



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

HAUT-RHIN

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2013 - 2017



PREFACE

Dans notre département, les résultats obtenus en matière de lutte contre l'insécurité routière sont globalement encourageants mais la vigilance reste de mise : tous les ans en moyenne une quarantaine de personnes, dont une dizaine de jeunes entre 18 et 24 ans, perdent la vie sur nos routes et autant garderont des séquelles importantes. Ce sont autant de drames personnels et familiaux dont on ne peut se satisfaire.

Le Document Général d'Orientations (DGO) constitue au plan départemental l'outil de programmation et de mobilisation pour la lutte contre l'insécurité routière en définissant les grandes lignes de la politique départementale à mener pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents pour les 5 années à venir.

Fruit de la réflexion menée avec les partenaires de la Sécurité routière, il reflète ce précieux travail partenarial qui se construit jour après jour sur le terrain. Il est en effet essentiel de fédérer les acteurs afin d'optimiser les moyens disponibles et de rendre ainsi plus sûr le réseau routier du Haut-Rhin.

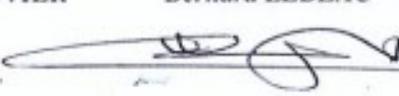
Muhouse, le 15 juin 2013

Vincent BOUVIER



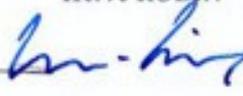
Préfet
du Haut-Rhin

Bernard LEBEAU



Procureur de la
République de Colmar

Hervé ROBIN



Procureur de la
République
de Mulhouse

Maryse SAVOURET



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

Charles BUTTNER



Président du Conseil
Général du Haut-Rhin

René DANESI



Président de l'association
des Maires du Haut-Rhin

**Jean-Marie
BOCKEL**



Président de
Mulhouse Alsace
Agglomération

Gilbert MEYER



Maire de Colmar

Jean-Pierre ALFONSI



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

Jean-Marie SCHAPPLER



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

Charles BRUN



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

Sommaire

1. PRESENTATION	5
2. DEMARCHE D'ELABORATION DU DGO	5
3. L'ACCIDENTALITE GENERALE DU DEPARTEMENT	6
3.1 Méthode de travail	6
3.2 Bilan de l'accidentologie	7
4. LES ENJEUX ETUDIES	9
4.1 La vulnérabilité des usagers	9
4.2 Les comportements	11
4.3 Le risque routier professionnel	13
5. LES ORIENTATIONS D' ACTIONS RETENUES	14
5.1 La vulnérabilité des usagers	15
5.2 Les comportements	17
5.3 Le risque routier professionnel	18
6. LES MOYENS NECESSAIRES	19
6.1 Le centre de ressources	19
6.2 La connaissance et le partage d'expériences	19
6.3 Les actions sur les infrastructures	19
6.4 Le volet « contrôle-sanction »	20
7. LE SUIVI ET L'EVALUATION DU DGO	20
REMERCIEMENTS	21
ANNEXES	22

Photos de couverture (DDT) :

opération Groupama-EDSR pour les CM2 printemps 2013

défilé de mode « ligne de conduite » lycée Rebberg Mulhouse à la cité de l'automobile – 12 octobre 2012

opération 2RM « la route n'est pas un circuit » Anneau du Rhin 16 septembre 2012

1. PRESENTATION

Conformément au plan d'action de la commission européenne adopté le 20 juillet 2010, l'objectif gouvernemental est de réduire de moitié le nombre de morts sur les routes en 10 ans, soit moins de 2000 morts d'ici 2020.

Le présent document s'inscrit dans la continuité du DGO 2008-2012, dont il réactualise les enjeux en prenant en compte l'évolution du paysage de la sécurité routière et les résultats obtenus sur le terrain.

Autour des administrations de l'État et des collectivités territoriales, le DGO a également pour objectif de fédérer, selon les axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiellement concernés qui seront associés à sa mise en œuvre dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

2. DEMARCHE D'ELABORATION DU DGO

Le chef de projet "sécurité routière" dans le département, le directeur de cabinet du Préfet du Haut-Rhin, a souhaité que la démarche engagée débouche sur un véritable projet départemental, fruit d'une analyse partagée de l'insécurité, des enjeux et des orientations locales autour desquelles il sera nécessaire de se mobiliser.

51 personnes volontaires représentant les services de l'État, les principales collectivités et les partenaires locaux ont participé aux différents groupes de travail. Ceux-ci ont été composés de la manière la plus représentative possible, en ayant soin d'y intégrer de nouveaux participants pour élargir la réflexion.

Les 5 enjeux du DGO précédent : alcool, vitesse, jeunes, 2 roues motorisés, risques routiers professionnels ont été réexaminés, ainsi que 2 enjeux supplémentaires :

- les « seniors », enjeu intégré au PDASR du Haut-Rhin depuis 2010 au vu de l'accidentologie constatée ;
- les « distracteurs », dont l'utilisation croissante a des répercussions directes sur la conduite.

Chaque groupe de travail a mené une réflexion sur les orientations d'actions fixées par le document précédent pour en dégager des pistes pour l'avenir, en tenant compte des résultats enregistrés, des obstacles rencontrés et des évolutions par rapport à la période précédente.

Le document a ensuite été soumis à l'approbation du bureau technique du PDASR, instance opérationnelle réunissant des représentants des forces de l'ordre, des procureurs, des principales administrations et structures concernées.

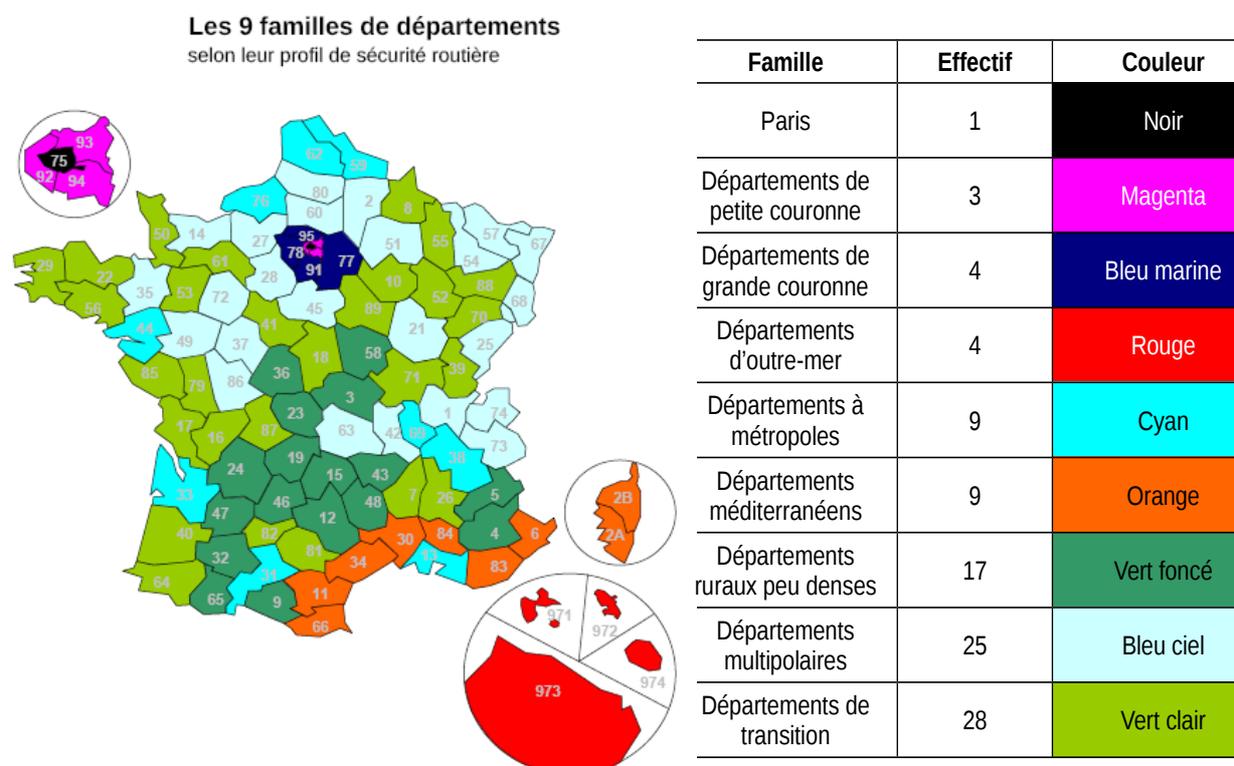
3. L'ACCIDENTALITE GENERALE DU DEPARTEMENT

