



**PRÉFET
DU BAS-RHIN**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Document Général d'Orientations (DGO) 2023-2027

Bas-Rhin

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



**PRÉFET
DU BAS-RHIN**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires**

La préfète du Bas-Rhin,

Cinq années ont passé depuis le dernier Document Général d'Orientations (DGO) pour la sécurité routière, cinq années au cours desquelles, malgré la crise sanitaire, nous avons poursuivi notre action, la lutte contre l'insécurité routière constituant une priorité. Je tiens à remercier l'ensemble des acteurs publics et privés qui luttent quotidiennement pour faire reculer la mortalité routière avec une mention particulière pour les élus locaux, la justice, les forces de sécurité intérieure et les associations.

Le présent DGO 2023-2027 constitue une feuille de route pour les acteurs du département impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière. C'est un outil de stratégie locale qui s'adresse aux pouvoirs publics, à l'Éducation Nationale, aux gestionnaires de voirie, aux assureurs et au milieu associatif. Il doit nous permettre d'atteindre l'objectif de poursuivre la baisse du nombre de tués sur les routes dans le Bas-Rhin. Il nous engage à nous mobiliser sur tous les champs d'action, de la prévention à la sanction, sans oublier l'amélioration de nos infrastructures.

Pour les cinq années à venir, nos actions porteront prioritairement sur quatre grands enjeux nationaux de sécurité routière, définis par la Délégation à la Sécurité Routière et validés par les groupes de travail et le comité de pilotage du DGO :

- les deux-roues motorisés ;
- les conduites à risques ;
- les nouveaux modes de mobilité dite « douce » ;
- le risque routier professionnel.

Le présent DGO pour la sécurité routière est l'aboutissement d'un important travail de concertation des partenaires institutionnels, des gestionnaires de voirie et des associations œuvrant pour la sécurité routière. Il propose un large éventail d'orientations d'actions qui tendent toutes vers un seul but : sauver des vies et nous permettre de « vivre ensemble » sur la route.

La préfète,

Josiane CHEVALIER



Sommaire

1) Définition du Document Général d'Orientations (DGO) du Bas-Rhin.....	5
2) Démarche d'élaboration dans le Bas-Rhin.....	6
(bilan 2018-2022 et attentes pour le DGO 2023-2027).....	6
3) État des lieux du département.....	7
1) Géographie.....	7
A) Le département dans la nouvelle région Grand-Est.....	7
B) Le relief et réseau hydrographique du Bas-Rhin.....	8
2) Nouvelle organisation territoriale du Bas-Rhin avec la création de la CeA "Collectivité européenne d'Alsace".....	8
3) Population et démographie.....	9
4) Réseau routier.....	12
A) Échelle nationale.....	12
B) Échelle départementale.....	12
5) Parc de véhicules en circulation.....	17
6) Trajets professionnels.....	19
7) Communication (suivi de l'accidentalité).....	21
4) Accidentologie générale.....	21
A) Spécificités départementales.....	21
B) Evolution de l'accidentalité.....	22
C) Mortalité routière.....	24
D) Principales caractéristiques des accidents corporels.....	29
5) Bilan général des actions PDASR de 2018 à 2022.....	36
1) Évolution du budget du PDASR entre 2018 et 2022.....	36
2) Bilan des actions PDASR de 2018 à 2022.....	37
6) Analyse par enjeu du DGO 2018-2022.....	39
6.1) Les jeunes.....	39
1) Accidentologie des jeunes.....	39
2) Bilan des actions PDASR « jeunes » (les moins de 25 ans) de 2018 à 2022.....	41
6.2) Les deux-roues motorisés (2RM).....	42
1) Accidentologie des 2RM de 2018 à septembre 2022.....	42
A) Accidentologie des usagers en 2RM – En agglomération.....	42
B) Accidentologie des usagers en 2RM – hors agglomération.....	46
C) Responsabilité présumée.....	49
D) Accidentologie par catégorie d'usagers 2RM : les cyclomoteuristes.....	49
E) Accidentologie par catégorie d'usagers 2RM : les motocyclistes.....	57
2) Bilan des actions PDASR « deux-roues motorisés » de 2018 à 2022.....	65
A) Indicateur 1 « quantitatif » bilan 2018-2022, projection DGO 2023-2027.....	66
B) Indicateur 2 « qualitatif » bilan 2018-2022, projection DGO 2023-2027.....	66
C) Orientations d'Actions relatives à l'enjeu « deux-roues motorisés », DGO 2023-2027.....	67
3) Focus sur l'application « Ma Route en Deux Roues Motorisés » (MR2RM67).....	68
A) Lancement le 06 septembre 2022.....	68
B) Contexte et objectif.....	68
C) Rôle de chaque acteur.....	68
6.3) Le risque routier professionnel.....	69
1) Accidentologie des RRP dans le Bas-Rhin.....	69
A) Données ATB.....	69
B) Accidentologie des RRP par milieu routier.....	72
C) Accidentologie des RRP par facteur accident.....	75
D) Cartographie par trajets et catégorie d'usagers.....	76
E) Accidents du travail (AT) agricole par catégorie d'usagers.....	82
F) Accidentologie des RRP par tranche d'âge.....	83
G) Accidentologie des RRP par type de lésion.....	84
H) Accidents du travail par secteur d'activités.....	88
I) Exemples de risques routiers professionnels dans l'EmS.....	89
2) Bilan des actions PDASR « risque routier professionnel » de 2018 à 2022.....	91



A) Préparation au groupe de travail.....	91
B) Indicateur 1 « quantitatif », bilan 2018-2022.....	92
C) Indicateur 2 « qualitatif », bilan 2018-2022.....	93
3) Axes de réflexions et outils proposés par les partenaires.....	94
A) Outils pérennes, DGO 2023-2027.....	94
B) Développement du comité de suivi, DGO 2023-2027.....	95
C) Échanges partenaires, axes de réflexions.....	95
D) Orientations d'Actions relatives à l'enjeu « risque routier professionnel », DGO 2023-2027.....	96
6.4) Les nouveaux modes de mobilité dite « douce ».....	97
1) Accidentologie des modes doux de 2018 à septembre 2022.....	97
A) L'ATB des modes doux.....	97
B) Mode doux par genre.....	98
C) Mode doux par tranche d'âge.....	99
D) Mode doux par facteur d'accident.....	99
E) Localisation – Accidents en mode doux.....	100
F) Mode doux par arrondissement.....	103
G) Mode doux par mois et par année.....	105
H) Les piétons.....	106
I) Les EDP-m.....	112
J) Les vélos.....	115
2) Bilan des actions PDASR « piétons et cyclistes » de 2018 à 2022.....	120
A) Enjeu « mobilité dite douce », DGO 2018-2022.....	121
B) Indicateur 1 « quantitatif », bilan 2018-2022.....	122
C) Indicateur 2 « qualitatif », bilan 2018-2022, projections 2023-2027.....	123
D) Propositions d'axes d'intervention 2023-2027.....	124
3) Outils proposés par les partenaires.....	125
A) Échanges partenaires, axes de réflexions.....	125
B) Développement d'outils pérennes, DGO 2023-2027.....	126
C) Orientations d'Actions relatives à l'enjeu « mobilité dite douce », DGO 2023-2027.....	127
6.5) Les « conduites à risques » (alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs – l'usage du téléphone principalement).....	127
1) Accidentologie des usagers présumés responsables de 2018 à septembre 2022.....	127
A) Préambule.....	127
B) Diagrammes de synthèse des facteurs à risque.....	128
C) Facteur inattention + distracteurs.....	132
D) Facteur vitesse.....	137
E) Facteur priorité.....	141
F) Facteur alcool.....	145
G) Facteur stupéfiants.....	150
H) Facteurs médicaments et malaise.....	154
2) Bilan des actions PDASR « conduites à risques » de 2018 à 2022.....	154
A) Enjeu « conduites à risques », DGO 2018-2022.....	155
B) Indicateur 1 « quantitatif », bilan 2018-2022.....	157
C) Indicateur 2 « qualitatif », bilan 2018-2022.....	158
3) Perspectives pour le DGO 2023-2027.....	158
A) Échanges avec les partenaires et validation des orientations d'actions relatives à l'enjeu « conduites à risques », DGO 2023-2027.....	158
SYNTHÈSE.....	160
ANNEXES.....	162



1) Définition du Document Général d'Orientations (DGO) du Bas-Rhin

Sous la responsabilité du préfet de département, le Document Général d'Orientations (DGO) constitue le cadre stratégique pluriannuel et est la déclinaison à l'échelon départemental du plan d'action national et des mesures locales qui s'articulent autour des quatre priorités gouvernementales établies dans la circulaire de la DSR (Délégation à la Sécurité Routière) du 25 mai 2022 :

- l'éducation routière,
- les équipements de protection individuels,
- les conditions de circulation,
- faire évoluer les comportements de chacun.

Chacun de ces objectifs a été réaffirmé par le Gouvernement lors du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) du 28 novembre 2022 qui définit 9 recommandations.

À l'échelle départementale, le DGO permet de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique en matière de sécurité routière, ainsi que la mise en œuvre d'actions pour les cinq prochaines années. Pour le DGO 2023-2027, les enjeux nationaux à décliner sont les suivants :

- les deux-roues motorisés ;
- les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs dont le téléphone ;
- les nouveaux modes de mobilité dite douce : vélos y compris à assistance électrique, engins de déplacement personnel motorisés (EDP-m) et marche ;
- le risque routier professionnel.

Le DGO doit également permettre de fédérer l'ensemble des acteurs départementaux de la sécurité routière autour des enjeux et des cibles spécifiques identifiés sur le territoire départemental. Les orientations d'actions et les engagements pris traduisent ainsi une volonté commune d'installer une dynamique d'action dans le Bas-Rhin. Ces acteurs sont associés à la validation des enjeux, des orientations d'actions, à la définition des actions et à leur mise en œuvre annuelle dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Le DGO est un outil politique :

- de programmation,
- de mobilisation locale,
- de suivi des moyens.



Il est mis en œuvre pour améliorer les conditions de circulation sur nos routes, éveiller les consciences et lutter contre l'insécurité routière dans le département du Bas-Rhin.

2) Démarche d'élaboration dans le Bas-Rhin (bilan 2018-2022 et attentes pour le DGO 2023-2027)

La démarche d'élaboration du DGO a été lancée lors de la commission départementale de sécurité routière (CDSR) tenue le 06 septembre 2022 et présidée par le directeur de cabinet de Madame la préfète, chef de projet en matière de sécurité routière pour le département du Bas-Rhin.

Les données relatives aux accidents de la route des quatre dernières années (sur la période comprise entre le 1^{er} janvier 2018 et le 30 septembre 2022, chiffres consolidés) ont été analysées, pour chacun des enjeux identifiés dans le précédent DGO 2018-2022, afin de juger de la pertinence de les conserver, les modifier ou les amender dans le DGO 2023-2027.

Les enjeux 2018-2022 étaient les suivants :

- les jeunes ;
- les seniors ;
- le risque routier professionnel ;
- les piétons et cyclistes ;
- les deux roues-motorisés (à savoir : les cyclomoteurs et les motocyclettes) ;
- un enjeu transversal regroupant : la vitesse, les obstacles fixes, les distracteurs dont le téléphone, la conduite sous l'effet de substances psychoactives.

Il a été rajouté, pour le PDASR 2022, un enjeu EDP-m (engins de déplacement personnel motorisés).

Ces données ont été présentées lors de la CDSR du 06 septembre 2022, où sont associés les partenaires de la sécurité routière, pour répondre au choix des enjeux, à la définition des orientations ainsi qu'à la mise en œuvre d'actions concertées. Les réflexions menées pour l'élaboration du DGO 2023-2027, se sont appuyées sur une étude accidentologique réalisée par l'Observatoire départemental de la Sécurité routière (ODSR) de la direction départementale des territoires à partir des fichiers émanant des forces de sécurité intérieure : les Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC), afin de dresser un bilan de l'accidentalité départementale sur les quatre dernières années (2018-2022).

La coordination inter-services de la préfecture et de la direction départementale des territoires a réalisé un bilan des PDASR 2018-2022. Chaque enjeu a fait l'objet d'une analyse « qualitative » et « quantitative » des orientations d'actions présentées lors des divers groupes de travail, afin de définir les nouveaux enjeux et les nouvelles orientations d'actions pour 2023-2027.

Le calendrier des groupes de travail a été le suivant :

- les deux-roues motorisés, le 30 novembre 2022 et le 11 janvier 2023 ;
- le risque routier professionnel, le 18 janvier 2023 ;
- les nouveaux modes de mobilité dite douce, le 08 février 2023 ;
- les conduites à risques, le 08 mars 2023.



Les compositions de la CDSR, en tant que comité de pilotage du DGO, et des groupes de travail sont données en annexes 1 et 2 du présent document.

Les problématiques locales ayant un caractère pérenne, le DGO 2023-2028 s'inscrit dans le prolongement des orientations définies pour la période 2018-2022 et assure la continuité des actions déjà initiées. Certaines ont été supprimées, d'autres reconduites et de nouvelles sont apparues. Celles-ci seront déclinées pour la première fois, dans le cadre du PDASR 2023. Le choix a été fait d'intégrer les enjeux « jeunes » et « seniors » en tant que sous-volets des enjeux nationaux. En effet, une transversalité entre les enjeux a été soulignée lors des groupes de travail. Il en est ressorti qu'aucun enjeu local ne sera rajouté.

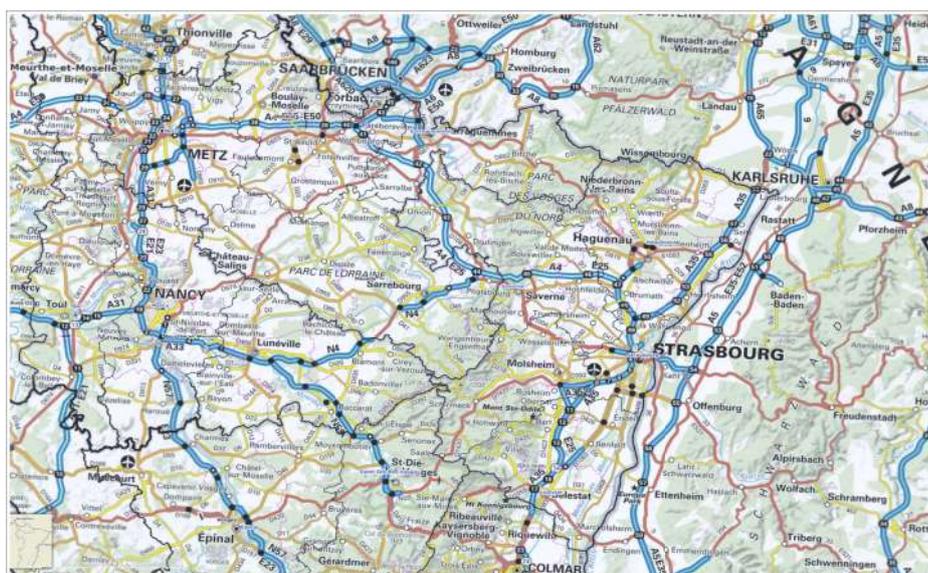
3) État des lieux du département

1) Géographie

Le département du Bas-Rhin est situé dans la région Grand-Est. Strasbourg est le chef-lieu du département et de la région. Le Bas-Rhin fait partie, avec le département du Haut-Rhin, de la région historique et culturelle alsacienne. Il est limitrophe du département de la Moselle, de la Meurthe-et-Moselle et des Vosges à l'Ouest, du Haut-Rhin au Sud et de l'Allemagne à l'Est, dont la frontière est matérialisée par le cheminement du Rhin.



A) Le département dans la nouvelle région Grand-Est



Source : geoportail



Chiffres clés de la CeA :

Population au 1^{er} janvier 2023	1,9 M d'habitants (4 ^e rang)
Densité	231 hab/ km ²
Communes	880 (514 dans le Bas-Rhin et 366 dans le Haut-Rhin)
Routes	6 410 km

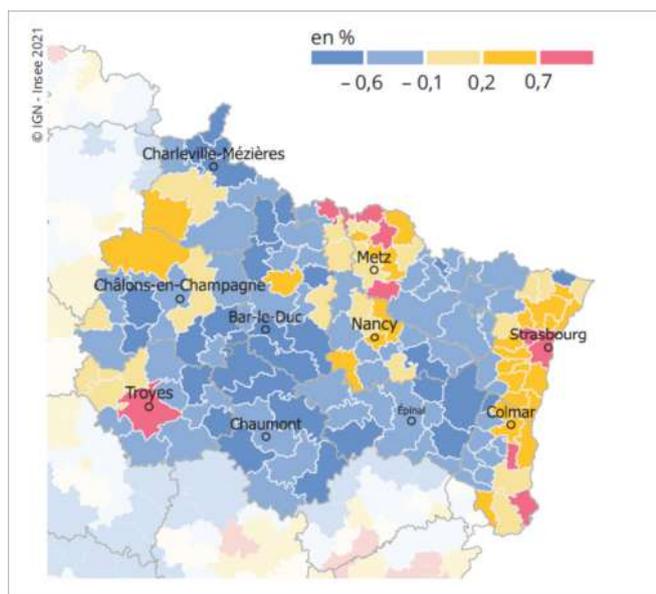
Source : site CeA

3) Population et démographie

Le Bas-Rhin comptait 1 140 057 habitants au 1^{er} janvier 2019 (base statistique Insee : état civil en géographie au 01/01/2022), soit 20,51 % de la population de la région Grand-Est (5 556 219 habitants en 2019).

La population stagne dans le Grand-Est, alors qu'elle progresse de 0,4 % en moyenne par an entre 2013 et 2019 en France, avec toutefois certains territoires frontaliers plus dynamiques.

Le solde migratoire départemental est positif (de 0,1 point au-dessus du solde national). Il est compensé par un excédent des naissances sur les décès (11,3 % et 8,1 %).



Source : La France et ses territoires – Insee Références – Édition 2021

Le taux de fécondité est légèrement plus bas que le taux national de 11,8 %, tandis que la région est au-dessus de la moyenne nationale pour le vieillissement de la population (9,3 % et 8,9 %).

Avec 239,8 habitants au km², le département est démographiquement dense au regard de la moyenne régionale et nationale.

Chiffres INSEE 23 janvier 2023	Bas-Rhin	Grand-Est	France hors Mayotte
Population en 2019	1 140 057	5 556 219	66 988 403
Densité de la population en 2019 (nombre d'habitants au km²)	240	96,7	105,9

Source : INSEE

Population des principales villes du Bas-Rhin en 2019	
Strasbourg	287 228
Euro métropole de Strasbourg	505 272
Haguenau	35 196
Sélestat	19 242



Obernai	11 765
Saverne	11 989
Molsheim	9 343
Wissembourg	7 487

Source : INSEE

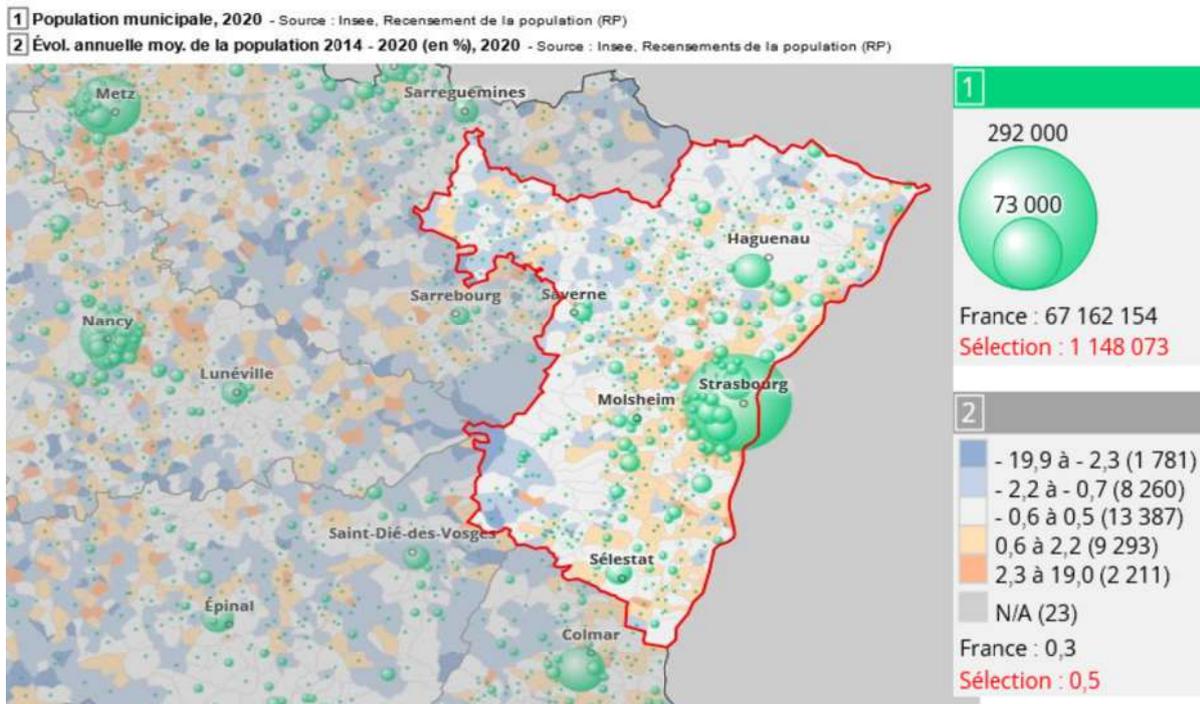
Avec 505 272 habitants en 2019, l'EmS est de loin l'intercommunalité la plus peuplée d'Alsace, de la région Grand-Est et plus généralement du grand quart nord-est de la France. Dans le Bas-Rhin, comme en France métropolitaine, le nombre d'habitants a augmenté mais l'évolution est plus rapide pour le département que pour l'ensemble du territoire.

Variation démographique entre le recensement de 2014 et celui de 2020		
Année	Bas-Rhin	France métropolitaine
2019 (base : 2018)	1 140 057	66 988 403
2022 (base : 2019)	1 148 073	67 162 154
Variation	+ 0,70 %	+ 0,25 %
Nombre de ménages en 2019	504 698	29 959 295

Source : INSEE

Du fait de la crise sanitaire de la Covid-19, l'enquête annuelle de recensement qui devait se tenir en 2021 a été reportée en 2022. L'Insee a adapté ses méthodes de calcul des populations municipales pour pallier ce report et continuer à produire des populations municipales.

Source : INSEE

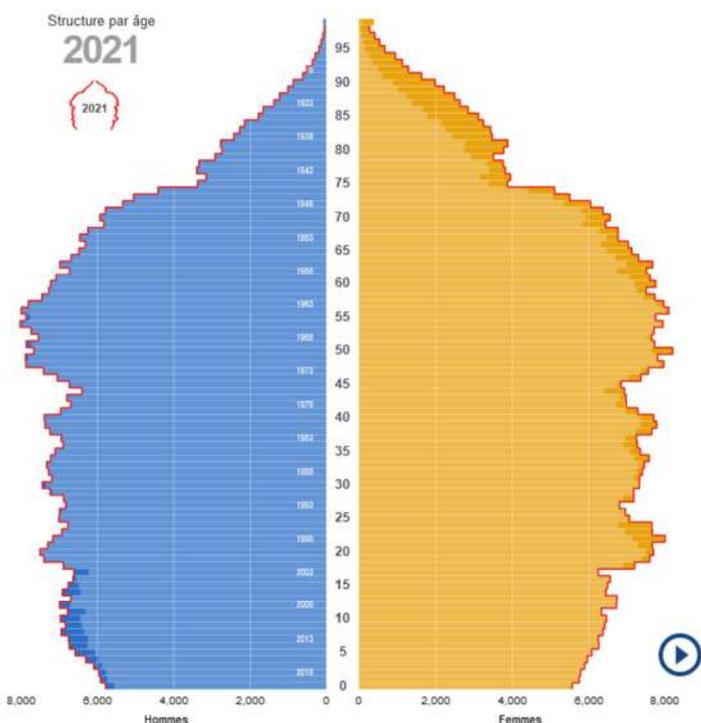


En 2022, le profil démographique du Bas-Rhin est globalement positif et en croissance, à la différence de celui de la France métropolitaine (Bas Rhin + 0,70 %).



Pyramide des âges au 1^{er} janvier 2021 (données consolidées de 2020) :

POPULATION EN DÉBUT D'ANNÉE



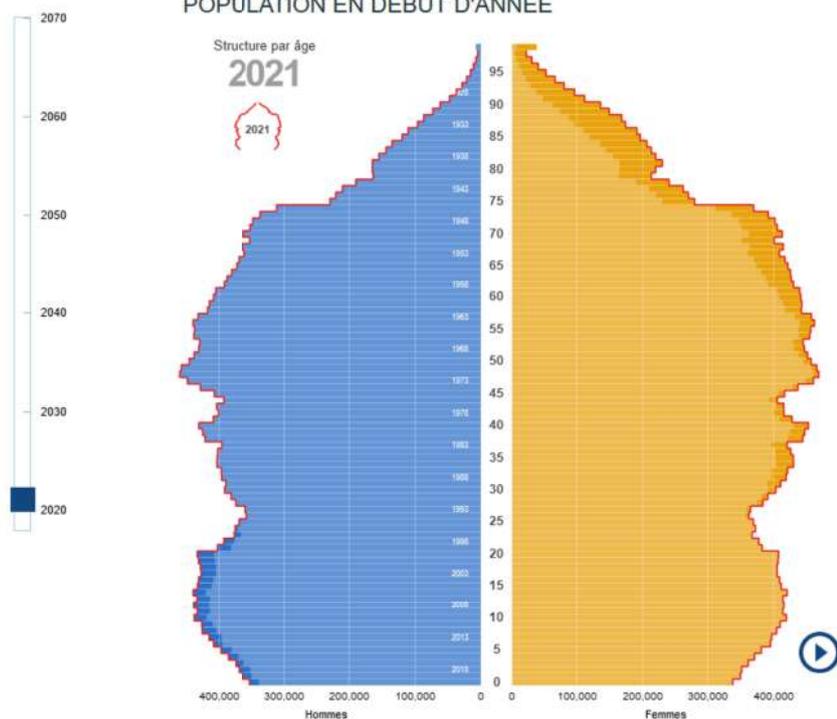
Bas-Rhin

Tableau de données agrégées par tranches d'âges

Tranches d'âge	Millions	Pourcentage
65+	0,22	19%
25-64	0,59	52%
0-24	0,33	29%
Total	1,14	100%

Source : INSEE

POPULATION EN DÉBUT D'ANNÉE



France métropolitaine

Tableau de données agrégées par tranches d'âges

Tranches d'âge	Millions	Pourcentage
65+	13,99	21%
25-64	33,60	50%
0-24	20,03	30%
Total	67,63	100%

Le département compte cependant une proportion de personnes de 65 ans et plus, moins élevée que sur l'ensemble du territoire métropolitain (- 2 points). La proportion des jeunes de moins de 25 ans et la tranche des 25-64 ans sont quasi identiques au territoire métropolitain.

Répartition par tranches d'âges, Bas-Rhin :

	2008	%	2013	%	2019	%
Ensemble	1 091 015	100,0	1 109 460	100,0	1 140 057	100,0
0 à 14 ans	194 464	17,8	194 257	17,5	191 582	16,8
15 à 29 ans	220 816	20,2	216 683	19,5	216 952	19,0
30 à 44 ans	234 067	21,5	221 727	20,0	215 644	18,9
45 à 59 ans	226 823	20,8	231 946	20,9	236 310	20,7
60 à 74 ans	135 107	12,4	154 972	14,0	181 306	15,9
75 ans ou plus	79 739	7,3	89 875	8,1	98 263	8,6

Source : Insee, RP2008, RP2013 et RP2019, exploitations principales, géographie au 01/01/2022



4) Réseau routier

Réseau routier chiffres 2019 (en km) :

	Autoroutes	Routes Nationales	Routes Départementales	Routes Communales	Total
Bas-Rhin	192 (2,35 %)	26 (0,3 %)	3 446 (42 %)	4 531 (55,3 %)	8 195
Grand-Est	1 305 (1,55 %)	935 (1,11 %)	36 273 (43,20 %)	45 433 (54,12 %)	83 946
France entière	11 677 (1,1 %)	9 522 (0,9 %)	378 693 (34,3 %)	704 201 (64 %)	1 104 093

Source : INSEE

A) Échelle nationale

En 2019, le réseau routier français (France entière) est composé :

- d'un réseau national structurant qui permet de relier entre eux les grands pôles urbains avec des autoroutes concédées et non concédées (1,1 % du réseau total) et des routes nationales (0,9 % du réseau total), dont une grande partie a été décentralisée en 2006 au profit des départements ;
- d'un réseau capillaire reliant des villes de moindre importance, souvent hérité de l'histoire des territoires ou créé récemment dans des zones urbaines : il s'agit des routes départementales (34,3 % du réseau total) et des routes communales (environ 63,8 % du réseau total) ;
- depuis 1999, la longueur totale du réseau routier (hors DOM) s'est accrue de 11,2 %, celle des autoroutes de 21,3 % et celle des routes communales (hors DOM) de 18,5 %.

B) Échelle départementale

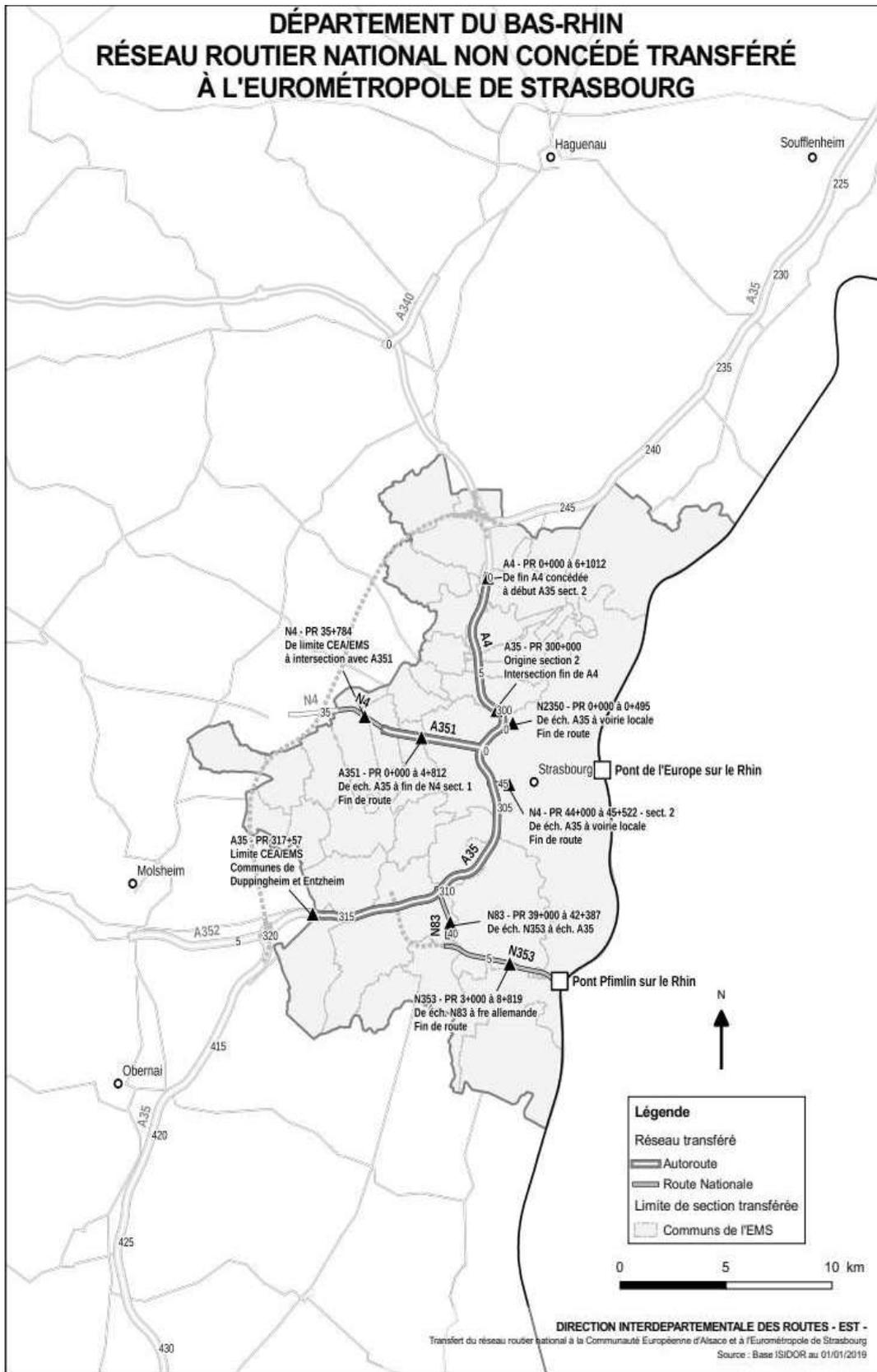
Le territoire multipolaire du Bas-Rhin se situe à l'extrémité est de la région Grand-Est. Elle est la porte d'entrée/sortie vers l'Allemagne avec l'A35, axe majeur, au nord et à l'est (Offenbourg / Strasbourg ; Rheinau / Brumath...). Le réseau de routes départementales permet la liaison avec les départements voisins et les pôles attractifs tels que Sarreguemines, Wissembourg et Molsheim. En 2021, le réseau routier bas-rhinois est composé :

- depuis le 1er janvier 2021, Le réseau routier national non concédé alsacien a été transféré à la Collectivité européenne d'Alsace et à l'Euro-métropole de Strasbourg ;

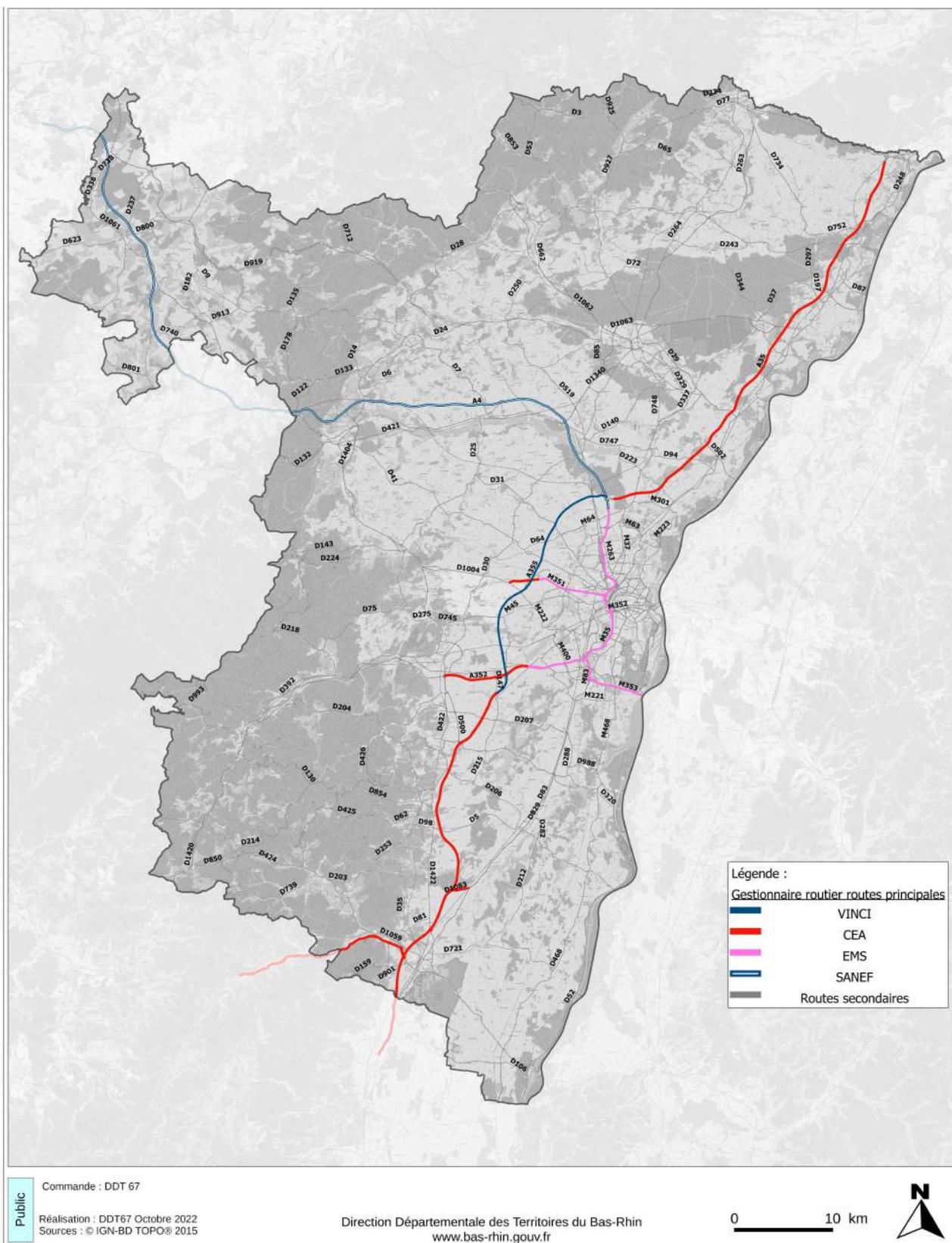
L'autoroute A35 traverse le département sur toute sa longueur, de la frontière allemande au nord, à la frontière suisse au sud. Elle permet de desservir Strasbourg mais aussi Obernai et Sélestat. L'autoroute A4 assure la continuité de l'A35 vers l'ouest, du nord de Strasbourg à la frontière avec la Moselle.



Depuis le 11 janvier 2021, le Contournement Ouest de Strasbourg (COS), nommé A355, permet de contourner l'agglomération et d'accueillir le trafic de transit des PL, depuis interdit sur l'A35 (devenue M35, compétence de l'EmS).



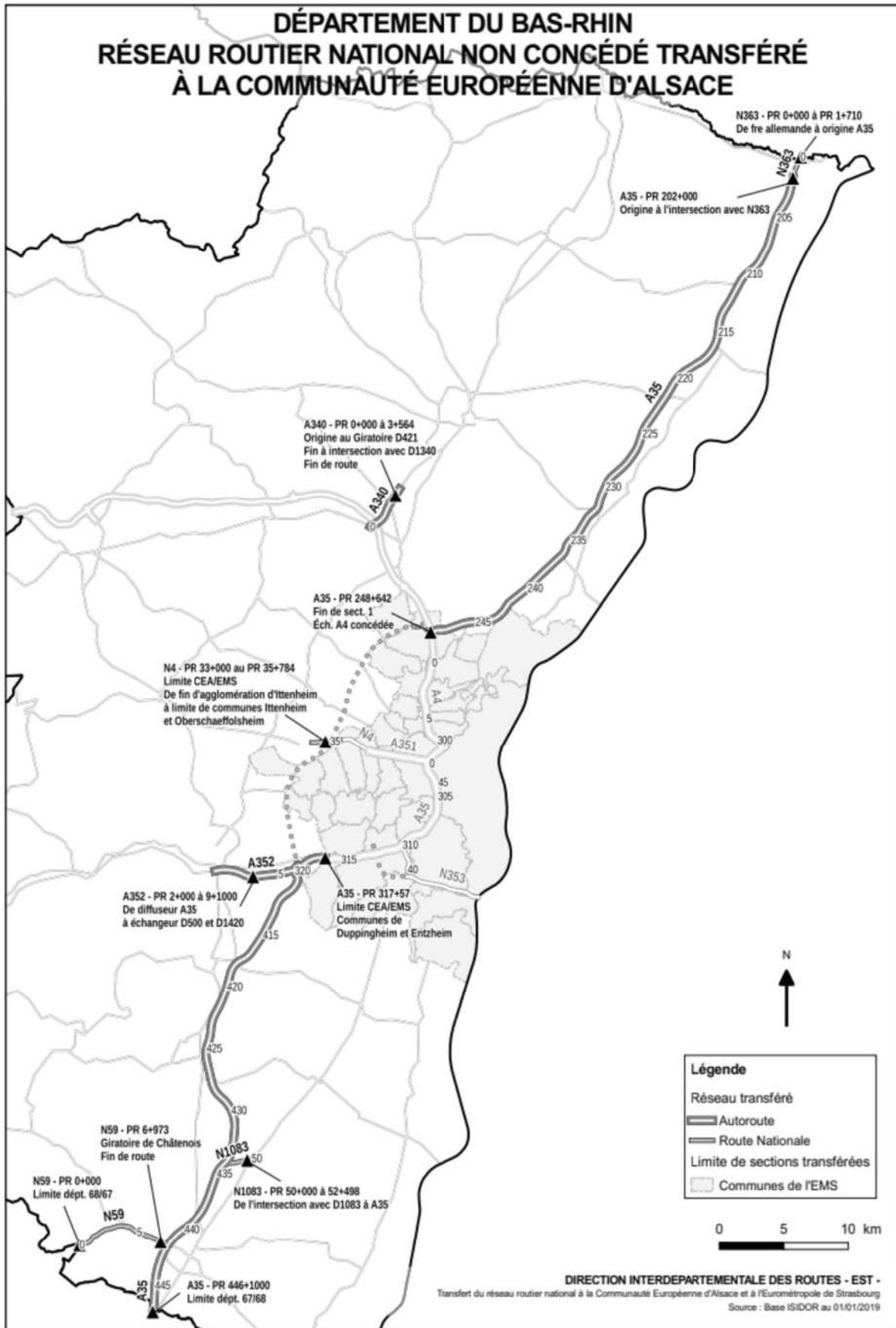
DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN GESTIONNAIRES RÉSEAU ROUTIER



Le but est de fluidifier le trafic et de développer la multimodalité en lien avec la mise en place du réseau express métropolitain et européen (REME) (pôles multimodaux avec : parkings de



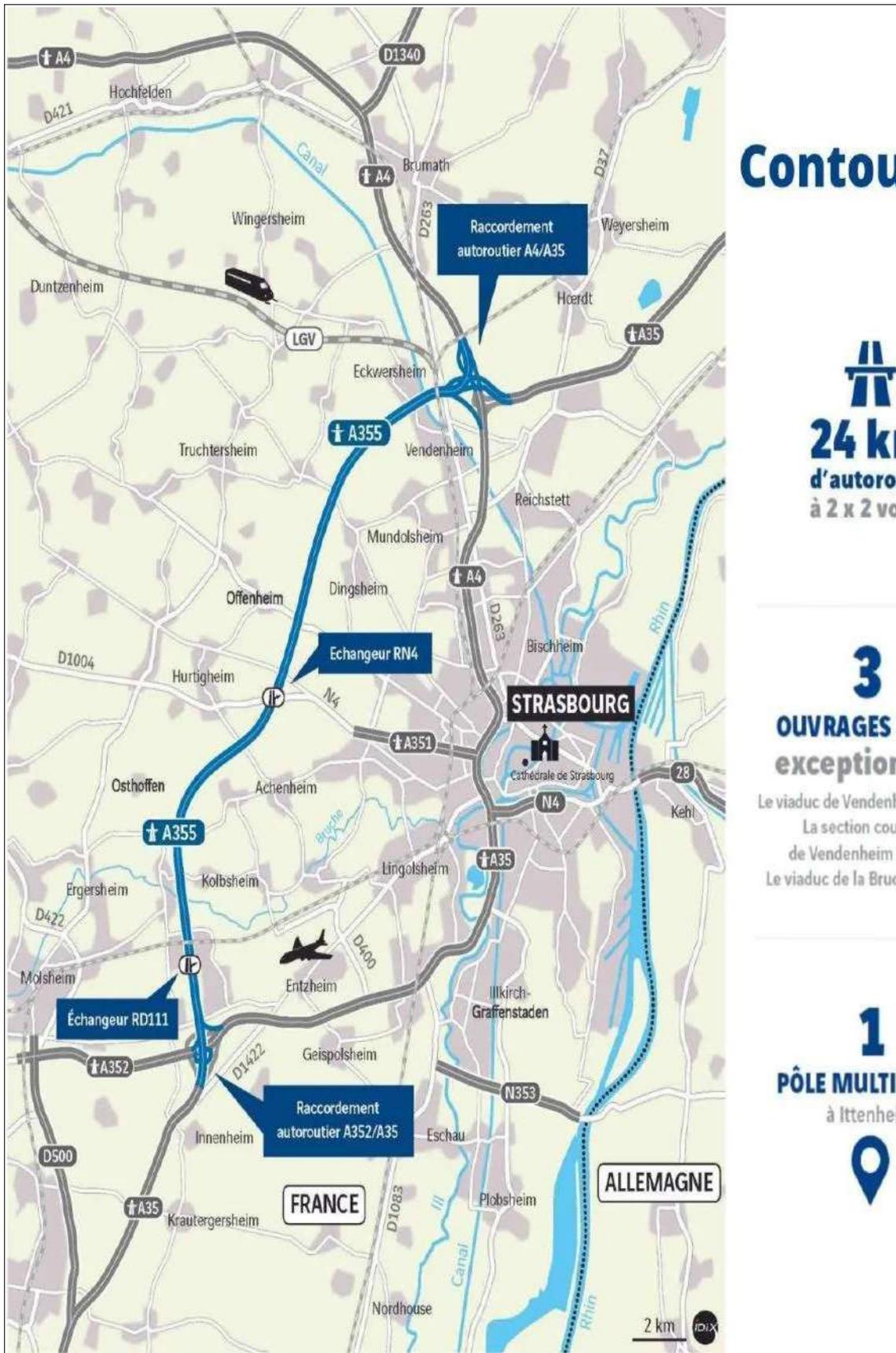
covoiturage, abris pour deux roues et arrêts de bus ; pistes cyclables sur le réseau secondaire ; TC avec voies dédiées ; gares, etc.)



Édition du 05/12/2019



DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN CONTOURNEMENT OUEST DE STRASBOURG



Contou

24 km
d'autoroute
à 2 x 2 vo

3
OUVRAGES
à
exception

Le viaduc de Vendenheim
La section courbe
de Vendenheim (N4)
Le viaduc de la Bruche

1
PÔLE MULTIMODAL
à Ittenheim



5) Parc de véhicules en circulation

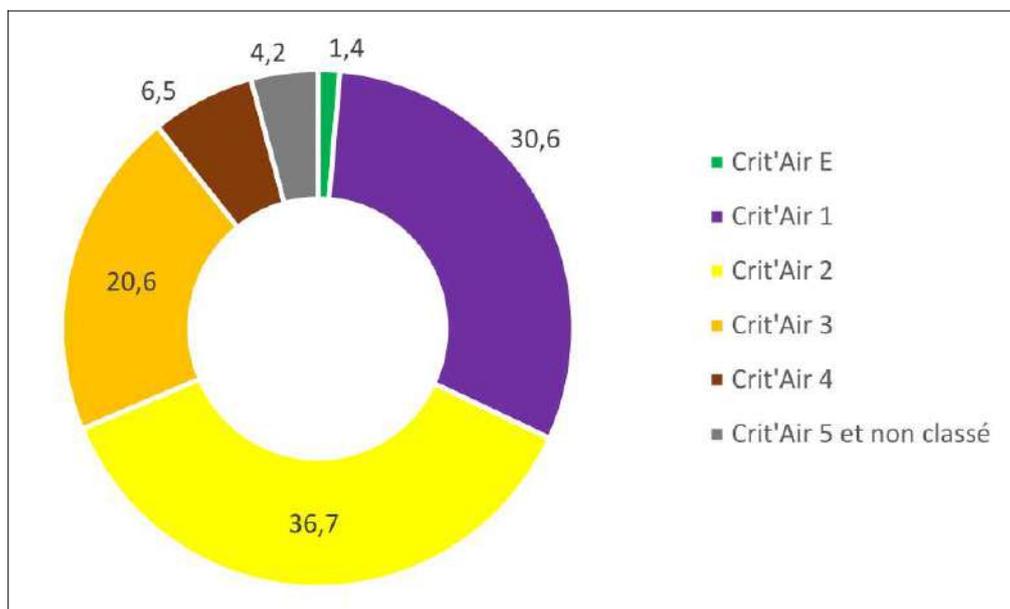
À compter du 1er janvier 2020, la méthodologie de recueil des données du parc roulant a changé. Le service des données et études des statistiques (SDES) publie les données relatives au parc de véhicules en circulation et non plus une estimation basée uniquement sur l'âge des véhicules. Les données sont issues des immatriculations du système d'immatriculation des véhicules (SIV) et enrichies avec les données issues des contrôles techniques, que l'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (UTAC) recueille auprès des centres agréés. C'est ainsi qu'au 1er janvier 2021, le parc automobile se compose de 38,3 millions de voitures particulières contre 38,2 millions en 2020 et 38,3 millions en 2019.

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total	35 252,6	35 531,7	35 980,6	36 516,3	37 060,6	37 586,7	38 086,5	38 253,8	38 467,1	38 346,2

Source : © SDES, Rsvéro, données consolidées

Parc de voitures particulières au 1^{er} janvier, selon le statut et la vignette Crit'Air, en France métropolitaine :

La vignette Crit'Air est un élément de régulation de la circulation à des fins environnementales. Au 1er janvier 2021 sur le territoire métropolitain, ce sont les voitures éligibles à la vignette Crit'Air 2 qui sont les plus nombreuses, suivies des Crit'Air 1, puis Crit'Air 3. Depuis le 01 janvier 2022, l'EmS a obligation de mettre en place les zones à faibles émissions - mobilité (ZFE-m), en application du décret publié le 17 septembre 2020.



Champ : France, hors immatriculations provisoires et transit temporaire.

Source : SDES, Rsvéro2

Au 1er janvier 2020, ce sont 669 243 voitures particulières dotées de vignette Crit'Air qui constituent le parc automobile du Bas-Rhin, soit 20 % du parc automobile de la région Grand-Est.



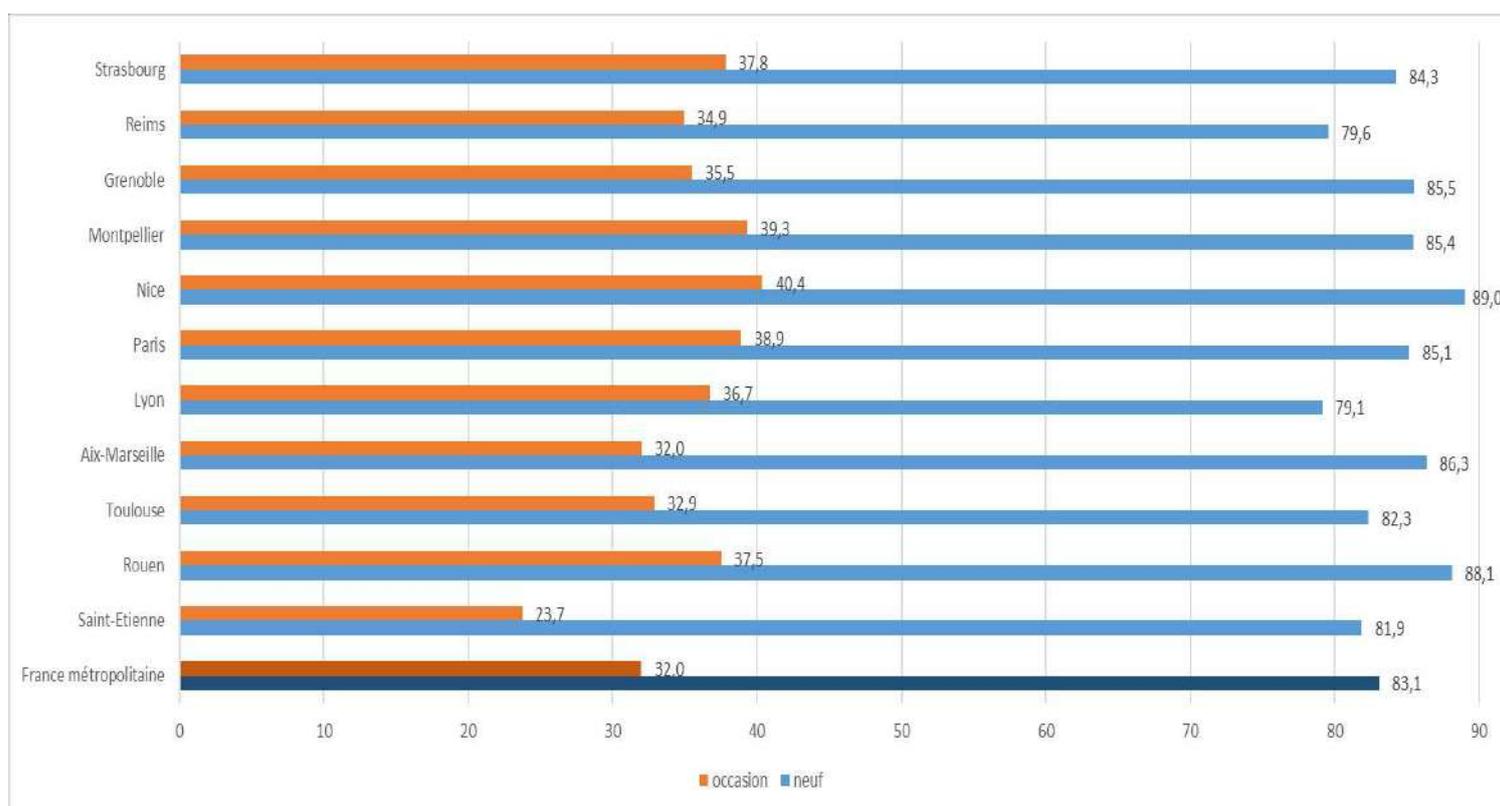
Dans l'EmS territoire concerné par la ZFE, la mise en place des vignettes Crit'Air depuis 2020 représente 36 % du parc automobile du département et 7 % du parc automobile de la région Grand-Est. 47 % du parc automobile de l'EmS est constitué par celui de Strasbourg.

Achats de voitures Crit'Air E et 1, dans les ZFE-m :

La part des véhicules classés Crit'Air E ou 1, a globalement progressé dans les achats de voitures en 2022. Ils représentent 83 % des immatriculations neuves et 32 % des achats d'occasion en métropole.

Dans les 11 agglomérations ayant mis en place une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m), la part des achats de véhicules peu polluants est souvent plus élevée que dans le reste du territoire. Ainsi, sur le marché de l'occasion, la part des Crit'Air E et 1 est supérieure ou identique à celle observée au niveau métropolitain dans 10 des 11 agglomérations. Concernant les immatriculations de véhicules neufs, la part des véhicules Crit'Air E et 1 est supérieure au niveau métropolitain dans 7 des 11 agglomérations.

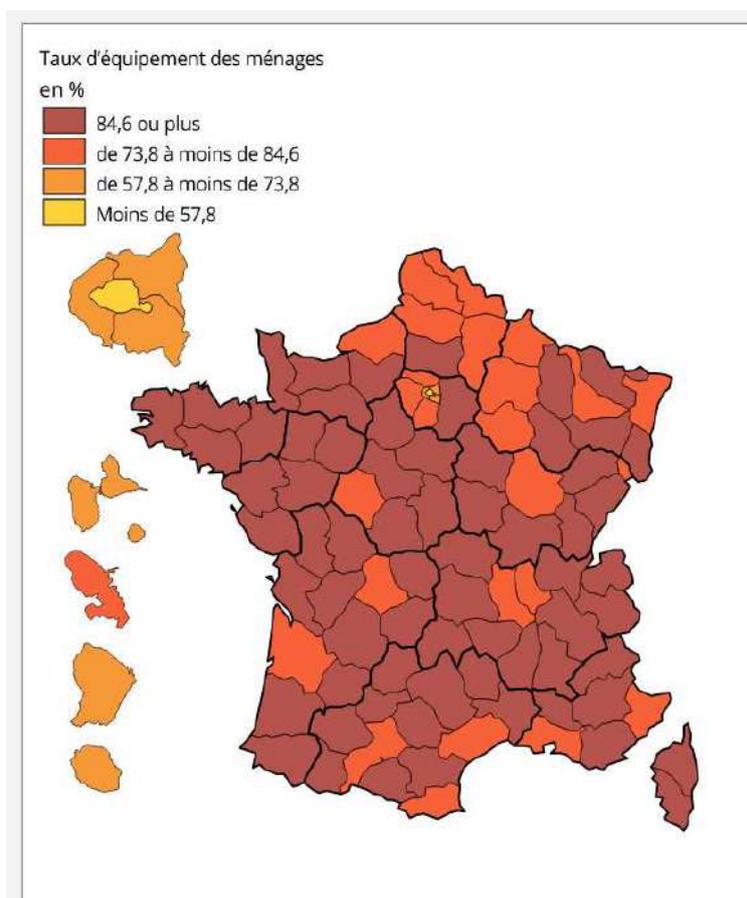
Part des véhicules Crit'Air E et 1 en %, dans les achats de voitures neuves et d'occasion en 2022 dans les agglomérations ayant mis en place une ZFE-m :



Source : SDES, Rsvero2



Équipement automobile des ménages en 2018 à l'échelle départementale :



Source : Insee, Recensement de la Population 2019 exploitation principale

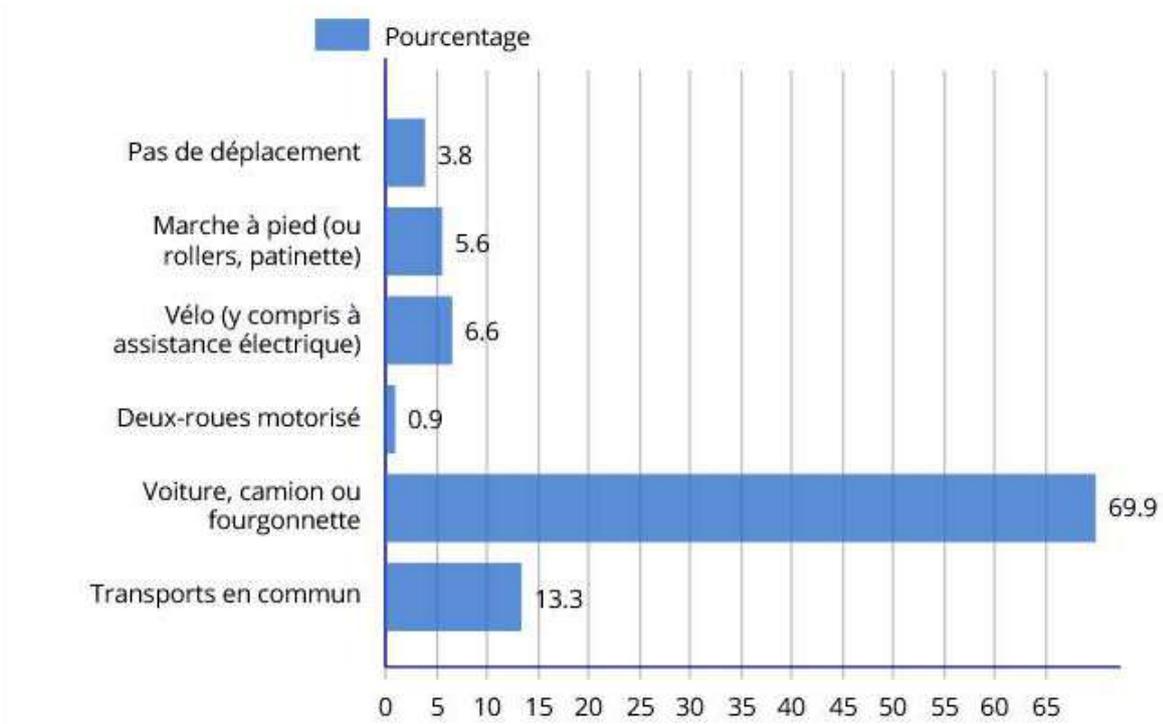
En 2019, la part des ménages équipés au minimum d'une automobile est moins élevée sur le territoire du Bas-Rhin avec 81,9%, contre 83,9 % pour la région Grand-Est.

6) Trajets professionnels

En 2019, sur le Bas-Rhin, 67,5 % des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi travaillent dans une commune autre que la commune de résidence. 70 % des trajets domicile-travail sont encore effectués avec le véhicule personnel ou professionnel. On retrouve au 2e rang, loin derrière, les transports en commun avec 13,3 % des trajets et le vélo avec 6,6 %.



Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019 département du Bas-Rhin :



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

Source : Insee, RP2019 exploitation principale, géographie au 01/01/2022

Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone, département du Bas-Rhin :

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	484 786	100	484 238	100	493 118	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	164 474	33,9	161 869	33,4	159 827	32,4
dans une commune autre que la commune de résidence	320 312	66,1	322 369	66,6	333 290	67,6

Source : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.



7) Communication (suivi de l'accidentalité)

Mensuellement et annuellement, les services de la préfecture et de la DDT mettent à disposition du public, les bilans d'accidentalité pour le territoire. Ils sont disponibles en consultation ainsi qu'en téléchargement, sur le site internet départemental des services de l'État (<http://bas-rhin.gouv.fr>), sous le volet dédié à la Sécurité Routière et à son actualité. Ils sont également diffusés à l'ensemble des partenaires et acteurs du département dans le domaine de la Sécurité routière, ainsi que sur les réseaux sociaux (Twitter, Facebook, etc.).

4) Accidentologie générale

Sources

Les données d'accidentologie utilisées dans le présent document sont extraites de la base de données TRAxY de l'ONISR, alimentée par les fichiers BAAC rédigés par les forces de sécurité intérieure.

Jusqu'au 31/12/2021, les données sont issues de la base officielle.

Toutes les données des accidents survenus en 2022 sont extraites de la base vivante TRAxY. Ces données sont provisoires, car non consolidées au niveau national.

Concernant les diagnostics d'accidentalité par enjeu, l'année 2022 est incomplète, car seules les données du 01/01/2018 au 30/09/2022 sont prises en compte.

Pour la partie d'accidentologie générale, les données de l'année complète (non consolidées) du 01/01/2022 au 31/12/2022 sont utilisées.

A) Spécificités départementales

Le département du Bas-Rhin est classé dans les départements dits « multipolarisés »

Le Cerema a regroupé les départements par famille, selon des critères macro géographiques et socio-démographiques baptisés ILSR 2022 (Indicateurs Locaux de Sécurité Routière).

