le
Président de l'association
des Maires du Haut-Rhin



Jean-Marie SCHAPPLER
Président de la
Caisse d'Assurance Accidents
Agricole du Haut-Rhin



Jean-Pierre ALACCHI
Procureur de la République
de Mulhouse



Paul QUIN
représentant le
Maire de Mulhouse



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



LE DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS (DGO)

LE CONTEXTE

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et fixé, en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012.

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. Ces mesures 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.

L'objectif est de diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, par trois le nombre de jeunes tués, et par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation des deux-roues motorisés.

Dans ce contexte, chaque département doit, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2008 à 2012, définir les orientations d'actions de la politique à mener pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents, et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

LES OBJECTIFS DU DGO

Le DGO permet à l'État, au Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche partenariale, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle, au cours des quatre prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes en sont les responsables des administrations de l'État et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés qui seront associés à la mise en œuvre des actions, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU DGO

Le DGO est, avant tout, une démarche partenariale et un outil de programmation.

L'élaboration du DGO est marquée par deux phases décisionnelles essentielles : la définition des enjeux et la détermination des orientations d'actions qui nécessitent toutes deux une validation officielle des principaux protagonistes, à partir d'études menées par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR), et d'approfondissements réalisés par un groupe technique et des groupes de travail par enjeu.

DÉFINITIONS

L'enjeu : est caractérisé par un nombre absolu ou relatif d'accidents ou de victimes associés à une cible.

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

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

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

PRÉSENTATION DES INSTANCES PARTICIPANTES

L'ensemble de la démarche a été coordonné par la Préfecture avec la volonté de rassembler de nombreux partenaires dans un important travail de réflexion et de concertation.

Le Comité de pilotage (COPIL)

Il a pour tâche de valider les enjeux puis les orientations d'action.
Sa composition figure en annexe 1.

Le groupe technique

Il a pour tâche d'assurer la cohérence et le suivi des contributions techniques nécessaires à l'élaboration du DGO.
Sa composition figure en annexe 1.

Les groupes de travail par enjeu

Ils ont pour tâche d'effectuer des travaux d'approfondissement pour chaque enjeu (étude quantitative et qualitative, propositions d'orientations d'actions).
Sa composition figure en annexe 2.

LES ÉTAPES DE LA DÉMARCHE

Première phase : L'ÉTUDE D'ENJEUX

L'étude d'enjeux, commandée par le Préfet à l'ODSR, permet, à partir de l'analyse du bilan de l'accidentologie, d'identifier des cibles caractérisées par un nombre d'accidents absolu et/ou relatif traduisant un dysfonctionnement.

La circulaire du 15 avril 2008 relative à la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière a fixé les enjeux communs à tous les départements, à savoir : l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux-roues motorisés tout en laissant la possibilité à chaque département d'ajouter, de façon limitée, d'autres enjeux locaux plus spécifiques. Pour le département du Haut-Rhin, un enjeu supplémentaire « risque routier professionnel » a ainsi été retenu.

La caractérisation des enjeux s'est faite dans le cadre d'un groupe technique co-piloté par le coordinateur sécurité routière et le responsable de l'ODSR, auquel étaient associés les techniciens des collectivités territoriales et des assureurs sociaux du risque professionnel.

L'étude a permis de dresser un état de l'accidentologie locale du département sur la période 2002-2006 et de le comparer à l'étude précédente (1997-2001). Elle s'est appuyée sur les Bulletins d'Analyse d'Accidents Corporels (B.A.A.C.). D'autres sources de données ont également été utilisées : Accidents – Tués – Blessés (A.T.B.) ; procès-verbaux d'accidents corporels ; enquêtes REAGIR et Enquêtes Comprendre Pour Agir (E.C.P.A.) ; données de la Caisse Régionale d'Assurance Maladie (C.R.A.M.).

Cette première phase a nécessité une réunion du groupe technique le 6 octobre 2008 et du Comité de pilotage qui a validé les enjeux retenus le 13 octobre 2008.

Cette étude illustrée par une cartographie importante peut être intégralement consultée aux rubriques sécurité routière des sites Internet : <http://www.haut-rhin.pref.gouv.fr> ou <http://www.sr68.fr> .

Deuxième phase : LA COMPRÉHENSION DES ENJEUX

Cette seconde phase a été essentielle pour définir des orientations d'actions adaptées aux constats opérés. Chaque enjeu retenu a fait l'objet d'un approfondissement par des groupes de travail spécifiques en s'appuyant sur des analyses complémentaires de l'ODSR et sur les contributions actives de chacun des membres, dans leur champ de compétences respectif.

Dix séances de travail pour l'ensemble des groupes se sont tenues entre octobre et décembre 2008. Elles ont permis de déboucher à des propositions d'orientations d'actions.

Troisième phase : ORIENTATIONS D' ACTIONS

Chaque enjeu retenu a été décliné en orientations d'actions pour chacun des domaines suivants : infrastructure, éducation, formation, information, contrôle-sanction.

Ces propositions ont été retenues par le groupe technique le 4 décembre 2008, puis validées par le Comité de pilotage le 15 décembre 2008.

Leur déclinaison annuelle aura pour cadre chacun des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière des années 2009-2012.



L'accidentalité générale du département



L'ACCIDENTALITÉ GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT

PRÉSENTATION DU DÉPARTEMENT

Population et parc automobile

Superficie : 3 525 km²

Population : 708 025 habitants

Densité : 201 habitants au km² (108 pour la France)

Parc de voitures de tourisme 398 405, soit 0,56 voiture par habitant. (0,52 pour la France)

Part des tués locaux (années 2002-2006) : 69.6 % (65.8 % pour la France)

La densité de la population du département est environ deux fois plus importante que celle de la France, et le parc de voitures, rapporté à la population, est équivalent au niveau national.

L'unité urbaine¹ de Mulhouse, avec 163 242 habitants, représente 23% de la population du Haut-Rhin.

Réseaux et trafics

Autoroutes : 108 km, avec un débit de 40 283 véhicules/jour (32 925 véhicules/jour au plan national)

Routes nationales (RN) : 63 km, avec un débit de 17 295 véhicules/jour (12 009 véhicules/jour au plan national)

Route départementales (RD) : 2 479 km, avec un débit de 3 399 véhicules/jour (1 621 véhicules/jour au plan national)

Données pour 10 000 habitants				
	Haut-Rhin		France	
	Nombre de kilomètres	Parcours (1)	Nombre de kilomètres	Parcours (1)
Autoroutes	1,5	22,0	1,8	21,8
RN	0,9	5,7	4,0	19,3
RD	35,0	43,4	61,0	35,9

(1) en millions de véhicules x kilomètres par an

Le réseau autoroutier du Haut-Rhin présente une densité de trafic supérieure de 22 % au niveau national.

De même, les réseaux national et départemental sont plus circulés que la moyenne nationale avec respectivement 44 % et 109 % de trafic en plus.

Cette forte densité peut s'expliquer par l'importance des échanges journaliers avec l'Allemagne et la Suisse, aussi bien en transports de marchandises qu'en déplacements de frontaliers surtout depuis la taxe sur les transports mise en place par l'Allemagne.

¹ **Unité urbaine** : une ou plusieurs communes sur le territoire desquelles se trouve un ensemble d'habitations qui présentent entre elles une continuité et comportent au moins 2000 habitants.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE L'ACCIDENTOLOGIE

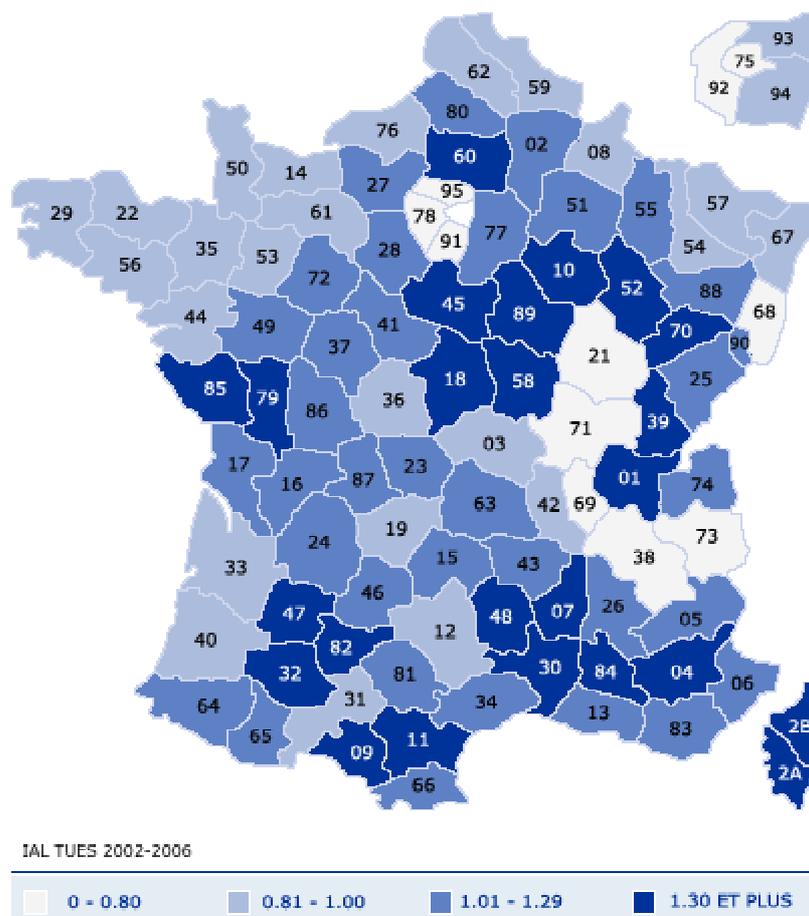
Indicateur d'accidentologie locale (IAL)

Données 2002-2006		FRANCE	HAUT RHIN	ALSACE
IAL	Indice global	1.00	0.79	0.90
	% tués	7.6%	10.8%	11.2%
Autoroutes	Risque relatif	1.00	0.93	0.95
	% tués	73.1%	69.9%	71.1%
Routes nationales et départementales	Risque relatif	1.00	0.75	0.90
	% tués	19.3%	19.3%	17.7%
Agglomération	Risque relatif	1.00	0.96	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 le Haut-Rhin, le risque relatif est inférieur au niveau national, quel que soit le réseau considéré. Le Haut-Rhin occupe le 11ème rang national.

