



PRÉFET
DU HAUT-RHIN

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2023 – 2027

**SACHA, 35 ANS,
A GRILLÉ LE FEU ROUGE.
LÉA, 19 ANS,
N'A PAS PU L'ÉVITER.**

**EN VILLE,
TOUS FRAGILES!**

Tous permis et cartes bleues hors-use et validés le 01/01/2023.
A lire en ligne à l'adresse : www.dirrhaut-rhin.fr
SCÉNARIO VISUALARTS

villeurbaine

**VOUS AVEZ JUSTE OUBLIÉ UN CLIGNOTANT,
IL EST JUSTE UN PEU MORT**

SURPRISE!
Deux roues, assurez-vous d'être toujours bien visible.

**C'est jaune, c'est moche, ça ne va avec rien,
mais ça peut vous sauver la vie.**

Kit et triangle deviennent obligatoires dans chaque véhicule. Équipez-vous dès maintenant.

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Illustrations page de couverture : campagnes publicitaires de prévention routière issues de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière.

Préface

Lors du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018, le Premier ministre a souhaité que le plus grand nombre possible de citoyens et d'acteurs de la vie publique soit mobilisé en faveur de la sécurité routière.

Collectivités, administrations, entreprises, établissements scolaires, associations, tous ont un rôle à jouer pour développer cette nécessaire culture commune, à la lumière des orientations qui sont déclinées dans le présent document général d'orientations 2022-2027.

Trop de drames se déroulent encore sur nos routes très circulées en plaine comme en montagne. Pour la période 2017-2021, ce sont 145 personnes tuées avec une moyenne de 29 tués par an. C'est encore trop, quand bien même la tendance est à la baisse des accidents mortels dans le département du Haut-Rhin sur ces 5 dernières années. Près de 50 % des personnes tuées l'ont été lors d'accidents survenus hors agglomération, 33 % en agglomération et 17 % sur le réseau autoroutier.

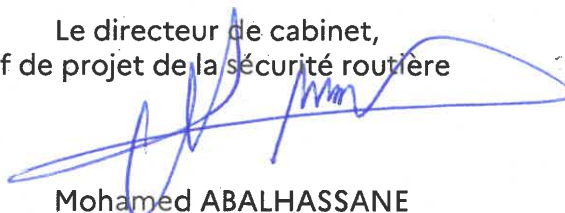
Les 45-64 ans et les plus de 65 ans ainsi que les jeunes de moins de 24 ans constituent les tranches d'âge les plus représentées parmi les personnes tuées, respectivement 55 % et 21 %. En toile de fond la vitesse excessive, l'alcool, les stupéfiants et les malaises au volant.

Le risque routier professionnel constitue l'un des 4 enjeux structurants du document général d'orientations 2023-2027 dans le département du Haut-Rhin. Rappelons que sur les 145 personnes tuées, 54 l'ont été lors d'un trajet domicile/travail ou d'un trajet professionnel. Les agents de l'État et des collectivités territoriales comme les salariés du secteur privé sont pleinement concernés.

La réduction de l'accidentalité, objectif d'intérêt général, passe par le renforcement de l'efficacité de la prévention et de la lutte contre l'insécurité routière. Sur les 5 ans à venir, l'État et ses partenaires de la sécurité seront pleinement mobilisés pour répondre à cet objectif de sécurité routière.

Ensemble, sauvons plus de vies sur nos routes !

Le directeur de cabinet,
chef de projet de la sécurité routière

A blue ink signature of Mohamed ABALHASSANE, consisting of several fluid, overlapping loops and strokes.

Mohamed ABALHASSANE

«Les acteurs de la sécurité routière dans le département du Haut-Rhin s'engagent pour le DGO 2023-2027»

Thierry QUEFFÉLEC

Préfet

Jean RICHERT

Procureur de la République de Colmar

Edwige ROUX-MORIZOT

Procureure de la République de
Mulhouse

Nicolas FELD-GROOTEN

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

Frédéric BIERRY

Président de la Collectivité
européenne d'Alsace

Fabian JORDAN

Président de l'Association des
maires du Haut-Rhin

Bernard HIRTH

Président de l'Association des
maires ruraux du Haut-Rhin

Rémy RODRIGUEZ

Président de l'association Mon
Automobile Club

Michel RICH

Directeur du comité du Haut-Rhin
de La Prévention Routière

Alain MONPEURT

Président de la CARSAT Alsace-
Moselle

Illzach, le 19 octobre 2023

Table des matières :

1. Le cadre général de la démarche	7
1.1. Les objectifs du DGO	7
1.2. La démarche d'élaboration	7
2. Le contexte local	8
2.1. Présentation générale du département	8
2.1.1. Principales caractéristiques physiques et démographiques	8
2.1.2. Mortalité routière, les victimes	13
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables	16
2.1.4. Risque routier professionnel 2017-2021	18
2.1.5. Réseau routier – localisation des accidents 2017-2021	19
2.1.6. Focus sur l'accidentalité sur le réseau autoroutier 2017-2021.....	20
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération 2017-2021	21
2.2.1. Typologie des accidents	21
2.2.2. Modes doux : piétons (y compris EDP), cyclistes (y compris EDPm)	23
2.2.3. 2RM (deux roues-motorisés) 2017-2021	24
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération	25
2.3.1. Contexte et typologie des accidents	25
2.3.2. Modes doux : piétons (y compris EDP), cyclistes (y compris EDPm)	25
2.3.3. 2RM (deux roues-motorisés) 2017-2021	27
3. L'évaluation du DGO 2018-2022	29
3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu	29
3.2. Crédits affectés par enjeu	35
4. Les enjeux prioritaires et orientations pour 2023-2027	37
4.1. Enjeu « Les 2 roues-motorisés »	37
4.2. Enjeu « Les conduites à risques »	39
4.3. Enjeu « Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » »	41
4.4. Enjeu « Le risque routier professionnel »	44
5. Suivi et évaluation du DGO 2023-2027	46
5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR	46
5.2. Suivi de l'accidentalité départementale	46
5.3. Modalités de suivi du DGO	47
REMERCIEMENTS	49
ANNEXES	51

1. Le cadre général de la démarche

1.1. Les objectifs du DGO

Le document général d'orientations (DGO) constitue, sur le plan départemental, le document de référence pour la politique locale de sécurité routière, à la fois outil de programmation et levier de mobilisation des partenaires.

Dans le respect des orientations et objectifs gouvernementaux, il définit les grandes lignes de la politique à mener pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents dans notre département pour une période de 5 ans.

Au-delà des signataires du présent document, le DGO a également pour objectif de fédérer l'ensemble des acteurs potentiels qui sera associé à la mise en œuvre des actions dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

1.2. La démarche d'élaboration

L'évolution de l'accidentalité et l'évaluation des actions menées dans le cadre du document précédent (2018-2022) ont servi de fondement à la réflexion des acteurs impliqués dans l'élaboration du DGO 2023-2027.

Les travaux ont été ouverts à de nombreux partenaires, déjà connus ou nouveaux venus, au travers d'une instance de gouvernance présidée par le préfet (le comité de pilotage), d'une instance technique (le bureau technique du PDASR), d'une instance de coordination (coordinatrice sécurité routière et observatoire départemental de sécurité routière) et de groupes de travail thématiques.

Deux phases de travail se sont succédé. La première, préparatoire, a donné lieu à une réunion de lancement le lundi 21 novembre 2022 à laquelle ont participé les membres du bureau technique du PDASR ainsi que l'ensemble des partenaires associés. Elle a visé à présenter le bilan du DGO 2018-2022, à fixer les enjeux du DGO 2023-2027 et à associer des groupes de travail. Il a été acté de retenir 4 enjeux :

- les deux-roues motorisés ;
- les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect de priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment) ;
- les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche ;
- les risques routiers professionnels.

La seconde phase de travail s'est déroulée lors d'une réunion le 28 novembre 2022, permettant d'identifier avec l'ensemble des partenaires, constitué en groupes de travail, les priorités d'action sur la période 2023-2027 pour chaque enjeu.

2. Le contexte local

2.1. Présentation générale du département

2.1.1. Principales caractéristiques physiques et démographiques

Le département du Haut-Rhin est situé dans la région Grand-Est. Il fait partie de la région historique et culturelle d'Alsace avec le département du Bas-Rhin. Il est limitrophe des départements du Bas-Rhin, des Vosges, et du territoire de Belfort, ainsi que de l'Allemagne et de la Suisse avec 66,44 km de frontières communes avec l'Allemagne et 78,37 km de frontières communes avec la Suisse, soit plus de 40 % des limites du département (144,81 km). Colmar est le chef-lieu du département.

→ La population

Selon les dernières estimations de l'INSEE, la population haut-rhinoise est estimée à 767 086 habitants au 1er janvier 2022, soit une densité de 217,6 habitants au km².

Chiffres INSEE 2019	Haut-Rhin	Grand Est	France
Population	767.086	5.556.219	66.988.403
Variation annuelle moyenne de la population en % entre 2013 et 2019	+0,2 %	0,0 %	+0,4 %
Superficie en km ²	3.525,2	57.440,8	632.702,3
Densité	217,6	96,7	105,9
Nombre de ménages	335.574	2.498.232	29.962.242

(source : <https://www.insee.fr/fr/statistiques>)

La démographie du Haut-Rhin est caractérisée par une forte densité, ainsi qu'une augmentation de la population trois fois supérieure à la moyenne de la région Grand-Est (mais elle reste inférieure à la moyenne nationale).

Le département est organisé en 4 arrondissements : Altkirch, Colmar-Ribeauvillé, Mulhouse et Thann-Guebwiller, qui sont subdivisés en 17 cantons, eux-mêmes subdivisés en 366 communes, dont les plus peuplées (>10 000 habitants) sont Mulhouse, Colmar, Saint-Louis, Wittenheim, Illzach, Rixheim, Kingersheim, Riedisheim, Cernay, Guebwiller, Wittelsheim et Pfattatt.

Les 3 principales agglomérations du département sont :

- Mulhouse Alsace Agglomération (M2A) avec 273 767 habitants en 2019, soit environ 36 % de la population du Haut-Rhin ;
- Colmar Agglomération (CA) avec 113 968 habitants en 2019, soit environ 15 % de la population du Haut-Rhin ;
- Saint-Louis Agglomération avec 82 859 habitants en 2019, soit environ 11 % de la population du Haut-Rhin.

Sur le plan démographique et économique, le Haut-Rhin est dominé par l'agglomération mulhousienne : 40 % de la population haut-rhinoise vit dans l'aire urbaine de Mulhouse tandis que la zone d'emploi de Mulhouse couvre 431 337 habitants soit 56 % de la population du département.

Répartition de la population par tranche d'âge en 2019 :

	2008	%	2013	%	2019	%
Ensemble	746072	100,0	758 723	100,0	767 086	100,0
0 à 14 ans	137 218	18,4	139 355	18,4	134 728	17,6
15 à 29 ans	135 040	18,1	128 951	17,0	124 549	16,2
30 à 44 ans	159 194	21,3	150 993	19,9	143 428	18,7
45 à 59 ans	159 014	21,3	162 026	21,4	163 900	21,4
60 à 74 ans	97 137	13,0	111 767	14,7	129 584	16,9
75 ans ou +	58 470	7,8	65 630	8,7	70 897	9,2

(source : <https://www.insee.fr/fr/statistiques>)

L'évolution de la répartition par tranche d'âge fait apparaître une tendance au vieillissement de la population. Les seniors représentent plus d'un quart de la population du département (plus de 60 ans et plus). Le risque et la gravité des accidents de la route sont nettement plus élevés pour les seniors, particulièrement pour les 75 ans et plus.

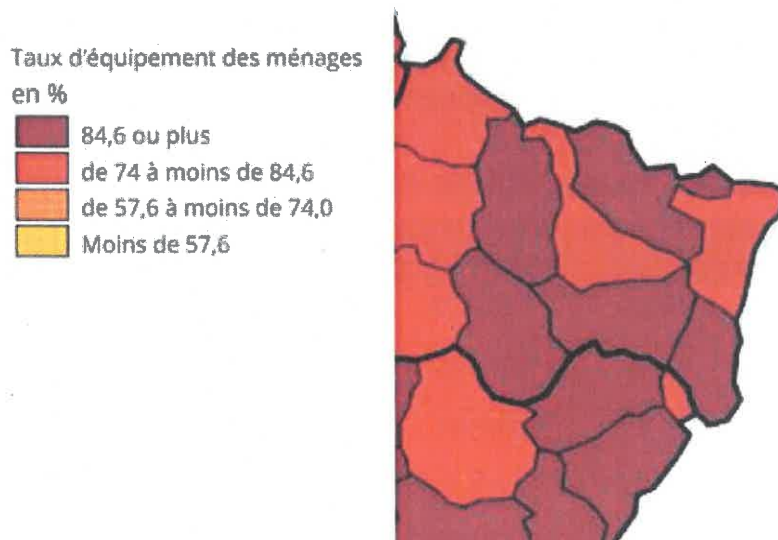
Équipement automobile des ménages en 2019 :

	Taux d'équipement des ménages	Part des ménages ayant une seule voiture	Part des ménages ayant deux voitures
Haut-Rhin	86,90 %	45,20 %	41,70 %
Grand Est	83,90 %	46,30 %	37,70 %
France métropolitaine	81,30 %	46,70 %	34,60 %

(source : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012694>)

Le taux de motorisation augmente à mesure que l'on s'éloigne des centres urbains et poursuit sa progression au sein des grandes agglomérations. Plus l'agglomération est petite, plus le taux de motorisation et de multi-motorisation est élevé.

Le taux d'équipement des ménages haut-rhinois est de 86,9 % : 45,2 % possèdent une voiture et 41,7 % deux voitures ou plus.



(source : <https://www.insee.fr/fr/statistiques>)

→ Le réseau routier

Au 1er janvier 2021, l'ensemble du réseau routier national non concédé dans le département du Haut-Rhin a été transféré à la Collectivité européenne d'Alsace (CeA). Le réseau routier de la CeA dans le département est, depuis cette date, constitué de :

- 88,225km de réseau autoroutier

- 2 688 km de réseau départemental soit un total de 2 776,225 km dans le Haut-Rhin.

À ce linéaire s'ajoutent les 19 kms correspondant à la section de l'A36 et 3,460 km de la RN 159 concédée toutes les deux à APRR.

Le réseau routier dans le département du Haut-Rhin est donc majoritairement composé de routes départementales et communales. Il est très circulé, notamment en raison de sa proximité avec l'Allemagne et la Suisse : échanges journaliers en transports de marchandises, déplacements de frontaliers mais également report de circulation de transit des poids-lourds depuis l'instauration de la taxe « LKW-Maut » le 1er janvier 2005 sur les transports en Allemagne. Ainsi, les transports dans le Haut-Rhin sont principalement concentrés sur l'axe nord-sud de l'Alsace. Les axes majeurs sont principalement situés en plaine. Mais les routes des massifs vosgiens se révèlent très fréquentées en période estivale notamment par les deux-roues motorisés.

Pour exemple, l'autoroute A35 entre Colmar et Mulhouse supporte un trafic de près de 50 000 véhicules/jour, dont un taux de poids-lourds de l'ordre de 15 à 20 %. C'est un axe accidentogène. Afin de réduire les perturbations liées à ce trafic, une interdiction de dépasser les poids-lourds de 7 h à 20 h a été mise en place sur deux zones du réseau depuis le 28 juin 2016.

L'extension de dépasser sur la section Mulhouse-Colmar pour les poids-lourds et la restriction des vitesses limites sur l'A35 ont fait l'objet d'une concertation entre les services de l'État et les services techniques du Conseil départemental du Haut-Rhin début 2020. Il avait été proposé de retenir le scénario consistant à prolonger l'interdiction de doubler des poids-lourds sur la section Niederhergheim-Sainte-Croix en Plaine et à limiter la vitesse à 110 km/h de Niederhergheim à La Semm (Colmar).