3.1 Méthode de travail

L'étude de l'accidentalité est basée sur le fichier national BAAC (bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation) et porte essentiellement sur 19 indicateurs thématiques définis par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (cf annexe 1).

Ces indicateurs permettent de caractériser et de comparer la part de tués pour chaque thème dans notre département par rapport aux résultats nationaux et aux résultats d'une famille de départements dont le profil de sécurité routière est homogène.

Le département du Haut-Rhin a été rattaché à la famille des « départements multipolaires », définis comme suit : « départements composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale. Portés par une population démographiquement assez équilibrée, leur dynamisme économique et leurs universités, ces départements bénéficient indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes en accueillant quelques-uns des grands axes routiers ».



Il faut noter que les indicateurs ne portent que sur le nombre de personnes tuées. Cette vision réductrice devrait être étendue aux blessés graves dès lors qu'une définition commune de cette notion aura été adoptée au niveau européen.

3.2 Bilan de l'accidentologie

L'étude porte sur la période 2007 – 2011, comparée à la période du précédent DGO 2002 – 2006.

Nota : pour ce qui concerne le Haut-Rhin, les pourcentages obtenus sont à nuancer au regard de la faible taille des échantillons considérés.

DONNEES ANNUELLES

Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes			
			Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés légers	Victimes
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
2007	636	41	44	431	382	857
2008	581	41	44	346	389	779
2009	549	49	51	367	283	701
2010	434	33	37	296	228	561
2011	429	26	29	299	236	564
Ensemble	2629	190	205	1739	1518	3462

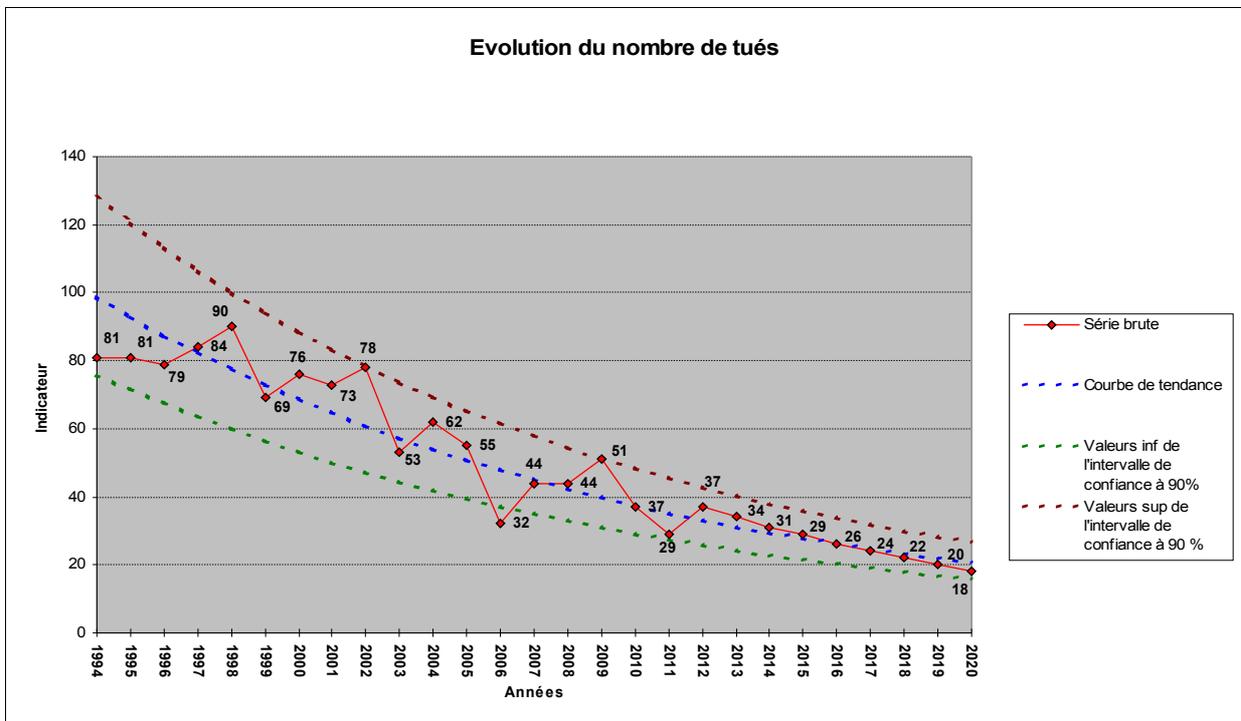
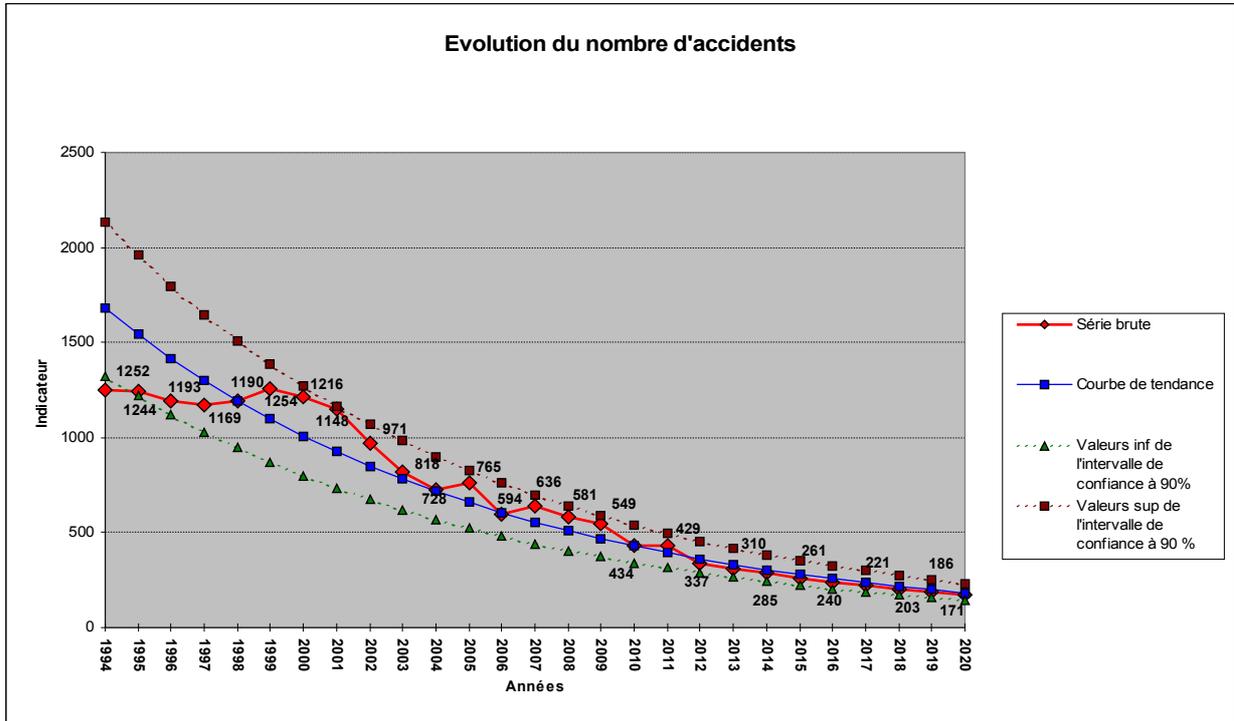
ÉVOLUTION COMPAREE