Bilan de l'accidentologie

L'ensemble de l'étude porte sur la période 2002 – 2006, en référence avec la période du précédent DGO 1997 – 2001, et sur les références nationales éditées par l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) qui seront précisées dans le document, sauf pour quelques données où l'année de référence sera précisée dans le document.

Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes			
			Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Victimes
1997	1169	74	84	548	980	1612
1998	1190	83	90	485	1020	1595
1999	1254	68	69	394	1255	1718
2000	1216	66	76	289	1291	1656
2001	1148	65	73	291	1216	1580
Ensemble	5977	356	392	2007	5762	8161
2002	971	65	78	254	996	1328
2003	818	51	53	222	828	1103
2004	728	53	62	167	727	956
2005	765	50	55	385	594	1034
2006	594	31	32	360	407	799
Ensemble	3876	250	280	1388	3552	5220

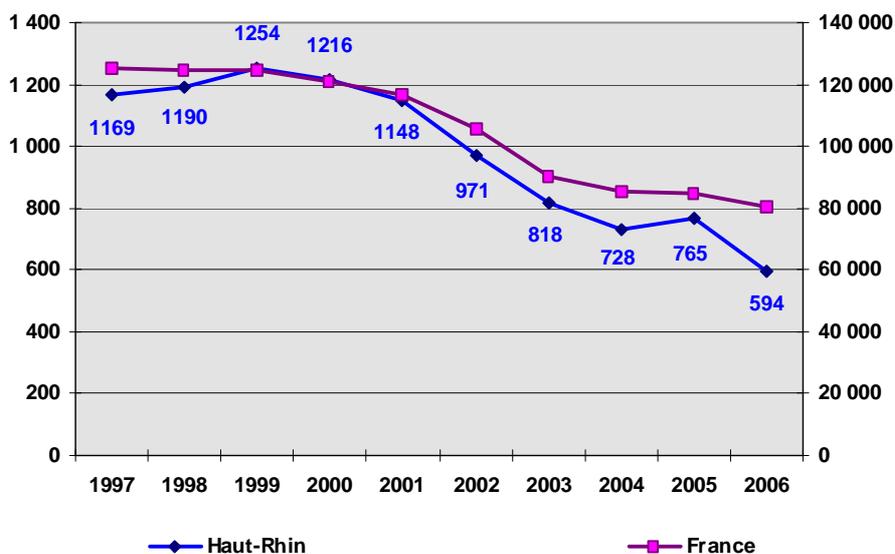
Définitions :

- **Tué** : personne qui décède sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident,
- **Blessé hospitalisé** : victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures,
- **Blessé léger** : victime ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24 heures.

	Haut-Rhin			France		
	1997 - 2001	2002 - 2006	Evolution	1997 - 2001	2002 - 2006	Evolution
Accidents	5 977	3 876	-35.2%	612 081	445 884	-27.2%
Tués	392	280	-28.6%	39 818	28 593	-28.2%
Victimes	8 161	5 220	-36.0%	861 565	601 289	-30.2%

On constate une évolution plus favorable dans le Haut-Rhin qu'en France.

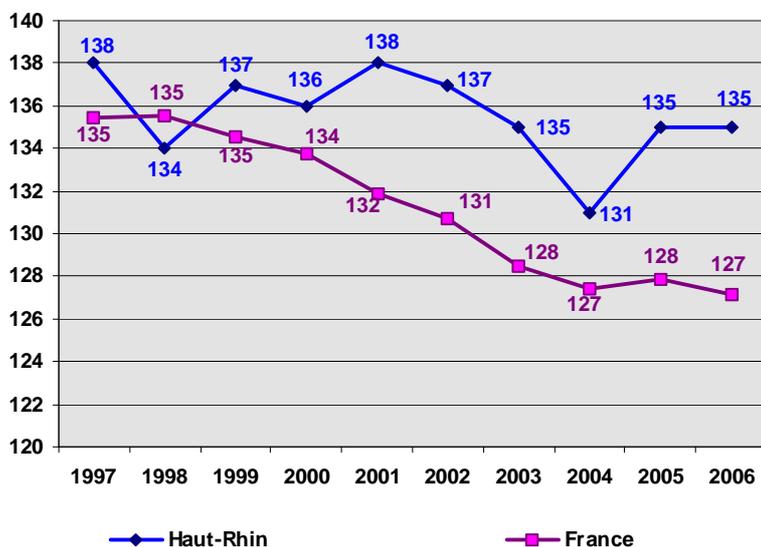
Évolution du nombre des accidents



Pour la période de 1997 à 2001 : l'évolution de la moyenne annuelle des accidents sur 5 ans était de **- 1.6%** pour la France et de **- 0.1%** pour le Haut-Rhin.

Pour la période de 2002 à 2006, cette évolution est de **- 5.9%** pour la France et de **- 10%** pour le Haut-Rhin.

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



Pour la période de 2002 à 2006 : la moyenne de la gravité des accidents sur 5 ans est de **128** pour la France et de **135** pour le Haut-Rhin ; bien que supérieure à la moyenne nationale, la moyenne du Haut-Rhin suit une tendance à la baisse avec un retour en 2005 et 2006 à la situation de 2003.

Typologie de l'accidentologie

Dans le département, l'analyse fait ressortir que les accidents se produisent :

- pour **64% en agglomération**, (1 accident sur deux a lieu dans une agglomération de + de 5 000 habitants).
- pour **83% sur routes départementales et sur voies communales**,
- **de jour (67%)**,
- durant les mois de **mai, juin, septembre et octobre**,
- les **vendredis et samedis** avec une plus grande gravité les jours de fêtes,
- dans les tranches horaires entre **16h et 18h** en semaine et entre **16h et 17h** les week-ends et jours de fêtes.

Les accidents du département ont lieu :

- sur des routes bidirectionnelles (**80%**)
- droites (**80%**) et planes (**86%**)
- hors intersection (**65%**)
- sans changement de direction (**50%**)
- dans des conditions atmosphériques normales (**80%**)
- les véhicules impliqués sont à **82%** des locaux.

Dans le Haut-Rhin, les collisions contre arbres représentent un quart des accidents contre obstacle fixe, mais génèrent la moitié des tués contre obstacle fixe.

En France, ces accidents représentent un dixième des accidents contre obstacle fixe, mais génèrent un quart des tués contre obstacle fixe.

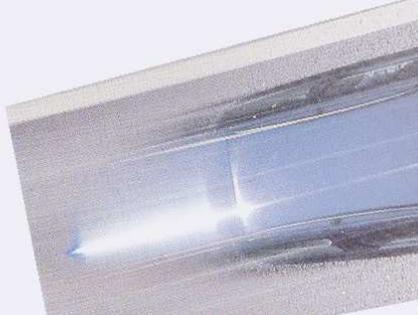
Les usagers les plus touchés en terme d'accidentologie et dont l'évolution est inférieure à l'évolution moyenne des accidents du département sont :

- les piétons qui représentent **15%** de la totalité des accidents
- les cyclistes pour **11%**
- les cyclomotoristes pour **18%**
- la tranche d'âge des 15 – 17 ans (**11%** des victimes), alors qu'ils représentent **4%** de la population,
- la tranche d'âge des 18-24 ans (**31%** des victimes) alors qu'ils représentent **9%** de la population.

NB : Tous les tableaux et détails de ces résultats figurent dans le document de l'étude d'enjeux.



Les enjeux



LES ENJEUX RETENUS

L'ALCOOL

Généralités :

Nombre d'accidents avec alcool pour le département ¹

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
131	97	122	100	122	97	71	57	65	52	54

	Nombre d'accidents avec alcool		Nombre d'accidents au taux d'alcool connu		% Haut-Rhin		France
	1997-2001	2002-2006	1997-2001	2002-2006	1997-2001	2002-2006	2002-2006
Accidents corporels	572	342	5009	3357	11.4%	10.2%	10.0%
Accidents mortels	70	51	224	171	31.3%	29.8%	29.4%

La baisse du nombre d'accidents avec alcool, d'une période à l'autre, demeure très timide malgré la baisse globale du nombre d'accidents. Près d'un accident mortel sur 3 où le taux d'alcool est connu, laisse apparaître une alcoolémie supérieure ou égale à 0.5g/l.

En matière d'alcoolémie, le département du Haut-Rhin et la France se situent au même niveau.

Entre 2002 et 2006, 342 des 3 357 accidents corporels et 51 des 171 accidents mortels recensés dans le Haut-Rhin faisaient apparaître une implication de l'alcool.

Une alcoolémie supérieure à 0,5 grammes par litre de sang était relevée dans un peu moins d'un accident corporel sur dix et dans un peu plus d'un accident mortel sur trois.

L'alcool demeure donc un enjeu de premier ordre en matière d'accidentalité dans le département du Haut-Rhin. A ce titre, l'analyse des accidents avec alcool survenus entre 2002 et 2006 fait apparaître un certain nombre d'évolutions à prendre en compte pour définir les orientations d'action de la période 2008-2012.

Durant la période 1997-2006, on constate une baisse constante du nombre d'accidents corporels avec alcool (environ 10 % du nombre total des accidents).

En 2007, la tendance est à la hausse représentant 12 % du nombre total des accidents.

En 2008 l'augmentation est encore plus nette avec plus de 20% des accidents (en zone Gendarmerie).

¹ Ces chiffres ne prennent en compte que les accidents avec un taux d'alcool connu dépassant le taux légal : soit à partir de 0.5gr/litre de sang

Caractéristiques générales des accidents corporels avec alcool :

L'analyse de la répartition des victimes d'accidents avec alcool ne révèle pas de modifications significatives de cette population entre les deux périodes. Une victime sur cinq est un jeune âgé entre 18 et 24 ans, en comparaison des 25-44 ans qui représentent une victime sur trois. Toutefois compte tenu du nombre moins important de personnes composant cette classe d'âge, on comprend l'enjeu que représente cette population d'autant qu'une évolution négative est observée depuis peu en ce qui concerne les 15-17 ans (augmentation de 2 points de leur part dans l'ensemble).

