Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFETE DU TERRITOIRE DE BELFORT

Document Général d'Orientation Sécurité Routière

2018-2022

Département du Territoire de Belfort

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

1, rue Bartholdi – 90 020 BELFORT Cedex - Tél 03.84.57.00.07 - Fax. 03 84 21 32 62
Horaires et conditions d'accueil sur http://www.territoire-de-belfort.gouv.fr

Sommaire

1 DÉMARCHE D'ÉLABORATION DANS LE DÉPARTEMENT 4

1.1 Contribution 4

2 L'ACCIDENTALITÉ GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT 5

2.1 Comparaison avec la période d'étude précédente 6
2.2 Comparaison avec les données régionales et nationales 7
2.3 Evolution de la gravité 8

3 ANALYSE TERRITORIALE 9

3.1 Répartition par catégories de routes 9
3.2 Répartition « Agglomération/Hors agglomération » (période de référence 2012-2016) 10
3.3 Répartition par commune 11
3.4 Accidents corporels sur la ville de Belfort 12
3.5 Incidence de l'infrastructure 14
3.5.1 Les intersections 14
3.5.2 Accidents contre les obstacles fixes 15

4 ANALYSE SELON LES CONDITIONS DE TEMPS ET DE CLIMAT 16

4.1 Conditions météorologiques 16
4.1.1 Luminosité 16
4.1.2 Etat de surface de la chaussée 16
4.2 Analyse temporelle 18
4.2.1 Répartition par mois entre 2012 / 2016 18
4.2.2 Répartition par jour de la semaine 18
4.2.3 Répartition par heure (jours ouvrables en bleu et jours fériés en rouge) 19

5 LES IMPLIQUÉS 20

5.1 Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués 20
5.2 Répartition du nombre des victimes (tués et blessés) 21

6 EXAMEN DES COMPORTEMENTS 22

6.1 Accident et prise d'alcool 22
6.2 Le comportement par rapport à la vitesse 25

7 ANALYSE DES PLANS DÉPARTEMENTAUX D'ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LA PÉRIODE 2013-2017 27

7.1 La sécurité routière, une priorité 27
7.2 L'organisation de la prise en charge locale de la sécurité routière 28
7.3 Le bilan des actions menées dans le cadre du PDASR sur la période 2013-2017 28
7.4 Dotation annuelle / budget opérationnel de programme (BOP) 207 – action 2 29
7.5 Bilan des actions par enjeux sur la période 2013-2017 30
7.6 Récapitulatif du nombre annuel des actions réalisées par enjeux 32
7.7 Les actions réalisées par enjeux de 2013 à 2017 33

8 LES ENJEUX 34

8.1 Enjeux retenus 34

9 DÉCLINAISON DES ORIENTATIONS D'ACTIONS POUR CHACUN DES ENJEUX 35

10 ANNEXES 41

Composition des groupes de travail : 41
- Annexe DGO 2018-2022 : groupes de travail + feuille de route 41
Cartographie portant sur l'accidentologie sur la période 2012-2016 : 41
- Bilan accidentologique 2012-2016, Territoire de Belfort 41

Préface

Le document général d'orientations (DGO), pour la période 2018-2022, constitue un outil de programmation qui définit les actions de prévention à mener mais également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents. Il a été rédigé au dernier trimestre 2017 et les chiffres sont donc, pour l'essentiel, sur la période 2012-2016.

La situation particulière du département (très densifié et frontalier) en fait une zone de transit importante avec plusieurs grands axes routiers et autoroutiers, ce qui conditionne les observations statistiques faites en matière de sécurité routière.

La zone police comprend 51,82 % de la population du département. Elle intègre les villes de Belfort, Andelnans, Bavilliers, Cravanche, Danjoutin, Essert, Offemont, Perouse et Valdoie, soit une population globale de 74 878 habitants (population légale millésimée 2015). Le groupement de gendarmerie compte 48,18 % de la population du Territoire-de-Belfort et intègre 93 communes du département.

Les conclusions des travaux conduits pour l'élaboration du document général d'orientations ont mis en évidence un bilan de l'accidentologie sur la période 2012-2016 plutôt favorable en comparaison des données régionales et nationales. Mais les résultats obtenus ne sont pas suffisants pour contribuer à la baisse de la mortalité telle qu'escomptée en 2020.

La mobilisation et l'implication de tous doit être quotidienne sur le réseau routier (routes nationales et départementales, voies communales, voies rapides et autres) ainsi que le réseau autoroutier (A36) et les rendre encore plus sûrs.

La politique de sécurité routière est une priorité en ce qu'elle s'attache à la protection de la vie humaine. Les usagers de la route doivent être responsables de leur vie, responsables de la vie de ceux qu'ils transportent, responsables de la vie de ceux qu'ils croisent.