	Haut-Rhin			France		
	2002 - 2006	2007 - 2011	Evolution	2002 - 2006	2007 - 2011	Evolution
Accidents	3 876	2 629	-32.2%	445 884	357 084	-19.9%
Tués	280	205	-26.8%	28 593	21 125	-26.1%
Victimes	5 220	3 462	-33.7%	601 289	499 365	-17.0%

Sur ces 3 indicateurs, on constate une évolution plus favorable dans le Haut-Rhin que la moyenne nationale.

REGRESSION DE LA MOYENNE ANNUELLE

Nota : A partir de 2013, régression calculée sur la base du pourcentage constaté actuellement



Si l'évolution à la baisse constatée dans le Haut-Rhin ces dernières années se poursuit selon la même tendance, l'objectif à atteindre en 2020 pourra être respecté, tant pour le nombre d'accidents que pour le nombre de tués.

4. LES ENJEUX ÉTUDIÉS

Cette partie relate les principaux constats issus des travaux des groupes de travail. 7 enjeux ont été successivement étudiés, parmi lesquels on peut distinguer les **publics spécifiques** (jeunes, 2 roues motorisés, seniors) des **causes d'accident liées au comportement** (alcool et stupéfiants, vitesse, « distracteurs »). Le groupe de travail « **risque routier professionnel** » a quant à lui étudié la diffusion de la culture « sécurité routière » au sein des entreprises.

4.1 La vulnérabilité des usagers

Jeunes

Dans le Haut-Rhin la tranche d'âge des 0 à 17 ans est la moins touchée, représentant 6,3 des tués sur 5 ans (cf tableaux en annexe 2). Par contre les accidents causés par des conducteurs âgés de 18 à 24 ans ont provoqué 22 % des décès constatés entre 2007 et 2011. Cette proportion est très proche de la moyenne nationale.

Au niveau local le « continuum éducatif » fonctionne bien grâce à la collaboration de nombreux partenaires. La quasi-totalité des élèves de CM2 bénéficie d'une sensibilisation au vélo par le biais d'une opération conjointe Groupama, Prévention Routière, PDASR, Education Nationale avec un fort soutien des forces de l'ordre (notamment l'EDSR). L'obligation des attestations réglementaires en CM2, 5^e et 3^e rend incontournable un socle minimum d'éducation routière pour tous les jeunes au cours de leur scolarité.

Au collège, l'accent est mis sur le danger lié au cyclomoteur. Au-delà, pour toucher la tranche d'âge la plus exposée aux accidents de la route, les lycées et les CFA constituent une cible privilégiée. Le module « sécurité routière » des journées défense-citoyenneté est l'occasion de sensibiliser également les jeunes déscolarisés et doit donc être développé. A cet âge les thèmes prioritaires sont l'alcool, les stupéfiants, les « distracteurs » et les 2 roues motorisés.

L'expérience acquise à l'issue de la formation au permis de conduire n'est pas suffisante. Une occasion d'expérimentation « post-permis » sur circuit, dans des conditions inhabituelles, serait très utile ; elle doit nécessairement être accompagnée d'un discours adéquat afin de ne pas conforter ceux qui réussiraient les exercices dans le sentiment qu'ils maîtrisent parfaitement leur véhicule.

La conduite accompagnée permet au jeune d'acquérir une plus grande expérience hors du cadre de l'auto-école. Malgré ses avantages, au niveau national un tiers seulement des jeunes en bénéficie. Localement, la formule a été enrichie en 2008, en partenariat avec le Conseil Général et d'autres structures (« AAC 68 ») et déclinée pour les apprentis dans le cadre professionnel (« AJC PRO ») avec l'UGA et la CRAM Alsace Moselle devenue CARSAT Alsace Moselle. Ces deux dispositifs rencontrent malheureusement un succès très mitigé ; il conviendra d'en analyser les raisons pour en assurer la relance.

2 roues motorisés

Cyclomoteurs (puissance <= 50 cm3)

Pour un pourcentage d'accidents sensiblement identique à la moyenne nationale (17,2%), la proportion d'usagers tués est de 5,4 % dans le Haut-Rhin contre 7 % dans le reste du pays.

L'usage du cyclomoteur concerne majoritairement les jeunes, en particulier les apprentis qui utilisent souvent ce mode de déplacement pour se rendre sur leur lieu de travail.

L'information sur les risques liés au débridage des cyclomoteurs est indispensable car les jeunes et leurs parents n'ont pas conscience des dangers auxquels ils s'exposent, d'autant moins que le matériel est disponible à la vente.

Motocyclettes (> 50 cm3)

Moins de 15 % des accidents corporels impliquent au moins une motocyclette dans le Haut-Rhin, contre près de 23 % en moyenne pour la France. Par contre, la mortalité des motards dans le Haut-Rhin est identique à la moyenne nationale (1 tué sur 5) et plus élevée que dans les départements de même profil (17 %).

Il est primordial de développer les actions post-permis, prioritairement pour pallier au manque d'expérience des nouveaux titulaires du permis, mais aussi en direction des motards plus âgés qui reprennent la pratique après une longue interruption. De manière saisonnière, au retour des beaux jours, les actions ponctuelles de reprise en main sont très utiles.

La prise de conscience de la vulnérabilité des 2 roues motorisés doit être partagée à la fois par les motards eux-mêmes, ce qui doit les inciter à porter les équipements individuels de protection, et par les autres usagers qui doivent se montrer vigilants à leur égard.

Le coût très élevé des équipements de protection individuelle constitue un sérieux obstacle à leur généralisation. Au-delà d'une action attendue au niveau du pouvoir législatif, les actes de mise en sécurité volontaires pourraient être encouragés par le biais de partenariats avec les assureurs.

Les grands excès de vitesse constatés sur la route des crêtes sont le fait d'une minorité ; cette pratique n'est pas cautionnée par les associations de motards.

Seniors

Cet enjeu n'a pas été étudié dans le DGO précédent, mais il figure dans le PDASR depuis l'année 2010, suite à l'observation d'une augmentation de personnes tuées de 65 ans et plus.

En matière d'accidentologie une nette rupture se dessine à partir de 75 ans : avec la modification des modes de déplacement les accidents mortels concernent majoritairement les piétons (42 % des 33 piétons tués dans le département entre 2007 et 2011 étaient âgés de 75 ans ou plus).

Globalement, pour le département du Haut-Rhin, le nombre de personnes tuées de 75 ans et plus est supérieur à la moyenne nationale (16,6 % contre 12,1 % pour la France entière et 11,1 % dans les départements de profil similaire).