L'analyse de la répartition des victimes d'accidents avec alcool selon leurs modes de déplacement révèle des évolutions positives pour toutes les catégories d'usagers, mais plus ou moins significatives toutefois :

- - 25,8 % pour les cyclomotoristes
- - 28,6 % pour les piétons
- - 49,1 % pour les motards
- - 74,2 % pour les cyclistes.

La comparaison des résultats entre la période 1997-2001 et la période 2002-2006 fait apparaître une évolution contrastée.

Certes, en valeurs absolues, le nombre d'accidents corporels et mortels avec alcool (c'est-à-dire avec une alcoolémie supérieure à 0,5 grammes par litre de sang) est à la baisse sur les deux périodes (respectivement moins 230 et moins 19).

Néanmoins, en valeurs relatives, c'est-à-dire en proportion des accidents recensés, la situation ne s'est pas améliorée au cours de la période 2002-2006 par rapport aux cinq années précédentes. Elle s'est plutôt légèrement dégradée en ce qui concerne les accidents mortels.

Lorsque l'on sait que l'accidentalité résulte de processus multi-factoriels et que la baisse du nombre d'accidents a été significative (notamment par une réduction significative des vitesses pratiquées), la situation est plus que préoccupante.

Au regard de ces dix années d'accidentalité, et à partir de ces comparaisons, on relève en effet :

- L'absence, dans le Haut-Rhin comme dans le reste de la France, de changements structurels en ce qui concerne les comportements adoptés en matière de circulation sur la voie publique après consommation d'alcool et/ou de stupéfiants.
- L'importance de l'alcool comme facteur participatif dans les accidents mortels, malgré la baisse (en valeurs absolues) du nombre d'accidents mortels.

Localisation

Le réseau routier départemental, en raison du nombre d'accidents relevés (plus de 55 % des accidents relevés sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier), doit constituer le principal théâtre d'intervention des forces de l'ordre. Le réseau autoroutier doit, quant à lui, faire l'objet d'une attention toute particulière afin de parvenir rapidement à une stabilisation, puis à une diminution, en l'occurrence des accidents avec alcool.

Analyse dans le temps :

L'analyse dans le temps des accidents avec alcool permet de relever trois évolutions positives durant la période 2002-2006 par rapport à la période 1997-2001 :

- La disparition de la « saisonnalité » de ces accidents, alors que 43 % d'entre eux se concentraient encore entre mai et août durant la première période. Cette évolution est significative.
- La modification de la « semaine type » entre les deux périodes, avec une diminution de plus de 45 % du nombre d'accidents avec alcool les samedis, dimanches et jours de fête, même si ces jours demeurent les plus sensibles.
- La diminution significative du nombre de ces accidents les samedis, dimanches et jours de fête en deuxième partie de soirée (environ - 50 % entre 23h et 5h du matin), avec toutefois la persistance d'une heure critique entre 3h et 4h, quel que soit le jour de la semaine.

L'analyse dans le temps des accidents avec alcool révèle pour la période 2002-2006 trois phénomènes auxquels il conviendra de prêter une attention particulière au cours de la période à venir :

- En premier lieu, une incohérence en ce qui concerne le mois de mars, seul mois où une baisse de l'accidentalité n'a pas été enregistrée par rapport à la période précédente. Par ailleurs, on observe une inquiétante évolution globale à la hausse de l'indicateur de gravité.
- En second lieu, avec l'amélioration de l'accidentalité les samedis, dimanches, et jours de fête, l'accidentalité des jours ouvrables est mise davantage en évidence, impliquant à l'avenir une adaptation des dispositifs de contrôle déployés par les forces de l'ordre.
- En troisième lieu, l'émergence, d'une part, d'une période d'accidentalité diurne, entre 12h et 18h les jours ouvrables, et d'autre part, de deux pics d'accidentalité les samedis, dimanches, et jours de fête en milieu d'après-midi (15h-16h) et en début de soirée (20h-21h).

Période 2002 – 2006 :

- baisse pour tous les mois (sauf mars),
- périodes sensibles : fins de semaines, veilles et jours de fête, nuit :
 - 03H00/04H00 : nombre élevé d'accidents (faible densité de circulation),
 - 17H00/24H00 : majorité d'accidents avec alcool.

Période 2007 - 2008 :

- tendance globalement identique à la période 2002-2006, le mois de mars reste important,
- hausse régulière en jours de semaine,
- étalement du phénomène délinquant,
- 50 % des accidents avec alcool en fin de semaine,
- créneaux horaires : 18H00/24H00 et 0H/06H00 restent sensibles.

Analyse dans l'espace :

L'analyse dans l'espace des accidents avec alcool révèle une évolution globale favorable sur tous les réseaux (moins 40 % d'accidents), à l'exception notable du réseau autoroutier où a été observée une évolution négative (plus 20 % d'accidents). Cette augmentation est toutefois à relativiser, puisqu'en valeurs absolues, elle s'observe sur un ensemble plus réduit -de 26 à 31 accidents- au regard des ensembles observés pour les routes départementales -de 343 à 193 accidents.

On remarquera qu'il n'existe pas de concentration sur des lieux précis des accidents avec alcool :

- réseau secondaire majoritairement concerné pour les deux périodes,
- pas de zone d'accumulation d'accidents; faits recensés répartis sur l'ensemble du département.

Conducteurs impliqués :

L'analyse de la répartition des victimes d'accidents avec alcool selon leur mode de déplacement démontre clairement que la première catégorie d'usagers reste celle des usagers de véhicules légers. C'est bien là que se situe toujours et encore le principal « gisement » d'amélioration, et essentiellement parmi les plus jeunes conducteurs.

On soulignera d'ailleurs qu'une attention toute particulière devrait être portée sur les déplacements nocturnes en véhicules légers. En effet, deux phénomènes semblent émerger, notamment chez les jeunes :

- D'une part, des conducteurs qui, malgré une ivresse manifeste, n'hésitent plus, volontairement ou par inconscience, à prendre le volant de « leur » voiture, pour ramener leurs camarades ou amis.
- D'autre part, des conducteurs « désignés » qui, lors du trajet retour d'une soirée, et malgré un taux d'alcoolémie faible (en dessous du seuil) ou nul, seront sujets, soit à de l'inattention en raison de la présence de camarades alcoolisés dans le véhicule, soit à de la somnolence en raison de la tardiveté du déplacement et d'une fatigue nerveuse quasi identique à celle de leurs passagers.

Les accidents avec alcool concernent majoritairement les hommes.

Alcool et stupéfiants :

L'analyse de la répartition des victimes d'accidents avec alcool incite à s'interroger sur les nouvelles formes de consommation d'alcool observables depuis quelques années, chez les jeunes notamment. Les « jeudis » des étudiants, les vendredis et samedis sont de plus en plus marqués par la fréquence des situation d'ivresse (cf INPES-OFDT, Atlas régional des consommations d'alcool 2005, 2008).

Malgré l'absence d'éléments d'analyse plus précis sur ces phénomènes généraux et de leur lien éventuel avec l'accidentalité observée dans le Haut-Rhin, les contrôles des forces de l'ordre semblent toutefois confirmer ces évolutions, avec l'observation d'alcoolémies délictuelles et la relative fréquence des accidents avec une double présence « alcool » / « stupéfiants ».

On constate :

- un taux d'alcool délictuel souvent avec concentrations élevées, l'émergence du phénomène alcool et/ou stupéfiants (9 tués sur 37 en 2007 en zone Gendarmerie).

LA VITESSE

Généralités :

L'observatoire départemental n'a pas ou peu de données sur ce thème ; les variables utilisées dans le logiciel Concerto ne permettent pas de commentaire sur le facteur vitesse dans les accidents corporels de la circulation.

Constat général :

La vitesse est un enjeu en matière de :

- Sécurité routière
- Pollution et bruit
- Consommation
- Économie
- Étalement urbain lié au lieu de travail

Une diminution de la vitesse de 5% entraîne :

- une baisse des accidents matériels : - 5%
- une baisse des accidents corporels : -10%
- une baisse des accidents mortels : -20%

La vitesse peut être, en elle-même, un facteur déclencheur de l'accident. C'est dans tous les cas un facteur aggravant du fait de l'énergie cinétique. Ce n'est pas la vitesse qui tue, mais la décélération au moment du choc.

Constat pour le département :

Globalement, la vitesse a diminué du fait de la mise en place du Contrôle Sanction Automatisé (radars) sauf sur des sections de routes à 2x2 voies limitées à 110 ou 130 km/h.

Cependant, l'accidentalité des 2 roues-motorisés reste élevée et leur part dans les victimes de la route augmente car leur vitesse moyenne de conduite ne baisse pas autant que celle des autres usagers.

Une même vitesse peut être évaluée différemment par l'usager suivant son environnement et/ou sa position.

Les usagers de la route ignorent de plus en plus le code de la route, notamment la signalisation routière (permanente et temporaire) et les inter-distances entre véhicules.

Quelles sont les motivations de ce comportement ? :

Des raisons objectives :

- $V = \text{distance}/\text{temps}$
- Les usagers font des distances de plus en plus longues
- Les usagers veulent réduire les temps « morts » de transport
- Une réelle pression dans certaines entreprises

Des raisons subjectives :

- Vitesse mise en valeur dans nos sociétés
- Vitesse habitude
- Vitesse plaisir

Caractéristiques générales de l'usager en excès de vitesse

L'âge : prise de risque volontaire plus importante chez les jeunes (sentiment d'invulnérabilité).

Le sexe : les hommes roulent en moyenne plus vite que les femmes.

La catégorie socioprofessionnelle : plus le niveau de vie est haut, plus les voitures sont puissantes et plus les possibilités de vitesse sont élevées.

La présence de passagers : elle a un effet négatif sur l'excès de vitesse sur les jeunes conducteurs et au contraire un effet positif pour les conducteurs adultes.

Le degré d'alcoolémie

Les usagers des pays voisins dans le Haut-Rhin (impunité par rapport aux radars).

Facteurs situationnels :

Les conditions météorologiques (les mauvaises conditions météo réduisent la vitesse moyenne).

L'infrastructure (la largeur de la route, les qualités du revêtement).

La situation ou la crainte de retards, etc...