C'est pourquoi l'État s'engage à développer, autour de trois axes prioritaires (risque routiers professionnels, lutte contre les comportements à risques, les deux-roues), une synergie d'actions avec l'ensemble des partenaires, dont les collectivités locales.

Je vous remercie de votre implication et de votre contribution déterminante dans la lutte contre l'insécurité routière.

Sophie ELIZEON

Objectifs nationaux et démarche d'élaboration

1 Démarche d'élaboration dans le département

Au regard de la note du délégué interministériel à la sécurité routière du 11 avril 2017 et de l'analyse de l'accidentologie départementale sur la période 2012-2016 réalisée par l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) de la direction départementale des territoires, les trois enjeux ont été identifiés lors des ateliers mis en place suite au COPIL du 28 septembre 2017 :

- premier enjeu : le risque routier professionnel ;
- deuxième enjeu : les comportements à risques (alcool, stupéfiants, distracteurs, vitesse) toutes générations confondues ;
- troisième enjeu : les deux-roues.

1. 1 Contribution

La rédaction du présent document a été coordonnée par :

- Monsieur Matthieu BLET, directeur de cabinet de madame la préfète, chef de projet sécurité routière et chef de projet chargé de la lutte contre la drogue et les conduites addictives ;
- Monsieur Jacques BONIGEN, directeur départemental des Territoires ;

Ont contribué à la rédaction :

- Madame Patricia LAVOCAT, cheffe de section de la sécurité routière à la préfecture, coordinatrice sécurité routière et chargée de la mission interministérielle de lutte contre la drogue et les conduites addictives ;
- Madame Nadine MUCKENSTURM, directrice adjointe de la direction départementale des Territoires ;
- Madame Aline SIRE, cheffe des services appui connaissance et sécurité des Territoires à la direction départementale des Territoires ;
- Monsieur Maxime FERRER, chef de la cellule, gestion des informations géographiques et de la sécurité à la direction départementale des Territoires.

2 L'accidentalité générale du département

Au niveau départemental :

Sur les routes du département, le nombre de personnes ayant perdu la vie a baissé de 33 % (4 tués en 2016 contre 6 tués en 2015). Les autres indicateurs d'accidentalité sont également en baisse :
- le nombre d'accidents corporels de la route diminue de 35 % (116 en 2016 contre 178 en 2015) ;
- le nombre de personnes blessées est également en baisse de 35 % (136 en 2016 contre 210 en 2015).

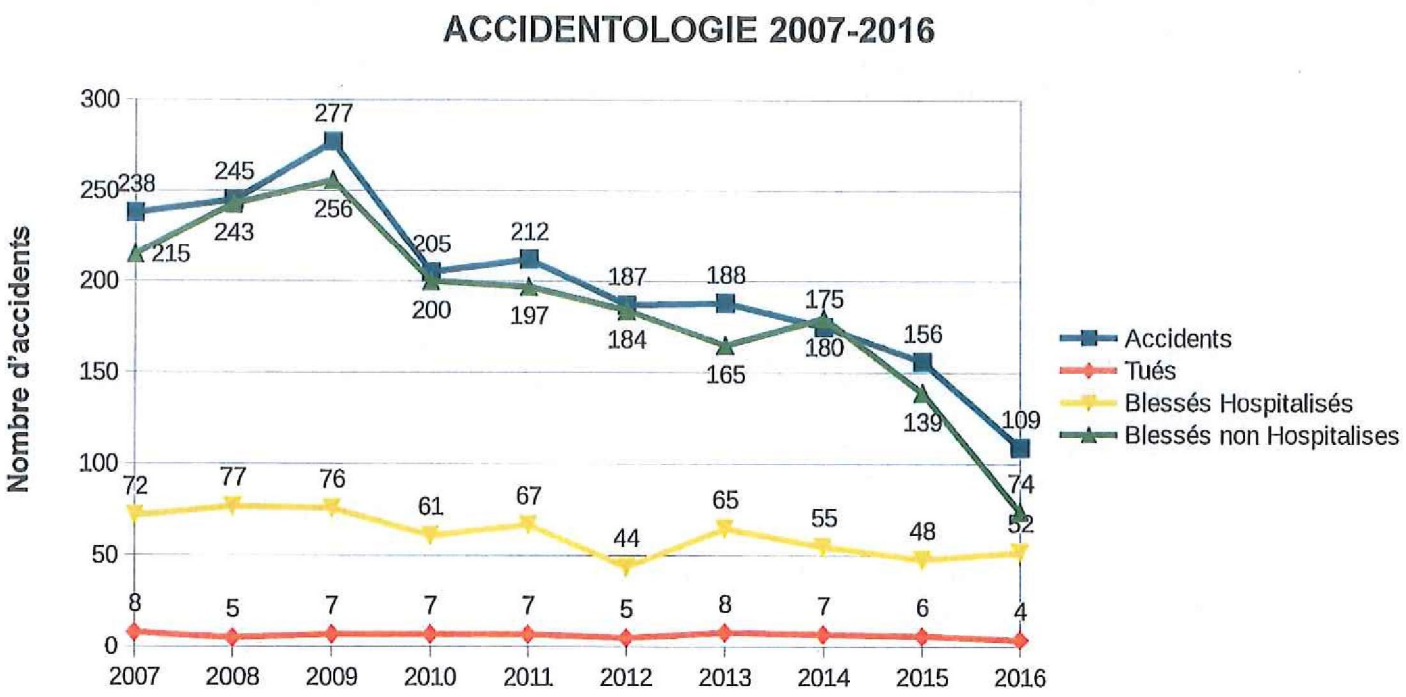
Il convient toutefois de considérer ces taux d'évolution annuelle avec précaution, car ils sont calculés sur des petits nombres.