Une étude d'accidentologie de 2017 à 2022 par la DDT du Haut-Rhin est en cours sur la section Semm-Sainte-Croix-en-Plaine et la CeA est chargée de réaliser une étude acoustique sur le mur anti-bruit à Sainte-Croix-en-Plaine en raison des doléances du

maire sur les nuisances sonores. L'idée d'un déploiement des équipements de régulation du trafic sur l'A35 par la CeA semble également une solution technique pertinente.

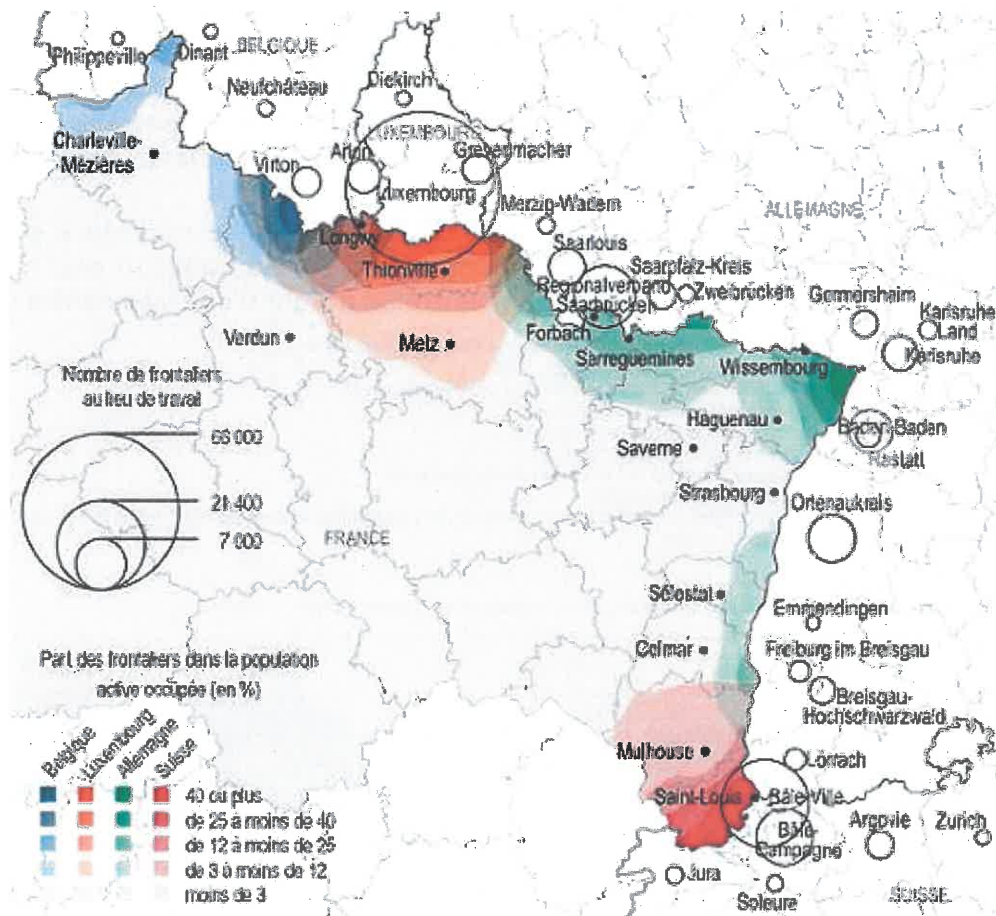
→ **Les spécificités départementales**

L'attractivité touristique du Haut-Rhin :

Au cœur de l'Alsace, le département concentre de nombreux sites attractifs (patrimoine architectural et culturel), accueille de grands événements touristiques (marchés de Noël, foire aux vins à Colmar...), et propose de nombreuses activités touristiques grâce aux structures et équipements de loisirs ainsi qu'à l'oenotourisme et la gastronomie. Situé entre Rhin et Vosges, à la frontière de l'Allemagne et de la Suisse, le Haut-Rhin offre également une grande diversité de paysages : plaines, rieds, forêts, vignobles, vallées, sommets.

Le travail frontalier dans le Haut-Rhin :

Le flux des travailleurs frontaliers est principalement orienté du Haut-Rhin vers la Suisse et vers l'Allemagne.



(source : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1908466>)

Avec plus de 800 km de frontière au nord et à l'est de son territoire, la région Grand-Est est voisine de quatre pays : la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne et la Suisse. En 2012, 96 % des travailleurs frontaliers de la région étaient concentrés dans quatre départements : 67 500 en Moselle (soit 42 % de l'ensemble des frontaliers de la région), 40 400 dans le Haut-Rhin et environ 22 000 dans le Bas-Rhin et en Meurthe-

et-Moselle.

En 2018, ils étaient 35 723 travailleurs vers la Suisse et 4 946 vers l'Allemagne selon les chiffres du Conseil Départemental du Haut-Rhin. Il semble pertinent de prendre en compte l'emploi transfrontalier pour les enjeux de sécurité routière surtout dans le Haut-Rhin.

→ Le classement du département du Haut-Rhin

Afin d'identifier les spécificités des territoires et de comprendre les points de force ou d'amélioration, il est utile de pouvoir comparer des indicateurs-clés de performance non seulement à des moyennes nationales, régionales, mais aussi aux résultats de départements présentant des caractéristiques communes.

Une étude réalisée en 1995 intitulée « Typologie des régions et départements français » avait déjà permis notamment en sécurité routière des comparaisons entre départements concernant des Indicateurs d'Accidentalité Locale dans les années 2000 (IAL).

Le département du Haut-Rhin est classé dans les départements dits « multipolarisés » (famille 5)

Cette famille est constituée par 20 départements. La plupart des indicateurs de cette famille sont assez différents de la moyenne nationale. Cette famille se caractérise par un pourcentage de territoire « multipolaire » plus élevé que la moyenne ainsi que, dans une moindre mesure, la part du linéaire d'autoroutes et la part de territoires en périurbains également plus élevées que la moyenne. Au contraire, la part de résidences secondaires et le pourcentage de superficie classé montagne sont inférieurs à la moyenne.

Il s'agit essentiellement de départements où l'activité ne se concentre pas sur un unique pôle. Le relief permet de plus souvent un réseau de transport plus homogène sur l'ensemble du département et moins centralisé autour d'une ville centre unique.

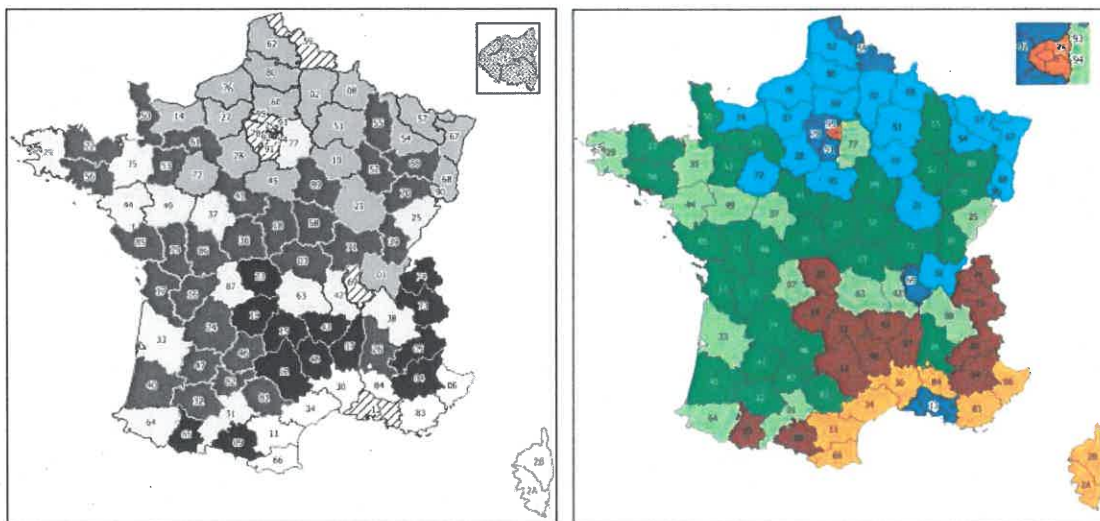
La classification finale obtenue propose 7 familles de départements pour la France métropolitaine.

- - Famille 1 : les départements de montagne (13 départements)
- - Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
- - Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)
- - Famille 4 : les départements monopolarisés (14 départements)
- - Famille 5 : les départements multipolarisés (20 départements)
- - Famille 6 : les départements à très forte densité de population (6 départements)
- - Famille 7 : Paris et la petite couronne (4 départements).

Les départements d'Outre-Mer ne constituent pas une famille homogène et ne peuvent pas être rapprochés des familles ci-dessus. Cependant, les données les concernant sont disponibles en annexe du rapport.

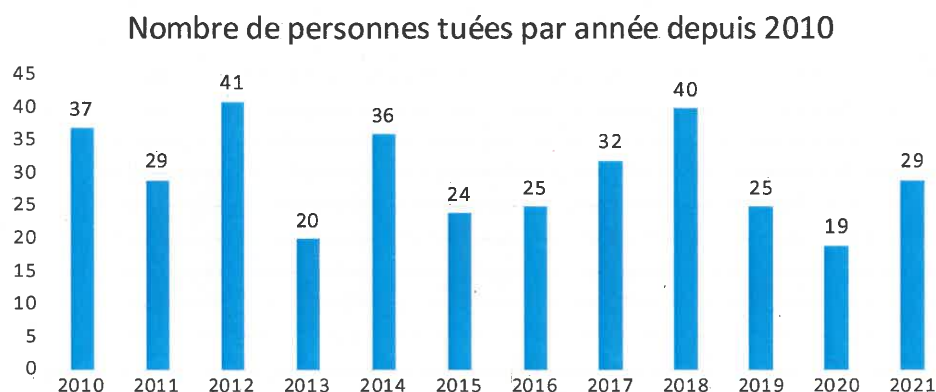
1.1.1 La carte

Deux versions de carte sont proposées, une en noir et blanc et une couleur selon l'usage souhaité.



2.1.2. Mortalité routière, les victimes

Evolution du nombre de personnes tuées entre 2010 et 2021 :



Moyenne de tués par an et par millions d'habitants par an pour la période 2017-2021, comparaison à l'ILSR et national (France métropolitaine) :

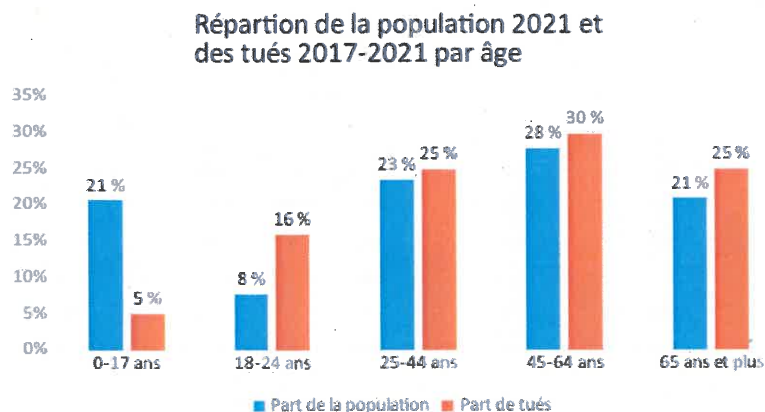
	Moyenne de tués par département par an	Moyenne de tués par millions d'habitants par an
Haut-Rhin	29	38
Famille ILSR 5-Départements multipolarisés	33	48
France métropolitaine	32	47

Pour la période 2017-2021, on dénombre 145 personnes tuées avec une moyenne de 29 tués par an, inférieure à la moyenne de la famille des départements multipolarisés (33 tués par an) et à la moyenne française (32 tués par an).

On dénombre également pour le département du Haut-Rhin une moyenne de 38 tués par millions d'habitants et par an, ce qui est significativement inférieur aux départements similaires (48) et à la moyenne française (47).

La régression annuelle moyenne est de -9 % sur la période 2017-2021, alors qu'elle était de -7,8 % sur la période précédente 2012-2016. Cela signifie que la tendance à la baisse des accidents mortels se confirme dans le département du Haut-Rhin sur les 5 dernières années.

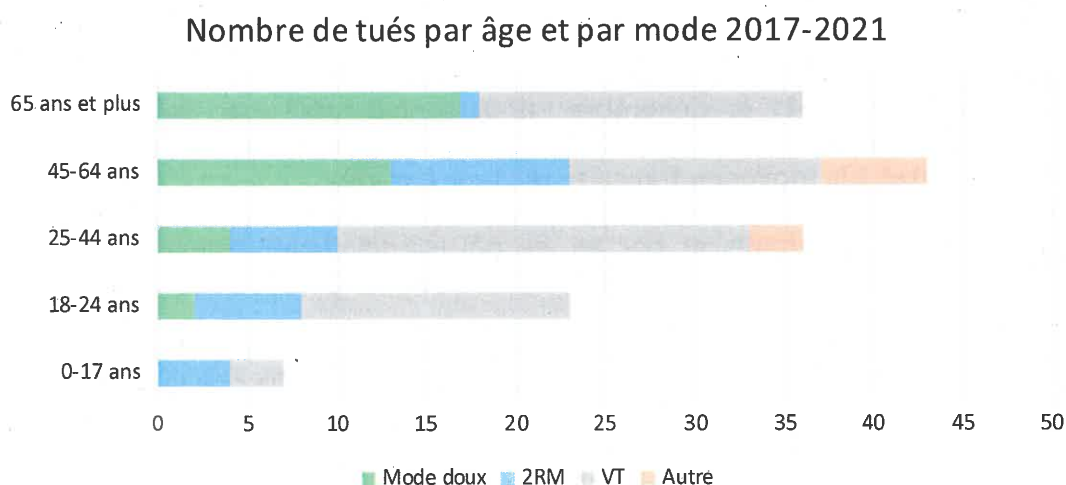
Répartition par tranche d'âge de la population générale 2021 et des tués pour la période 2017-2021



Sur la période 2017-2021, les 45-64 ans représentent 30 % des personnes tuées (55 % si l'on inclut les plus de 65 ans). Les jeunes de moins de 24 ans représentent quant à eux 21 % des personnes tuées.

Globalement, la courbe de répartition des personnes tuées par tranches d'âge suit celle de la répartition de la population générale, à l'exception notable de la tranche d'âge 18-24 ans, qui représente 16 % des tués, alors qu'elle ne représente que 8 % dans la population générale. A l'inverse, les jeunes de moins de 17 ans ne représentent, fort heureusement, que 5 % des personnes tuées, alors qu'ils représentent 1/5ième de la population générale.

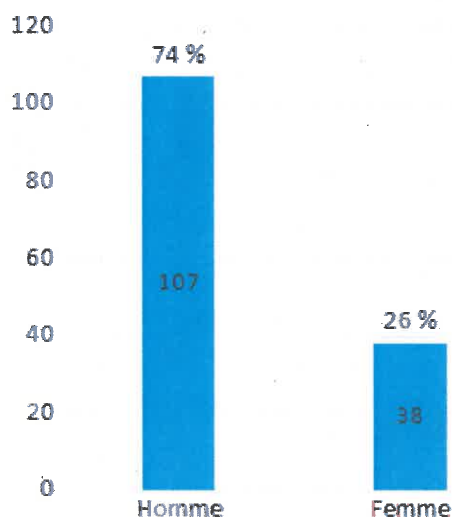
Répartition des tués par âge et par mode de déplacement pour la période 2017-2021



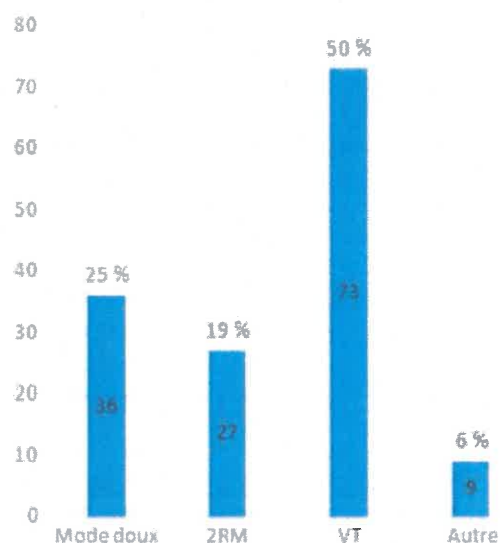
Les personnes tuées de plus de 45 ans sont majoritairement des usagers vulnérables (mode doux et 2RM). A l'inverse, les personnes tuées entre 18 et 44 ans le sont principalement lors de déplacements en véhicule de tourisme. 50 % des personnes tuées utilisaient des véhicules légers et 44 % sont des usagers vulnérables (piétons, 2RM, mode doux).