S'ils semblent moins concernés par les comportements à risque au volant, les seniors sont en revanche plus exposés aux effets des médicaments sur la conduite et à une mauvaise évaluation de leurs troubles légers de la perception et de la motricité ; dans ce domaine l'information doit passer par les personnels de santé. La remise à jour des connaissances théoriques et la correction des mauvaises habitudes par le biais de modules pratiques sont également à promouvoir.

Les messages de prévention seront différenciés selon les types d'usagers : jusqu'à 75 ans la prévention consistera à faire prendre conscience de la baisse progressive de certaines capacités tout en réassurant sur les compétences. Au-delà de 75 ans un message plus coercitif est acceptable si des solutions alternatives sont proposées.

4.2 Les comportements

Alcool et Stupéfiants

Dans notre département, comme au niveau national, l'alcool reste l'un des facteurs majeurs présents dans les accidents corporels.

Depuis le dernier DGO la problématique des addictions au volant semble avoir progressé, cependant le nombre de dépistages est encore insuffisant pour en tirer des statistiques fiables.

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

Sur les lieux de consommation les interventions ne peuvent que tenter de réduire les risques. La portée du message de « consommation raisonnée » et de l'incitation à l'autocontrôle reste très limitée. C'est pourquoi les efforts porteront en priorité sur des actions de prévention en amont, particulièrement en milieu scolaire pour toucher largement les jeunes, mais aussi sur la responsabilisation des parents, élus et organisateurs de fêtes. La prévention par les « pairs », très efficace, et la plus grande réceptivité des jeunes filles au message de prévention seront deux pistes privilégiées.

La répression reste nécessaire ; les études prouvent que la sévérité dans l'application de la loi a un effet direct sur la récidive. Les pays qui ont adopté le taux 0 pour les moins de 21 ans ont obtenu une chute de la mortalité de 34 %.

Vitesse

Le facteur « vitesse » est difficile à mesurer en l'absence d'appareils de mesure intégrés aux véhicules. On estime néanmoins qu'au moins ¼ des accidents mortels ont pour cause identifiée une « vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances ».

L'obtention du permis de conduire ne signifie pas que son détenteur maîtrise son véhicule car la formation initiale du conducteur n'offre pas suffisamment d'occasions de tester ses

réactions en situation d'urgence. Ceci explique en partie que les conducteurs inexpérimentés soient souvent impliqués dans ce type d'accidents. Cependant cet enjeu ne doit pas être limité aux jeunes, il concerne toutes les tranches d'âge.

Les risques liés à la vitesse sont sous-estimés par la plupart des conducteurs : les limitations de vitesse et les distances de sécurité ne sont pas suffisamment respectées.

Les opérations de contrôle de vitesse et l'installation de radars fixes sont considérées par nos concitoyens comme un impôt déguisé. Ils ignorent majoritairement que l'implantation de ces dispositifs répond au constat d'une zone d'accumulation d'accidents. Communiquer sur ce thème permettrait d'en renforcer l'acceptabilité.

Concernant cet enjeu, l'accent doit être mis sur la formation et la prévention. En effet, la prise de conscience et la réflexion produisent des résultats pérennes, contrairement à la peur du gendarme.

Parallèlement au comportement, le bon entretien des véhicules concourt également à la sécurité. En effet, le bon fonctionnement des organes de sécurité se révèle primordial en cas d'arrêt d'urgence. Dans ce domaine, le contrôle technique obligatoire a largement contribué à l'amélioration du parc automobile.

« Distracteurs »

On définit le « distracteur » comme « un fait qui détourne l'attention du conducteur durant la conduite ». Il peut être la cause principale de l'accident ou y participer.

Le « distracteur » au volant le plus flagrant est le téléphone (tenu à la main ou kit main libre) mais d'autres sources de distraction ont été identifiées : un fort volume sonore dans l'habitacle, les commandes de plus en plus souvent tactiles sur les véhicules neufs, les causes psychologiques : souci grave, choc émotionnel...

Sur le terrain, malgré le durcissement de la réglementation les forces de l'ordre constatent que le nombre d'infractions liées à l'utilisation du téléphone n'a pas diminué. Les personnes interpellées connaissent la réglementation mais n'ont pas conscience de la dangerosité de la situation.

Si les adultes sont majoritairement concernés dans l'exercice de leurs activités professionnelles, la relation des jeunes au téléphone portable pose un problème plus général, y compris au sein même des établissements scolaires ; ce sujet doit être abordé en synergie avec d'autres structures qui portent la même préoccupation.

Pour ce qui concerne la sécurité routière, il est indispensable de rappeler que la conduite nécessite une concentration à 100 % et de communiquer largement sur les dangers des « distracteurs » au volant. Les outils de prévention, encore peu nombreux, devront être développés.

4.3 Le risque routier professionnel

Le constat reste le même que pour le DGO précédent : 1 accident mortel du travail sur 2 est lié à la route, en majorité durant le trajet domicile-travail.

Selon la taille des entreprises, on constate une grande disparité entre les moyens de prévention mis en œuvre. La CARSAT organise chaque année des journées de sensibilisation de grande envergure pour permettre, avec l'aide du PDASR, de pallier cette situation.

Les petites entreprises sont plus exposées au risque mission. Il apparaît que, hormis dans le secteur des transports, les entreprises contrôlent rarement la validité du permis de conduire de leurs employés.

La sensibilisation des chefs d'entreprises constitue l'un des leviers d'action les plus efficaces car certains risques pourraient être évités par une réflexion en amont

- sur l'organisation du travail : choix du mode de déplacement, rationalisation des déplacements, contraintes horaires incitant aux excès de vitesse...
- sur le choix du véhicule : adéquation véhicule/métier, équipements minimum de sécurité, carnet de suivi
- sur les moyens de communication : suppression de l'usage du téléphone au volant
- sur les compétences des conducteurs : arrimage, chargement, conduite en sécurité d'un deux-roues motorisés...

L'amélioration des déplacements domicile-travail doit faire l'objet d'une concertation avec les partenaires sociaux et les acteurs publics, en particulier par le biais des PDIE (plans de déplacement inter-entreprises).

5. LES ORIENTATIONS D' ACTIONS RETENUES

Par leur côté pédagogique, les actions d'éducation et de formation permettent d'obtenir des changements durables des comportements ; elles seront donc renforcées.

De manière générale, il conviendra de **soutenir les actions visant à promouvoir le partage de la route** afin de favoriser la prise de conscience des contraintes des uns et des autres.

Plus précisément, les orientations peuvent être regroupées autour de 3 axes principaux :

- 1) **la vulnérabilité de certains types d'usagers** : jeunes (particulièrement la tranche des 18 à 24 ans), usagers de 2 roues motorisés, seniors
- 2) **l'influence des comportements sur la sécurité routière** : alcool-stupéfiants, vitesse, « distracteurs »
- 3) une meilleure prise de conscience du « **risque routier professionnel** » par les employeurs et salariés, aspect spécifique recoupant pour partie les deux axes précités, restera une orientation forte dans le département pour les 5 années à venir.