Ces résultats démontrent que la mobilisation porte ses fruits et doit être maintenue.

Sur l'année 2016, les quatre accidents mortels de la route constatés dans le Territoire de Belfort impliquent des usagers vulnérables (3 deux-roues motorisés dont deux motards) et un usager de véhicule léger :
- un motard sous l'emprise de l'alcool ;
- un cyclomotoriste victime d'un malaise ;
- un conducteur d'un véhicule léger de 17 ans non titulaire du permis B, en situation de vitesse excessive ;
- un motard qui a percuté un véhicule léger au comportement dangereux (vitesse excessive, série de dépassements, non-usage du clignotant pour tourner, refus de priorité).

2.1 Comparaison avec la période d'étude précédente

La présente étude est réalisée à partir des données d'accidents corporels de la route recensés dans le département du Territoire de Belfort entre 2012 et 2016. Durant cette période, 815 accidents y ont été dénombrés, comprenant : 30 tués, 1039 blessés dont 297 blessés hospitalisés.



	Étude d'enjeux 2007-2011	Étude d'enjeux 2012-2016
Accidents	1177	815
Tués	34	30
Blessés Hospitalisés	353	264
Blessés non Hospitalisés	1111	742

Synthèse

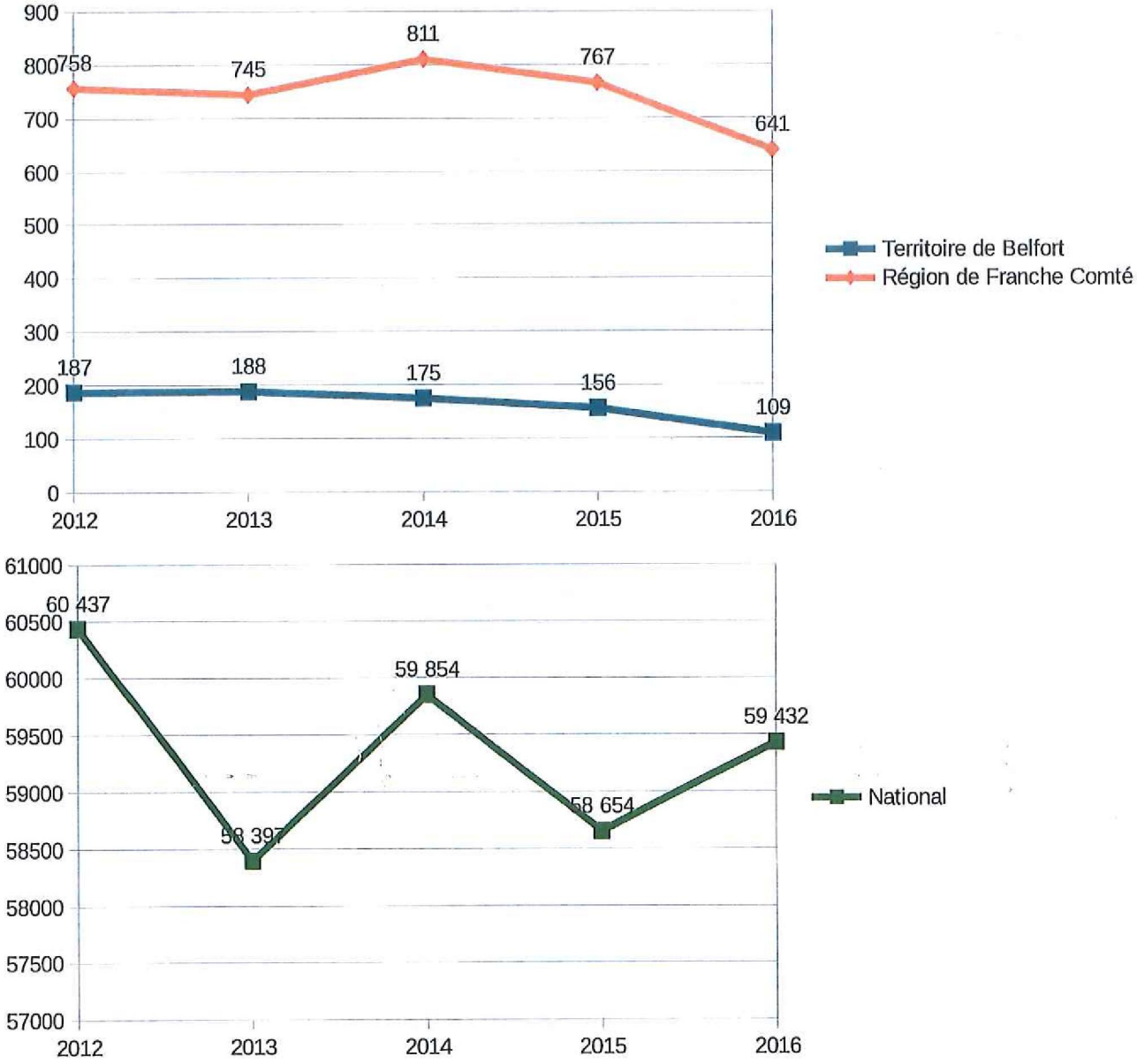
En comparant les données avec celles de la précédente étude d'enjeux, il est constaté une baisse du nombre des accidents (de 1177 à 815 soit 30 %), une légère diminution du nombre des tués (de 34 à 30 soit 12 %). Le nombre de blessés hospitalisés est également en baisse (de 353 à 264 soit 25%), tout comme le nombre de blessés non hospitalisés (1111 à 742 soit 33%).