Répartition des tués par sexe et par mode de déplacement pour la période 2017-2021

Nombre de tués par sexe 2017-2021

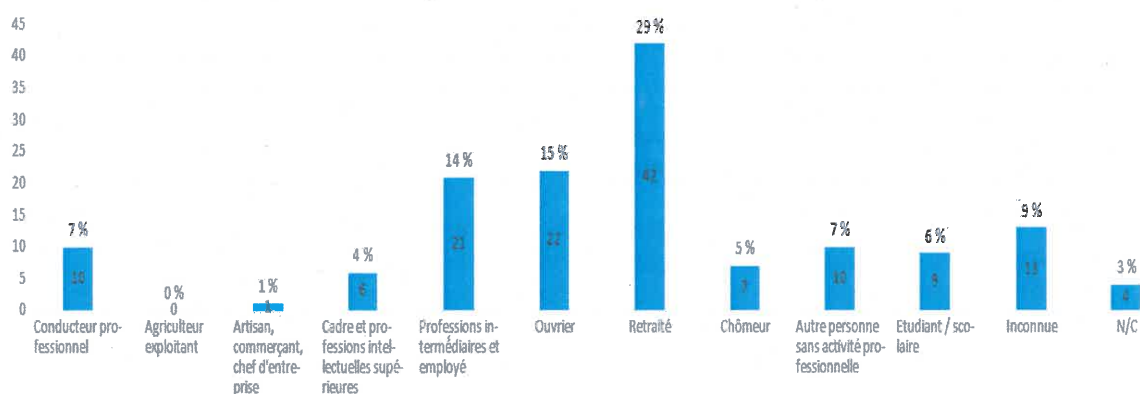


Nombre de tués par mode 2017-2021



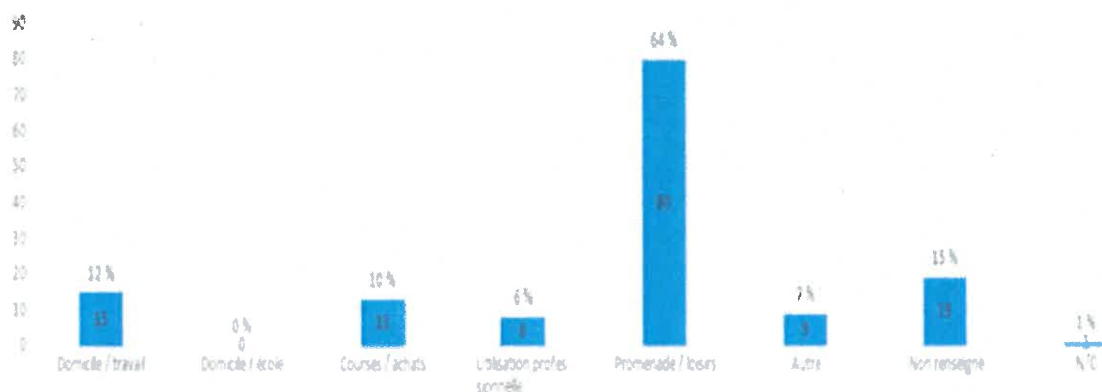
Répartition des tués selon la catégorie socio-professionnelle connue pour la période 2017-2021

Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



Les retraités représentent 29 % des personnes tuées dont la catégorie socio-professionnelle est connue.

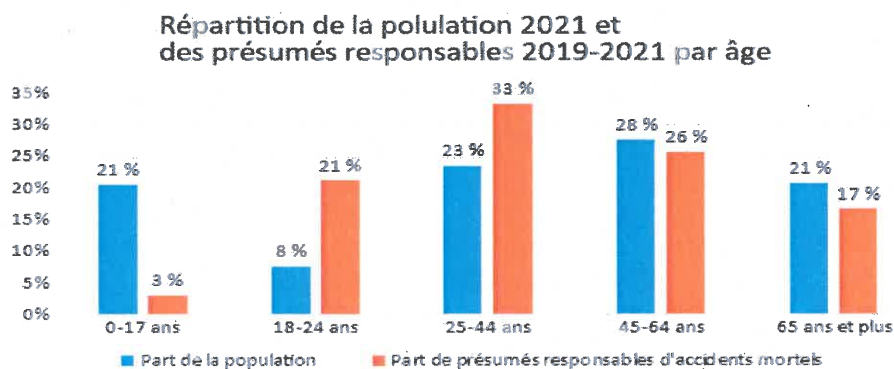
Répartition des tués selon le type de trajet pour la période 2017-2021



64 % des personnes tuées l'ont été lors d'un trajet de promenade/loisirs.

2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables

Répartition par tranche d'âge de la population générale et des présumés responsables des accidents mortels pour la période 2019-2021



1/3 des présumés responsables des accidents mortels survenus entre 2019 et 2021 se situent dans la tranche des 25-44 ans.

Par ailleurs, de même que pour les personnes tuées, la courbe des personnes présumées responsables suit globalement celle de la répartition de la population générale par tranche d'âge, excepté pour la tranche 18-24 ans (la part des présumés responsables représente près de 3 fois la part de cette tranche d'âge dans la population générale).

Les présumés responsables des accidents mortels survenus entre 2019 et 2021 sont principalement des hommes, conducteurs pour la moitié d'entre eux d'un véhicule léger dans le cadre d'un déplacement professionnel.

Facteurs identifiés pour les présumés responsables (PR) d'accidents mortels survenus entre 2019 et 2021 :

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	17	0	17
Malaise	7	2	9
Alcool et stupéfiant	5	0	5
Alcool seul	4	0	4
Inattention - téléphone	4	0	4
Non respect de la priorité	4	1	5
Contresens	2	0	2
Stupéfiant seul	1	1	2
Somnolence - fatigue	1	0	1
Médicaments	1	0	1
Changement de file	1	1	2
Dépassement dangereux	0	0	0
Non respect des distances de sécurité	0	0	0
Eblouissement	0	0	0
Autre cause	10	4	14
Cause indéterminée	7	0	7
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	56	8	64

Entre 2019 et 2021, la vitesse excessive ou inadaptée des présumés responsables a été à l'origine de 17 accidents mortels (27 % des présumés responsables avec au moins un facteur identifié).

L'alcool, les stupéfiants ou le mélange des deux ont été à l'origine de 11 accidents mortels (17 % des présumés responsables avec au moins un facteur identifié).

En troisième position, les malaises ayant affecté les présumés responsables ont causé 9 accidents mortels (14 % des présumés responsables avec au moins un facteur identifié).

2.1.4 Risque routier professionnel 2017-2021

Le risque routier professionnel représente un enjeu fort dans le département du Haut-Rhin.

Nombre de personnes tuées dans un accident avec un usager en déplacement lié au travail, ou lors d'un déplacement lié au travail pour la période 2017-2021

	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	22
... un usager en trajet professionnel	36
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travail	54

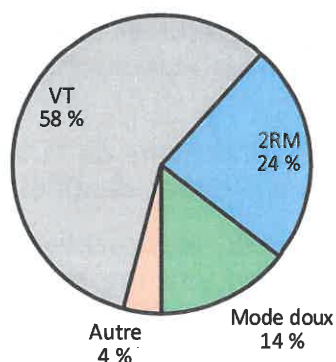
Entre 2017 et 2021, 37 % des personnes tuées (54 sur 145) l'ont été dans un accident avec un usager en trajet domicile/travail ou en trajet professionnel.

Nombre de personnes tuées sur un déplacement domicile travail	15
Nombre de personnes tuées en trajet professionnel	8
Nombre de personnes tuées avec motif trajet renseigné	125
Nombre de personnes tuées total	145

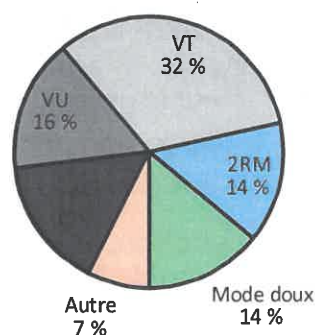
Entre 2017 et 2021, 16 % des personnes tuées (15+8 sur 145) l'ont été lors d'un trajet domicile/travail ou d'un trajet professionnel.

Répartition des victimes (tués et blessés) lors d'un trajet domicile-travail ou lors d'un trajet professionnel selon le mode de déplacement pour la période 2017-2021

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



58 % des victimes (tués et blessés) sur les trajets domicile-travail utilisaient un véhicule léger au moment de l'accident.

1/3 des victimes (tués et blessés) lors de trajets professionnels utilisaient un véhicule léger au moment de l'accident, 16 % un véhicule utilitaire et 16 % un poids-lourd.

2.1.5. Réseau routier – localisation des accidents 2017-2021

Répartition des tués selon la localisation de l'accident sur le réseau routier pour la période 2017-2021

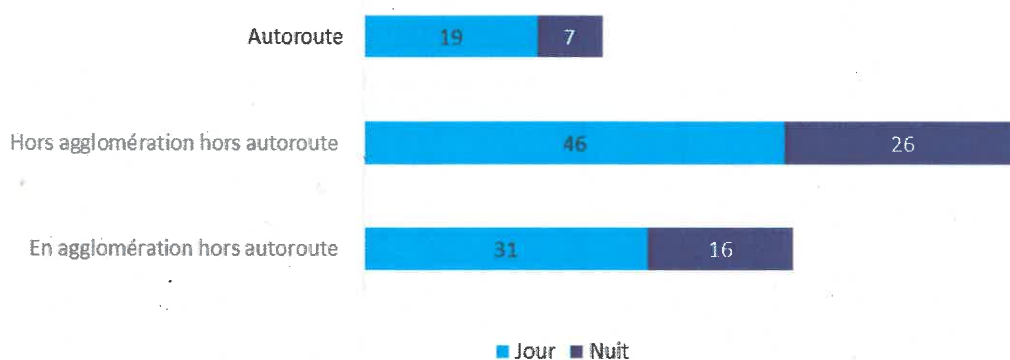
Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



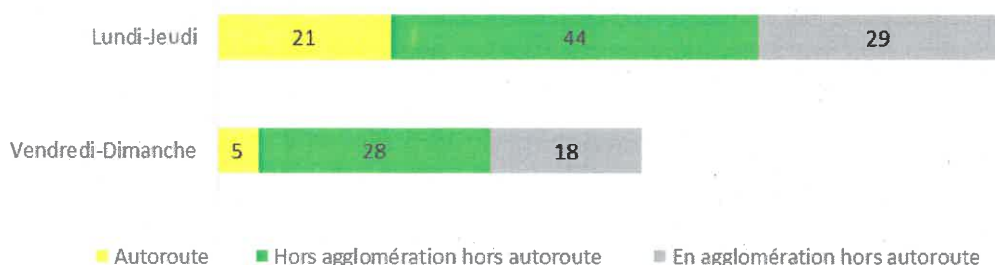
Entre 2017 et 2021, près de 50 % des personnes tuées l'ont été lors d'accidents survenus hors agglomérations, contre un tiers lors d'accidents survenus en agglomération et 17 % sur autoroutes.

Répartition des tués selon la localisation de l'accident sur le réseau routier et selon la période de la journée / selon le jour de la semaine pour la période 2017-2021

Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



Les 2/3 des personnes tuées l'ont été lors d'accidents survenus de jour et en semaine, du lundi au jeudi inclus.

Les accidents mortels impliquant des véhicules légers et des 2RM se sont produits majoritairement sur des routes départementales. S'agissant des accidents impliquant les modes doux, ceux-ci ont eu lieu majoritairement en agglomération.

2.1.6. Focus sur l'accidentalité sur le réseau autoroutier 2017-2021

Il ressort des éléments statistiques exposés précédemment sur l'accidentalité sur le réseau autoroutier pour la période 2017-2021 les principales caractéristiques suivantes :

- sur les 145 personnes tuées au total, 26 l'ont été sur le réseau autoroutier (17 %) ; rapporté à la longueur du réseau autoroutier, soit 107 km, le ratio s'établit à $26/107 = 0,24$; or, ce ratio est de $119/2688 \text{ km} = 0,04$ sur le réseau routier départemental, soit 6 fois moins élevé.
- près des 3/4 des personnes tuées sur autoroute l'ont été lors d'accidents survenus de jour (19/26, soit 73%), contre un peu plus de 2/3 pour les personnes tuées sur le réseau routier départemental (77/119, soit 65%).
- 80 % des personnes tuées sur autoroute l'ont été lors d'accidents survenus en semaine (21/26), contre 61% pour les personnes tuées sur le réseau routier départemental (73/119).

Par ailleurs, les tableaux ci-dessous apportent des précisions sur « Qui tue qui » et « Qui blesse qui » sur autoroutes pour la période 2017-2021.

« Qui tue qui » sur autoroute pour la période 2017-2021

Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'usager percuté

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	1	4	0	0	0	0	5
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VL	2	0	0	1	4	0	0	0	0	7
VU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PL	2	0	0	0	4	0	0	0	0	6
TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autre	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
MULTICOLLISION	0	0	0	0	4	0	3	0	0	7
TOTAL	5	0	0	2	16	0	3	0	0	26
<i>Part de la mortalité</i>	19%	0%	0%	8%	62%	0%	12%	0%	0%	100,00%

16 personnes ont été tuées sur autoroute lors de déplacements en VL, soit lors d'accidents sans tiers, soit lors d'accidents impliquant d'autres VL ou des PL, soit lors de multicollisions (à parts égales). Par ailleurs, 5 piétons ont été tués sur autoroute après avoir été percuté par des VL ou des PL.

A noter que les collisions avec PL sur autoroute ont entraîné 6 décès, contre 7 pour des collisions impliquant des VL (hors accidents sans tiers et multicollisions).

« Qui blesse qui » sur autoroute pour la période 2017-2021

Nombre de personnes blessées selon le mode de déplacement et l'utilisateur percuté

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	3	50	11	1	0	1	66
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
VL	0	1	4	10	68	3	0	1	0	87
VU	0	0	0	0	11	2	1	0	0	14
PL	0	0	0	0	36	4	2	0	0	42
TC	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Autre	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
MULTICOLLISION	0	0	0	2	55	8	8	0	1	74
TOTAL	0	1	4	15	222	28	13	1	2	287
Part de blessés	0%	0%	1%	6%	77%	10%	5%	0%	1%	100,00%

La très large majorité des 287 blessés sur autoroutes pour la période 2017-2021 l'ont été lors de déplacements en VL et, dans une moindre mesure, en VU (250 blessés, soit 87 % au total). Parmi eux, 1/4 des blessés (66 blessés, soit 26 %) l'ont été lors d'accidents sans tiers.

A noter que les collisions avec PL sur autoroute ont occasionné 42 blessés (15 % du total des blessés sur autoroute).