5.1 La vulnérabilité des usagers

J E U N E S	EDUCATION	<p>Prévenir la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants en générant chez les jeunes une prise de conscience pour anticiper le passage à l'acte : soutenir les actions visant à les faire réfléchir à leurs pratiques et aux conséquences qu'elles peuvent engendrer, mettre l'accent sur la dangerosité de l'association « alcool-cannabis » au volant, en milieu scolaire, lors de la formation au permis de conduire et lors des journées défense-citoyenneté</p> <p>Générer la prise de conscience des risques liés aux « distracteurs » : intégrer le thème dans le programme d'éducation à la citoyenneté à travers des actions adaptées à chaque niveau de classe, en concertation avec d'autres acteurs qui portent un message similaire</p> <p>Participer à l'enrichissement du module « sécurité au travail » proposé aux élèves scolarisés dans les établissements de formation professionnelle (lycées professionnels, centres de formation d'apprentis, BTS, IUT et écoles spécialisées)</p> <p>Mettre en place des actions concertées adaptées à chaque niveau de classe reproductibles dans tous les établissements, en concertation avec les autres acteurs qui portent un message semblable (en matière de « distracteurs » et de prévention des addictions notamment)</p> <p>Soutenir les actions menées par des jeunes pour des jeunes et accompagner la formation de jeunes « ambassadeurs » pour qu'ils deviennent acteurs de prévention envers leurs pairs</p> <p>Promouvoir la conduite accompagnée avec la famille ou l'employeur</p>
	FORMATION	<p>Encourager les actions post-permis à l'intention des jeunes conducteurs pour leur permettre d'acquérir de l'expérience lors de situations exceptionnelles</p>
	INFORMATION ET COMMUNICATION	<p>Informé sur les conséquences de l'alcool et du cannabis sur la conduite par des actions visant à réduire les risques sur les lieux festifs fréquentés par les jeunes, en visant particulièrement le milieu étudiant</p> <p>Informé les usagers de cyclos et leurs parents des dangers liés au débridage : mener des opérations de dépistage et prévenir les parents des jeunes concernés</p> <p>Informé sur l'accès au permis de conduire : avantages de la conduite accompagnée, aides au financement de l'apprentissage de la conduite</p>

2 R O U E S M O T O R I S E S	EDUCATION	Favoriser la prise de conscience de la vulnérabilité des usagers de 2 roues motorisés : par les autres usagers de la route (notamment lors du passage du permis de conduire) mais aussi par les usagers de 2 roues motorisés eux-mêmes pour les inciter à porter les équipements de protection individuelle (airbag en particulier) ; promotion des équipements à faire en lien avec les auto-écoles et les assureurs et en milieu scolaire
	FORMATION	Soutenir des actions de formation théorique et pratique : encourager les actions post-permis pour les nouveaux titulaires du permis moto ; accompagner la reprise en main des machines en début de saison et après une période d'interruption de la pratique
	INFORMATION ET COMMUNICATION	<p>Sensibiliser à la notion de visibilité du motard : inciter les conducteurs à l'utilisation de couleurs voyantes pour les machines et les équipements ; rappeler aux autres usagers l'importance des contrôles dans les rétroviseurs et la présence d'angles morts</p> <p>Favoriser la communication avec les départements voisins et les pays frontaliers pour informer les usagers des démarches de prévention entreprises et sur la réglementation applicable</p> <p>Informers les usagers sur les modalités de remontée rapide des problèmes constatés sur les infrastructures (flaques, gravillons etc) : mise en valeur des moyens de communication avec les gestionnaires de voirie ; mise en valeur du rôle du chargé de mission 2 roues motorisés</p> <p>Informers les usagers de cyclos et leurs parents des dangers liés au débridage (cf § « jeunes »)</p>

S E N I O R S	FORMATION	<p>Proposer des actions de sensibilisation dans des lieux publics, à la rencontre des seniors, en adaptant la thématique aux endroits ciblés ; susciter les partenariats avec des mutuelles santé ou d'assurance</p> <p>Soutenir les actions de remise à niveau des connaissances du code de la route</p> <p>Encourager les audits individualisés de conduite pour faciliter la prise de conscience et proposer des solutions personnalisées</p>
	INFORMATION ET COMMUNICATION	<p>Informers les médecins sur le lien entre état de santé et capacité à conduire et les inciter à sensibiliser les patients concernés</p> <p>Informers des effets sur la conduite de la prise de certains médicaments par l'intermédiaire des personnels de santé (pharmaciens, médecins...)</p> <p>Promouvoir des solutions alternatives à la mobilité : véhicules (boîte automatique) et modes de déplacement (autopartage, parkings relais, taxis à la demande...)</p> <p>Communiquer sur les conséquences pour les passagers âgés en cas de freinage d'urgence d'un véhicule de transport en commun en lien avec les organisateurs de transports</p>

5.2 Les comportements

A L C O O L - S T U P E F I A N T S	EDUCATION	Générer la prise de conscience des jeunes pour anticiper le passage à l'acte (cf § « jeunes »)
	FORMATION	<p>Former et responsabiliser les organisateurs de fêtes et les barmen : soutenir la formation des organisateurs et leur rappeler leur obligation de moyens pour limiter les risques ; accompagner l'évaluation des démarches entreprises par les organisateurs de fêtes pour repérer, promouvoir et soutenir celles qui obtiennent des résultats positifs ; attribuer un label qualité pour les fêtes proposant des initiatives concrètes en faveur de la sécurité routière</p> <p>Accompagner la prise de décision des élus qui délivrent les autorisations administratives nécessaires à la tenue d'une manifestation festive</p> <p>Accompagner l'équipement des lieux en moyens d'autocontrôle (éthylotests, éthylomètres) à la condition qu'une information adaptée accompagne la démarche sur le terrain</p> <p>Développer la concertation avec les structures qui luttent contre l'alcoolisme et les addictions afin de faire converger les moyens pour en accroître l'efficacité</p>
	INFORMATION ET COMMUNICATION	<p>Sensibiliser et responsabiliser les parents : monter une action expérimentale globale d'information sur les addictions dans un établissement scolaire</p> <p>Faire connaître la loi et faire savoir qu'elle s'applique sur le terrain en médiatisant des contrôles</p>

V I T E S S E	EDUCATION	Favoriser la prise de conscience des conducteurs : informer sur les risques d'une vitesse excessive, particulièrement élevés pour les conducteurs inexpérimentés, et sur les gains réels en temps gagné
	FORMATION	<p>Accompagner les actions de formation post-permis permettant l'expérimentation concrète de situations d'urgence</p> <p>Faire comprendre l'importance des distances de sécurité</p> <p>Promouvoir la conduite apaisée</p>
	INFORMATION ET COMMUNICATION	<p>Afin de renforcer leur acceptabilité, communiquer sur les raisons qui conduisent à la mise en place d'une limitation de vitesse ou d'un dispositif de contrôle (fixe ou ponctuel)</p> <p>Utiliser le vecteur du sport automobile pour capter un public réfractaire à la formation-sanction</p>

D I S T R A C T E U R S	EDUCATION	Générer la prise de conscience des risques liés aux « distracteurs » en milieu scolaire : (cf § « jeunes »)
	FORMATION	Encourager le développement de chartes en milieu professionnel (cf § « RRP ») Intégrer le thème des « distracteurs » dans les stages de sensibilisation à la sécurité routière imposés par les Procureurs aux conducteurs infractionnistes
	INFORMATION ET COMMUNICATION	Communiquer sur les dangers liés à l'usage du téléphone au volant pour informer largement le public : revues professionnelles, journaux internes d'entreprises, bulletins municipaux...