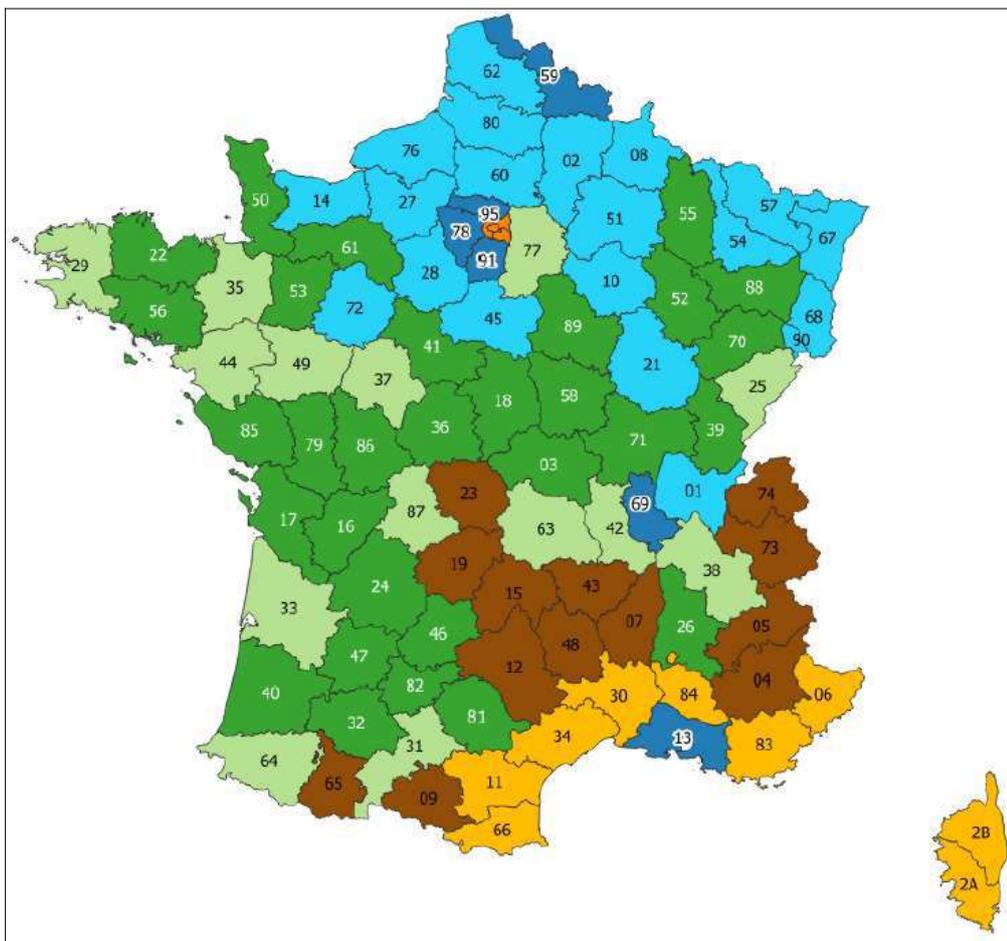
Les familles de départements sont les suivantes :

numéro	intitulé	Département n°
1	De montagne	04, 05, 07, 09, 12, 15, 19, 23, 43, 48, 65, 73, 74
2	Ruraux peu denses	03, 16, 17, 18, 22, 24, 26, 32, 36, 39, 40, 41, 46, 47, 50, 52, 53, 55, 56, 58, 61, 70, 71, 79, 81, 82, 85, 86, 88, 89
3	Méditerranéens	2A, 2B, 06, 11, 30, 34, 66, 83, 84
4	Monopolarisés	25, 29, 31, 33, 35, 37, 38, 42, 44, 49, 63, 64, 77, 87
5	Multipolarisés	01, 02, 08, 10, 14, 21, 27, 28, 45, 51, 54, 57, 60, 62, 67 , 68, 72, 76, 80, 90
6	A très forte densité	13, 59, 69, 78, 91, 95
7	Paris et petite couronne	75, 92, 93, 94
8	DOM	971, 972, 973, 974, 976

(Sélection initiale des familles 1 à 7 pour la Métropole)

Comme la plupart des départements de la région Grand-Est, le Bas-Rhin (67) a été classé en tant que département **multipolarisé**, afin de pouvoir comparer les départements de la même famille entre eux, selon les indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR).





B) Evolution de l'accidentalité

Le bilan provisoire 2018-2022 de l'accidentalité routière dans le Bas-Rhin fait état de :

- 3587 accidents corporels,
- 196 personnes tuées,
- 4300 blessés (légers et hospitalisés).

Par rapport à 2013-2017, ces indicateurs affichent une baisse de :

- 3 % pour les accidents corporels,
- 9 % pour le nombre de personnes tuées,
- 5 % pour les blessés.

Ces chiffres sont toutefois à prendre avec précaution. En effet, durant les années 2020 et 2021, la pandémie liée au Coronavirus (Covid-19) a nécessité la mise en place de confinements de la population et de couvre-feux, occasionnant de fortes restrictions de la circulation des usagers de la route. En conséquence, seules 2018, 2019 et 2022 restent des années de référence au regard de l'accidentologie.



Après la pandémie, un relâchement des comportements des usagers a été constaté (vitesse, non-respect des priorités, non-usage du clignotant...). Ces conduites à risques restent, avec l'alcoolémie et l'usage de stupéfiants, les principales causes de mortalité sur la route.

27 % des personnes tuées sur nos routes entre 2018 et 2022 l'ont été dans un accident impliquant un conducteur en excès de vitesse (ou inadaptée aux circonstances), entraînant 53 décès.

Avec la reprise progressive du trafic routier au milieu de l'année 2021, l'accidentalité de 2022 affiche un rebond par rapport aux années Covid, en restant toutefois inférieure à 2019 sur tous les indicateurs (accidents, tués, blessés).

Avec l'essor des mobilités douces, accéléré pendant la pandémie, les EDP-m (trottinettes électriques, monoroues, etc.) constituent une catégorie d'usagers à part, avec une accidentalité émergente. L'accidentalité des cyclistes et des piétons a légèrement diminué (-3%) par rapport à celle de 2017. Étant donné l'augmentation du trafic des cyclistes, les modes doux restent un enjeu fort, particulièrement en agglomération.

Le trafic des deux-roues motorisés a également augmenté depuis la pandémie. Ces derniers représentent 23 % des impliqués dans un accident corporel entre 2018 et 2022, dont les 2/3 ont concerné un engin de moins de 125 cm³. Les 3/4 ont eu lieu en agglomération.

1/4 des usagers 2RM décédés se sont tués sans l'implication d'un tiers.

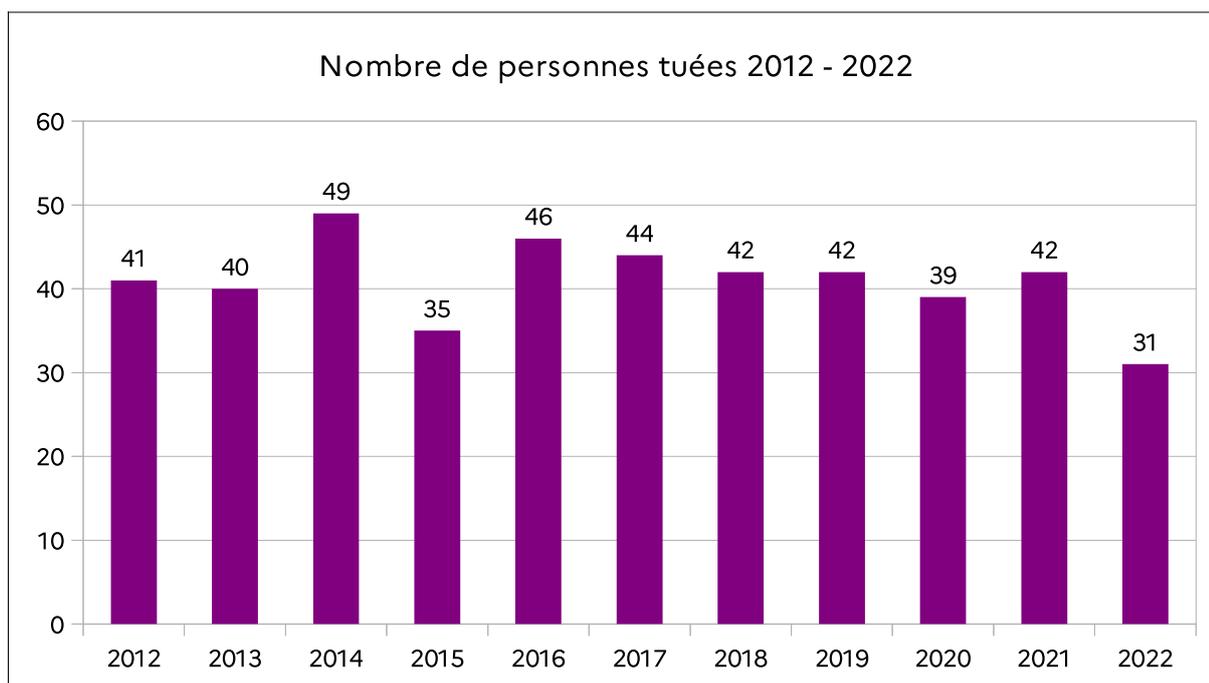
20 % des personnes tuées sur nos routes l'ont été lors d'un trajet domicile travail ou d'une utilisation professionnelle du véhicule. Bien que ce résultat soit en baisse par rapport au précédent DGO (40%), il reste supérieur à la moyenne nationale, où 10 % du nombre de décès est en lien avec le travail.

Si le nombre d'accidents impliquant des jeunes de moins de 25 ans est en baisse de 12 % entre les périodes 2013-2017 et 2018-2022 (baisse due notamment à la pandémie), cette tranche d'âge reste particulièrement concernée par les facteurs à risques comme la vitesse, l'alcool et les stupéfiants.



C) Mortalité routière

Évolution de la mortalité dans le Bas-Rhin sur 10 ans



Dans la première moitié des années 2010, le nombre de personnes tuées dans un accident de la circulation se situait entre 40 et 49, l'année 2015 faisant exception (35).

La mortalité routière dans le Bas-Rhin a tendance à diminuer depuis.

Sur les 5 dernières années (correspondant au DGO 2018-2022), le nombre total annuel de personnes tuées dans le Bas-Rhin se situe entre 31 et 42. La mortalité routière totalise cette année le moins de personnes tuées dans le Bas-Rhin (31) depuis 50 ans (création du comité interministériel de la sécurité routière – CISR).

Indicateurs de la mortalité sur 5 ans

Nombre de tués (total sur 5 ans, en cumul de 2018 à 2022) : 196 personnes tuées

Taux moyen des tués dans le Bas-Rhin (2018-2022) pour 1 million d'habitants : 34 personnes tuées par million d'habitants / an

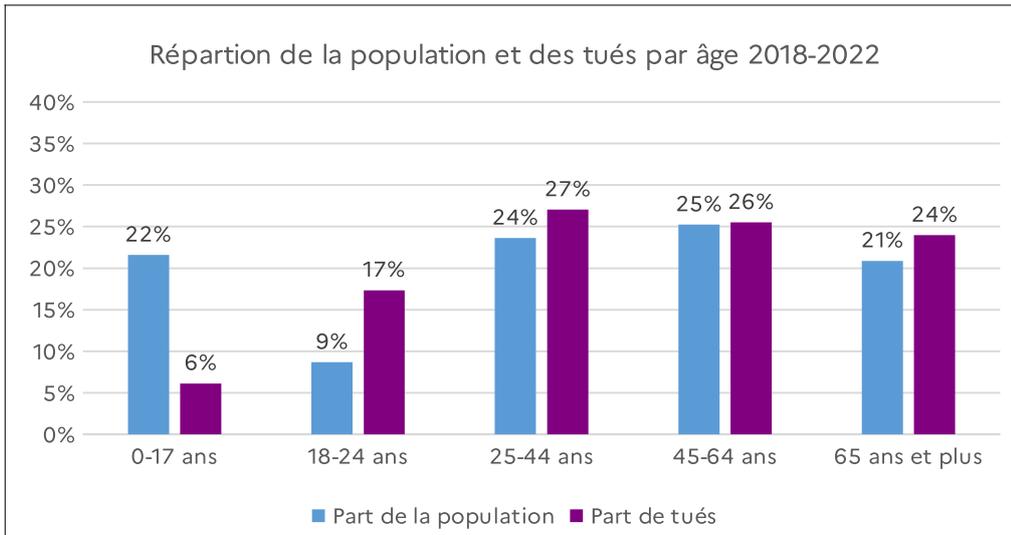
Taux moyen des tués pour un département multipolarisé (ILSR) : 48 personnes tuées par million d'habitants / an

Sur la période 2018-2022, **le taux annuel des personnes tuées est donc inférieur à celui des départements multipolarisés.**

Ainsi, sur cette période, le Bas-Rhin affiche **29 % de personnes tuées en moins** par rapport aux autres départements multipolarisés.



Répartition des tués par tranche d'âge : comparaison avec la population du Bas-Rhin



Les personnes tuées dans le Bas-Rhin sont conducteurs de leur véhicule dans 3 cas sur 4. Les non-conducteurs sont passagers ou piétons.

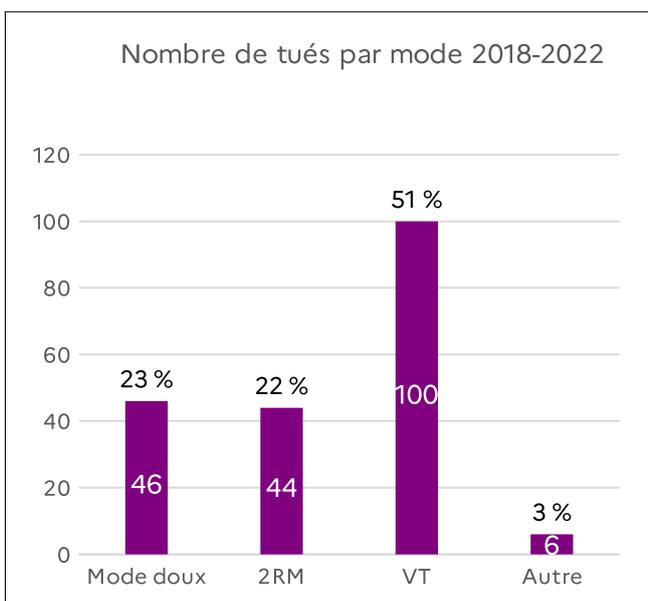
Les tranches d'âge qui affichent le plus grand écart entre « part de la population » et « part des tués » dans un accident de la route concernent les plus jeunes :

- les moins de 18 ans sont représentés à hauteur de 22 % dans l'ensemble de la population bas-rhinoise. Ils ne représentent que 6 % des personnes tuées (soit 12 victimes).

Dans cette tranche d'âge, seule la moitié des personnes était conducteur de son véhicule (cyclomotoriste, cycliste). L'autre moitié était des piétons ;

- la tranche d'âge 18-24 ans est représentée à hauteur de 9 % (l'étendue étant de 7 années seulement). Elle s'élève toutefois à 17 % des personnes tuées (soit 34 victimes). Comparativement aux 18-24 ans, la tranche des 45-64 ans, qui s'étale sur 20 ans, affiche un total de 50 personnes tuées. Ceci indique une mortalité importante des jeunes, en particulier des jeunes conducteurs.

Mortalité et catégories d'usagers

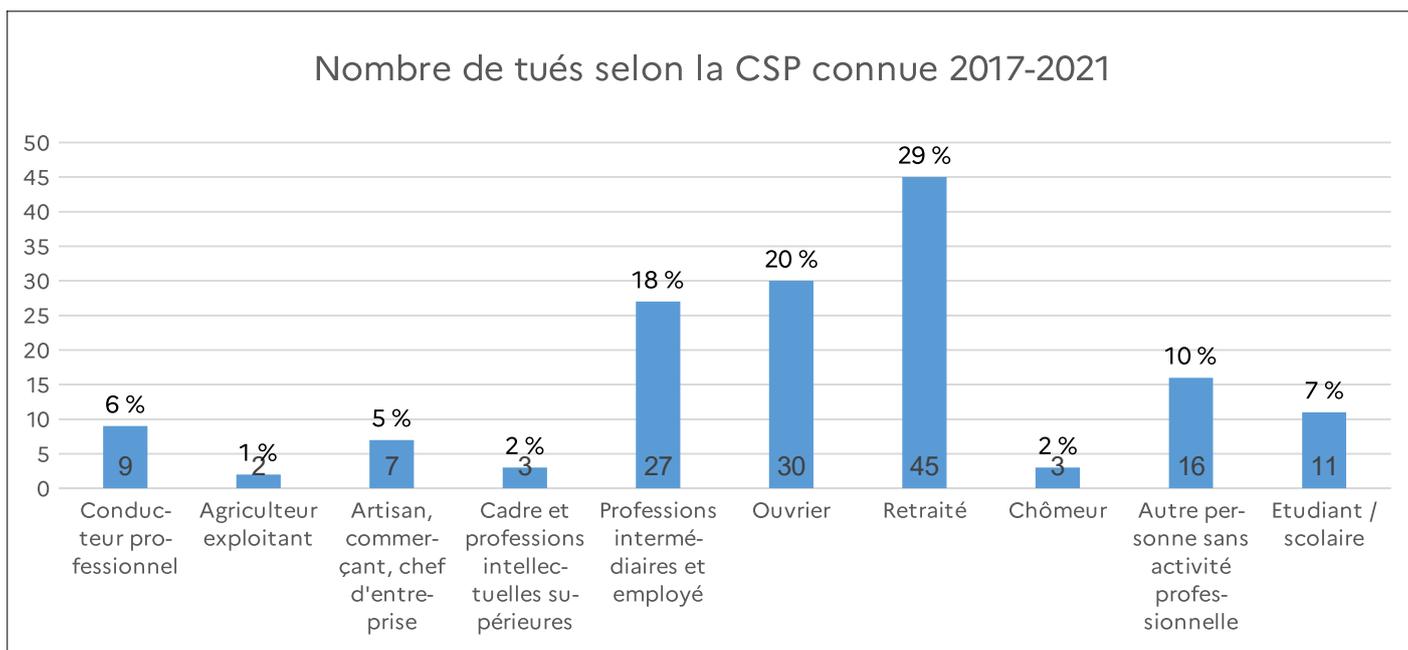


79 % des personnes tuées sur nos routes sont des individus de sexe masculin.

Au niveau national (comme pour l'ensemble des départements multipolarisés), 77,5 % des personnes tuées sont des hommes, sur la même période.

Dans le Bas-Rhin, la part des hommes tués dans un accident de la circulation est donc légèrement supérieure à la moyenne nationale, entre 2018 et 2022.

Nombre de personnes tuées selon la catégorie socio-professionnelle



Pour le Bas-Rhin, la CSP la plus représentée est celle des retraités (29%), puis celle des ouvriers (20%) et les professions intermédiaires (18%).

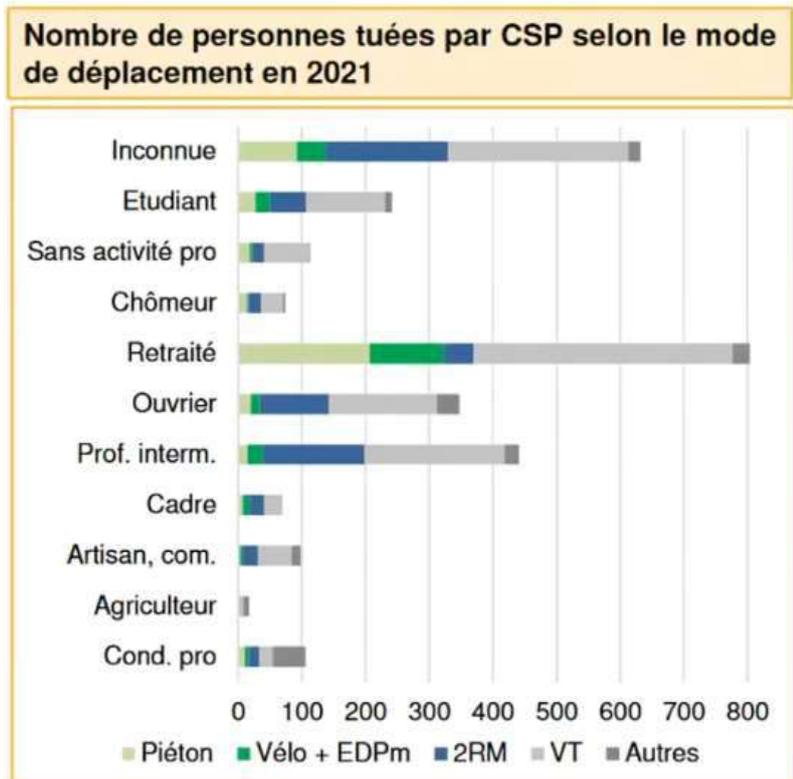
Les décès suite à un malaise au volant (28 d'entre eux) sont comptabilisés dans les accidents de la route par l'ONISR depuis 2017. Sur les 28 victimes de malaises mortels, 16 étaient des retraités (et/ou seniors de 65 ans et plus).

La moyenne des départements multipolarisés, fait également apparaître les retraités comme la CSP la plus représentée, mais avec un pourcentage moindre (25 %).

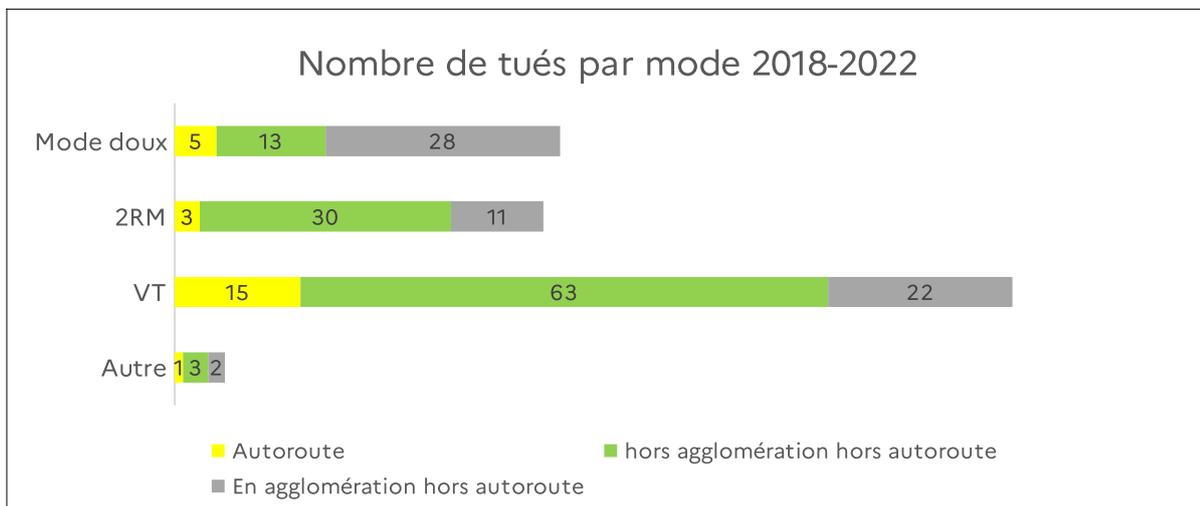


A l'échelle nationale, on retrouve la même CSP en tête.

Même si l'ordre est inversé par rapport au Bas-Rhin, les ouvriers et les professions intermédiaires occupent respectivement les 3^{ème} et 2^{ème} places.



Nombre de personnes tuées par milieu routier et par mode

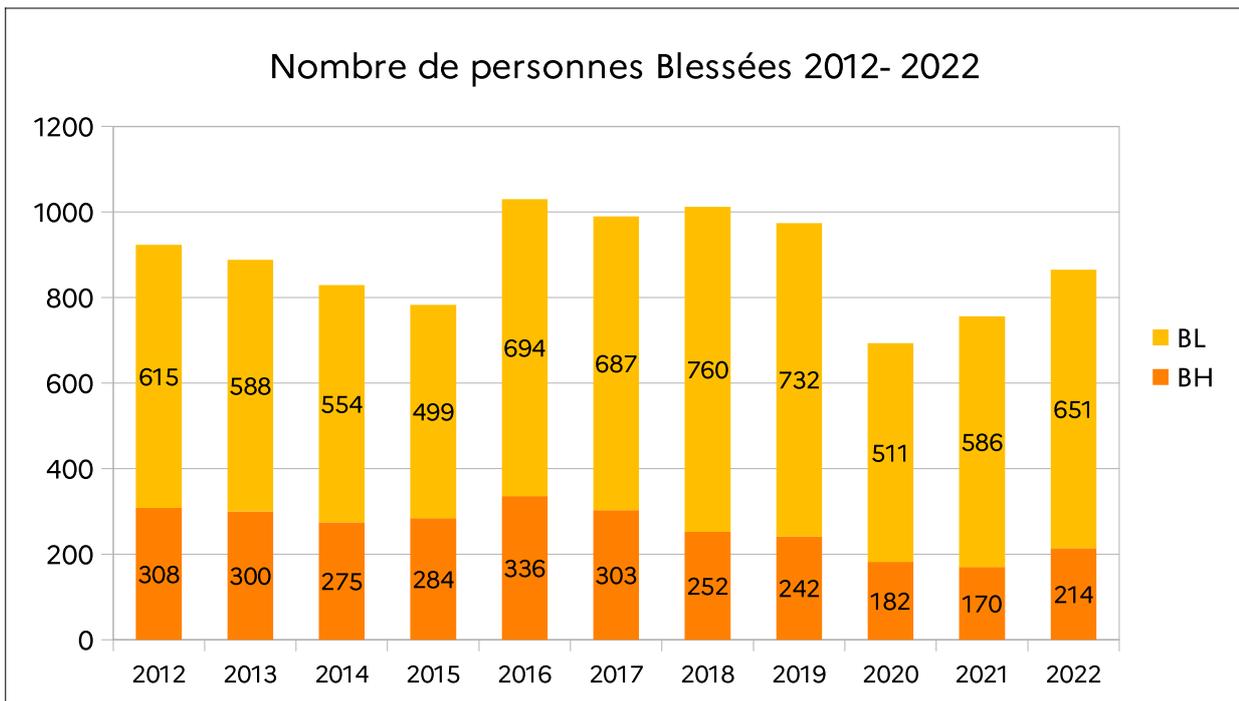


- 56 % des personnes tuées l'ont été sur des routes hors agglomération (2/3 étaient en voiture).
- 32 % en milieu urbain.
- 12 % sur autoroutes (dont 5 piétons).



D) Principales caractéristiques des accidents corporels

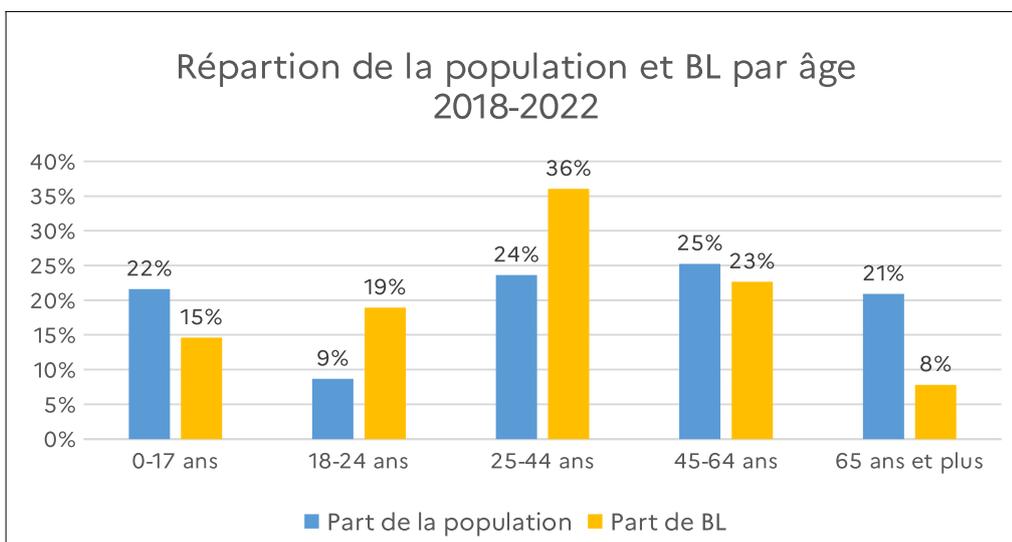
Evolution des blessés sur 10 ans



Hormis les personnes tuées, le nombre total de blessés légers (BL) et blessés hospitalisés de plus de 24h (BH) suit les tendances annuelles suivantes :

- 2012-2015 : diminution (-5 %/an environ),
- 2016-2019 : augmentation (+30%) puis stabilisation à 1000 blessés/an,
- 2020-2021 : années de la pandémie de Covid-19 et chute de l'accidentalité,
- depuis 2022 : reprise progressive du nombre de blessés (+12 %), contrairement au nombre de tués en 2022.

Répartition des blessés par tranche d'âge : comparaison avec la population du Bas-Rhin

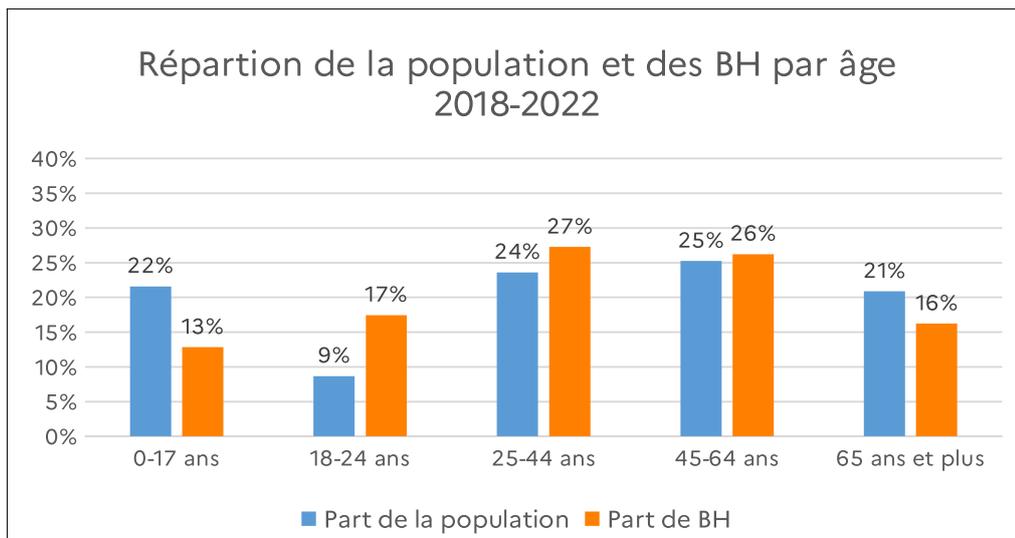


Pour l'ensemble des blessés légers, les tranches d'âge « sur-représentées » comparativement à la part de population sont les suivantes :

- les 18-24 ans (cette tranche d'âge avait déjà été identifiée pour les personnes tuées),
- les 25-44 ans.

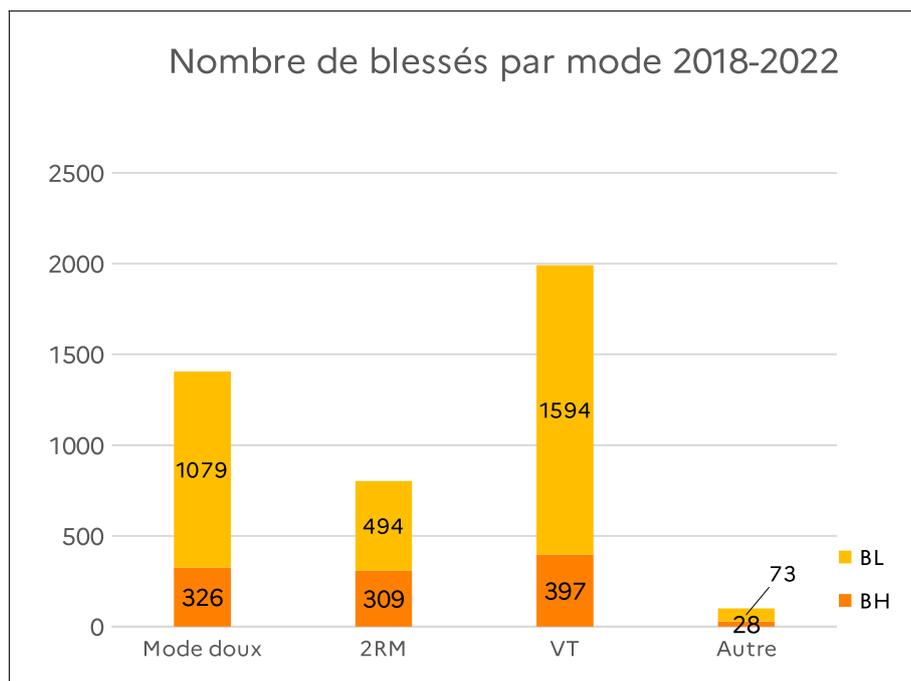
Les tranches d'âge « sous-représentées » parmi les blessés légers sont :

- les 0-17 ans (déjà le cas pour les personnes tuées),
- les seniors (65 ans et +). Dans cette tranche d'âge, les blessés hospitalisés et les tués sont plus représentés.



Pour l'ensemble des blessés hospitalisés, les tranches d'âge « sur-représentées » comparativement à la part de population sont les mêmes que pour les blessés légers (18-24 ans et 25-44 ans).

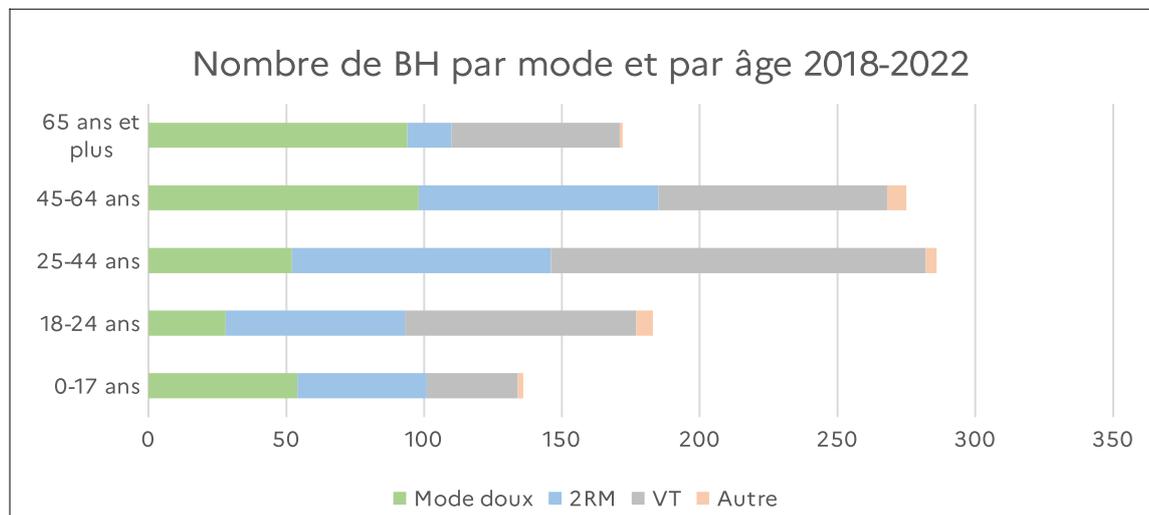
Blessés légers et hospitalisés par catégories d'usagers



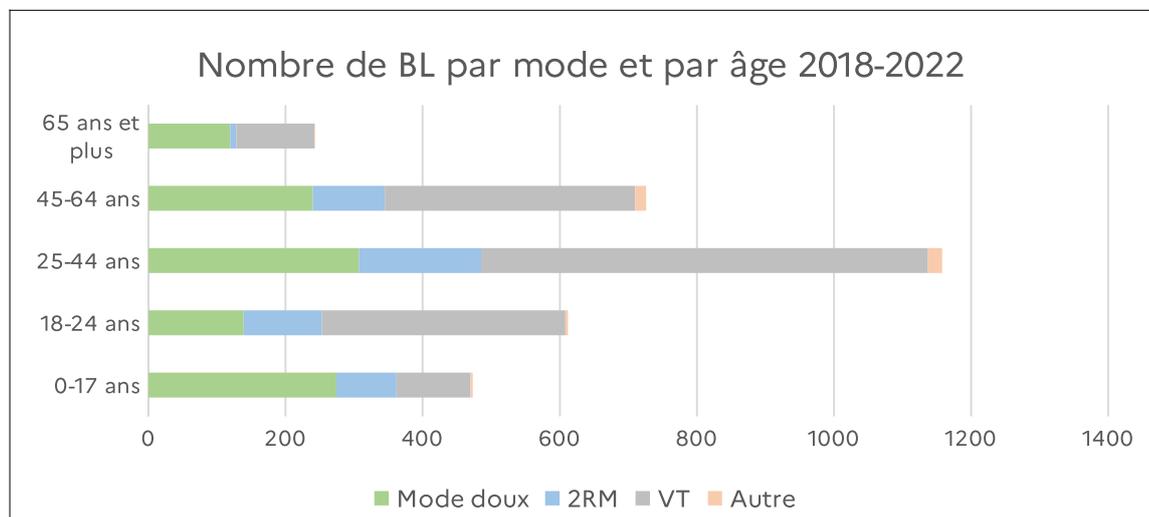
46 % des blessés sur nos routes circulaient en voiture personnelle ou utilitaire.

Chaque année, le nombre de blessés hospitalisés se situe en moyenne à 70 personnes par macro-catégorie (sauf « autre »).

La part des usagers en modes doux (notamment les piétons) représente 1/3 des blessés dans le Bas-Rhin.



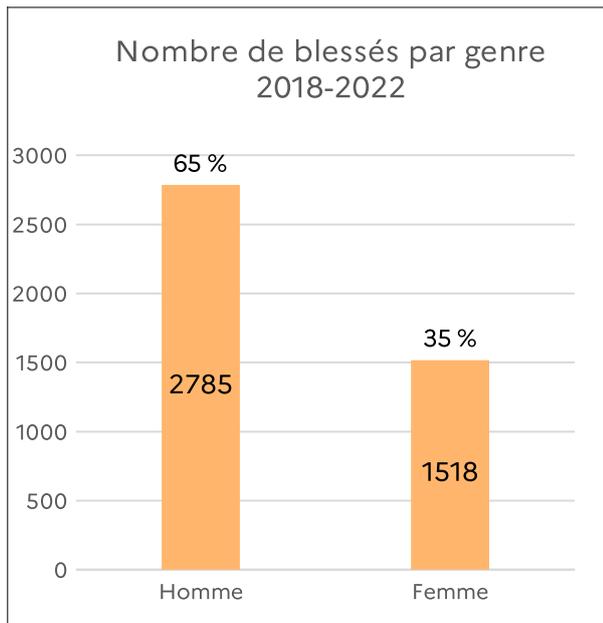
Pour toutes les tranches d'âge, les **usagers vulnérables** (modes doux et 2RM) sont fortement représentés.



Les blessés légers en mode doux concernent principalement la tranche d'âge des mineurs, dont le nombre de blessés est comparable à celui des 25-44 ans.



Nombre de personnes blessées (blessés légers ou hospitalisés) par genre



2/3 des personnes blessées sont des hommes sur les routes du Bas-Rhin.

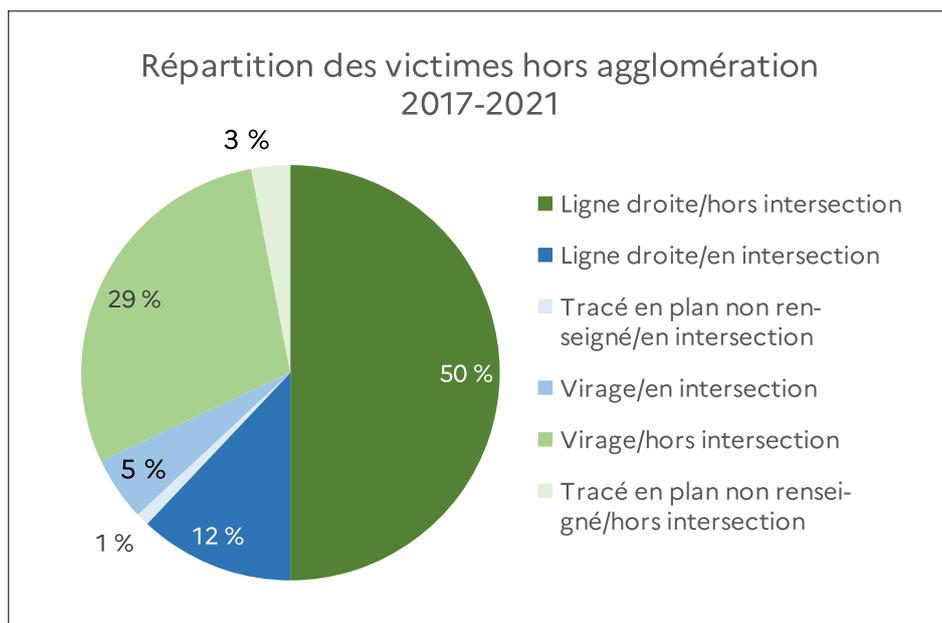
Plus la gravité des blessures augmente, plus la part des hommes augmente chez les victimes :

- Blessés légers Hommes / Blessés légers Femmes = 62 % / 38 %
- Blessés hospitalisés Hommes / Blessés hospitalisés Femmes = 72 % / 28 %
- Tués / Tuées = 79 % / 21 %

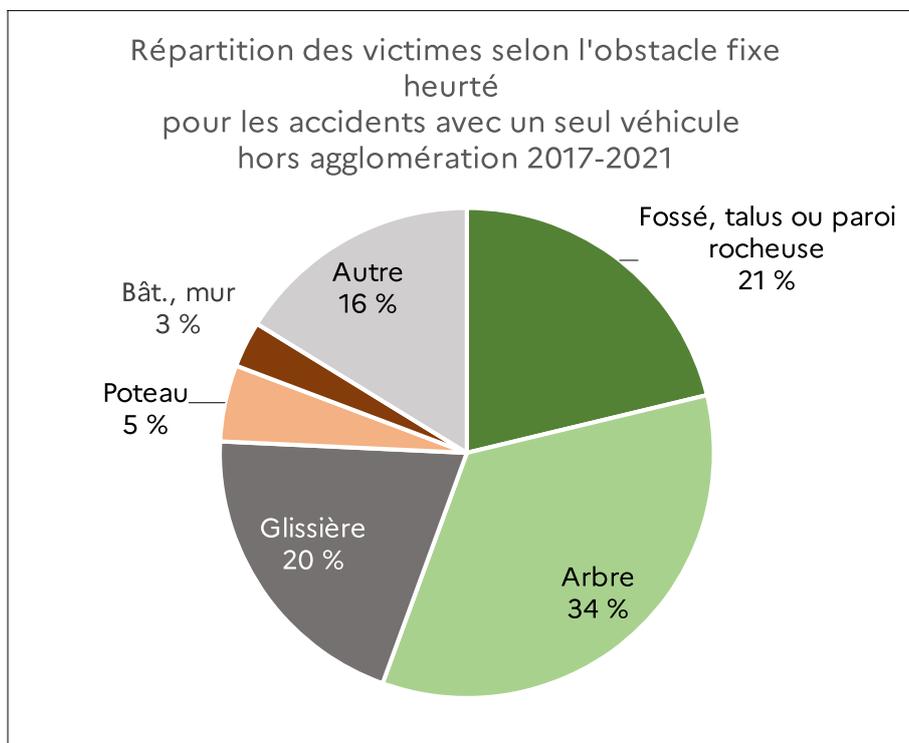
Dans le Bas-Rhin, **la part des hommes tués dans un accident de la circulation est supérieure à la moyenne nationale**, entre 2018 et 2022.



Accidents corporels : hors agglomération



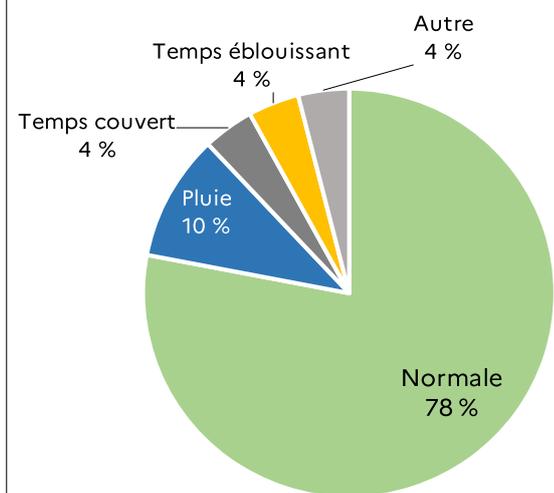
La moitié des victimes qui ont subi un accident hors agglomération se trouvaient **en ligne droite et hors intersection**.



Lors d'une collision hors agglomération avec un obstacle fixe, **1/3 des victimes ont heurté un arbre**.



Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques hors agglomération 2017-2021



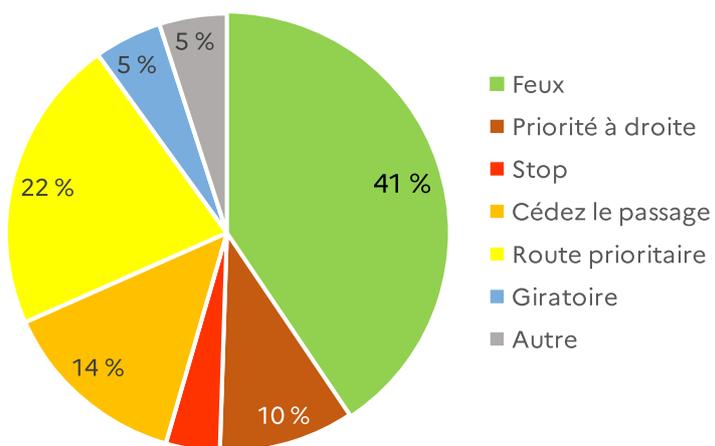
10 % des accidents hors agglomération ont eu lieu sous la pluie.

Accidents corporels : en agglomération

La répartition des accidents est la suivante :

- 40 % des accidents en intersection,
- 60 % des accidents hors intersection.

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021

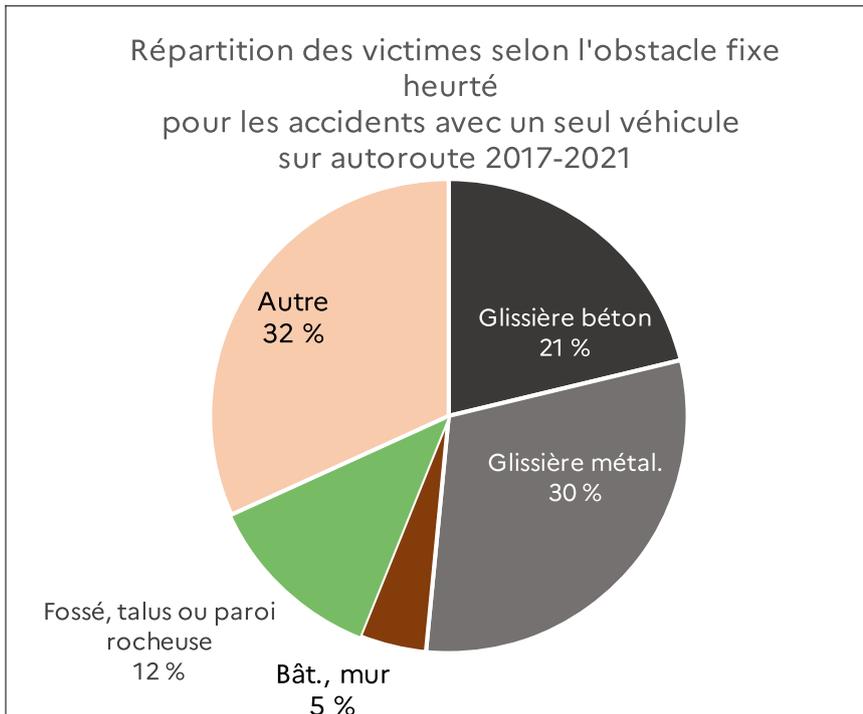


En intersection, la majorité des victimes ont été blessées ou tuées dans des **carrefours à feux**.

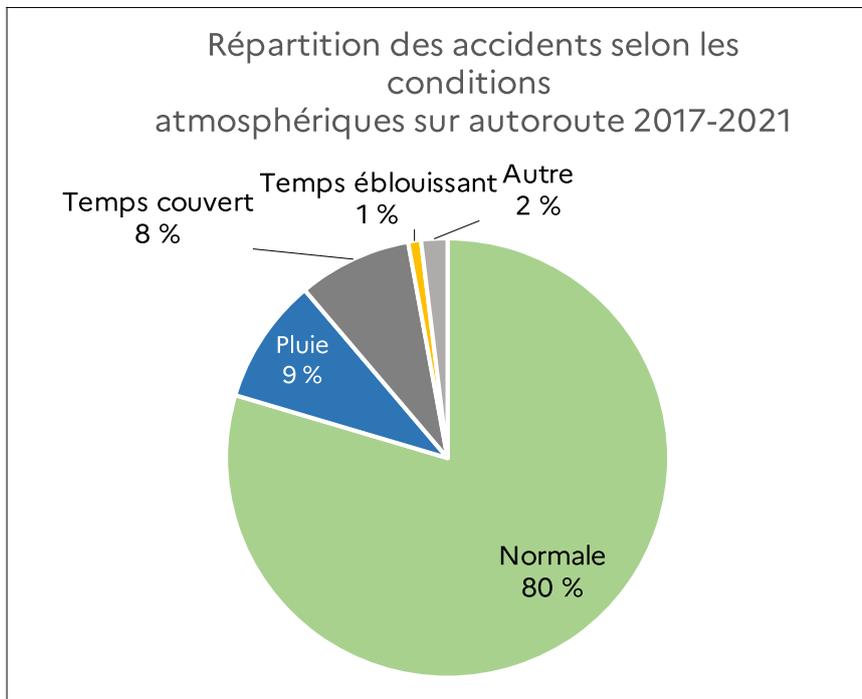


Accidents corporels : sur autoroute

La part des victimes en ligne droite est de 87 % (en virage : 13 %).



Plus de la moitié des obstacles fixes heurtés sur autoroute sont des **dispositifs de sécurité** (glissières).



9 % des accidents sur autoroute ont eu lieu sous la pluie.



5) Bilan général des actions PDASR de 2018 à 2022

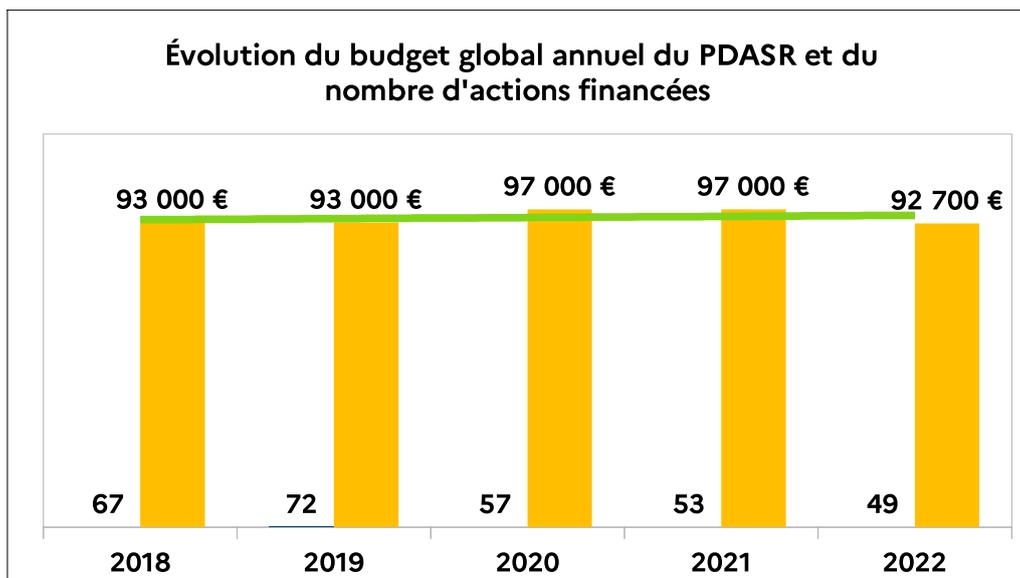
Une analyse des actions annuelles de sécurité routière inscrites au PDASR a été réalisée sur la période 2018-2022, qui relève du précédent DGO.

Pour évaluer le DGO 2018-2022, un PDASR a deux indicateurs d'évaluation annuelle pour chacun de ses enjeux. Le premier indicateur est la part annuelle des orientations d'actions (OA) de l'enjeu ayant fait l'objet d'au moins une action PDASR. Le second est le nombre d'actions PDASR mises en œuvre annuellement pour l'enjeu.

Un bilan qualitatif et quantitatif est réalisé ainsi qu'une analyse détaillée de l'accidentologie du département, ci-après.

1) Évolution du budget du PDASR entre 2018 et 2022

Le montant du budget global attribué annuellement au titre du PDASR comprend : le fonctionnement du centre de ressources (CDR), les frais des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) et ceux engagés pour les actions en régie ainsi que les subventions versées.



En 2020-2021, le budget a connu une légère hausse (4,30 %) (années sous Covid), puis une baisse en 2022. Le budget 2023 a été nettement revu à la baisse et s'élève à 90 090 €.

Le nombre d'actions sur 2018-2022 a fortement baissé notamment en raison de la crise sanitaire. Une reprise conséquente, en 2023, est attendue.



2) Bilan des actions PDASR de 2018 à 2022

Depuis 2020, une baisse de 36 % du nombre de dossiers déposés est observée, traduisant une adaptation des porteurs de projets à la crise sanitaire. Depuis 2021, les demandes sans financement ont baissé de 54 %.

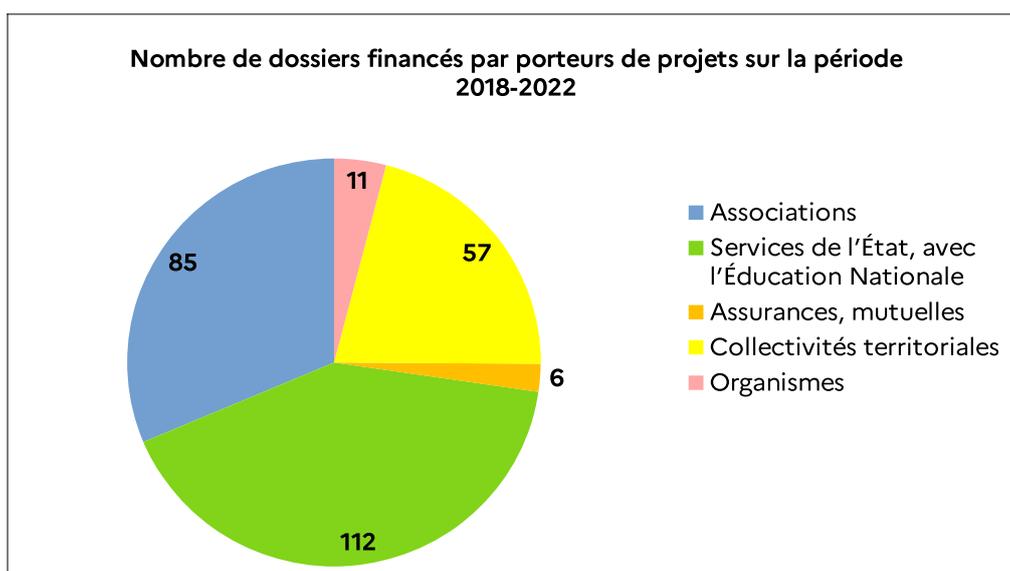
Depuis 2021, le centre de ressources a réalisé des achats de matériel pour : les actions en régie, les interventions des partenaires notamment pour le programme « Savoir Rouler à Vélo » (SRAV) émanant du ministère en charges des sports. En 2021, le SRAV représente 31 % du budget annuel, comprenant les subventions et les achats de matériel (gilets réfléchissants, réflecteurs rayons, catadioptrés, lumières, etc.), pour 5,6 % du public touché (soit 3 256 personnes sur 58 000). En 2022, ce dernier représente 21,5 % du budget global annuel pour 2,6 % du public touché (soit 1 350 personnes sur 51 200).

Pour cette raison les futurs PDASR ne financeront plus les interventions des prestataires dans le cadre du SRAV.

Actions déclarées au titre du PDASR et part du budget annuel				
PDASR	Nombre de projets déposés	Nombre d'actions sans demande de financement	Nombre d'actions financées (dont reconduites)	Budget global annuel
2018	98	24	67 (52)	93 000 €
2019	115	28	72 (54)	93 000 €
2020	103	25	57 (43)	96 200 €
2021	71	12	59 (24)	78 670 €
2022	63	11	49 (25)	83 430 €
TOTAL				282 200 €

Entre 2018 et 2022, le budget matériel propre du centre de ressources, représente 10,3 % du total.

La majorité des actions sont menées par les services de l'État (services de la Préfecture, forces de sécurité intérieure et Éducation Nationale, en milieu scolaire).

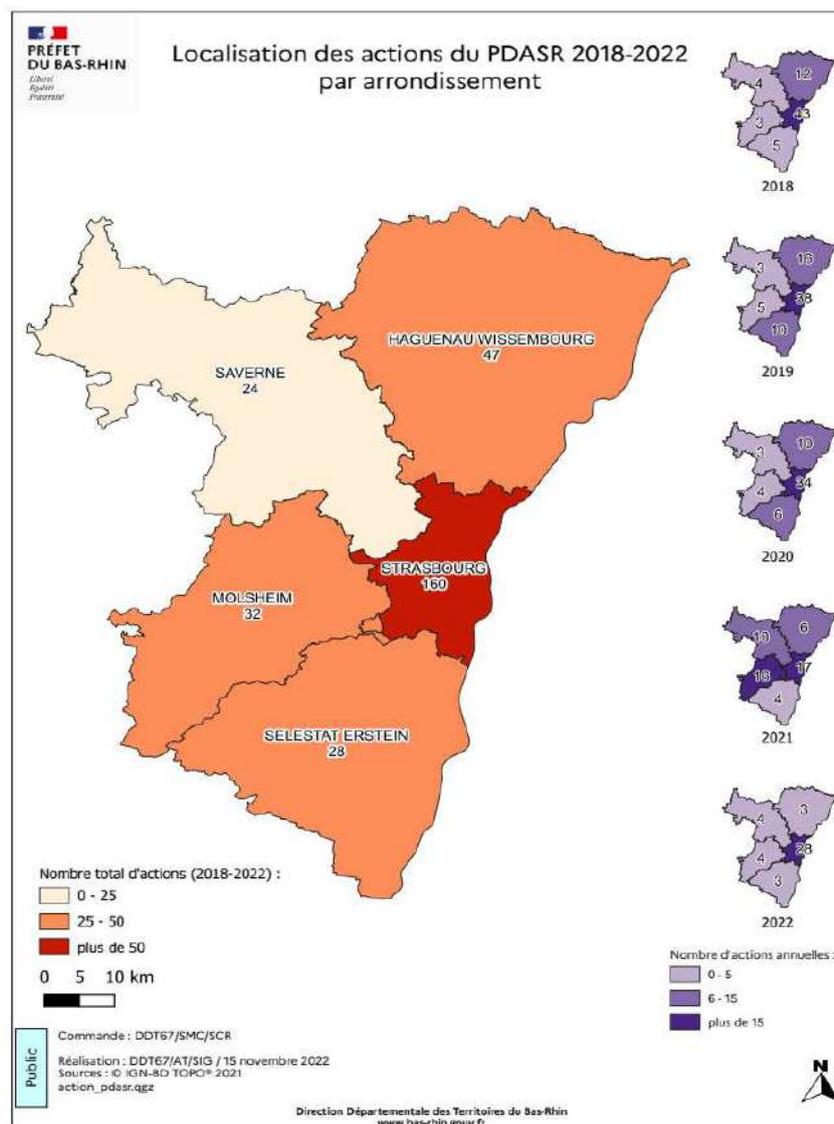


Les assurances et les mutuelles ont mené leurs actions PDASR sans financement (en 2021, par exemple, la Mutuelle Santé Agricole pour des bâches de signalisation des engins agricoles). La baisse de la part des services de l'État, en 2021-2022, est en corrélation avec le Covid. Les interventions en milieu scolaire ont été particulièrement affectées par des annulations ou des prorata de subventions.

Évolution du nombre de projets financés par porteurs de projets et budget alloué

PDASR	Associations	Budget alloué	Services de l'État, avec l'Éducation Nationale	Budget alloué	Assurances, mutuelles	Budget alloué	Collectivités territoriales	Budget alloué	Organismes	Budget alloué
2018	22	21 990 €	26	46 281 €	1	2 500 €	16	18 729 €	2	3 500 €
2019	20	29 810 €	35	38 547 €	2	2 500 €	22	12 140 €	2	0 €
2020	14	27 092 €	20	59 038 €	2	1 100 €	4	7 600 €	3	2 169 €
2021	16	27 080 €	21	32 040 €	1	0 €	8	17 650 €	1	1 900 €
2022	13	28 660 €	10	28 620 €	0	0 €	7	20 400 €	3	5 750 €

Sur la période 2018-2022, les cinq arrondissements du Bas-Rhin (Strasbourg, Haguenau/Wissembourg, Molsheim, Sélestat/Erstein et Saverne) ont bénéficié d'actions. Les arrondissements de Strasbourg et de Haguenau/Wissembourg, au vu de leur accidentalité significative, ont été concernés par davantage de projets.



Source : DDT 67 SIG



6) Analyse par enjeu du DGO 2018-2022

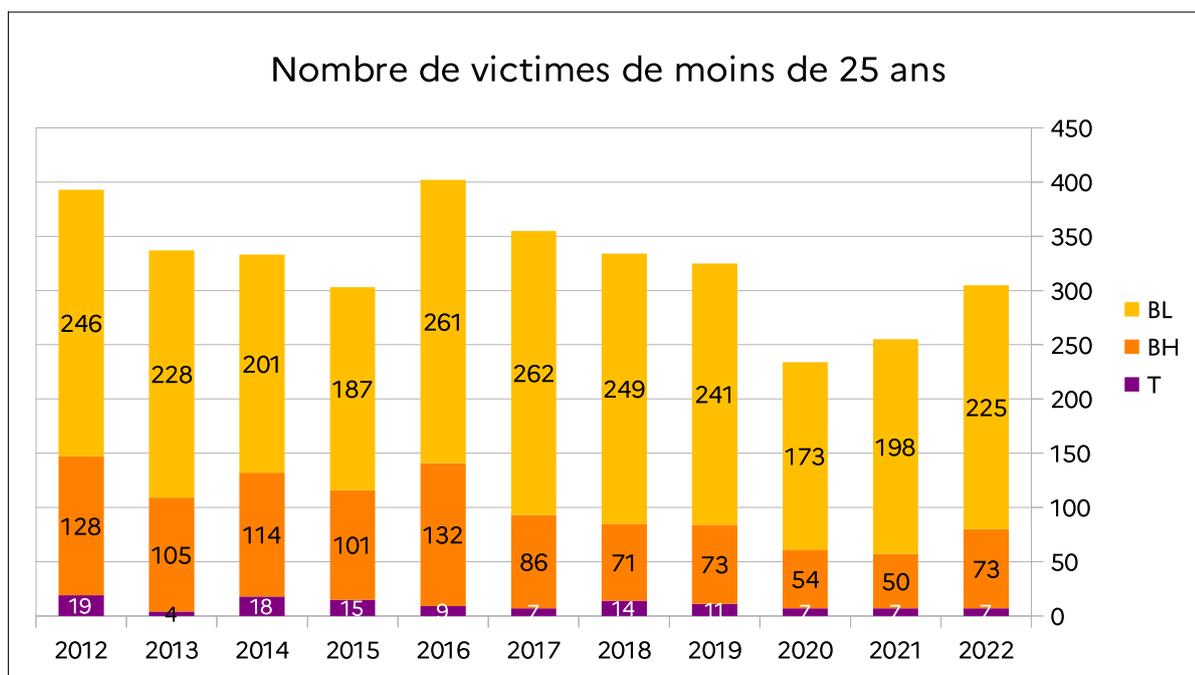
6.1) Les jeunes

1) Accidentologie des jeunes

D'après le bilan national de l'ONISR, les 18-24 ans sont plus souvent tués de nuit et les jours non ouvrés que les autres usagers.