2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération 2017-2021

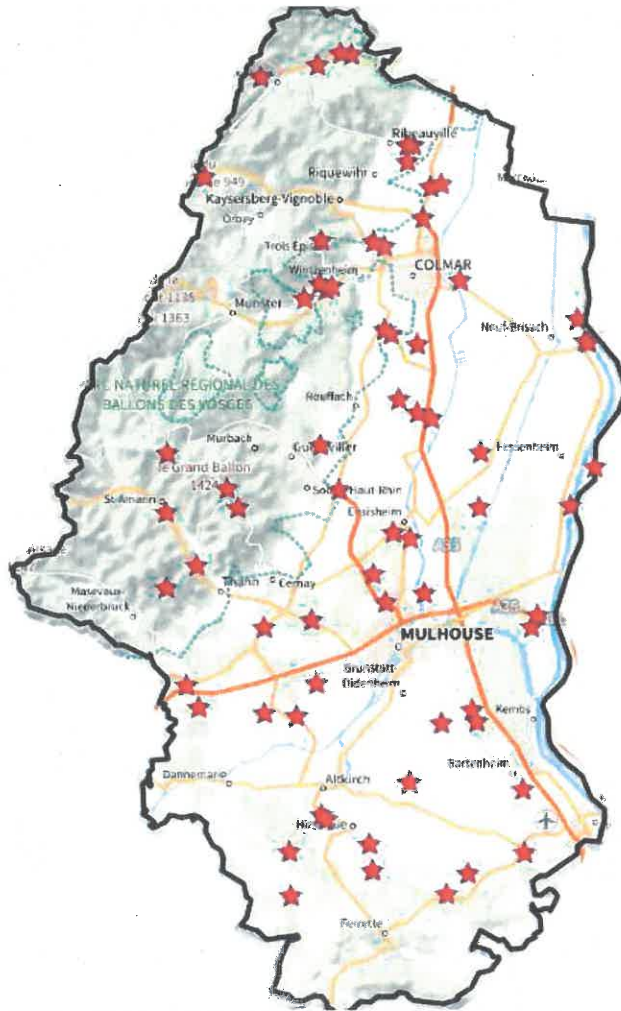
2.2.1. Typologie des accidents hors agglomération

« Qui tue/blesse qui » hors agglomération par mode de déplacement pour la période 2017-2021

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	28	27	137	312	19	7	0	9	539
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	7	1	4	0	0	0	0	0	12
Cyclo	0	1	4	0	0	0	0	0	0	5
Moto	1	6	0	17	2	0	0	0	0	26
VL	8	43	29	62	239	9	2	0	2	394
VU	1	2	2	4	25	0	0	0	3	37
PL	0	4	4	0	24	1	3	0	1	37
TC	0	0	0	1	5	0	0	1	1	8
Autre	0	0	0	2	4	3	0	0	0	9
MULTICOLLISION	0	5	1	18	85	7	0	0	1	116
TOTAL	10	98	68	243	898	39	12	1	17	1182
Part de victimes	1%	8%	6%	21%	59%	3%	1%	0%	1%	100,00%

Entre 2017 et 2021, hors agglomération, les véhicules légers sont majoritairement impliqués dans les collisions avec les usagers vulnérables (piéton, vélo, cyclo, moto), qui représentent 1/3 des victimes. Par ailleurs, les poids-lourds ne sont impliqués que dans 1 % des accidents ayant occasionné des victimes.

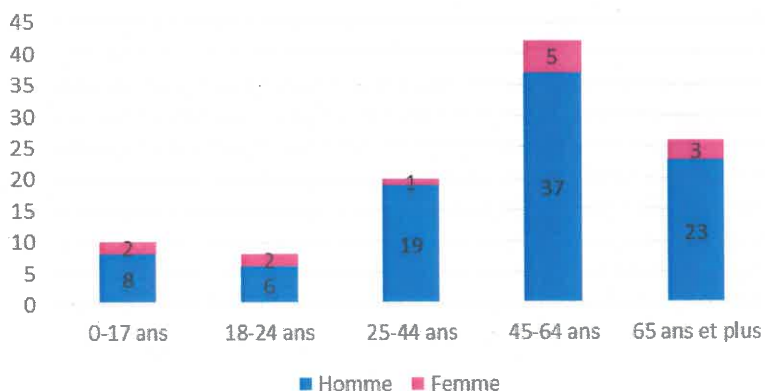
Carte des accidents mortels hors agglomération entre 2017 et 2021



2.2.2. Modes doux hors agglomération : piétons (y compris EDP), cyclistes (y compris EDPm)

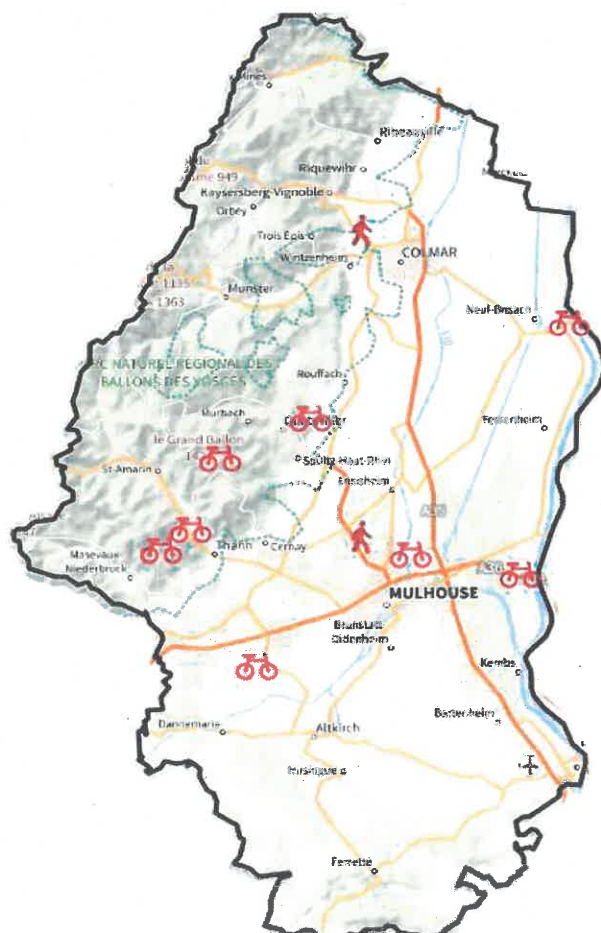
Répartition des victimes (tués et blessés) en mode doux hors agglomération par tranche d'âge et par sexe pour la période 2017-2021

Victimes en modes doux par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



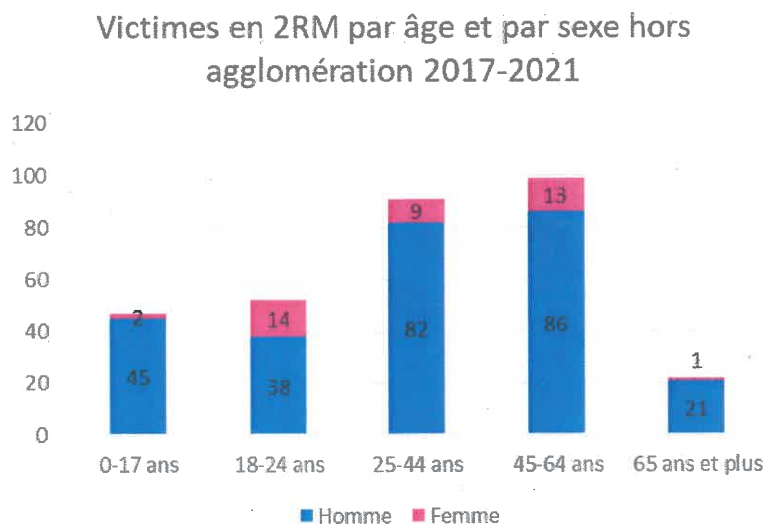
Entre 2017 et 2021, les 3/4 des victimes (tués + blessés) en modes doux hors agglomération sont des hommes entre 45 et 64 ans, et ont eu des accidents en dehors de la période hivernale, entre les mois d'avril et novembre.

Carte des accidents mortels hors agglomération pour le mode doux entre 2017 et 2021



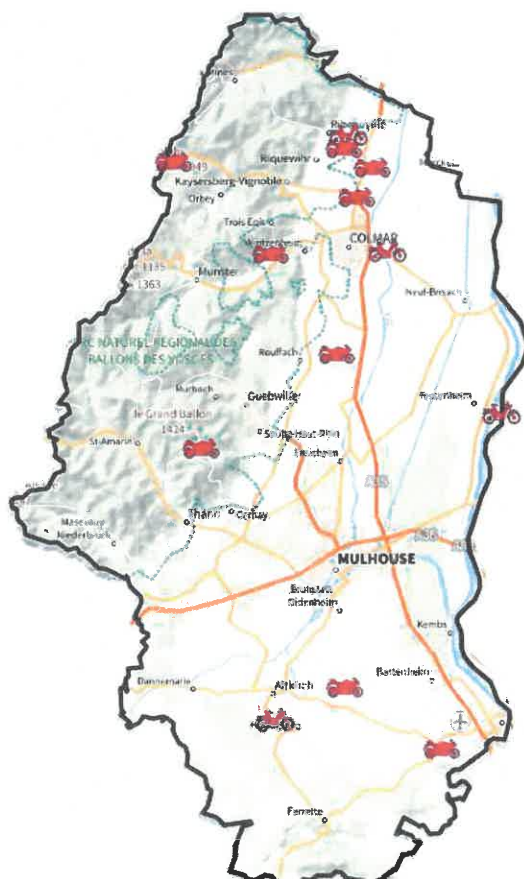
2.2.3. 2RM (deux roues-motorisés) hors agglomération 2017-2021

Répartition des victimes (tués et blessés) en 2RM hors agglomération par tranche d'âge et par sexe pour la période 2017-2021



Entre 2017 et 2021, les victimes (tués + blessés) d'accidents en 2RM hors agglomération sont majoritairement des hommes entre 25 et 65 ans. Par ailleurs, ces accidents se sont produits en dehors de la période hivernale, entre les mois d'avril et de novembre, pour 83 % d'entre eux.

Carte des accidents mortels hors agglomération pour les 2RM entre 2017 et 2021



2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération

2.3.1. Contexte et typologie des accidents en agglomération

« Qui tue/blesse qui » en agglomération par mode de déplacement pour la période 2017-2021

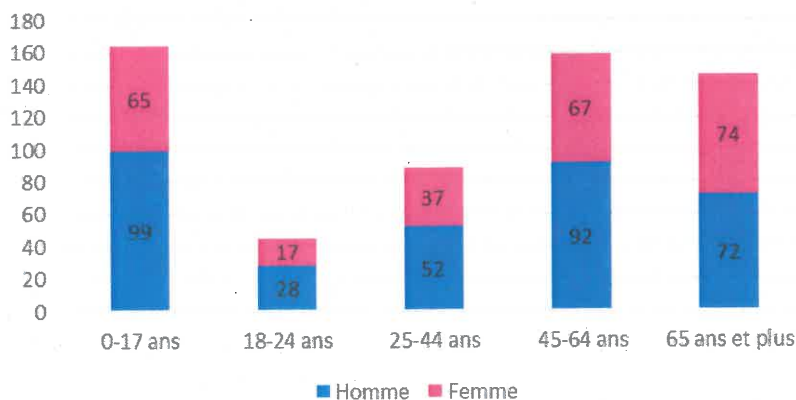
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	YU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	1	23	45	37	123	2	2	0	6	239
COLLISION AVEC										
Piéton	0	2	4	1	3	0	0	0	0	10
Vélo	6	7	1	0	1	0	0	0	0	15
Cyclo	10	2	2	0	2	1	0	0	0	17
Moto	4	3	1	2	5	0	0	0	0	15
VL	275	185	94	94	217	5	0	2	6	878
VU	31	11	7	15	23	3	0	0	1	81
PL	7	6	1	1	6	0	0	1	0	22
TC	3	1	1	0	0	0	0	0	0	5
Autre	7	0	3	2	11	0	0	0	1	24
MULTICOLLISION	15	4	6	9	34	0	0	0	1	69
TOTAL	359	244	165	161	425	11	2	3	15	1385
Part de victimes	26%	18%	12%	12%	31%	1%	0%	0%	1%	100,00%

Entre 2017 et 2021, en agglomération, les véhicules légers sont majoritairement impliqués dans les collisions avec les usagers vulnérables (piéton, vélo, cyclo, moto), qui représentent 2/3 des victimes.

2.3.2. Modes doux en agglomération : piétons (y compris EDP), cyclistes (y compris EDPm)

Répartition des victimes (tués et blessés) en mode doux en agglomération par tranche d'âge et par sexe pour la période 2017-2021

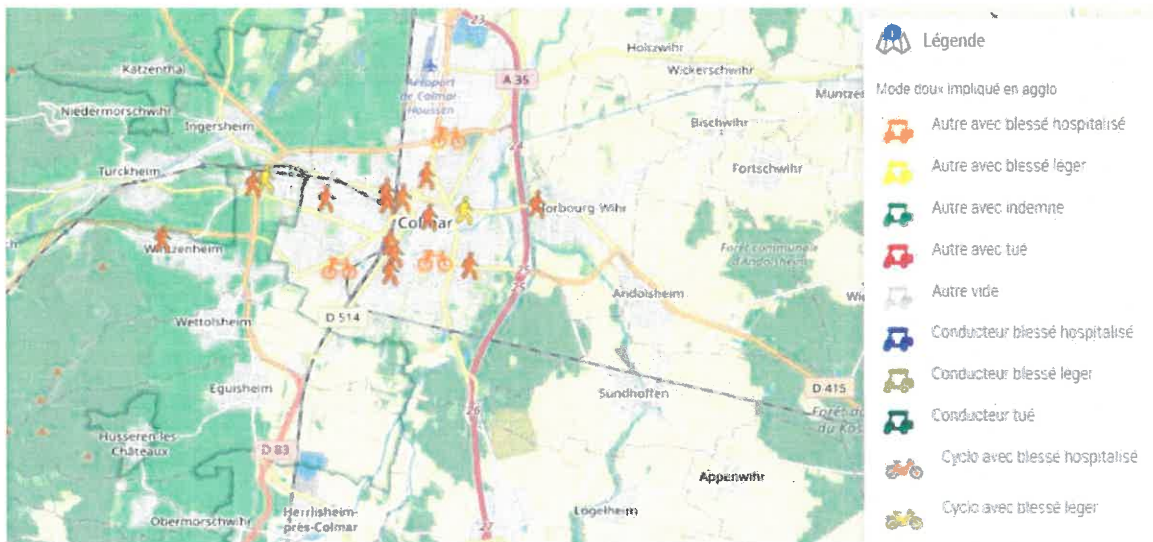
Victimes en mode doux par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



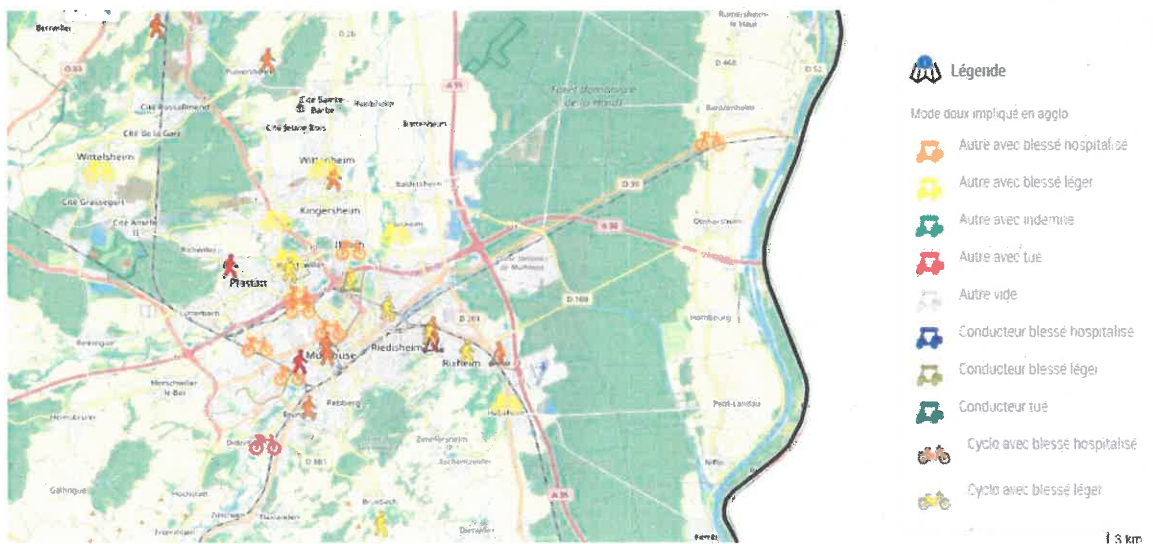
Les jeunes de moins de 17 ans ainsi que les personnes de plus de 45 ans sont les premières victimes en modes doux en agglomération.