5.3 Le risque routier professionnel

R I S Q U E R O U T I E R P R O F E S S I O N N E L	EDUCATION	Participer à l'enrichissement du module « sécurité au travail » (cf § « jeunes »)
	FORMATION	Responsabiliser les chefs d'entreprise sur la prise en compte du risque routier professionnel, notamment par le biais de journées de réflexion Encourager la réflexion sur les habitudes et l'organisation du travail propres à chaque branche professionnelle, ainsi que le développement de chartes notamment en matière de vitesse et d'usage des « distracteurs » au volant Encourager l'égalité d'accès à la formation au risque routier de tous les salariés : soutenir les entreprises dans leur effort de formation, particulièrement les plus petites d'entre elles ; encourager les synergies au niveau des branches professionnelles ; inciter à l'usage du DIF (droit individuel à formation) Mener une action expérimentale pour supprimer l'utilisation des « distracteurs » au volant au sein d'entreprises et/ou d'administrations volontaires
	INFORMATION ET COMMUNICATION	Développer des actions d'information sur le thème de l' arrimage , thématique intéressant également le grand public
	AUTRES	Agir en concertation avec les partenaires sociaux et les acteurs publics pour améliorer l'organisation des déplacements domicile-travail Promouvoir l'usage en sécurité des véhicules utilitaires légers , notamment par l'attribution d'aides à l'acquisition et à l'aménagement intérieur

6. LES MOYENS NECESSAIRES

La mise en œuvre des orientations nationales et locales est assurée pour le compte du Préfet par la Direction Départementale des Territoires, en charge de la Sécurité routière sous l'autorité du chef de projet, directeur de cabinet du Préfet. Ce service gère les moyens financiers délégués par le responsable du BOP (budget opérationnel de programme) « sécurité et éducation routières » et pilote le travail partenarial de prévention sur le terrain. D'autres formes de concours sont néanmoins nécessaires pour lutter de manière globale contre l'insécurité routière.

6.1 Le centre de ressources

Les moyens du centre de ressources en matière de documentation et de matériel, mais également les moyens humains (développement du réseau d'intervenants départementaux de sécurité routière - IDSR) doivent être maintenus afin de pouvoir répondre efficacement aux besoins exprimés par les partenaires : établissements scolaires, forces de l'ordre, entreprises...

6.2 La connaissance et le partage d'expériences

La mission de l'observatoire départemental de la sécurité routière doit être confortée. La création d'un observatoire des vitesses, en collaboration avec les gestionnaires de voiries, permettrait de disposer de données sur des endroits reconnus accidentogènes.

Il est nécessaire de faire connaître et valoriser les actions menées dans le cadre du PDASR dans le but de favoriser le partage d'expérience : réseaux de la Sécurité Routière, de l'Éducation Nationale (journées correspondants sécurité routière, site internet Eduscol...).

L'organisation d'un forum de réflexion avec des professionnels permettrait de mener une réflexion sur la prévention du risque routier lié à l'âge et à la dépendance et sur les solutions alternatives à mettre en place.

6.3 Les actions sur les infrastructures

Les gestionnaires de voirie consacrent d'importants moyens à la sécurisation des infrastructures existantes et veillent à intégrer l'aspect « sécurité » lors de la conception de nouveaux projets.

Parallèlement, ils mettent en place des outils de communication visant à assurer la remontée de problèmes rencontrés par les usagers de la route et la diffusion des informations en temps réel.

La signalisation routière est un facteur incontournable de sécurité car elle contribue à la lisibilité de la route. Pour être respectable, elle doit être adaptée à l'infrastructure et à son environnement et comprise des usagers. Depuis le début de l'année 2013, la Commission Consultative des Usagers pour la Signalisation Routière (CCUSR) a été intégrée à la Commission Départementale de Sécurité Routière sous forme d'une formation spécialisée

« équipements de sécurité ». Elle peut être saisie de tout sujet relatif à la signalisation routière, dont la pertinence de mettre en place un radar, à l'exclusion des questions relatives aux aménagements routiers. Cette commission a un rôle consultatif, le gestionnaire du réseau gardant la responsabilité des suites à donner, sauf pour les services de l'État auxquels ses avis s'imposent.

6.4 Le volet « contrôle-sanction »

La prévention ne peut être dissociée de la répression.

La probabilité d'être contrôlé doit être suffisamment importante pour que l'utilisateur prenne la menace au sérieux. Les forces de l'ordre doivent donc disposer des moyens adéquats pour faire respecter la loi en matière de limitations de vitesse, de dépistage d'alcoolémie et de prise de stupéfiants, de débridage des cyclomoteurs, de véhicules en surcharge...

La médiatisation régulière des contrôles effectués permet de faire reculer le sentiment général d'impunité concernant certains types d'infractions.

Le côté pédagogique des opérations alternatives à la sanction, sur autorisation des Parquets, est bien perçu du grand public. Elles sont efficaces dans la mesure où elles permettent la formation sur le terrain et suscitent la réflexion.

De même, une réponse judiciaire pédagogique, sous forme de stages de sensibilisation enrichis d'ateliers pratiques ou de périodes de mise à l'épreuve, pourrait contribuer efficacement à la lutte contre la récidive.

7. LE SUIVI ET L'ÉVALUATION DU DGO

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

Chaque année les orientations du DGO seront déclinées dans le cahier des charges du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) après prise en compte de la situation locale. Avant le lancement de l'appel à projets, il sera soumis à la validation d'une instance décisionnelle. Celle-ci sera informée de l'évolution et de l'exécution du PDASR tout au long de l'année.

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.

REMERCIEMENTS

Nos chaleureux remerciements vont vers tous les membres des groupes de travail ci-dessous qui, par leur forte mobilisation et leur fructueuse collaboration, ont permis l'élaboration du présent document, ainsi qu'à MM. Gilles MICHEL (Automobile club du Rhin), Laurent SCHMITT (police municipale d'Eguisheim) et Pino RAMI pour leurs contributions écrites.

Alcool et Addictions	Jeunes	Vitesse	Seniors	Deux roues motorisés	Risque routier professionnel	Distracteurs
Mme Armande BERLAND Préfecture IDSR	Adj. chef Alain GANGLOFF BPDJ	Adj. chef Eric METTLER EDSR	M. Michel BOURGUET M2A	Cap. Jean-Marc BUTTERLIN EDSR	M. Christophe GUIDAT CARSAT	Major Philippe FINCK DUMZ CRS
M. Vincent MEYER police municipale Colmar	Mme Marie-Luce BALP DSDEN	M. Xavier STRICHER CG68	Mme Emilie SCHUMANN Apalib	Adj. chef Eric METTLER EDSR	Mme Virginie FAVRY- FRANTZ CDGFPT	M. Michel BOURGUET M2A
Mme Émilie FREY ass. Ronde des fêtes	M. Pascal MONIN auto-école Euroleader	Mme Martine SCHWOB ass. Ocito- Réagir	M. Salim DHIF société Forma'Est	M. Bernard EHRHARD M. MOTO (DDT)	M. Jean-Michel HERRSCHER OPPBT	Mme Sophie BOUVIER AFT-IFTIM
M. Maurice DOUET ass. Oxygene	Mme Claude GARDOU Lycée Montaigne Mulhouse	M. Patrice VANETTI FFMC68	M. Noredine DAHMANI DDT 68	M. Laurent CHRISTMANN CG68	Mme Angélique JEHL Prévention sécurité Eugène	Mme Angélique JEHL Prévention sécurité Eugène
Mme Martine BANCELIN ass. Le Cap	Mme Marie HEBINGER Collège Kennedy Mulhouse	M. Emmanuel DELATTRE FFMC 68	M. Jean-Michel GOETSCHY IDSR	Mme Stéphanie TAMPIGNY FFMC68	M. Michel RICH ass. Prévention Routière 67-68	Mme Dahlia DONNA ass. Ocito-Réagir
M. Michel MILLET Lycée Henner Altkirch	Mme Michèle BRUNETTE Préfecture IDSR	M. Bertrand MEICHEL FFMC68	M. Pascal MONIN auto-école Euroleader	M. Jérôme BOCHELEN FFMC68	M. Louis- Philippe FEUERSTEIN Automobile Club d'Alsace	Mme Nadia TEBIB collège Hegenheim
Dr Jérôme CLUZEAU SDIS	Mme Marie-Josée PIERRE DDT 68	M. Hicham GADOUMI CFA Cernay		M. Bertrand MEICHEL FFMC68	M. André HEYBERGER IDSR	M. Michel RICH ass. Prévention Routière 67-68
Adj. chef Eric METTLER EDSR		Mme Sabrina RUFFIO IDSR		M. Louis-Philippe FEUERSTEIN Automobile Club d'Alsace	Mme Marie-Claude KEMPF IDSR	M. Rémy RODRIGUEZ 40 millions d'automobilistes
		Mme Angélique JEHL Prévention sécurité Eugène		M. Alain MOITRY CFA de l'Industrie		M. Bastien TAGLANG étudiant
		M. Gilles HUGUET LCVR67-68		M. Philippe MAUER IDSR		M. Emmanuel DELATTRE FFMC 68
		M. André DIEZ ODSR		Major Philippe FINCK DUMZ CRS		M. Patrice VANETTI FFMC68