Une tendance baissière est donc notable depuis 10 ans.

2.2 Comparaison avec les données régionales et nationales

Evolution du nombre d'accidents

(comparaison département du Territoire de Belfort – Région Franche-Comté – France)



(Au niveau national, le nombre d'accidents est passé de 60 437 en 2012 à 59 432 accidents en 2016)

Synthèse

Sur la seule période 2012-2016, la comparaison du nombre des accidents corporels avec les données régionales et nationales indique une tendance baissière généralisée bien que la courbe d'accidentologie nationale soit plus fluctuante. La baisse est plus importante au niveau départemental (- 42%) que régional (- 15%).

2.3 Evolution de la gravité

L'indice de gravité représente généralement le ratio du nombre de tués par rapport au nombre d'accidents, multiplié par 100. Sur la période étudiée, le nombre de personnes décédées dans un accident de la route dans le département ne permet pas de décrire correctement l'évolution statistique. L'indice de gravité utilisé dans le cadre de cette étude prend donc en compte le nombre de tués et de blessés hospitalisés. Afin d'établir des comparaisons pertinentes, l'indice de gravité a été homogénéisé pour les trois structures comparées (département, région et territoire national).

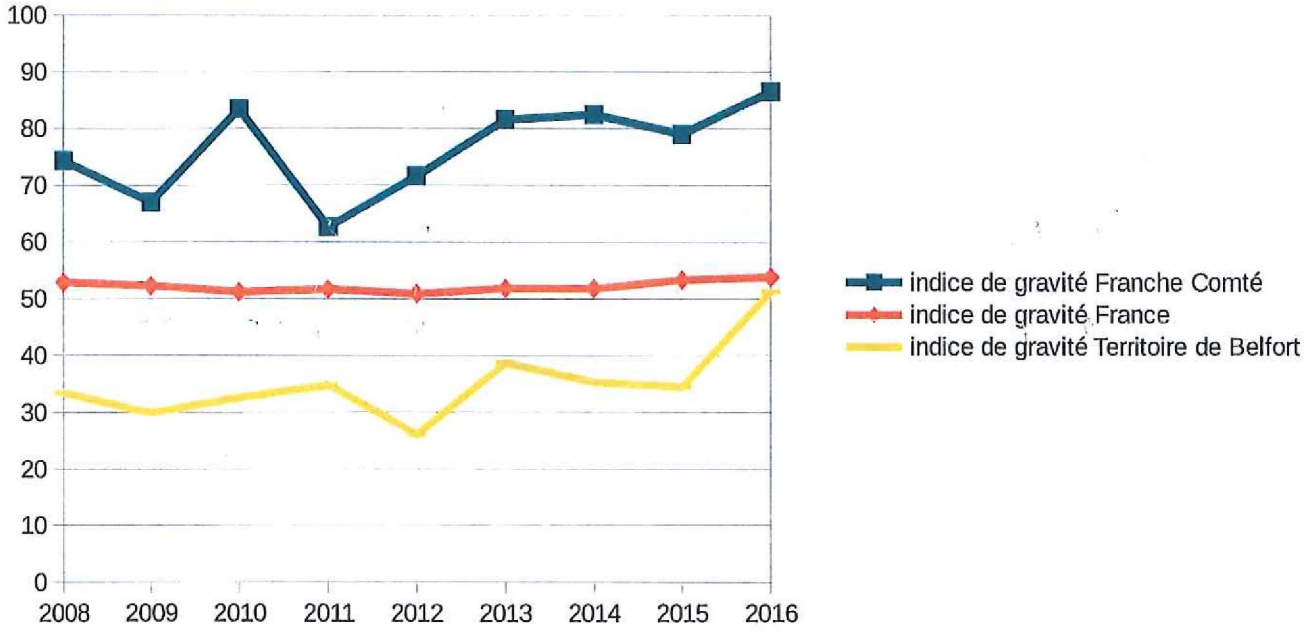
On distingue :

- ➔ les **tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- ➔ les **blessés** :

  - ***hospitalisés*** (BH) : victimes admises dans un établissement hospitalier plus de 24 heures ;

  - ***non hospitalisés*** (BNH) : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou admises dans un établissement hospitalier moins de 24 heures.

Évolutions comparées de l'indice de gravité national, régional et local



Synthèse

Les tendances des indices de gravité évoluent de manière similaire à la hausse en Franche-Comté et dans le département du Territoire de Belfort alors qu'il est stable au niveau national. L'indice de gravité des accidents dans le département est inférieur à l'indice de gravité régional et se rapproche du national et, depuis 1 an, il se rapproche du national.

3 Analyse territoriale

Le présent chapitre a pour objet d'examiner l'impact du contexte territorial (géographie, éléments d'infrastructures, etc ...) sur les causes des accidents, sur la période de référence 2012-2016.