Comportement des conducteurs : 75% d'entre eux disent adapter leur vitesse en fonction de la route et du trafic et non pas en fonction des limitations de vitesse...

Scénarii types :

On constate, par la lecture d'un échantillon de procès verbaux d'accidents corporels avec excès de vitesse relevés un samedi sur une RD bidirectionnelle, pour une tranche d'âge 18/44 ans, que les accidents se produisent de la façon suivante :

- 100% des conducteurs sont domiciliés dans le Haut-Rhin
- 65% des accidents ont lieu de jour
- 76% en agglomération
- 82% en section courante
- 76% en ligne droite
- 65% sur le plat
- 59% sur route sèche
- 53% sont **dus à un défaut d'attention** lié à un **non-respect** des inter-distances entre véhicules.

Éléments complémentaires :

Le stress d'un conducteur qui est suivi de trop près peut aussi bien le faire ralentir qu'accélérer.

Les conducteurs, qui prétendent conduire plus lentement que la moyenne, ne sont pas toujours les moins dangereux car s'estimant non concernés par les campagnes d'information.

La transgression de la vitesse est plus fréquente que celle de l'alcool.

Sur autoroute, les temps inter-véhiculaires courts sont souvent associés à des vitesses excessives.

LES JEUNES

Généralités :

L'évolution de l'accidentologie de la classe d'âge des 15-17 ans est très inquiétante (**11%** des victimes, alors qu'elle ne représente que **4%** de la population). Même si le nombre des accidents corporels et des victimes a évolué à la baisse (**- 28.5%**), cette baisse est inférieure à la baisse générale constatée dans le département (**- 35.2%**).

Par contre, le nombre de tués a augmenté (+23.5%).

On retrouve les problèmes liés à cette tranche d'âge dans :

- l'alcool (+2% du nombre d'accidents corporels)
- le non-port du casque (7%)
- la catégorie des cyclomotoristes (48%)
- la catégorie des cyclistes (12%)

En 2006, dans cette tranche d'âge, on relève 178 tués par millions d'habitants dans le Haut-Rhin, contre 96 en France.

Constat :

L'accidentologie des jeunes reste préoccupante dans le département. Afin de mieux appréhender cette problématique, il est important de s'interroger sur l'accidentalité qui touche trois classes d'âge différentes et leur rapport à l'accidentalité générale dans le département.

I - jeunes « impliqués » de 0 - 13 ans

II - jeunes « conducteurs » de 14 - 17 ans

III - jeunes « conducteurs » de 18 - 24 ans

Caractéristiques générales de l'accidentologie chez les jeunes (chiffres 2003-2007)

Part des accidents sur l'accidentalité générale du département :

0 - 13 ans : 11,2 %

14 - 17 ans : 17,5 %

18 - 24 ans : 37,2 %

Évolution par rapport au précédent DGO :

Enfants 0 - 13 ans impliqués : évolution très favorable de l'accidentalité avec une baisse de près de 50 % des accidents-tués-blessés (ATB).

Adolescents de 14-17 ans : 8,1 % des tués ; 13 % des victimes. Évolution à la baisse sauf pour les tués + 5,3 %

Jeunes de 18 - 24 ans : 19 % des tués ; 21 % des victimes, soit une sur cinq. Évolution à la baisse, mais les chiffres sont très importants.

Les victimes 14-17 ans et 18-24 ans sont majoritairement conducteurs.

L'enfant 0-13 ans est impliqué dans 1 accident sur 9 et victime dans 1 accident sur 13.

L'adolescent 14-17 ans est impliqué dans 1 accident sur 6 et victime dans 1 accident sur 8.

Le jeune 18-24 ans est impliqué dans 1 accident sur 3 et victime dans 1 accident sur 5.

Les accidents se déroulent en majorité en agglomération, de jour, dans des conditions atmosphériques normales, et pendant les mois de juin, juillet, septembre et octobre.

Typologie du 0 - 13 ans impliqué :

Il est majoritairement piéton ou passager d'un véhicule - Victime piéton dans 1 accident sur 2.

Les accidents qui le concernent se déroulent principalement en entrée et sortie d'écoles, les mois de juin et septembre.

Principales collisions : aux abords des écoles (1 accident sur 3), hors intersection,

- à 38 % sur passage protégé (42 % des victimes),
- à 32 % à moins de 50 m du passage protégé (29 % des victimes).

Typologie du 14-17 ans conducteur :

Il est majoritairement conducteur de cyclomoteur et présumé responsable à ce titre dans 1 accident sur 2.

Les accidents qui le concernent ont lieu principalement :

- à Colmar, Mulhouse, dans les Collectivités Locales de moins de 5 000 habitants (qui totalisent 50% des accidents mortels ou graves)
- en juin, juillet, septembre
- en entrée et sortie d'établissements scolaires et après-midi des week-ends.

Principales collisions : 2 accidents sur 3 sans changement de direction - dépassement ou tourne à gauche. Les accidents impliquant une voiture et un cyclomoteur représentent 64 %.

L'alcool est présent dans 10 % des accidents par rapport à l'ensemble des accidents impliquant des conducteurs avec alcool, avec un taux d'alcool supérieur à 0,80 g/l pour la moitié des conducteurs de 14-17ans

Le défaut d'assurance et de casque est constaté dans 7 % des accidents.

Typologie du 18-24 ans conducteur :

Il est majoritairement conducteur de VL et présumé responsable à 75 % dans les accidents en VL ; il décède majoritairement en VL (79 %).

Les accidents qui le concernent ont lieu principalement à :

- Colmar, Mulhouse (pour 36 % des accidents)
- en promenade loisirs durant les mois de juillet, septembre et octobre.
- dans la tranche horaire : de 7 h à 9 h et de 12 h à 20 h pendant les jours ouvrés
de 4 h à 5 h et de 14 h à 21 h les fins semaine et jours de fête.

Principales Collisions : 1VL/1VL (74 %) ; 1VL seul (26 %) ; 1VL/piéton (9,6 %) ;

Circonstances : hors intersection, sans changement de direction (même sens/même file - déporté ou dépassement à gauche).

Les conducteurs au permis de conduire de moins de 2 ans sont présents dans 49 % des accidents, soit 1 victime sur 2.

L'Alcool est présent dans 32% des accidents par rapport aux accidents de conducteurs avec alcool, soit 1 sur 3.

59 % des conducteurs sous l'emprise de l'alcool ont un taux d'alcool supérieur à 0,80 g/l.

Scénarii d'accidents

La lecture d'un échantillon de procès-verbaux en fonction des critères suivants :

- Permis de conduire depuis moins de 2 ans
 - Un seul véhicule
 - En agglomération
 - Les samedis, dimanches, veilles de fête ou fêtes,
- a permis de constater :

- *Dans le tranche horaire de 0h00 à 06h00 :*

- **Circonstances** : perte de contrôle en sortie de courbe ou voie rectiligne - obstacle fixe
- **Facteurs** : non-maîtrise du véhicule - alcool fortement présent dans les PV et avec un taux supérieur à 0,80g/l - conducteurs rarement seuls mais accompagnés par d'autres jeunes alcoolisés - présence de drogue également.

- *En journée :*

- **Circonstances** : voie rectiligne - route sèche - accidents avec piétons (traversée piétons ou marche arrière VL)
- **Facteurs** : non-perception d'un autre usager prioritaire ou non-maîtrise du VL.

LES DEUX-ROUES-MOTORISÉS (2RM)

Généralités :

C'est une catégorie particulière d'usagers. En effet, elle figure parmi les usagers les plus vulnérables tout particulièrement au vu du potentiel de leur vitesse élevée de conduite au regard des conditions de circulation et de la protection individuelle.

Leur accidentalité reste élevée et leur part dans les victimes de la route augmente car leur vitesse moyenne de conduite ne baisse pas autant que celle des autres usagers.

Constat :

Accidents impliquant un usager conducteur d'un deux-roues motorisé :

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes		
				Tués	BH	BNH
1997	337	16	172	18	166	206
1998	323	12	138	12	133	223
1999	360	16	125	17	122	296
2000	332	12	91	12	86	296
2001	311	17	103	18	90	261
	1663	73	629	77	597	1282
2002	279	12	99	14	94	215
2003	253	10	79	10	76	213
2004	202	13	60	14	50	172
2005	206	13	118	14	113	120
2006	194	12	114	13	113	111
Ensemble	1134	60	470	65	446	831

BH : blessé hospitalisé

BNH : blessé non hospitalisé

Part des deux-roues motorisés impliqués dans un accident et évolution entre les deux périodes étudiées :

Deux-roues motorisés dans le Haut-Rhin	Rase campagne			Agglomération		
	1997 - 2001	2002 - 2006	% Evolution	1997 - 2001	2002 - 2006	% Evolution
Accidents	18.5%	22.0%	-25.3	33.2%	33.3%	-33.9
Tués	13.9%	21.7%	13.2	35.6%	26.8%	-43.6
Victimes	22.3%	18.1%	-25.6	29.9%	30.9%	-33.4

Au vu des analyses des deux-roues motorisés et afin de mieux appréhender cette problématique et les résultats de l'étude d'approfondissement, il a été décidé de diviser cette catégorie d'usagers en deux groupes :

- Les cyclomotoristes
- Les motocyclistes

Accidents avec un conducteur de deux-roues motorisé impliquant au moins un des usagers suivants durant la période 2002-2006 :

Accidents impliquant au moins 1 ...	Nombre
Piéton	29
Bicyclette	20
Cyclomoteur	674
Moto	466
V.L.	844
P.L.	24
Ensemble des accidents sur la période	1134

Définition des groupes :

Les cyclomotoristes :

- conduisent des 2RM dont la cylindrée ne dépasse pas 50 cm³ et la vitesse maximale par construction 45 km/h.
- sont âgés d'au moins 14 ans et titulaires du brevet de sécurité routière (BSR).

Les motocyclistes: ce sont tous les autres 2RM.

- conduisent des motos n'excédant pas 125cm³ : sont âgés d'au moins 16 ans et titulaires du permis A1 ou du permis B depuis plus de deux ans (âge minimum 20 ans) avec formation au préalable selon la date d'obtention du permis B,
- conduisent des motos de plus de 125cm³ et sont titulaires du permis A.