Les jeunes adultes conducteurs sont quant à eux plus souvent présumés responsables que les autres conducteurs, notamment dans les accidents mortels.

Evolution des jeunes victimes sur 10 ans

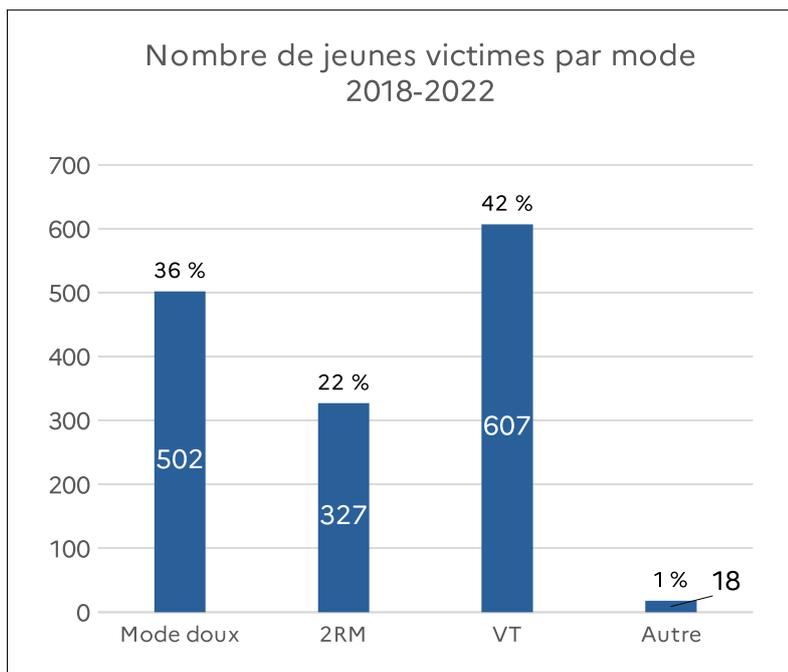


Le total des jeunes victimes suit la tendance générale relative à toutes les tranches d'âge, à l'exception de la période 2016-2019. En effet, le nombre global de victimes est resté stable sur cette période, alors que celui des jeunes a diminué.

Sur les trois dernières années, le nombre de jeunes tués reste stable (7) alors que le nombre de jeunes blessés augmente.



Répartition des jeunes par catégorie d'usagers



Les modes de déplacement des jeunes ne s'inscrivent pas dans la tendance générale :

- la part des usagers en mode doux (piétons, cyclistes) et en 2RM (cyclos) est plus importante (+3 points) ;
- la part des victimes en VT est moins importante (-4 points).

Répartition des jeunes par genre

69 % des victimes sont des jeunes hommes et 31 % des jeunes femmes.

La proportion d'hommes correspondant à cette tranche d'âge est donc supérieure de 4 points à celle des hommes de toutes tranches d'âge confondues.

Facteurs accidents liés aux jeunes

En 2022, 25% des victimes alcoolisées ont moins de 25 ans.

En 2019 (dernière année de référence), 11 jeunes sont décédés sur nos routes, dont 6 étaient responsables de leur accident avec un facteur alcool.

En 2022, 7 jeunes sont décédés, dont 2 présumés responsables avec facteur alcool.

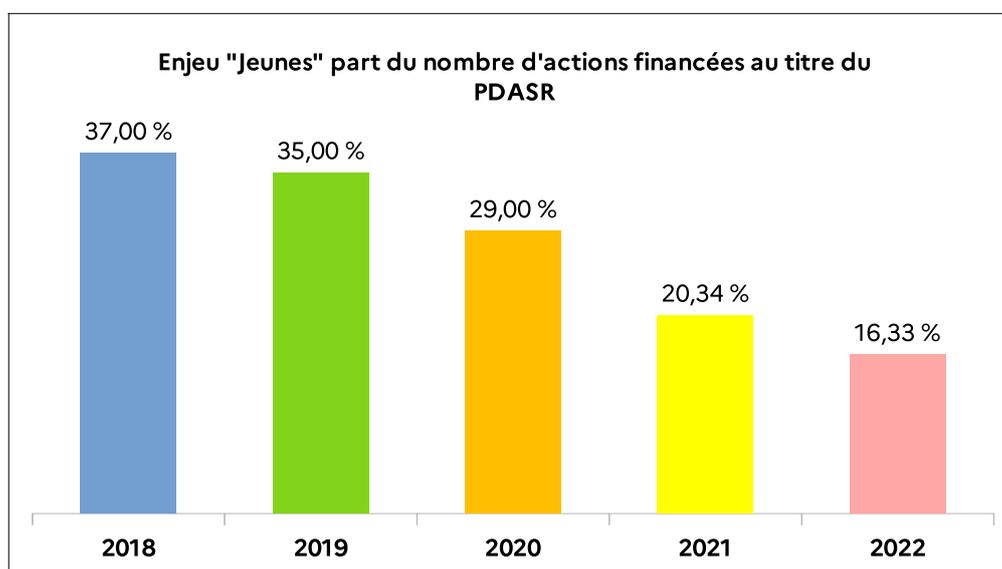
La tranche d'âge des 18-24 ans est la plus représentée parmi les victimes avec le facteur vitesse excessive ou inadaptée.



2) Bilan des actions PDASR « jeunes » (les moins de 25 ans) de 2018 à 2022

29,5 % des actions PDASR ont été réalisées dans le cadre de l'enjeu « jeunes ». L'ensemble des projets a mobilisé 39,5 % du financement total consommé, entre 2018 et 2022.

Actions déclarées au titre du PDASR et budget alloué						
PDASR	Actions financées reconduites	Actions financées nouvelles	Actions sans demande de financement	Total des actions	Financement total utilisé	Public touché estimé
2018	19	6	9	25	28 381 €	76 490
2019	20	5	9	25	23 735 €	133 720
2020	15	3	10	18	22 148 €	44 194
2021	5	7	1	12	22 790 €	10 408
2022	5	3	1	8	14 465 €	22 859
			Total	88	111 519 €	287 671



La part d'actions de l'enjeu a fortement baissée (- 55,9 %). Les principales causes identifiées sont : le Covid et les établissements scolaires qui ne réalisent plus de journées « forum sécurité routière ». Seuls les porteurs récurrents tels que le lycée Jules Verne à Saverne, le lycée Georges Imbert à Sarre-Union, le Collège Notre Dame à Strasbourg ainsi que la Communauté d'agglomération de Haguenau (CAH) pour les collégiens de Haguenau et Bischwiller, les ont maintenues.

L'enjeu « jeunes » n'est plus un enjeu national pour 2023-2027. Lors de l'élaboration des groupes de travail, il n'a pas fait l'objet d'une étude spécifique. Toutefois, la tranche des moins de 25 ans a été analysée au sein de chaque enjeu. Il a ainsi été intégré dans les autres enjeux comme sous-volet. Enjeu local en 2018-2022, il sera transversal au sein des quatre enjeux nationaux en 2023-2027.



6.2) Les deux-roues motorisés (2RM)

1) Accidentologie des 2RM de 2018 à septembre 2022

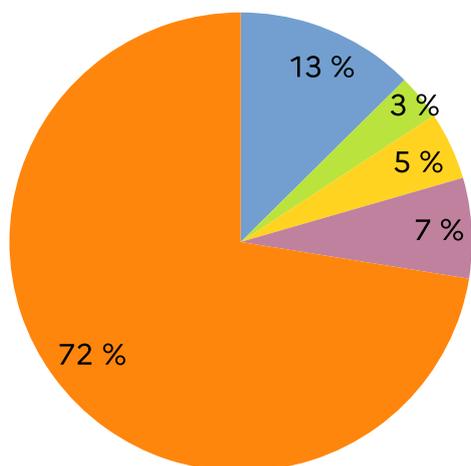
A) Accidentologie des usagers en 2RM – En agglomération

Tableau récapitulatif ATBH (Accidents / Tués / Blessés (total) / Hospitalisés) :

Année	A	T	B	BH	BL
2022*	76	0	81	24	57
2021	117	3	139	30	109
2020	90	3	105	26	79
2019	108	1	119	37	82
2018	124	4	135	36	99

* : année incomplète (du 01/01/2022 au 30/09/2022)

Répartition de ces accidents par arrondissement (2018-2022) :



En agglomération	Accidents Mortels	Accidents Graves (non mortels)	Accidents Légers
Arr. Haguenau-Wissembourg	13 %	24 %	7 %
Arr. Molsheim	0 %	7 %	3 %
Arr. Saverne	7 %	9 %	3 %
Arr. Sélestat-Erstein	0 %	14 %	4 %
Arr. Strasbourg	80 %	46 %	83 %

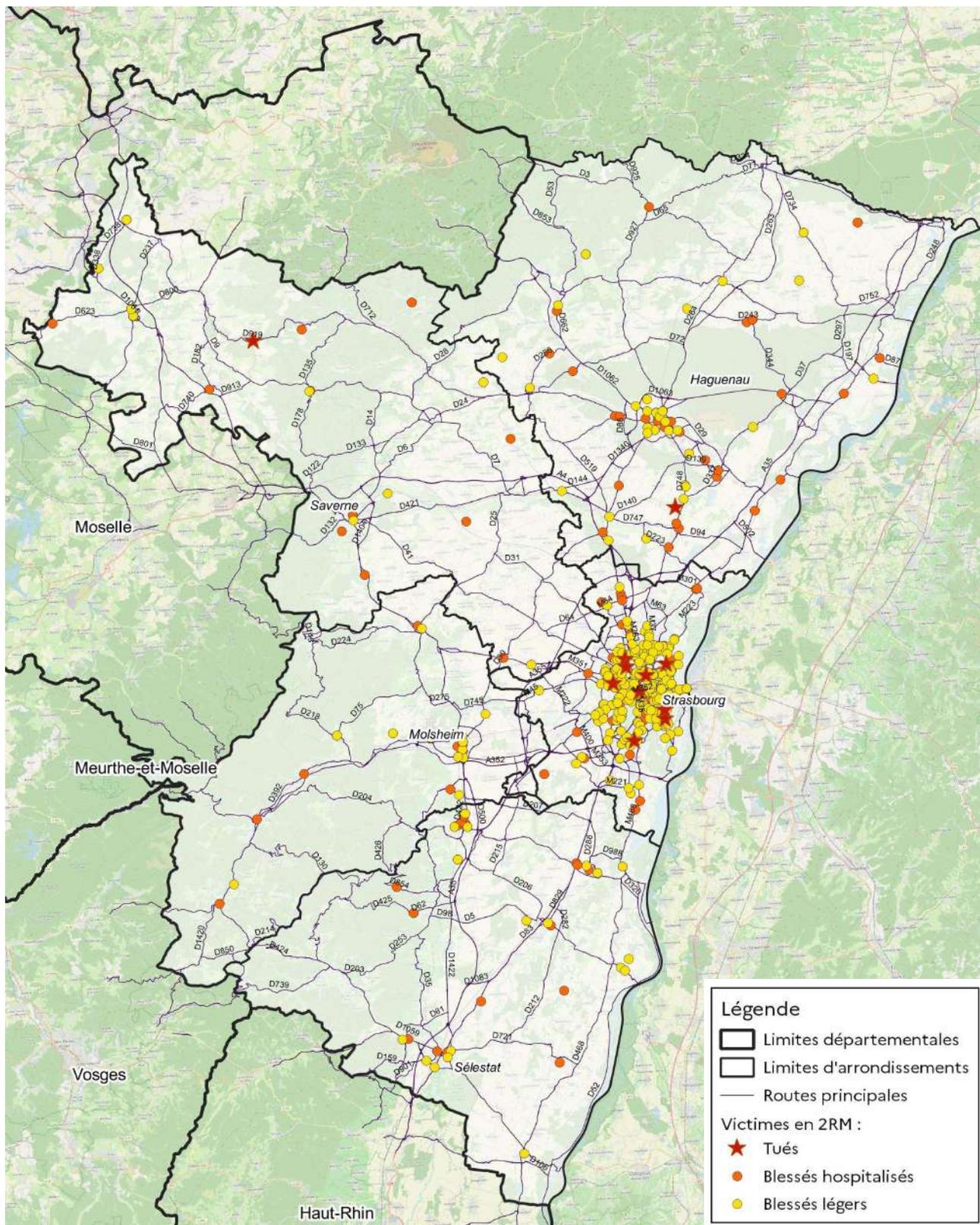
Accidents corporels et mortels

Environ 3/4 des accidents impliquant un 2RM en agglomération ont eu lieu dans l'arrondissement de Strasbourg.

Arrondissement	A	T	B	BH	BL
Haguenau-Wissembourg	13 %	8 %	12 %	23 %	8 %
Molsheim	3 %	0 %	3 %	5 %	3 %
Saverne	5 %	8 %	5 %	8 %	4 %
Sélestat-Erstein	7 %	0 %	7 %	13 %	5 %
Strasbourg	72 %	83 %	72 %	51 %	80 %



Localisation des accidents en 2RM en agglomération : Département du Bas-Rhin

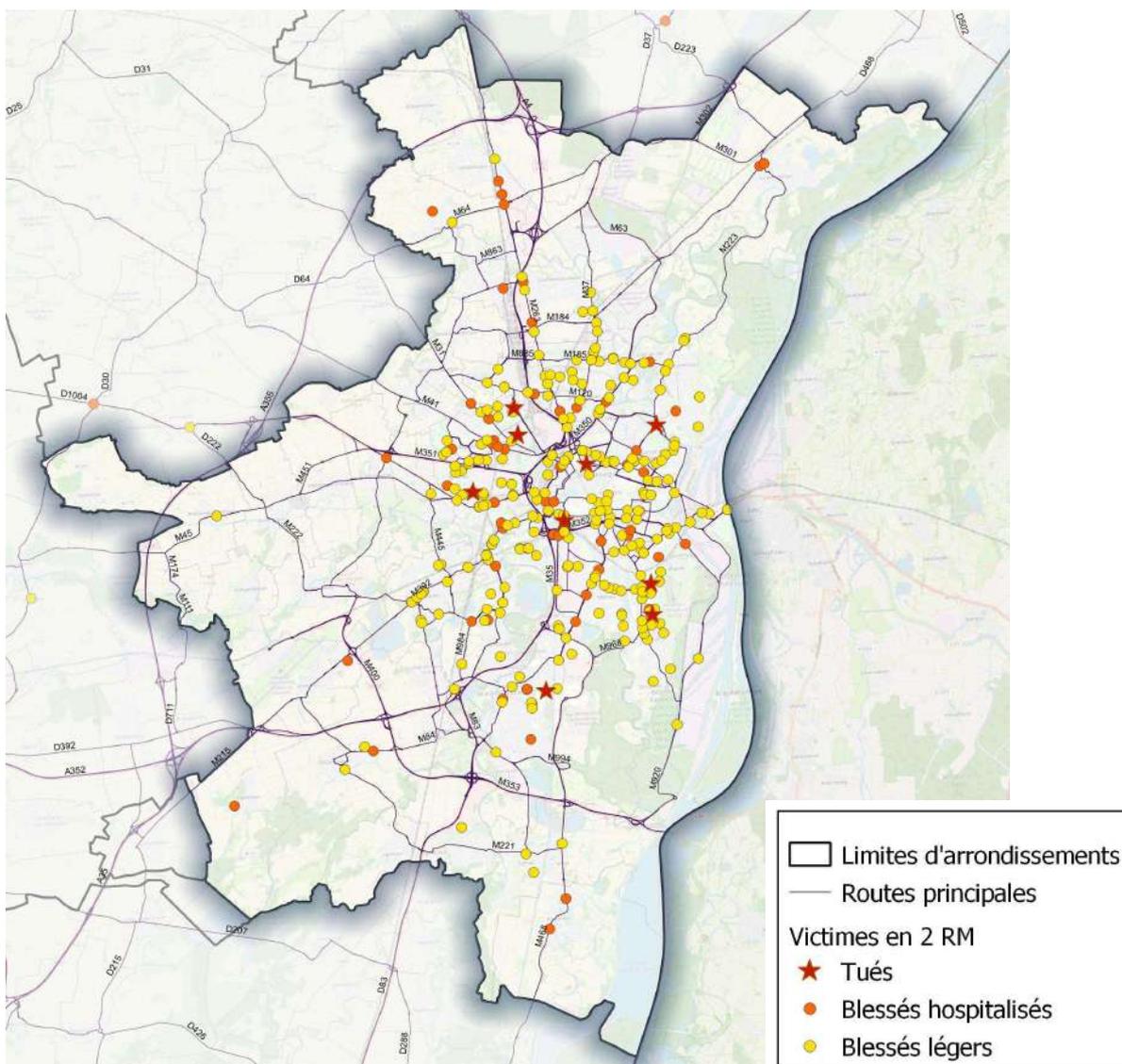


En agglomération, l'accumulation des accidents 2RM à l'intérieur de l'arrondissement de Strasbourg est bien visible.

Un zoom sur l'arrondissement de Strasbourg est proposé en page suivante.



Localisation des accidents en 2RM en agglomération : Arrondissement de Strasbourg



Rodéos urbains dans l'arrondissement de Strasbourg

Ces données proviennent de la Direction départementale de Sécurité publique et couvrent la période du 01/01/2022 au 30/11/2022 sur la zone Police Nationale (PN) (Strasbourg et 6 communes de petite couronne) :

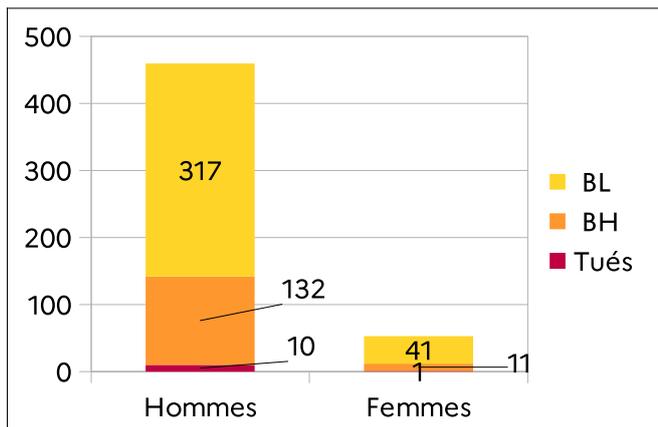
		Nombre d'interpellations	Nombre de saisies*
En Opération	pour rodéo	19	18
	autre motif	27	86
Hors Opération	pour rodéo	25	23
	autre motif	6	17
TOTAL		77	144

* : engins ou véhicules immobilisés, mis en fourrière, réquisition...

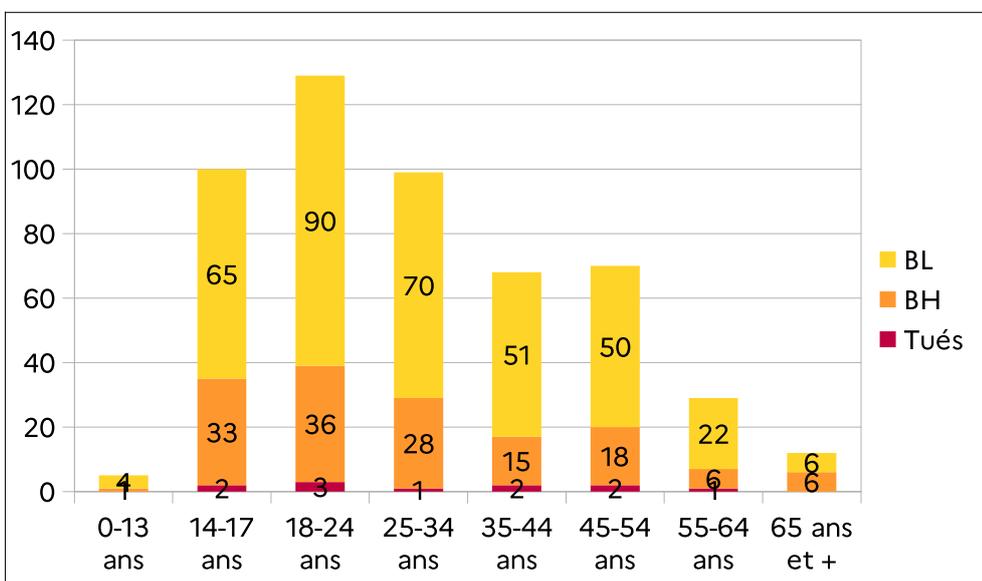
Des opérations identiques sont menées sur les circonscriptions PN de Haguenau et Sélestat. Les différents secteurs identifiés par la DDSB correspondent à la localisation des principaux accidents 2RM.



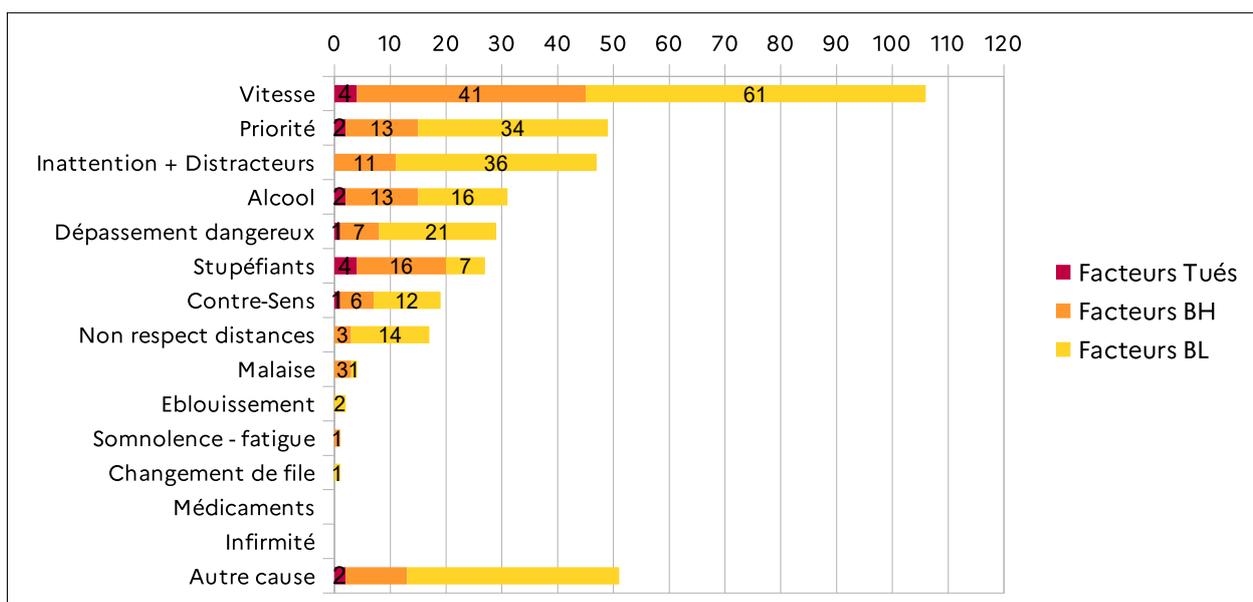
Par genre (2RM en agglomération) :



Par tranche d'âge (2RM en agglomération) :



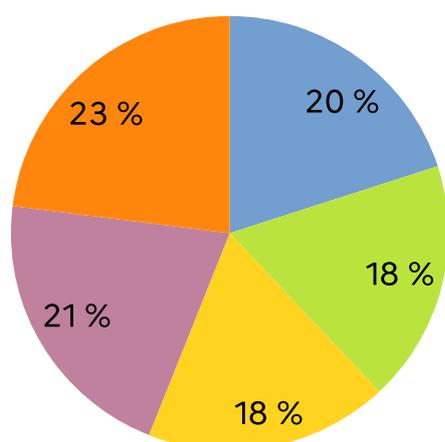
Par facteur d'accident (2RM en agglomération) : (jusqu'à 3 facteurs par PR)



B) Accidentologie des usagers en 2RM – hors agglomération

Tableau récapitulatif ATBH :

Année	A	T	B	BH	BL
2022*	42	5	42	24	18
2021	60	6	67	39	28
2020	56	5	56	28	28
2019	56	7	62	31	31
2018	64	10	62	36	26



Accidents corporels et mortels

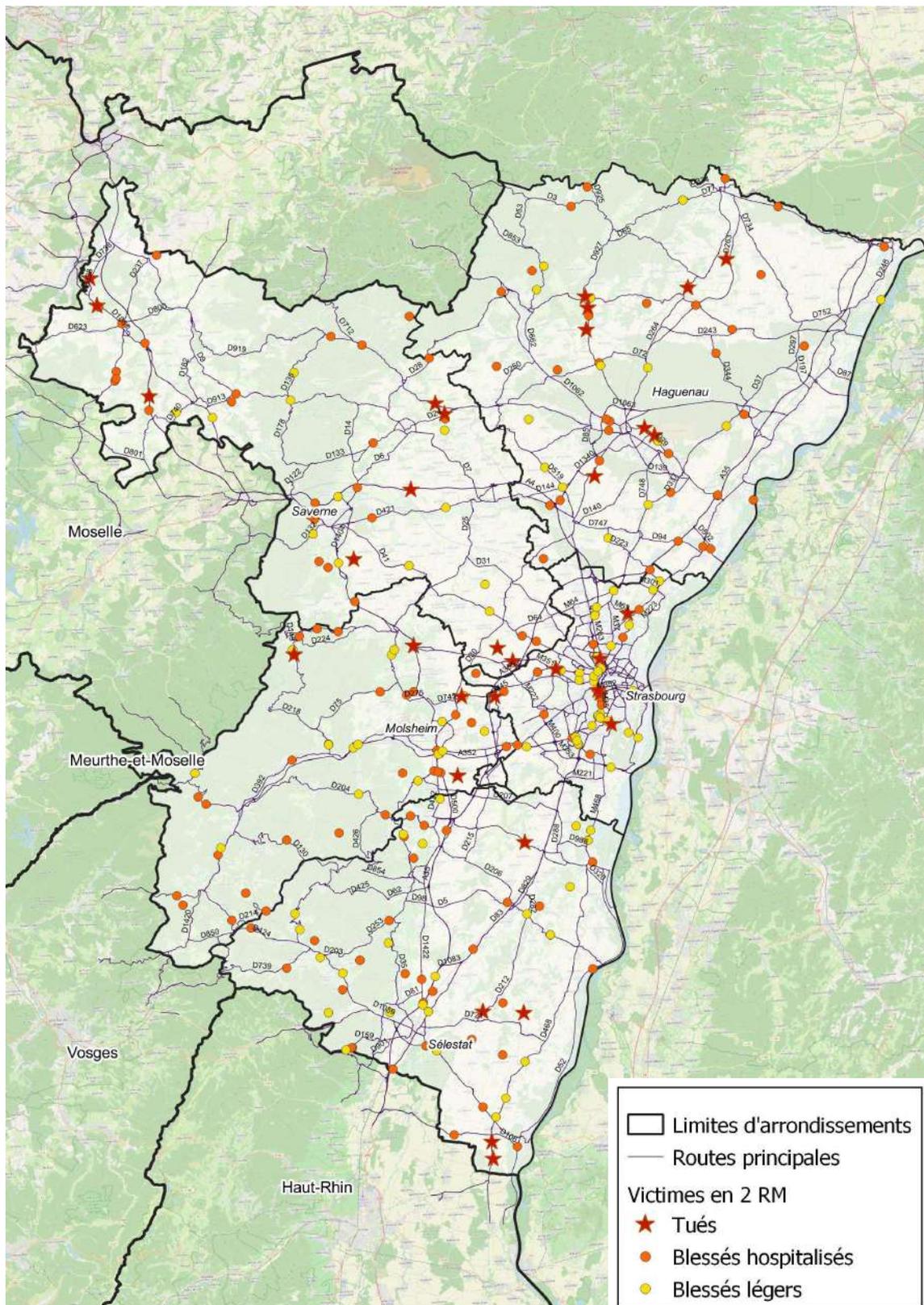
Hors agglomération	Accidents Mortels	Accidents Graves (non mortels)	Accidents Légers
Arr. Haguenau-Wissembourg	25 %	25 %	18 %
Arr. Molsheim	14 %	23 %	11 %
Arr. Saverne	22 %	17 %	13 %
Arr. Sélestat-Erstein	22 %	24 %	16 %
Arr. Strasbourg	17 %	11 %	42 %

Les accidents impliquant un 2RM hors agglomération sont uniformément répartis sur tout le territoire.

Arrondissement	A	T	B	BH	BL
Haguenau-Wissembourg	20 %	24 %	19 %	22 %	14 %
Molsheim	18 %	10 %	20 %	23 %	17 %
Saverne	17 %	24 %	17 %	19 %	14 %
Sélestat-Erstein	21 %	21 %	21 %	23 %	19 %
Strasbourg	23 %	21 %	23 %	12 %	35 %



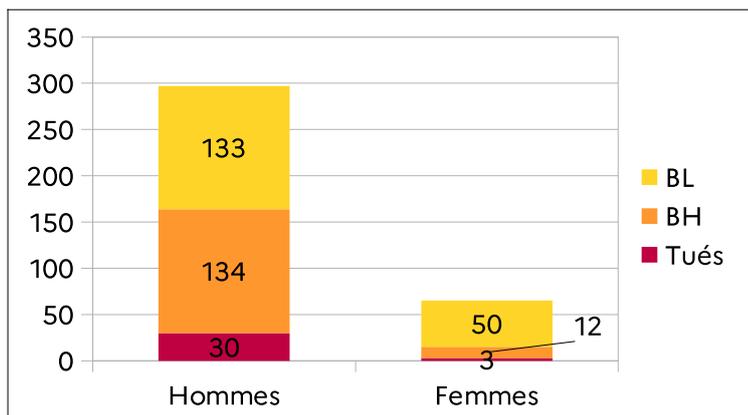
Localisation des accidents en 2RM en agglomération : Département du Bas-Rhin



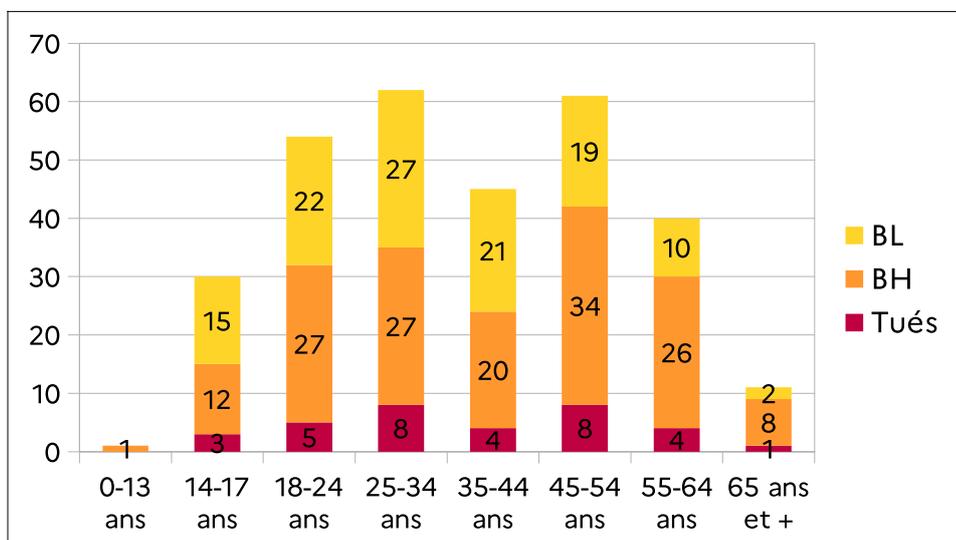
Les blessés graves et tués représentent la part la plus importante des victimes d'accidents en 2RM hors agglomération.



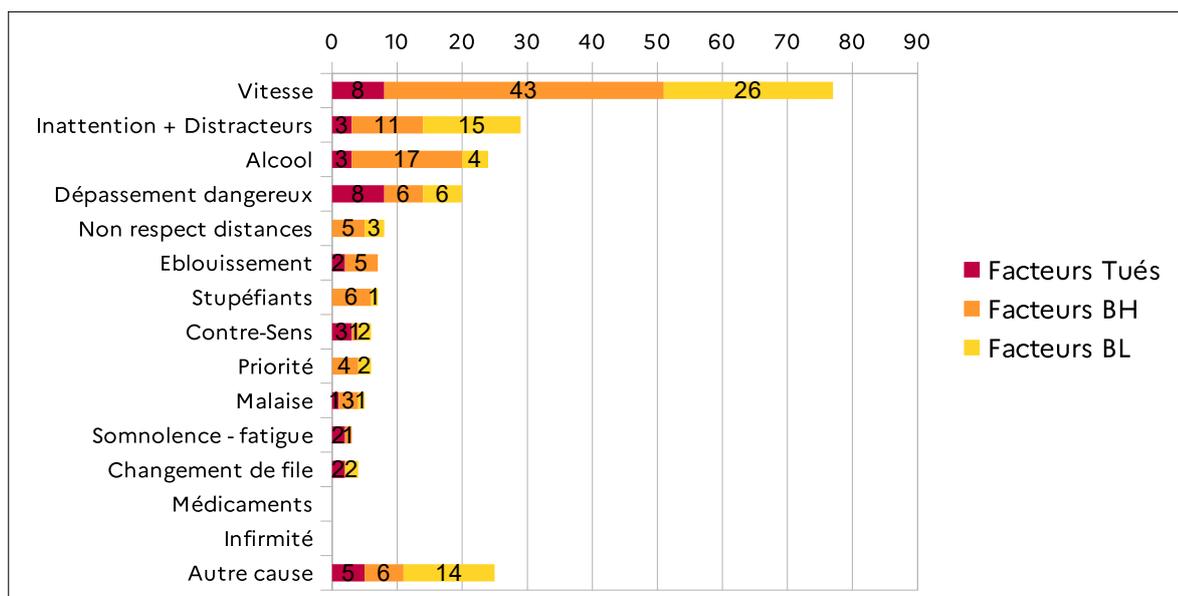
Par genre (2RM hors agglomération) :



Par tranche d'âge (2RM hors agglomération) :



Par facteur d'accident (2RM hors agglomération) :



C) Responsabilité présumée

Sur l'ensemble des usagers impliqués dans un accident de la circulation, qu'ils soient victimes ou indemnes, la responsabilité du conducteur est engagée en moyenne dans 1 cas sur 3.

Dans la catégorie des cyclomotoristes et motocyclistes, cette responsabilité est engagée dans environ 1 cas sur 2.

Mode de déplacement	T	B	BH
Piéton à pied+EDP-sm	45 %	23 %	21 %
EDP-m	n.s.	60 %	69 %
Vélo	47 %	33 %	34 %
Cyclo	44 %	47 %	52 %
Moto	60 %	52 %	68 %
VT	72 %	35 %	56 %
VU	83 %	35 %	58 %
PL	n.s.	58 %	n.s.
TC		19 %	
Autres	75 %	35 %	61 %

Mode	T	B	BH
2RM	57 %	50 %	62 %

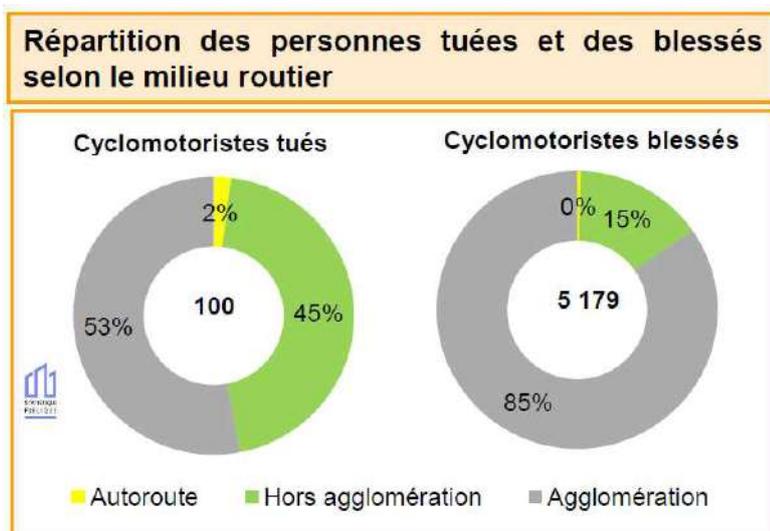
T, B, BH : accident avec le plus haut niveau de gravité (au moins une victime tuée, blessée, blessée hospitalisée de +24h)

n.s. : non significatif

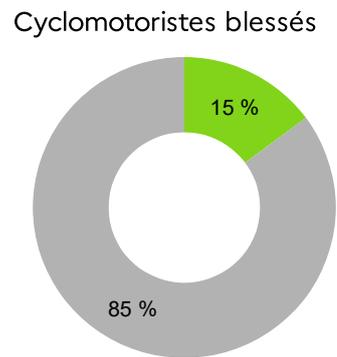
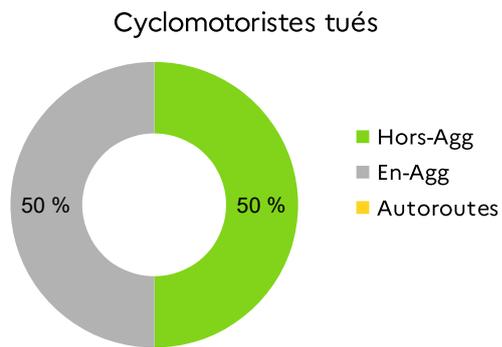
D) Accidentologie par catégorie d'usagers 2RM : les cyclomotoristes

D.1. Répartition des victimes par milieu routier

Echelle nationale :

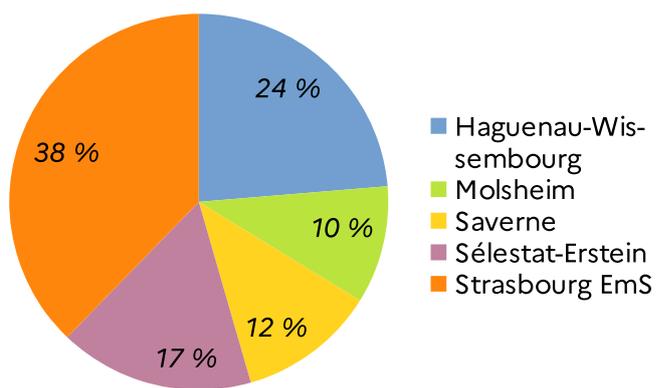


Echelle départementale :

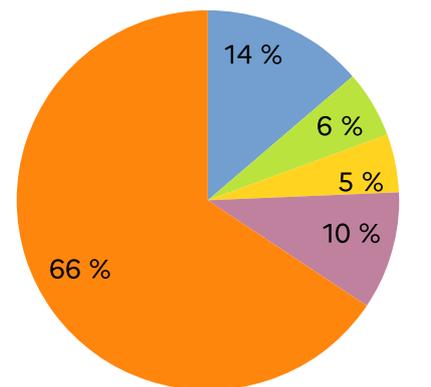


La répartition des victimes à l'échelle départementale est sensiblement identique à celle de l'échelle nationale.

Répartition du parc des cyclos par arrondissement :



Immatriculations (SIV) au 12/12/2022



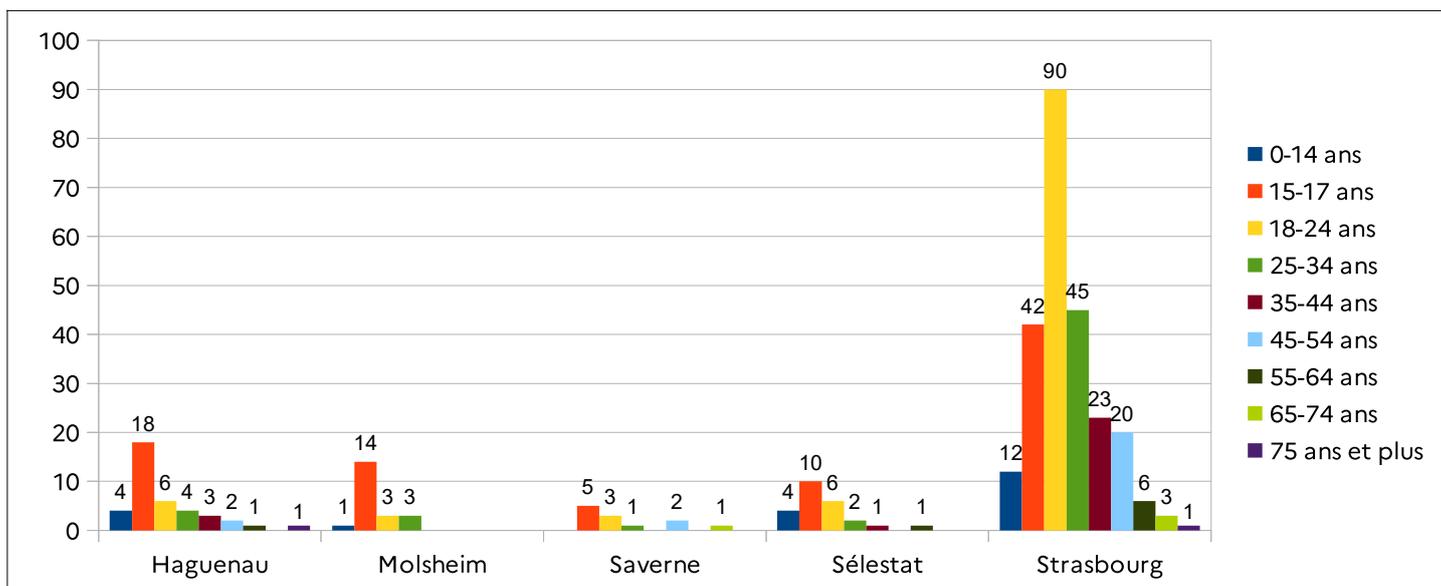
Les accidents corporels (BAAC)

2/3 des accidents cyclos ont eu lieu dans l'EmS (pour seulement 38 % des immatriculations).



Nombre de victimes en cyclo par âge et par arrondissement :

années de référence : 2017-2021



Arrondissement de Strasbourg : la tranche d'âge émergente (public « cible ») est 18-24 ans.

Autres arrondissements : la tranche d'âge émergente (public « cible ») est 15-17 ans.

A l'échelle nationale, 580 cyclomotoristes ont été tués, représentent 4 % de la mortalité routière du département.

Cette part monte à **5 % en agglomération**.

Sur les 580 cyclomotoristes tués, 547 étaient conducteurs, et 33 passagers.

Au total, 11 % des accidents corporels impliquent un cyclomoteur.

A l'échelle départementale, 9 cyclomotoristes ont été tués, soit 5 % de la mortalité routière du département.

Cette part monte à **7 % en agglomération**.

Sur les 9 cyclomotoristes tués, 8 étaient conducteurs.

Au total, 10 % des accidents corporels impliquent un cyclomoteur.

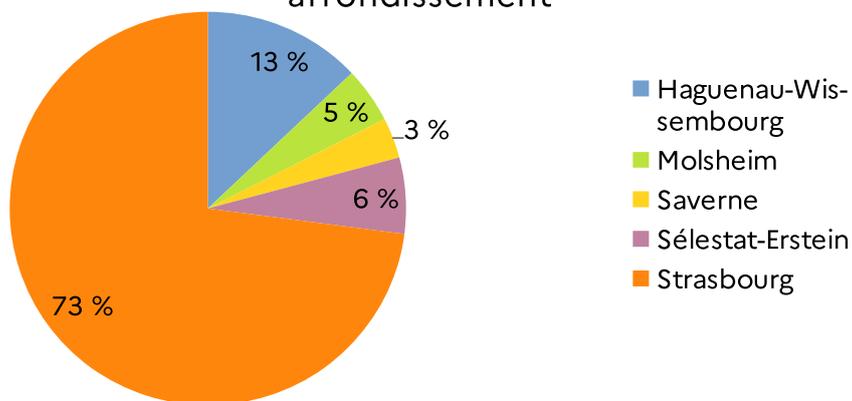


D.2. Accidentologie des cyclomotoristes - en agglomération

Accidents impliquant un cyclomotoriste, **en agglomération**, du 01/01/2018 au 30/09/2022

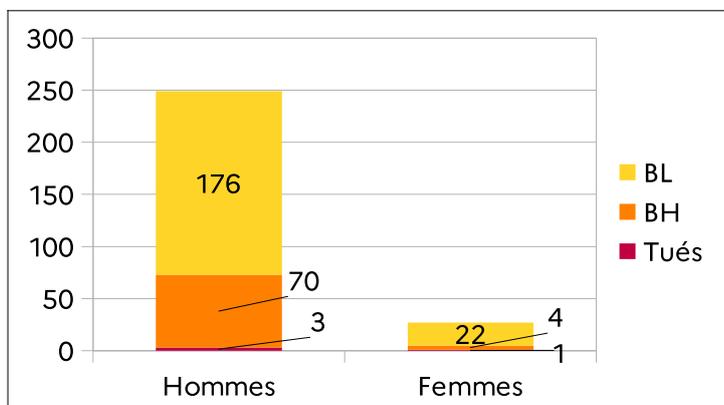
Année	A	T	B	BH	BL
2022	37	0	40	10	30
2021	57	1	69	13	56
2020	47	1	53	16	37
2019	67	0	78	21	57
2018	69	2	77	19	58

Répartition des accidents Cyclo en aggro par arrondissement

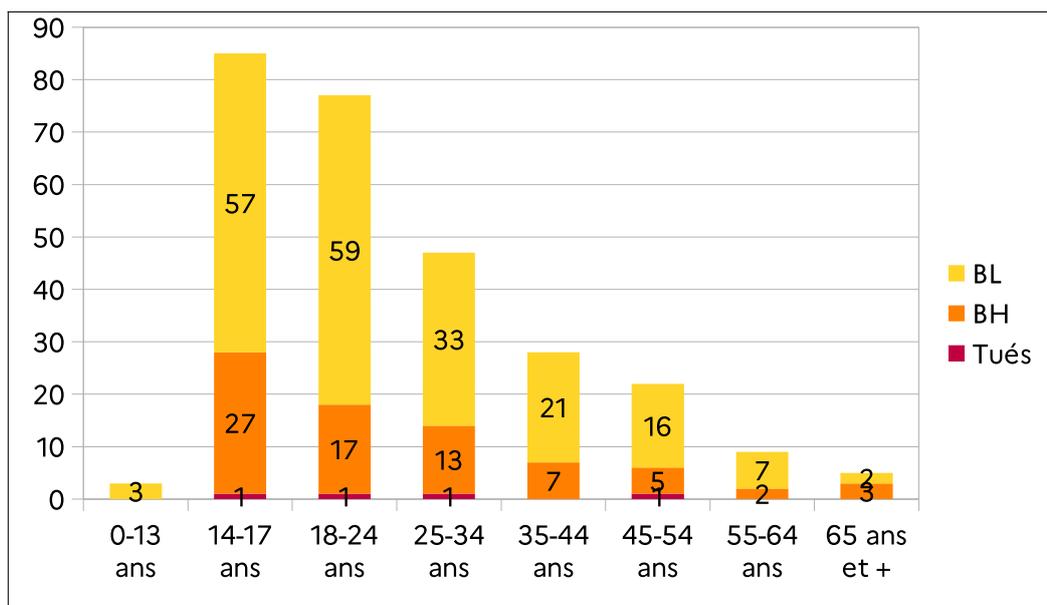


Arrondissement	A	T	B	BH	BL
Haguenau-Wissembourg	13 %	25 %	12 %	29 %	7 %
Molsheim	5 %	0 %	5 %	7 %	4 %
Saverne	3 %	0 %	3 %	4 %	3 %
Sélestat-Erstein	6 %	0 %	6 %	9 %	6 %
Strasbourg	73 %	75 %	73 %	51 %	81 %

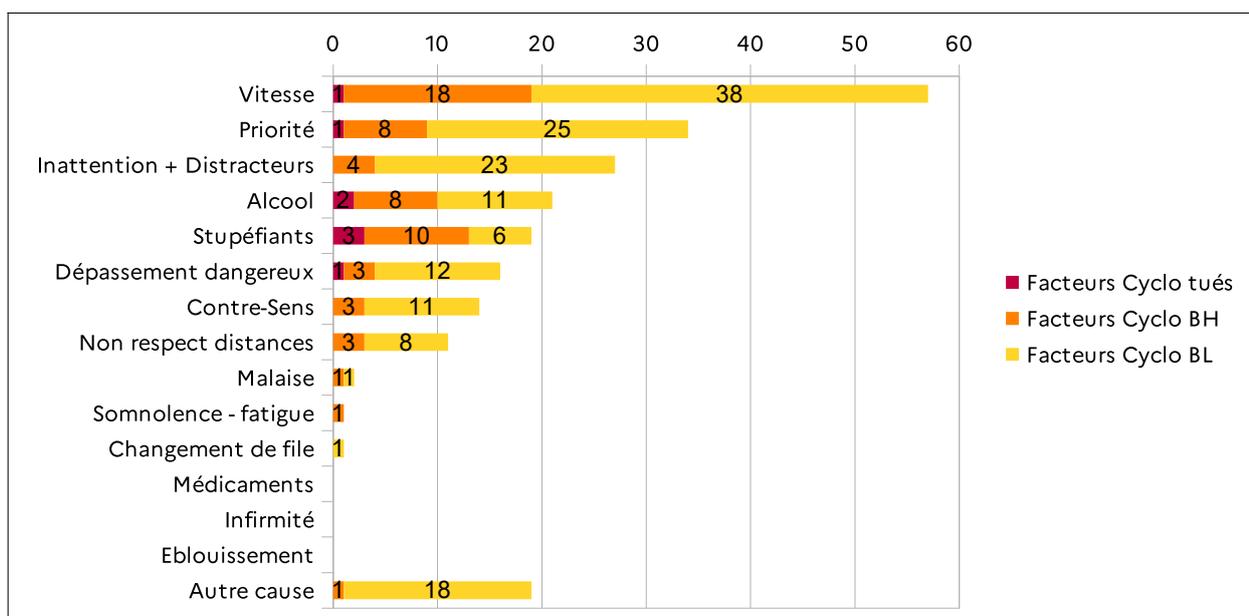
Par genre (cyclos en agglomération) :



Par tranche d'âge (cyclos en agglomération) :



Par facteur d'accident (cyclos en agglomération) :



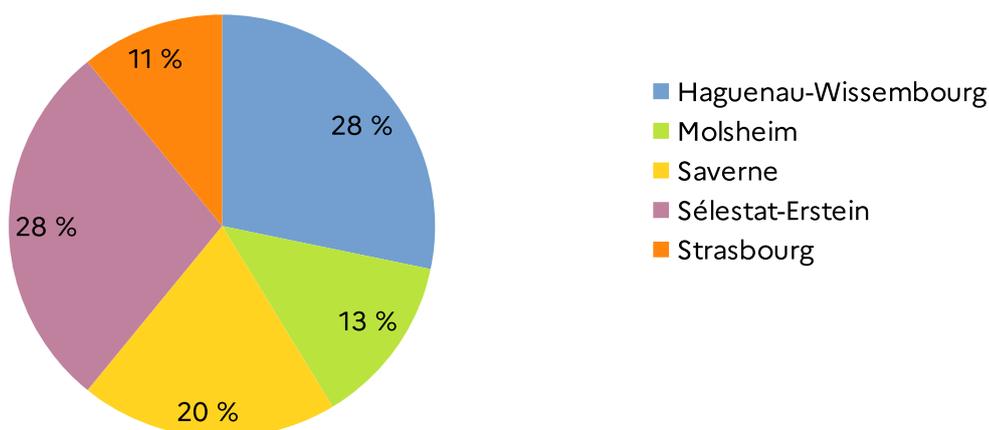
D.3. Accidentologie des cyclomotoristes - hors agglomération

Période du 01/01/2018 au 30/09/2022

Année	A	T	B	BH	BL
2022	4	0	5	4	1
2021	9	1	11	3	8
2020	10	0	10	7	3
2019	10	3	11	7	4
2018	17	1	17	9	8



Répartition des accidents Cyclo hors agglo par arrondissement



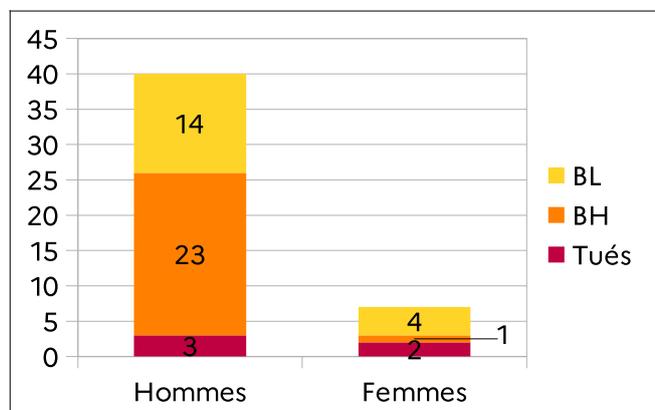
Arrondissement	A	T	B	BH	BL
Haguenau-Wissembourg	28 %	40 %	29 %	23 %	35 %
Molsheim	13 %	0 %	14 %	19 %	9 %
Saverne	20 %	20 %	18 %	27 %	9 %
Sélestat-Erstein	28 %	40 %	29 %	23 %	35 %
Strasbourg	11 %	0 %	10 %	8 %	13 %

Les trois arrondissements les plus concernés par les accidents cyclo hors agglo sont les suivants :

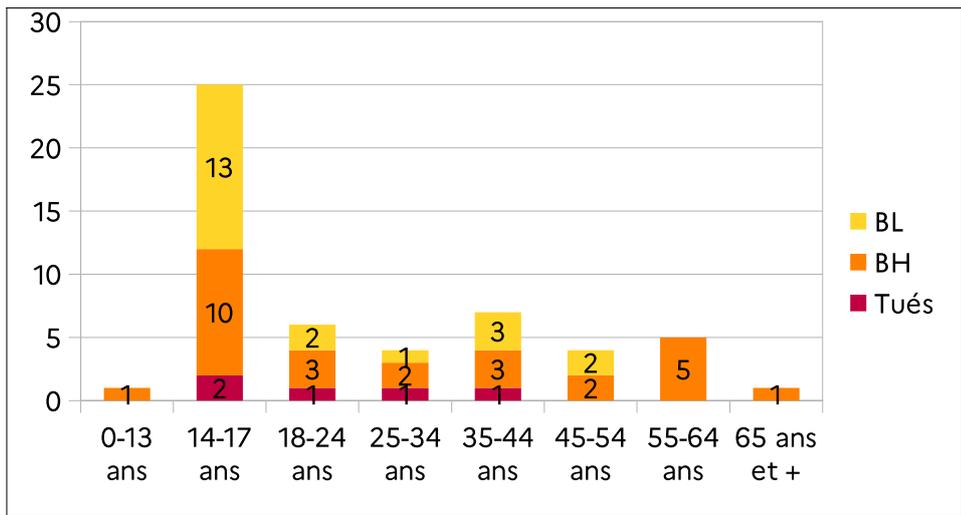
- Haguenau-Wissembourg (13 accidents impliquant un cyclomotoriste),
- Sélestat-Erstein (13 accidents également),
- Saverne (9 accidents).

Les accidents cyclo hors agglo dans l'arrondissement de Strasbourg sont minoritaires (arrondissement essentiellement urbain).

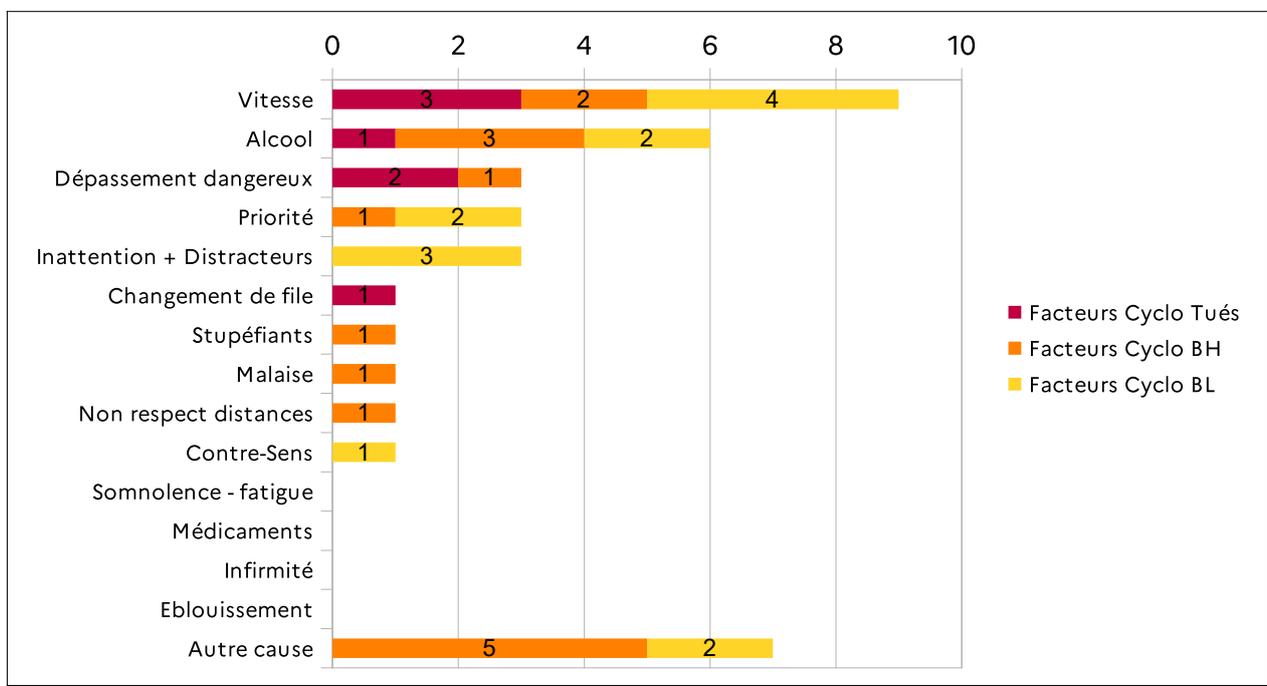
Par genre (cyclos hors agglomération) :



Par tranche d'âge (cyclos hors agglomération) :



Par facteur d'accident (cyclos hors agglomération) :

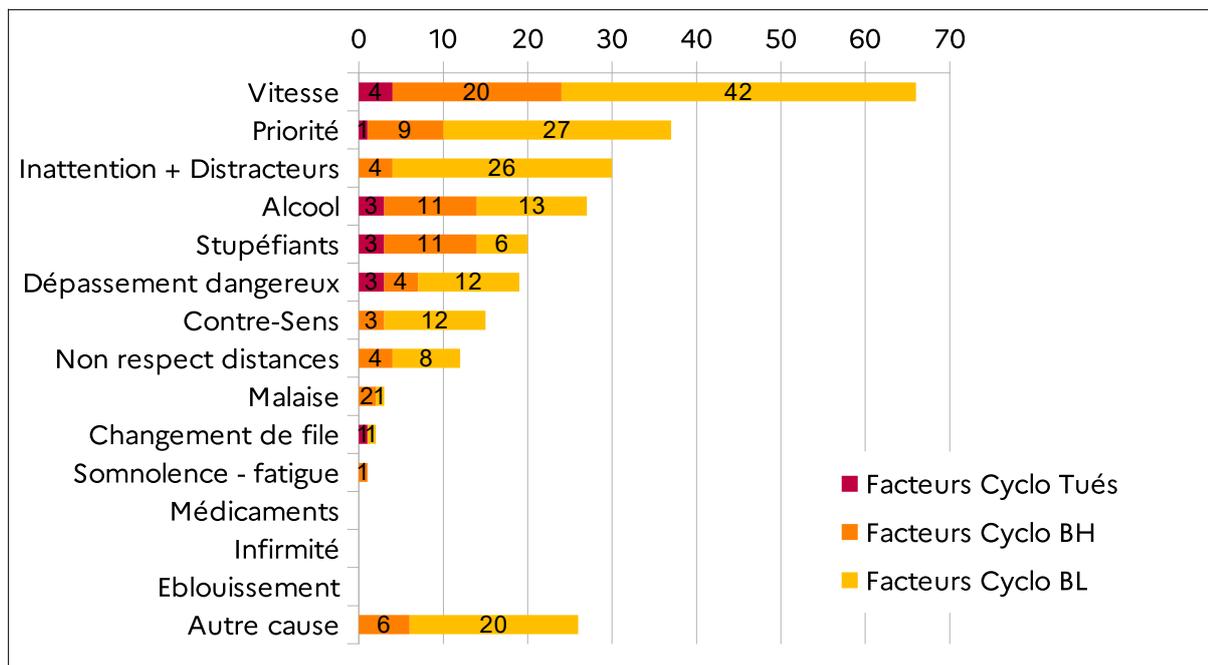


L'alcool est le deuxième facteur identifié par ordre d'importance chez les cyclomotoristes hors agglomération (6 occurrences).



D.4. Accidentologie des cyclos hors et en agglomération

Facteurs cumulés en et hors agglomération



Classement :

- 1- Vitesse excessive ou inadaptée
- 2- Priorité non respectée
- 3- Inattention

On retrouve ce classement chez les cyclomotoristes tués ou blessés, ainsi que les cyclomotoristes en agglomération.