ANNEXES

Annexe 1 : Comparaison Haut-Rhin / départements multipolaires / France entière pour les 19 indicateurs d'accidentologie retenus par l'ONISR

Annexe 2 : Indicateurs complémentaires d'accidentologie locale

Annexe 3 : Carte des zones de vigilance accrue du Haut-Rhin

Annexe 4 : Définitions

Annexe 1

Comparaison des 19 indicateurs d'accidentologie retenus

Accidents impliquant 1 seul véhicule sans tiers (donc pas de piéton)

Période 2007-2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Accidents	525	20,0 %	2629	17033	24,0 %	70864	75685	20,9 %	361739
Accidents mortels	78	41,1 %	190	1998	37,8 %	5291	7456	38,2 %	19517
Tués	84	41,0 %	205	2131	37,2 %	5728	7989	37,8 %	21132

Accidents impliquant au moins un Poids-Lourd

Période 2007- 2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Accidents	114	4,3 %	2629	3787	5,3 %	70864	17754	4,9 %	361739
Accidents mortels	23	12,1 %	190	743	14,0 %	5291	2620	13,40%	19517
Tués	24	11,7 %	205	814	14,2 %	5728	2893	13,7 %	21132

Accidents impliquant au moins une Motocyclette (>50cm3)

Période 2007- 2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Accidents	387	14,7 %	2629	10693	15,1 %	70864	82575	22,8 %	361739
Accidents mortels	39	20,5 %	190	945	17,9 %	5291	4031	20,7 %	19517
Tués	41	20,0 %	205	989	17,3 %	5728	4211	19,9 %	21132

Accidents impliquant au moins un Cyclomoteur (<50cm3)

Période 2007-2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Accidents	453	17,20%	2629	12312	17,4 %	70864	64821	17,9 %	361739
Accidents mortels	10	5,3 %	190	392	7,4 %	5291	1458	7,50%	19517
Tués	11	5,4 %	205	399	7 %	5728	1494	7,10%	21132

Accidents impliquant au moins un vélo

Période 2007-2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Accidents	306	11,6 %	2629	5640	8 %	70864	23288	6,4 %	361739
Accidents mortels	8	4,2 %	190	222	4,2 %	5291	764	3,9 %	19517
Tués	8	3,9 %	205	205	3,9 %	5728	777	3,7 %	21132

Piétons tués

Période 2007-2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Tués	33	16,1 %	205	600	10,5 %	5728	2614	12,4 %	21132

Tués de 75 ans et +

Période 2007-2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Tués	34	16,6 %	205	638	11,1 %	5728	2552	12,1 %	21132

Piétons tués de 75 ans et +

Période 2007-2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Tués	14	6,8 %	205	215	3,8 %	5728	977	4,60%	21132

Tués dans accident avec conducteur responsable âgé de 75 ans et +

Période 2007-2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Tués	13	6,3 %	205	354	6,2 %	5728	1319	6,20%	21132

Tués dans un accident avec facteur malaise-fatigue pour conducteurs responsables

Période 2007-2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Tués	18	8,8 %	205	409	7,1 %	5728	1562	7,40%	21132

Tués dans un accident avec conducteur responsable âgé de 18 à 24 ans

Période 2007-2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Tués	45	22,0 %	205	1334	23,3 %	5728	4638	21,9 %	21132

Enjeu Alcool

Haut-Rhin

Période 2007-2011	Alcool inconnu	Sans alcool	Avec alcool situation en infraction ou en délit	Alcool connu	
	Nbre	Nbre	Nbre	Nbre	%
Tous accidents	27	2296	306	2162	14,2 %
Accidents mortels	19	123	48	126	38,1 %
Tués	22	131	52	136	38,2 %

Départements multipolaires

Période 2007-2011	Alcool inconnu	Sans alcool	Avec alcool situation en infraction ou en délit	Alcool connu	
	Nbre	Nbre	Nbre	Nbre	%
Tous accidents	7356	55705	7803	63508	12,3 %
Accidents mortels	906	3057	1328	4385	30,3 %
Tués	980	3287	1461	4748	30,8 %

France

Période 2007-2011	Alcool inconnu	Sans alcool	Avec alcool situation en infraction ou en délit	Alcool connu	
	Nbre	Nbre	Nbre	Nbre	%
Tous accidents	60377	269825	31537	301362	10,5 %
Accidents mortels	4034	10880	4603	15483	29,7 %
Tués	4431	11672	5029	16701	30,1 %

Tués dans un accident le samedi, le dimanche, les jours fériés et veilles de fêtes

Période 2007-2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Tués	82	40 %	205	2190	38,2 %	5728	8096	38,3 %	21132

Tués dans un accident les autres jours

Période 2007-2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Tués	123	60 %	205	3538	61,8 %	5728	13036	61,70%	21132

Tués dans un accident de jour

Période 2007-2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Tués	108	52,7 %	205	3196	55,8 %	5728	11855	56,1 %	21132

Tués dans un accident de nuit

Période 2007-2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Tués	97	47,3 %	205	2532	44,2 %	5728	9277	43,90%	21132

Tués dans un accident entre 22h et 6h

Période 2007-2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Tués	53	25,9 %	205	1293	22,60%	5728	4916	23,3 %	21132

Tués dans un accident hors agglomération

Période 2007-2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Tués	141	68,8 %	205	4286	74,8 %	5728	15050	71,2 %	21132

Tués dans un accident en agglomération

Période 2007-2011	Département local			Département multipolaires			France		
	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc	En Nbre	%	Tous acc
Tués	64	31,2 %	205	1442	25,2 %	5728	6082	28,8 %	21132