Parc:

Les données connues relatives au parc des 2RM ne concernent que le niveau national. Nous n'avons pas pu obtenir des chiffres exploitables au niveau départemental.

Les cyclomotoristes :

Le parc des cyclomoteurs a diminué (-64%) pour les cyclomoteurs traditionnels, laissant la place aux scooters (+45%) et aux cyclomoteurs mécaniques (x12)

Le parc des cyclomoteurs est de 1 262 000 au niveau national.

Les motocyclistes :

Le parc des motos présente une évolution régulière depuis 1990, avec une augmentation de 59.6% entre 1996 et 2005, alors que celui de l'automobile a augmenté de 9.6% pour la même période.

Le parc des motocyclettes est de 1 248 000 au niveau national.

Typologie des accidents :

Dans le département, l'approfondissement de cet enjeu a confirmé que les accidents des 2RM ont lieu :

- pour 64 % en agglomération, (1 accident sur deux a lieu dans une agglomération de + de 5 000 habitants),
- pour 83 % sur des routes départementales et voies communales,
- dans des conditions atmosphériques normales (80 %), sur route dont l'état est normal et de jour,
- durant les mois de juin et septembre,
- les vendredis et samedis avec une plus grande gravité les jours de fête,
- durant les tranches horaires entre 16h et 18h en semaine, entre 16h et 19h les week-ends et jours de fête,
- en impliquant en majorité au moins deux véhicules.

Caractéristiques des accidents :

Les accidents du département ont lieu :

- sur des routes bidirectionnelles (80 %), droites (80 %) et planes (86 %),
- hors intersection (65 %),

Ces accidents se passent :

- sans changement de direction (50 %),
- en impliquant des véhicules à 82 % locaux,
- pour 14 % contre obstacle fixe; dont 28 % avec un véhicule en stationnement et 8,7 % contre arbre ; ces accidents contre obstacle fixe représentent 27,7 % des tués de 2RM.

* les véhicules dits en « stationnement » sont des véhicules immobiles au moment du choc.

Caractéristiques des usagers :

Les accidents impliquent des usagers dont :

- la tranche d'âge la plus touchée pour les cyclomoteurs est celle des 14 - 17 ans avec 10 tués sur 18 et, pour les motos, c'est celle des 25 – 44 ans avec 27 tués sur 48.
- l'alcool est présent dans 4 % des procédures, mais dans + de 57 % de ces dernières avec un taux d'alcool > à 0.5g/l.
- le déplacement est un trajet professionnel ou domicile-travail pour 1 accident sur 5 pour les cyclos et 1 accident sur 6 pour les motos.
- le port du casque est absent à 12.8 % pour les cyclomoteurs et à 2.4 % pour les motards.

Scénarii types :

On constate par la lecture d'un échantillon de procès verbaux d'accidents corporels, que les scénarios pour les deux catégories d'usagers définis en début de l'étude, se répartissent en 4 groupes :

- Accidents d'un 2RM prioritaire en carrefour.
- Accidents d'un 2RM non-prioritaire en carrefour.
- Accidents d'un 2RM avec insertion d'un autre véhicule, d'un piéton ou d'un cycle.
- Accidents d'un 2RM avec un véhicule se déplaçant dans le même sens de circulation mais changeant de direction.

Il est à noter toutefois, qu'il existe 3 facteurs principaux d'accidentologie qui reviennent dans l'ensemble des procédures :

- La perception de l'utilisateur conducteur lors de la situation d'accident
- La visibilité des 2RM de la part des autres usagers
- Les infractions au code de la route de tous les usagers impliqués

Plus généralement, pour le psychologue, derrière l'obsession de « gagner du temps » et du « time is money », se cachent la négation de la mort et le fantasme de l'immortalité ... Ceci est dû à une séquestration de l'expérience, la mort ne fait plus partie de la vie des hommes ... et ils ne savent plus l'affronter ... (Assailly, J.P. (2001). *La mortalité chez les jeunes, Que sais je, Paris, PUF*)

Pour les 2RM, on peut regrouper les conducteurs en deux catégories :

- le conducteur qui utilise le 2RM comme moyen de locomotion économique et pratique,
- le conducteur qui s'en sert comme échappatoire, exutoire ou défouloir.

La dangerosité de l'utilisation d'un 2RM résulte des caractéristiques visuelles et perceptives de l'environnement, des autres usagers vis à vis de l'objet 2RM et du manque de protection du conducteur (casque*) entraînant une aggravation des blessures.

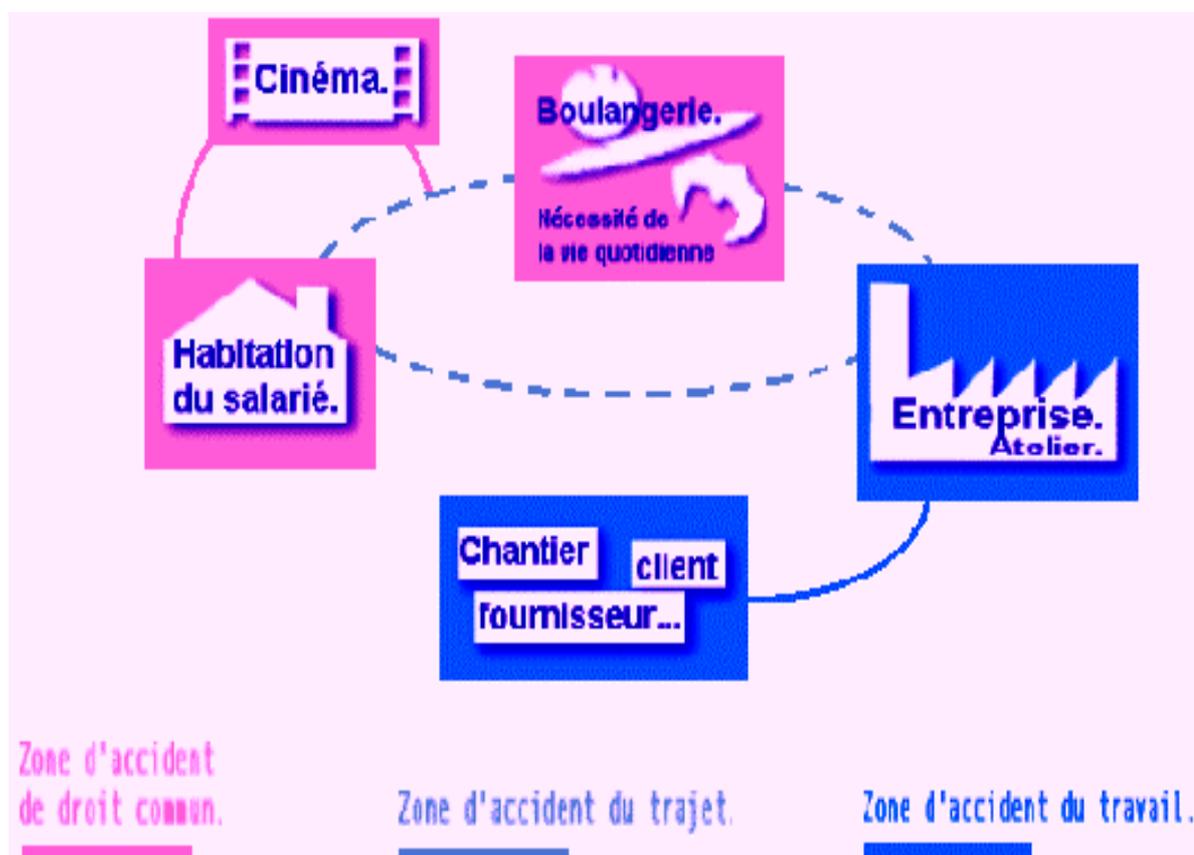
**seul équipement de protection obligatoire*

LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Constat :

Les éléments pris en compte dans l'approfondissement de l'enjeu Risque Routier Professionnel proviennent des informations recueillies auprès des assureurs sociaux du risque professionnel : CRAMAM (805 700 salariés), MSA 68 (21 700 salariés) et CDG 68 (8 250 salariés) pour le compte de la CNRACL.

Les éléments présentés font une distinction entre les accidents de mission et les accidents de trajet.



Le risque circulation est le premier risque professionnel.

Les constats sont parfaitement transposables aux publics couverts par les autres assurés sociaux du risque professionnel.

Statistiques régionales - Résultats Haut-Rhin et Alsace - Évolution de 2000 à 2007

	Haut-Rhin			Alsace		
	2006	2007	Moyenne de 2005 à 2007	2006	2007	Moyenne de 2005 à 2007
Salariés	201411	206652	204377	530 975	554495	541 769
ACCIDENTS DU TRAVAIL "du fait ou à l'occasion du travail"						
Nombre d'accidents du travail avec arrêt	8105	7778	8168	21 209	21576	21 558
dont circulation	263	255	278	692	633	694
Nombre de jours perdus	285986	293168	288970	862 807	901831	869 430
dont circulation	10802	10727	11566	35 405	34453	36 259
Indice de fréquence = B/A	40,2	37,6	40	40	39	40
Nombre d'AT graves	357	349	348	999	1130	1 097
Accidents du travail mortels	8	5	8	23	25	22
dont Circulation	2	1	2	5	6	5
ACCIDENTS DU TRAJET "sur le trajet domicile - travail"						
Accidents trajets avec arrêt	1096	938	1017	2 613	2461	2 529
Nombre de jours perdus	51939	46517	47603	136 749	130760	131 422
Accidents trajets mortels	7	2	5	13	11	13
Poids des accidents du trajet avec arrêt=J/B	0.14	0.12	0.12	0	0.11	0
Nombre d'accidents mortel	15	7	13	36	36	35
Nombre d'accidents mortels liés à la route	9	3	7	18	17	18
Poids des accidents mortels liés à la route	0.6	0.43	0.55	1	0.47	1
Nombre de jours perdus (D+K)	337925	339685	336573	999 556	1032591	1 000 852
Nombre de jours perdus circulation (E+K)	62741	57244	59169	172 154	165213	167 681
Ratio (R/Q)	19%	17%	18%	17%	16%	17%
Somme des IPP tous accidents (travail)	4148	3742	3978	11 031	13148	11 823
Somme des IPP circulation	493	187	449	1 207	975	1 123
Ratio (T/S)	12%	5%	11%	11%	7%	9%