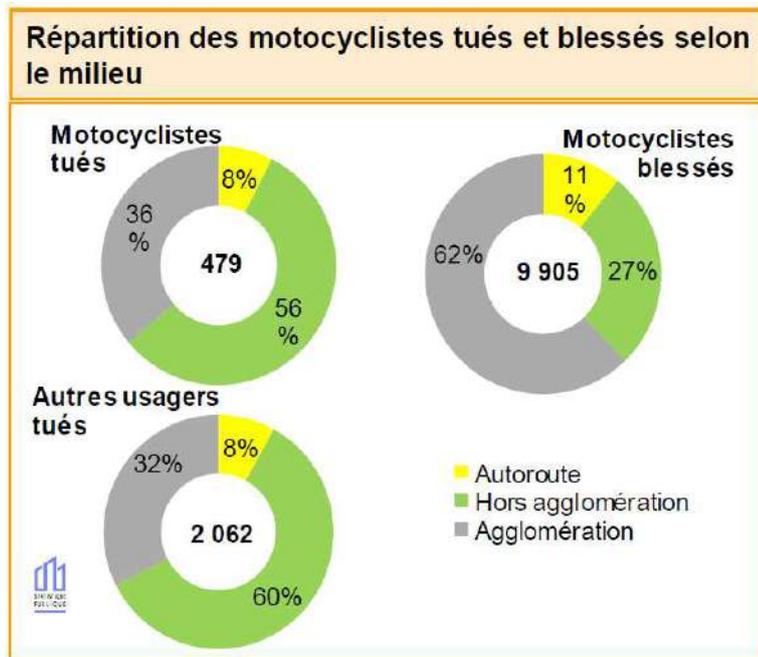
La particularité pour les cyclomotoristes blessés hors agglomération, est la présence du facteur alcool en deuxième position.



E) Accidentologie par catégorie d'usagers 2RM : les motocyclistes

E.1. Répartition des victimes par milieu routier

Echelle nationale :



La sécurité routière en France - bilan de l'année 2020 - ONISR 2021

Echelle départementale :



Motocyclistes tués dans le Bas-Rhin :

8 accidents mortels sur 10 ont eu lieu hors agglomération (y compris autoroutes)

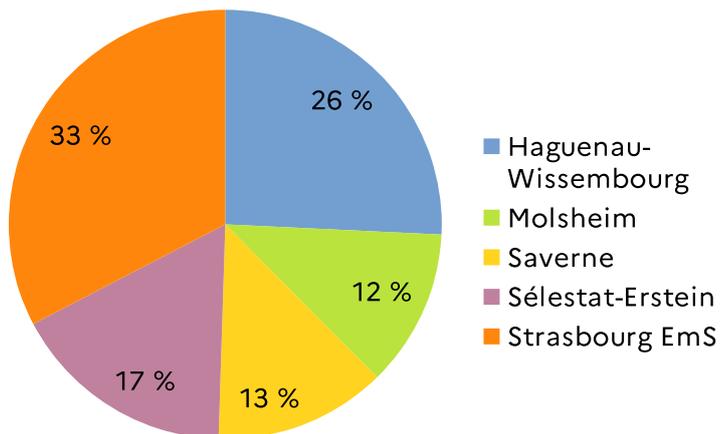
Motocyclistes tués à l'échelle nationale :

6 accidents mortels sur 10 ont eu lieu hors agglomération (y compris autoroutes)

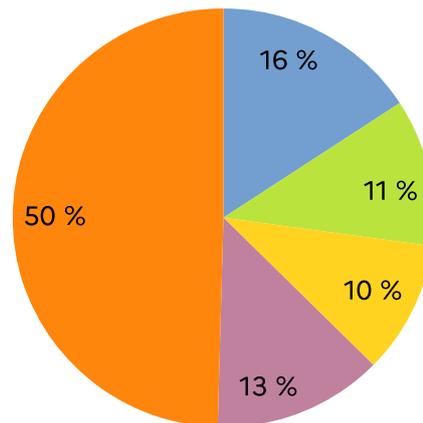
La mortalité des motards **hors agglomération** est donc supérieure à la moyenne nationale.



Répartition du parc moto par arrondissement :



Les immatriculations (SIV) au 12/12/2022



Les accidents corporels (BAAC)

La moitié des accidents motos ont eu lieu dans l'EmS (pour seulement 33 % des immatriculations).

Parc total cumulé au 12/12/2022 :

2RM :

Cyclomoteurs : **41 085** immatriculations

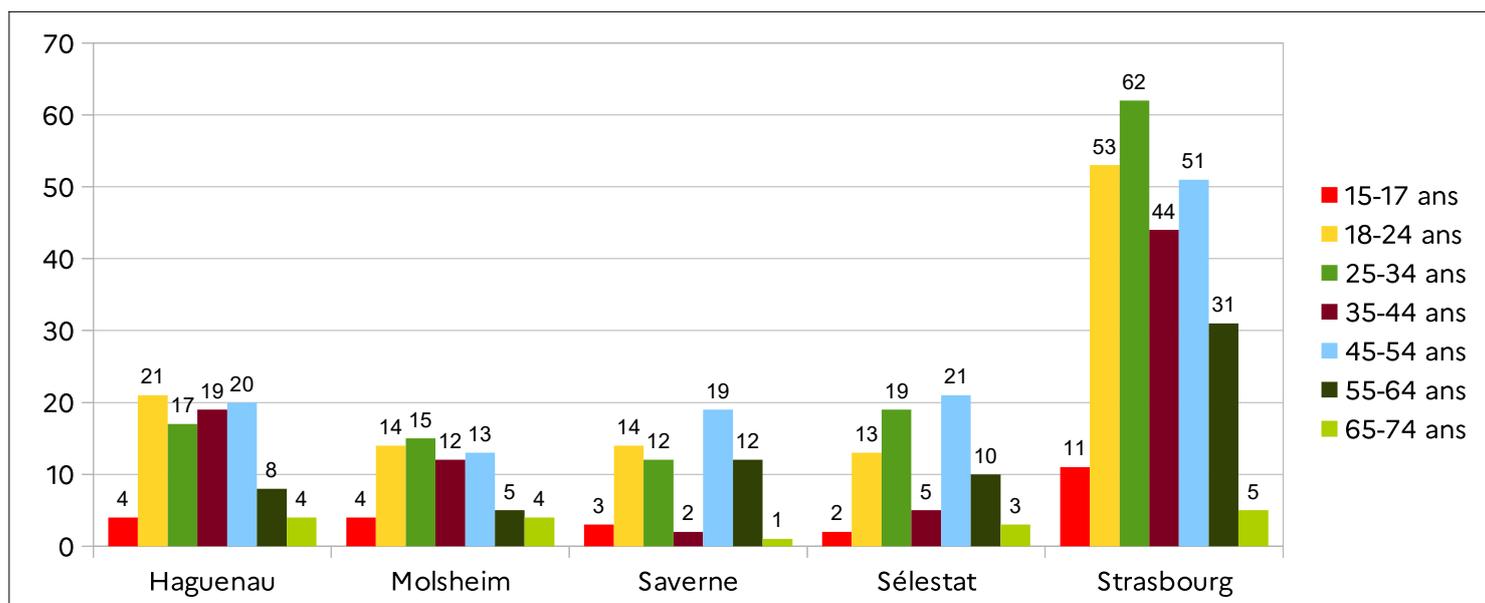
Motocyclettes : **67 048** immatriculations

Soit **108 133** immatriculations 2RM au total

Source : SIV (Système d'Immatriculation des Véhicules)



Nombre de victimes en moto par âge et par arrondissement :



Arrondissement de Strasbourg : les tranches d'âge émergentes sont 25-44 ans.

Autres arrondissements : les tranches d'âge émergentes sont plus étalées : 18-54 ans.

A l'échelle nationale, 2962 motocyclistes ont été tués.

Cela représente **18 % de la mortalité routière sur cette période.**

22 % des accidents corporels impliquent au moins une motocyclette.

A l'échelle départementale, 35 motocyclistes ont été tués, soit **17 % de la mortalité routière du département.**

14 % des accidents corporels impliquent au moins une motocyclette dans le Bas-Rhin (en dessous de la moyenne nationale).

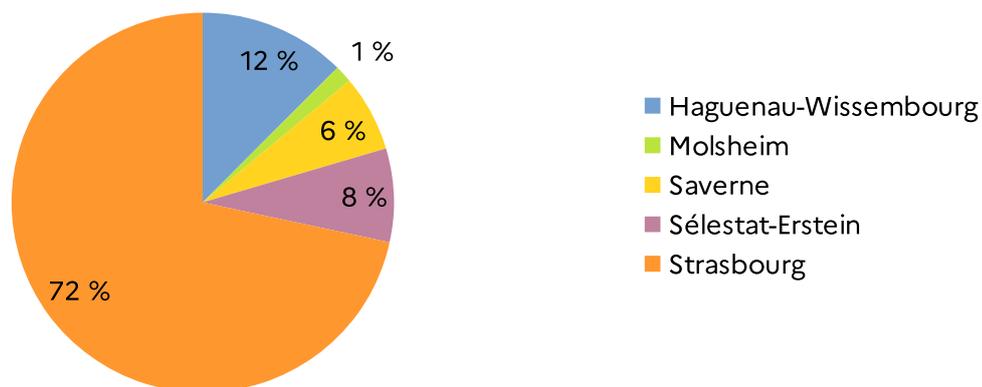
E.2. Accidentologie des motocyclistes – En agglomération

période du 01/01/2018 au 30/09/2022

Année	A	T	B	BH	BL
2022	39	0	41	14	27
2021	60	2	70	17	53
2020	43	2	52	10	42
2019	42	1	42	16	26
2018	56	2	59	17	42

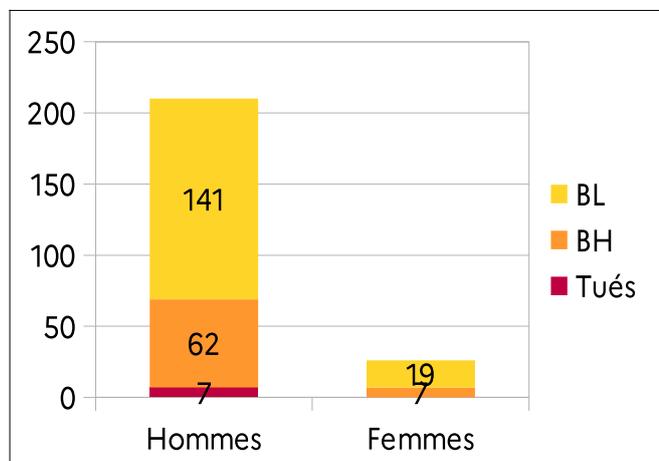


Répartition des accidents Moto en agglo par arrondissement

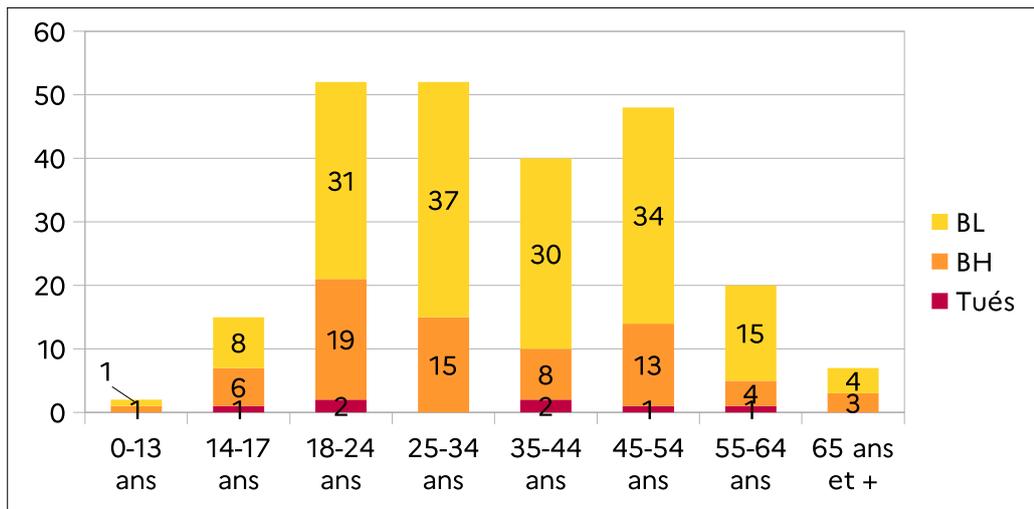


Arrondissement	A	T	B	BH	BL
Haguenau-Wissembourg	12 %	0 %	13 %	17 %	11 %
Molsheim	1 %	0 %	2 %	2 %	2 %
Saverne	6 %	13 %	6 %	12 %	4 %
Sélestat-Erstein	8 %	0 %	8 %	18 %	4 %
Strasbourg	72 %	88 %	71 %	52 %	79 %

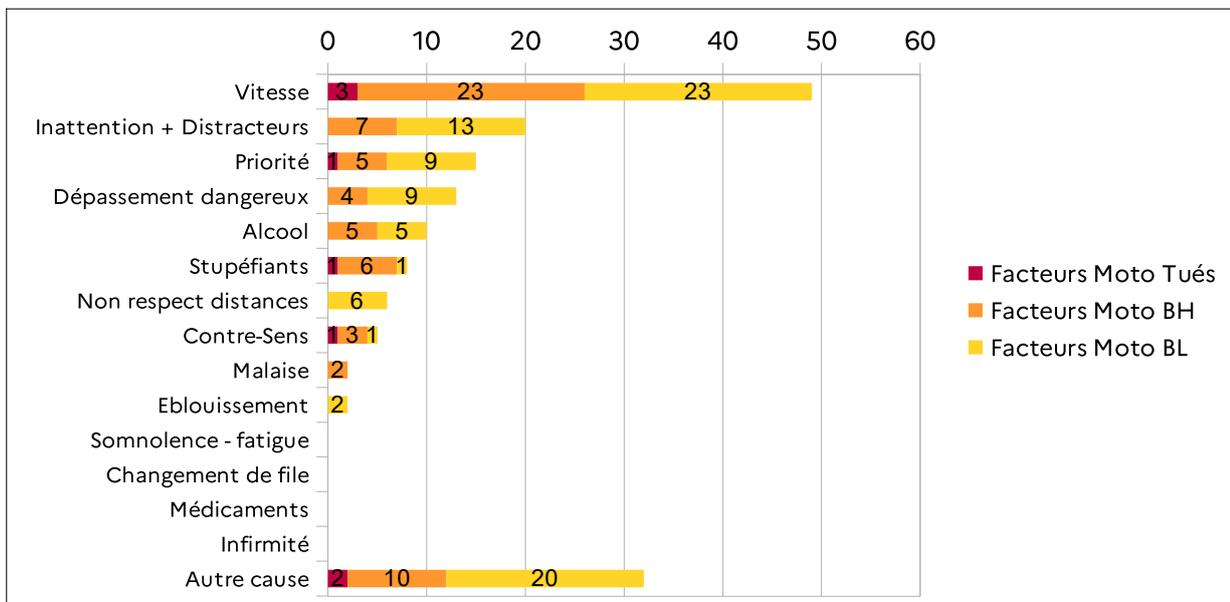
Par genre (motos en agglomération) :



Par tranche d'âge (motos en agglomération) :



Par facteur d'accident (motos en agglomération) :



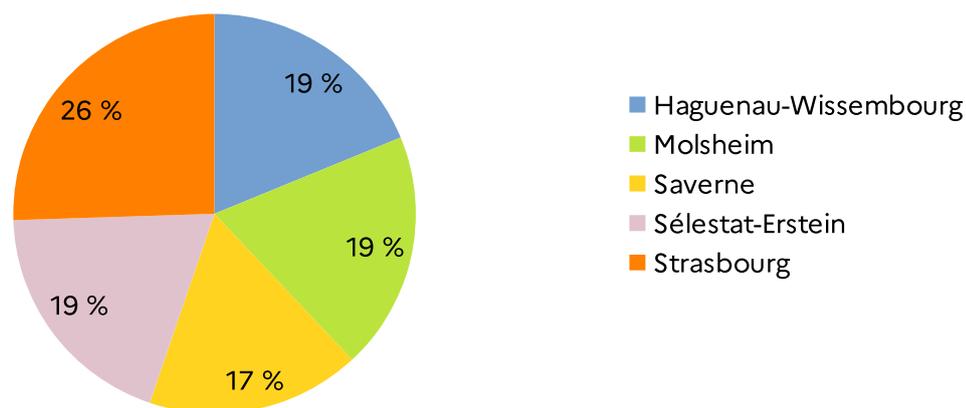
E.3. Accidentologie des motocyclistes – Hors agglomération

Période du 01/01/2018 au 30/09/2022

Année	A	T	B	BH	BL
2022	38	5	37	20	17
2021	52	5	58	36	22
2020	46	5	46	21	25
2019	47	4	52	25	27
2018	47	9	45	27	18



Répartition des accidents Moto en agglo par arrondissement

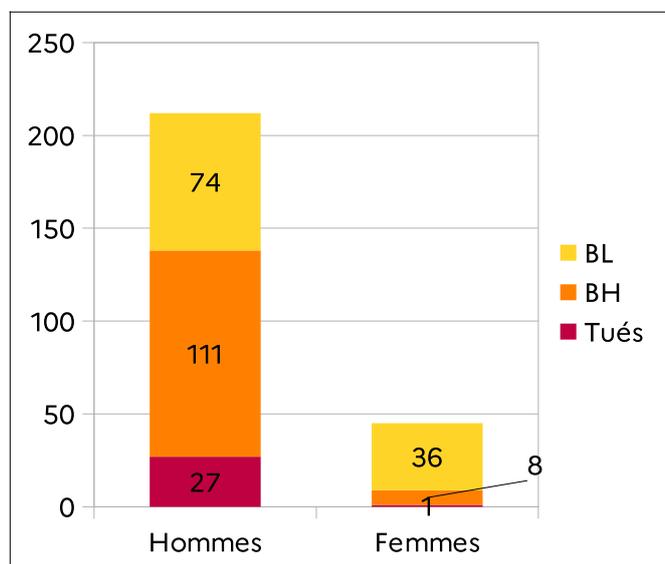


Arrondissement	A	T	B	BH	BL
Haguenau-Wissembourg	19 %	20 %	17 %	22 %	11 %
Molsheim	19 %	12 %	21 %	24 %	18 %
Saverne	17 %	28 %	17 %	18 %	15 %
Sélestat-Erstein	19 %	16 %	19 %	23 %	15 %
Strasbourg	26 %	24 %	25 %	13 %	40 %

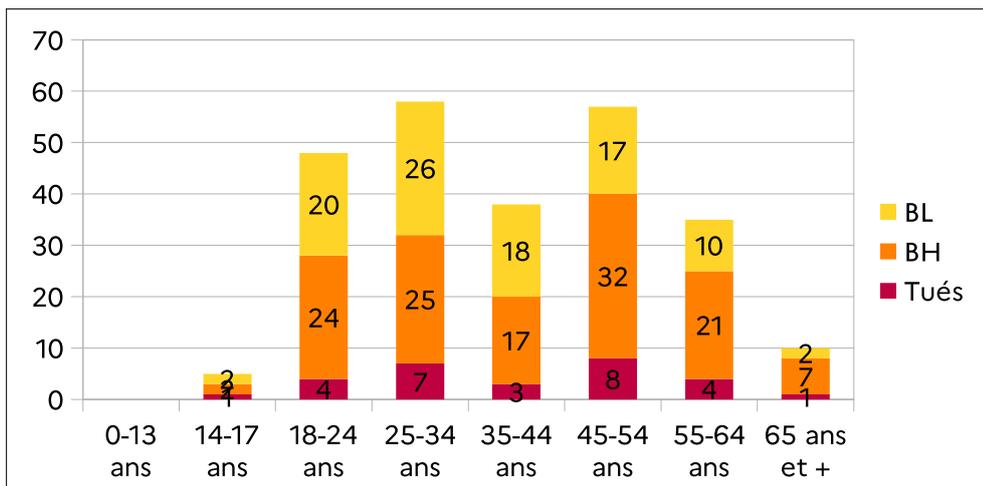
En agglo, les accidents impliquant un motocycliste ont eu lieu dans l'arrondissement de Strasbourg (1 accident sur 4).

Les autres accidents sont répartis de manière homogène sur les quatre arrondissements (17 à 19%).

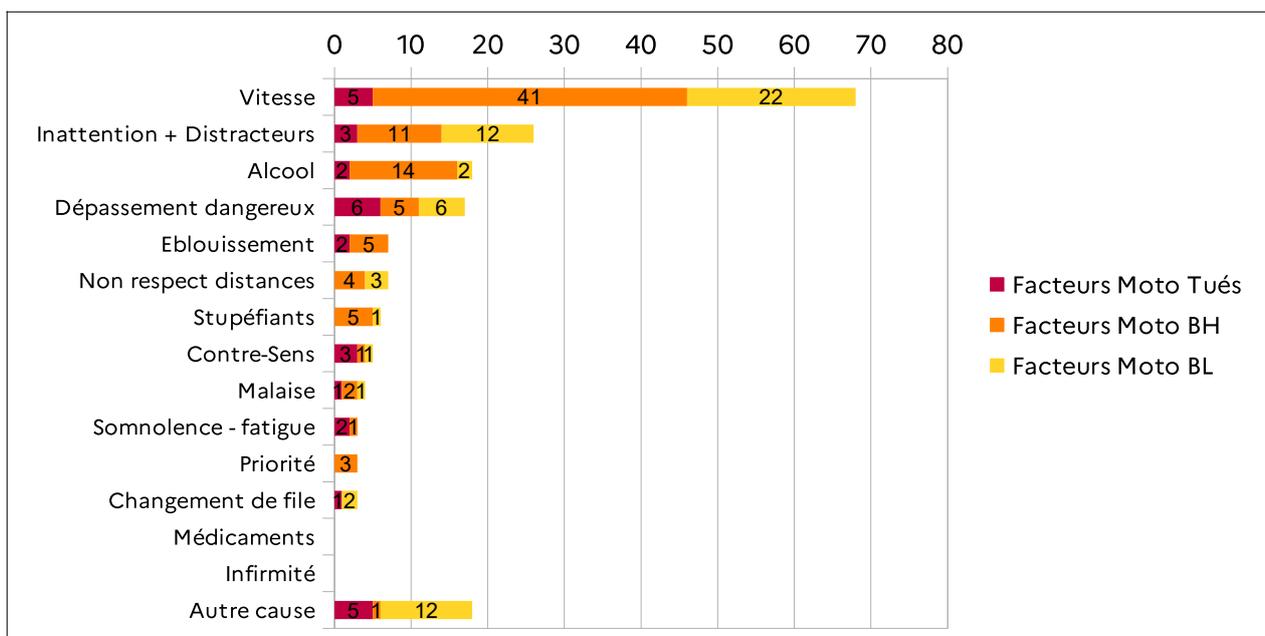
Par genre (motos hors agglomération) :



Par tranche d'âge (motos hors agglomération) :

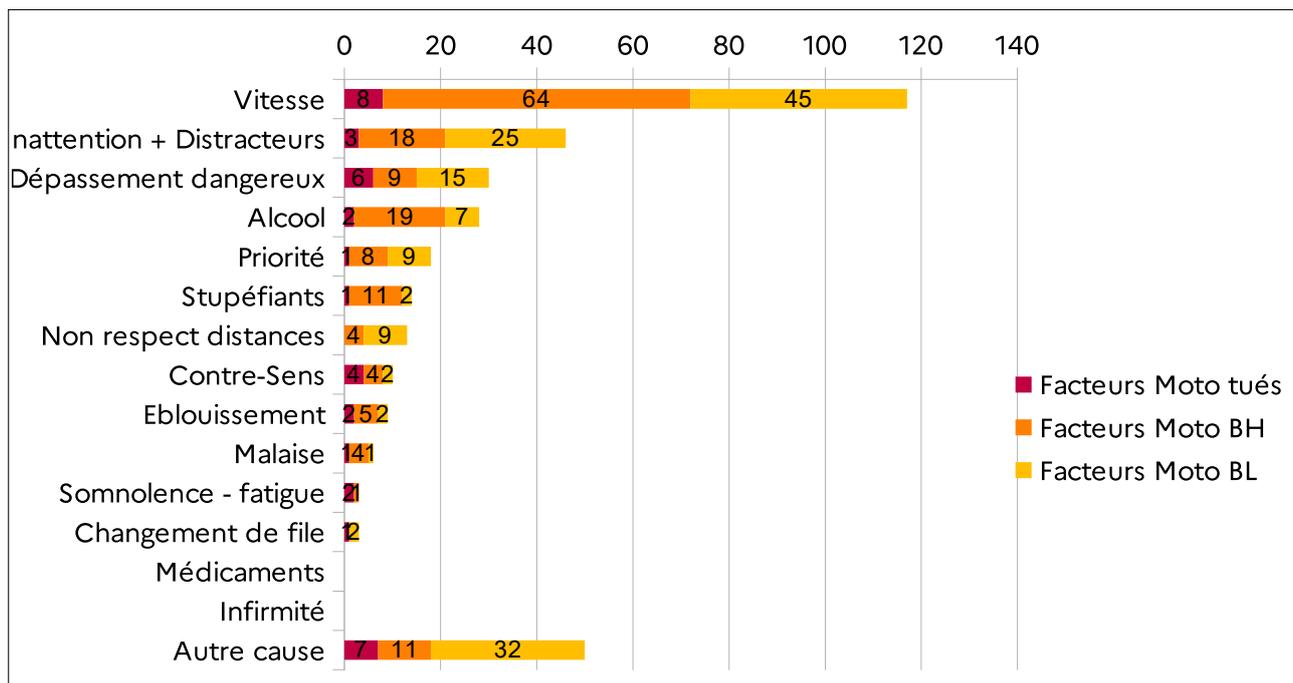


Par facteur d'accident (motos hors agglomération) :



E.4. Accidentologie des motos hors et en agglomération

Facteurs cumulés en et hors agglomération



Classement :

- 1- Vitesse excessive ou inadaptée
- 2- Inattention
- 3- Dépassement dangereux

Le facteur vitesse arrive à nouveau largement en tête chez les motards pour les tués, blessés hospitalisés et blessés légers.

On retrouve également le facteur inattention en deuxième position (associé au facteur « téléphone et distracteur »).

Dans les BAAC, les forces de sécurité intérieure désignent encore sous le terme générique « Inattention » des accidents pour lesquels le distracteur technologique est pressenti.

Si le facteur « Téléphone et distracteur » est désigné, la nature du distracteur (téléphone, tablette, GPS, ou autre) n'est pas renseignée. Pour une analyse plus détaillée, le PV-accident doit être consulté.

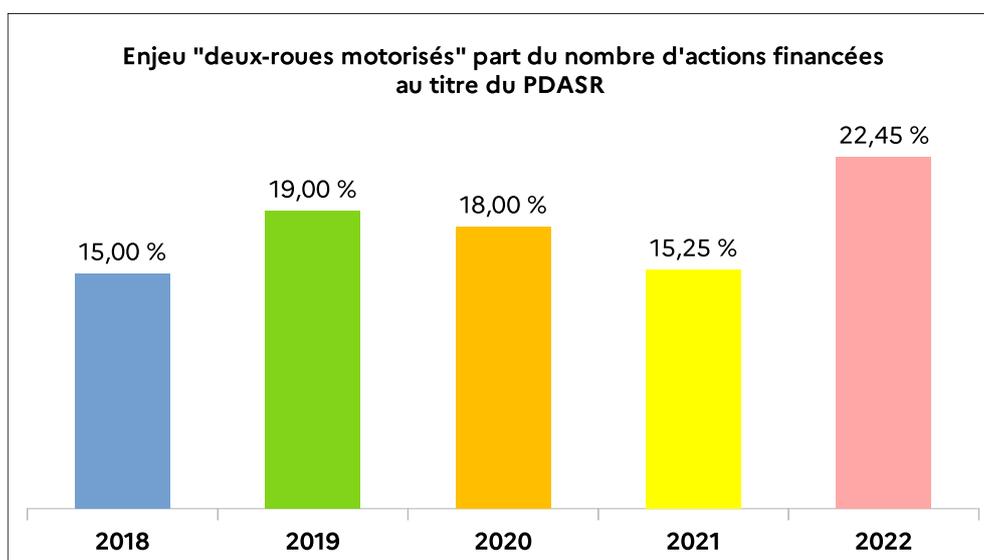


2) Bilan des actions PDASR « deux-roues motorisés » de 2018 à 2022

18,5 % des actions PDASR ont été réalisées dans le cadre de l'enjeu « deux-roues motorisés ». L'ensemble des projets a mobilisé 24,8 % du financement total consommé, entre 2018 et 2022.

Actions déclarées au titre du PDASR et budget alloué						
PDASR	Actions financées reconduites	Actions financées nouvelles	Actions sans demande de financement	Total des actions	Financement total utilisé	Public touché estimé
2018	8	2	1	10	15 400 €	8 250
2019	10	4	2	14	17 350 €	6 000
2020	10	1	1	11	16 320 €	3 874
2021	3	6	1	9	8 840 €	2 187
2022	2	9	2	11	12 120 €	11 645
			Total	55	70 030 €	31 956

La part d'actions de l'enjeu a fortement baissée (- 49,7 %). Comme pour l'enjeu « jeunes », ce sont les mêmes causes : le Covid et les établissements scolaires qui ne réalisent plus de journées « forum sécurité routière ». Seuls les porteurs récurrents tels que la FFMC67, les forces de sécurité intérieure et le chargé de mission deux-roues motorisés sont présents. Un nouveau chargé de mission deux-roues motorisés, issu de l'EDSR 67/PMO de Strasbourg, a pris ses fonctions en 2022 en partenariat avec la coordination inter-services de la préfecture et de la direction départementale des territoires. Depuis son arrivée, les programmations d'actions et les porteurs 2RM sont aiguillés et soutenus dans leurs projets.



L'enjeu « deux-roues motorisés » a fait l'objet de deux groupes de travail, avec une distinction entre cyclomotoristes et motocyclistes (pas de distinction faite entre moto légère et moto lourde), le 30 novembre 2022 et le 11 janvier 2023.

Le 1^{er} groupe de travail a soulevé beaucoup d'interrogations : sur l'application MR2RM67, le rôle des Motards de Vigie (MdV) et des rajouts accidentologies devaient être réalisés, d'où la nécessité de tenir un second groupe de travail.



Un rappel des OA du DGO 2018-2022, pour l'enjeu « deux roues-motorisés », a été réalisé :

- **OA n°1** : Former les usagers au partage de la route et les informer sur la vulnérabilité des 2RM ;
- **OA n°2** : Poursuivre et renforcer les actions d'information et de sensibilisation à destination des 2RM pour la promotion d'une meilleure visibilité et par des équipements de protection adéquats ;
- **OA n°3** : Renforcer la formation des conducteurs de 2RM, y compris jeunes conducteurs, notamment par des actions post-permis ;
- **OA n°4** : Former les usagers des 2RM aux sur-risques liés à l'alcool, aux stupéfiants, à la vitesse et à l'utilisation de distracteurs (téléphone, casque...) ;
- **OA n°5** : Développer l'information sur les règles de conformité du matériel et des équipements de protection.

A) Indicateur 1 « quantitatif » bilan 2018-2022, projection DGO 2023-2027

La majorité des actions est destinée aux usagers motards. Les autres sont réalisées en milieu scolaire (secondaire) et visent les jeunes cyclomotoristes. Ce type d'action est à pérenniser et à compléter au vu de l'accidentologie élevée de ces derniers en agglomération. Le bilan opérationnel souligne le manque d'actions destinées à l'ensemble des usagers dans le cadre de la compréhension des règles de partage de la route. Des actions de ce type avec un aspect supplémentaire sur « les angles morts » sont à mener avec les partenaires.

La FFMC 67, absente durant 2 ans (2020-2021), a porté en 2022, 9 projets sur les 11. Ce sont 24,80 % du public du PDASR 2022 qui en ont bénéficié. Ce partenariat doit perdurer et s'enrichir.

Les associations et les forces de sécurité intérieure portent les actions « deux roues-motorisés » (opérations zonales, ...). La CAH mène tous les ans une action à destination des collégiens de Haguenau et de Bischwiller. L'implication et la mobilisation de tous les acteurs sont souhaitées notamment des assureurs et des collectivités territoriales.

B) Indicateur 2 « qualitatif » bilan 2018-2022, projection DGO 2023-2027

- **En agglomération, cible « les cyclomotoristes » :**

Au vu de l'accidentalité cyclo en agglomération, les actions en milieu scolaire pour cette cible d'usagers doivent perdurer. La FFMC 67 a déjà souligné son intérêt pour intervenir en milieu scolaire (collèges, lycées) sur le volet éducation routière de la jeunesse. La FFMC aura un formateur collège et deux formateurs en plus, dès 2023. Les interventions en milieu scolaire devront renforcer la sensibilisation sur les facteurs « substances psychoactives et alcool », notamment auprès des cyclomotoristes. Les forces de sécurité intérieure ont des difficultés à prouver que le téléphone est la cause. Les systèmes auditifs feront l'objet de sensibilisation auprès des usagers deux roues-motorisés ainsi que pour les facteurs « substances psychoactives et alcool ».

La GMF (assureur) possède un casque de réalité virtuelle (CRV) pour les interventions avec les modules : distracteurs - téléphone, cyclistes, piétons et trottinette. Une demande pour le module deux roues-motorisés auprès de la GMF sera faite pour intervenir en milieu scolaire. La Prévention



routière possède un simulateur deux roues-motorisés. Cet outil sera complété par une partie théorique avec la réglementation, les équipements et le matériel. Le partage de la route est peu présent. Il doit être développé dans ce DGO notamment avec la question de l'inattention, des angles morts et du dépassement dangereux (souvent liés à la circulation en inter-file).

L'EmS a un taux important de deux roues-motorisés touchés par le facteur « inattention » (souvent un manque de visibilité et des angles morts par les conducteurs de VL). En effet, un certain nombre de facteurs accidentogènes soulignent l'importance du développement du volet « conduites à risques et partage de la route » pour l'enjeu 2RM dans le DGO 2023-2027.

Les statistiques en agglomération, notamment sur l'arrondissement de Strasbourg, par tranche d'âges, souligne un potentiel report modal des jeunes actifs vers le cyclo. Il serait judicieux, lorsqu'une « étude ménages » sera réalisée, de voir si les critères ZFE-m sur l'EmS ainsi que la crise actuelle favorisent le report modal.

- **Hors agglomération, cible « les motocyclistes » :**

L'accidentalité hors agglomération notamment dans les cols vosgiens montre que les motards ne sont pas toujours assez sensibilisés à leur trajectoire. Les journées « trajectoire/virage » sont à renforcer. L'arrondissement de Haguenau/Wissembourg présente une forte accidentalité motocycliste, notamment en période estivale avec les motards allemands. Des actions durant cette période pour les motards occasionnels sur le département sont à envisager (journées « alternatives à la sanction », relais Calmos, ...). La CeA a souligné l'importance de sensibiliser les motards en période estivale dans les massifs vosgiens. Une journée commune de sensibilisation « trajectoire/virage » sera initiée entre les services en charges de la sécurité routière et les chargés de mission 2RM des Vosges, de la Meurthe-et-Moselle, du Haut-Rhin et la Moselle dès 2024.

Les forces de sécurité intérieure réaliseront des journées trajectoires ainsi que la FFMC 67 sur inscription. En effet, une accidentalité élevée chez les motocyclistes avec le facteur « vitesse inadaptée » souligne l'importance de ces journées. Les concessionnaires seront associés avec un volet sur les équipements, dont le gilet airbag. L'achat de 4 gilets airbags, pour démonstration, est prévu en fonction du budget alloué dans le cadre des journées trajectoires.

C) Orientations d'Actions relatives à l'enjeu « deux-roues motorisés », DGO 2023-2027

Suite au GT n°1, une réécriture des OA avait été demandée pour validation lors du GT n°2.

Ces dernières ont été validées à l'unanimité par les partenaires. L'enjeu 2RM passe donc de 5 orientations d'actions à 3 pour 2023-2027 :

- **OA 1 : volet « diagnostic » :** Former les usagers au partage de la route, aux angles morts, aux distances de sécurité et les informer sur la vulnérabilité des deux roues-motorisés.
- **OA 2 : volet « matériel » :** Poursuivre et renforcer les actions d'information et de sensibilisation à destination des deux roues-motorisés sur les règles de conformité du matériel et sur les équipements de protection adéquats notamment pour une meilleure visibilité.
- **OA 3 : volet « comportement » :** Renforcer la formation des conducteurs de deux roues-motorisés, y compris les jeunes conducteurs par des actions post-permis (journées



trajectoire ...) et les sensibiliser aux sur-risques liés aux conduites à risques : substances psychoactives (alcool, stupéfiants), distracteurs (téléphone, casque...), etc.



3) Focus sur l'application « Ma Route en Deux Roues Motorisés » (MR2RM67)

A) Lancement le 06 septembre 2022

Le nouveau « chargé de mission deux roues-motorisés », le Major HANNE Grégory, a présenté synthétiquement l'application MR2RM67, lancée le 06 septembre 2022. Une précision sur le rôle des gestionnaires de voirie a été faite en lien avec la recommandation n°4 "*infrastructures et usagers vulnérables*" du Conseil National de la Sécurité Routière qui s'est tenu le 28/11/2022. Ces derniers devront aménager leurs infrastructures pour les motards mais aussi pour les autres usagers. En effet, à l'échelle nationale, les accidents liés aux infrastructures sont de l'ordre de 3 %.

B) Contexte et objectif

L'application « Ma route en 2RM » est un service destiné, entre partenaires, à localiser et suivre les éléments d'infrastructures pouvant aggraver ou favoriser (IAF), la survenue d'accidents, impliquant les usagers vulnérables et principalement les deux roues motorisés. De type collaborative « fermée », l'application est disponible sur PC et téléphone. Elle est entièrement financée par la DSR qui apporte un outil gratuit, clé en main, pour chaque département qui souhaite la mettre en place. Pilotée par le préfet dans son département, la gestion du projet "Ma Route en 2RM" est déléguée aux référents départementaux (chargé de mission 2RM et l'unité sécurité routière de la DDT 67). L'application a pour objectif de répondre à une demande des usagers motocyclistes qui se soucient de leur sécurité et qui souhaitent s'impliquer dans ce réseau d'acteurs et d'utilisateurs du deux-roues motorisé. MR2RM est un cercle vertueux dans lequel circule une information qui part du « Motard de Vigie » (MdV), va au référent départemental qui filtre et qui relaie au gestionnaire de voirie concerné. La prise en charge de l'information par ce dernier est faite librement et sans obligation de résultat. Le gestionnaire fera un retour via l'application MR2RM où le MdV pourra suivre le suivi du traitement de son signalement. Réalisée dans le cadre d'un partenariat, une « charte » est signée entre les différents acteurs. Elle a pour objet de définir les modalités de fonctionnement de l'application qui est hébergée sur l'espace collaboratif de l'IGN. Les conditions de propriétés de l'application MR2RM, sont définies d'un accord commun entre la DSR et l'IGN et font l'objet d'une convention spécifique à l'échelle nationale.

C) Rôle de chaque acteur

Après le lancement de la charte et la signature de chaque partenaire, le chargé de mission 2RM a lancé les formations MdV en lien avec l'unité sécurité routière de la DDT 67, durant les mois de février et mars 2023. Une formation spécifique a été réalisée pour les gestionnaires de voirie. Chaque partenaire signataire de la charte d'engagement propose des MdV avec pour objectif de couvrir tout le département.



6.3) Le risque routier professionnel

1) Accidentologie des RRP dans le Bas-Rhin

Les risques routiers professionnels (RRP) sont définis par l'ensemble des usagers (tués, blessés ou indemnes) impliqués dans un accident corporel lors d'une utilisation professionnelle de leur véhicule (PL, VU, scooter, etc.) ou d'un trajet domicile/travail (y compris piéton).

Après concertation CARSAT / DDT, les accidents du travail et accidents corporels en RRP se recoupent. Voici le tableau de correspondance :

ONISR (TRAxxy)	CARSAT
Accidents avec utilisation professionnelle du véhicule	Accidents du travail de type "missions"
Accidents sur un trajet domicile/travail	Accidents de trajet

A) Données ATB

A.1. Les usagers tués

Les données présentées dans le tableau ci-dessous concernent uniquement les usagers en RRP tués dans l'accident (et non les usagers RRP indemnes ou blessés).

RRP : nombre d'usagers tués

	2018	2019	2020	2021	2022*
Domicile/Travail	6	7	4	5	4
Utilisation pro.	2	1	0	4	1
somme (RRP)	8	8	4	9	5
pourcentage	19%	19%	10%	21%	24%
Total personnes tuées	42	42	39	42	21

* : Rappel : Période du 01/01/2022 au 30/09/2022

Sur l'ensemble des personnes tuées sur nos routes, les usagers qui effectuaient un déplacement domicile/travail ou qui avaient une utilisation professionnelle de leur véhicule représentent 20 % en moyenne. L'année 2020 n'est pas prise en compte, car elle n'est pas représentative (confinements de la population, couvre-feux).



À l'échelle nationale, la mortalité sur la route en lien avec le travail représente chaque année environ 10% du nombre de décès sur la route (source : CNSR)

Au total, sur la même période :

Nombre de personnes tuées sur un déplacement domicile travail	26
Nombre de personnes tuées en utilisation professionnelle	8
Nombre de personnes tuées en RRP	34
Nombre de personnes tuées total	186

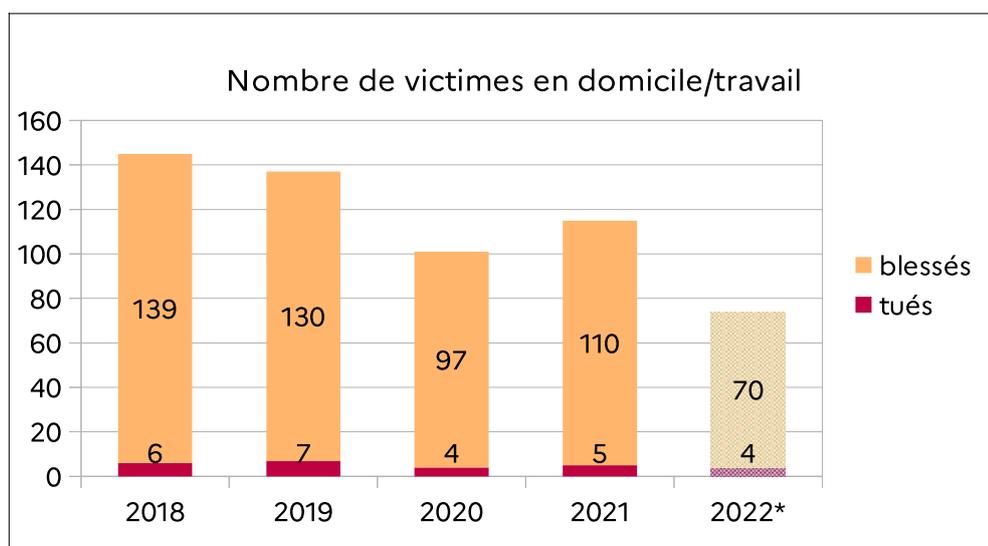
Dans 70 % des accidents mortels RRP, la victime décède lors de son trajet domicile/travail.

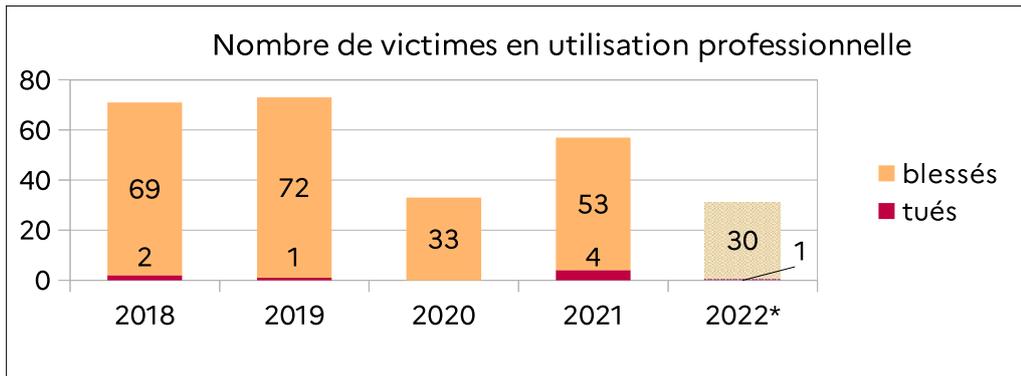
Dans 30 % des accidents mortels RRP, la victime décède lors de l'utilisation professionnelle de son véhicule.

A.2. Les usagers blessés

RRP : nombre d'usagers blessés

	2018	2019	2020	2021	2022*
Domicile/Travail	139	130	97	110	70
Utilisation pro.	69	72	33	53	30
somme (RRP)	208	202	130	163	100
pourcentage	21%	21%	19%	22%	19%
Total personnes blessées	1012	974	693	757	516





Les données présentées concernent uniquement les usagers en RRP blessés graves et légers (et non les tués et indemnes).

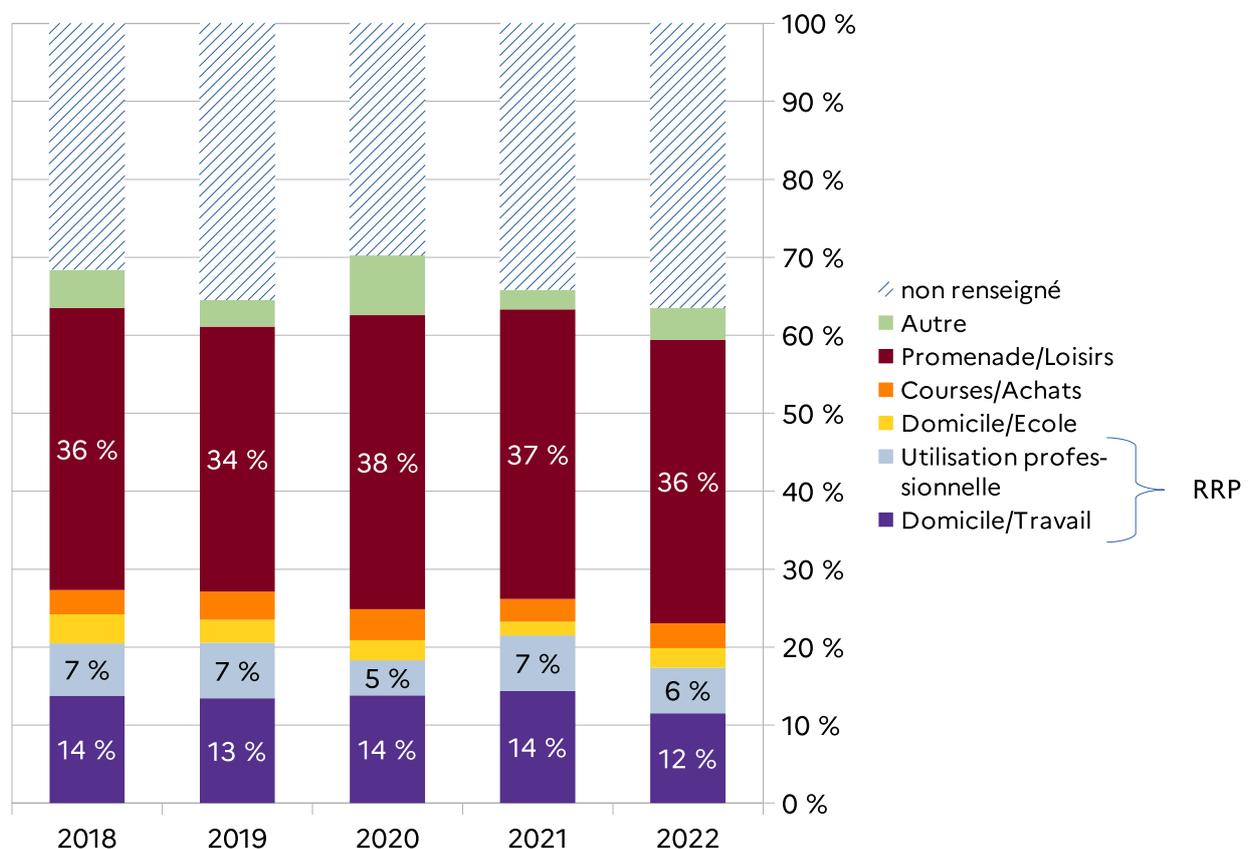
La part des usagers blessés en RRP est **stable depuis 5 ans**. Comme pour les personnes tuées, elle se situe en moyenne autour de 20 % de l'ensemble des personnes blessées (graves et légers).

À l'échelle nationale, cette part a atteint 39 % en 2018, soit 21637 accidents au total (source : CNSR).

A.3. Diagramme de synthèse des victimes par type de trajet

Parmi l'ensemble des trajets, le déplacement « Promenade/Loisirs » représente la part la plus importante (entre 30 % et 40%).

La part des trajets liés au RRP s'élève à 21 % des victimes en moyenne.



RRP : distinction ATB (rappel)

		2018	2019	2020	2021	2022*
Utilisation pro.	Tués	2	1	0	4	1
	Blessés	69	72	33	53	39
Domicile / Travail	Tués	6	7	4	5	4
	Blessés	139	130	97	110	75

Sur l'ensemble des victimes en RRP, on observe que les accidents domicile/travail sont **environ 2 fois plus nombreux** que les accidents avec utilisation professionnelle du véhicule.

B) Accidentologie des RRP par milieu routier

B.1. Données ATB

RRP : nombre d'usagers blessés en agglo

	2018	2019	2020	2021	2022*
Domicile/Travail	60	69	44	41	36
Utilisation pro.	42	27	15	35	24
somme (RRP)	102	96	59	76	60
pourcentage	15%	16%	14%	15%	14%
Total blessés en agglo	659	608	430	497	426

En agglomération, la part des accidents RRP parmi l'ensemble des accidents en agglo est stable depuis 5 ans, et se situe autour de 15 % en moyenne.

Le nombre d'usagers tués en RRP est de 1 à 2 personnes par an, sauf en 2020 où aucune victime tuée n'est à signaler.

RRP : nombre d'usagers blessés hors agglo

	2018	2019	2020	2021	2022*
Domicile/Travail	79	61	53	69	39
Utilisation pro.	27	45	18	18	15
somme (RRP)	106	106	71	87	54
pourcentage	30%	29%	27%	34%	23%
Total blessés hors agglo	353	366	263	259	238

Hors agglomération, la part des accidents RRP parmi l'ensemble des accidents hors agglo se situe autour de 30 % en 2018 et 2019. Ce pourcentage suit des variations entre 2020 et 2022 (± 7 points).

Entre janvier et septembre 2022, la part des blessés en RRP est de 23 %. Les données liées au trajet usager ne sont pas toutes disponibles.

Le nombre d'usagers tués en RRP se situe chaque année entre 4 et 6 (5 personnes en déplacement domicile/travail en 2018/2019, puis 3 personnes les années suivantes).



Nombre de blessés en domicile/travail selon le milieu



■ Hors agglomération ■ En agglomération

Nombre de blessés en utilisation professionnelle selon le milieu



La répartition des blessés RRP par milieu routier est homogène sur la période d'étude.

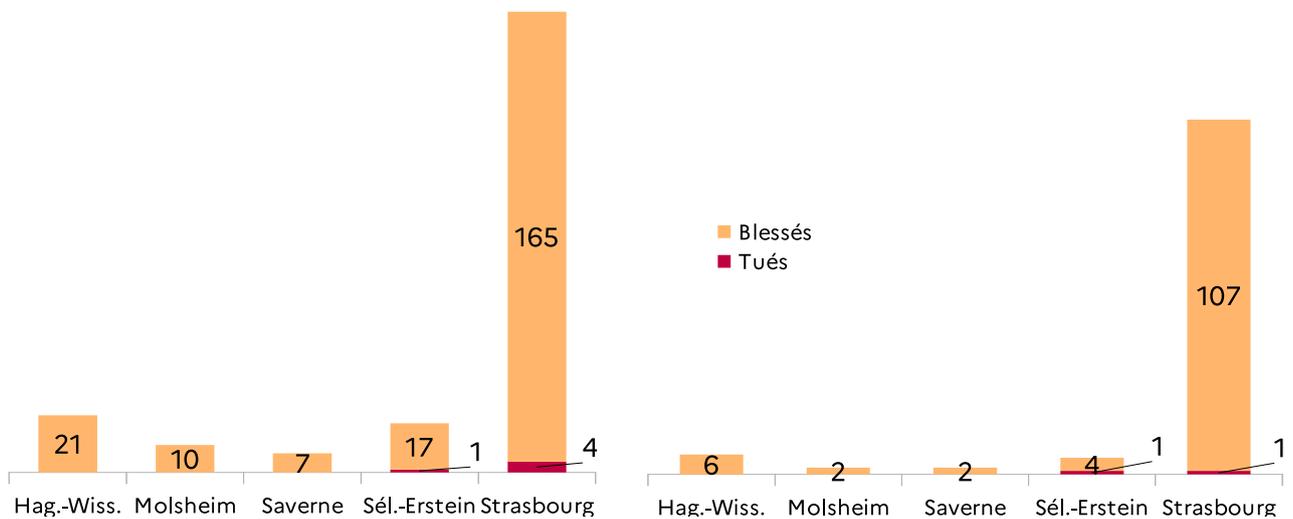
B.2. Victimes RRP en aggro par arrondissement

L'arrondissement de Strasbourg présente le plus de victimes en RRP (dont 4 tués).

Les arrondissements de Haguenau-Wissembourg et Sélestat-Erstein arrivent en deuxième et troisième position.

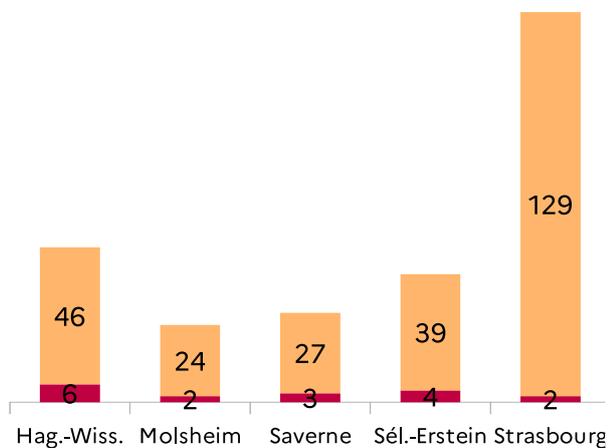
Répartition des victimes **en domicile-travail :**

en utilisation professionnelle :

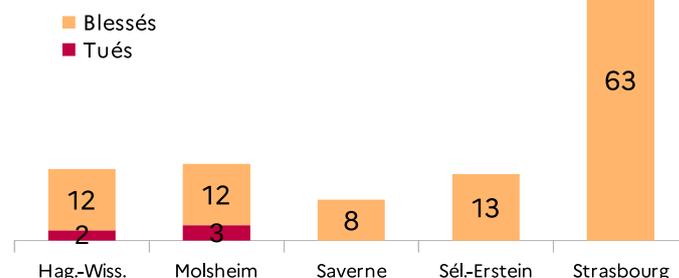


B.3. Victimes RRP hors agglo par arrondissement

Répartition des victimes en **domicile-travail** :



en **utilisation professionnelle** :



La gravité des accidents ainsi que la mortalité est plus importante par rapport aux résultats en agglo.

Domicile/travail

Haguenau-Wissembourg : 6 tués

Sélestat-Erstein : 4 tués

Utilisation professionnelle

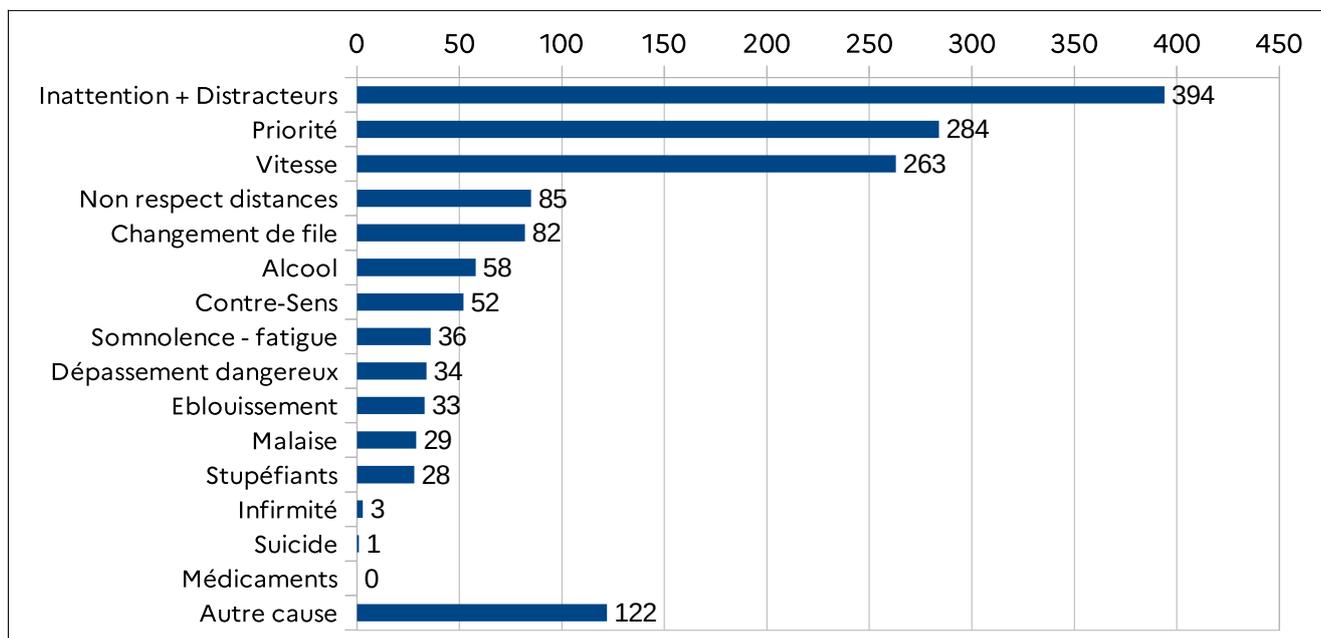
Molsheim : 3 tués

Haguenau-Wissembourg : 2 tués



C) Accidentologie des RRP par facteur accident

Conducteurs présumés responsables de l'accident impliquant un usager RRP:



Le classement des trois facteurs les plus importants donne le résultat suivant:

- 1- Inattention (25%)
- 2- Priorité non respectée (19%)
- 3- Vitesse excessive ou inadaptée (17%)

Le classement sur l'ensemble des usagers est le suivant :

- 1- Inattention
- 2- Vitesse excessive ou inadaptée
- 3- Priorité non respectée

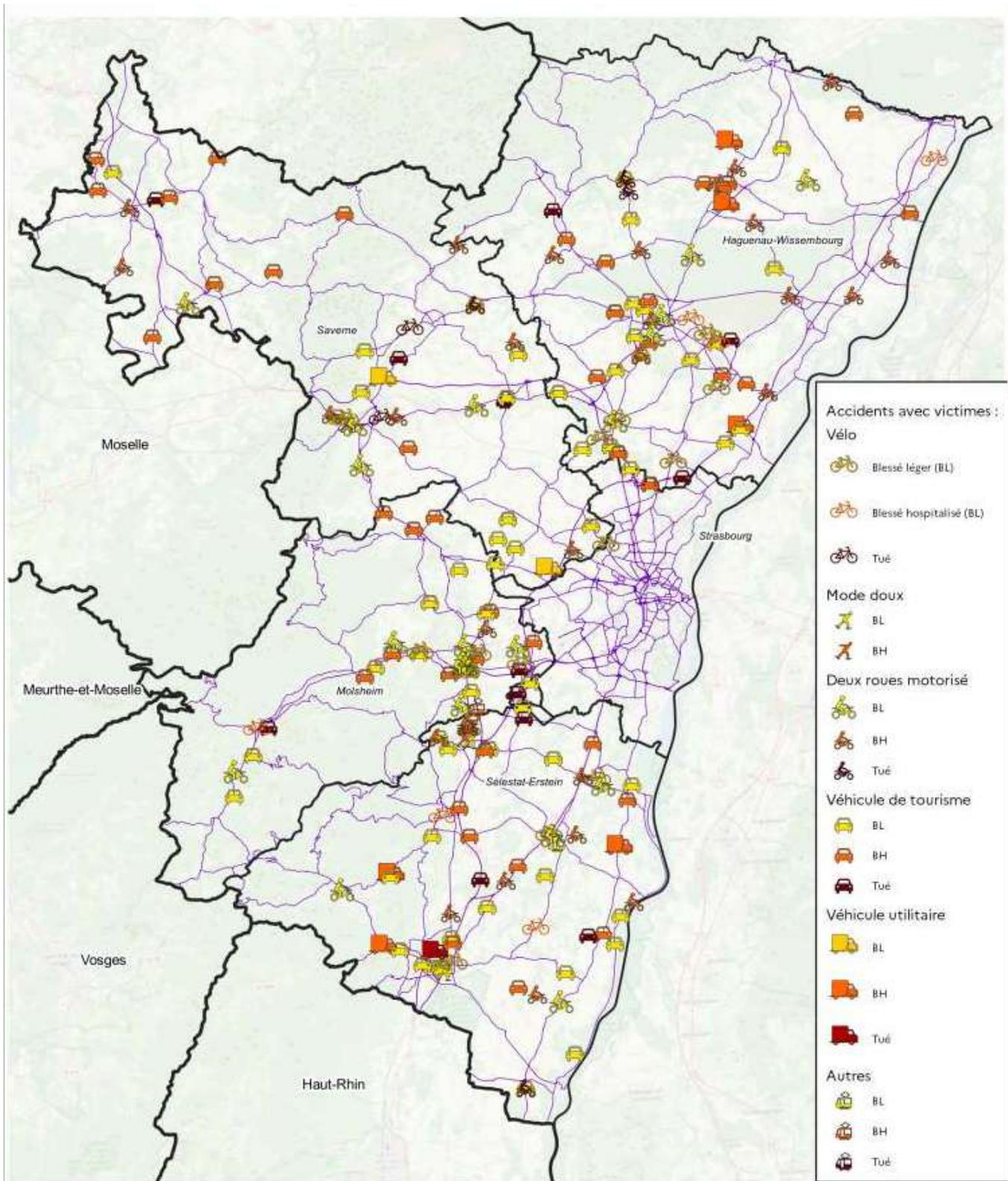
Les facteurs identifiés sont les mêmes. Toutefois, le classement entre les facteurs priorité et vitesse n'est pas le même entre les usagers RRP et l'ensemble des usagers.