3.1 Répartition par catégories de routes

Répartition par type de voies des accidents corporels et des tués recensés dans le département du Territoire de Belfort entre 2012 et 2016 (un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes).

	Autoroute	RN 1019	Routes départementales	Voies communales et autres
Longueur de voirie exprimée en km	24	21	525	623
Nombres d'accidents par type de voie	20	19	520	308
Nombre de tués	4	2	21	3
TMJA	45710	10800	3200	Non connu
Indice de gravité	90	84	39	21

TMJA : trafic moyen journalier annuel

Synthèse

Le réseau routier national actuel (RN 1019 + A36) représente 8 % du réseau du département (hors voies communales), sur lequel se produisent 7 % des accidents (3,5 % sur RN et 3,5 % sur l'A36).

L'A36 est une autoroute à caractère urbain. Elle comprend 4 échangeurs et 18 bretelles d'entrées et de sorties, tous situés en milieu urbain. La vitesse y est limitée à 110 km/h. L'accidentologie de l'A36 est légèrement plus faible, comparée aux autres réseaux, mais la gravité y est plus importante.

3.2 Répartition « Agglomération/Hors agglomération » (période de référence 2012-2016)

La notion d'agglomération s'entend au sens du code de la route, c'est-à-dire entre les panneaux d'entrée et de sortie.

Accidentologie en agglomération et hors agglomération

	Hors agglomération		En agglomération		Total
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre
accidents	157	19%	658	81%	815
tués	19	63%	11	37,00%	30
BH	112	42,00%	152	58,00%	264
BNH	97	13,00%	645	87,00%	742

BNH : blessé non hospitalisé

BH : blessé hospitalisé

Synthèse

Le Territoire de Belfort présente une accidentologie importante en agglomération : en effet, 81 % des accidents s'y produisent. Cela est lié au caractère très urbain du Territoire de Belfort.

Si les accidents sont plus nombreux en milieu urbain, ils sont cependant plus graves hors agglomération : en effet, 63% des tués et 42 % des blessés hospitalisés sont victimes d'accidents hors agglomération, alors que seulement 19 % des accidents y sont recensés.

La vitesse constitue une explication de ces résultats.

3.3 Répartition par commune

Sur les 102 communes du Territoire de Belfort, 28 n'ont pas constaté d'accident.