Statistiques de la CRAM Alsace-Moselle (issues du site <http://www.cram-alsace-moselle.fr/Prevent/doc/stats/index.htm>)

Statistiques des accidents de la circulation routière du Haut-Rhin : Régime Agricole

Catégories	Nombre d'accidents						Nombre de jours		Nbre de jours hospitalisation		? Taux d'IP*	
	avec ou sans arrêt		avec arrêt		avec incapacité		2006	2007	2006	2007	2006	2007
	2006	2007	2006	2007	2006	2007						
AT NS	5	7	3	1	0	0	117	61	0	0	0	0
AT Sal	8	12	4	6	0	0	389	194	0	0	0	0
AVP NS	2	1	0	1	0	0	0	15	0	0	0	0
ATT Sal	42	38	29	22	0	1	481	459	0	1	0	85
Total	57	58	36	30	0	1	987	729	0	1	0	85

Légende :
 AT NS : Accident du Travail Non-Salarié
 AT Sal : Accident du Travail Salarie
 AVP NS : Accident de la Vie Privée Non-Salarié
 ATT Sal : Accident du Travail Trajet Salarie
 Σ Taux d'IP : Somme des Taux d'Incapacité Permanente en %
 * : Les rentes de survivants ont été converties en %

Eléments comparatifs :

Au plan national (18 263 645 salariés) (Chiffres Régime Général)

- 1 029 accidents du travail mortels dont 497 accidents de la circulation (48,3%) répartis ainsi :
 - 144 accidents en mission (29%),
 - 353 accidents de trajet (71%).
- 79 684 accidents avec arrêt : 4,36 accidents avec arrêt pour 1 000 salariés
- 5,2 millions de journées perdues : 28,5 j perdus / salarié
100

En Alsace-Moselle (805 723 salariés) (Chiffres Régime Général)

- 56 accidents du travail mortels dont 26 accidents de la circulation (46.4%) répartis ainsi :
 - 7 accidents en mission (27%),
 - 19 accidents de trajet (73%).
- 4 446 accidents avec arrêt : 5,52 accidents avec arrêt pour 1 000 salariés
- 246 013 jours perdus : 30,5 j. perdus / salarié
100

Globalement, on note donc une accidentologie sur la route plus grave et plus importante en Alsace-Moselle que dans le reste de la France.

Dans le Haut-Rhin (206 652 salariés) (Chiffres Régime Général)

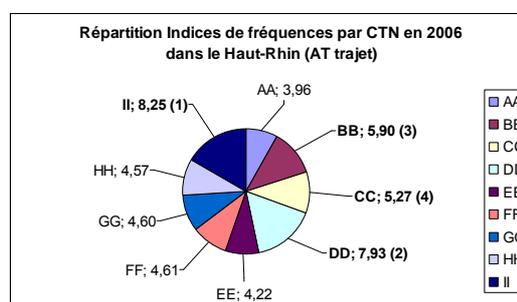
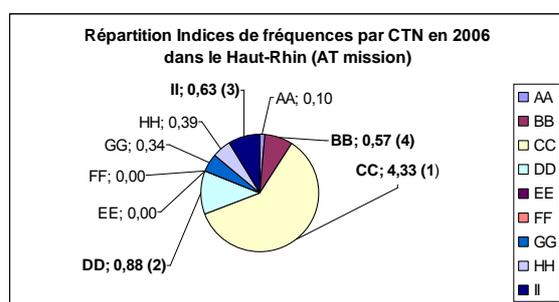
- 7 accidents du travail mortels dont 3 accidents de circulation (42.9%) répartis ainsi :
 - 1 accident en mission (33.4%),
 - 2 accidents de trajet (66.6%).
- 1 193 accidents avec arrêt : 5,77 accidents avec arrêt pour 1 000 salariés
- 57 244 jours perdus : $\frac{27,7}{100}$ j. perdus / salariés

Les accidents de circulation avec arrêt sont sensiblement plus nombreux dans le Haut-Rhin qu'en Alsace-Moselle et qu'en France et le nombre de jours perdus par salarié est équivalent au chiffre national.

La proportion d'accidents mortels de trajet est plus forte en Alsace-Moselle qu'en France et elle est sensiblement identique à celle du Haut-Rhin (mais nous n'avons comme référence que de très petits chiffres).

Approche complémentaire par Comité Technique National (CTN) (année 2006).

Ctn	Effectif	NBRE AT	MISSION		TRAJET		
			AT 1er arrêt IJ	IF	AT 1er arrêt IJ	IF	
AA	Métallurgie	38 663	1 237	4	0,10	153	3,96
BB	BTP	17 625	1 558	10	0,57	104	5,90
CC	Transports, eau, gaz, électricité, livre et communication	17 077	996	74	4,33	90	5,27
DD	Alimentation	26 114	1 344	23	0,88	207	7,93
EE	Chimie, caoutchouc, plasturgie	9 242	255	0	0,00	39	4,22
FF	Bois, ameublement, papier, carton, textile, vêtement, cuirs & peaux, pierres & terres à feu	9 326	498	0	0,00	43	4,61
GG	Commerce non alimentaire	20 424	513	7	0,34	94	4,60
HH	Activités de service I	23 170	322	9	0,39	106	4,57
II	Activités de service II	33 461	1 509	21	0,63	276	8,25
ZZ	Catégories forfaitaires + hors CTN	5 288	106	30	5,67	41	7,75
TOTAL		200 390	8 338	178	0,89	1 153	5,75



Approfondissements

Mission :

Les accidents survenant lors d'une mission (déplacement dans le cadre professionnel) se répartissent de manière égale sur les 5 jours ouvrés de la semaine, avec une gravité très élevée à « l'arrivée des beaux jours » (avril-mai) et des « mauvais jours » (novembre) ainsi que le samedi (service à domicile).

La répartition est égale selon les heures de la journée, mais plus forte le matin (8h) et le soir (16h-17h) (au retour de mission).

19,4 % des accidents ont lieu avec des conditions atmosphériques « non normales » et 22 % de nuit, à l'aube ou au crépuscule.

Plus de 21 % des accidents impliquent un usager conducteur d'un vélo ou d'un cyclomoteur et présumé responsable dans près de 11 % des cas.

Les tranches 14-17 ans et 18-24 ans sont les plus touchées : 29 % au total et 75 % environ des 2 roues sont des cyclomoteurs.

Les cadres moyens, employés, ouvriers et conducteurs professionnels sont les principales victimes :

- Cadres moyens et employés (42 % d'usagers – 69 % tués et 83 % victimes)

- Conducteurs professionnels (11 % d'usagers – 46 % tués et 27 % victimes, soit moins d'impliqués mais gravité plus importante).

L'alcool est très présent dès le début d'après-midi mais aussi très tôt le matin.

Les conducteurs de deux roues paient un lourd tribut (39 % des accidents avec au moins 1 mort et/ou BH dans le véhicule concerné) par rapport au VL (50 %)

86 % des accidents ont lieu sur route départementale, voirie communale et autres.

Une très large majorité d'accidents implique les hommes.

Trajets « domicile travail » :

Les accidents ont majoritairement lieu en début et en fin de poste (matin – 12/14h – soir) et sont de ce fait liés à la densité de circulation, au stress (matin) et à la fatigue (soir).

Près de 25 % des accidents ont lieu dans de mauvaises conditions climatiques et 65 % d'entre eux de jour.

Les piétons sont impliqués à 13 %, les 2 roues (vélos, cyclos, motos) à près de 38 % et les VL à 93 %.

Les conflits sont essentiellement VL / VL (3 720) – cyclo / VL (1 520) et piétons / VL (1 090) mais il est à noter que les catégories 2R / VL et VL / VL sont équivalentes (322-372).

La catégorie des 25-44 ans est la plus touchée (44 % tués – 34 % des BH et 40 % des BNH).

On constate une répartition égale des accidents sur les 5 jours ouvrés de la semaine avec une gravité plus forte en fin de semaine travaillée (certainement due à la fatigue).

Les cadres moyens / employés et ouvriers sont les plus concernés (55 %).

24 % des personnes décédées le sont en 2 roues et 76 % en VL ; à noter qu'aucun décès n'est à déplorer sur véhicules utilitaires et poids-lourds.

L'alcool est fortement présent après la pause déjeuner et le soir après 19 h.

Une majorité de piétons accidentés sont âgés de 40 à 64 ans, avec une répartition égale entre hommes et femmes, de jour, sans alcool, sur routes départementales et voies communales, en agglomération de + de 5 000 habitants.

Les accidents impliquant des cyclistes touchent une majorité de personnes entre 40 et 64 ans. Il s'agit principalement d'hommes (2/3 des victimes), de jour, sans alcool, sur routes départementales et voies communales, en agglomération de + de 5 000 habitants.

Facteurs principaux d'accidentologie relevés :

L'analyse des accidents permet d'identifier majoritairement les causes suivantes :

- infraction au code de la route : refus de priorité justifié souvent par les conducteurs en raison d'un manque de visibilité (gêne occasionnée par le soleil, par des véhicules en stationnement, des arbres, du mobilier urbain,...).
- défaut de maîtrise du véhicule : vitesse excessive au vu des circonstances et de la configuration de la route, manque d'anticipation.
- manque d'attention des conducteurs
- manque de visibilité des cyclomotoristes par les autres usagers occasionnant des infractions au code de la route (par exemple VL coupant la route à un cyclomoteur)
- manque d'anticipation des deux roues à proximité d'une intersection.



Les orientations d'action



LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

L'ALCOOL

Cible :

Les accidents avec alcool concernent majoritairement les hommes.

Orientations d'actions :

Information – sensibilisation :

- Poursuivre la mobilisation des organisateurs de manifestations festives (professionnels, milieu associatif, étudiants) avec la prise en compte des phénomènes « open-bar » et « afterwork » pour assurer notamment la pérennité de ces manifestations.
- Développer la communication autour de la prévention et du contrôle-sanction pour une conduite dans un état d'addiction (alcool-stupéfiants), notamment par une sensibilisation sur les conséquences humaines, financières et matérielles et sur les sanctions encourues.