D) Cartographie par trajets et catégorie d'usagers

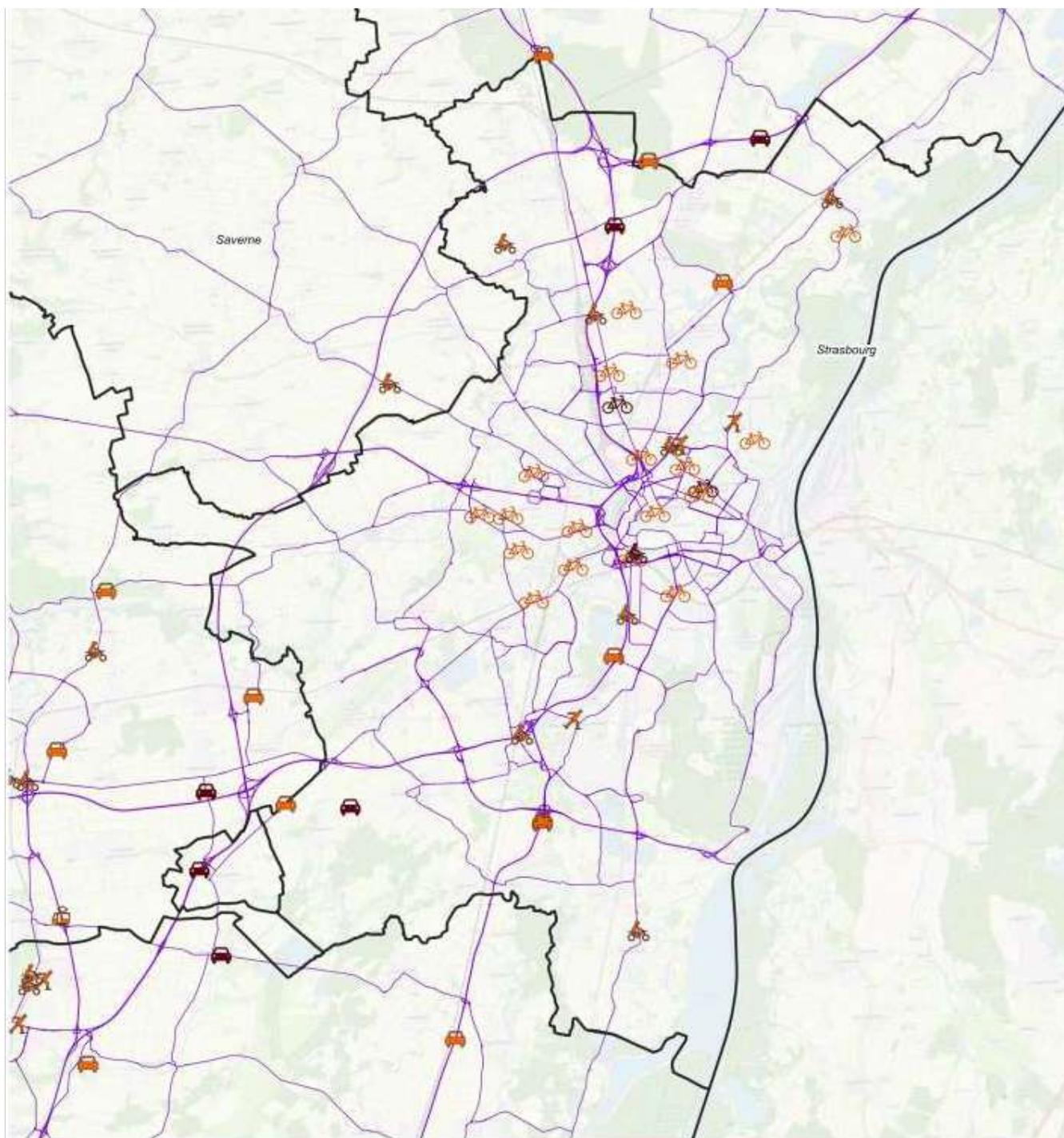
Localisation des victimes en domicile/travail: dans le Bas-Rhin

hors arrondissement de Strasbourg



Localisation des victimes en domicile/travail: dans l'arrondissement de Strasbourg.

Accidents graves et mortels uniquement



Vélo	Mode doux	Deux roue motorisé	Véhicule de tourisme	Véhicule utilitaire	Autre
 BH	 BH	 BH	 BH	 BH	 BH
 Tué		 Tué	 Tué	 Tué	 Tué



Sont représentées les victimes et leur mode de déplacement.

Plusieurs symboles victimes en RRP peuvent être superposés à l'emplacement d'un accident.

Arrondissement de Strasbourg / victimes en domicile/travail:

Les usagers en modes doux (piétons et vélos) constituent la grande majorité des blessés hospitalisés et des tués sur le territoire de l'EmS.

Les autres victimes sont les 2RM et les automobilistes, principalement sur voie rapide (routes métropolitaines, dont l'ex-A35).

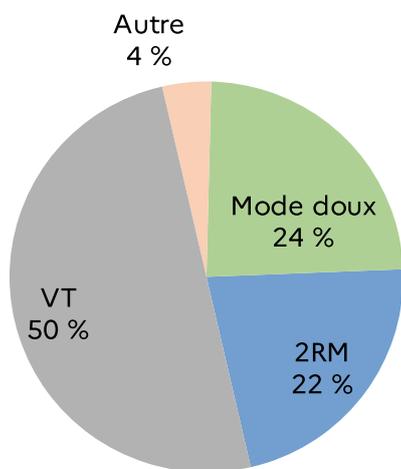
Autres arrondissements / victimes en domicile/travail:

Les modes de déplacements motorisés (VL, VU, 2RM) constituent la grande majorité des victimes pour les autres arrondissements.

Les autres victimes en modes doux (vélos principalement) sont minoritaires et situées en agglomération ou proches de celles-ci.

Les victimes en RRP pour les trajets domicile/travail sont réparties sur tout le département, avec une concentration plus importante des accidents entre Molsheim et l'EmS (parcs d'activité économique, aéroport,...) et le secteur de Haguenau.

Répartition des victimes en **domicile/travail** selon leur mode de déplacement:



Autre = VU, PL, TC, tracteur, voiturette, quad, etc.

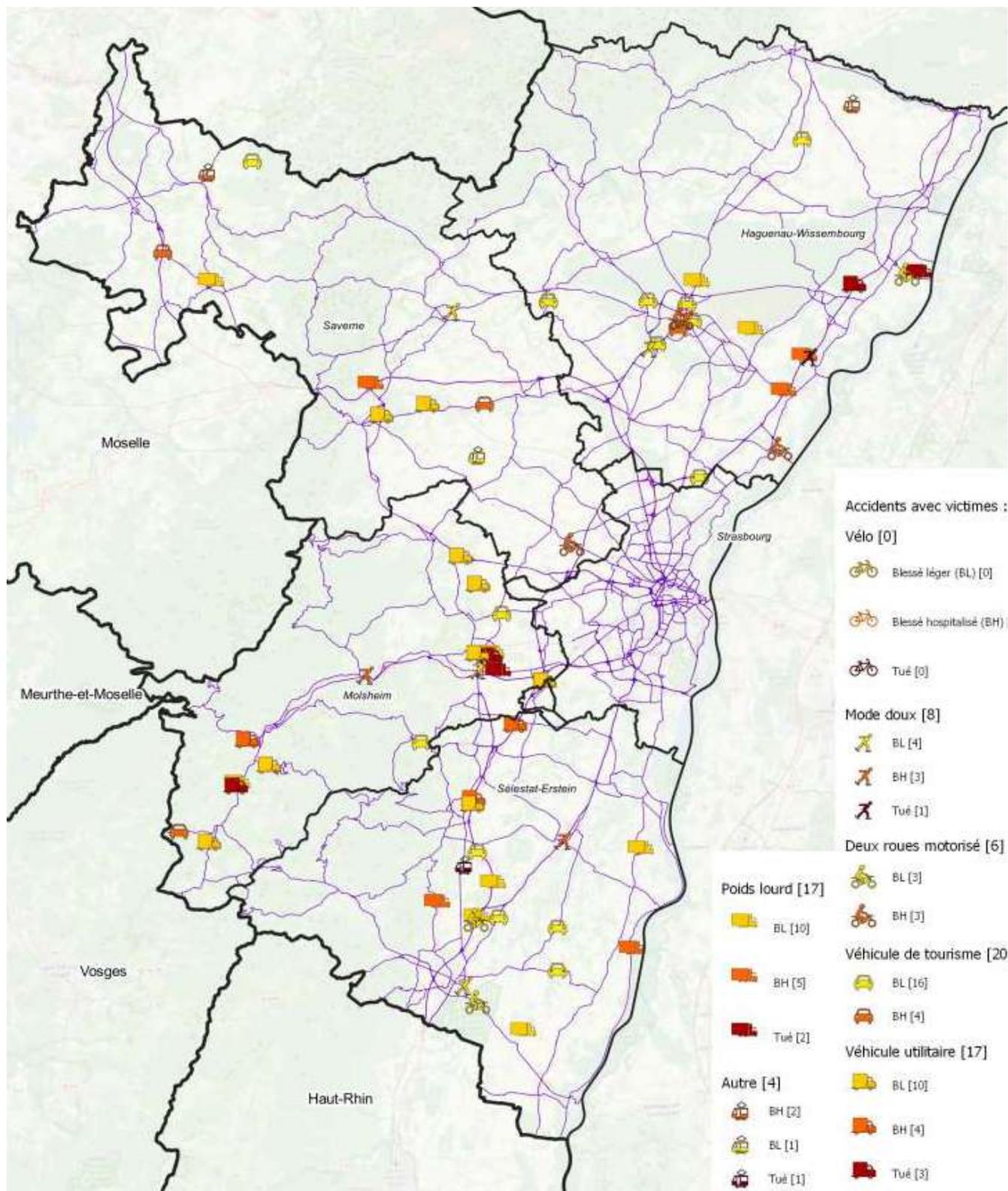
Pour les trajets domicile/travail, la moitié des accidents ont eu lieu en voiture (particulière, de service ou de fonction).

Les modes doux représentent environ un quart des accidents domicile/travail (principalement situés dans l'arrondissement de Strasbourg).

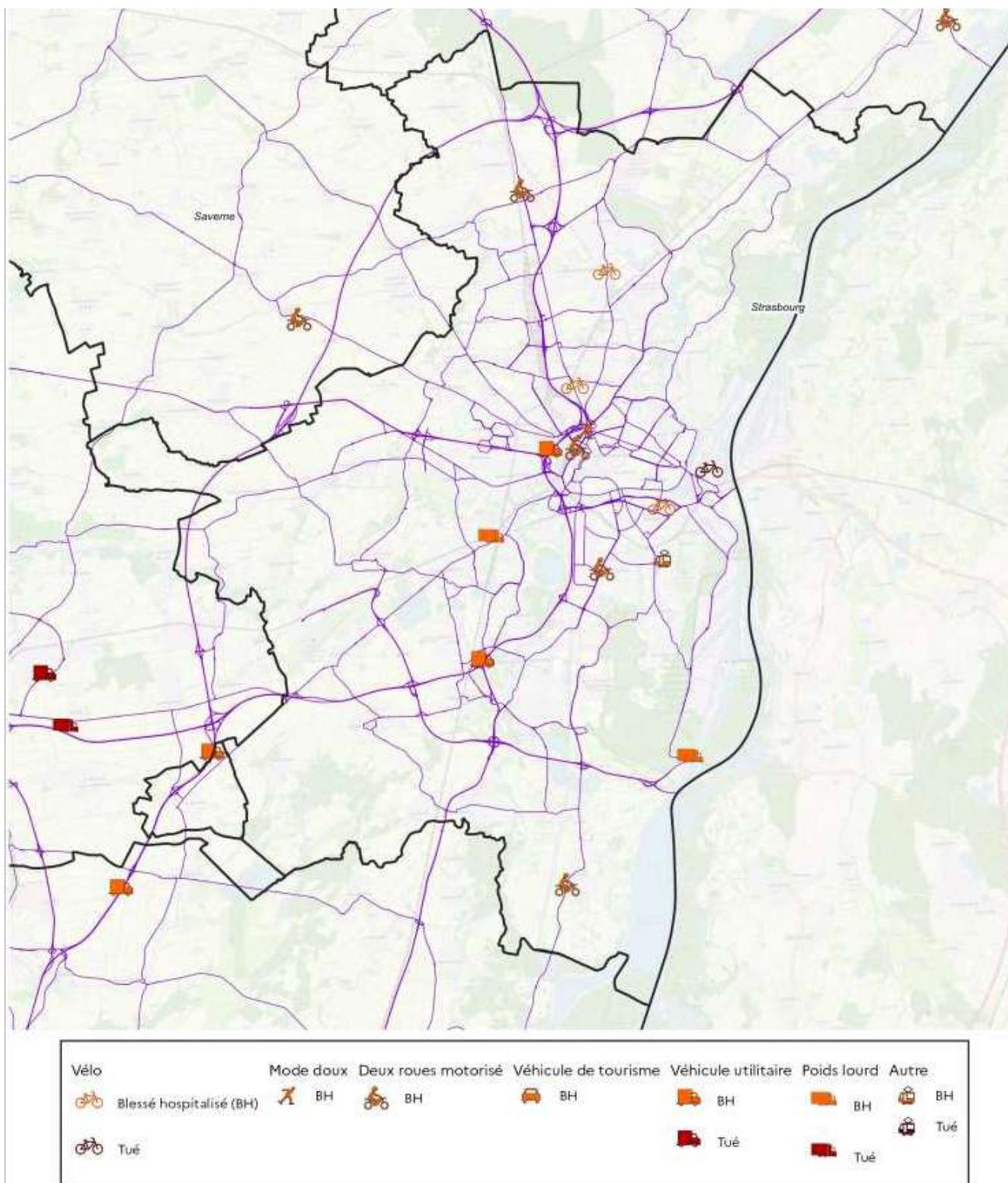
Le total est de 602 accidents pour cette période.



Localisation des victimes RRP en utilisation professionnelle: dans le Bas-Rhin
hors arrondissement de Strasbourg



Localisation des victimes RRP en utilisation professionnelle: dans l'arrondissement de Strasbourg
Accidents graves et mortels uniquement



Arrondissement de Strasbourg / victimes en utilisation professionnelle:

Pour ce motif de déplacement RRP, les victimes en mode doux (vélos) ne sont plus majoritaires. Les victimes graves en utilisation professionnelle sont en VU, PL et 2RM également, réparties sur tout l'arrondissement.

Autres arrondissements / victimes en utilisation professionnelle:

Les modes de déplacements motorisés (VL, VU, 2RM) constituent la grande majorité des victimes pour les autres arrondissements. Les victimes en VU/PL sont beaucoup plus représentées qu'en domicile/travail (livraisons).

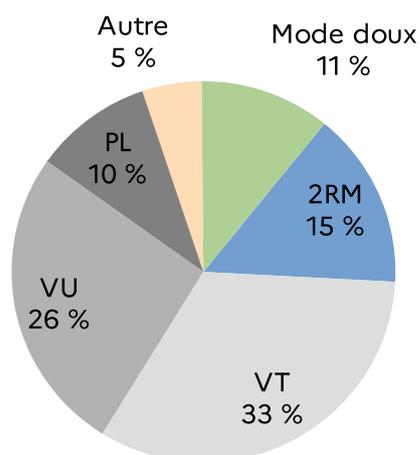
On constate que les victimes en utilisation professionnelle sont moins nombreuses que celles en domicile/travail.

Les autres victimes en modes doux (vélos principalement) sont minoritaires et situées en agglomération, ou proches de celles-ci.

Les axes les plus accidentogènes sont les D1420, A35, D1340, D421.

Les arrondissements particulièrement concernés sont Haguenau-Wissembourg et Molsheim.

Répartition des victimes en **utilisation professionnelle** selon leur mode de déplacement:



Autre = TC, tracteur, voiturette, quad, etc.

La majorité des accidents (59 %) ont eu lieu en voiture et en VU pour effectuer un déplacement professionnel.

Les accidents en 2RM (15 %) et les modes doux (11 %) sont moins fréquents en trajet professionnel (26 % au total) qu'en domicile/travail (46 %).

Le total est de 298 accidents sur cette période.

Globalement, les accidents en utilisation professionnelle sont deux fois moins nombreux qu'en domicile/travail. Le nombre total d'accidents est de 298 contre 602 en domicile/travail.



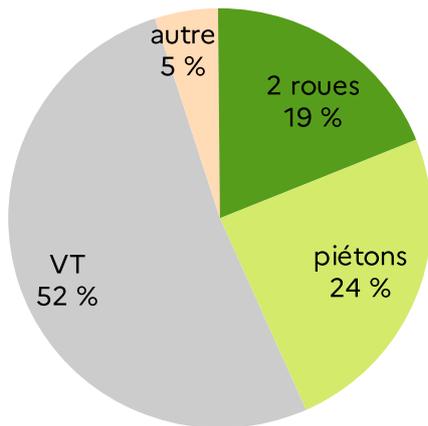
E) Accidents du travail (AT) agricole par catégorie d'usagers

E.1. Salariés agricoles

Données: MSA sur la période 2018-2022 (au 22/12/2022).

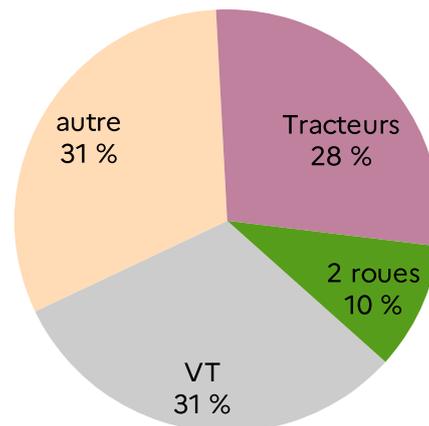
Le découpage des catégories est différent de l'ONISR, notamment pour les modes doux et les 2 roues (motorisés ou non-motorisés).

En **domicile/travail** : 352 AT



Autre = TC, PL, voiturette, quad, etc.

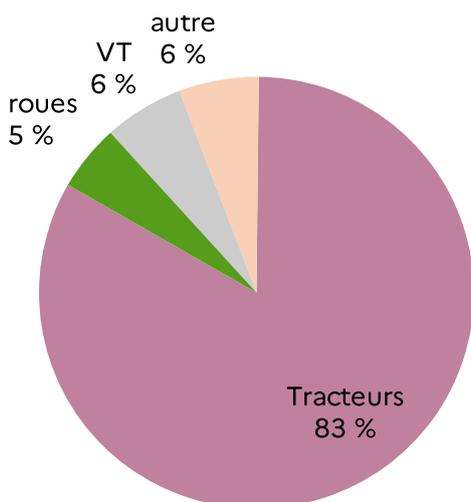
En **utilisation professionnelle** : 144 AT



Autre = TC, PL, piéton, voiturette, quad, etc.

E.2. Non salariés agricoles

En **utilisation professionnelle, par catégories d'usagers** : 101 AT



« Non-salarié agricole » : activités agricoles entraînant une affiliation au régime agricole (par le biais de la MSA) pour les non-salariés qui les exercent (définies à l'article L 722-1 du code rural et de la pêche maritime).

Il s'agit des activités agricoles par nature, des activités de prolongement, des activités touristiques ainsi que des activités connexes à l'agriculture :

- culture
- élevage
- activités équestres
- travaux forestiers



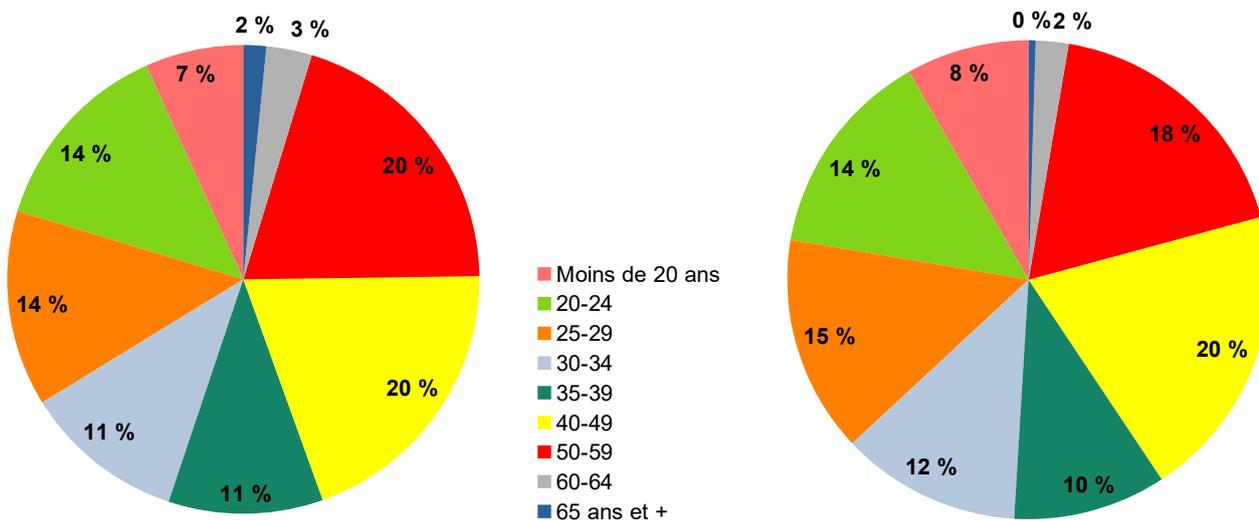
- activités de prolongement de l'acte de production agricole (transformation, conditionnement et commercialisation de produits agricoles)
- activités touristiques (structures situées sur l'exploitation ou dans ses locaux, et dirigées par le chef d'exploitation)
- entreprises de travaux agricoles (dans le cycle de la production végétale ou animale, ou liés aux parcs et jardins).

Les accidents du travail agricole se produisent très majoritairement en tracteur : à la fois principal « outil » de travail et « mode de déplacement ».

F) Accidentologie des RRP par tranche d'âge

Données: CARSAT sur la période 2018-2021 (consolidées au 31/12/2021)

• **Accidents en domicile/travail**



Sources : ONISR

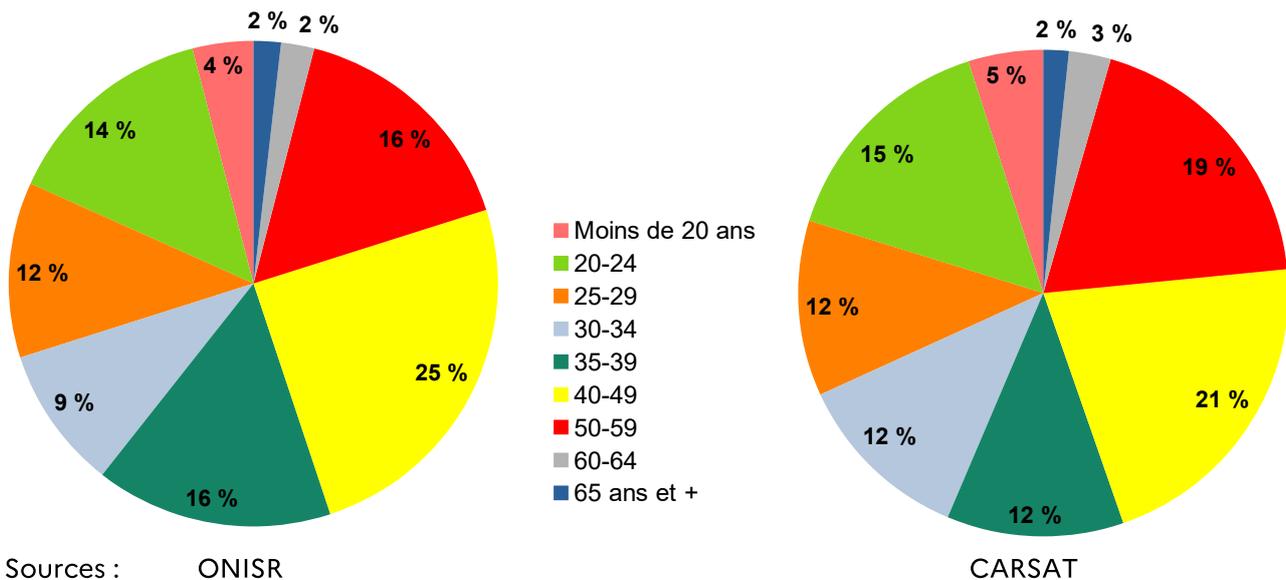
CARSAT

Sur les mêmes tranches d'âge, la répartition des AT est sensiblement la même. On constate une corrélation entre les deux sources ONISR et CARSAT.

En domicile/travail, les AT concernent d'abord la tranche d'âge 20-29 ans (28%).



- **Accidents en utilisation professionnelle**



Sources : ONISR

CARSAT

Les accidents en utilisation professionnelle du véhicule sont répartis uniformément sur les principales tranches d'âge (20-29, 30-39, 40-49), chacune à hauteur de 25 % environ.

G) Accidentologie des RRP par type de lésion

G.1. Cadrage de l'étude

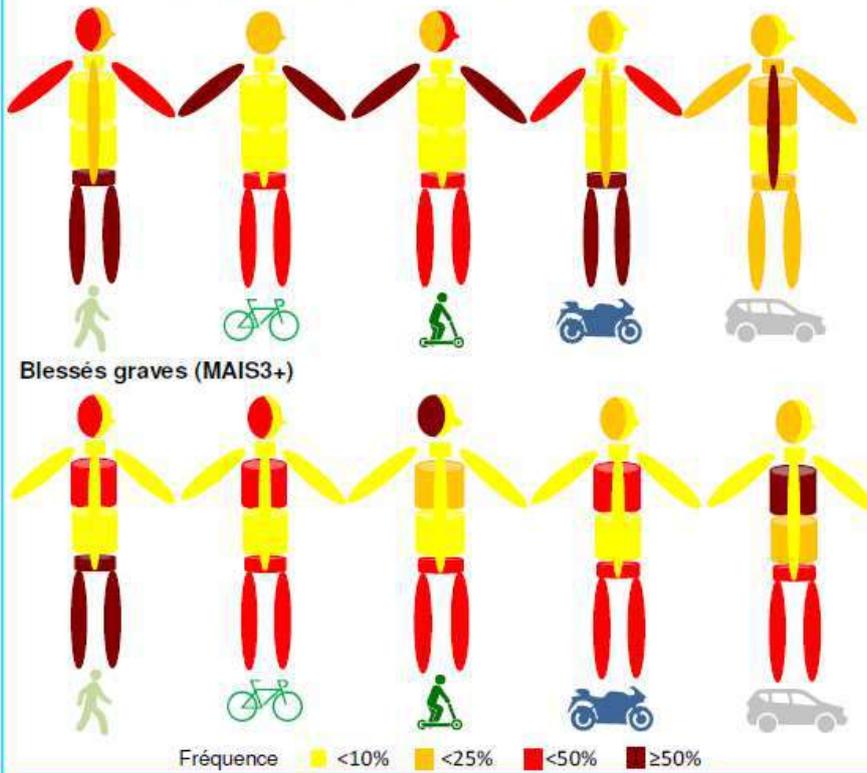
L'ONISR présente dans son bilan annuel 2021 une étude effectuée par l'Université Gustave Eiffel (anciennement IFSTTAR), qui vise à recenser l'ensemble des victimes d'accidents de la route survenus dans le département du Rhône. Les données n'étant pas issues des fichiers BAAC mais du Registre du Rhône (émanant directement de 245 services hospitaliers), les détails sur la localisation des blessures sont renseignés.

Ces résultats ne sont pas ciblés sur le RRP, mais sur tous les types de trajets du département du Rhône. Ils donnent une indication significative (45133 victimes) sur la répartition des lésions des blessés, en fonction du mode de déplacement. La distinction entre blessés légers et blessés hospitalisés est faite.



Localisation des lésions des blessés

Blessés de gravité mineure et modérée (MAIS1-2)



Source : Registre du Rhône 2016-2020 (45 133 victimes non décédées). Une victime peut être atteinte sur plusieurs zones.

Les résultats de la CARSAT nous renseignent sur les trajets avec utilisation professionnelle d'une part, et sur les déplacements domicile/travail d'autre part mais, également en fonction du mode de déplacement. Ce dernier ne regroupe pas tous les modes, comme les piétons par exemple.

On peut établir le tableau de correspondance suivant:

Comparaison de la localisation des lésions (Registre du Rhône / CARSAT):

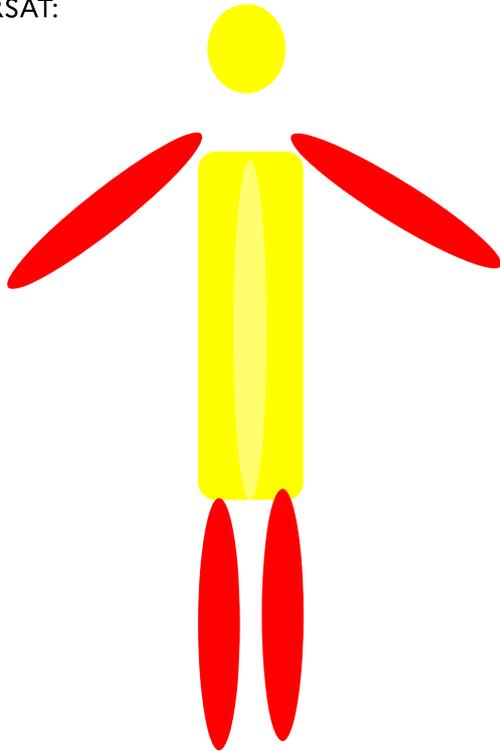
Registre du Rhône	CARSAT
Cyclistes	} Deux roues
2RM	
VT	} Voitures
VU	
PL	Poids lourds
	Autres véhicules terrestres



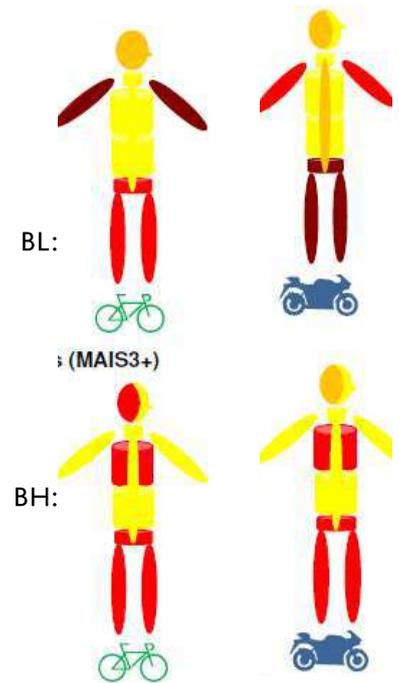
G.2. Les 2-roues

Les **deux roues** (motorisées ou non), soit les cyclistes et les 2RM cumulés:

CARSAT:



Registre du Rhône:



Les lésions concernent en premier lieu, et dans tous les cas, les **membres inférieurs**.

Chez les blessés hospitalisés (Registre du Rhône), le siège des lésions concerne moins les membres supérieurs.

D'après les données RRP CARSAT, les blessures concernent moins la tête et les organes internes. On peut supposer que les déplacements 2 roues (vélo) en RRP se font plus fréquemment avec un casque.

D'après le registre du Rhône:

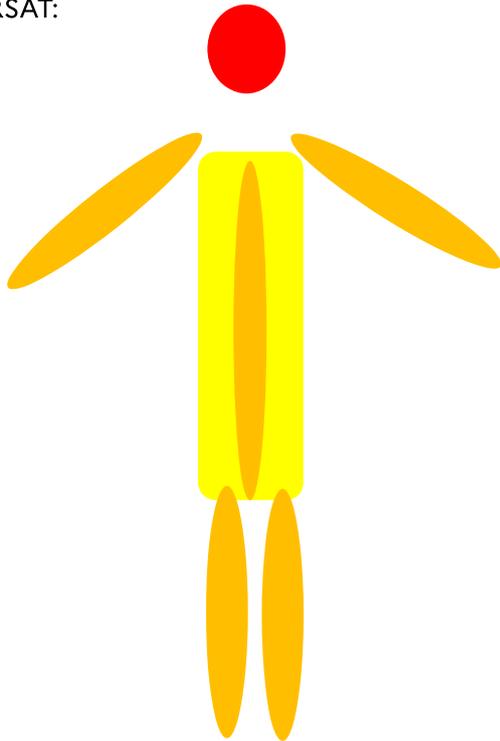
- les lésions sur membres supérieurs concernent davantage les cyclistes, notamment blessés légers.
- les lésions sur membres inférieurs concernent davantage les 2RM, notamment blessés légers.

G.3. Les voitures

Il s'agit du cumul des conducteurs de VT et VU,



CARSAT:



Registre du Rhône:



Les lésions relevées par la CARSAT s'apparentent plutôt à des blessés légers, d'après le registre du Rhône.

Les lésions au niveau de la tête sont plus fréquentes en RRP (32% d'après la CARSAT), que d'après le registre du Rhône (entre 10% et 25%).

Il n'y a pas de corrélation entre les données CARSAT et celles du registre du Rhône.

Si la répartition des blessures est renseignée, les catégories d'usagers ne sont pas identiques.

De plus:

- la période de référence ne recouvre pas les mêmes années, bien que d'une durée de 5 ans dans les deux cas,
- les données du Rhône ne se limitent pas aux usagers en RRP,
- les victimes ne proviennent pas du même département,
- la distinction blessé léger/blessé hospitalisé n'est pas renseignée dans les données de la CARSAT.

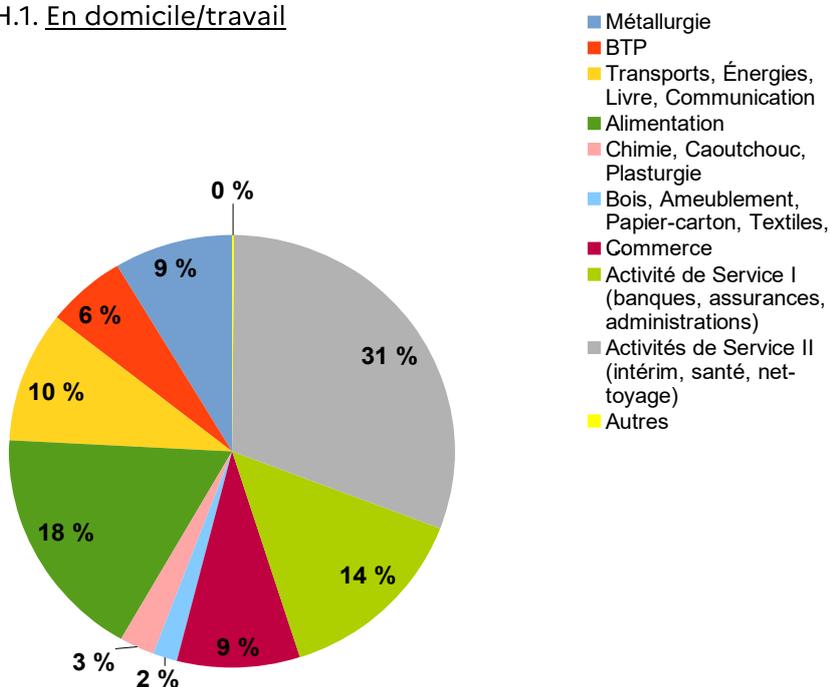
L'ONISR prévoit de renseigner les types de lésion dans les fichiers BAAC. Il sera possible, à une échéance non encore déterminée, de disposer du même niveau d'information que le registre du Rhône, pour le département du Bas-Rhin.



H) Accidents du travail par secteur d'activités

Données CARSAT issues du CTN (secteurs d'activité, 2018-2021)

H.1. En domicile/travail

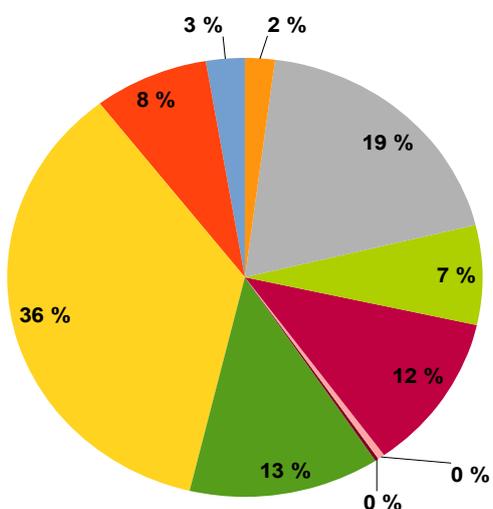


Les secteurs les plus touchés :

- 1- Activités de service II (interim, santé, nettoyage, action sociale,...)
- 2- Alimentation (services, industries et commerces)
- 3- Activités de service I (banques, assurances, administrations,...)

Les deux premiers secteurs ont été très sollicités pendant la crise sanitaire, alors que les autres ont pu être basculés en télétravail.

H.2. En utilisation professionnelle



Les secteurs les plus touchés :

- 1- Transports, Eau-Gaz-Electricité, Livre, Communication
- 2- Activités de service II (interim, santé, nettoyage, action sociale,...)
- 3- Alimentation (services, industries et commerces)



En utilisation professionnelle, les accidents du travail sont principalement survenus dans le secteur des transports et des énergies. En effet, les livraisons à domicile ont notamment connu un essor important durant la crise sanitaire, et se poursuivent en 2022.

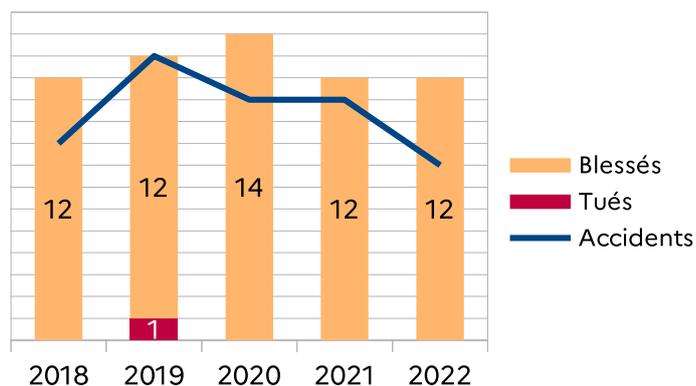
Déjà présentes en domicile/travail, on retrouve les activités de service II en utilisation professionnelle.

I) Exemples de risques routiers professionnels dans l'EmS

I.1. Accidents corporels impliquant un conducteur CTS (Compagnie des transports strasbourgeois)

Le conducteur de tramway ou d'un bus est en utilisation professionnelle de son véhicule, lorsque celui-ci est impliqué dans un accident corporel de la circulation routière. Il peut notamment s'agir d'une collision entre un tram et un VL.

<i>tramway CTS</i>	2018	2019	2020	2021	2022
Accidents	9	13	11	11	8
Tués	0	1	0	0	0
Blessés	12	12	14	12	12
dont BH	0	2	3	0	2



D'après les données ATBH, le nombre d'usagers blessés lors d'un accident corporel avec un **tram CTS** est stable depuis 5 ans.

L'année 2022 est incomplète; le bilan provisoire au 31/12/2022 fait état de 14 blessés, ce qui indique une relative stabilité des victimes dans ce type d'accidents.

Concernant les accidents avec un **bus CTS**, 24 victimes sont recensées. Elles sont deux fois moins nombreuses que celles recensées dans un accident avec un tram (51) sur la même période.

Il y a environ deux fois plus d'accidents impliquant un tram qu'un bus.



I.2. Accidents corporels impliquant un livreur Deliveroo/Uber Eats

En 5 ans, on observe pour l'agglomération de Strasbourg, et plus récemment dans les autres arrondissements du département, une augmentation significative du trafic "livreur en utilisation professionnelle", principalement en mode doux (vélo, VAE, EDP-m).

Le nombre total de ces livreurs reste encore une donnée manquante (ce ne sont pas des salariés de la société, mais des travailleurs indépendants), ce qui ne permet pas de constater, chiffres à l'appui, l'augmentation du nombre de livreurs.

De plus aucune information concernant les parcs de véhicules de livraison (vélo, VAE et EDP-m) n'est disponible auprès des services publics, ni des plateformes *Deliveroo* et *Uber Eats*.

Fichier BAAC:

D'après l'ensemble des BAAC remontés par les forces de sécurité intérieure (et des PV-accidents pour identifier -le cas échéant- le nom de la société de livraison), le total provisoire des accidents impliquant un livreur Deliveroo / Uber Eats est le suivant:

Accidents Livreurs VAE domicile/travail ou utilisation professionnelle (source BAAC)

	2018	2019	2020	2021	2022*
Deliveroo / Uber Eats	2	3	0	0	0
total accidents VAE RRP	3	3	1	2	3
total accidents Modes doux RRP	3	7	3	7	4

Il est très probable que d'autres accidents impliquant un livreur Deliveroo / Uber Eats se soient produits au cours des trois dernières années.



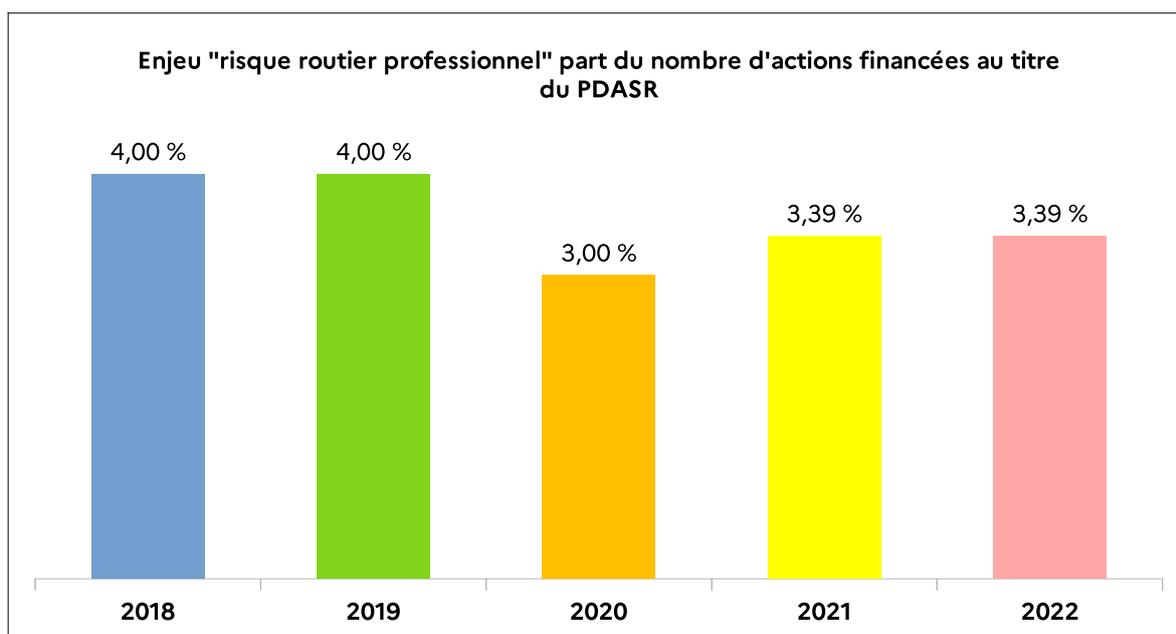
2) Bilan des actions PDASR « risque routier professionnel » de 2018 à 2022

Sur les 5 dernières années, le département recense 135 accidents mortels liés à l'enjeu « risque routier professionnel ». Cela représente 20 % des tués à l'échelle départementale et 10 % à l'échelle nationale.

4 % des actions PDASR ont été réalisées dans le cadre de l'enjeu « risque routier professionnel ». L'ensemble des projets a mobilisé 4,6 % du financement total consommé, entre 2018 et 2022.

Actions déclarées au titre du PDASR et budget alloué						
PDASR	Actions financées reconduites	Actions financées nouvelles	Actions sans demande de financement	Total des actions	Financement total utilisé	Public touché estimé
2018	1	2	5	3	3 550 €	2350
2019	3	0	2	3	3 805 €	3750
2020	1	1	3	2	1 450 €	550
2021	1	1	1	2	2 150 €	500
2022	1	1	5	2	2 150 €	850
			Total	12	13 105 €	8000

La part d'actions de l'enjeu a légèrement baissé (- 15,25 %). Le facteur principal ayant entraîné cette baisse est : la crise sanitaire qui n'a pas permis d'intervenir en milieu professionnel. Dès 2022, les interventions en milieu scolaire pour les filières professionnelles ont pu être relancées. La préfecture et les forces de sécurité intérieure sont les principaux porteurs de projets.



A) Préparation au groupe de travail

L'enjeu « risque routier professionnel » a fait l'objet d'un groupe de travail, le 18 janvier 2023. Dans le cadre du « Plan Régional de Santé IV, 2022-2025 » qui a pour objectif de sensibiliser les secteurs du BTP, du transport routier de marchandises, les intérimaires, les chauffeurs livreurs et le monde agricole, trois visioconférences ont été réalisées. Les acteurs majeurs du risque routier professionnel ont été associés : la CARSAT, la DREETS, l'AST67, l'AFT et la MSA pour le volet « santé au travail ».



B) Indicateur 1 « quantitatif », bilan 2018-2022

Un rappel des OA du DGO 2018-2022, pour l'enjeu « risque routier professionnel », a été réalisé :

- **OA 1 :** Améliorer la connaissance des entreprises et des organismes d'assurances maladie à l'aide d'une cartographie des données d'accidentalité.

Une cartographie annuelle de l'accidentalité RRP devait être réalisée par l'ODSR pour que les entreprises soient informées. Ce point n'a pas été réalisé durant la période 2018-2022. Il sera retiré du DGO 2023-2027 car il relève davantage du fonctionnement du service et des missions de l'ODSR. Ce dernier fournira une cartographie annuelle détaillée du RRP pour une transmission aux entreprises.

- **OA 2 :** Poursuivre la sensibilisation des chefs d'entreprises sur leur responsabilité civile et pénale et favoriser des actions de maîtrise du risque trajet appropriées, y compris lors des déplacements domicile-travail.

Cette OA sera reconduite dans le DGO 2023-2027 avec un volet très important concernant la mise en place d'un comité de suivi du risque routier professionnel et la signature de la Charte des « 7 engagements pour une route plus sûre » par des entreprises.

- **OA 3 :** Mener des actions relatives à l'usage des VU et des cyclomoteurs et cibler des actions auprès des populations de jeunes en apprentissage à un métier (CFA, lycées professionnels).

Cette OA sera reconduite dans le DGO 2023-2027. En effet, l'accidentalité présente chez les vingtenaires mais également chez les plus jeunes souligne l'importance de sensibiliser le plus tôt possible les filières d'apprentissage au RRP. De nombreuses interventions en 2022, lors de la « semaine de la sécurité routière au travail » ont souligné l'importance de mener ces actions de sensibilisation auprès des jeunes apprentis. Ainsi, l'intervention au lycée professionnel Émile Mathis à Schiltigheim a mis à jour les mauvaises pratiques des jeunes apprentis notamment dans la filière « transports et logistiques ». Par exemple, le fait de maintenir la ceinture enclenchée continuellement dans le dos du conducteur, avec la sangle supérieure visible pour ne pas perdre de temps lors des livraisons et ne pas se faire verbaliser par les forces de sécurité intérieure. Cette « technique » est transmise par les salariés plus âgés aux plus jeunes. Or, la ceinture ne les protège aucunement avec cette pratique. Il est donc essentiel de sensibiliser les apprentis mais aussi les salariés sur les pratiques qui les mettent en danger. Il a été rappelé que les 40-59 ans sont très touchés par l'accidentalité RRP, d'où l'importance de sensibiliser également les entreprises et les organismes partenaires (AFT pour la filière Transports et Logistiques, par exemple) sur les 7 engagements de la charte « pour une route plus sûre ».

L'unité sécurité routière a mené lors de cette même semaine, des interventions à la DDT, à la cité administrative et à la Préfecture pour sensibiliser les agents au risque routier professionnel. Ces actions seront reconduites annuellement. Les partenaires du service public sont amenés à entreprendre ce type d'actions auprès de leurs agents. Un certain nombre de partenaires peuvent être sollicités pour des ateliers tels que la GMF, Mobilité Club France, la Prévention routière, etc.

- **OA 4 :** Renforcer la prévention auprès des salariés et des employeurs par rapport à l'utilisation du téléphone et sur les risques lors de trajet domicile-travail.



Le bilan accidentalité 2018-2022 souligne les mauvais chiffres pour le trajet domicile-travail. De même, les facteurs accidentogènes comme l'utilisation du téléphone, souvent intégré dans « l'inattention » par les forces de sécurité intérieure, sont élevés. Les angles morts sont aussi intégrés dans le facteur « inattention ». La promotion de la charte et la continuité des interventions sont plus que nécessaires pour le DGO 2023-2027.

Toutefois, cette OA ne sera pas reconduite à l'identique mais intégrée dans une nouvelle qui englobera les aspects « comportements au volant » pour le DGO 2023-2027.

- **OA 5 :** S'engager en faveur de la sécurité de ses salariés par la mise en place de plans d'actions relatifs au risque routier (signature de chartes, journées de formations, engagements sur les communications, entretien des véhicules, etc).

Cette OA sensibilise les entreprises, avec un volet qui doit être déployé en interne dans le cadre des PDME (Plans de Mobilités des Entreprises). Cette OA sera donc intégrée dans une nouvelle pour le DGO 2023-2027.

- **OA 6 :** S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite, de chargement (arrimage, poids des véhicules), d'équipements des véhicules et de transport de personne.

Cette OA sera reconduite en étant remaniée dans une OA plus « généraliste ». Toutefois, les organismes d'assurance et de prévoyance ainsi que les partenaires « médecine au travail » devront davantage s'investir sur ce volet auprès des entreprises.

En collaboration avec la préfecture, les forces de sécurité intérieure mènent annuellement des opérations zonales, des ateliers de sensibilisation auprès des entreprises mais aussi des actions « alternatives à la sanction ». Des actions de ce type à destinations des PL et des VU pourront être menées.

Il est demandé aux organismes d'assurances, fédérations, et chambres de s'investir davantage sur ce volet.

Le bilan opérationnel 2018-2022 souligne le manque d'actions de sensibilisation destinées à l'ensemble des salariés et des entreprises. De même, les OA 5 et 6 du DGO 2018-2022, n'ont pas été assez développées.

C) Indicateur 2 « qualitatif », bilan 2018-2022

La majorité des actions est destinée aux jeunes professionnels en milieu scolaire. Ce type d'action est à pérenniser et à compléter, notamment sur la partie « comportements au volant » (distracteurs).

Les partenaires pourront mettre à disposition les outils adéquats et nécessaires aux problématiques de leurs filières respectives avec la mise à disposition des simulateurs et ateliers arrimage, déchargement des charges, etc.

Le volet « santé au travail » et la présence des entreprises et/ou des organismes partenaires lors des interventions dans les établissements scolaires professionnels seront aussi sollicités.

Le PDASR 2022 a financé l'association Prévention Routière avec l'achat d'EDPM (engins de déplacement personnel motorisés) pour l'atelier « piste de maniabilité ». Au vu de l'émergence de ce



type de mode de déplacement et notamment dans l'EmS, il serait judicieux de solliciter cet atelier lors de journées de sensibilisation.

L'UMIH 67 est un partenaire avec qui la préfecture a commencé à collaborer en 2022. Cette collaboration permet de mener, dès février 2023, des actions de sensibilisation intitulées « SAM FEST » dans les bars adhérents de l'hyper centre de Strasbourg. Les apprentis de la section cocktail du CEFPPA d'Illkirch ont ainsi été intégrés au projet. Ils proposeront un cocktail sans alcool durant ces soirées. Les apprentis seront invités et pourront ainsi être sensibilisés avec tous les autres clients aux divers ateliers proposés (réactionmètre, mallette pédagogique doses bars/maisons, parcours alcool perception, etc).

La société DELIVEROO sera partenaire de deux actions de sensibilisation à destination des livreurs sur le secteur de Strasbourg. Deux actions sont programmées pour 2023 : une en mai/juin sur la sensibilisation aux « équipements obligatoires et au partage de la route » et une durant la période du changement d'heure sur « la visibilité » en partenariat avec l'EmS, les associations de vélo et les forces de sécurité intérieure.

Les principaux facteurs accidentogènes des livreurs en VAE et 2RM (cyclomoteur) sont :

- le refus de priorité,
- la vitesse excessive.

Les livreurs sous le statut d'auto-entrepreneur dépendant de Pôle Emploi, l'unité sécurité routière de la DDT 67 prendra attache auprès de ces services pour les intégrer aux actions.

Les services de l'État, les associations et les forces de sécurité intérieure portent les actions « risque routier professionnel ». Une implication future de tous les acteurs est souhaitée notamment celle des organismes assureurs, des chambres, des fédérations et des collectivités territoriales.

3) Axes de réflexions et outils proposés par les partenaires

A) Outils pérennes, DGO 2023-2027

La CARSAT a présenté les différents outils et leviers d'actions qu'elle possède pour intégrer les entreprises dans l'évaluation de leurs risques à travers le DU « Document Unique ». L'entreprise n'a pas d'obligation d'évaluation des risques sur le trajet domicile-travail mais les différents partenaires ont tout de même sollicité un outil pour évaluer ce volet. Il sera proposé un « outil diagnostic commun » afin que les entreprises puissent avoir tous les éléments. Le champ d'intervention est à l'échelle des entreprises et des CFA. Les actions de sensibilisation avec la présence de la CARSAT seront donc destinées aux entreprises et non aux salariés directement ainsi qu'aux apprentis des filières professionnelles.

Mobilité Club France, anciennement Automobile Club Association, a présenté l'outil de casque de réalité virtuelle (CRV) sur la thématique « téléphone au volant ». Il a été évoqué l'outil « auto diagnostic » qui est en cours d'élaboration ainsi que le Road Safety Index (RSI) en collaboration avec la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) dont Mobilité Club France est membre en qualité de club pilote. L'objectif du RSI est de résorber l'empreinte « sécurité routière » (sur le modèle de l'empreinte carbone) avec un référentiel à destination des entreprises et des collectivités. Le risque routier professionnel devra intégrer les problématiques et les mesures des politiques publiques prioritaires futures, notamment la loi climat et résilience (selon l'article 114, l'obligation de verdissement du parc pour les entreprises de livraisons).



La DREETS a rappelé que le RRP est l'une des premières causes de mortalité sur les routes. Les premiers secteurs intégrés au PRST4 (Plan Régional de Santé au Travail IV) sont les secteurs du BTP, des intérimaires, des livreurs et du transport routier de marchandises. Le secteur agricole sera concerné en 2024-2025. Le DGO 2023-2027 devra être en corrélation avec les objectifs du PRST 4.

B) Développement du comité de suivi, DGO 2023-2027

Le comité de suivi fera l'objet de deux réunions par an avec une première réunion de lancement en 2023. Elles prendront la forme de groupes de travail avec une présence des représentants de la CDSR. La sensibilisation auprès des TPE/PME, des secteurs du transport et de l'alimentation agricole, pourra se faire grâce aux partenaires suivants : les entreprises, l'assurance maladie et les organismes tels que la CCI (Chambre de Commerce et de l'Industrie), la CMA (Chambre des Métiers d'Alsace) et la CAA (Chambre d'Agriculture d'Alsace). De même, la filière agricole ayant une accidentalité élevée pour les salariés et les non-salariés agricoles pourra, par le biais de la MSA et de la Chambre d'Agriculture, bénéficier de sensibilisation. Au sein du comité, les partenaires tels que les assurances mutuelles (CARSAT, MSA), l'AST 67 (Alsace Santé au Travail) et la DDETS (Direction Départementale de l'Emploi, du Travail et des Solidarités) seront associés pour le volet « médecine au travail ».

La MSA a fait mention de la campagne de communication pour le secteur agricole volet « alcool », disponible sur le site : ssa.msa.fr, menée en Île-de-France. Cette communication pourra être relayée lors du comité de suivi pour les interventions en établissements professionnels et auprès des salariés agricoles et non-agricoles. Il a été suggéré par Mobilité Club France la réalisation de vidéos thématiques d'une trentaine de minutes sur le principe de ce qui est fait lors des webinaires « Parlons sécurité routière ». Cette piste d'un nouvel outil à la fois de communication et de sensibilisation pourra être lancée en 2023 avec les différents partenaires concernés lors du comité de suivi. La Prévention routière s'est d'ores et déjà portée partenaire sur cet outil. La filière du BTP est aussi impactée par l'accidentalité risque routier professionnel. L'OPPBT (Organisme Professionnel de Prévention du Bâtiment et des Travaux Publics) pourra se mobiliser sur le sujet.

C) Échanges partenaires, axes de réflexions

La présence des entreprises est souhaitable lors des journées de prévention dans les CFA et lycées professionnels de même que la présence de la CARSAT avec des interventions sur les fiches risque au travail adaptées aux filières. De nombreux partenaires intègrent un volet diagnostic du risque routier professionnel. Il apparaît judicieux de créer une « boîte à outils commune » en plus de l'outil « auto diagnostic » qui permettra ainsi d'accompagner et de proposer aux entreprises des fiches thématiques par secteur.

L'AST 67, dans le cadre des actions de sensibilisation auprès des entreprises, pourra en complément de la CARSAT, intervenir au niveau du DU ERP (Document Unique d'Évaluation des Risques Routiers Professionnels). La DDETS a appuyé l'obligation d'un DU par les employeurs avec le levier de l'inspection du travail. Les TPE/PME ont une récurrence du facteur « surcharge » parmi les accidents. La CMA pourra diffuser de l'information auprès des salariés et des artisans. Malgré un référentiel de formation établi, le risque routier professionnel est très souvent grave. Les entreprises sont amenées à orienter leurs axes de management d'organisation (temps, entretien du véhicule, etc.) pour résorber ce risque routier professionnel.

La Prévention routière souligne que par le biais des FCO (Formations Continues Obligatoires), le secteur du transport de marchandises fait l'objet tous les 5 ans d'un « contrôle ». À l'inverse, les professionnels en VL et/ou VU ne sont pas concernés par ce « contrôle » récurrent.



La CARSAT a évoqué le référentiel de formation adapté aux conducteurs de VUL qui pourra être intégré lors du comité. Par ailleurs, la minoration des charges patronales de cotisations pour une entreprise pourra s'effectuer avec obligation d'adhésion à la charte des « 7 engagements ». Un catalogue des prestations sécurité routière listant les ressources de chacun des partenaires sera mis en place au courant de l'année 2023.

La DREETS propose de mettre en place un outil diagnostique destiné aux fédérations des entreprises majeures sous forme d'atelier outil-exemple.

La CTS a suggéré une action de sensibilisation aux mauvais comportements des piétons et des cyclistes aux abords des trams. Une telle action sera réalisée avec la DDT 67 et l'EmS à la rentrée de septembre 2023.

Les forces de sécurité intérieure présentes ont soulevé les comportements déviants qui donnent lieu à des accidents souvent liés aux distracteurs (téléphone, casque auditif). Les interventions intégreront ce volet lors des ateliers, en plus de la signature de la charte des 7 engagements.

Le BSR a proposé de mettre en place des actions de sensibilisation auprès des taxis et des VTC. Il est également évoqué d'approfondir le volet « sensibilisation au RRP » lors des formations initiales et continues de ces conducteurs.

D) Orientations d'Actions relatives à l'enjeu « risque routier professionnel », DGO 2023-2027

Suite au GT, les propositions d'OA ont été validées à l'unanimité. Nous passons de 6 orientations d'actions à 3 pour 2023-2027 :

- **OA 1 : volet « diagnostic »** Sensibiliser et amener les entreprises à s'engager sur leurs responsabilités vis-à-vis du risque routier professionnel (utilisation professionnelle et domicile-travail) avec la mise en place de la charte des « 7 engagements pour une route plus sûre », du comité de suivi et des plans d'actions relatifs au risque routier ;
- **OA 2 : volet « matériel »** Renforcer les actions d'information et de sensibilisation auprès des salariés et des employeurs sur les risques trajets (distracteur/téléphone, respect du temps de conduite, chargement, équipements des VU, PL et transports de personnes) ;
- **OA 3 : volet « comportement »** Renforcer la formation et la communication auprès des jeunes apprentis (CFA, lycées professionnels) et les sensibiliser aux conduites à risques (téléphone, alcool...).



6.4) Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »

1) Accidentologie des modes doux de 2018 à septembre 2022

A) L'ATB des modes doux

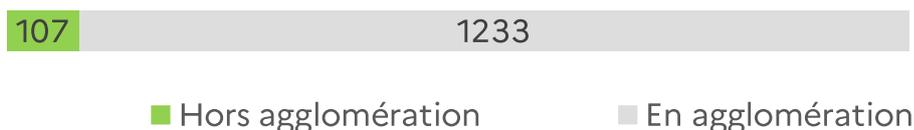
Les modes doux (ou mobilité douce) désignent l'ensemble des usagers suivants :

- les piétons, ainsi que les EDP-sm (Engin de Déplacement Personnel - sans moteur),
- les EDP-m (Engin de Déplacement Personnel – motorisé),
- les vélos dont les VAE (vélos à assistance électrique).

Accidents corporels :

On dénombre 1340 accidents impliquant un mode doux, sur un total de 3340, soit 40 % des accidents. La répartition en/hors agglomération est la suivante :

Nombre d'accidents en modes doux selon le milieu



La proportion des accidents en agglomération atteint 88 % par rapport aux accidents hors agglomération.

Ainsi, le diagnostic ne détaillera pas le milieu routier, sauf exceptions (accidents mortels).

Tués :

Nombre de Tués en modes doux selon le milieu



Les décès sur route en agglomération (6 cas sur 10) sont plus nombreux que ceux hors agglomération (4 cas sur 10 environ).

Les accidents mortels impliquant un mode doux seront étudiés en infra, et en particulier les mortels piétons.



Blessés :

On dénombre 1398 blessés en mode doux, sur un total de 4107 blessés, soit 34 % des victimes sur cette période. Ainsi **1 blessé sur 3 l'a été en mode doux** sur cette période (01/01/2018 – 30/09/2022).

Nombre de Blessés en modes doux selon le milieu

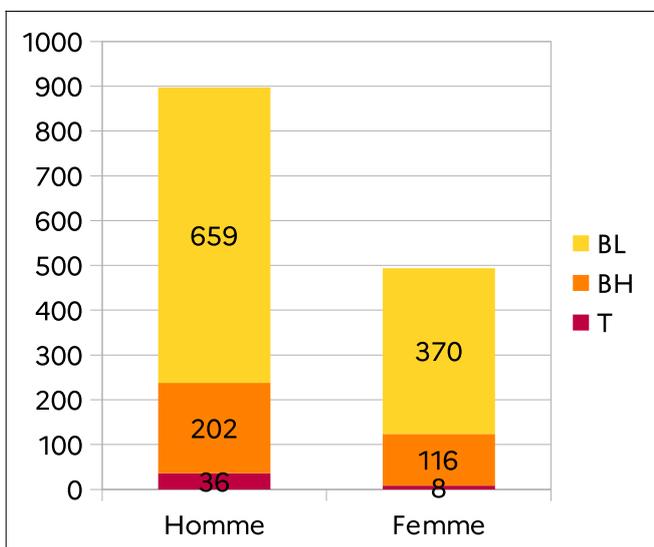


La répartition des blessés par milieu routier est proportionnelle à la répartition des accidents (92 % hors aggro ; 8 % en aggro).