Par ailleurs, 66 % des victimes en mode doux en agglomération ont eu des accidents en dehors de la période hivernale, entre les mois d'avril et de novembre.

Carte des accidents corporels en agglomération impliquant les modes doux entre 2017 et 2021 – secteur Colmar

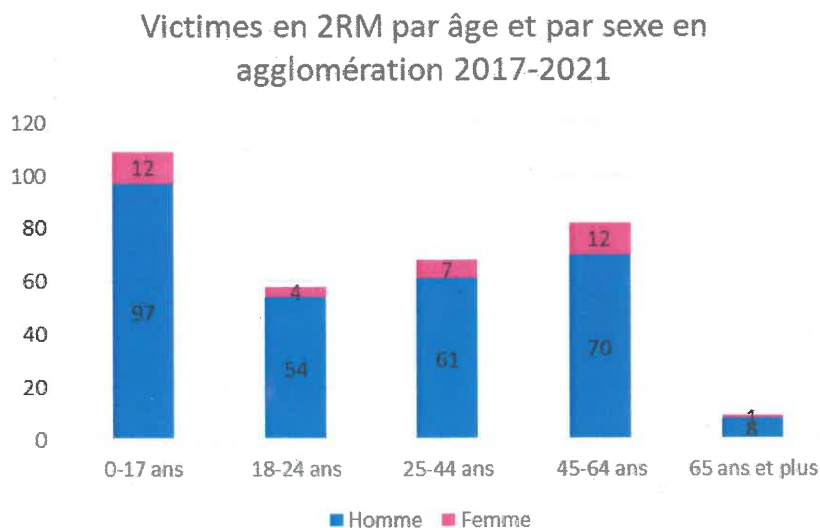


Carte des accidents corporels en agglomération impliquant les modes doux entre 2017 et 2021 – secteur Mulhouse



2.3.3. 2RM (deux roues-motorisés) en agglomération 2017-2021

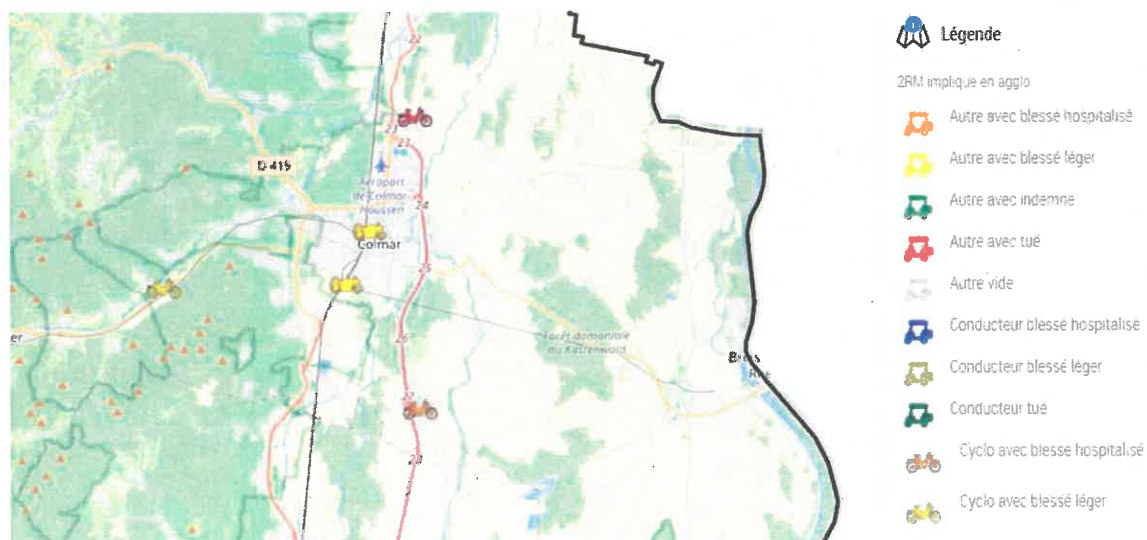
Répartition des victimes (tués et blessés) en 2RM en agglomération par tranche d'âge et par sexe pour la période 2017-2021



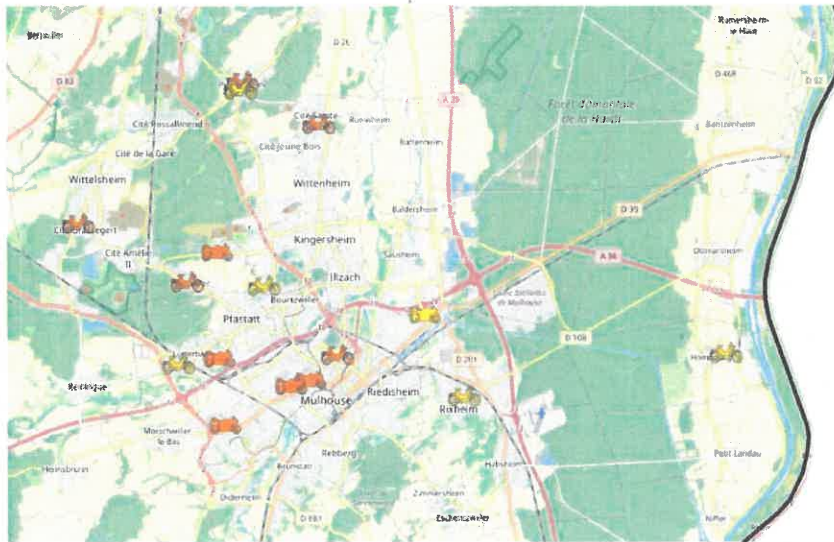
Les jeunes de moins de 24 ans représentent la moitié des victimes en 2RM en agglomération.

Par ailleurs, la majorité des victimes en 2RM en agglomération ont eu des accidents en dehors de la période hivernale, entre les mois d'avril et de novembre.

Carte des accidents en agglomération impliquant les 2RM entre 2017 et 2021 – secteur Colmar



Carte des accidents en agglomération impliquant les 2RM entre 2017 et 2021 – secteur Mulhouse



- Légende**
- 2RM impliqué en aggio
 - Autre avec blessé hospitalisé
 - Autre avec blessé léger
 - Autre avec indemne
 - Autre avec tué
 - Autre vide
 - Conducteur blessé hospitalisé
 - Conducteur blessé léger
 - Conducteur tué
 - Cyclo avec blessé hospitalisé
 - Cyclo avec blessé léger

Carte des accidents en agglomération impliquant les 2RM entre 2017 et 2021 – secteur Saint-Louis



- Légende**
- 2RM impliqué en aggio
 - Autre avec blessé hospitalisé
 - Autre avec blessé léger
 - Autre avec indemne
 - Autre avec tué
 - Autre vide
 - Conducteur blessé hospitalisé
 - Conducteur blessé léger
 - Conducteur tué
 - Cyclo avec blessé hospitalisé
 - Cyclo avec blessé léger

3. L'évaluation du DGO 2018-2022

3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Les enjeux retenus dans le document général d'orientation (DGO) 2018-2022 pour le département du Haut-Rhin sont les suivants :

- Risques routiers professionnels ;
- Conduite après usage de substances – psychoactives (alcool – stupéfiants) ;
- Jeunes de 14 à 29 ans ;
- Seniors ;
- Distracteurs ;
- Deux-roues motorisés ;
- Partage de la voirie (usagers vulnérables : piétons, cyclistes, utilisateurs EDP/EDPM).

Ces enjeux ont été déclinés chaque année dans le PDASR, qui fixe la stratégie annuelle de l'année N selon les tendances observées durant l'année N-1. Sur cette base, nous pouvons établir le bilan pour les années 2018 à 2022.

3.1.1 Bilan global des actions menées au titre du DGO 2018-2022

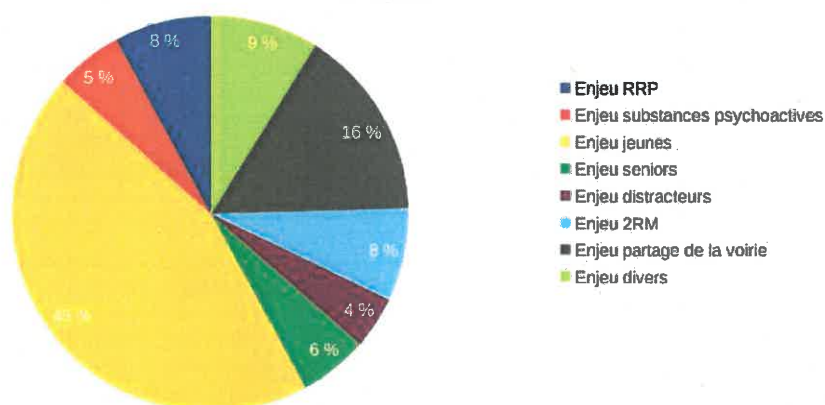
Globalement, sur la période 2018-2022, 420 actions ont été menées, réparties de la manière suivante par année et par enjeu :

	Nb actions								TOTAL	%
	Enjeu RRP	Enjeu substances psychoactives	Enjeu jeunes	Enjeu seniors	Enjeu distracteurs	Enjeu 2RM	Enjeu partage de la voirie	Enjeu divers		
2018	8	8	45	7	4	8	15	8	103	25 %
2019	9	5	45	8	5	9	22	9	112	27 %
2020	4	2	27	4	1	3	4	3	48	11 %
2021	6	6	39	3	7	3	9	7	80	19 %
2022	6	2	31	2	1	9	16	10	77	18 %
Total	33	23	187	24	18	32	66	37	420	100 %
%	8 %	5 %	45 %	6 %	4 %	8 %	16 %	9 %	100 %	

Avec 187 actions (45%) menées entre 2018 et 2022, l'enjeu Jeunes domine assez largement les autres enjeux, pour lesquels le nombre d'actions menées s'établit globalement entre 20 à 40 actions sur la même période (entre 4 % et 9 %), excepté pour l'enjeu Partage de la voirie, qui arrive en seconde position avec 66 actions (16 %).

Répartition du nombre d'actions menées par enjeu (actions en régie et appels à projets)

DGO 2018-2022



Il convient de relever que la répartition du nombre d'actions menées chaque année est relativement inégale, principalement en raison de la crise sanitaire, à compter de 2020.

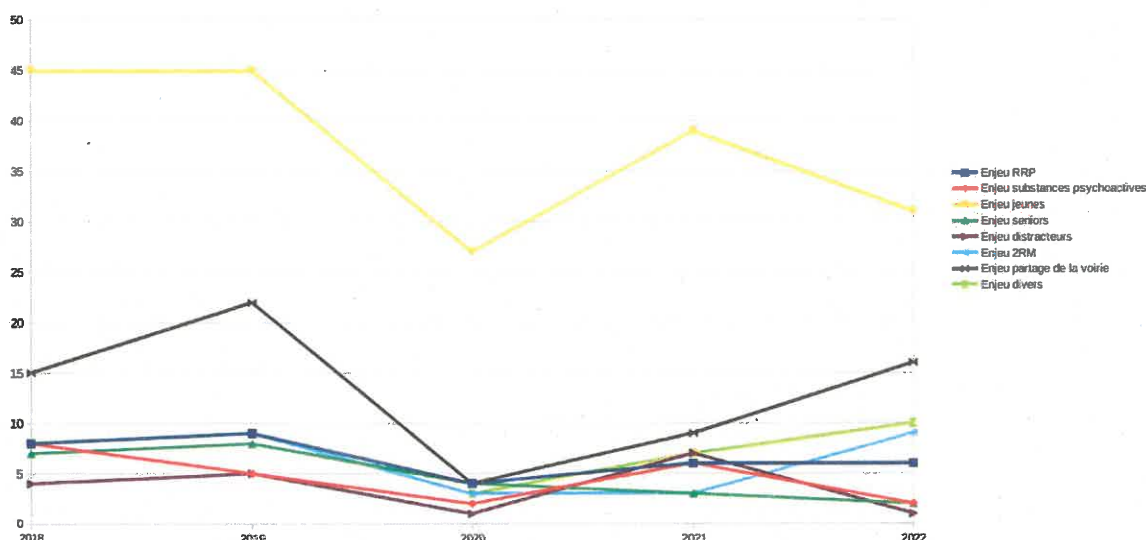
En effet, les actions menées les deux premières années, en 2018 et 2019 (respectivement 103 et 112 actions) représentent à elles-seules plus de 50 % des actions menées sur l'ensemble de la période.

Le nombre d'actions menées a chuté de plus de la moitié en 2020 (48 actions), de nombreuses actions ayant été annulées ou reportées compte-tenu de la crise sanitaire, avant de remonter progressivement en 2021 et 2022, sans toutefois retrouver le niveau des deux premières années.

En particulier, de nombreuses actions en milieu scolaire (enjeu Jeunes) ont été majoritairement annulées en 2020 et/ou reportées en 2021. De nombreuses associations et porteurs de projet n'ont pu réaliser leurs actions et ont eu du mal à se projeter (difficultés financières). Certains partenaires ont tout de même pu être soutenus tandis que d'autres ont demandé le report de la subvention en 2021.

Evolution du nombre d'actions par enjeu

DKO 2018-2022



Les actions menées en régie par le bureau sécurité routière et coordination de la DDT ont représenté, globalement, 1/4 des actions pour l'ensemble de la période (de 13 % à 42 % selon les années), contre 3/4 pour les actions menées par des porteurs de projets externes (associations, collectivités, autres services de l'État,...).

	Nb actions				TOTAL
	Actions en régie	%	Actions appels à projets	%	
2018	25	24 %	78	76 %	103
2019	21	19 %	91	81 %	112
2020	6	13 %	42	88 %	48
2021	17	21 %	63	79 %	80
2022	32	42 %	45	58 %	77
Total	101	24 %	319	76 %	420

Le taux moyen de renouvellement des actions d'une année sur l'autre (indicateur du système de management par la qualité de la DDT du Haut-Rhin certifiée ISO9001), est de l'ordre de 40 %, la cible interne annuelle étant fixée par la direction à 35 % :

	Taux de renouvellement des actions
2018	36 %
2019	34 %
2020	42 %
2021	50 %
2022	
Total	41 %

En conclusion, le bilan de la mise en œuvre du DGO 2018-2022 est globalement satisfaisant en termes d'actions menées, en dépit des conditions dégradées en 2020 et, dans une moindre mesure 2021, liées à la crise sanitaire.

On relève néanmoins une relative disparité, selon les enjeux. Le suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu est détaillé dans les paragraphes suivants.

3.1.2. Enjeu « Risques routiers professionnels » (33 actions)

Enjeu RRP									
Régie			Appel à projets			TOTAL			
Nb actions	Montant	Nb personnes touchées	Nb actions	Montant	Nb personnes touchées	Nb actions	Montant	Nb personnes touchées	
Total	17	30 765 €	1430	16	8 175 €	2307	33	38 940 €	3737

Exemples d'actions :

(En 2021) A destination des Artisans et salariés des entreprises du bâtiment du Haut-Rhin, mise en place, par le CAPEB et Llerena, d'ateliers de sensibilisation pour la prévention du risque routier dans les entreprises du bâtiment.

(En 2019) Organisation de plusieurs forums inter-administrations sur trois sites (Colmar, Saint-Louis et Mulhouse) par la préfecture et le département, en partenariat avec le service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) 68, le Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale 68 et de la Caisse d'Assurance Retraite et de Santé au Travail (CARSAT) Alsace-Moselle, afin d'engager les administrations dans une démarche de prévention du risque routier professionnel en lien avec l'évaluation des risques professionnels.