Information-éducation :

- Poursuivre les actions de prévention du risque alcool, notamment vers les jeunes, en mobilisant les associations mais également le monde professionnel, tout en privilégiant l'initiative des jeunes en la matière.
- Développer l'acculturation (prise de conscience dans le temps) en particulier chez les plus jeunes, des dangers de l'alcool, en lien avec le monde éducatif et en assurant la promotion du « conducteur désigné » et de l'autocontrôle d'alcoolémie.

Contrôle - sanction :

- Poursuivre les opérations de contrôle en tenant compte des facteurs horaires d'accidentalité des jeunes et en s'appuyant sur l'arrivée de nouveaux moyens de contrôle de stupéfiants.

LA VITESSE

Cible :

Les accidents avec excès de vitesse concernent majoritairement les jeunes hommes, les conducteurs possédant des voitures puissantes. Le degré d'alcoolémie influe également sur la vitesse.

Orientations d'actions :

Infrastructures :

- Améliorer la connaissance de la signalisation (gestionnaires et conducteurs) :
 - vérifier la pertinence des limitations de vitesse,
 - informer les correspondants de sécurité routière et les différents gestionnaires sur l'importance de la cohérence de la signalisation,
 - faire connaître et développer l'action de la Commission Consultative des Usagers pour la Signalisation Routière (CCUSR).
 - faire prendre en compte par les gestionnaires les obstacles latéraux.

Contrôle - sanction :

- Poursuivre le contrôle sanction :
 - implanter de nouveaux radars sur routes à 2x2 voies,
 - cibler des zones de contrôle mobile sur des routes étroites.

Information – sensibilisation :

- Sensibiliser sur les risques de la vitesse :
 - mise en place de silhouettes sur les lieux d'accidents mortels,
 - informer les usagers sur les dangers de la vitesse,
 - mettre en place une campagne à l'intention des jeunes sur le risque routier.
- Développer la médiatisation de l'action des forces de l'ordre :
 - faire paraître périodiquement dans la presse les itinéraires contrôlés,
 - mettre en place un partenariat avec la presse pour médiatiser ces opérations de contrôle.

LES JEUNES

Cible :

Les victimes sont essentiellement des jeunes de 14-17 ans cyclomotoristes et de jeunes conducteurs de 18-24 ans.

Orientations d'actions

Éducation :

- Favoriser l'accès au permis de conduire par la promotion de l'apprentissage anticipé à la conduite, notamment dans le cadre professionnel :
 - sensibilisation des enseignants à la conduite – préparation à l'épreuve théorique du permis - formation des jeunes conducteurs et des tuteurs - amélioration des rendez-vous pédagogiques.
- Poursuivre la pédagogie de la règle par un comportement responsable :
 - actions de sensibilisation auprès des jeunes dès le plus jeune âge dans le cadre du continuum éducatif avec les structures éducatives, les associations de parents d'élèves et les collectivités locales : non-respect des règles et conséquences - défaut d'équipement sécurisé - vitesse - alcool et drogue, fatigue...

Information-sensibilisation :

- Favoriser l'initiative des jeunes en matière de sécurité routière :
 - inciter et soutenir les actions de sécurité routière portées par les jeunes,
 - promouvoir les dispositifs en faveur et vers les jeunes (Label-Vie - IDSR).
- Prendre en compte le problème des addictions chez les jeunes (alcool - drogue) :
 - développer les démarches de prévention et les actions de communication sur les dangers de l'alcool avec la promotion du «conducteur désigné», de l'autocontrôle d'alcoolémie,
 - améliorer les synergies (milieu éducatif, médecine scolaire et universitaire, hôpitaux, associations sportives, écoles de conduite ...) pour identifier et diminuer efficacement les comportements à risques.

Contrôle - sanction :

- Poursuivre les opérations de contrôle/sanction aux abords des établissements scolaires (équipement des véhicules - utilisation et respect des passages pour piéton - stationnement dangereux) et en sortie d'établissements de nuit ou de manifestations festives (vitesse - alcool - drogue).

Connaissance de l'accidentologie et infrastructures :

- Renforcer la connaissance locale des usagers jeunes impliqués dans les accidents de la route :
 - poursuivre l'analyse des zones accidentogènes,
 - faire des propositions d'aménagement, comme la création de parcours scolaires sécurisés, issues notamment des enquêtes ECPA, en lien avec les questionnaires de voies concernés et les collectivités locales.

LES DEUX-ROUES-MOTORISÉS (2RM)

Cible :

Les catégories les plus touchées sont les cyclomotoristes de 14-17 ans et les motards de 25-44 ans.

Orientations d'actions :

Information-sensibilisation :

Renforcer la formation et l'information des usagers de la route sur la vulnérabilité des 2RM (partage de la route) :

- campagnes de presse.

Éducation :

Développer les partenariats (assurances, école de conduite...) :

- mise en place d'actions post permis,
- valoriser les actions de sécurité volontaires des conducteurs de 2 RM au travers de bonifications (assurances, etc...).

Contrôle - sanction :

Renforcer le contrôle – sanctions sur tous types d'infractions :

- contrôles plus fréquents en agglomération.

Infrastructures :

Information des gestionnaires des voies sur les équipements de la route :- informer les collectivités sur les risques d'une signalisation horizontale non conforme,

- sensibiliser les gestionnaires de voies sur la nécessité d'implanter des écrans moto.

Connaissance de l'accidentologie :

Améliorer la connaissance locale des données nécessaires :

- recenser le parc des 2RM,
- améliorer la précision des procès-verbaux.

LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Cible :

Les populations les plus accidentogènes en mission et trajet appartiennent aux comités techniques nationaux CC (Industries des Transports, de l'Eau, du Gaz, de l'Électricité, du Livre et de la Communication), DD (Services, Commerces et Industries de l'Alimentation), BB (Industries du BTP), et activités de service II. Les jeunes de 14 à 24 ans sont les plus touchés en mission (essentiellement des cyclomoteurs). Les cadres moyens et employés sont les principales victimes.

Orientations d'actions

Information -sensibilisation :

- Sensibiliser et accompagner les administrations, collectivités locales et entreprises à la mise en œuvre d'un Plan de Prévention du Risque Routier, notamment dans le cadre du club PROSUR :
 - Inciter à la prise en compte du Risque Routier Professionnel dans le document unique et à l'actualisation du plan d'action.
 - Promouvoir l'évaluation du risque routier professionnel par l'utilisation des outils PEDRO Mission et PEDRO Trajet,
 - Développer la promotion du club PROSUR et animer les différents groupes de travail traitant les thèmes des 4 managements.
- Communiquer sur la prise en compte d'une conduite responsable vers les employeurs de conducteurs professionnels et de leurs agents :
 - Renforcer la prise de conscience de la responsabilité civile et pénale des acteurs,
 - Promouvoir auprès des administrations, collectivités locales et entreprises les 4 principes de managements validés au plan national (compétences, véhicules, déplacements et communications).

Éducation :

- Poursuivre et 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 et les professionnels de la conduite :
 - Mobiliser les partenaires afin de mieux sensibiliser les jeunes et futurs professionnels à la maîtrise du risque circulation,
 - Développer l'usage systématique du gilet de sécurité, notamment pour les deux-roues de tout type.
- Favoriser l'insertion professionnelle des jeunes apprentis par la promotion de la conduite accompagnée dans l'entreprise :
 - Promouvoir, développer et pérenniser la démarche AJC Pro dans les métiers du bâtiment et dans les autres filières.

Infrastructures et autres mesures concrètes :

- Mobiliser les énergies (chefs d'entreprise, élus locaux) sur des bassins d'emplois (zones géographiques) pour mener des actions appropriées de maîtrise du risque trajet :
 - Développer la mise en place de plans de déplacement interentreprises sur des bassins d'emploi caractéristiques afin de mieux maîtriser le risque trajet, en associant notamment les Mairies, les Organismes Consulaires, la DDE ...
- Identifier les professions les plus accidentogènes dans le cadre des actions à entreprendre, en s'appuyant notamment sur les conclusions du « Livre blanc » - "12 propositions pour un VUL (véhicules utilitaires légers) plus sûr" :
 - Cibler les principaux secteurs d'activités, entreprises et loueurs opérant des flottes importantes de VUL.
 - Promouvoir, pour ces cibles, l'usage en sécurité des VUL par:
 - l'acquisition de VUL plus sûrs (équipements incluant ABS, ESC, Airbag, cloison de séparation, point d'ancrage...),
 - un suivi efficace et durable de l'état de la flotte (mise en place d'un carnet de suivi du véhicule et traçabilité de l'entretien),
 - l'acquisition des compétences nécessaires aux conducteurs de VUL pour un usage professionnel du VUL en sécurité.
 - Capitaliser et valoriser ces bonnes pratiques auprès des PME/TPE.



Le suivi et l'évaluation du DGO

LE SUIVI ET L'ÉVALUATION DU DGO

POURSUITE DE LA DÉMARCHE PARTENARIALE

Les objectifs nationaux et locaux supposent de faire émerger de nouvelles initiatives fortes, y compris dans des champs d'investigation nouveaux, et de mobiliser des partenariats actifs tout au long du DGO.

RÔLE DU COMITÉ DE PILOTAGE

Une réunion du comité de pilotage se tiendra chaque fin d'année, avant le lancement du PDASR de l'année suivante. Elle aura pour but de faire le point de l'accidentalité depuis la mise en place du DGO, ainsi que le bilan des actions pour chaque enjeu et chaque orientation d'actions.

Des indicateurs permettront, pour chaque enjeu, de suivre les déclinaisons locales des orientations d'actions, et d'effectuer si nécessaire quelques ajustements :

- suivi des objectifs chiffrés définis dans le DGO,
- part des orientations d'actions ayant fait l'objet d'au moins une action au titre du PDASR,
- nombre d'actions du PDASR mises en œuvre découlant effectivement des orientations d'actions du DGO,
- nombre d'actions du PDASR mises en œuvre ne découlant pas des orientations d'actions du DGO.

Les ajustements pourront porter sur la suppression ou l'ajout d'orientations d'actions, voire exceptionnellement sur la suppression ou l'ajout d'un enjeu.