La part des blessés graves (ou blessés hospitalisés de plus de 24h) atteint 23 % chez les modes doux. Sur l'ensemble des usagers, cette part (BH/B) atteint 25 %. La part des blessés hospitalisés par rapport aux blessés est donc sensiblement la même que pour l'ensemble des usagers (y compris 2RM, VL, VU, PL, TC, et autres).

Le diagnostic ne portera pas sur la gravité des accidents en mode doux, à l'exception des personnes tuées.

B) Mode doux par genre

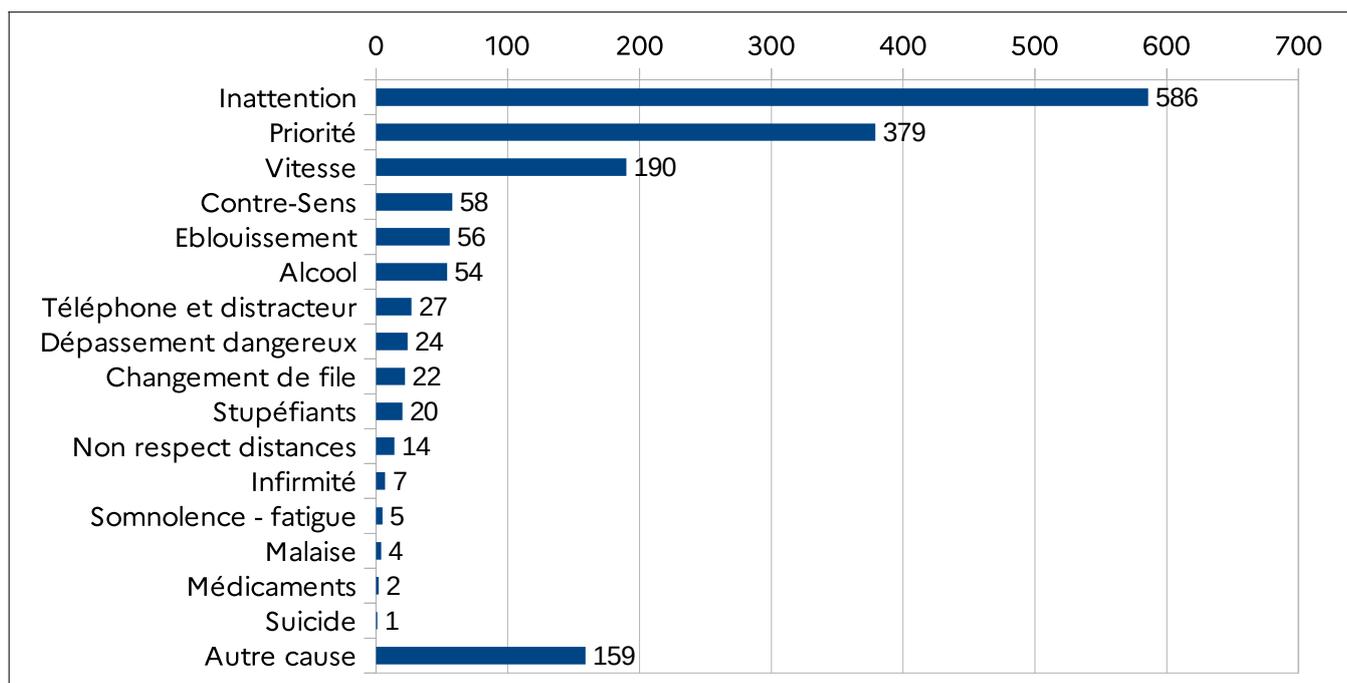


Il y a 75 % de victimes hommes en plus que de victimes du sexe féminin.

Pour les blessés graves et les tués, les victimes hommes sont quasiment 2 fois plus nombreuses que les victimes femmes.



Facteurs d'accident impliquant un mode doux :



D'après les données recensées par les forces de sécurité intérieure dans les fichiers BAAC, les trois principaux facteurs sont :

- 1- Inattention (36 %) ;
- 2- Priorité non respectée (24 %) ;
- 3- Vitesse excessive ou inadaptée (12 %).

On retrouve ce même classement pour chaque type d'utilisateur (Piéton, EDP-m, Vélo) avec toutefois des écarts de points plus ou moins importants (voir chapitres suivants).

Les responsables présumés peuvent être à la fois les usagers en mode doux, ou les conducteurs du véhicule entrant en collision (majoritairement des VL).

E) Localisation – Accidents en mode doux

La carte présentée en page suivante répertorie les accidents Piéton, EDP-m et Vélo à l'échelle du département.

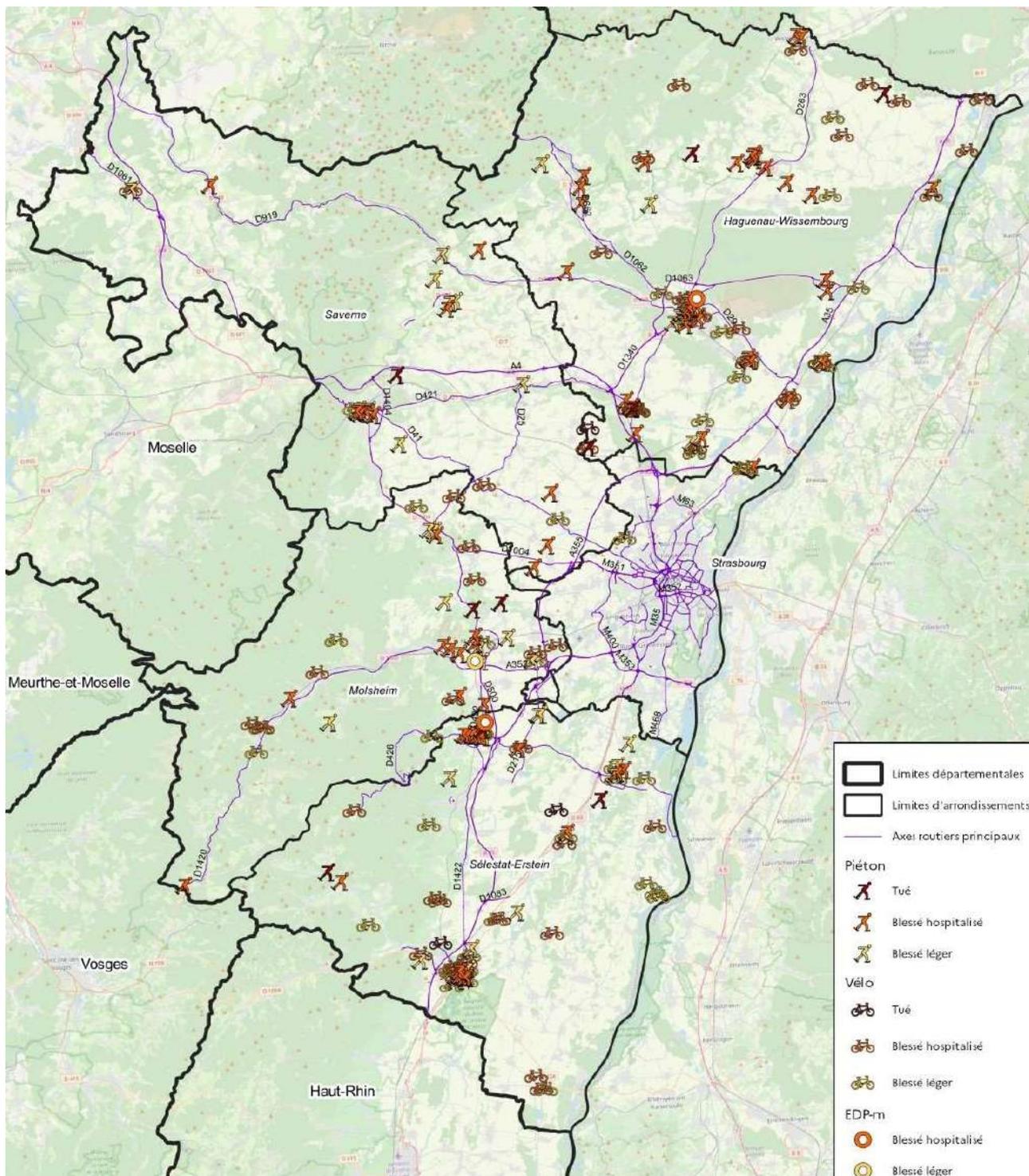
La grande majorité de ces accidents ont eu lieu en agglomération, et dans les principales communes du département (EmS, Haguenau, Sélestat).

A l'inverse, les accidents en mode doux sont peu nombreux dans les agglomérations de petite taille, comme c'est le cas dans l'arrondissement de Saverne.

Dans la majorité des cas, il s'agit d'accidents avec blessés hospitalisés ou mortels (nord du département, Kochersberg, Piémont et vallée de la Bruche).



Localisation des accidents impliquant un mode doux :
 en agglomérations du département du Bas-Rhin

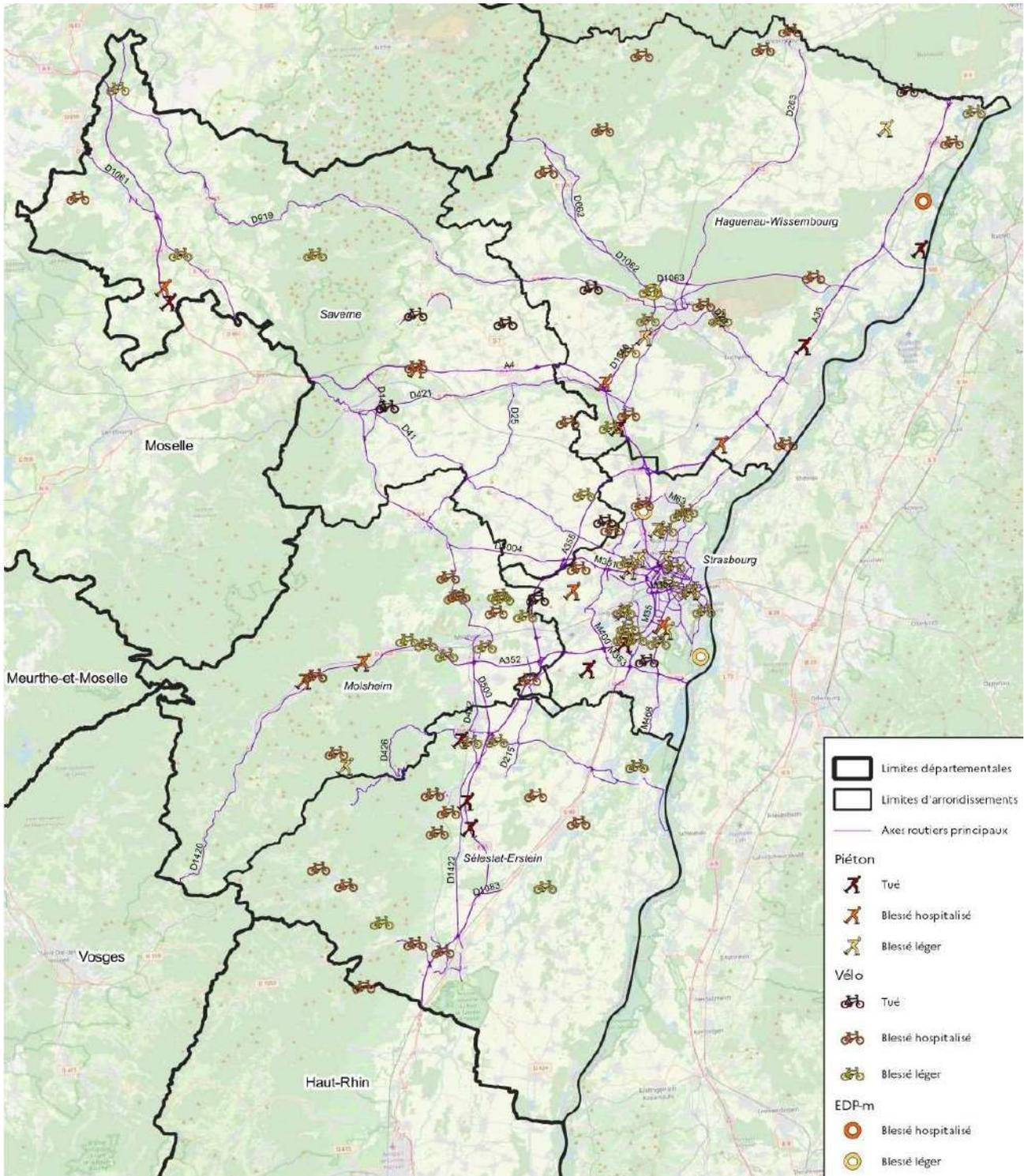


Réalisation : DDT67/AT/DIG / 27 janvier 2023
 Sources : IGN-BD TOPO 2021 TRAXY 2022

Pour des raisons de lisibilité de la carte, les nombreux accidents en mode doux ayant eu lieu dans l'arrondissement de Strasbourg seront présentés en infra par catégorie d'utilisateur (piéton, EDP-m, vélo).



Localisation des accidents impliquant un mode doux :
 hors agglomérations du département du Bas-Rhin



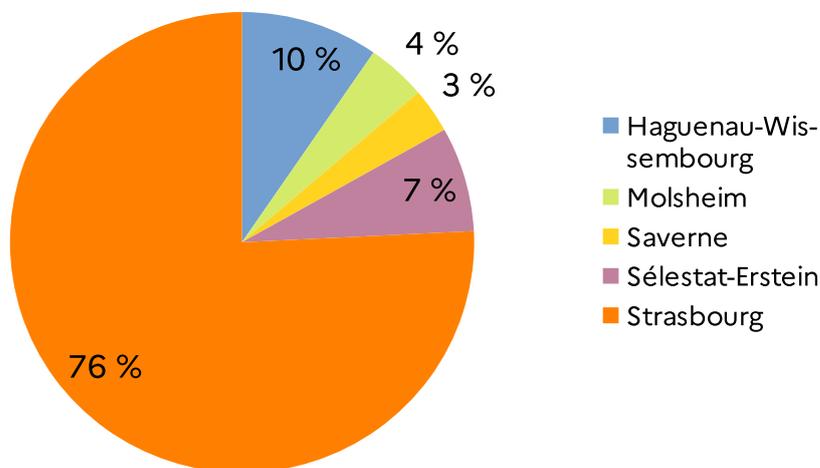
Hors agglomération, les accidents sont beaucoup moins nombreux (8 %), y compris autour des principales zones urbaines.

Les victimes à vélo sont les plus nombreuses hors agglomération.



F) Mode doux par arrondissement

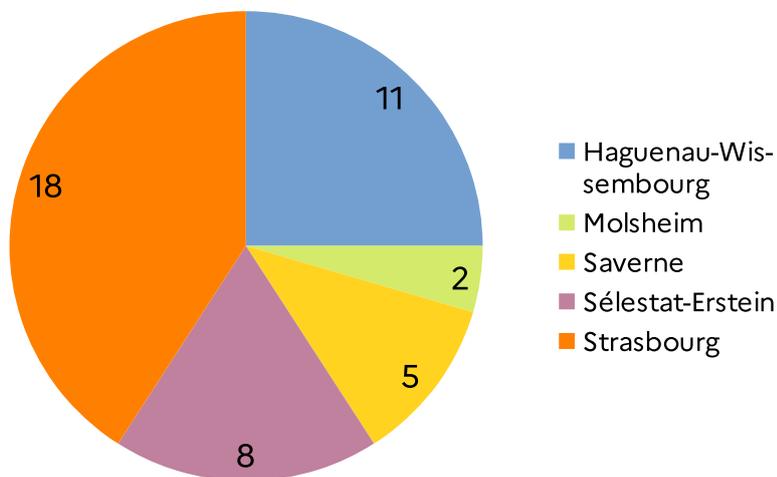
Accidents corporels impliquant un usager en mode doux, répartis par arrondissement :



3 accidents sur 4 impliquant un mode doux ont eu lieu dans l'arrondissement de Strasbourg (Ems).

7 accidents sur 100 dans l'arrondissement de Sélestat-Erstein

Personnes tuées en mode doux par arrondissement :

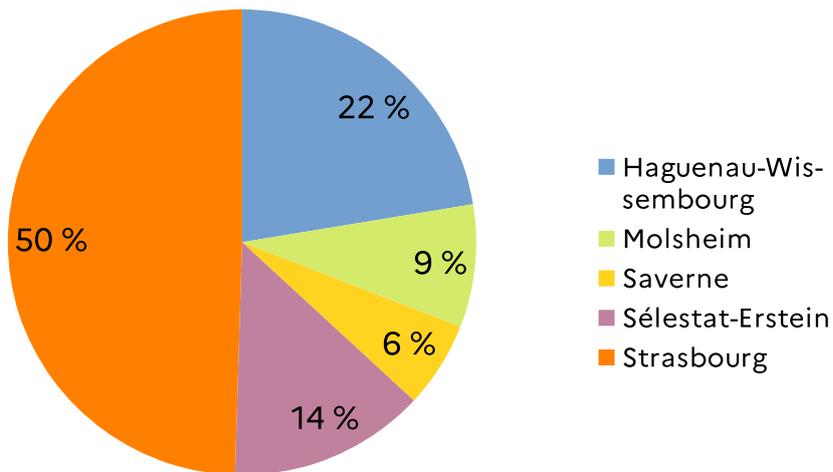


1 accident sur 10 a eu lieu dans l'arrondissement de Haguenau-Wissembourg.

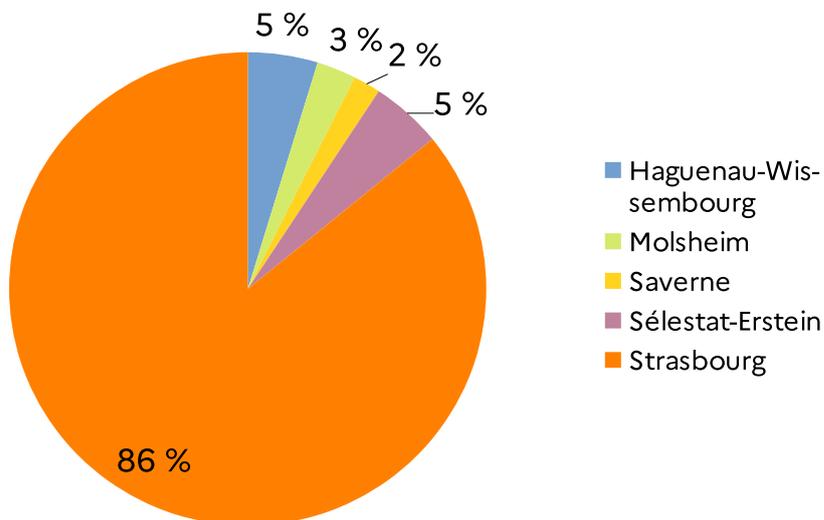
Parmi l'ensemble des personnes tuées en mode doux, on relève des décès de piétons sur autoroute (arrondissements hors Strasbourg), ainsi que des cyclistes décédés sur route hors agglomération suite à un malaise (voir chapitre « Vélos »).



Accidents graves en mode doux par arrondissement :



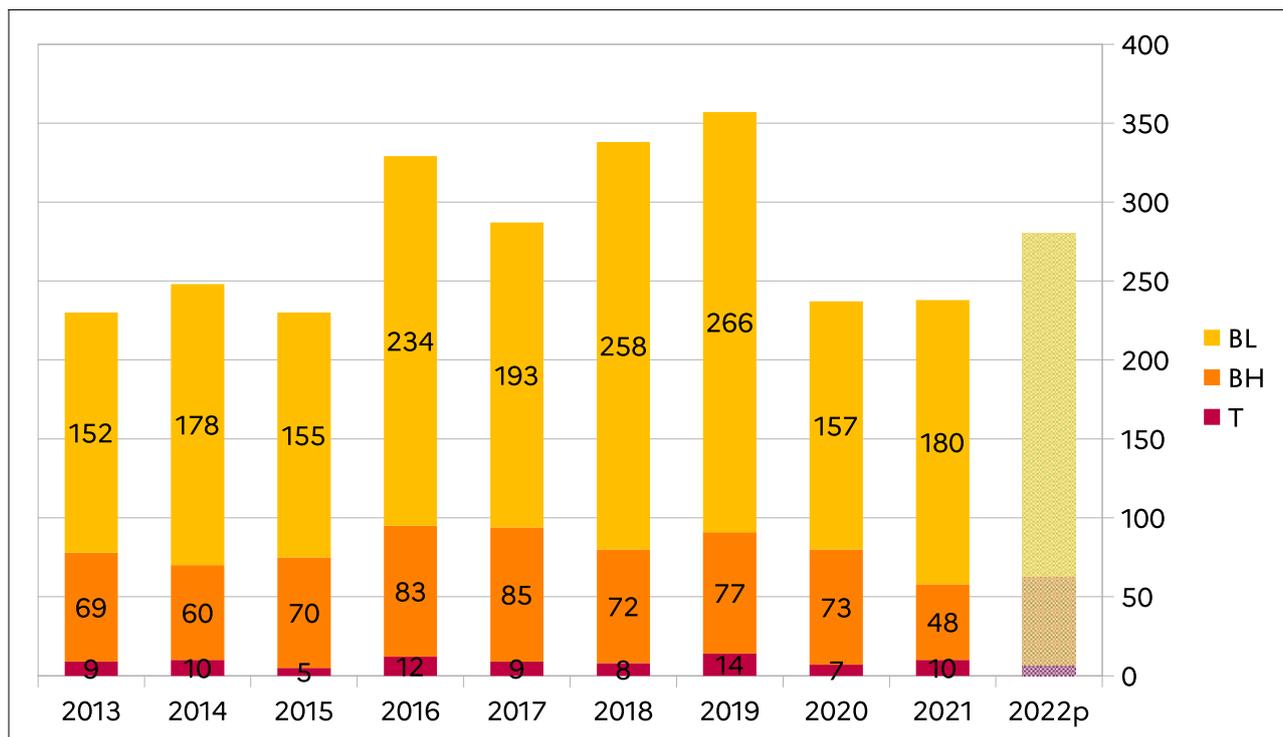
Accidents légers en mode doux par arrondissement :



Les trois derniers diagrammes montrent que l'arrondissement de Strasbourg concentre les accidents les moins graves.



Evolution des victimes en mode doux sur 10 ans (base officielle) :



L'accidentalité en mode doux a fortement baissé en 2020 et 2021, en raison notamment des restrictions de déplacement dues à la Covid-19 (confinements, couvre-feux).

L'année 2019 a été particulièrement accidentogène pour les modes doux sur cette période de 10 ans.

Les chiffres provisoires de l'année 2022 sont présentés ici à titre indicatif. La reprise de l'accidentalité des modes doux a eu lieu, mais elle reste inférieure aux résultats nationaux.

H) Les piétons

H.1. Particularité de l'accidentalité des piétons sur autoroute

Les EDP-m et les vélos n'ont donné lieu à aucun accident sur autoroutes.

Ce n'est pas le cas des piétons :

Nombre d'accidents Piétons selon le milieu



Sur les 9 accidents piétons sur autoroute, 5 ont été **mortels** :



Nombre de Piétons Tués selon le milieu



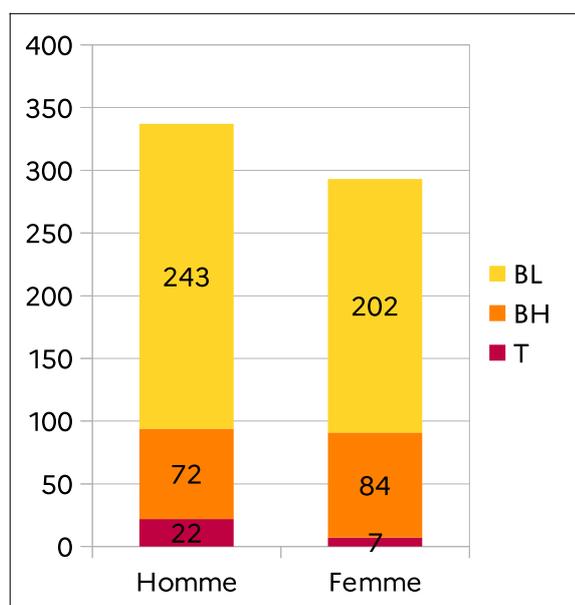
Entre le 01/01/2018 et le 30/09/2022, 5 décès ont eu lieu sur autoroute, ce qui correspond en moyenne à **1 accident mortel piéton sur autoroute chaque année**.

Ces accidents mortels, dont les circonstances ne sont pas toujours connues, sont préoccupants.

A l'échelle nationale, en 2022 (chiffres provisoires) :

- 302 piétons tués en agglomération,
- 125 piétons tués hors agglomération,
- 57 piétons tués sur autoroute.

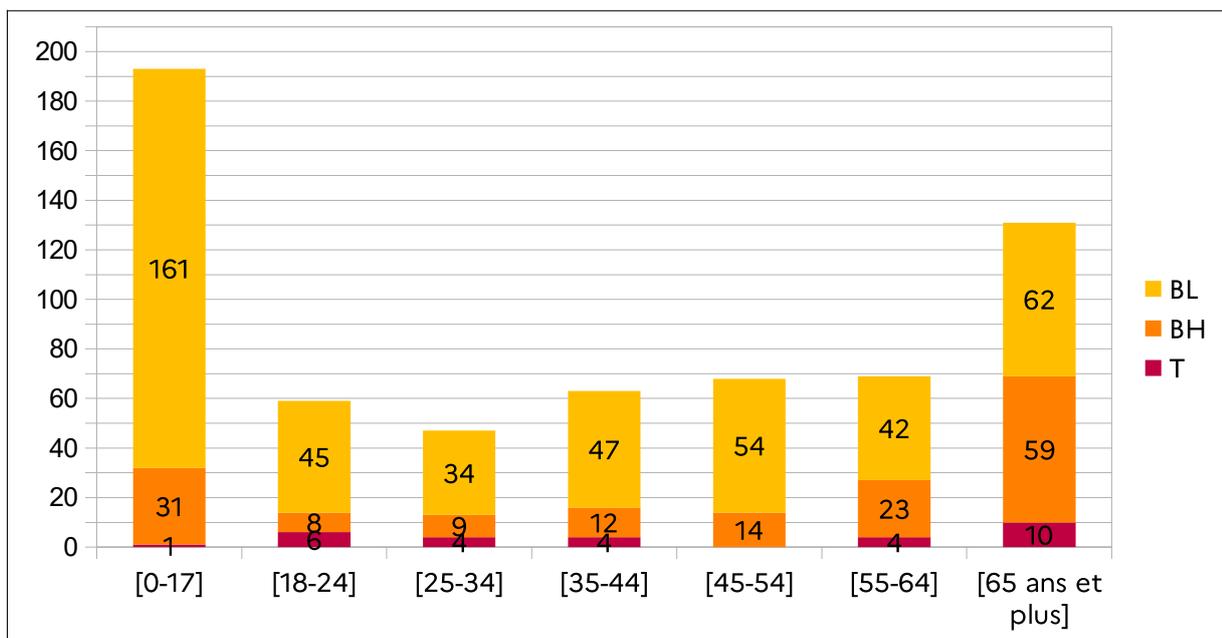
H.2. Piétons par genre



Chez les piétons, les nombres de victimes hommes et femmes sont comparables, notamment pour les victimes hospitalisées.



H.3. Piétons par tranche d'âge

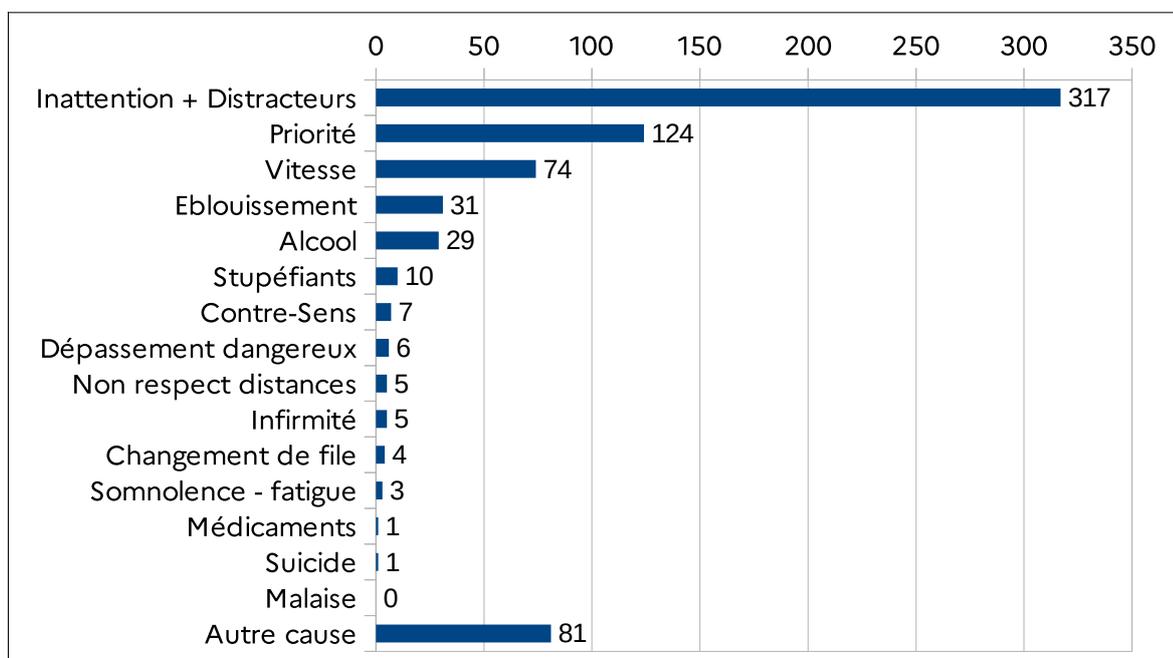


La répartition des victimes piétons s'inscrit dans celle des modes doux, décrite précédemment :

- 31 % des victimes sont mineures ;
- 21 % des victimes sont seniors, avec une gravité plus importante par rapport aux autres tranches d'âge (notamment 34 % des piétons tués)

A l'échelle nationale, en 2022 (chiffres provisoires) : 46 % des piétons tués ont plus de 65 ans.

H.4. Piétons par facteur d'accident



D'après les données recensées par les forces de sécurité intérieure dans les fichiers BAAC, les trois principaux facteurs usagers dans un accident impliquant un piéton sont :



- 1- Inattention et distracteurs téléphoniques dont téléphone (45 %), plus largement recensé que pour les autres catégories d'usagers),
- 2- Priorité non respectée (18 %) ;
- 3- Vitesse excessive ou inadaptée (11 %).

H.5. Localisation – Accidents impliquant un piéton

Les accidents localisés sur la carte en page suivante sont situés indifféremment en ou hors agglomération, à l'échelle du département.

Les accidents mortels impliquant un piéton sur autoroutes sont repérables sur l'A4, et sur l'A35.

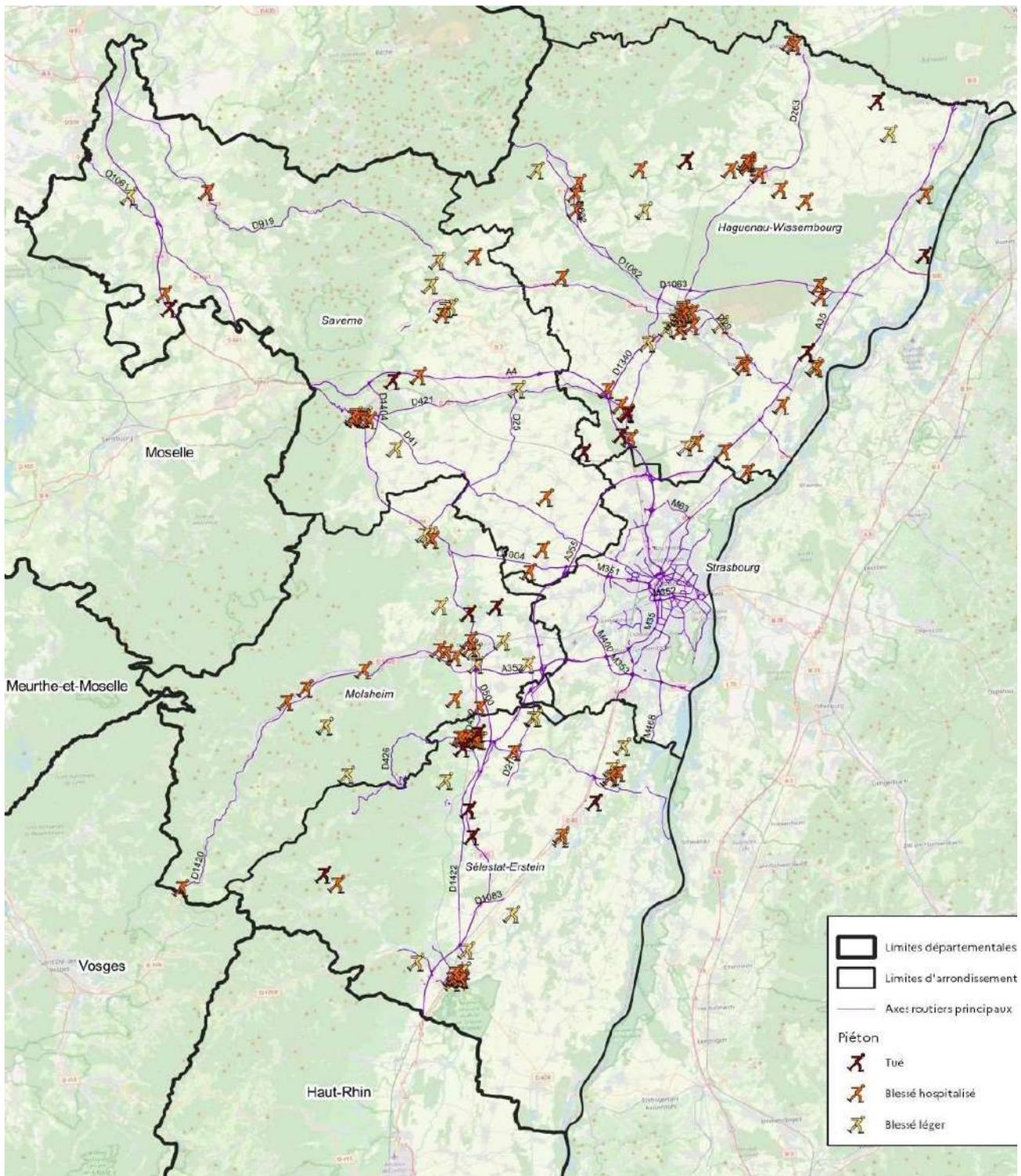
Des piétons sont renversés sur des routes départementales en traverse d'agglomération, parmi lesquelles :

- la D288 (Erstein-Benfeld),
- la D250/D243 (Surbourg-Betschdorf),
- la D1420 (vallée de la Bruche).

Les piétons sont des usagers vulnérables ; en dehors de l'arrondissement de Strasbourg (carte présentée en infra), la majorité des victimes sont des blessés hospitalisés :

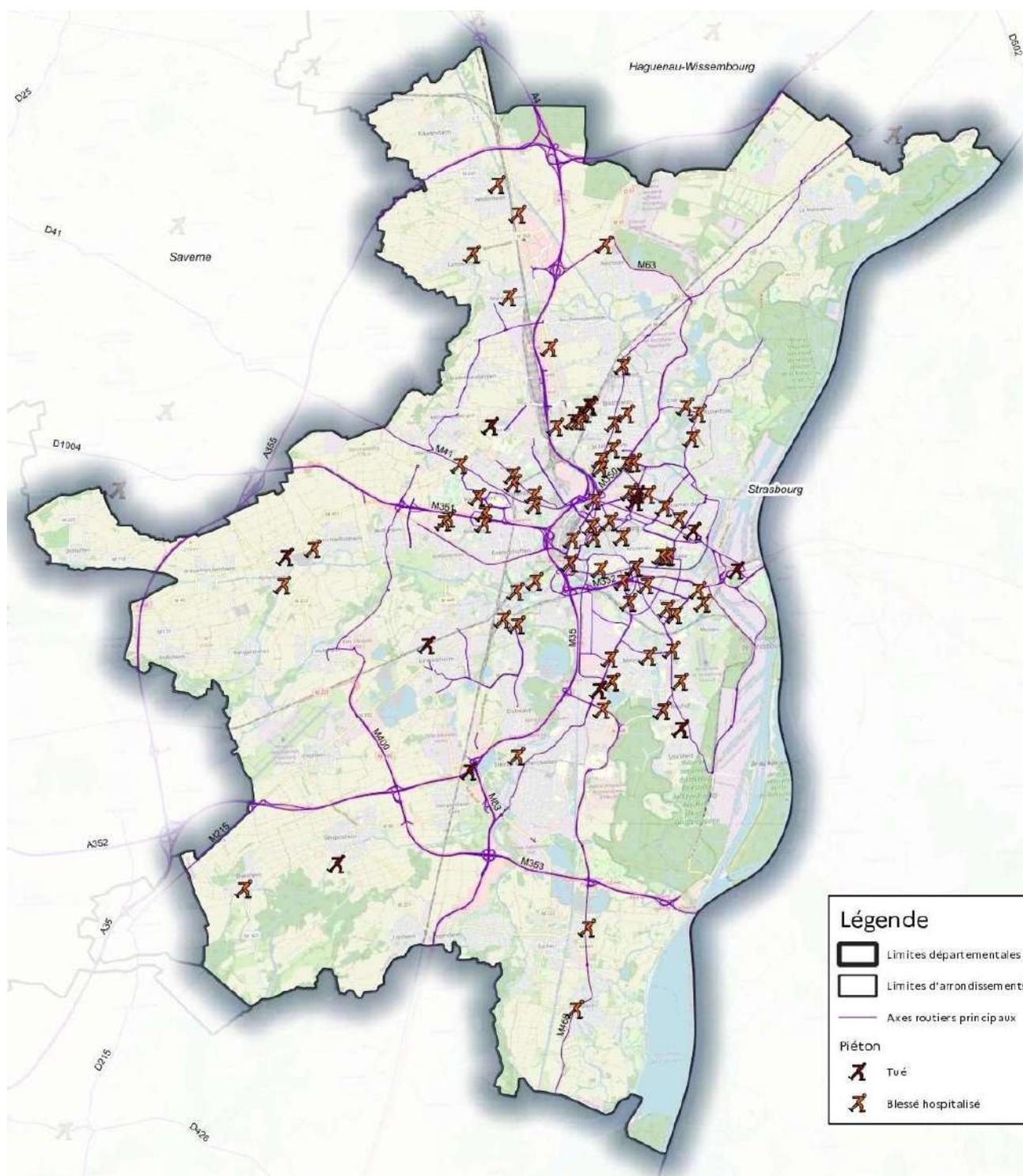


Localisation des accidents impliquant un piéton :
département du Bas-Rhin



Localisation des accidents graves et mortels impliquant un piéton :

Arrondissement de Strasbourg



Pour améliorer la lisibilité de la carte, les accidents impliquant un piéton blessé léger ont été retirés.

Les accidents impliquant un piéton blessé hospitalisé ont principalement lieu dans les quartiers fortement urbanisés de l'EmS.



I) Les EDP-m

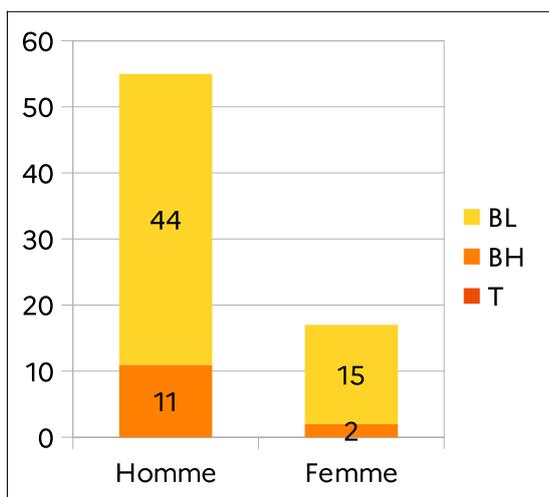
I.1. Particularité de l'accidentalité EDP-m

Les engins de déplacement personnel à moteur constituent une catégorie d'usagers en tant que telle depuis 2019, d'après l'ONISR.

On note donc l'absence de données antérieures sur cette catégorie.

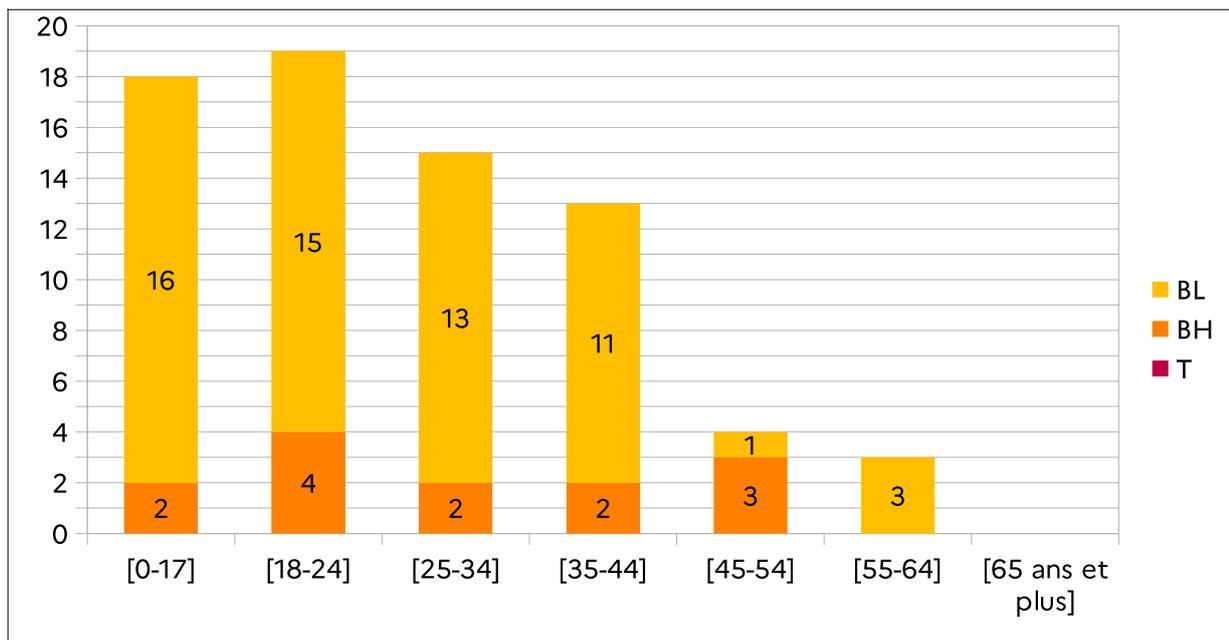
Jusqu'au 30/09/2022, aucun accident mortel impliquant un EDP-m n'a été recensé dans le Bas-Rhin.

I.2. EDP-m par genre



On constate un nombre de victimes en EDP-m 3 fois plus élevé chez les hommes que chez les femmes.

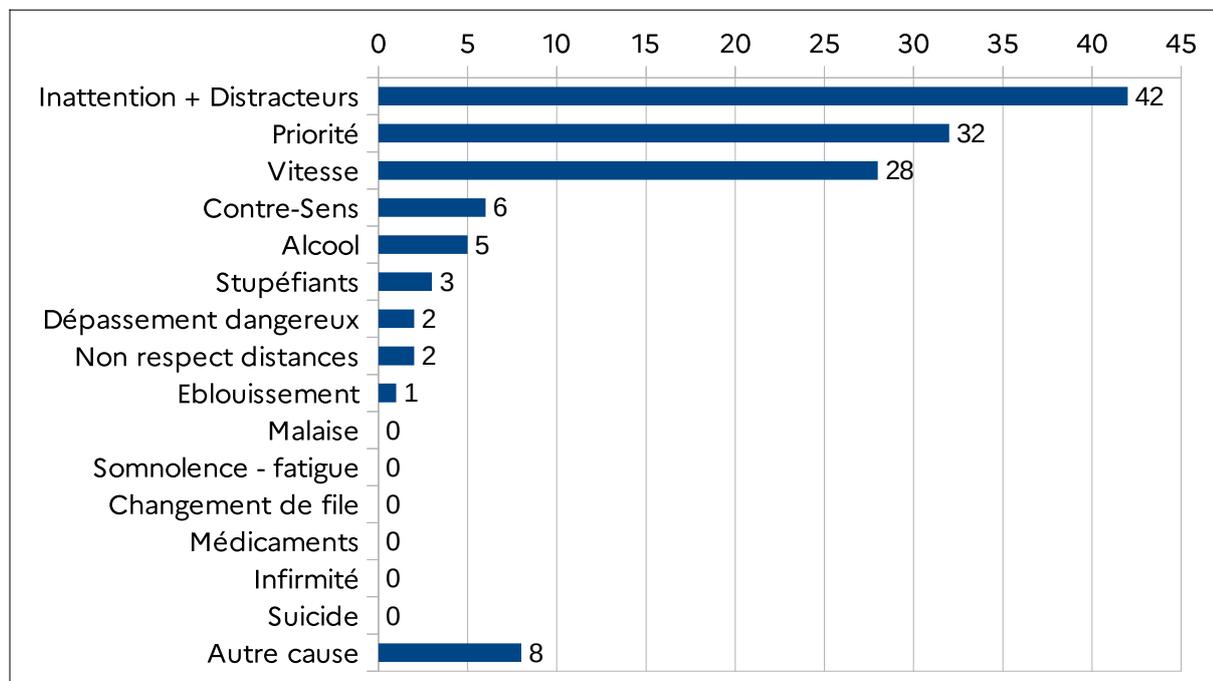
I.3. EDP-m par tranche d'âge



A la différence des piétons (et des cyclistes, voir chapitre suivant), les tranches d'âge les plus concernées s'étendent jusqu'à 44 ans.

L'usage des trottinettes électriques (majoritaires dans les EDP-m) séduit en particulier les trois premières tranches d'âge.

I.4. Accidentologie des EDP-m par facteur d'accident



D'après les données recensées par les forces de sécurité intérieure dans les fichiers BAAC, les trois principaux facteurs sont :

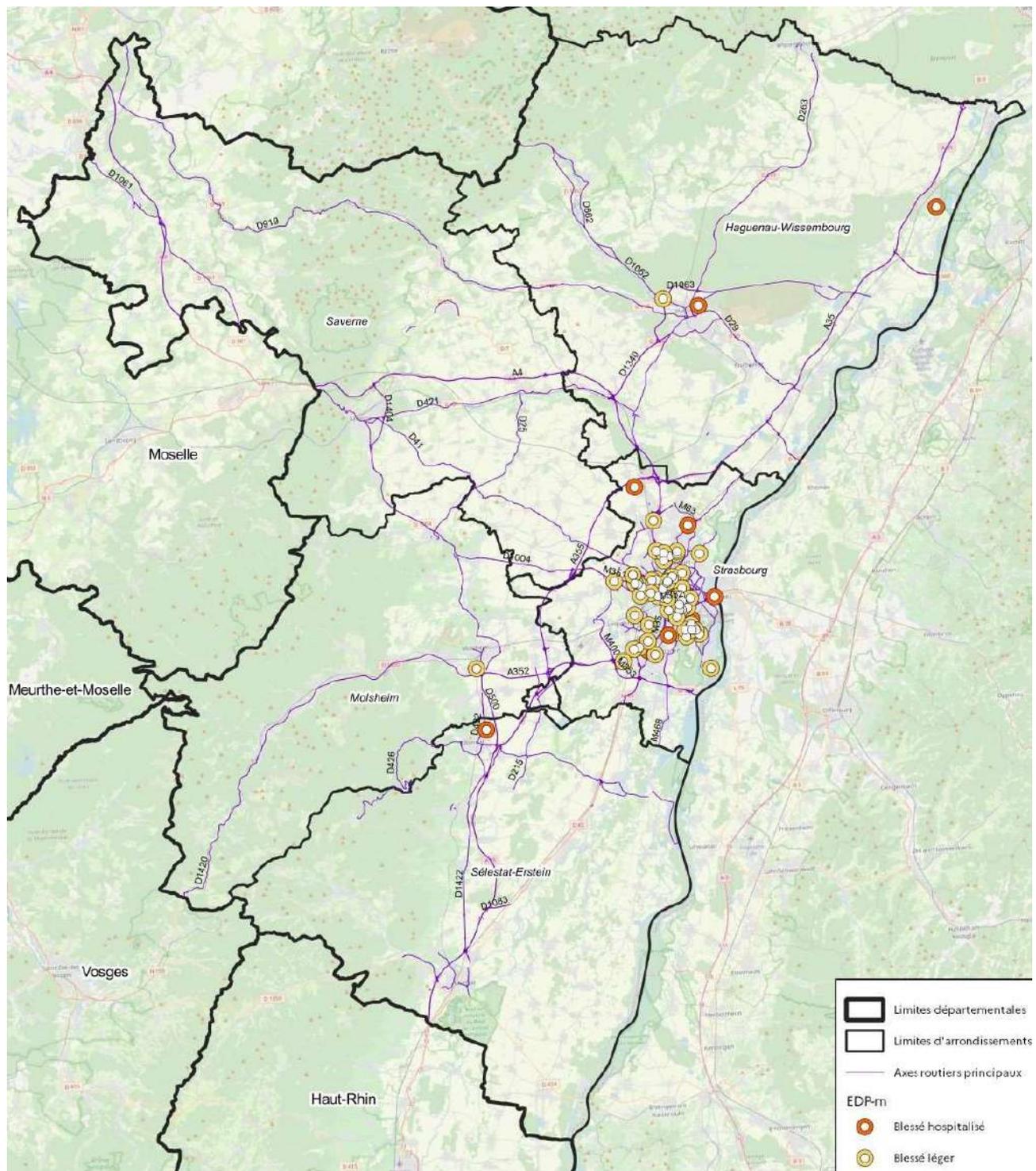
- 1- Inattention +Distracteurs (35 %) ;
- 2- Priorité non respectée (25 %) ;
- 3- Vitesse excessive ou inadaptée (22 %).

I.5. Localisation – Accidents impliquant un EDP-m

(voir carte en page suivante)



Localisation des accidents impliquant un EDP-m :
département du Bas-Rhin



En dehors de l'arrondissement de Strasbourg, où les victimes sont majoritairement des blessés légers, l'accidentalité des EDP-m est faible :

- 3 accidents dans l'arrondissement de Haguenau-Wissembourg
- 1 accident dans l'arrondissement de Molsheim
- 1 accident dans l'arrondissement de Sélestat-Erstein

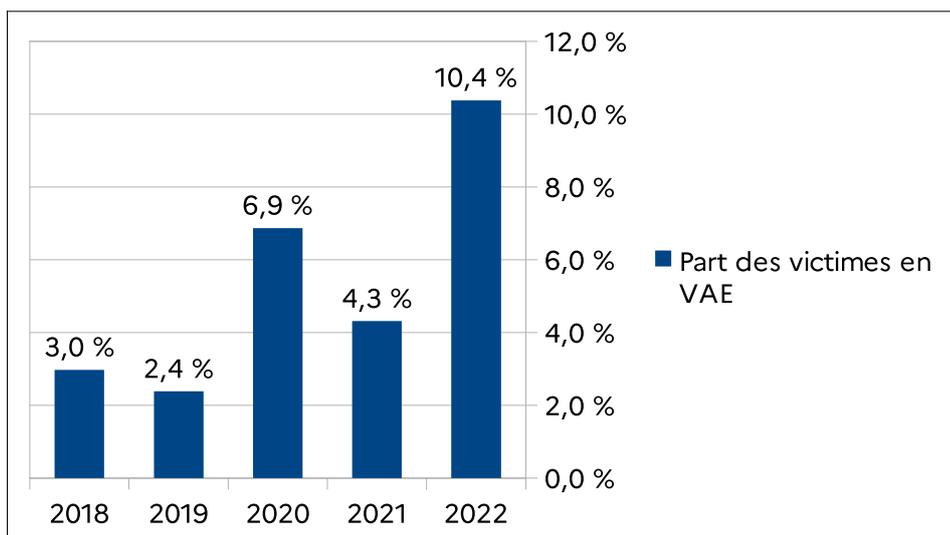


J) Les vélos

J.1. Particularité de l'accidentalité vélos / VAE

Autrefois désignés sous le terme de bicyclettes, les vélos désignent un mode de déplacement doux, qui inclut les vélos à assistance électrique (VAE).

Part des accidents en VAE par rapport à l'ensemble des accidents à vélo :

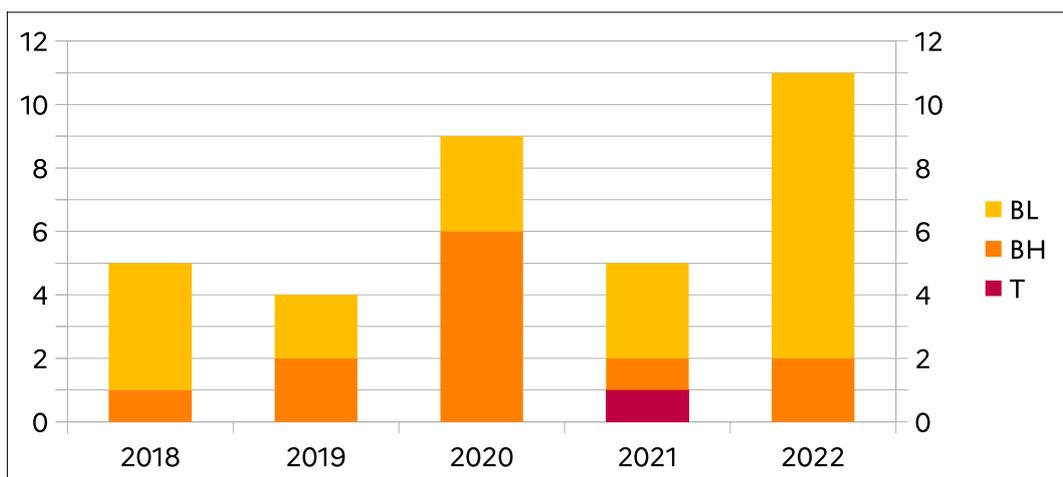


Globalement, l'accidentalité VAE augmente d'année en année, malgré la crise sanitaire (2020 et 2021).

Au 30/09/2022, les accidents VAE représentaient 10,4 % des accidents à vélo.

Au 31/12/2022, les accidents VAE représentaient 16,0 % des accidents à vélo.

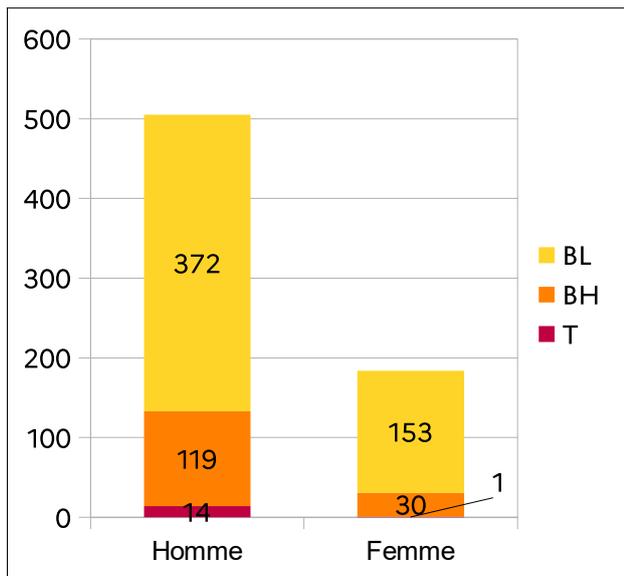
Recensement des victimes en VAE depuis le 01/01/2018 :



Le nombre de victimes en VAE évolue sur une tendance similaire à celle des accidents.



J.2. Nombre de victimes à vélo par genre



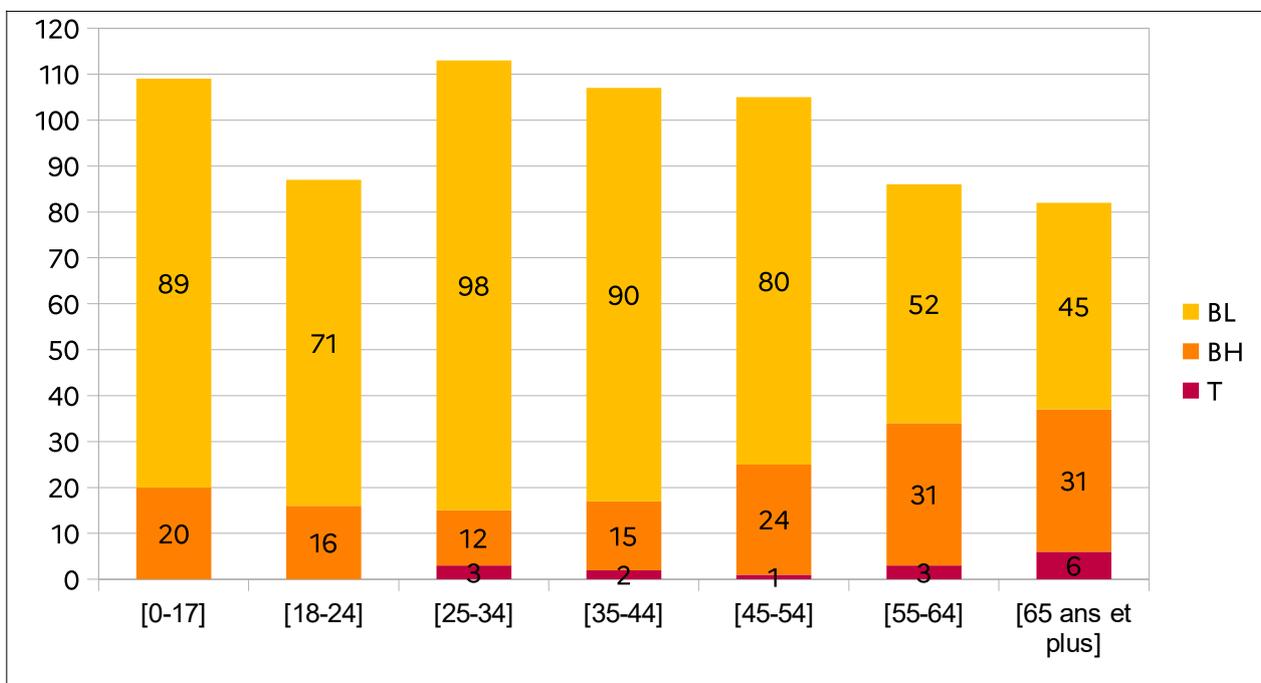
Le nombre de victimes hommes est 2,5 fois plus important que le nombre de victimes femmes.

Pour les victimes d'accidents graves et mortels, ce ratio est encore plus élevé :

- 4 fois plus de victimes d'accidents graves chez les hommes ;
- les cyclistes hommes décédés sont au nombre de 14 ; seule 1 femme est décédée.

Le vélo est le mode doux où la répartition homme/femme est la plus inégale.

J.3. Nombre de victimes à vélo par tranche d'âge

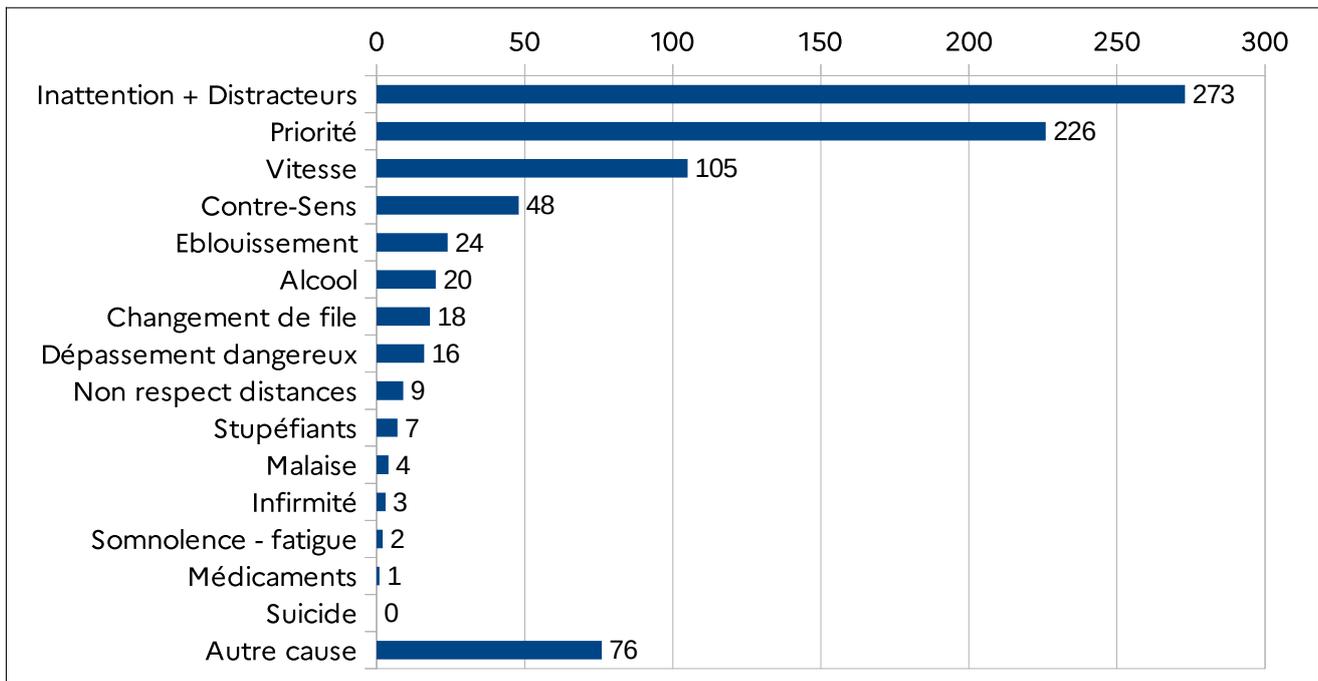


L'accidentalité des cyclistes concerne toutes les classes d'âge. La gravité des blessures est toutefois plus importante chez les personnes de 45 ans et plus.

Il n'y a pas de cyclistes tués chez les moins de 25 ans.



J.4. Nombre de victimes à vélo par facteur d'accident



D'après les données recensées par les forces de sécurité intérieure dans les fichiers BAAC, les trois principaux facteurs sont :

- 1- Inattention et distracteurs (32 %) ;
- 2- Priorité non respectée (27 %) ;
- 3- Vitesse excessive ou inadaptée (13 %).

- Le facteur contresens (6 %) concerne principalement des cyclistes présumés responsables en agglomération.