3.1.3. Enjeu « Conduite après usage de substances – psychoactives (alcool – stupéfiants) » (23 actions)

Enjeu substances psychoactives								
Régie			Appel à projets			TOTAL		
Nb actions	Montant	Nb personnes touchées	Nb actions	Montant	Nb personnes touchées	Nb actions	Montant	Nb personnes touchées
9	15 550 €	1000	14	14 262 €	610598	23	29 812 €	611598

Exemples d'actions :

(En 2022) Issue d'un partenariat entre l'agglomération de Mulhouse et la commune d'Illzach, présence de 1 ou plusieurs bénévoles membres par soirée avec des éthylotests électroniques ; raccompagnement des personnes et de leurs véhicules selon le résultat du test.

(En 2018) organisée par TCMI-jokers de la route, en partenariat avec la ville d'Illzach et la ville de Mulhouse, élaboration d'un plan d'action pour diminuer le nombre et le coût des accidents liés à l'alcool, l'usage des produits illicites et la fatigue. Apport supplémentaire en termes de prévention avant de prendre le volant et mise en place d'un service d'accompagnement en ramenant les usagers chez eux en toute sécurité.

3.1.4 Enjeu « Jeunes de 14 à 29 ans » (187 actions)

Enjeu jeunes								
Régie			Appel à projets			TOTAL		
Nb actions	Montant	Nb personnes touchées	Nb actions	Montant	Nb personnes touchées	Nb actions	Montant	Nb personnes touchées
19	39 004 €	4951	168	86 144 €	39971	187	125 148 €	44922

Exemples d'actions :

(En 2018) Ateliers de crash-test, de ceinture de sécurité et sur les premiers gestes à avoir en cas d'accident, à destination de classes de seconde. Ces ateliers ont été organisés par le Lycée Schwendi Ingersheim en partenariat avec l'IUT.

(2019) Organisées par et au Lycée Schongauer de Colmar, demi-journées de sensibilisation sécurité routière pour les élèves entrant au lycée.

3.1.5. Enjeu « Séniors » (24 actions)

Enjeu séniors								
Régie			Appel à projets			TOTAL		
Nb actions	Montant	Nb personnes touchées	Nb actions	Montant	Nb personnes touchées	Nb actions	Montant	Nb personnes touchées
1	324 €	0	23	6 605 €	1564	24	6 929 €	1564

Exemples d'actions :

(En 2019) Ateliers de mobilité organisés par l'automobile club association, en partenariat avec l'Etat, afin de tester les réflexes, réactions et connaissances des séniors.

(En 2021) Ateliers organisés par la ville de Burnhaupt, en partenariat avec l'école de conduite « M'auto-école sport », afin de réactualiser les connaissances et faire des audits de conduites, à destination des plus de 65 ans.

3.1.6. Enjeu « Distracteurs » (18 actions)

Exemples d'actions :

Enjeu distracteurs								
Régie			Appel à projets			TOTAL		
Nb actions	Montant	Nb personnes touchées	Nb actions	Montant	Nb personnes touchées	Nb actions	Montant	Nb personnes touchées
7	17 602 €	90400	11	9 119 €	51810	18	26 721 €	142210

(En 2022) Entre M. TRAPP et la Ville de

Mulhouse, campagne de sensibilisation pour améliorer les bons comportements au volant.

(En 2021) Mise en place d'une campagne de communication sur les dangers de l'utilisation du téléphone au volant par la préfecture et la DDT 68.

3.1.7. Enjeu « Deux-roues motorisés » (32 actions)

Enjeu 2RM								
Régie			Appel à projets			TOTAL		
Nb actions	Montant	Nb personnes touchées	Nb actions	Montant	Nb personnes touchées	Nb actions	Montant	Nb personnes touchées
15	12 232 €	1386	17	8 520 €	783	32	20 752 €	2169

Exemples d'actions :

(En 2018) Stage de deux de jours de formation post-permis organisés par l'AFDM Alsace afin de rouler plus en sécurité via l'acquisition de connaissances théoriques, la compréhension de la dynamique de la moto et l'étude de trajectoires de sécurité sur route.

(En 2019) Mise en place à Illzach d'une piste d'éducation routière CRS/Attitude, en partenariat avec la Ville, destinée à initier les jeunes conducteurs de deux-roues motorisés (à partir de 14 ans) aux bonnes pratiques en matière de sécurité. Ateliers divisés entre une partie pratique et une partie théorique.

3.1.8. Enjeu « Partage de la voirie (usagers vulnérables : piétons, cyclistes, utilisateurs EDP/EDPM) » (66 actions)

Enjeu partage de la voirie								
Régie			Appel à projets			TOTAL		
Nb actions	Montant	Nb personnes touchées	Nb actions	Montant	Nb personnes touchées	Nb actions	Montant	Nb personnes touchées
11	1 217 €	2773	55	23 676 €	18646	66	24 893 €	21419

Exemples d'actions :

(En 2019) Action de sensibilisation « La route se partage », organisée par la DDT 68, composée d'un quiz enfant et d'un quiz adulte, dotée d'un tirage au sort et de lots à gagner. Le quiz a été complété par : 70 enfants et 377 adultes à Colmar ; 355 enfants et 362 adultes à Mulhouse. Le tirage au sort a été effectué en présence de Thomas Dietsch (champion de VTT) à Colmar et de la ministre des sports, Roxana Maracineanu à Mulhouse.

(En 2021) Campagne de prévention à destination des cyclistes et autres usagers de la route sous la forme de dessins humoristiques. Organisée en partenariat entre la ville de Rixheim et la Police municipale.

3.2 Crédits affectés par enjeu

Globalement, sur la période 2018-2022, 352 608€ ont été affectés à la mise en œuvre du DGO, répartis de la manière suivante par année et par enjeu :

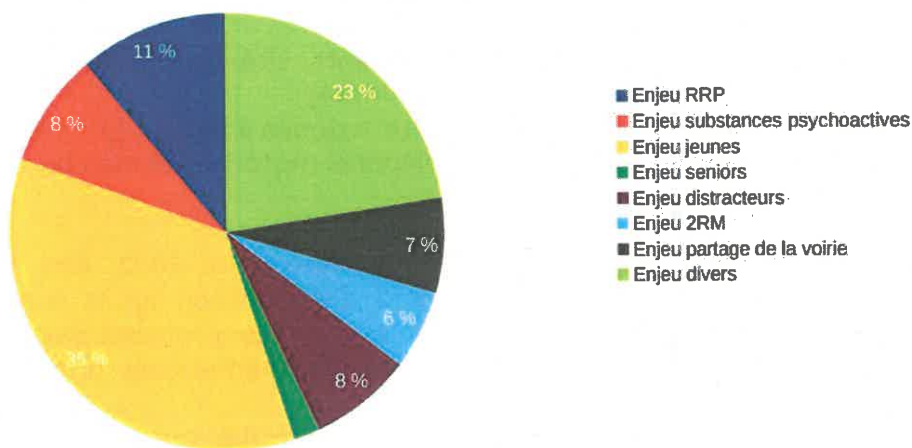
	Montants									
	Enjeu RRP	Enjeu substances psychoactives	Enjeu jeunes	Enjeu seniors	Enjeu distracteurs	Enjeu 2RM	Enjeu partage de la voirie	Enjeu divers	TOTAL	%
2018	14 209 €	8 337 €	15 855 €	2 990 €	6 078 €	3 769 €	2 700 €	32 483 €	86 421 €	25 %
2019	6 988 €	5 290 €	27 509 €	1 975 €	8 643 €	5 950 €	2 493 €	14 699 €	73 548 €	21 %
2020	3 753 €	3 600 €	30 341 €	1 644 €	1 800 €	1 095 €	3 694 €	1 400 €	47 327 €	13 %
2021	1 625 €	12 585 €	21 192 €	320 €	8 400 €	5 000 €	7 100 €	10 930 €	67 152 €	19 %
2022	12 365 €	0 €	30 251 €	0 €	1 800 €	4 938 €	8 906 €	19 900 €	78 160 €	22 %
Total	38 940 €	29 812 €	125 148 €	6 929 €	26 721 €	20 752 €	24 893 €	79 412 €	352 608 €	100 %
%	11 %	8 %	35 %	2 %	8 %	6 %	7 %	23 %	100 %	

Avec 125 148€ (35% du montant total) dépensés entre 2018 et 2022, l'enjeu Jeunes arrive largement en tête, en cohérence avec le volume d'actions menées, les autres enjeux représentant des montants de l'ordre de 20 000 à 40 000€ pour l'ensemble de la période considérée (entre 6 % et 11 % du montant total).

Il convient cependant de noter le montant relativement faible affecté à l'enjeu « Séniors » (moins de 7000 €, soit 2 % alors que les actions « Séniors » ont représenté 6 % du total des actions menées).

Répartition des montants financiers par enjeu
(actions en régie et appel à projets)

DGO 2018-2022



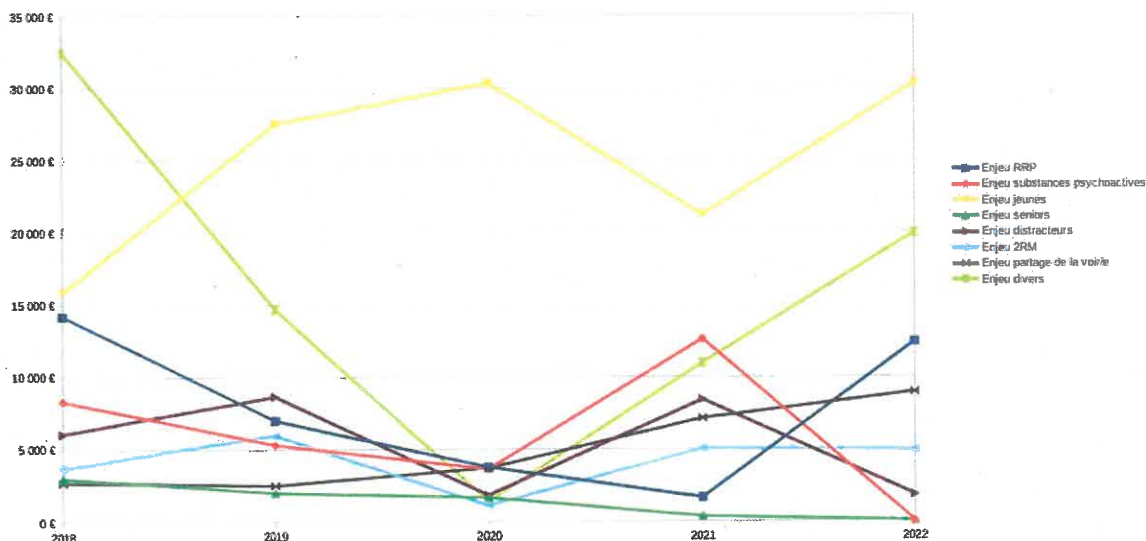
La répartition des dépenses par année est relativement inégale et suit globalement celle du volume d'actions menées.

Ainsi, les deux premières années représentent près de 50 % des dépenses effectuées sur l'ensemble de la période ; avec près de la moitié du montant dépensé en 2018 (47 327€ contre 86 421€), l'année 2020 marque le pas.

A partir de 2021, les montants dépensés augmentent, pour retrouver en 2022 un niveau équivalent à celui de 2019 (± 75 000€).

Evolution des montants financiers par enjeu

DGO 2018-2022



4. Les enjeux prioritaires et orientations pour 2023-2027

La délégation à la sécurité routière a, dans son instruction en date du 25 mai 2022 relative à l'élaboration des DGO 2023-2027, imposé 4 enjeux nationaux pouvant éventuellement être complétés par d'autres enjeux liés aux spécificités locales :

- les deux-roues motorisés ;
- les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect de priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment) ;
- les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche ;
- le risque routier professionnel.

Lors de la réunion de lancement du 21 novembre 2022, dite « préparatoire à l'élaboration du DGO 2023-2027 », il a été convenu après échanges entre les participants, de manière unanime, que les 4 enjeux proposés par la délégation à la sécurité routière recouvraient l'ensemble des thématiques prioritaires évoqué en séance pour le département du Haut-Rhin.

Dans ces conditions, les 4 enjeux nationaux précités ont été formellement validés par la cheffe du service des sécurités, par délégation du directeur de cabinet, comme étant les enjeux du DGO 2023-2027 pour le département du Haut-Rhin.

Les éléments présentés ci-dessous résultent des travaux menés par les différents groupes de travail thématiques (un groupe de travail par enjeu) lors de la réunion du 28 novembre 2022. Ils ont été enrichis, le cas échéant, lors de réunions de travail et d'échanges ultérieurs entre les membres de ces groupes de travail.

4.1. Enjeu « Les 2 roues motorisés »

Constats :

Les actions menées relèvent essentiellement de l'information et de la sensibilisation (grand public et milieu scolaire) ainsi que du perfectionnement.

En 2022, le département a bénéficié de l'action itinérante « piste CRS-Attitude prévention » ciblant des jeunes de 14 à 18 ans à la conduite de cyclomoteurs, et sera renouvelée si disponibilité de la piste.

Le port des équipements de protection individuelle homologués, en dehors de la veste et des gants, peine à être mis en œuvre, principalement en raison du coût non négligeable de ces équipements. Une prise en charge partielle par les assureurs serait de nature à les généraliser.

L'information sur les risques liés au débridage des cyclomoteurs est indispensable pour les jeunes utilisateurs et leurs parents.

Entre 2017 et 2021, 311 usagers de 2 roues motorisés ont été victimes d'un accident de la route. 83% de ces victimes ont eu des accidents en dehors de la période hivernale entre les mois d'avril et novembre et sont majoritairement des hommes entre 25 et 65 ans.

Composition du groupe de travail :

Animateur : M. Alain DESCHLER ; Rapporteur : M. Alain DESCHLER

Membres actifs :

1. M. Alain DESCHLER, Direction départementale des territoires (DDT)
2. M. Yazid BOULGHOBRA, Protection judiciaire de la jeunesse (PJJ)
3. Mme Fatma CHAARI, déléguée du Préfet à la politique de la ville de Mulhouse
4. M. Cédric ROSSY, Protection judiciaire de la jeunesse (PJJ)
5. Mme Anne CHAZAL, Direction des services départementaux de l'Education Nationale (DSDEN)
6. Major Jean-Pierre ZUTTON, BMO Altkirch, Gendarmerie nationale

Premier objectif : améliorer la sécurité et la visibilité du motard (et/ou du passager)

3 axes retenus pour cet objectif :

- partenariat avec des assurances pour une participation (réduction de cotisation) à l'achat d'équipements homologués type « Airbag ».
- partenariat avec des concessions ou points de vente d'équipements (réduction supplémentaire / bon d'achat..).
- obligation de coller les adhésifs rétro-réfléchissants sur le casque lors de son achat en concession.

Orientations :

- campagne d'affichage et d'informations lors des interventions en milieu scolaire
- campagne d'affichage en concessions et points de vente
- campagne d'affichage sur le mobilier urbain

Deuxième objectif : participation à des « contrôles – sanctions » routiers avec les forces de l'ordre

3 axes retenus pour cet objectif :

- Réaliser des contrôles sur le port des équipements de protection obligatoires (gants, casque) et inciter au port d'équipements additionnels
- Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules (débridage des cyclomoteurs, modification des échappements)
- Développer les actions d'alternatives à la sanction

Orientations :

- Actions à mener avec l'EDSR et des partenaires locaux
- Relais avec la presse et le bureau protocole et communication de la préfecture pour amplifier l'impact médiatique

Troisième objectif : participer à l'élaboration des infrastructures

2 axes retenus pour cet objectif :

- mise en place de l'application MR2RM (Ma Route en 2 Roues Motorisés).
- développer les échanges avec la CeA sur les projets routiers pour réduire les risques liés à l'infrastructure pour les usagers de 2 roues motorisés (utilisation de produits qui n'entraînent pas de problèmes d'adhérence, systématiser les écrans motards dans les courbes équipées de glissières de sécurité conformément à la réglementation, supports de panneaux fusibles...)

Orientations :

- échange avec la CeA

4.2. Enjeu « Les conduites à risques » : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect de priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment)

Constats :

L'alcool, les stupéfiants et certains médicaments sont des facteurs d'hypovigilance, de prise de risque, de diminution des réflexes, voire de malaises.