Sur les 74 communes du Territoire de Belfort pour lesquelles des accidents ont été constatés, 8 communes, toutes en zone police, ont eu plus de 10 accidents entre 2012 et 2016.

Communes	Nombre d'accidents	Zone de force de l'ordre
BELFORT	406	ZP
BAVILLIERS	70	ZP
VALDOIE	46	ZP
DANJOUTIN	40	ZP
ESSERT	26	ZP
OFFEMONT	20	ZP
ANDELNANS	19	ZP
PEROUSE	18	ZP
LEPUIX	10	ZG

<u>25 communes ont eu de 3 à 9 accidents</u> :

Grandvillars 9, Bessoncourt 8, Delle 7, Sermamagny 6, Auxelles-Bas 6, Bermont 6, Beaucourt 6, Argiésans 6, Giromagny 6, Botans 5, Menoncourt 5, Lachapelle/Rougemont 5, Chaux 5, Morvillars 4, Cravanche 4, Anjoutey 4, Faverois 4, Larivière 4, Réchesy 4, Moval 3, Meroux 3, Dorans 3, Fêche-l'Eglise 3, Etueffont 3, Lachapelle -sous- Chaux 3.

<u>10 communes ont eu 2 accidents</u> :

Roppe, Angeot, Bourogne, Montreux-Château, Frais, Rougemont-le-Château, Boron, Vétrigne, Vézelois, Châtenois-les-Forges.

<u>30 communes ont eu 1 accident</u> :

Felon, Thiancourt, Petit-Croix, Fontaine, Courtelevant, Brebotte, Evette-Salbert, Lacollonge, Rougegoutte, Chavannes-les-Grands, Eguenigue, Froidefontaine, Denney, Vellescot, Reppe, Saint-Germain-le-Châtelet, Chavanatte, Florimont, Cunelière, Courcelles, Fontenelle, Riervescemont, Eloie, Phaffans, Chevremont, Suarce, Romagny-sous-Rougemont, Grosmagny, Charmois, Vauthiermont.

Accidentologie hors agglomération

Sur les 102 communes du Territoire de Belfort, 41 n'ont pas eu d'accident hors de leur agglomération. 53 communes ont eu entre 1 et 5 accidents hors de leur agglomération et 8 communes ont eu entre 6 et 8 accidents hors de leur agglomération, (voir tableau ci-dessous).

Communes	**nombre d'accidents**
BELFORT	8
BESSONCOURT	7
DELLE	6
BERMONT	6
BAVILLIERS	6
ANDELNANS	6
DANJOUTIN	6
LEPUIX	6

3.4 Accidents corporels sur la ville de Belfort

406 accidents, soit 50 % du nombre total d'accidents comptabilisés, sur la période étudiée (2012-2016), sont recensés sur la commune de Belfort.

Les accidents corporels sur routes départementales (RD) représentent 42 % du nombre total d'accidents recensés. Il s'agit principalement des axes routiers Sud-Nord et Est-Ouest, axes structurants des entrées et sorties de ville.

Accidents corporels de la route recensés à Belfort sur routes départementales

N° de la route	Nom	Nombre d'accidents	% par rapport à l'ensemble des accidents
RD 465	Av Jean Jaurés	41	10,00
RD 19	FG de Montbéliard	29	7,10
RD 83	Bv Kennedy, Bv A.France, Bv Joffre, Av de la Laurencie, Fbg Brisach	52	12,80
RD 419	Av d'Altkirch, rue Gaulard, Av M Foch et Av Leclerc	27	6,60
RD 13	Av Jean Moulin	16	3,90
RD 16	Rue de la 1ère Armée	6	1,50
TOTAL		171	42,00

N° de la route	Axe de circulation	Longueur de la section	Trafic moyen journalier annuel	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents par km	Nombre d'accidents pour 1000 véhicules et par km
RD 465	Sud-Nord	2,941 km	15 0000	41	14	0,93
RD 19	Sud-Nord	1,550 km	18 0000	29	19	1,05
RD 83	Est-Ouest	5 km	17 0000	52	10	0,58
RD 419	Est-Ouest	2,440 km	11 5000	27	11	0,96
RD 13	Sud-Nord	1,670 km	13 6277	16	10	0,73
RD 16	Ouest Est	4,289 km	5108	6	1	0,20

Les accidents sur voies communales représentent 42 % des accidents corporels pour un linéaire de voies d'environ 160 km.

Synthèse

La répartition géographique des accidents corporels confirme que la grande partie des accidents du département est concentrée sur la commune de Belfort (50 %) et les principales communes de sa couronne immédiate (27 %).

Sur Belfort,

42 % des accidents sont concentrés sur 6 grands axes routiers (RD 465, RD 19, RD 83, RD 419, RD 13 et RD 16) qui représentent 18 km de voies.