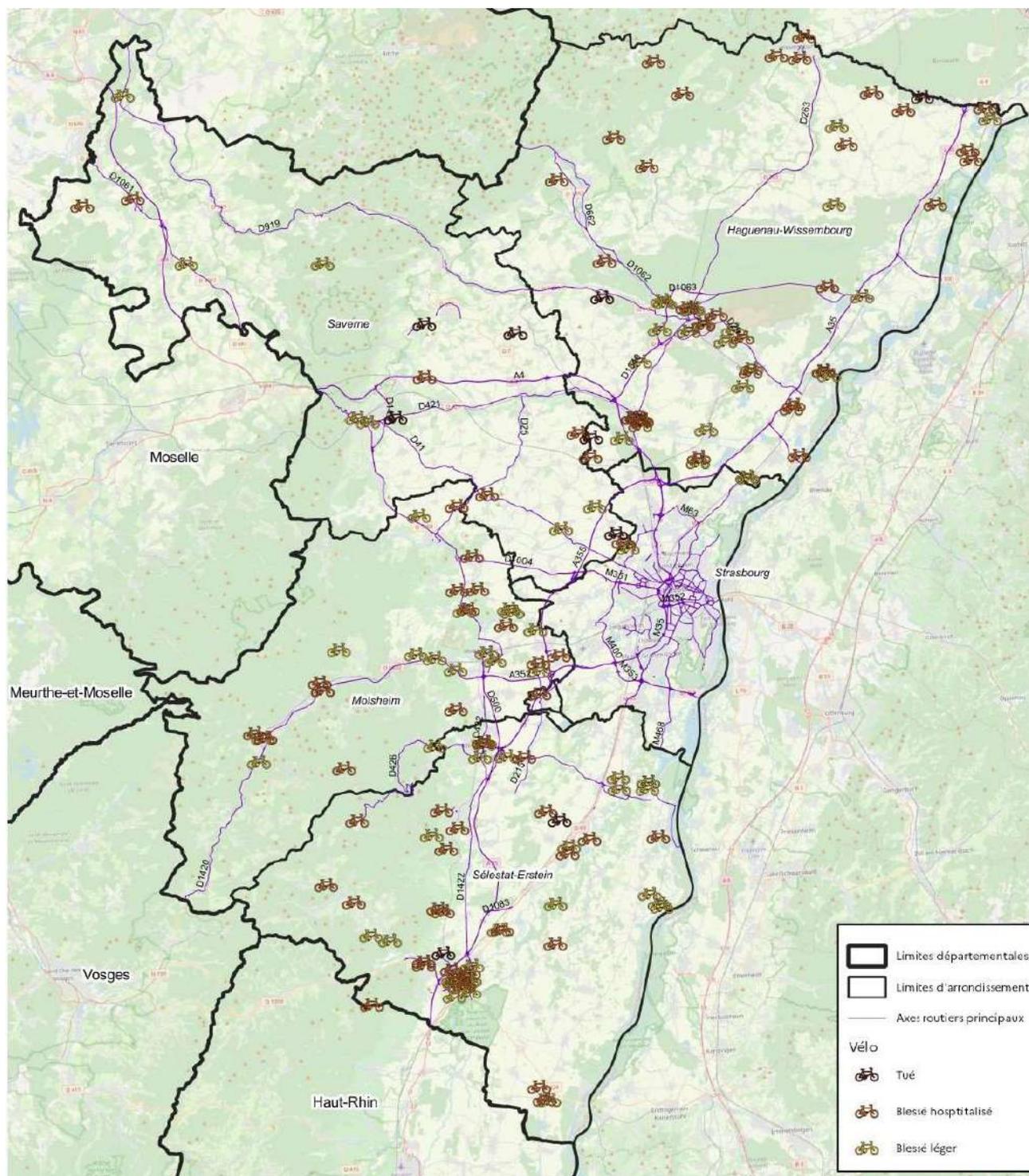
- Le facteur malaise (4 occurrences) concerne les cyclistes et a entraîné le décès de 2 de ces personnes.

- La vitesse inadaptée concerne également des cyclistes présumés responsables, en particulier en zone de partage.



J.5. Localisation – Accidents impliquant un cycliste

Localisation des accidents impliquant un cycliste: département du Bas-Rhin



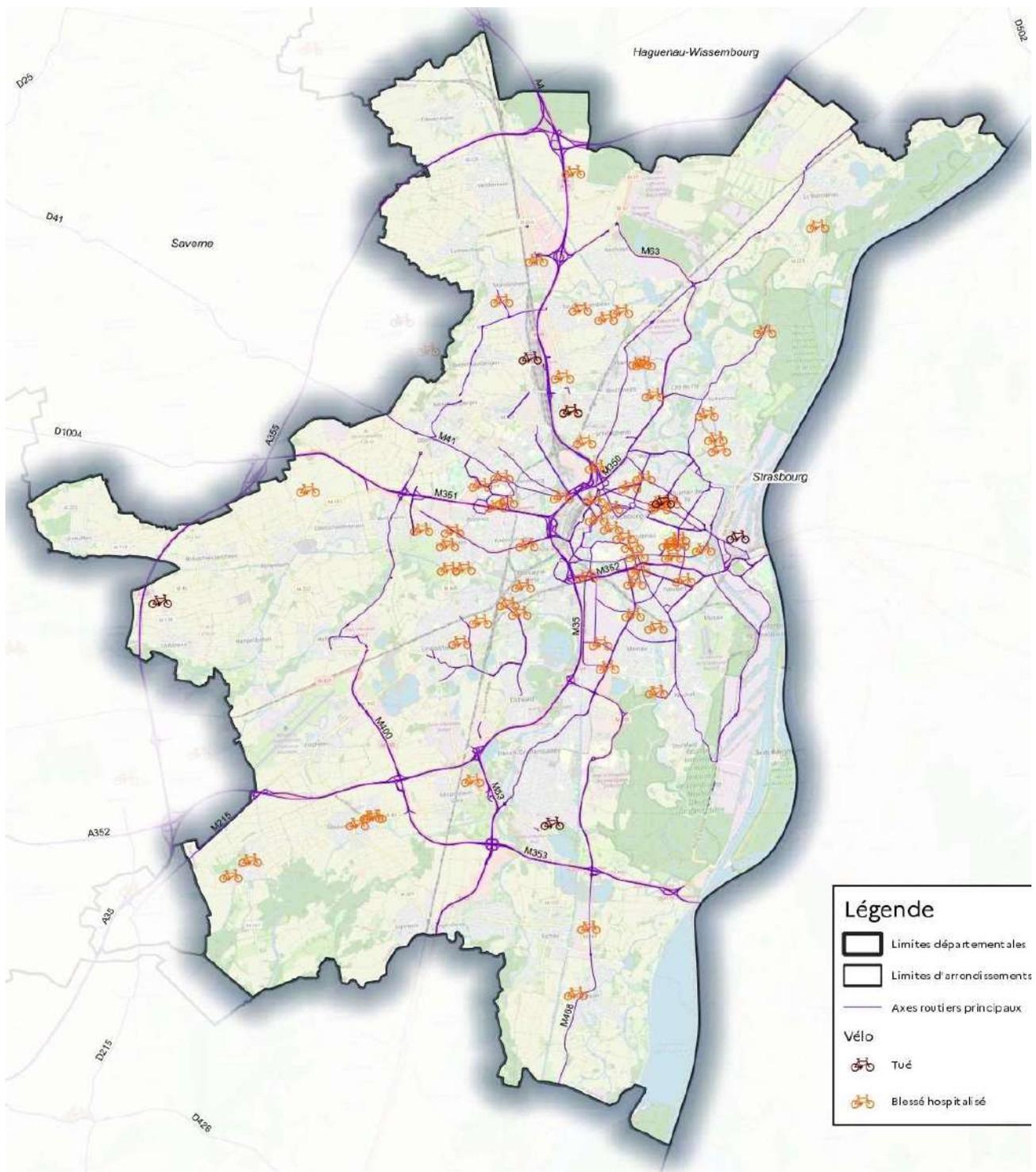
Les accidents cyclistes sont répartis sur tout le territoire.

Des zones d'accumulation d'accidents sont présentes dans les agglomérations de Haguenau-Bischwiller, Sélestat et Brumath.



Localisation des accidents impliquant un cycliste:

Arrondissement de Strasbourg (pour améliorer la lisibilité de la carte, les accidents impliquant un cycliste blessé léger ont été retirés)



Des accidents de cyclistes ont eu lieu à intervalles réguliers sur la « magistrale vélo » nord-sud, reliant le quartier-gare au Neudorf. De même, le quartier de l'Esplanade et le Quartier des XV (allée de la Robertsau) concentrent une dizaine d'accidents graves ou mortels.

La route de Brumath (ou M263) est également un axe particulièrement accidentogène entre Strasbourg et Hoenheim.



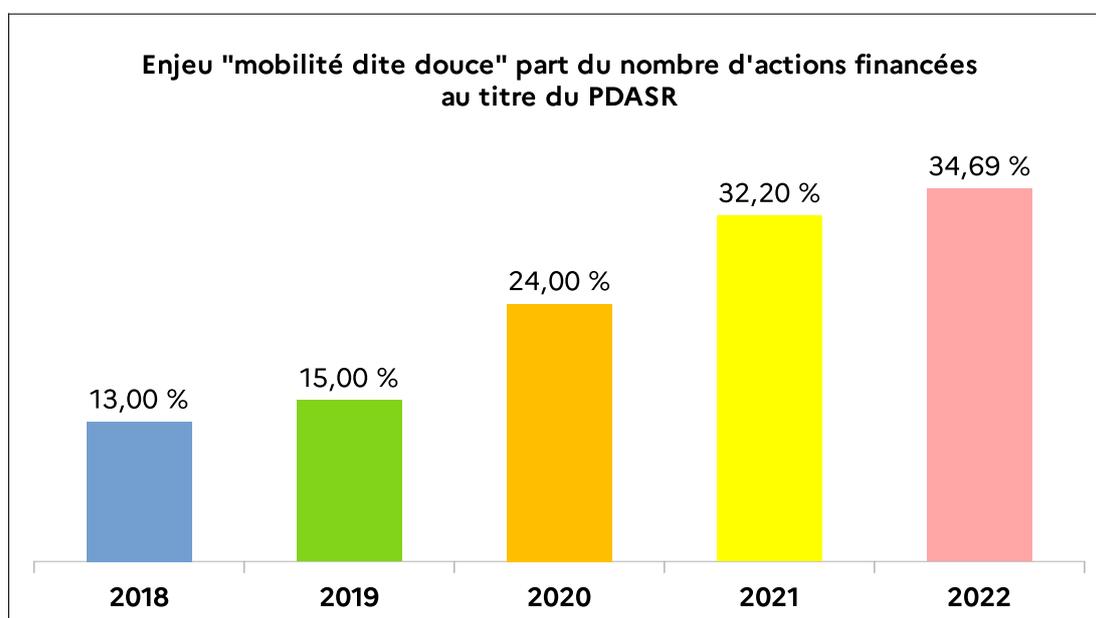
2) Bilan des actions PDASR « piétons et cyclistes » de 2018 à 2022

Le DGO 2018-2022 avait comme enjeu national les « piétons et cyclistes ». Le DGO 2023-2027 a élargi en incluant à la marche et au vélo (y compris à assistance électrique), les engins de déplacements personnel motorisés (EDP-m) sous l'intitulé « nouveaux modes de mobilité dite douce ». Le PDASR 2022, au vu de l'accidentalité émergente des EDP-m, avait d'ores et déjà inclus ce nouveau mode de déplacement. Sur les 5 dernières années, le département recense 44 accidents mortels liés à l'enjeu « mobilité dite douce ». C'est en agglomération qu'elle est présente avec 60 % des accidents mortels (27 tués) et 90 % de blessés (1 299 blessés).

Comme les enjeux précédents, une analyse sur les jeunes et les seniors a été effectuée en sous-volet.

24 % des actions PDASR ont été réalisées dans le cadre de l'enjeu « mobilité dite douce ». L'ensemble des projets a mobilisé 34,7 % du financement total consommé, entre 2018 et 2022.

Actions déclarées au titre du PDASR et budget alloué						
PDASR	Actions financées reconduites	Actions financées nouvelles	Actions sans demande de financement	Total des actions	Financement total utilisé	Public touché estimé
2018	8	2	1	10	15 400 €	37 530
2019	6	5	6	11	15 537 €	17 638
2020	7	8	2	15	16 320 €	35 229
2021	5	14	3	19	26 210 €	41 196
2022 + EDP-m	9	8	4	17	24 330 €	23 750
			Total	72	97 797 €	155 343



La part d'actions de l'enjeu a fortement augmenté en 2020 avec les premières demandes « Savoir Rouler A Vélo » (SRAV). Les principaux porteurs de projets sont les associations et les services de l'État, à savoir l'Éducation Nationale.



en lien avec le changement d'heure, sont menées, notamment auprès des jeunes de moins de 18 ans.

- **OA 7** : Développer les itinéraires dédiés et encadrés pour les jeunes (pédibus, vélobus). Cette OA sera retirée, car elle relève de la compétence des collectivités avec les PDU (Plans de Déplacements Urbains).
- **OA 8** : Renforcer la protection des piétons mal ou non-voyants par des aménagements sonores et/ou tactiles. Cette OA sera retirée, car elle était trop spécifique et relève de la compétence des gestionnaires de voiries qui se doivent de prendre en compte les PMR. En effet, les usagers sont tous sensibilisés sans exception.

Les OA 2018-2022 ont donc été :

- simplifiées ;
- regroupées et pour certaines, retirées car trop spécifiques (formations VAE, visibilité des piétons, pédibus, protection des mal voyants...) et/ou relevant de la compétence des collectivités pour les aménagements.

B) Indicateur 1 « quantitatif », bilan 2018-2022

- **Point spécifique SRAV :**

La majorité des actions en 2020-2022 était destinée aux plus jeunes en milieu scolaire. Le « Savoir Rouler à Vélo » (SRAV), n'émanant pas du Ministère de l'Intérieur, ne bénéficiera plus de financement via le PDASR pour la période 2023-2027. En effet, l'enveloppe « Génération Vélo », pilotée par la FUB, est dotée de 21 millions d'euros avec des financements à 100 % pour former les animateurs et 50 % (avec un montant maximum de 800 €) par classe ayant réalisé les 3 étapes du SRAV dans le cadre d'une année scolaire.

Un point budgétaire sur le SRAV a été réalisé pour les années 2021 et 2022 : celui-ci a concerné respectivement 31 % et 21,55 % du budget, comprenant les subventions et le matériel fournis (gilets réfléchissants, réflecteurs de rayons, écarteurs de danger, lumières, catadioptres, etc.). Des prestataires SRAV ont réalisé le programme sur l'année scolaire, bien que le financement PDASR soit attribué pour une année civile. Par ailleurs, les financements autres que le PDASR doivent être mentionnés dans le retour des fiches bilans comme l'enveloppe « Génération Vélo ». Ainsi, la dotation générale pour tous les autres acteurs a été impactée en 2023.

Les blocs 1 et 2 « éducation routière » sont souvent menés par les forces de sécurité intérieure. Le bloc 3 « pratique sportive » n'est pas du ressort du PDASR.

L'accidentalité sur la période 2018-2022 pour la tranche d'âge 6-11 ans n'est pas représentative. Bien au contraire, ce sont les plus de 12 ans qui sont impactés. La vérification des équipements obligatoires tels que le port du casque obligatoire jusqu'à 12 ans, est un point important pour les sorties sur la voie publique, prévue au bloc 3.

Pour la période 2020-2022, l'enjeu « piétons, cyclistes et EDP-m » représente 1/3 des actions PDASR pour seulement 5 % du public touché. Les actions sont essentiellement portées par les services de l'État (forces de sécurité intérieure et préfecture), les associations et les collectivités.



Les PDASR de 2018 à 2022 ont financé :

- des associations qui effectuent des actions « contrôle technique » telles que des stations de réparation, pompe à vélo, etc. ;
- l'achat de vélos pour une flotte à destination d'écoles ;
- l'achat de trottinettes pour une piste de maniabilité (Prévention Routière) ;
- du matériel de visibilité et équipements obligatoires ;
- les interventions de visibilité-éclairage.

C) Indicateur 2 « qualitatif », bilan 2018-2022, projections 2023-2027

Les associations qui interviennent en milieu scolaire, hors SRAV, devront continuer à faire le lien entre la compréhension de l'équipement et le comportement. En effet, dans le cadre du PDASR, l'association Vélostation mais aussi le CADR67 très impliqués auprès des usagers de la bicyclette, notamment chez les jeunes, les impliquent dans le contrôle technique et la réparation des vélos. Les intégrer dans un atelier permet de les sensibiliser au danger d'un vélo mal équipé. Cette pratique est à maintenir auprès des plus jeunes.

La semaine de la sécurité routière au travail au mois de mai, est l'occasion annuellement de sensibiliser les salariés sur les équipements obligatoires, l'état du vélo (contrôle technique) mais aussi sur les EDP-m. En effet, les modes de déplacement doux, depuis 2020, ont nettement augmenté en agglomération. Des ateliers de maniabilité EDP-m seront proposés au vu de l'évolution des modes de déplacement pour le trajet domicile-travail.

Les actions « grand public » lors d'événements sportifs tels que le Tour de France Cycliste (2022 : féminin à Rosheim et Sélestat) et le Festival Bike Brumath (2022 et reconduit pour 2023) permettent de sensibiliser les membres de la famille, grands comme petits, au partage de la route, aux équipements obligatoires notamment hors agglomération (visibilité), etc. Ce type d'action est à maintenir et à faire évoluer. En effet, un bon nombre de personnes ne connaissent ni la réglementation sur le franchissement de la ligne continue, hors agglomération, pour dépasser un ou deux cyclistes, ni le principe du sas vélo.

De nombreux partenaires (CeA, CADR67, etc.) interviennent sur les pistes cyclables hors agglomération. La CeA effectue 3 500 contrôles de vélos par an. Elle a aussi mis à disposition des professeurs de l'EmS, une mallette pédagogique pour les actions vélo. Ces actions sont essentielles au vu de l'accidentalité grandissante sur les voies dédiées. En effet, ces espaces partagés devront continuer à faire l'objet de sensibilisation, notamment sur le partage de la route et sur les équipements de visibilité hors agglomération.

D'après l'accidentalité, les moins de 44 ans sont à sensibiliser en priorité, car ils sont les principaux utilisateurs des nouveaux EDP-m (engins de déplacement personnel motorisés) sur l'arrondissement de Strasbourg et les chefs-lieux d'arrondissements, des opérations d'actions (UNISTRA, lycées pro, IUT, espace communal, entreprises) avec sensibilisation (à la réglementation, aux équipements, aux comportements et au respect du Code) et piste de maniabilité aux EDP-m sont à maintenir et à faire évoluer. Ce sont les 16/17 ans qui sont les plus touchés.

Le décret du 05/04/2022 définit les obligations environnementales à venir des entreprises de livraisons à domicile telles que DELIVEROO, UBER EATS, JUST EAT, etc. En 2023, 20 % des livreurs de



ces plateformes devront recourir à des véhicules verts (vélos classiques ou motorisés à faible émission). D'ici 2030, la totalité des livreurs devront circuler en véhicule non émetteurs de CO₂, « zéro carbone ». Il sera judicieux de surveiller l'accidentalité des livreurs de plateformes. En 2023, les livreurs DELIVEROO sont à 50 % en vélo et 50 % en véhicules motorisés sur le territoire du Bas-Rhin. Lors du GT 2RM, une augmentation des cyclomotoristes avait été relevée sur l'arrondissement de Strasbourg. Un possible lien peut être établi. De plus, un grand nombre de livreurs se tournent vers les EDP-m. En effet, l'accidentalité en modes doux des livreurs sur l'arrondissement de Strasbourg augmente depuis 2022. Deux actions annuelles sont prévues : la première, en mai-juin sur les équipements obligatoires et le volet « comportement » (vitesse excessive, partage de la route, non-respect des priorités, principaux facteurs accidentogènes des livreurs en VAE et en 2RM-cyclos), puis une seconde à l'automne 2023 sur le volet « visibilité », lié au changement d'heure.

D) Propositions d'axes d'intervention 2023-2027

- **Général** : Les plus de 65 ans seront une cible prioritaire pour les volets « piétons » et « cyclistes », très impactés avec les VAE. Au vu de l'accidentalité EDP-m émergente chez les 16-17 ans sur les arrondissements de Strasbourg et de Haguenau, les interventions en milieu scolaire pourront être complétées par un atelier destiné aux EDP-m. Bon nombre de jeunes circulent avec des EDP-m débridés (au-delà de 25 km/h). Le système de freinage est adapté jusqu'à cette vitesse et non au-delà. Les usagers se mettent en danger. Il est important lors des ateliers sur les EDP-m, de rappeler cet aspect technique (distance de freinage)

Les actions de type « fêtes du vélo » sont des moments où la réglementation sur les EDP-m pourra être rappelée. En effet, certains parents laissent circuler leurs enfants de moins de 12 ans en EDP-m ou comme passager, alors que cela est interdit.

- **En agglomération** : L'accidentalité cycliste, pour être améliorée, peut faire l'objet d'une étude de corrélation entre les infrastructures potentiellement aggravantes et les comportements des usagers. Il a été évoqué le développement d'un outil destiné aux cyclistes sur le principe de l'application « Ma Route en Deux-Roues Motorisés 67 » (référence de l'application vélo, issue du partenariat DDTM14-DREAL Normandie-IGN).

Les actions devront se concentrer sur les comportements (partage de la route, règles de priorités) et le volet « équipements et visibilité ». De nombreuses collectivités mènent des actions de visibilité pour les cyclistes et les piétons (exemple à Haguenau : action annuelle à l'automne de visibilité dans les écoles élémentaires et collèges de la CAH). Ces actions sont à maintenir et à développer. L'action annuelle visibilité-éclairage de l'EmS en partenariat avec la DDSF, pourrait évoluer et se déplacer sur les secteurs les plus touchés tels que : l'axe gare / nord du Neudorf, le quartier de l'Esplanade, l'allée de la Roberstau, la route de Brumath. En effet, des actions récurrentes devront se réaliser en lien avec les zones impactées pour davantage d'efficacité.

- **Hors agglomération** : Des actions de sensibilisation sur la visibilité mais aussi sur les comportements (vitesse excessive pour les EDP-m et VAE) sont à mener. Les secteurs les plus touchés sont la Vallée de la Bruche et le Kochersberg.



que l'opération soit complète et gagne en efficacité, un diagnostic avec réparation du petit matériel pourrait être intégré.

Par ailleurs, lors des contrôles d'EDP-m, la vitesse constatée est souvent au-delà des 25 km/h réglementaires. Un EDP-m a ainsi été contrôlé à 100 km/h sans assurance, dans le secteur Esplanade. La sensibilisation sur la détention d'une assurance pour les EDP-m devra se pérenniser, de même que le volet vitesse (comportement). Les cyclo-mobiles et draisiennes sont eux aussi assujettis à la limite de 25 km/h.

La DDSP a soulevé le problème des VAE frontaliers. En effet, la réglementation allemande autorise une vitesse maximale de 45 km/h (en France, 25 km/h), dangereuse sur les sites partagés. Par ailleurs, de nombreux livreurs de plateformes utilisent des VAE non homologués en France.

Au vu de l'accidentalité piétonne, en agglomération, chez les 65 ans et plus, l'action « visibilité parapluie » menée dans le DGO 2018-2022 sera reconduite. Les collectivités avec les « fêtes seniors » mais aussi les CCAS (Centre Communal d'Action Sociale) pourront réaliser des journées dédiées avec une sensibilisation sur les aménagements, notamment l'EmS. En effet, bon nombre de seniors sont accidentés sur les espaces partagés. Dans le cadre des aménagements, une concertation en amont avec les aînés pourrait être envisagée. En effet, la moyenne d'âge de la population bas-rhinoise est en hausse.

Une info trafic des pistes cyclables, sur le modèle de l'info route, avec une annonce des opérations de contrôles, pourrait être développée.

Afin que les interventions dans les écoles élémentaires de l'arrondissement de Strasbourg se déroulent dans de bonnes conditions, une amélioration du parc vélos et un entretien régulier pourraient être encouragés. Le PDASR pourra conseiller les collectivités en matière d'équipements et de mobilier urbain (abris ou garages à vélos adaptés et sécurisés).

Le développement des pratiques durables nécessite une mise en adéquation des moyens et des outils mis à disposition. Lors des interventions, 95 % des usagers de la bicyclette reconnaissent ne pas s'arrêter au feu rouge. Sans présence du panneau « tourne à droite », les cyclistes doivent respecter le Code de la route.

L'investissement des collectivités dans les parcs à vélos pourra être un enjeu prioritaire pour le volet « sécuritaire ». Les retours des fiches bilans annuelles PDASR ainsi que des partenaires présents au groupe de travail, ont montré que les vélos dans les écoles sont souvent mal équipés : dérailleurs, systèmes de freinage, ou éléments de visibilité manquants.

Au vu du nombre d'interventions à mener par les associations de vélos dans les écoles élémentaires, les PDASR soutiendront ces associations pour les doter des équipements obligatoires.

B) Développement d'outils pérennes, DGO 2023-2027

- Des outils de communication destinés aux jeunes (Tik Tok, Instagram, etc.) seront développés avec le recrutement d'un service civique à la DDT 67.
- Le message « cinétique » sera envisagé au sein des orientations d'actions 2023-2027, pour la tranche d'âge 7-18 ans à propos du volet « comportement ».
- Une intégration des jeunes avec une « CDSR des jeunes » est envisagée.
- Une sensibilisation devra s'opérer sur les lieux de vente et de location (bourses aux vélos, magasins spécialisés, etc.)



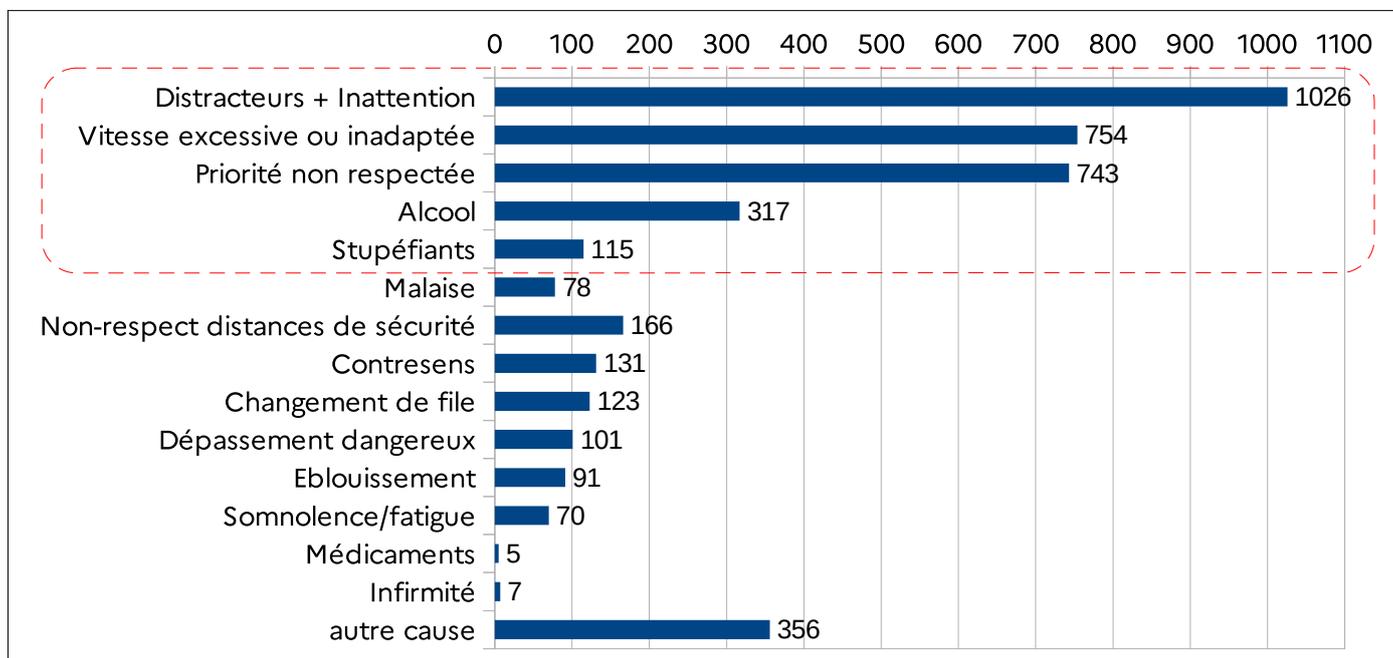
B) Diagrammes de synthèse des facteurs à risque

Périmètre : département du Bas-Rhin

Période d'étude : 01/01/2018 – 30/09/2022

Population : usagers (victimes + indemnes) PR (conducteurs et piétons)

Unité : nombre d'occurrences (jusqu'à 3 facteurs par usager)



Les facteurs liés aux conduites à risques ont été mis en évidence (cadre rouge). Ils seront désignés dans la suite du diagnostic par le terme « principaux facteurs ».

Les facteurs *indéterminés* (8 % de l'ensemble) ne sont pas représentés.

Les facteurs recensés sur l'ensemble des **accidents corporels** de la circulation sont les suivants :

- 1- Inattention, téléphone et distracteurs (23 %)
- 2- Vitesse excessive ou inadaptée (17 %)
- 3- Priorité non respectée (16 %)

Pour les seules victimes tuées dans un accident **mortel**, le classement est différent :

- 1- Vitesse excessive ou inadaptée (22 %)
- 2- Malaise (16 %)
- 3- Alcool (12 %)
- 4- Inattention, téléphone et distracteurs à égalité avec les Stupéfiants (7 %)

La vitesse reste le principal facteur à risque pour les accidents mortels. En effet, environ 7 d'entre eux sur 10 ont eu lieu hors agglomération où les vitesses pratiquées sont plus élevées qu'en ville.

Non désigné comme facteur à risques, le **malaise** au volant (qui concerne principalement les seniors) est à corréliser avec le facteur médicaments. Il concerne des usagers en voiture mais aussi à vélo, et plus rarement piétons.

Le facteur **alcool** est proportionnellement **plus présent lors d'accidents mortels**.



Comparaison à l'échelle nationale :

Etude comparative entre facteurs à risques, basée uniquement sur l'ensemble des victimes tuées lors d'un accident mortel :

Causes principales (multi-causes) des accidents mortels selon l'étude des Auteurs Présumés d'Accidents Mortels 2019

Causes identifiées dans un accident mortel	France métropolitaine
Vitesse	30%
Alcool	18%
Inattention	10%
Priorité	10%
Stupéfiant	8%
Malaise	7%
Dépassement dangereux	5%
Somnolence / Fatigue	3%
Changement de file	3%
Contresens	3%
Téléphone	1%
Non respect des distances de sécurité	1%
Obstacle	0%
Facteurs liés au véhicule	0%
Autre cause	11%
Cause indéterminée	13%
Total	122%

Source : Bilan accidentalité 2021 - ONISR

Comme dans le Bas-Rhin, la vitesse est également en tête de classement. Dans l'ordre suivent les facteurs alcool et inattention.

La différence réside dans la place occupée par le facteur malaise.

France : 6^e place (7 %) - période d'étude = année 2019

Bas-Rhin : 2^e place (16 %) - période d'étude = 01/01/2018 – 30/09/2022

Les périodes d'étude ne sont pas identiques.

Année 2022 (année complète) :

Les facteurs recensés chez les **conducteurs** présumés responsables d'**accidents corporels** suivent le même classement :

- 1- Inattention, téléphone et distracteur (24 %),
- 2- Vitesse excessive ou inadaptée (21 %),
- 3- Priorité non respectée (19 %).

Sur les accidents **mortels** de l'année 2022 :

- 1- Inattention, téléphone et distracteur (5 APAM),
- 1- Alcool (5 APAM),
- 3- Stupéfiants (4 APAM).

La vitesse et la priorité sont à égalité en 4^e position (3 APAM).



Diagramme de synthèse des principaux facteurs à risque par année

Période d'étude : 01/01/2018 – 31/12/2022 (chiffres provisoires)

Unité : nombre d'occurrences (jusqu'à 3 facteurs par usager)

Déjà en tête en 2018, le facteur distracteurs + inattention a considérablement augmenté en 2019.

- L'écart entre le facteur vitesse et le facteur distracteurs se creuse :

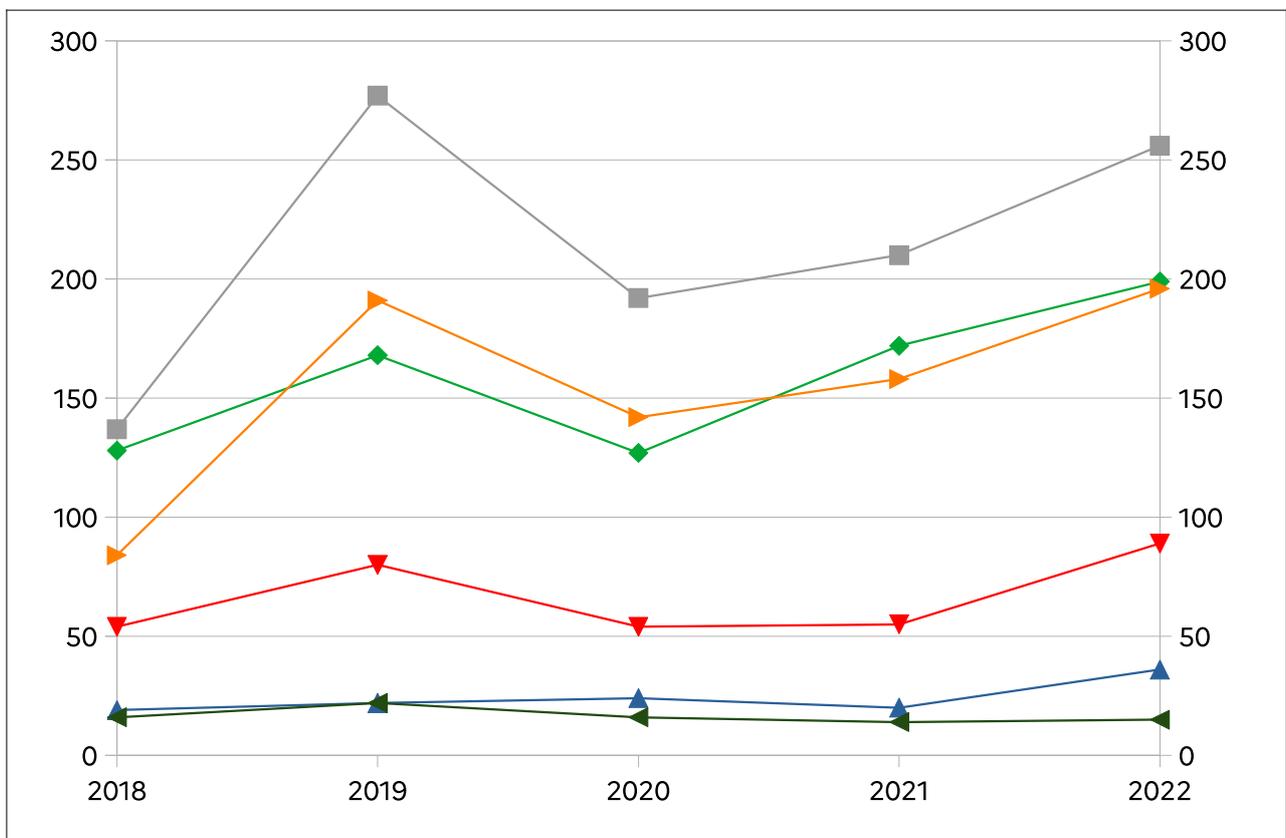
7 % en 2018 ;

40 % en 2019 ;

30 % depuis 2020.

Depuis 2020, les facteurs « vitesse » et « priorité » sont recensés à quantité équivalente.

Chaque année, le facteur alcool occupe la 4^e place.



- Inattention, Téléphone et Distracteurs technologiques
- Vitesse excessive ou inadaptée
- Alcool
- Stupéfiants
- Priorité non respectée
- Malaise



C) Facteur inattention + distracteurs

Les facteurs « téléphone et distracteurs » et « inattention » sont difficiles à identifier.

Dans les BAAC, les forces de sécurité intérieure désignent encore sous le terme générique « Inattention » des accidents où le distracteur technologique est pressenti.

Lorsque le facteur « téléphone et distracteurs » est mentionné dans un BAAC, il ne précise pas la nature du distracteur (téléphone, tablette, GPS ou autre).

L'analyse détaillée du PV-accident est alors nécessaire. Toutefois, seule la moitié des PV sont chargés sur la plateforme TRAx, et donc disponibles pour l'ODSR 67.

Dans la suite, est désigné par « distracteurs + inattention » l'ensemble des facteurs à risque « inattention » ajoutés aux facteurs « téléphone et distracteurs technologiques ».

NB : Bien que le facteur « somnolence / fatigue » relève également de l'inattention de la part de l'utilisateur, celui-ci ne sera pas assimilé à l'ensemble.

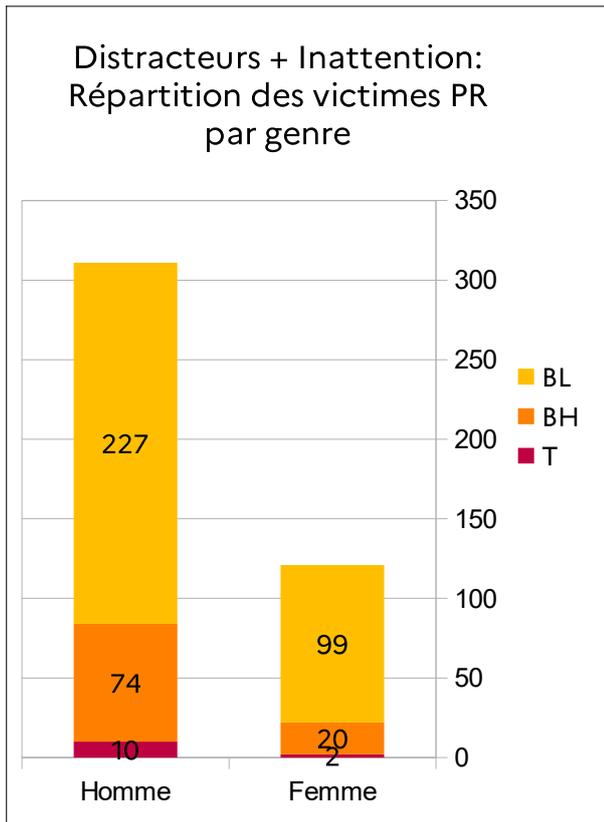
Mieux lutter contre l'usage du téléphone en circulant, un « distracteur qui piège » constitue la neuvième recommandation du conseil national de la sécurité routière (CNSR) du 28 novembre 2022.

L'usage du téléphone crée un sur-risque lié à son fort effet distracteur. La dangerosité existe quel que soit le mode d'usage (tenu en main, avec utilisation des écrans smartphone ou vocal, ou main libre) et le mode de déplacement (voitures, deux-roues motorisés, vélos et même piétons) car son usage entraîne « une compétition d'attention ».

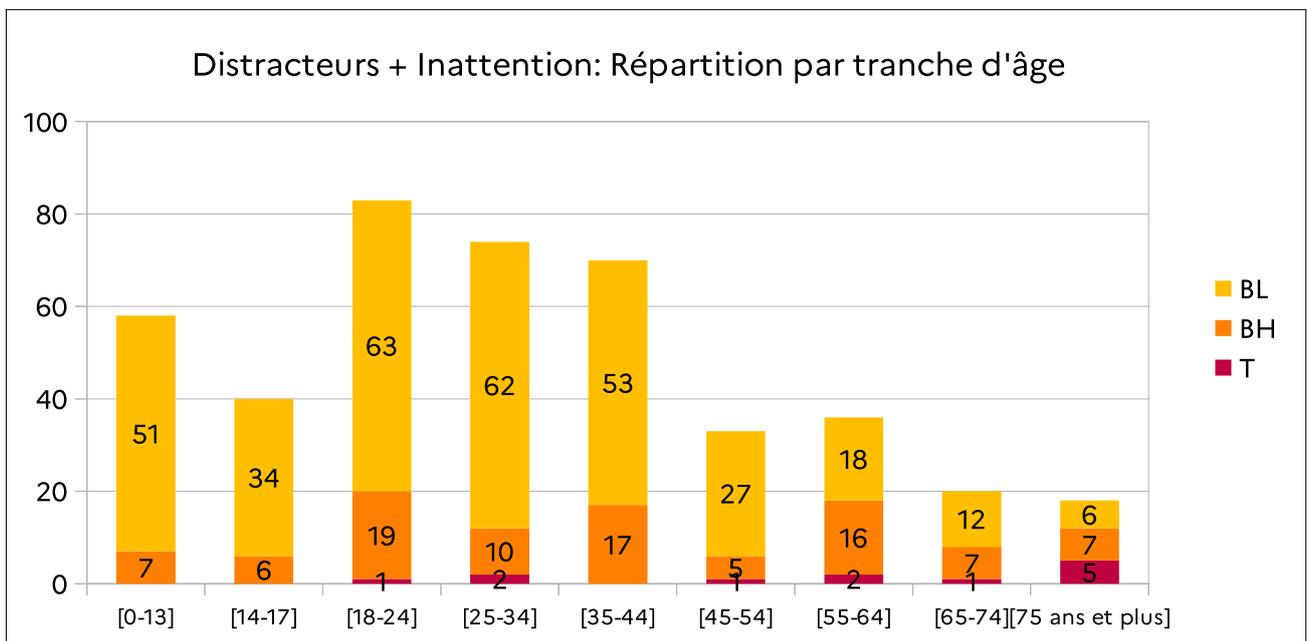
Le téléphone est impliqué dans 10 % des accidents corporels. Une information claire et objective doit être délivrée autour d'un message fort de non utilisation du téléphone lorsqu'on se déplace sur une voie de circulation.

L'aide à l'auto-régulation de l'usage du téléphone doit être promue et la technologie mise à contribution pour proposer des possibilités de déconnexion automatique ou volontaire en action de conduite. Des moyens de « contrôle-sanction » doivent être développés pour lutter contre les plus récalcitrants, car le nombre des infractions relevées reste à un faible niveau au regard du non-respect des règles.





Le facteur distracteurs + inattention apparaît 2,5 fois plus chez les hommes que chez les femmes.

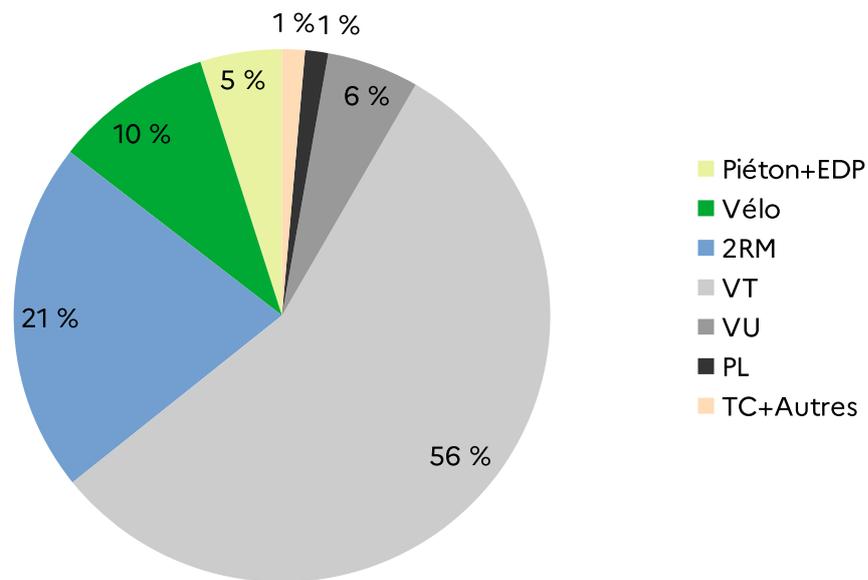


Concernant ce facteur, les usagers indemnes sont plus nombreux que l'ensemble des victimes, autant chez les hommes que chez les femmes. Les personnes mineures sortent rarement indemnes de l'accident lorsqu'elles sont PR avec le facteur distracteurs + inattention.

Les victimes de 75 ans et plus affichent le plus grand nombre de personnes tuées (5) pour ce facteur.



Distracteurs + Inattention: Répartition des facteurs usagers PR par catégorie

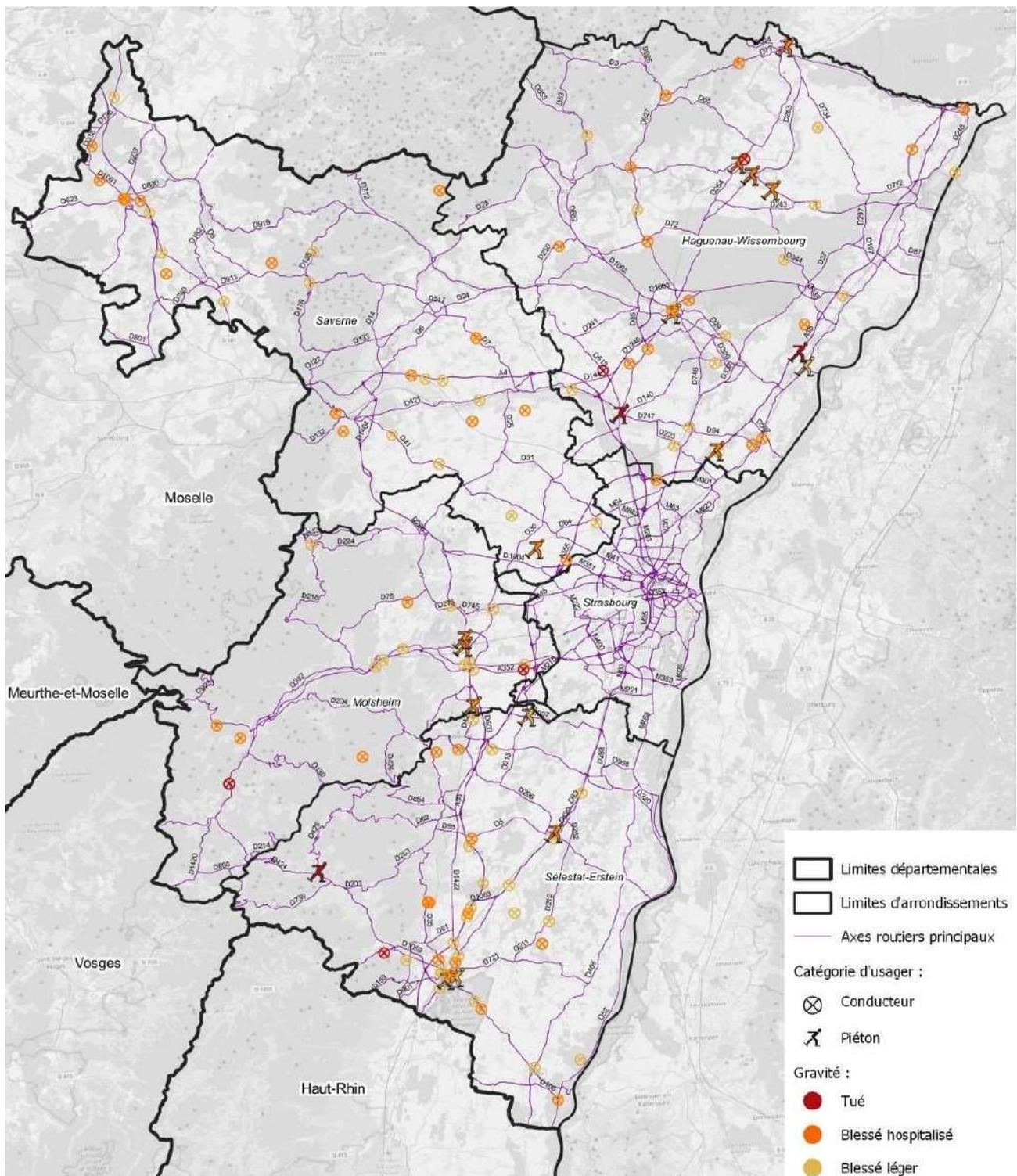


Les distracteurs et l'inattention concernent toutes les catégories d'usagers. Ce facteur à risques n'épargne aucune catégorie d'usagers.

Il est particulièrement présent chez les piétons et EDP (5%).



Localisation des accidents impliquant un usager PR avec le facteur inattention :
département du Bas-Rhin (hors arrondissement de Strasbourg)



Réalisation : DDT67/AT/DIG / février 2023
Sources : IGN-BD TOPO 2021 TRAxY 2022

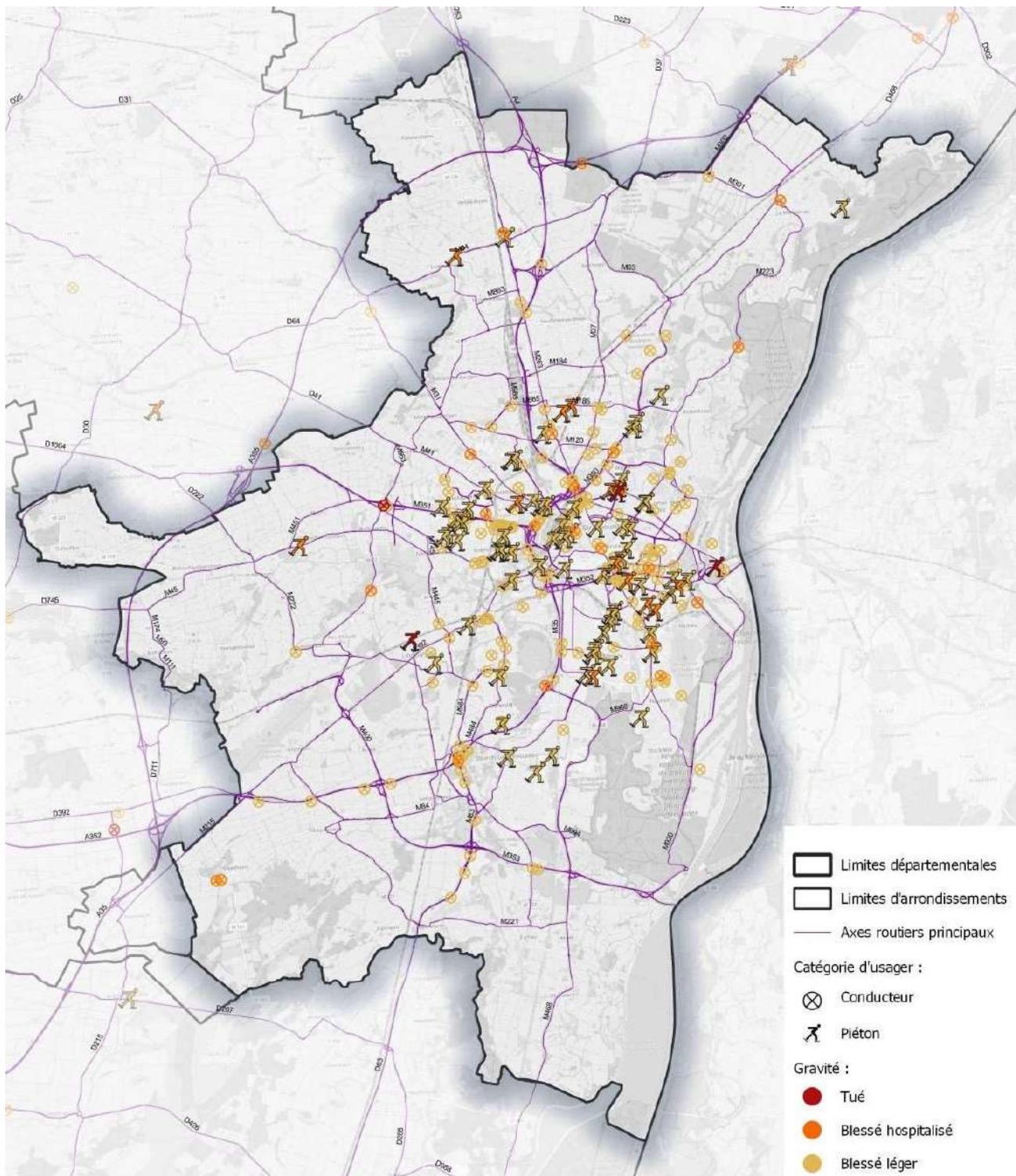
Les accidents avec usage de distracteurs technologiques (téléphone) et inattention sont répartis sur tout le département, indifféremment hors et en agglomération.

Ces accidents entraînent à parts égales des blessures graves et légères chez les conducteurs, et principalement des blessures graves voire mortelles chez les piétons.



Localisation des accidents impliquant un usager PR avec le facteur Inattention :

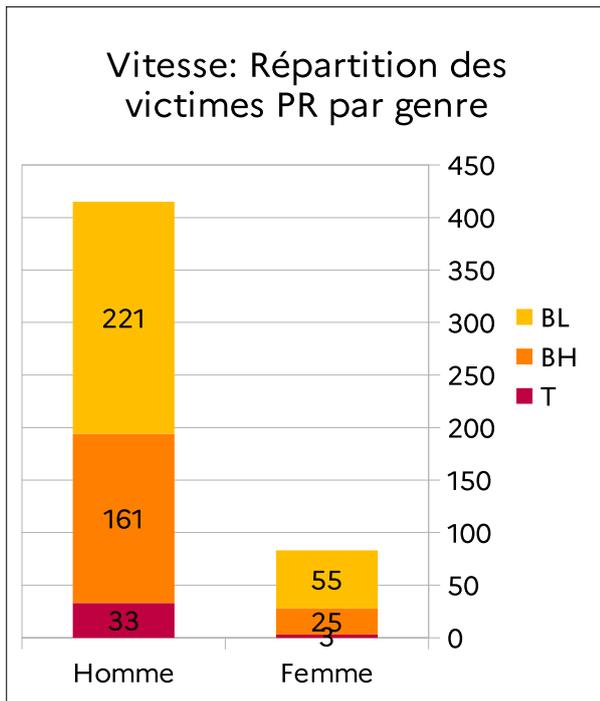
Arrondissement de Strasbourg



Dans l'EmS (ou arrondissement de Strasbourg), 1/3 des victimes PR avec le facteur distractors et inattention sont des piétons, majoritairement avec blessures légères.



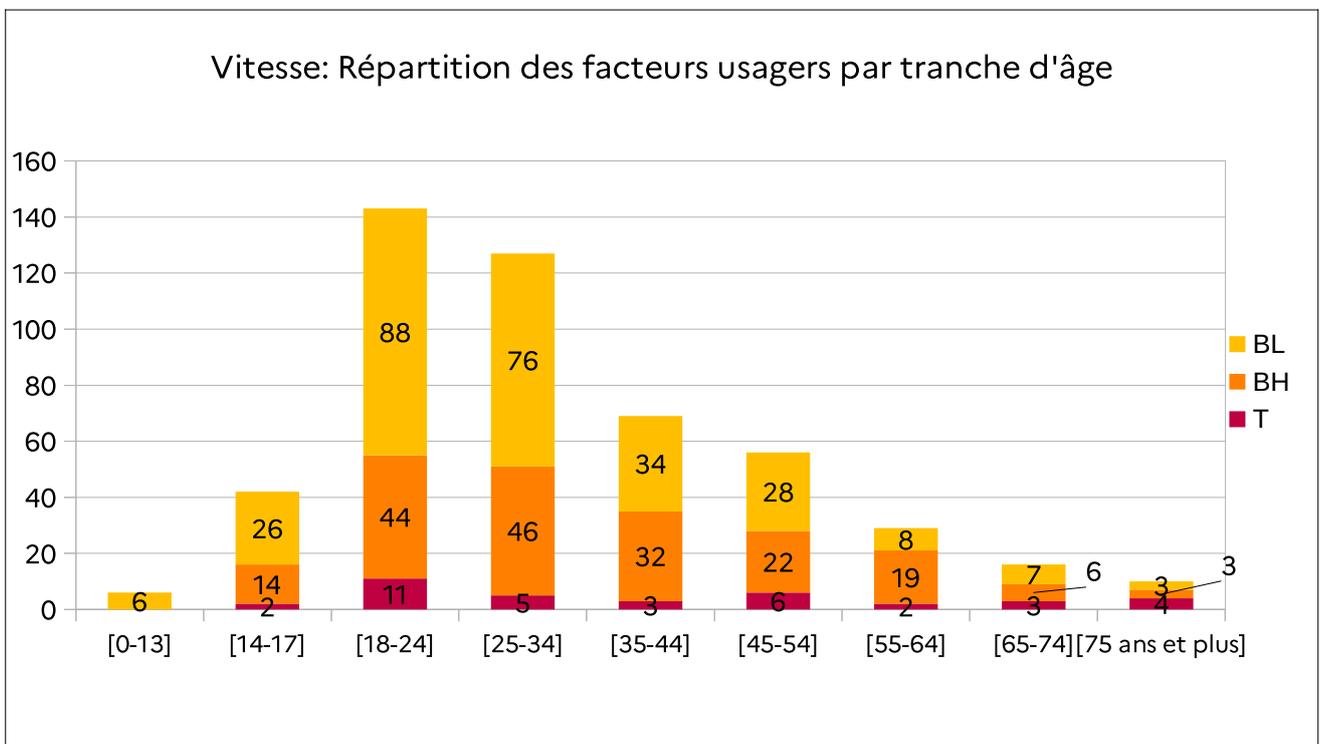
D) Facteur vitesse



Le facteur vitesse apparaît **5 fois** plus chez les hommes que chez les femmes.

Le facteur vitesse est également le plus mortel (33 hommes tués et 3 femmes tuées).

Peu d'usagers sortent indemnes lorsque le facteur vitesse est avéré. En effet, la part des usagers indemnes n'est que de 30 % par rapport à l'ensemble des victimes, chez les hommes comme chez les femmes.



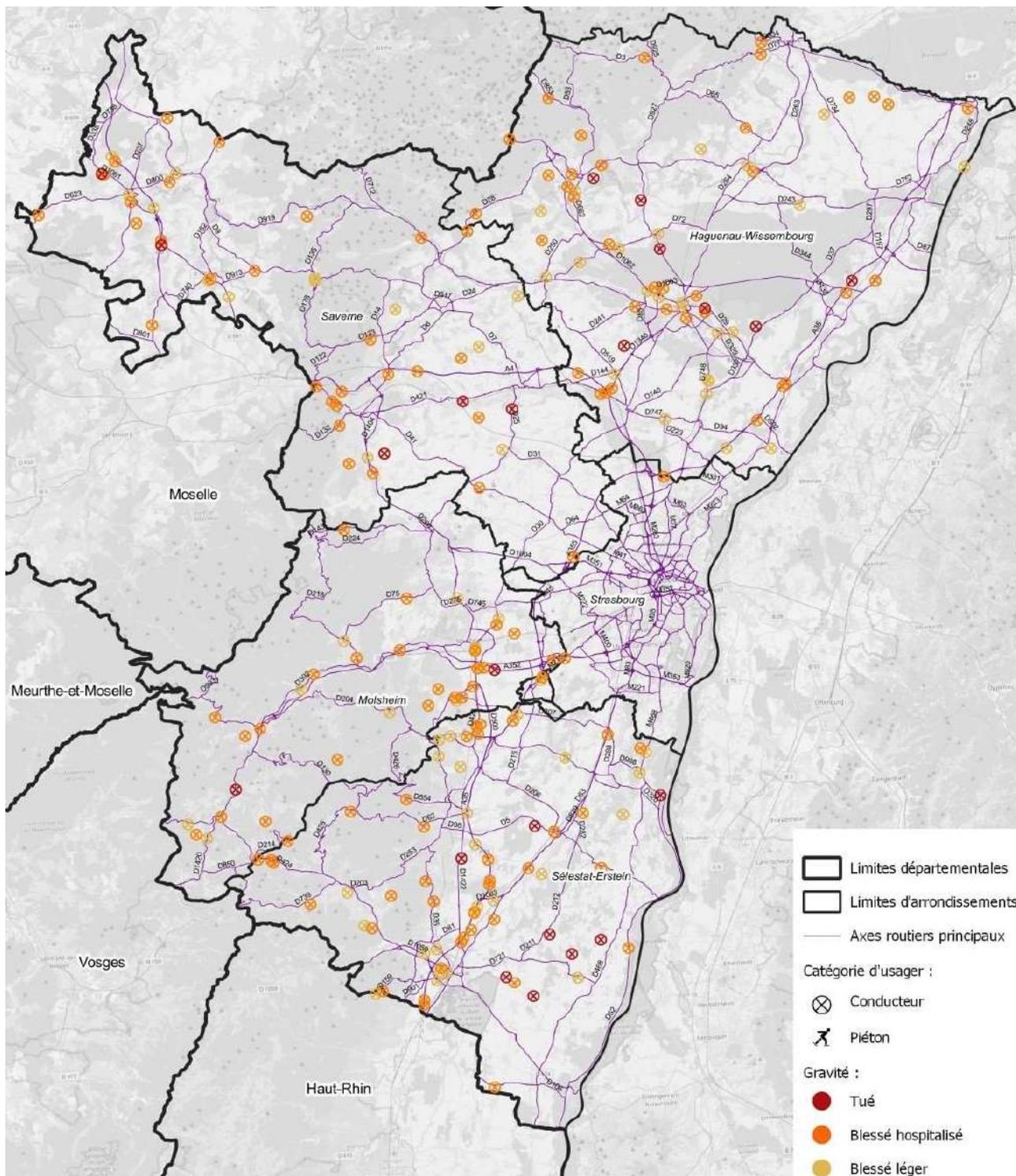
Le facteur vitesse affecte d'abord les usagers majeurs (18 ans et plus).

Par ailleurs le facteur vitesse diminue régulièrement dans les recensements plus l'utilisateur est âgé.