Si l'usage de l'alcool et des stupéfiants sont prohibés et réprimés par les forces de sécurité, certains traitements médicaux ne sont pas contrôlés et leurs effets et répercussions encore mal connus.

Les facteurs « inattention » et « téléphone ou distracteur technologique » sont présents dans 6 % des accidents mortels, à un niveau bien inférieur à celui de la vitesse excessive (22%) ou du non-respect des priorités (21%). Entre 2019 et 2021, l'alcool, les stupéfiants ou le mélange des deux représentent 17% des facteurs pour les présumés responsables.

Composition du groupe de travail :

Rapporteur : Mme Hélène IMBERNON-GRAFF ; animateur : Éric TRAPP

Membres actifs :

1. Mme Julia MOUTEL, Direction des services départementaux de l'Éducation Nationale (DSDEN)
2. Capitaine Boris FREYBURGER, Direction départementale de la sécurité publique (DDSP)
3. M. Éric TRAPP, Ville de Mulhouse
4. Mme Ibtissam CHOUIT, Protection judiciaire de la jeunesse (PJJ)
5. Mme Hélène IMBERNON-GRAFF, Protection judiciaire de la jeunesse (PJJ)
6. Mme Ursule CASALE, Protection judiciaire de la jeunesse (PJJ)

Premier objectif : améliorer la prise en compte de la vitesse dans les conduites à risques par les usagers de la route.

3 axes retenus pour cet objectif :

- axe n°1 : Améliorer la communication ;
- axe n°2 : Prévenir les situations via des actions auprès des jeunes publics ;
- axe n°3 : Renforcer la prise en compte des distances de sécurité.

Deuxième objectif : sensibiliser sur l'usage des impacts liés aux distracteurs par les usagers de la route (casques, oreillettes téléphone).

1 axe retenu pour cet objectif :

- axe n°4 : Améliorer la communication.

Orientation :

Concevoir des publicités

Troisième objectif : lutter contre la conduite sous l'emprise de consommation de substances

2 axes retenus pour cet objectif :

- axe n°5 : Améliorer la communication.
- Axe n°6 : Effectuer une prévention des publics et tout particulièrement scolaires.

Orientation :

Renforcer les partenariats notamment avec les assureurs.

4.3. Enjeu « Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche
(cf. Carte mentale récapitulative du groupe de travail en annexe)

Constats :

La définition de la mobilité douce en matière de transports est large : elle englobe les modes de mobilité dits "actifs", qui ne font appel qu'à la seule énergie humaine (marche, vélo, trottinette...) mais aussi tout moyen de mobilité, collectif ou individuel, contribuant à une baisse des émissions de CO2.

Entre 2017 et 2021, 603 individus usagers de mobilité dite « douce » sont décédés. 66% ont eu des accidents en dehors de la période hivernale entre les mois d'avril et novembre et sont majoritairement des personnes de plus de 45 ans.

Composition du groupe de travail :

Animateur : Régine SIBERLIN ; Rapporteur : Mme Oriane JOUAN

Membres actifs :

1. Mme Oriane JOUAN, Collectivité européenne d'Alsace (CeA)
2. Mme Régine SIBERLIN, Bureau Sécurité Routière, Préfecture
3. M.Éric MIOLIN, Direction des services départementaux de l'Éducation Nationale (DSDEN)
4. M. Jean-Marc GIROUD , Direction départementale des territoires (DDT)

Premier objectif : fiabiliser les données accidentologiques

4 axes retenus pour cet objectif :

- axe n°1 : Fiabiliser les données existantes en distinguant les différents modes doux (cycliste, VAE, piéton, EDP, EDPM) ;
- axe n°2 : Fiabiliser les données de fréquentation des cycles ;
- axe n°3 : Communiquer auprès des usagers sur l'importance de constater un accident ;
- axe n°4 : Soutenir et communiquer sur les baromètres vélo et piéton pour avoir connaissance des problématiques d'aménagement.

Deuxième objectif : Améliorer la cohabitation des usagers de la route et des itinéraires cyclables

6 axes retenus pour cet objectif :

- axe n° 5 : Sensibiliser les usagers de la route à l'évolution du code de la route ou procéder à des rappels ;
- axe n°6 : Développer la formation et certification aux SRAV ;

- axe n°7 : Informer les usagers sur leur responsabilité et conséquences lors d'un accident ;
- axe n°8 : Améliorer la connaissance des aménagements cyclables à disposition ;
- axe n°9 : Former les collectivités locales sur les infrastructures possibles pour améliorer la cohabitation ;
- axe n°10 : Améliorer la connaissance des actions portées par les acteurs de la sécurité routière (Préfecture, associations, CeA , professionnels, ...).

Orientations, axe n°5 :

- Campagne de communication globale sur la réglementation / équipement obligatoire (affiche / spot TV / radio / réseau sociaux).
 - o la signalisation
 - o les dépassements
 - o les équipements
 - o les zones de rencontre / contre-sens / CVCB
- Renforcer la sensibilisation dans les établissements scolaires (ASSR, SRAV, action des collectivités panneaux d'info / intervention).
- Soutenir et appuyer les associations dans leur démarche de sensibilisation et de formation.
- Soutenir les animations "Vie ma place" pour sensibiliser sur les risques encourus par les cyclistes / EDPM / (voiture face aux modes doux).
- Sensibiliser les vendeurs ou revendeurs de cycles et EDPM sur les règles en vigueur.

Orientations, axe n°6 :

- Soutenir la formation des éducateurs SRAV pour répondre à la demande des écoles (en 2022 - 19 dans le Haut-Rhin : <https://sports-sgsocialgouv.opendata-soft.com/pages/carte-srav-contacts/?headless=false%2F>) (1386 élèves touchés actuellement).
- Communiquer auprès des établissements scolaires sur les SRAV et la possibilité du prêt d'équipement auprès des services de la DDT sécurité routière (circuit).
- Inclure une partie sur la réglementation des EDP et EDPM.
- Soutenir les établissements scolaires et les associations vélo pour permettre l'auto-réparation.

Orientations, axe n°8 :

- Promouvoir l'actualisation et l'alimentation des bases DATA.gouv et Opendata pour les aménagements cyclables auprès des aménageurs. Ces bases alimenteront les applications vélo ou de déplacement, permettant aux usagers d'avoir une meilleure connaissance des aménagements mis à leur disposition.
- Améliorer la signalisation des aménagements cyclables.
- Promouvoir les sites de valorisation des aménagements / itinéraires cyclables (Alsace à Vélo, ...) sur de la communication ou lors d'événements auprès des usagers et des associations.
- Suivre l'évolution de la base nationale.

Orientations, axe n°9 :

- Poursuivre le soutien des collectivités locales lors de leurs travaux d'aménagement routier / urbain.
- rappeler le code de la route et les règles d'utilisation des différents aménagements cyclables /piétons ou permettant le partage de la route ou améliorant la visibilité des plus fragiles (ex : pas de stationnement voiture devant les passages piétons).
- Informer sur le baromètre piéton / vélo permettant d'avoir d'évaluer les usagers sur leurs communes.

Troisième objectif : renforcer les contrôles sur le respect du code de la route touchant les modes doux

2 axes retenus pour cet objectif :

- axe n°11 : Alternative à la sanction.
- Axe n°12 : Campagne de vérification des équipements vélo/EDP(M).

Orientations, axe n°11 :

- Mettre en œuvre avec les forces de l'ordre des actions de contrôle de type sanction ou 20 min de sensibilisation sur :
 - o le respect du passage piéton
 - o les équipements vélo
 - o l'interdiction de stationner sur les passages piétons ou les aménagements cyclables
 - o l'interdiction du téléphone ou écouteur sur un vélo/EDP(M)
- Profiter des événements majeurs (cf objectif 2).

Orientations, axe n°12 :

- Réalisation de campagnes de vérification des équipements vélo en ville lors du changement d'horaire
- Soutenir les actions de vérification des équipements dans les établissements scolaires et entreprises par les forces de l'ordre ou les associations ou les professeurs.

Quatrième objectif : Inciter les usagers à choisir les modes doux

Trois axes retenus :

- axe n°13 : Sensibiliser sur l'impact +/- des mobilités
- axe n°14 : Poursuivre le soutien des communes dans leurs aménagements et plan vélo / Plan de mobilité
- axe n°15 : Inciter les employeurs à avoir un PDE

Orientations :

- Utiliser les données du GIEC qui rappellent que les modes doux sont une solution pour réduire les risques liés aux changements climatiques
- Poursuivre les interventions dans les collèges (CeA) - impact +/- sur l'environnement, la santé, l'économie, la société
- Profiter des événements pour communiquer

4.4. Enjeu « Le risque routier professionnel »

Constats :

Le risque routier professionnel englobe le risque déplacement professionnel et le risque trajet domicile-travail. Il concerne ainsi l'ensemble des salariés qui sont amenés à se déplacer dans le cadre de leur activité ou quotidiennement pour se rendre sur leur lieu de travail.

La mortalité routière des salariés est passée de 13 habitants pour 1000 à 15 pour 1000 en 2019. 80% des accidents sont la conséquence du risque trajet-domicile travail et une proportion moindre, 20%, au titre du risque déplacement professionnel. Ces accidents sont la première cause de la mortalité au travail. Ces chiffres sont à mettre en lien avec le fait que conduire pour le travail est souvent plus contraignant que conduire pour les besoins de la vie courante. Il y a une relation avec la nature et les exigences du métier exercé. Il augmente aussi en fonction du comportement du salarié conducteur et de ses prises de décisions lors de la conduite.

Actuellement, les mobilités douces, le télétravail, les véhicules électriques et les systèmes électroniques d'aide à la conduite sont centraux dans les modes de déplacement.

Ainsi, la prévention du risque routier professionnel consiste à agir sur différentes dimensions : les déplacements, les communications, l'état des véhicules et les compétences des salariés à la conduite. Le monde du travail (entreprise, fonction publique de l'Etat et territoriale) est le lieu pour informer et sensibiliser, au mieux les usagers de la route.

Composition du groupe de travail :

Animateur : Rémy RODRIGUEZ ; Rapporteur : M. Michel RICH

Membres actifs :

1. M. Xavier STRICHER, Collectivité européenne d'Alsace
2. M. Michel RICH, Prévention routière 68
3. M. Rémy RODRIGUEZ, Mon Automobile Club
4. M. Christophe GUIDAT, Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail (CARSAT) Alsace-Moselle
5. Capitaine Romain PICHON, Service d'Incendie et de Secours (SIS)

Manquements et problématiques :

Il n'existe aucune formation obligatoire (hormis pour les conducteurs de véhicules nécessitant un titre professionnel). En conséquence, les conducteurs de voiture ou de Véhicule Utilitaire Léger (VUL), une fois le permis B acquis, ne sont plus assujettis à des formations périodiques tant en rapport avec la conduite qu'avec l'état de santé (visite médicale).

Améliorations proposées :

Axe n°1 : Montée en puissance de la connaissance en rapport avec le risque routier

- Nomination d'un « Monsieur ENTREPRISE », à l'instar du « Monsieur Moto », au niveau de chaque préfecture ;
- Création d'un réseau service juridique des entreprises ;
- Influence des assureurs pour la mise en œuvre d'actions de sensibilisation au risque routier.

Outils :

- Route plus Sûre – Charte des 7 engagements ;
- Le Document Unique qui doit intégrer systématiquement le risque trajet « domicile-travail ».

Axe n°2 : Prendre en compte les nouveaux modes de déplacement

- Connaissance du risque EDPM et véhicules 4 RM électriques ;
- Information des salariés et agents ;
- Rappel des droits et devoirs.

Outils :

- Flyers ;
- Site web, réseaux sociaux, campagne de communication.

Conclusion :

La prévention du risque routier professionnel doit s'appuyer sur divers éléments :

- Les objectifs et axes du précédent DGO (2018-2022)
- La mise en place d'animations de la Sécurité Routière auprès des employeurs quels qu'ils soient (secteur privé, Fonction Publique de l'Etat, collectivités territoriales)
- Le régalien et le délégataire (exemple de la médecine du travail). En ce sens, il faut délivrer des agréments d'organismes chargés d'informer (sous forme obligatoire tous les dix ans par exemple) tous les conducteurs ou pilotes de véhicules motorisés sur le thème de la sécurité routière.

5. Suivi et évaluation du DGO 2023-2027

5.1 Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

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

Chaque année les orientations du DGO seront déclinées dans le cahier des charges du Plan Départemental d'Actions et de Sécurité Routière (PDASR), après prise en compte de la situation locale. Les ajustements pourront porter sur la suppression ou l'ajout d'orientations d'actions, voire exceptionnellement sur la suppression ou l'ajout d'un enjeu.

Il est intéressant de relever dans ce cadre le recours, à compter de 2023, à la plateforme démarches-simplifiées.fr lors des procédures d'appels à projet. Procédure dématérialisée, elle permet l'amélioration de l'instruction des dossiers en se donnant pour objectifs de :

- simplifier le dépôt des dossiers par les usagers en limitant les erreurs ou les oublis ;
- faciliter l'instruction des dossiers par les instructeurs du bureau sécurité routière et coordination ;
- améliorer les relations avec les usagers par un meilleur suivi des dossiers.

Aussi, le bureau sécurité routière et coordination peut s'appuyer sur un large réseau de partenaires sur l'ensemble du territoire du Haut-Rhin de diverses natures :

- **Les services de l'Etat** : forces de l'ordre, parquets, services déconcentrés de l'Etat tels que l'éducation nationale, les services chargés de la Jeunesse et des sports, les services de l'emploi ou de la cohésion sociale.
- **Les collectivités territoriales** : Collectivité européenne d'Alsace, associations départementales des maires ou des maires ruraux, présidents d'EPCI, maires.
- **Les partenaires associatifs**
- **Les partenaires du secteur privé** : assureurs, représentants des chambres consulaires, chefs d'entreprises ou organisations professionnelles...
- **Les organismes de sécurité sociale** (pour l'enjeu « risque routier professionnel ») : CARSAT, MSA, CPAM.

5.2 Suivi de l'accidentalité départementale

L'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) recense et compile les accidents survenant dans le département. Il est chargé de renseigner et de fiabiliser la base de données qui capitalise toutes les informations disponibles, telles que recensées par les forces de l'ordre, concernant la ou les victimes, les véhicules impliqués, les circonstances, la localisation et la temporalité.

Ces données permettent d'établir, outre des statistiques quantitatives, des analyses thématiques exploitables pour mieux orienter les actions de prévention routière. Ces données sont également exploitées par les collectivités ou leurs bureaux d'études pour réaliser des aménagements de voirie.

L'ODSR assure, pour le compte du préfet, la saisie et la remontée au ministère de l'intérieur des bilans hebdomadaires et mensuels d'accidentalité ainsi que des données relatives à l'action des forces de l'ordre.

Le bilan annuel de l'accidentalité doit regrouper les données suivantes :

- Le suivi du nombre de tués dans sa globalité et selon certains critères de spécificité (par âge, par mode de déplacement, par catégorie socio-professionnelle, par sexe).
- Le suivi du nombre de blessés.
- L'étude du réseau routier lors de l'accident (le milieu, la période de la journée, le jour de la semaine).
- Le recensement des présumés responsables.
- Les accidents hors agglomération étudiés via le prisme du mode de déplacement.
- Les accidents en agglomération étudiés via le prisme du mode de déplacement.

5.3 Modalités de suivi du DGO

Le principal instrument de suivi du DGO est le bureau technique du PDASR (BTPDASR), instance rassemblant l'ensemble des partenaires prenant part aux politiques publiques de sécurité routière dans le Haut-Rhin.

2 à 3 réunions sont organisées annuellement :

- Première réunion, courant mars, dont l'objectif est de dresser le bilan PDASR définitif de l'année précédente et de valider les actions et les subventions du PDASR de l'année en cours.
- Deuxième réunion, au cours de l'année, si nécessaire pour valider d'éventuelles actions complémentaires et/ou procéder à des ajustements du PDASR
- Troisième réunion, courant novembre, dont l'objectif est de dresser un bilan provisoire de l'année en cours et de valider les enjeux prioritaires pour l'année N+1.