MODALITÉS DE SUIVI DU PDASR

Par ailleurs, un groupe mixte émanant des groupes de travail du DGO pourra être constitué pour participer à l'élaboration et au suivi du PDASR en relation avec le chef de projet et le coordinateur sécurité routière. Cette contribution s'effectuera aux étapes suivantes :

- lors du lancement de l'appel à projets (élaboration du cahier des charges propre à chaque enjeu),
- lors de l'évaluation des actions réalisées.

NB : Un porteur de projet ne pourra pas être membre de ce groupe.

REMERCIEMENTS

Nos remerciements vont vers tous les partenaires qui ont, par leur forte mobilisation et leur fructueuse collaboration, permis l'élaboration du Document Général d'Orientation 2008-2012

Messieurs les Procureurs de la République des Parquets de Colmar et de Mulhouse

Le Conseil Général

La Ville de Colmar

La Ville de Mulhouse

L'Association des Maires

La Caisse Régionale d'Assurance Maladie Alsace Moselle

La Caisse d'Assurance Accidents Agricoles

Le Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale

La Gendarmerie et la Police Nationale

L'ensemble des membres du COPIL, du groupe technique et des groupes de travail,

mais également

vers l'ensemble des partenaires qui interviendront activement dans la mise en œuvre d'actions dans le cadre des prochains PDASR : les services de l'Etat, les communes et groupements de communes du Haut-Rhin, les chambres consulaires, les organismes professionnels et socio-professionnels, les écoles de conduite et les associations.

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Composition du COPIL et du groupe technique

Annexe 2 : Composition des groupes de travail par enjeu

Annexe 3 : Analyses détaillées de l'accidentalité : voir l'étude d'enjeu disponible sur le site Internet : www.sr68.fr

Annexe n°1

Composition du Comité de Pilotage et du Groupe Technique

Organisme	COPIL	Groupe Technique
Préfecture	M. Laurent GANDRA-MORENO, Sous-Préfet, Directeur de Cabinet, Chef de Projet Sécurité Routière Mme Anita BRUNO, Coordinatrice Sécurité Routière	Mme Anita BRUNO, Coordinatrice Sécurité Routière
Parquet de Mulhouse	M. Régis DELORME, Procureur de la République	
Parquet de Colmar	M. Pascal SCHULTZ, Procureur de la République Ou Mme Marie-Claude WEISS, Vice-Procureur	Mme Marie-Claude WEISS, Vice-Procureur
Conseil Général	M. Charles BUTTNER, Président ou son représentant	Mme Sylvie WALTER Responsable Pôle Routes Direction des Routes et des Transports
Ville de Mulhouse	M. Paul-André STRIFFLER, Conseiller municipal	M. Éric TRAPP, Chargé de mission Sécurité Routière
Ville de Colmar	M. Yves HEMEDINGER, Premier Adjoint au Maire	M. Jean-Claude SCHMITZ, Responsable circulation stationnement – Direction de la Voirie et des Réseaux
Association des Maires	M. André DENEUVILLE, Maire d'Appenwihr, Chargé de la Sécurité Routière	
Caisse Régionale d'Assurance Maladie d'Alsace - Moselle (CRAMAM)	M. Jacques PACHOD, Responsable du Service Prévention et Gestion des Risques Professionnels	M. Michel ARMANET, Chargé de mission Sécurité Routière
Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale du Haut-Rhin	M. Charles BRUN, Président	Mme Virginie FAVRY-FRANTZ, Chargée de prévention
Caisse d'Assurance Accidents Agricole du Haut-Rhin (CAA)	M. Jacques HAEBIG, Conseiller en prévention, Coordinateur 67 – 68 - 57	M. Jacques HAEBIG
Direction Départementale de la Sécurité Publique (DDSP)	M. Jean-Christophe BERTRAND, Directeur départemental ou M. Dominique RODRIGUEZ, Adjoint	Capitaine Didier BINET, Chef du Service de l'Ordre Public et de la Sécurité Routière
Gendarmerie Nationale (GN)	Colonel Philippe FURMANEK, Commandant le Groupement ou M. BALLAND, Adjoint	Capitaine Philippe GANGLOFF, Commandant l'Escadron Départemental de Sécurité Routière
Direction Départementale de l'Équipement (DDE)	M. Dominique LOUIS, Directeur Départemental de l'Équipement M. Patrick VUILLEMENOT, Chef de la Cellule Sécurité Routière et Gestion de Crises	Patrick VUILLEMENOT, Chef de la Cellule Sécurité Routière et Gestion de Crises

Annexe n°2
Composition des groupes de travail par enjeu

Alcool	Vitesse	Jeunes	2 roues motorisés	Risques routiers prof.
Capitaine Philippe GANGLOFF, Commandant l'Escadron Départemental de Sécurité Routière – Gendarmerie Nationale	M. Patrick VUILLEMENOT Chef de la Cellule Sécurité Routière et Gestion de Crise – Direction départementale de l'Équipement	Mme Anita BRUNO Coordinatrice sécurité routière - Préfecture	Mme Sylvie WALTER Responsable du Pôle Routes – Conseil Général	M. Michel ARMANET Chargé de mission sécurité routière CRAM AM
M. Romain SIRY Maire de Pfaffenheim	M. Jérôme PFAFF Chef du District de Mulhouse – Direction Interdépartementale des Routes Est	M. Raymond JODAR, Directeur de la Police Municipale de Mulhouse	M. André DIEZ Chargé de l'Observatoire départemental de Sécurité Routière – Direction départementale de l'Équipement	Mme Virginie FAVRY-FRANTZ, Chargée de prévention - Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale
M. Éric TRAPP Chargé de mission Sécurité Routière - Mairie de Mulhouse	Mme Sylvie WALTER, Responsable du Pôle Route - Conseil Général	M. Philippe TOUSSAINT Délégué à l'Éducation Routière – Direction départementale de l'Équipement	M. Jean-Claude SCHMITZ Ville de Colmar, domaine public	M. Jacques HAEBIG Conseiller en prévention - Caisse d'Assurance Accidents Agricoles
M. Michel WEIL, Médecin du travail et de la commission médicale de la Préfecture, Enquêteur ECPA	Brigadier-Major Didier WIEDEMANN, Adjoint au Chef du Service Ordre Public et Sécurité Routière – Police Nationale	M. Laurent DUPUY, Inspecteur Jeunesse et Sports - DDJS et M. Dominique KEITH	Lieutenant Philippe MAUER, Commandant le Peloton Autoroutier de Gendarmerie de Ste-Croix-en-Plaine	Mme Marie-Josée PIERRE, Chargée de prévention routière – Direction départementale de l'Équipement
M. Clément BUTNER Directeur de l'Association "Le Cap"	M. Bernard HUSSER, Expert automobile – enquêteur ECPA	Mme Agnès MEYER Inspection Académique, Chef de bureau - Division du second degré	Dr Claudia BRUN-CHATELUS, Médecin Capitaine professionnel – SDIS – enquêteur ECPA	M. Gérard KLINZING Président de l'Union Régionale du Transport d'Alsace
M. Jean-Jacques BETTER Président de l'Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie	Dr Ismaël HSSAIN, Médecin urgentiste SAMU – enquêteur ECPA	M. Michel RUDLOFF Chef du Service des Actions Éducatives et de la Jeunesse – Conseil Général	M. Bernard EHRHARD M. Moto 68 - Direction départementale de l'Équipement	M. Michel COMPOINT, Directeur du Centre Technique de l'Artisanat - Secrétaire Général de l' UGA
M. Gérard BOESCH, Président de l'Association des Viticulteurs d'Alsace	Mme Gisèle KAUFFMANN, Secrétaire M. Fernand PIRES Association Moto Plus	M. Jean-Stanislas BURKHART, Directeur départemental de la Protection Judiciaire de la Jeunesse	M. Joël NEFF IDSR	M. Bernard BENTZ Président Délégué de l'Union Régionale du Transport d'Alsace
Mme Caroline VERLIN, Responsable Départementale Mutuelle Générale des Étudiants de l'Est	M. Louis-Philippe FEUERSTEIN, Directeur de l'Automobile Club Alsace Vosges Belfort Centre Alsace	Mme Marie-Odile WURTZ, Médecin scolaire retraitée – Inspection Académique – enquêteur ECPA	Mme Muriel DIETEMANN Monitrice auto et moto – Auto-école Sport	Mme Corinne ROSSE, Présidente de l'Union départementale des Taxis 68
		M. Patrice KNORR Responsable d'agence - Macif Prévention	M. Gilbert FIX Président de la Fédération Française des Motards en Colère 68	M. Michel SCHMITT Peintures SCHMITT SARL.
		M. Sylvain GILLET, Formateur École Départementale Éducation Routière Elite68		M. Jérôme BERGER Directeur du centre Prévention Sécurité Eugène
				M. Yannick SCHEIBLING, Directeur du Centre de Formation d'Apprentis Centre Alsace Marcel Rudloff et Mme Isabelle KOEHLER, Directrice adjointe
				M. Pierre FUETTERER, Secrétaire Général de la Fédération BTP 68
				M. Michel WEIL Médecin du travail et de la commission médicale de la Préfecture, enquêteur ECPA

DDE du Haut-Rhin

Service Habitat, Urbanisme
Transport et Sécurité

Cellule Sécurité Routière et
Gestion de Crises

Observatoire
départemental de
sécurité routière

Cité administrative
Bât. Tour
68026 COLMAR CEDEX

téléphone : 03 89 24 84 20
télécopie : 03 89 24 83 81

courriel : srgc.dde-
68@developpement-
durable.gouv.fr

site : www.haut-rhin.equipement.gouv.fr
site : www.sr68.fr

Le DGO 2008 - 2012 de la sécurité routière dans le Haut- Rhin est édité par la Direction Départementale de l'Équipement du Haut-Rhin.

Directeur de la publication :
M. Dominique Louis, Directeur
Départemental de l'Équipement.

Comité de rédaction :
Michel Armanet, Anita Bruno, Sylvie
Caillebotte, André Diez, Danièle Engelvin,
Christophe Flotte, Marie-Madeleine
Jonas, Delphine Merle, Marie-Josée
Pierré, Patrick Vuilleminot

Septembre 2009