Localisation des accidents impliquant un usager PR avec le facteur vitesse :

Département du Bas-Rhin

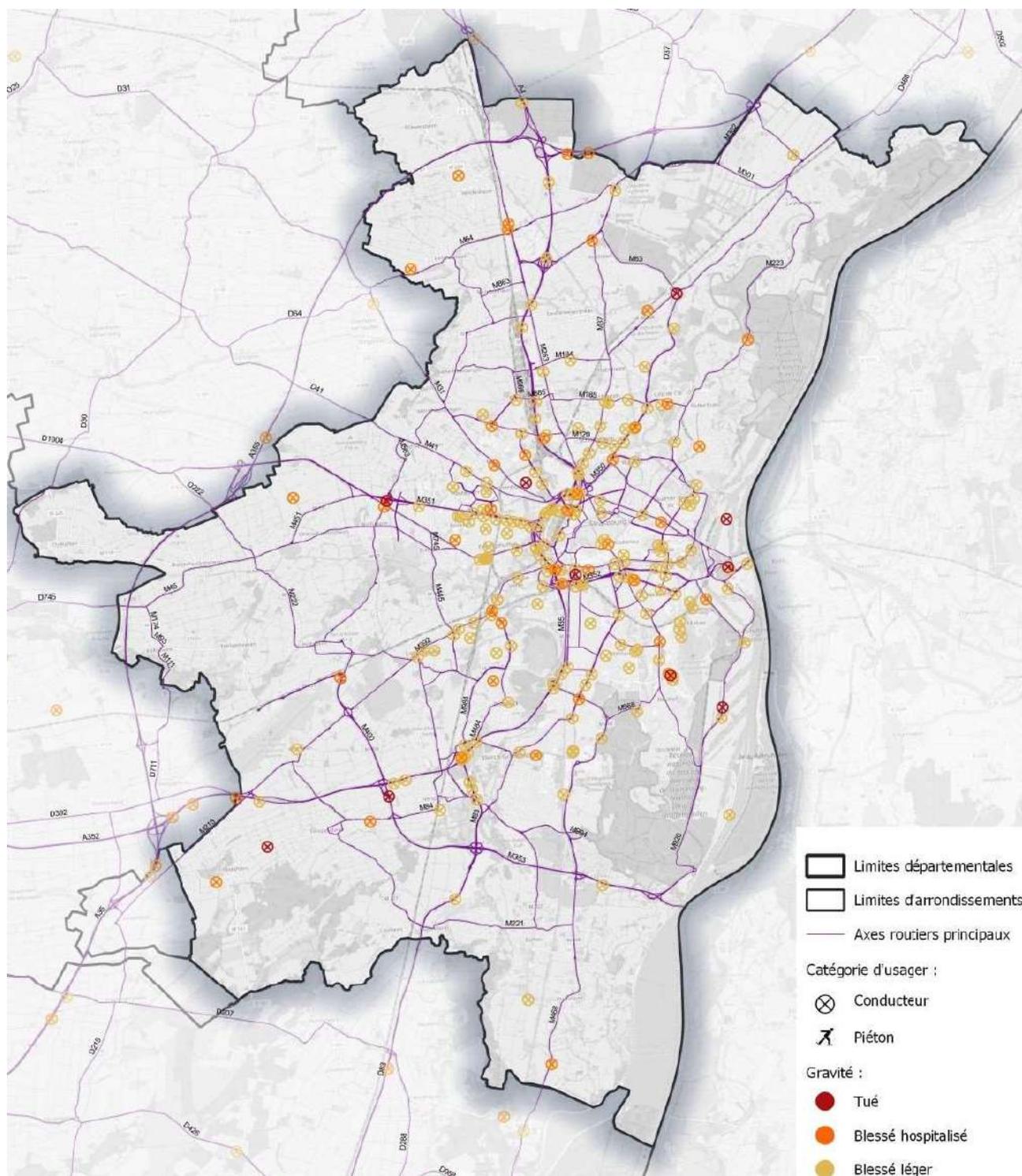


Hors arrondissement de Strasbourg, les accidents avec le facteur vitesse entraînent des blessures graves ou mortelles chez 65 % des victimes.



Localisation des accidents impliquant un usager PR avec le facteur vitesse :

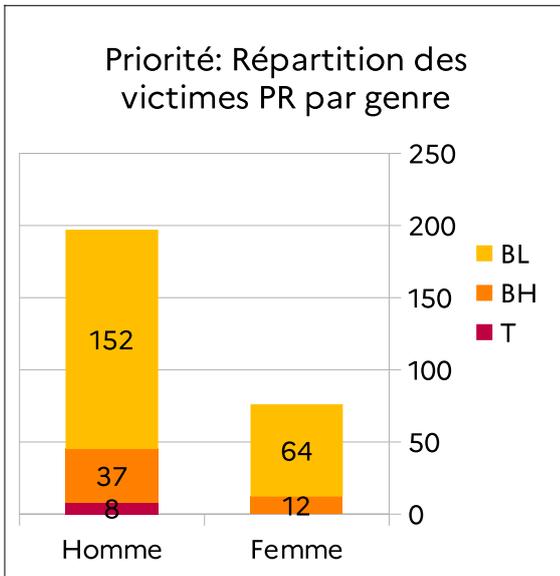
Arrondissement de Strasbourg



Sur le territoire de l'EmS, les victimes liées au facteur vitesse excessive ou inadaptée sont des blessés légers dans 3 cas sur 4.



E) Facteur priorité

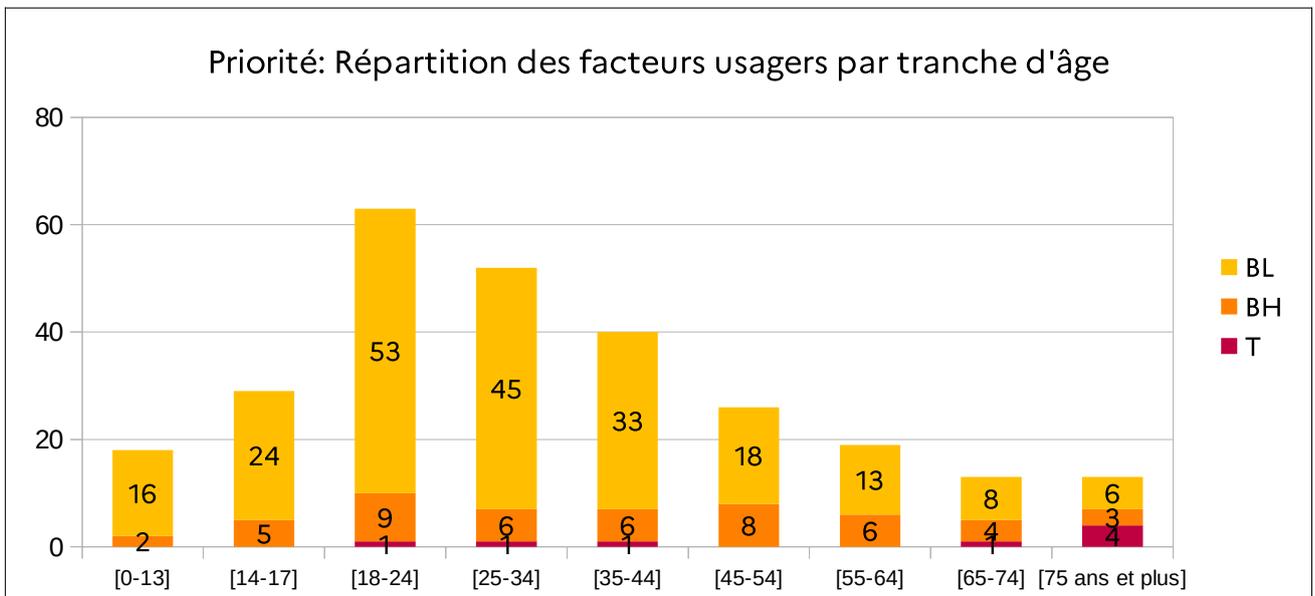


Le facteur priorité est 2,5 fois plus recensé chez les hommes que chez les femmes.

Il s'agit du facteur le moins inégalement réparti entre hommes et femmes.

Parmi l'ensemble des facteurs liés aux conduites à risques, le non-respect des priorités implique proportionnellement le moins de victimes et le plus d'indemnes (65 % de l'ensemble des usagers avec ce facteur).

Le taux de gravité des blessures des victimes est relativement peu élevé par rapport aux autres facteurs.



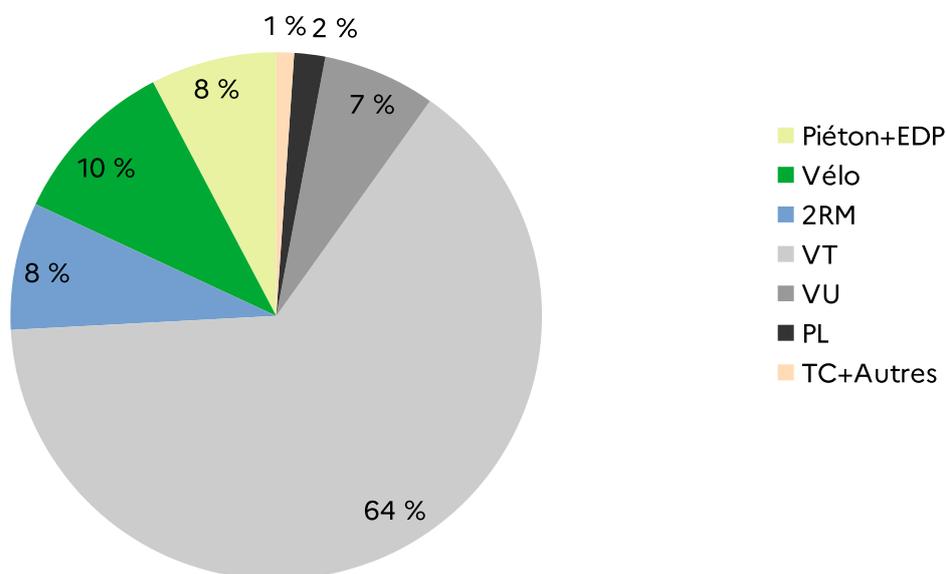
Le nombre de personnes tuées se concentre surtout sur les tranches d'âge des seniors.

Chez les seniors, le facteur **priorité est 2 fois plus recensé que le facteur vitesse**. Chez les 18-34 ans, le facteur vitesse est 2 fois plus recensé que le facteur priorité.



Parmi toutes les tranches d'âge représentées ici, le facteur **priorité** concerne principalement les **jeunes usagers**, et en particulier les jeunes conducteurs.

Priorité: Répartition des facteurs usagers PR par catégorie



Le non-respect des priorités concerne davantage les usagers en voiture et en VU (71%), ainsi que les piétons (8%). Ces pourcentages sont plus élevés que pour les autres facteurs.

A l'inverse, ce facteur pour les 2RM ne représente que 8 % de l'ensemble.

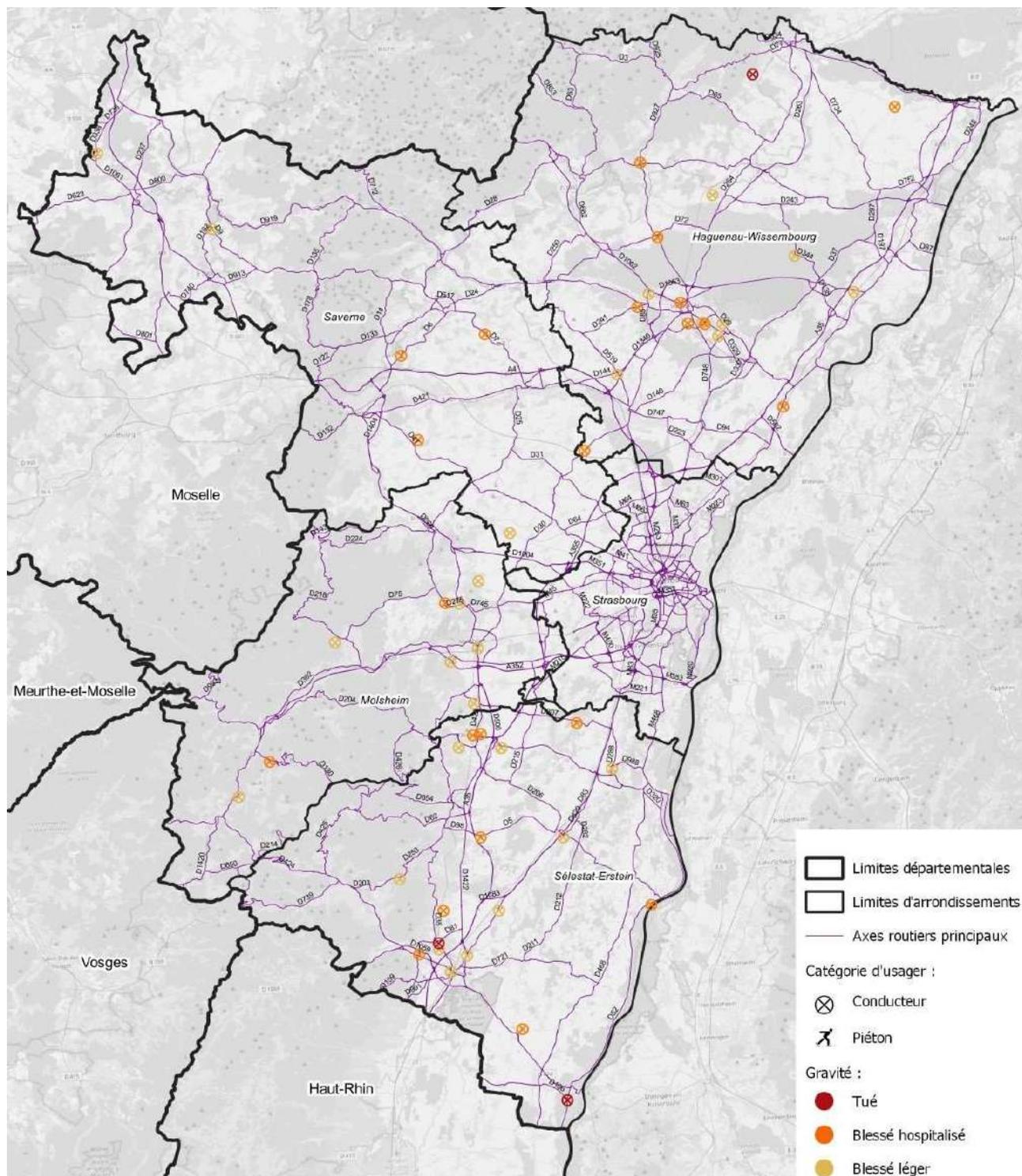
Au sein des 2RM, la répartition est inversée par rapport au facteur vitesse :

- 1/3 sont motocyclistes
- 2/3 sont cyclomotoristes

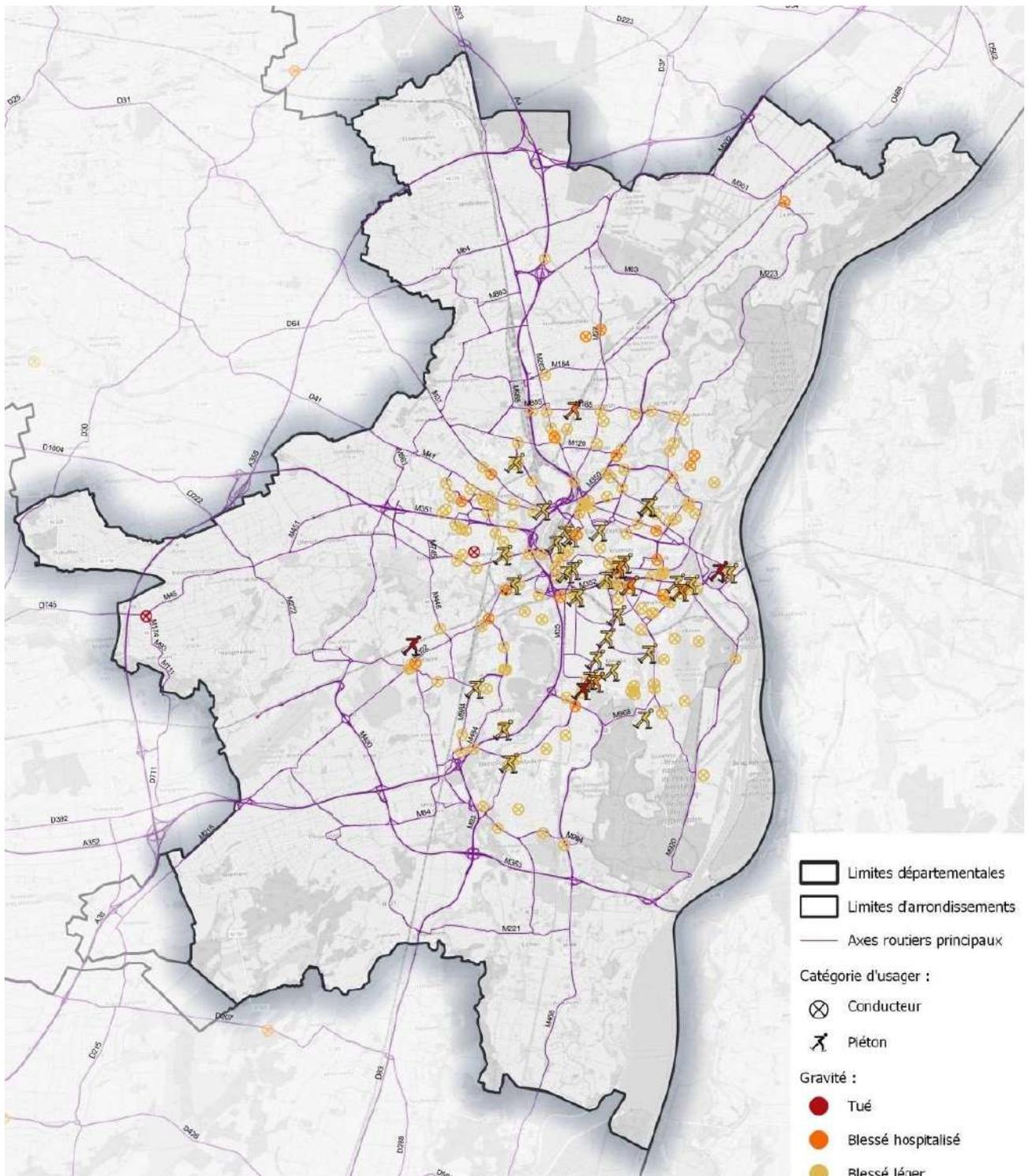


Localisation des accidents impliquant un usager PR avec le facteur priorité :

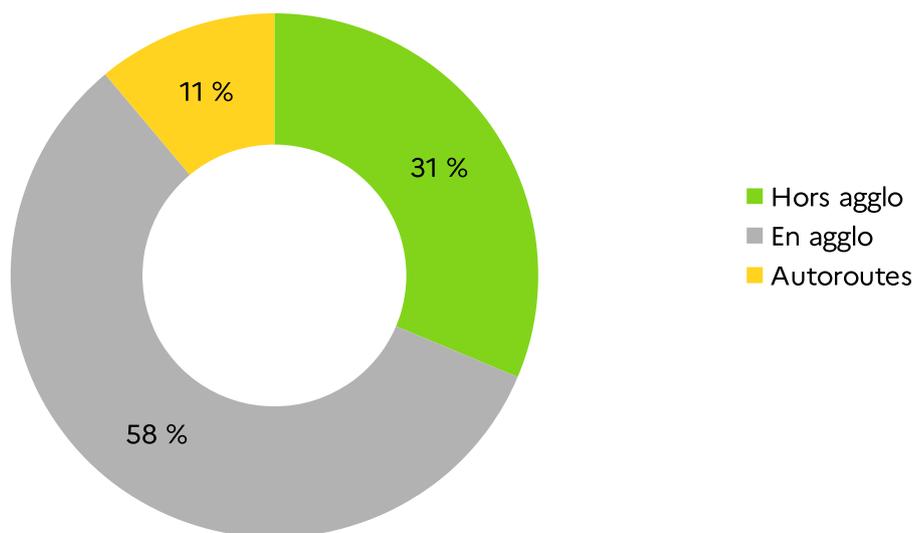
Département du Bas-Rhin



Localisation des accidents impliquant un usager PR avec le facteur priorité :
Arrondissement de Strasbourg



Répartition des accidents avec alcool par milieu routier



Les accidents avec facteur alcool sont majoritairement situés en agglomération.

Mieux prévenir, dépister et intervenir contre la conduite sous influence (alcool et stupéfiants) constitue la cinquième des neuf recommandations du CNSR du 28 novembre 2022.

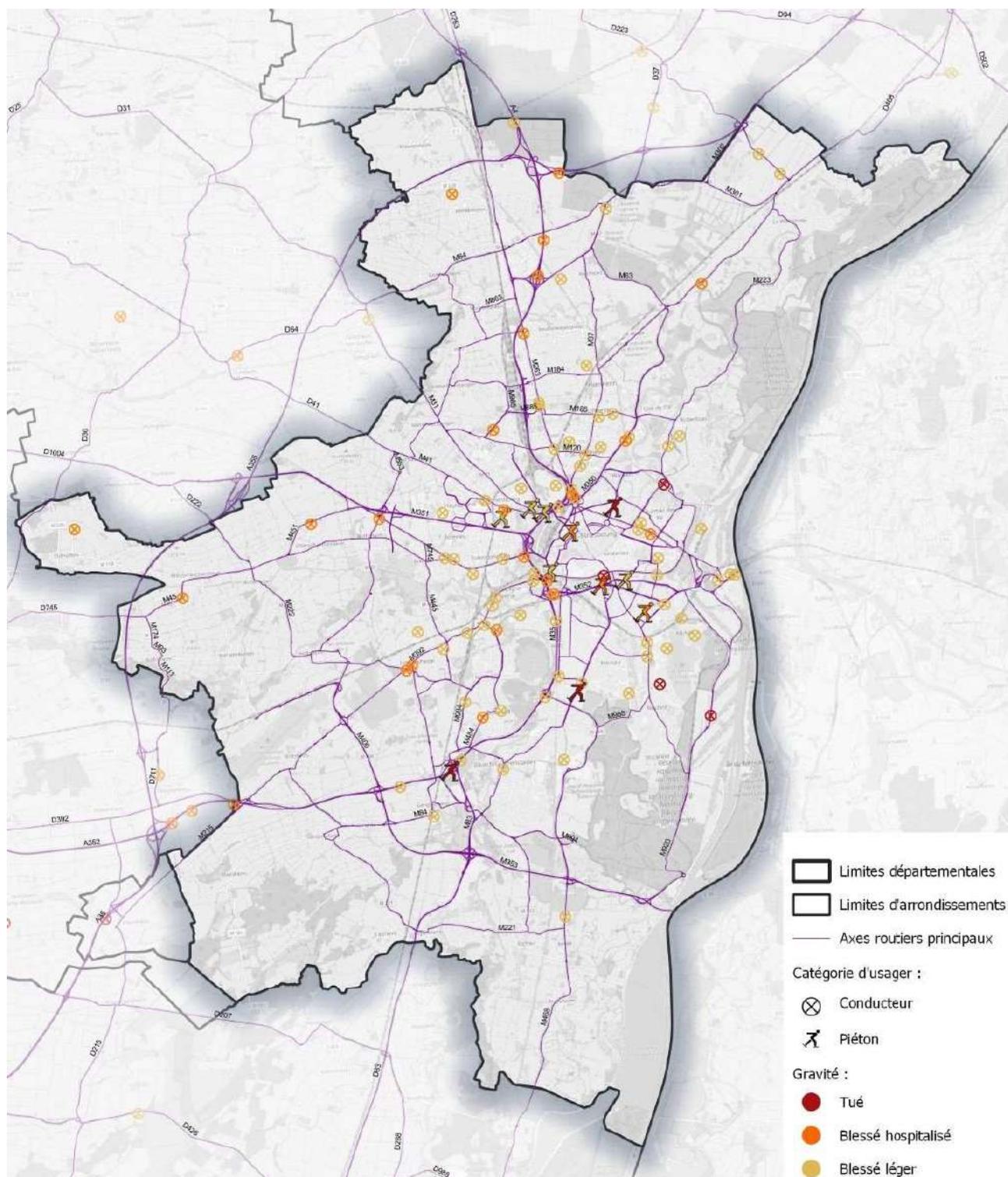
La conduite sous l'influence de l'alcool et des stupéfiants est un enjeu majeur de sécurité routière. Ces substances modifient notablement les comportements et majorent considérablement les risques d'accident. La part des conducteurs alcoolisés dans les accidents mortels demeure constante à 30 % depuis plus de 10 ans et, dans ces accidents, 20 % des conducteurs sont positifs aux stupéfiants.

Une lutte plus efficace suppose de développer la recherche pour détecter plus facilement et plus rapidement ces conduites sous influence. La récurrence des conduites sous alcool reste forte ; le recours aux éthylotests antidémarrage (EAD) doit devenir systématique pour ces cas. L'EAD doit être promu et développé en prévention primaire pour équiper certaines flottes (entreprises, location, transports de personnes non encore concernées...).

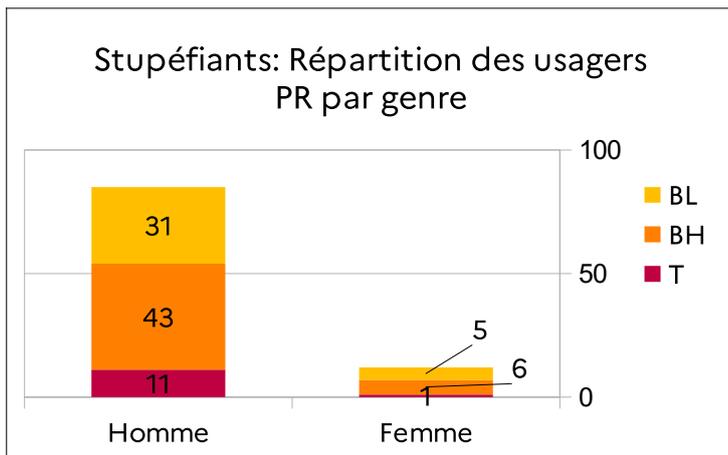


Localisation des accidents impliquant un usager PR avec le facteur alcool :

Arrondissement de Strasbourg



G) Facteur stupéfiants

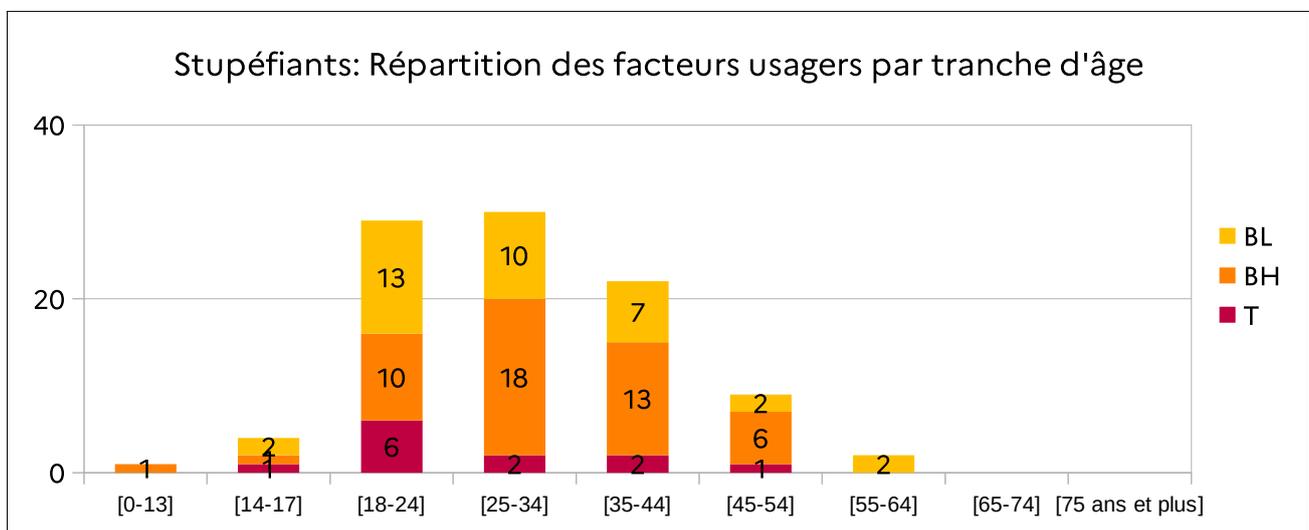


Le facteur stupéfiants apparaît **8 fois** plus chez les hommes que chez les femmes.

Ce facteur à risque concerne donc très majoritairement les hommes.

Les usagers indemnes, positifs pour au moins un produit stupéfiant, sont très minoritaires par rapport aux blessés hospitalisés et aux blessés légers.

Très souvent recensé en même temps qu'un autre facteur à risques (inattention, vitesse, etc.), le contrôle positif aux produits stupéfiants constitue également un **facteur aggravant**.



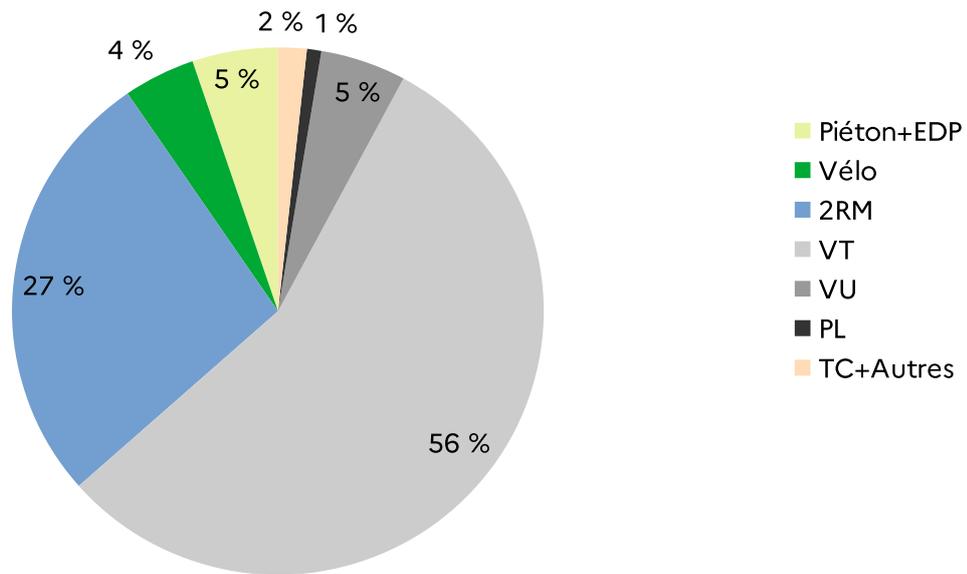
La très grande majorité des victimes avec le facteur stupéfiants ont entre 18 et 54 ans. Le taux de gravité est particulièrement élevé.

La tranche d'âge des mineurs (0-17 ans) est peu concernée par ce facteur.

La tranche d'âge des seniors n'est pas concernée par ce facteur.



Stupéfiants: Répartition des facteurs usagers PR par catégorie



Le facteur stupéfiants touche en particulier les 2RM (27 %), avec la sous-répartition suivante :

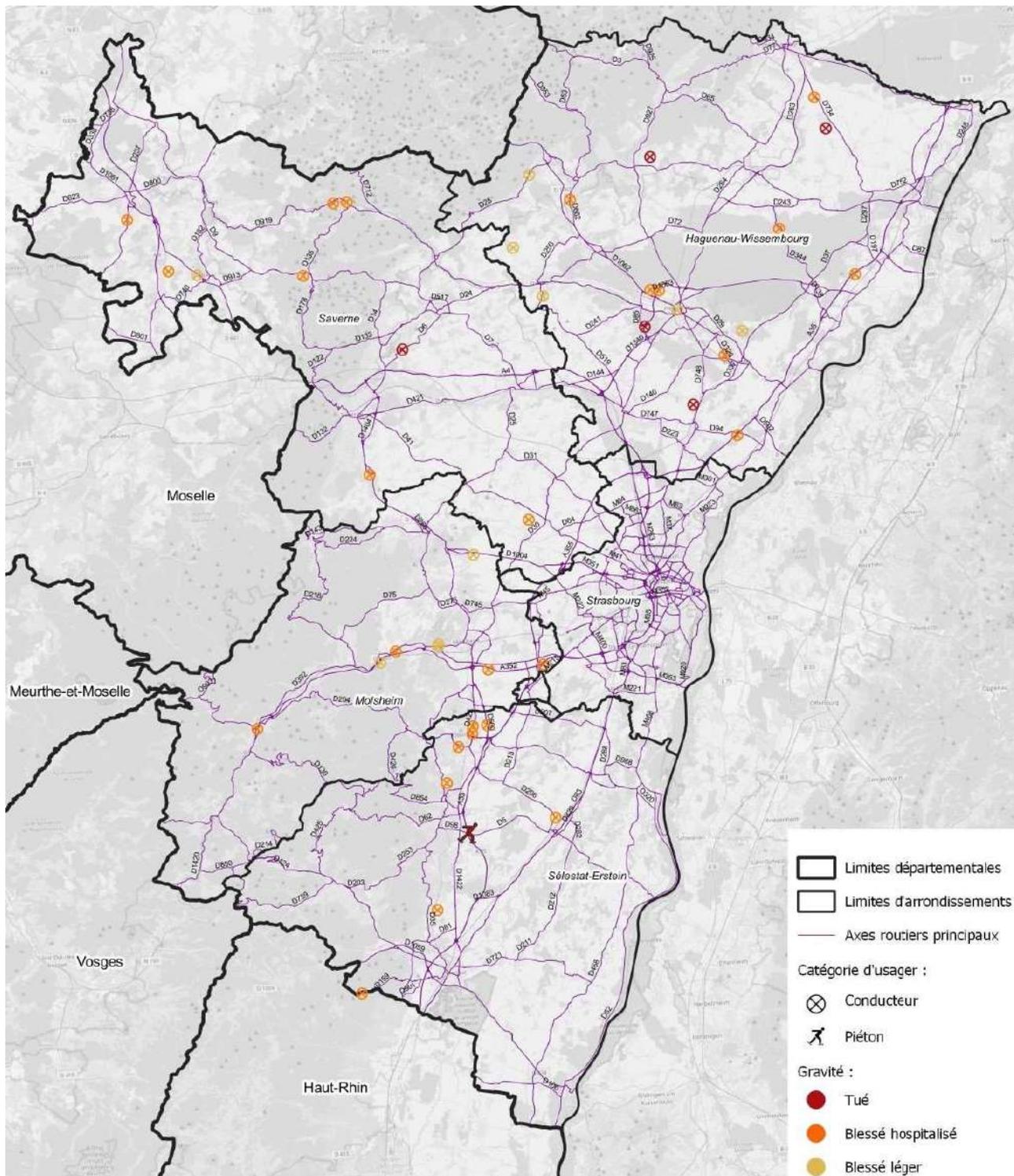
- 6 sur 10 sont des cyclomotoristes ;
- 4 sur 10 sont des motocyclistes.

Comme pour le facteur alcool, les cyclistes ne font pas systématiquement l'objet d'un dépistage stupéfiants, ce qui peut expliquer la part relativement faible de 4 %.



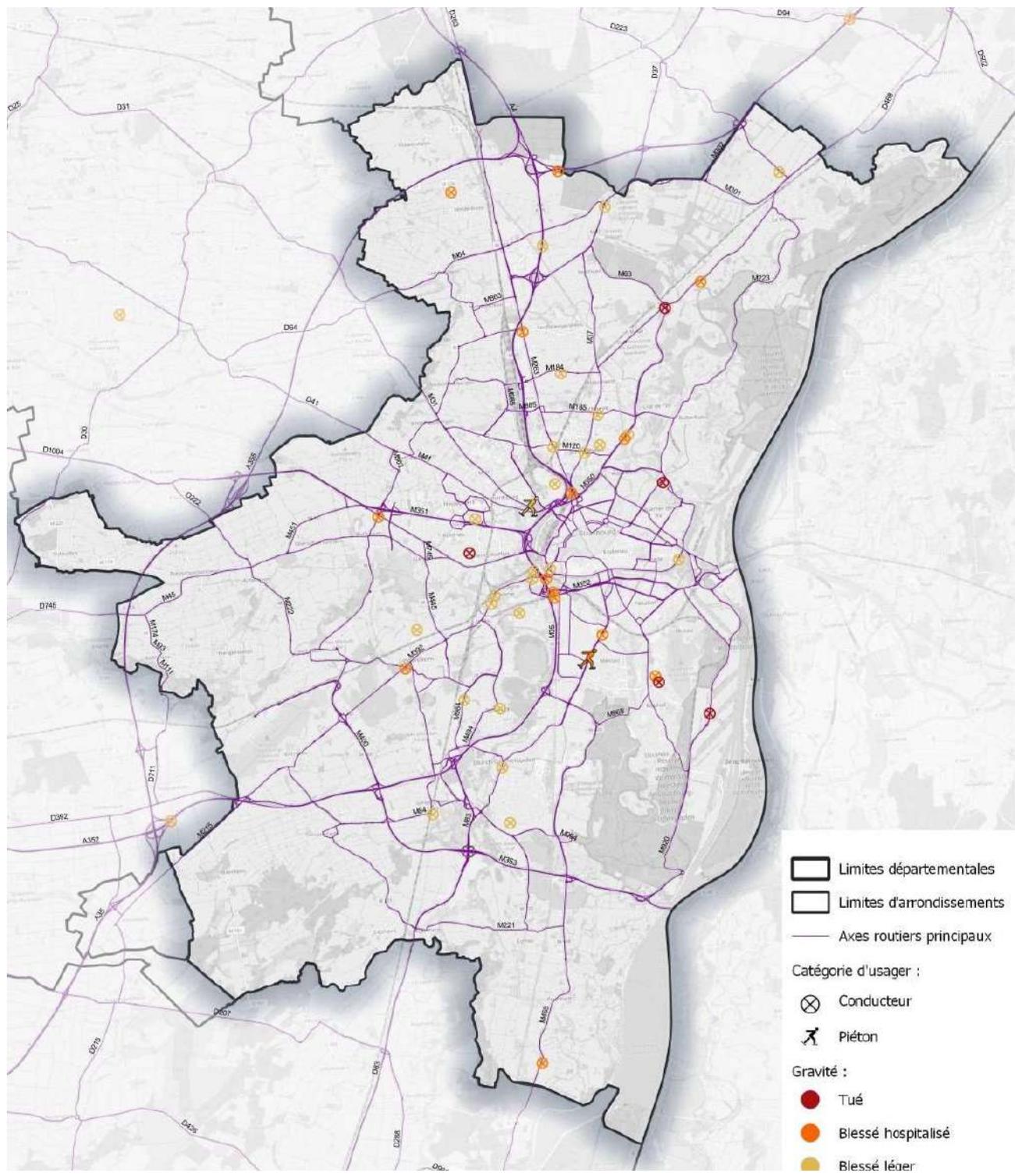
Localisation des accidents impliquant un usager PR avec le facteur stupéfiants :

Département du Bas-Rhin



Localisation des accidents impliquant un usager PR avec le facteur stupéfiants :

Arrondissement de Strasbourg



H) Facteurs médicaments et malaise

En général, **le facteur médicaments n'est pas ou peu recensé** par les forces de sécurité intérieure (un usager par an en moyenne).

Pourtant les somnifères et les anxiolytiques sont des substances largement retrouvées chez les accidentés de la route. Selon l'Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé (ANSM), leur consommation augmenterait de 60 à 80 % le risque d'accident.

La mise en garde contre l'usage des médicaments et la conduite constitue la première des neuf recommandations du CNSR du 28 novembre 2022.

La consommation de certains médicaments induit des comportements à risque élevé pour la conduite. Plusieurs pistes sont proposées pour une formation ciblée des praticiens, pour une communication renforcée sur des mises en garde adaptées à chaque patient, pour un développement de la recherche sur les effets des médicaments sur l'accidentalité, et pour limiter les prescriptions au strict nécessaire de certaines molécules (benzodiazépine notamment).

Bien que n'étant pas identifié comme un des facteurs principaux, **le facteur « malaise » au volant occupe une part importante chez les plus âgés** (3^e place du classement chez les plus de 75 ans).

Lorsqu'il est en lien avec le facteur médicaments, le facteur malaise fait partie des conduites à risques.

2) Bilan des actions PDASR « conduites à risques » de 2018 à 2022

Le DGO 2018-2022 avait retenu en tant qu'enjeu local, l'enjeu « transversal » englobant la vitesse et obstacles fixes, les distracteurs et la conduite après usage de substances psychoactives.

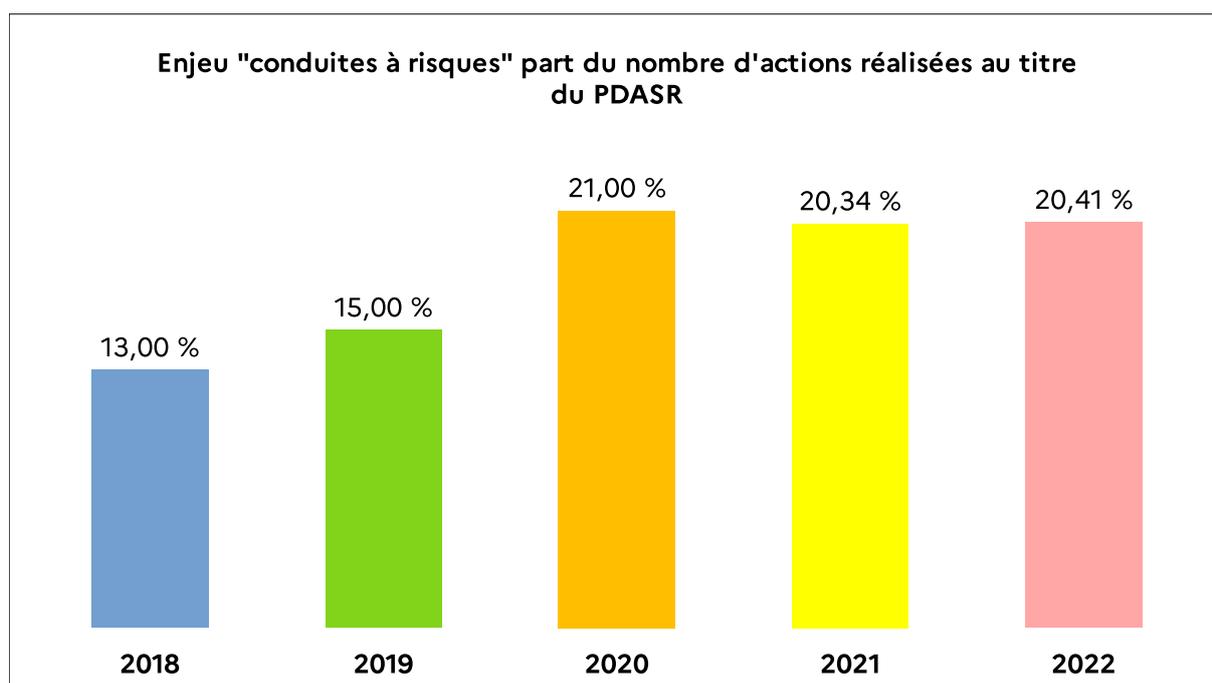
Le DGO 2023-2027 inclut dans un enjeu national, le volet comportement dans « les conduites à risques ». En effet, une transversalité des enjeux a été réalisée pour le DGO 2023-2027.

Comme pour les enjeux précédents, une analyse sur les jeunes et les seniors (volet : santé et conduite) a été effectuée en sous-volet.

18,5 % des actions PDASR ont été réalisées dans le cadre de l'enjeu « conduites à risques ». L'ensemble des projets a mobilisé 43 % du financement total consommé, entre 2018 et 2022.



Actions déclarées au titre du PDASR et budget alloué						
PDASR	Actions financées reconduites	Actions financées nouvelles	Actions sans demande de financement	Total des actions	Financement total utilisé	Public touché estimé
2018	9	0	6	9	23 289 €	9 240
2019	8	3	8	11	25 373 €	9 430
2020	8	5	7	13	32 742 €	10 170
2021	7	5	1	12	13 570 €	10 060
2022	6	4	1	10	26 615 €	11 220
Total				55	121 589 €	50 120



La part d'actions de l'enjeu « conduites à risques » a fortement augmenté (+ 57 %). Cet enjeu a été traité en sous-volet lors des interventions. Les principaux porteurs sont les forces de sécurité intérieure, les services de l'État (la préfecture et la DDT 67) et les associations.

A) Enjeu « conduites à risques », DGO 2018-2022

Un rappel des OA 2018-2022, au nombre de 21, pour les 3 thématiques qui constituaient l'enjeu « transversal », devenu « conduites à risques », a été réalisé.

Ces OA étaient ainsi réparties :

- 7 OA pour l'enjeu « vitesse et obstacles fixes » :
- **OA 1** : Améliorer la pertinence de la localisation des opérations de contrôle à l'aide d'une cartographie des données d'accidentalité. Cette OA est retirée ; il s'agissait d'une mission de l'ODSR. Des travaux ont été effectués sur le sujet en 2019-2020 mais ont légèrement perdu en pertinence avec la mise en place de DEXTER (dispositif de contrôle automatisé externalisé – voitures-radars privées).



- **OA 2** : Développer des actions d'alternatives à la sanction pour les infractions. Cette OA sera reconduite et ce type d'action devra monter en puissance, en partenariat avec les FSI, les gestionnaires de voirie et les Parquets compétents.
- **OA 3 et 4** : Recenser et réduire les obstacles fixes sur le réseau secondaire, favoriser les dispositifs fusibles ; inviter les gestionnaires de voirie à mettre en œuvre des mesures de cohérence de limitations de vitesse et des mesures de traitement des obstacles latéraux. Ces OA sont retirées, car elles sont strictement orientées « infrastructures ».
- **OA 5** : Promouvoir l'écoconduite. Cette OA est retirée, car elle dépasse le cadre de la sécurité routière.
- **OA 6** : Étudier l'impact de la baisse de la vitesse maximale autorisée sur les voies bidirectionnelles sans séparateur médian à 80 km/h sur l'accidentalité. Cette OA est retirée, car elle n'est plus d'actualité. Le législateur a décidé de permettre aux collectivités le retour de tout ou partie de son réseau à une vitesse maximale autorisée de 90 km/h.
- **OA 7** : Avoir une politique de communication plus transparente vis-à-vis du contrôle sanction automatisé. Cette OA est retirée ; les communiqués de presse préfectoraux sont devenus systématiques lorsqu'un nouveau radar est implanté. La mise en place de DEXTER (cf. plus haut) dans le Bas-Rhin a été médiatisée.

Néanmoins, le ministère de l'Intérieur ne permet pas toutes les communications sensibles sur ce sujet.

- 5 OA pour l'enjeu « distracteurs » :
- **OA 1** : Améliorer la connaissance de l'accidentologie liée à l'usage des distracteurs. Cette OA est retirée ; il s'agit d'une mission propre à l'ODSR.
- **OA 2** : Sensibiliser sur les dangers de l'inattention liée à l'usage des distracteurs dès l'école primaire. Cette OA sera reconduite au sein d'une OA transversale dédiée à mettre en avant les actions de sensibilisation à destination des jeunes.
- **OA 3** : Développer des actions alternatives à la sanction. Idem que pour l'OA 2 « vitesse et obstacles fixes ».
- **OA 4** : Améliorer la lisibilité des itinéraires routiers. Cette OA est retirée, car elle est de la compétence du gestionnaire de voirie.
- **OA 5** : Encourager les entreprises à supprimer les conversations téléphoniques en situation de conduite. Cette OA est retirée ; elle est intégrée aux différentes actions prévues par l'enjeu « risque routier professionnel ».
- 9 OA pour l'enjeu « conduite après usage de substances psychoactives » :
- **OA 1** : Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool et stupéfiants et notamment leur localisation. Cette OA est retirée ; il s'agit d'une mission propre à l'ODSR.
- **OA 2** : Développer des actions d'alternatives à la sanction pour les infractions. Idem que pour l'OA 2 « vitesse et obstacles fixes » et l'OA 2 « distracteurs ».



- **OA 3 :** Développer une campagne de communication locale sur les risques liés aux addictions, notamment les stupéfiants. Cette OA est reconduite dans une nouvelle OA synthétisant l'ensemble des actions de communication.
- **OA 4 :** Continuer les actions de sensibilisation dans les lieux festifs et les entreprises, et lors de manifestation y compris sportives. Cette OA est reconduite et présente d'ores et déjà une montée en puissance depuis 2021-2022.

La participation au sein des entreprises est intégrée à l'enjeu « risque routier professionnel ».

- **OA 5 :** Impliquer les organisateurs d'événements, les établissements de nuit et les comités d'entreprises dans la prévention. Idem que l'OA 4 ci-dessus.
- **OA 6 :** Développer l'information sur les diverses conséquences des pratiques addictives. Cette OA est reconduite dans l'OA traitant des alternatives à la sanction et de la communication.
- **OA 7 :** Promouvoir l'auto-contrôle et valoriser le principe du conducteur désigné. Cette OA est reconduite dans l'OA traitant du milieu festif.
- **OA 8 :** Développer les partenariats avec les débits de boissons alcoolisées pour généraliser la mise à disposition d'éthylotests et le développement d'actions conjointes de prévention. Idem que l'OA 7 ci-dessus. Les partenariats noués depuis 2021-2022 ainsi que les actions en découlant sont à maintenir, voire à amplifier.
- **OA 9 :** Renforcer les contrôles relatifs au respect des obligations de mise à disposition d'éthylotests auprès des établissements de nuit. Cette OA est retirée, car elle dépasse les compétences de l'unité sécurité routière de la DDT 67.

Les OA 2018-2022 seront donc :

- simplifiées ;
- regroupées et, pour certaines, retirées car trop spécifiques (infrastructures, ODSR, etc.)

B) Indicateur 1 « quantitatif », bilan 2018-2022

Les différentes données concernant l'enjeu « transversal », qui regroupait les thématiques intégrées aujourd'hui à l'enjeu « conduites à risques », démontrent sa montée en puissance tout au long de la période du DGO 2018-2022.

À partir de 2020, cet enjeu a concerné chaque année, un peu plus de 20 % des actions PDASR ainsi que de la part du budget total. À partir de 2021, c'est plus du tiers de l'ensemble du public concerné par le PDASR qui a été sensibilisé à cet enjeu « transversal ».

Concernant la baisse de la diversité des porteurs d'actions, la préfecture a décidé d'organiser un certain nombre d'actions dites « en régie » et devenant de fait, le porteur principal de l'enjeu. Malgré cela, la diversité des partenaires est assurée par la présence de l'ensemble du spectre traditionnel (associations, assureurs, collectivités, etc.)



C) Indicateur 2 « qualitatif », bilan 2018-2022

Un certain nombre d'actions ont été présentées :

- le projet SAM Fest, dont la première soirée s'est déroulée le jeudi 9 février 2023, au Blue Moon Bar de Strasbourg.

Il s'agit d'un exemple emblématique de partenariat diversifié, sous l'égide de la préfecture avec l'UMIH 67, Entraid'Addict, la Prévention routière et le CEFPPA Adrien Zeller d'Illkirch.

- les actions de fin d'année d'Entraid'Addict au sein des centres commerciaux Cora de Haguenau et Dorlisheim ;
- l'opération « Saint-Bernard » pour la nuit de la Saint-Sylvestre que le PDASR subventionne depuis plusieurs années, en partenariat avec l'EmS ;
- les auto-écoles subventionnées via le SPIP (service pénitentiaire d'insertion et de probation) afin de dispenser des leçons de code de la route auprès des détenus, à Oermingen et Strasbourg (Elsau) ;
- les sessions de remise à niveau du code de la route à destination des seniors, dispensées depuis quelques années par des IPCSR (inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière), au plus près des territoires (sous-préfectures, EPCI) ;
- les 2 campagnes de communication dans les pharmacies avec l'impression de 40.000 sacs pour médicaments en 2021 (thème : pictogrammes) et 50.000 en 2022 (thème : campagne nationale « Docteur est-ce que c'est grave si je conduis ? ») ;

Mobilité Club France a évoqué la campagne « Le téléphone au volant, ce n'est pas le moment » et l'immersion en réalité virtuelle qu'elle propose.

3) Perspectives pour le DGO 2023-2027

A) Échanges avec les partenaires et validation des orientations d'actions relatives à l'enjeu « conduites à risques », DGO 2023-2027

- **OA 1** : Sensibiliser et engager les acteurs et milieux festifs sur leur responsabilité avec la mise en place d'actions de sensibilisation, du conducteur désigné (SAM) et de mise à disposition d'éthylotests.

Le projet SAM Fest est mis en avant.

L'UMIH 67 va proposer prochainement des formations aux associations (notamment les BDE – bureau des étudiants) pour les sensibiliser sur leur responsabilité lors de la vente d'alcool.

WIMOOV dispense également des formations de ce type auprès des équipes organisatrices de festivals.

Le principe d'intervenir dans les festivals est à promouvoir. Des actions pour ce type d'événements ont déjà eu lieu en 2021-2022 et monteront en puissance avec une plus grande communication des stands présents (via les affichages « grand écran »).

- **OA 2** : Renforcer les actions d'information et de sensibilisation auprès des jeunes notamment en milieu scolaire.



Ce point est identifié comme crucial par tous les partenaires. L'enjeu « conduites à risques » est abordé systématiquement lors de chaque intervention « Sécurité routière » en milieu scolaire.

Il est également proposé d'élargir le champ d'intervention pour la sensibilisation des jeunes hors des établissements scolaires en investissant le milieu sportif et/ou associatif. Une participation aux forums annuels des associations communales est possible.

Concernant le milieu universitaire, un atelier sécurité routière sera proposé aux journées de rentrée de l'UNISTRA en septembre 2023 avec différents partenaires.

Entraid'Addict, quant à elle, participera au gala annuel de l'INSA. Le centre de ressources sécurité routière y contribue également par le prêt d'une borne éthylotest.

Les interventions dédiées aux transports scolaires sont à poursuivre en partenariat avec la FNTV (fédération nationale du transport de voyageurs) et l'ADATEEP (association départementale pour les transports éducatifs de l'enseignement public) (actions déjà subventionnées par le PDASR).

- **OA 3** : Multiplier les actions « alternatives à la sanction » pour les infractions mineures et développer des outils de communication à destination de tous. Développer l'information sur les conséquences pécuniaires, judiciaires, matérielles et humaines des pratiques addictives.

La CeA a rappelé l'importance des actions « alternatives à la sanction ». Elle en proposera au gré des chantiers afin d'opérer une double-sensibilisation : les facteurs de risque et la sécurité des personnels.

La préfecture réfléchit également, avec l'EDSR 67, sur des propositions d'actions de ce type.

Concernant la communication, la DDT 67 envisage le recrutement d'un jeune en service civique dont la mission principale serait le développement d'outils de communication plus « actuels » (réseaux sociaux, clips vidéos, etc.)

D'autres aspects ont été évoqués lors du GT dédié :

- les spots radios élaborés et diffusés localement depuis 2019 à l'occasion du changement d'heure et de la baisse de luminosité (en lien avec le contexte actuel d'extinction de l'éclairage public la nuit) sont à maintenir et les messages sont à diversifier ;
- la proposition d'affichage de messages de sécurité routière sur des supports « visibles » (échafaudages, candélabres, etc.), en plus des abris-bus.

Les propositions d'OA pour l'enjeu ont été validées à l'unanimité par les partenaires présents au GT.



SYNTHÈSE

ORIENTATIONS D'ACTION PAR ENJEU DGO 2023-2027

1) Les deux-roues motorisés :

La majorité des accidents 2RM ont lieu en agglomération (67 % pour les motos et 85 % pour les cyclos). La répartition s'inverse pour les accidents mortels, avec 8 motards sur 10 tués hors agglomération, ce qui dépasse la moyenne nationale (6 motards sur 10). La vitesse excessive ou inadaptée reste le principal facteur des accidents 2RM.

- **OA 1 « diagnostic » :** Former les usagers au partage de la route, aux angles morts, aux distances de sécurité et les informer sur la vulnérabilité des deux roues-motorisés.
- **OA 2 « matériel » :** Poursuivre et renforcer les actions d'information et de sensibilisation à destination des deux roues-motorisés sur les règles de conformité du matériel et sur les équipements de protection adéquats notamment pour une meilleure visibilité.
- **OA 3 « comportement » :** Renforcer la formation des conducteurs de deux roues-motorisés, y compris les jeunes conducteurs par les actions post-permis (journées trajectoire...) et les sensibiliser aux sur-risques liés aux conduites à risques : substances psychoactives (alcool, stupéfiants), distracteurs (téléphone, casque...), etc.

2) Les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs – l'usage du téléphone principalement) :

Les conduites à risques ont été définies par les facteurs suivants (classés par ordre d'importance, toutes catégories confondues) : l'inattention et les distracteurs, la vitesse, le non-respect des priorités, l'alcool et les stupéfiants. Dans le cas des accidents mortels, les principaux facteurs sont la vitesse, le malaise au volant et l'alcool.

- **OA 1 :** Sensibiliser et engager les acteurs et milieux festifs sur leur responsabilité avec la mise en place d'actions de sensibilisation, du conducteur désigné (SAM) et de mise à disposition d'éthylotests.
- **OA 2 :** Renforcer les actions d'information et de sensibilisation auprès des jeunes notamment en milieu scolaire.
- **OA 3 :** Multiplier les actions « alternatives à la sanction » pour les infractions mineures et développer des outils de communication à destination de tous. Développer l'information sur les conséquences pécuniaires, judiciaires, matérielles et humaines des pratiques addictives.

3) Les nouveaux modes de mobilité dite douce (vélo y compris à assistance électrique, engins de déplacement personnel motorisés et marche) :

Avec l'essor des mobilités douces, les EDP-m constituent une catégorie d'usagers à part, avec une accidentalité émergente. L'inattention et l'usage de distracteurs technologiques sont les principaux facteurs d'accidents chez les usagers en mobilité douce.



- **OA 1 « diagnostic »** : Informer les usagers sur les règles de partage de la route et sur leur vulnérabilité ;
- **OA 2 « matériel »** : Poursuivre et renforcer les actions d'information et de sensibilisation à destination des usagers vulnérables par la promotion d'une meilleure visibilité et d'une meilleure protection en milieu urbain et non urbain ; renforcer les partenariats dans le cadre d'un comité de suivi ;
- **OA 3 « comportement »** : Renforcer la formation des usagers et les sensibiliser aux conduites à risques (distracteurs, vitesse, etc.).

4) Le risque routier professionnel :

Parmi l'ensemble des victimes liées au RRP, on observe que les accidents domicile/travail sont environ 2 fois plus nombreux que les accidents avec utilisation professionnelle d'un véhicule. Les secteurs les plus touchés par ces accidents sont les activités de service (interim, santé, nettoyage, action sociale...) et de l'alimentation.

- **OA 1 « diagnostic »** : Sensibiliser et amener les entreprises à s'engager sur leurs responsabilités vis-à-vis du risque routier professionnel (utilisation professionnelle et domicile-travail) avec la mise en place de la charte des « 7 engagements pour une route plus sûre », du comité de suivi et des plans d'actions relatifs au risque routier ;
- **OA 2 « matériel »** : Renforcer les actions d'information et de sensibilisation auprès des salariés et des employeurs sur les risques trajets (distracteur/téléphone, respect du temps de conduite, chargement, équipements des VU, PL et transports de personnes) ;
- **OA 3 « comportement »** : Renforcer la formation et la communication auprès des jeunes apprentis (CFA, lycées professionnels) et les sensibiliser aux conduites à risques (téléphone, alcool...).



ANNEXES

Composition des groupes de travail, DGO 2023-2027

Groupe de travail n°1 « deux-roues motorisés », 30 novembre 2022 (journée)

DDT 67 – coordinatrice sécurité routière – animatrice	Mme MULLER
Chargé de mission 2RM – EDSR 67 – animateur	M. HANNE
Préfecture Cabinet – Bureau Sécurité Routière	Mme ZIANE
IDSR	M. ANTOINE
EDSR 67	M. DAMM
CRS ALA	M. LEMAITRE
DDSP 67	M. RABET
Association des Maires du Bas-Rhin	Mme STEINMETZ
EmS – SIRAC	M. BOPP
CAH – coordinateur sécurité routière – IDSR	M. VERON
CeA	M. WEISSGERBER
FFMC 67	M. ESSELIN
Mobilité Club France – association	Mme KASTNER
Association Prévention Routière	M. RICH
GMF – assureur	Mme LAURENT

Groupe de travail n°2 « deux-roues motorisés », 11 janvier 2023 (matin)

DDT 67 – coordinatrice sécurité routière – animatrice	Mme MULLER
Chargé de mission 2RM – EDSR 67 – animateur	M. HANNE
IDSR	M. ANTOINE
EDSR 67	M. DAMM
CRS ALA	M. LEMAITRE
DDSP 67	M. RABET
EmS – SIRAC	M. BOPP
CAH – coordinateur sécurité routière – IDSR	M. VERON
CeA	M. STRAUMANN
FFMC 67	M. ESSELIN
FFMC 67	M. METZGER
Mobilité Club France – association	Mme KASTNER
Association Prévention Routière	M. RICH
GMF – assureur	Mme LAURENT
MOTO AXXE ROSHEIM – concessionnaire moto	M. GOETZ
KIT MOTO – concessionnaire moto	M. MATERN



Groupe de travail n° 3 « risque routier professionnel », 18 janvier 2023 (journée)

DDT 67 – coordinatrice sécurité routière – animatrice	Mme MULLER
Préfecture Cabinet – Bureau Sécurité Routière	M. WAECHTER
CRS ALA	M. CHAMPAGNOL
DDSP 67	M. RABET
EmS – SIRAC	M. BOPP
Association des Maires du Bas-Rhin	Mme STEINMETZ
CARSAT Alsace – Moselle	Mme WOLFHUGEL
DDETS 67	Mme CLAUDEL
DREETS 67	M. GNYLEC
Mobilité Club France – association	Mme KASTNER
GMF – assureur	Mme LAURENT
TLF	M. HERMANN
Association Prévention Routière	M. FONFREDE
UMIH 67	M. WEBER
AST 67	M. KUCHLY
MSA	M. LITT
FNTR	Mme BENSA
CTS	Mme HAFSI

Groupe de travail n°4 « mobilité dite douce », le 08 février 2023 (journée)

DDT 67 – coordinatrice sécurité routière – animatrice	Mme MULLER
Préfecture Cabinet – Bureau Sécurité Routière	M. WAECHTER
EDSR 67	M. LEMOINE
DDSP 67	M. GRELL
CeA	M. HEYER
SDIES 67	Mme STANGRET
Mobilité Club France – association	Mme DE JESUS ANDRE
VELOSTATION – association	Mme GILLOT
FFC 67	M. RICHARD
FUB	M. SCHINTU
UNISTRA- chercheuse	Mme DECK

Groupe de travail n°5 « conduites à risques », 08 mars 2023 (journée)

DDT 67 – chef unité sécurité routière – animateur	M. SCHOEFFEL
Préfecture Cabinet – Bureau Sécurité Routière	Mme ZIANE
Préfecture Cabinet – Bureau Sécurité Routière	Mme FLUCK
EDSR 67	M. LEMOINE
CRS ALA	M. LEMAITRE
DDSP 67	M. RABET
EmS – SIRAC	M. BOPP
CeA	M. WEISSGERBER
Mobilité Club France – association	Mme DE JESUS ANDRE
WIMOOV – association	M. CABRIMOL
WIMOOV – association	Mme TAKHEDINE
UMIH 67	M. WEBER
ENTRAID'ADDICT 67	M. LUSTIG
CADR 67 – association	M. MASSON
LCVR	M. HUGUET