Par ailleurs, les groupes de travail thématiques étant préalablement constitués, il leur sera demandé un pré-bilan, en amont de la réunion du bureau technique, courant novembre.

REMERCIEMENTS

Nos remerciements vont vers tous les contributeurs qui, par leur implication et leur fructueuse collaboration, ont permis d'élaborer ce document :

- Les membres des groupes de travail
- Les membres du comité de pilotage et du bureau technique du PDASR
- Les intervenants départementaux de la sécurité routière
- Les partenaires présents pendant les réunions d'élaboration les 21 et 28 novembre 2022 :

le Service d'Incendie et de Secours (SIS), la Direction des Services Départementaux de l'Education Nationale (DSDEN), la protection judiciaire de la jeunesse (PJJ), la Gendarmerie du Haut-Rhin et notamment l'EDSR, la Direction Départementale de la Sécurité Publique (DDSP), l'Agence Régionale de Santé (ARS), la Collectivité européenne d'Alsace, la Ville de Mulhouse, la Ville de Colmar, l'agglomération de Mulhouse, la Caisse d'Assurance Retraite et de Santé au Travail (CARSAT), l'association Automobile Club, l'Association des Maires du Haut-Rhin, l'association CADRes, l'université de Haute-Alsace, le centre de rééducation de Mulhouse.

Leur mobilisation durant cette période d'élaboration a été très précieuse et est appelée à se pérenniser, notamment par leurs actions qu'ils porteront au plus près du terrain.

- Mme Gabrielle BOUDAUD, étudiante à Sciences Po Strasbourg pour sa contribution majeure à la rédaction du DGO.

ANNEXES

Annexe 1 : composition des groupes de travail

Annexe 2 : carte du réseau routier du département du Haut-Rhin

Annexe 3 : carte des accidents légers, graves et mortels de 2017 à 2021

Annexe 4 : définitions

Annexe 5 : carte mentale récapitulative – groupe de travail Enjeu « Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » »

Annexe 1

COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL

Atelier « Les deux-roues motorisés » :

Animateur : M. Alain DESCHLER ; Rapporteur : M. Alain DESCHLER

Membres actifs :

1. -M. Alain DESCHLER
2. -M. Yazid BOULGHOBRA
3. -Mme Fatma CHAARI
4. -M. Cédric ROSSY
5. -Mme CHAZAL Anne
6. -Major Jean-Pierre ZUTTON

Atelier « Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect de priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment) » :

Animateur : Éric TRAPP ; Rapporteur : Mme Hélène IMBERNON-GRAFF

Membres actifs :

1. Mme Julia MOUTEL
2. Capitaine Boris FREYBURGER
3. M.Éric TRAPP
4. Mme Ibtissam CHOUIT
5. Mme Hélène IMBERNON-GRAFF
6. Mme Ursule CASALE

Atelier les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche :

Animateur : Régine SIBERLIN ; Rapporteur : Mme Orianne JOUAN

Membres actifs :

1. -Mme Orianne JOUAN
2. -Mme Régine SIBERLIN
3. -M.Éric MIOLIN
4. -M. Jean -Marc GIROUD

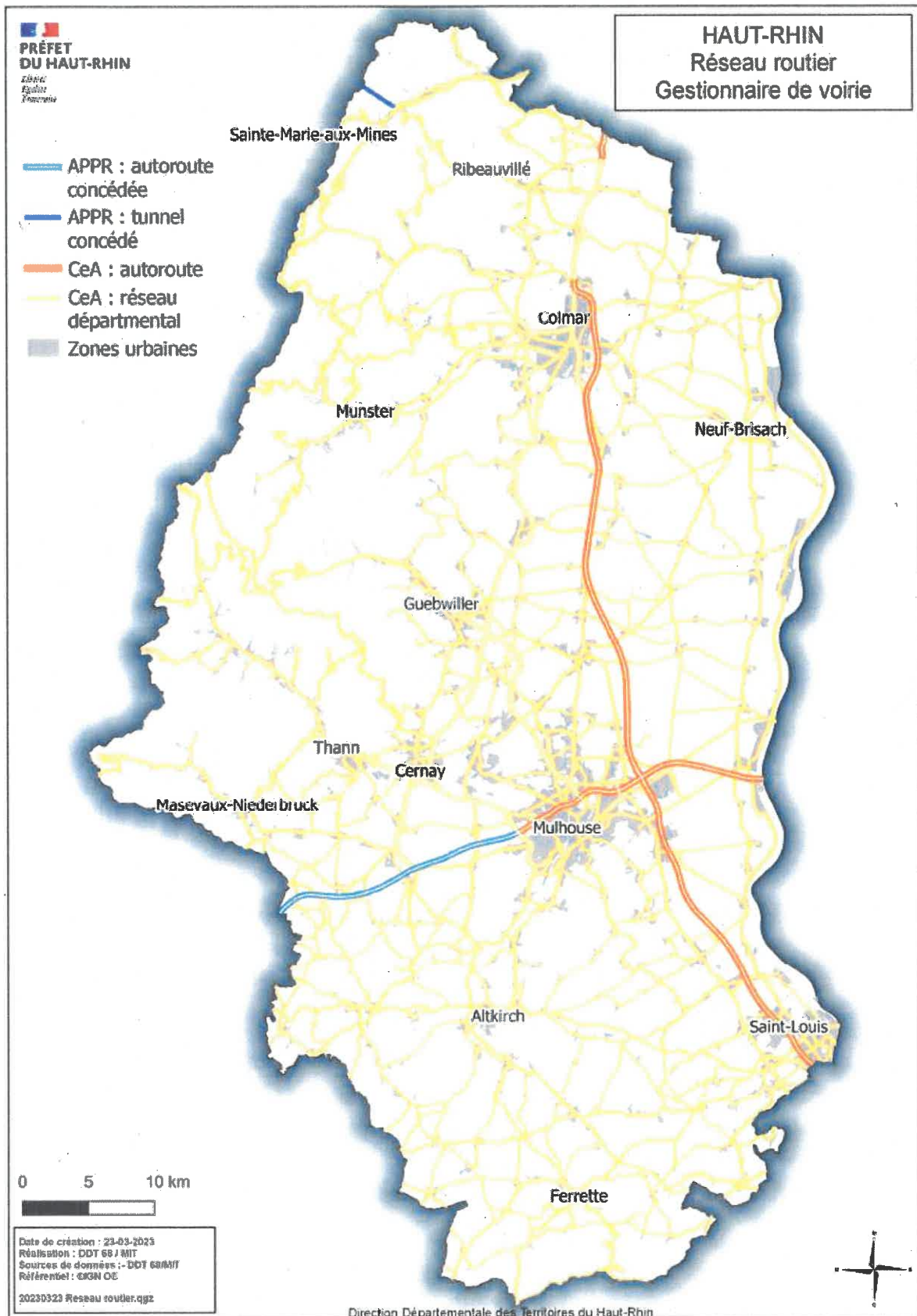
Atelier « Les risques routiers professionnels » :

Animateur : Rémy RODRIGUEZ ; Rapporteur : M. Michel RICH

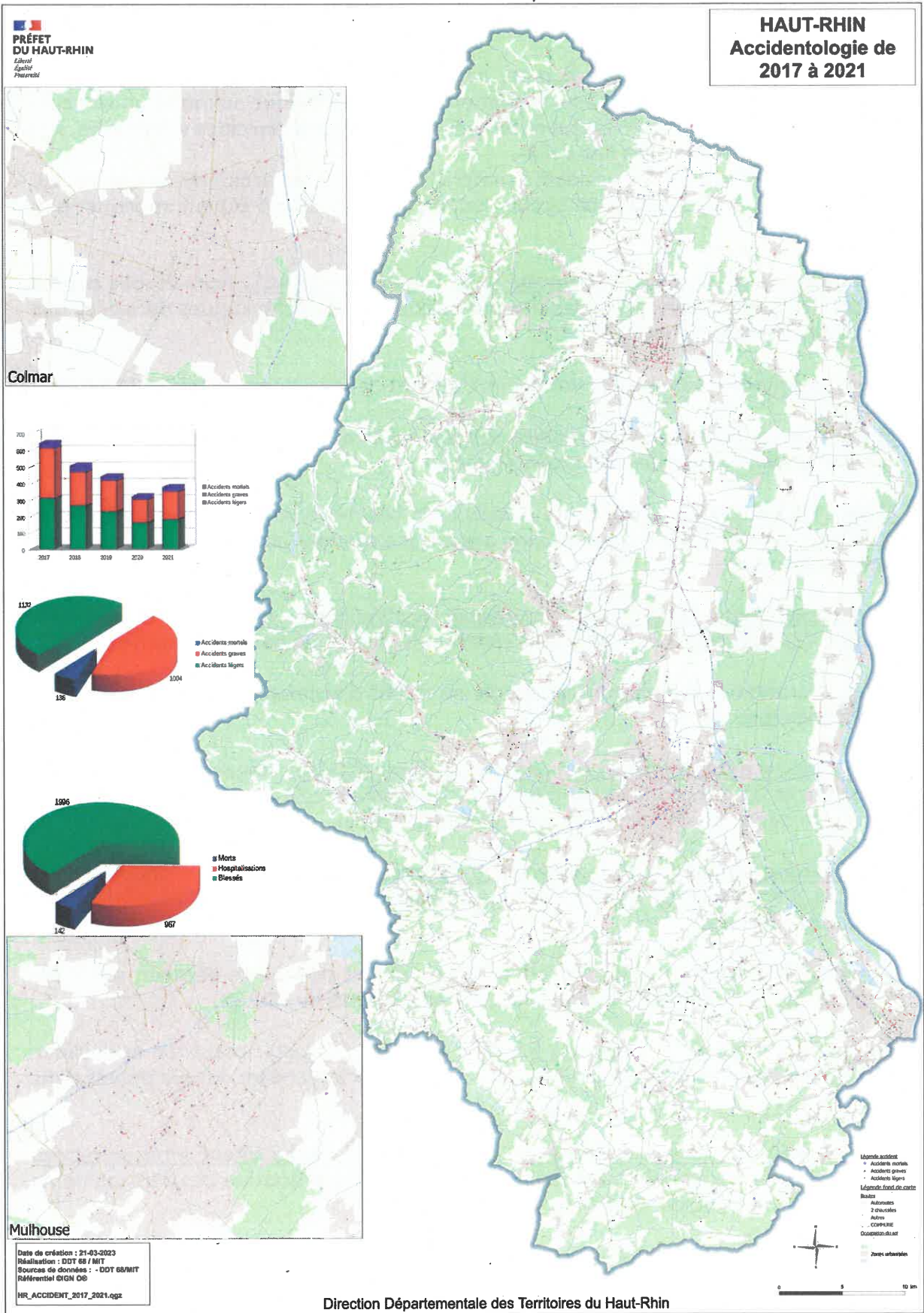
Membres actifs :

1. -M. Xavier STRICHER
2. -M. Michel RICH
3. -M. Rémy RODRIGUEZ
4. -M. Christophe GUIDAT
5. Capitaine Romain PICHON

Annexe 2 : Carte du réseau routier du département du Haut-Rhin



Annexe 3 : Carte des accidents légers, graves et mortels de 2017 à 2021



Annexe 4 :

Définitions

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

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

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

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

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

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

Document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) : recense l'ensemble des risques pour la santé et la sécurité du personnel dans l'entreprise.

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

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

Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) : organisme de collecte, d'analyse et de diffusion des statistiques nationales de sécurité routière, ministère de l'Intérieur.

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

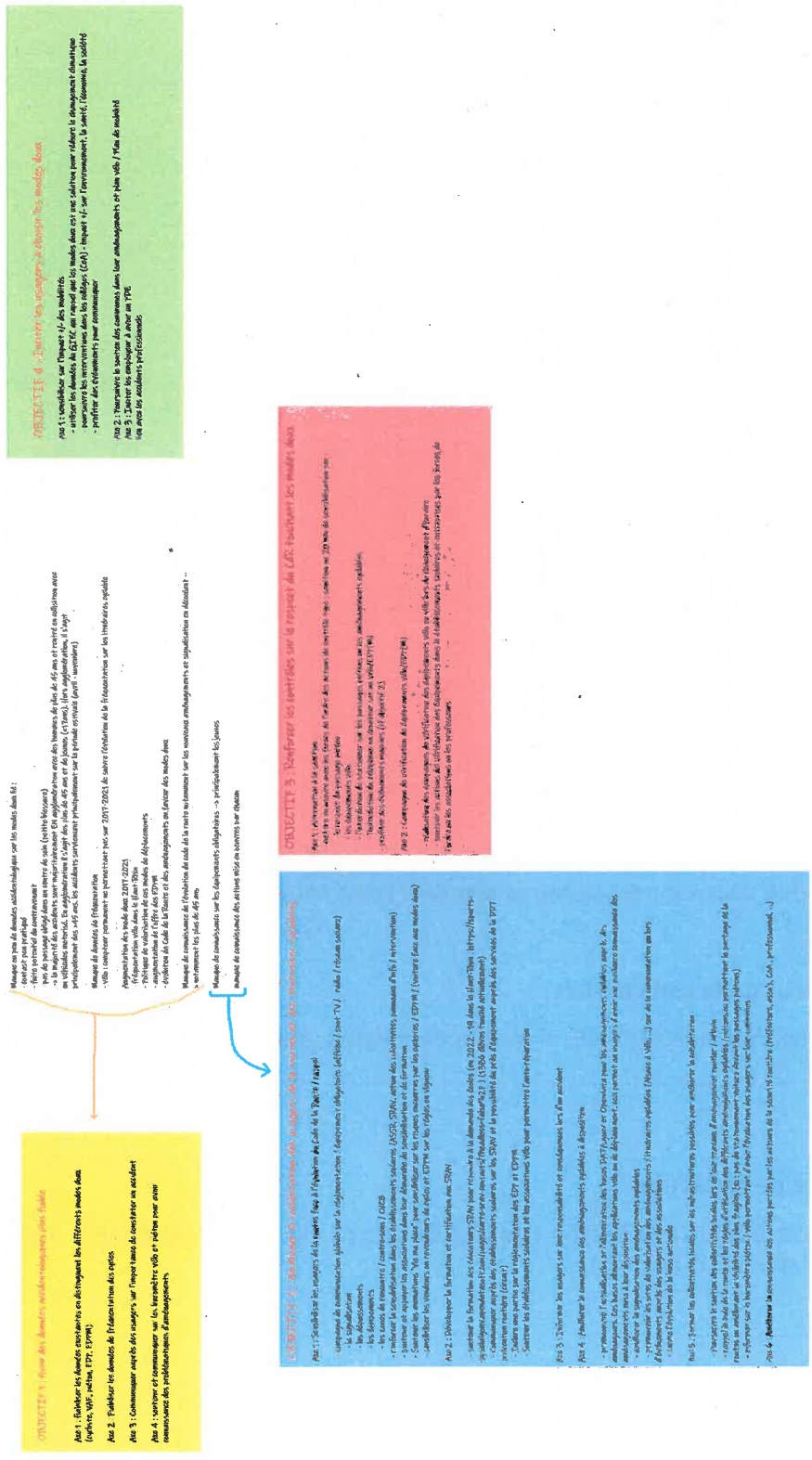
Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) : constitue la déclinaison, en termes d'actions, des enjeux nationaux et, le cas échéant, locaux définis dans le DGO.

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

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

Annexe 5 : carte mentale récapitulative – groupe de travail Enjeu « Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » »

DGO SR MODE DOUX



Le DGO 2023-2027 de la sécurité routière dans le Haut-Rhin est édité par la Préfecture du Haut-Rhin (Direction Départementale des Territoires)

Directeur de la publication :

Mohamed ABALHASSANE, directeur de cabinet du Préfet du Haut-Rhin

Comité de rédaction :

Gabrielle BOUDAUD, Emilie BALLARIN, André DIEZ, Nicolas GOZE, Joël GOLDSCHMIDT et Philippe GEROMETTA

Mars 2023