Les 3 axes, sur routes départementales, les plus accidentogènes, pour 1000 véhicules par kilomètre, sont les RD 465, 19 et 419.

Le reste du réseau routier de la commune de Belfort (voies communautaires, communales ou privées) concentre 48 % des accidents corporels, pour environ 160 km de voies.

La répartition des accidents corporels est relativement homogène sur l'ensemble des quartiers de la commune (il n'y a pas une zone plus accidentogène qu'une autre).

3.5 Incidence de l'infrastructure

3.5.1 Les intersections

Répartition des accidents corporels recensés dans le Territoire de Belfort entre 2012 et 2016

	Hors Intersection	Avec intersection		
		Route nationale	Route départementale	Voie communale
Route nationale	16	0	0	0
Route départementale	337	0	20	0
Voie communale	137	0	45	48
Autres	13	0	0	5

Synthèse

Malgré le caractère urbain du département, les intersections ne sont pas les points les plus accidentogènes (62 % des accidents corporels se produisent en dehors d'une intersection).

3.5.2 Accidents contre les obstacles fixes

Ce tableau recense les types de collisions entre un véhicule de tout type (PL, VL, motocyclettes, etc ...) et un obstacle fixe.

Légende : ***Indice de gravité (G3)*** = *(nombre de tués) * 100*

Nombre d'accidents

Obstacle fixe	Nombre de véhicules	%	G3	Tués	Blessés	Dont BH
Véhicule en stationnement	22	14,7	10,0	0	21	2
Arbre	23	15,3	65,2	0	28	15
Glissière métallique	10	6,7	60,0	1	10	5
Glissière béton	7	4,7	60,0	2	4	1
Autre glissière	0	0,0	0,0	0	0	0
Bâtiment, mur, pile de pont	12	8,0	41,7	1	10	4
Support signalisation verticale ou poste appel urgence	2	1,3	50,0	1	2	0
Poteau	17	11,3	11,8	0	18	2
Mobilier urbain	6	4,0	50,0	0	7	3
Parapet	3	2,0	266,7	1	7	7
Ilot, refuge, borne haute	1	0,7	0,0	0	0	0
Bordure de trottoir	8	5,3	37,5	2	6	1
Fossé, talus, paroi rocheuse	23	15,3	81,8	1	34	17
Autre obstacle fixe sur chaussée	8	5,3	25,0	0	8	2
Autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement	2	1,3	50,0	0	3	1
Sortie de chaussée	6	4,0	50,0	0	7	3
Autre	0	0,0	0,0	0	0	0
Total	**150**	**100,0**	**6**	**9**	**165**	**63**

Synthèse

Environ 18 % des accidents corporels se produisent contre un obstacle fixe, soit 4 points de moins que dans la précédente étude d'enjeux.

Dans le département, 30 % des tués le sont dans ce type d'accidents, soit 8 points de moins que dans la précédente étude d'enjeux.

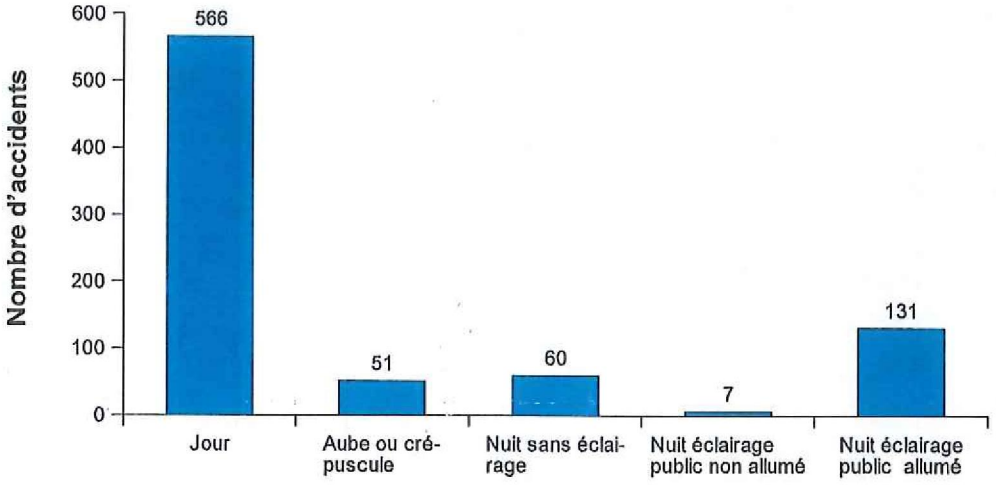
4 Analyse selon les conditions de temps et de climat

Dans ce paragraphe, la répartition des accidents corporels est examinée en tenant compte des différents paramètres (hors infrastructure) qui peuvent influer sur les résultats (météorologie, variation saisonnière, etc ...). La précision des données reprend celles développées dans l'applicatif dénommé « bordereau d'analyse des accidents corporels » (BAAC).