Annexe 2

Indicateurs complémentaires d'accidentologie locale

Répartition des tués par tranche d'âge

VICTIMES	0 -14 ans	15 - 17ans	18 - 24ans	25 - 29ans	30 - 44ans	45 - 64 ans	65 - 74 ans	75 ans >	TOTAL
2011	0	4	9	4	3	6	3	0	29
2010	0	0	11	6	4	7	4	5	37
2009	0	1	8	5	14	9	4	10	51
2008	2	1	13	8	7	2	8	3	44
2007	3	2	4	5	12	11	2	5	44
Total	5	8	45	28	40	35	21	23	205
%	2.4%	3.9%	22.0%	13.7%	19.5%	17.1%	10.2%	11.2%	

Répartition des tués de moins de 18 ans par type d'usagers (2007 à 2011)

	piéton	bicyclette	cyclomoteur	motocyclette	Véhicule léger	poids-	total
0-14 ans	2	1	0	0	2	0	5
15-17 ans	0	0	1	0	7	0	8
total	2	1	1	0	9	0	13

Répartition des tués par zone de résidence

	Nbre total	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH	Total des BL	Total des indemnes
Etrangers	264	209	19	78	20	66	46	132
dont D (Allemagne)	103	85	11	37	12	29	21	41
France	5651	2848	173	1660	185	1670	1471	2325
dont 68 (Haut-Rhin)	5204	2499	154	1527	165	1535	1379	2125
Ensemble	5307	2629	190	1712	205	1736	1517	2457

La colonne 1 correspond au nombre total de véhicules impliqués dans un accident corporel entre 2007 et 2011

BH = blessés hospitalisés

BL = blessés légers

Annexe 3

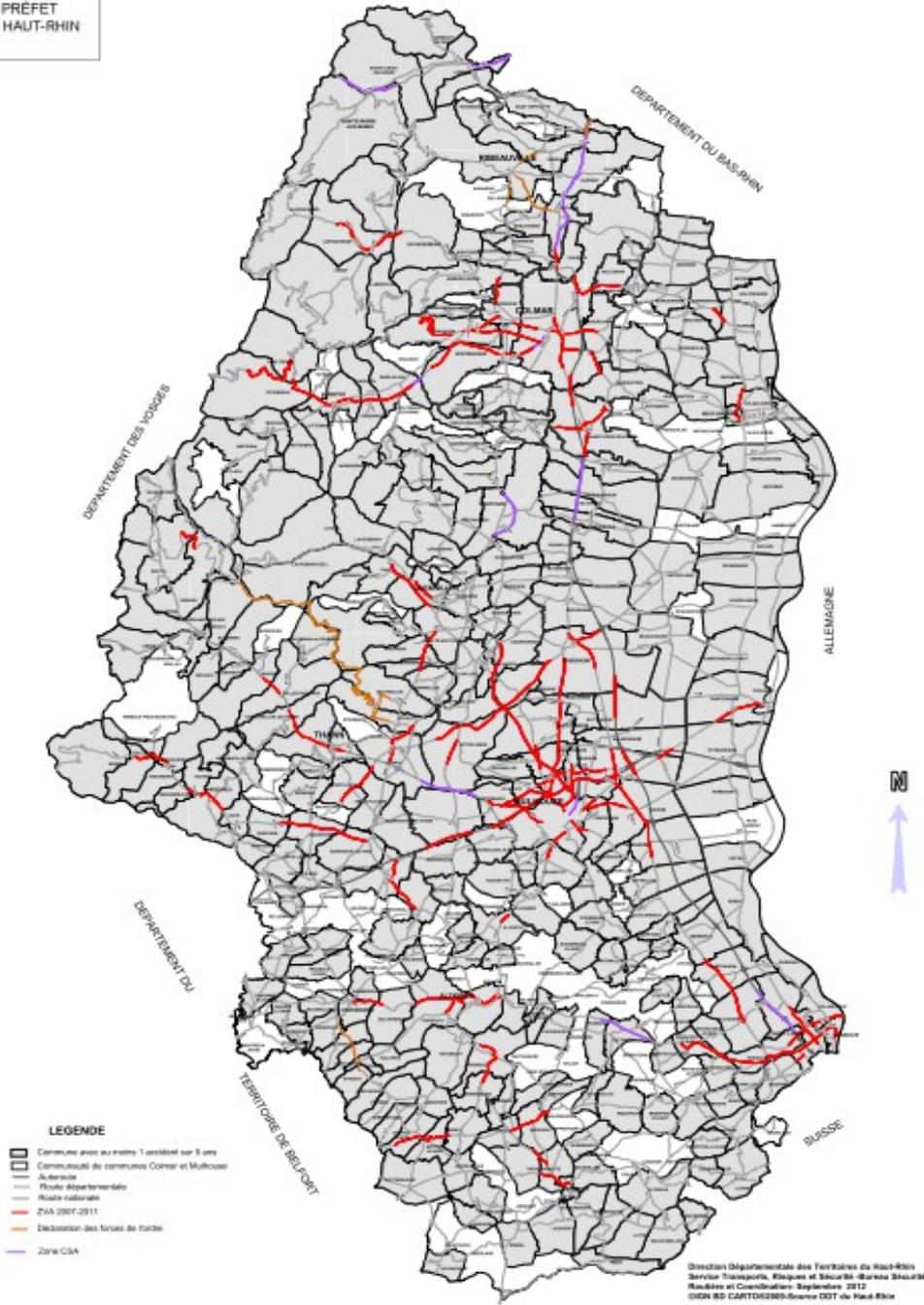
Zones de vigilance accrue

Communes avec accident corporel
Zones de vigilance accrue
2007 à 2011

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Département du Haut-Rhin



téléchargeable sur le site : www.sr68.fr

Définitions

Accident corporel : provoque la mort ou la blessure d'une ou plusieurs personnes, survient sur une voie ouverte à la circulation publique, implique au moins un véhicule roulant ou se déplaçant, en excluant les actes volontaires (homicides volontaires, suicides...) et les catastrophes naturelles.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui n'impliquent pas de véhicule en circulation. Un accident corporel peut impliquer plusieurs usagers

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

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

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

Budget opérationnel de programme (BOP) : terme de comptabilité publique désignant la déclinaison d'un programme sur un périmètre défini, géographique ou fonctionnel. Le BOP 207 « sécurité et circulation routières » retrace l'action et les moyens mis en œuvre par le ministère en charge de la sécurité routière pour réduire le nombre d'accidents de la circulation

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

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

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

Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) : organisme de collecte, d'analyse et de diffusion des statistiques nationales de sécurité routière, placé auprès du délégué interministériel à la sécurité routière

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

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

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

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

Zone de vigilance accrue (ZVA) : section de voie ouverte à la circulation répondant à un ou plusieurs des critères suivants : présence d'une signalisation routière de danger (virages dangereux, intersections, forte pente, etc.) ; constat d'accumulation d'accidents corporels dans la zone ; déclarations d'usagers par le biais de la CDSR

DDT du Haut-Rhin

Service Transports, Risques
et Sécurité

Bureau Sécurité Routière et
Coordination

Cité administrative
Bât. Tour
68026 COLMAR CEDEX

téléphone : 03 89 24 84 18
télécopie : 03 89 24 83 81
courriel :
ddt-strs-bsrc@haut-rhin.gouv.fr

www.sr68.fr



Le DGO 2013-2017 de la sécurité
routière dans le Haut-Rhin est édité par la
Direction Départementale des Territoires
du Haut-Rhin

Directeur de la publication :

Julien LE GOFF, directeur de cabinet du
Préfet du Haut-Rhin, chargé de la
sécurité routière

Comité de rédaction :

Marie-Madeleine JONAS, Marie-Josée
PIERRE, André DIEZ, Martial BOURGIN,
Emilie GRAFF (stagiaire).

Mai 2013