4.1 Conditions météorologiques

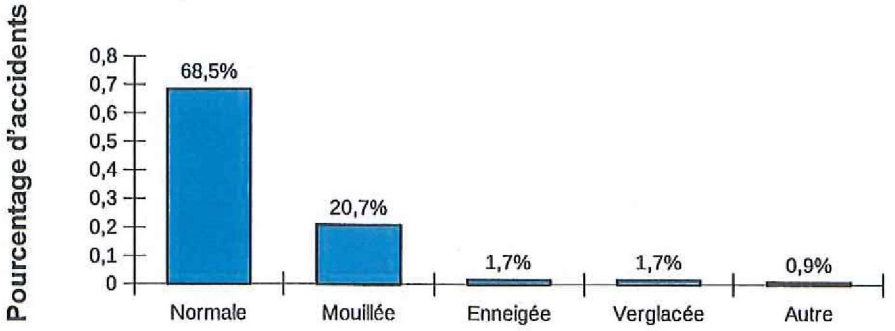
4.1.1 Luminosité

Nombre d'accidents recensés entre 2012 et 2016 dans le Territoire de Belfort suivant les conditions de luminosité



4.1.2 État de surface de la chaussée

Répartition des accidents recensés entre 2012 et 2016 dans le Territoire de Belfort suivant l'état de la chaussée



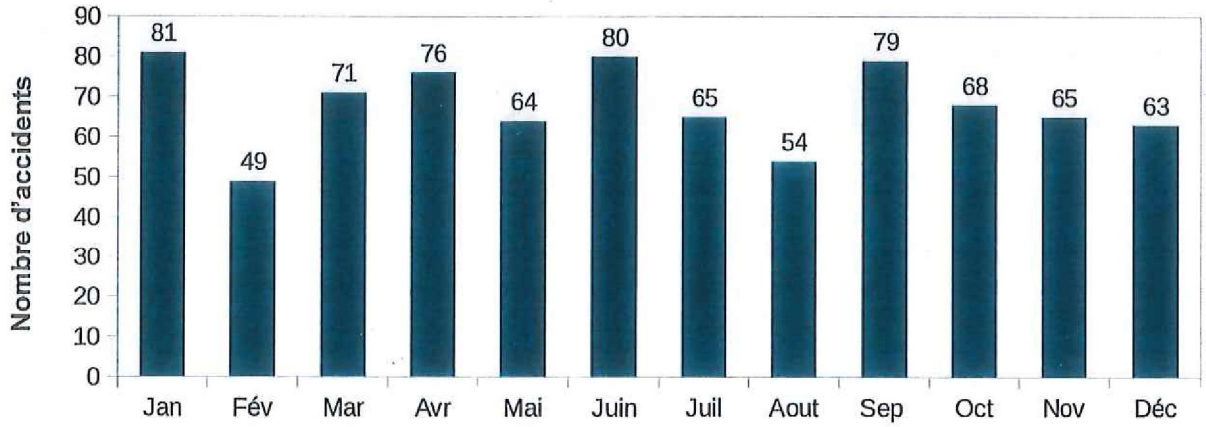
Synthèse

69 % des accidents corporels de la route recensés entre 2012 et 2016 dans le Territoire de Belfort ont lieu de jour. 68 % des accidents corporels de la route se produisent dans des conditions atmosphériques normales.

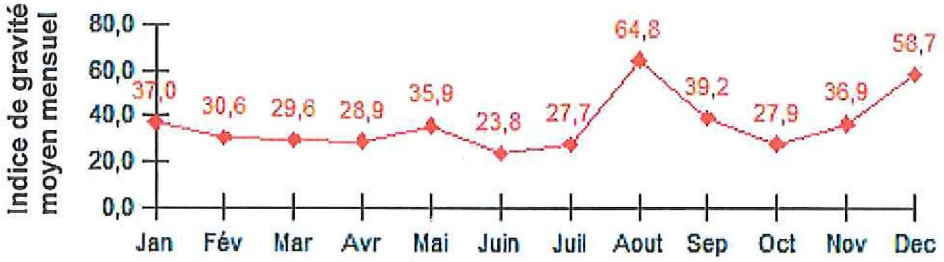
La luminosité et l'état de surface de la chaussée ne sont pas des facteurs déterminants des situations d'accidents.

4.2 Analyse temporelle

4.2.1 Répartition par mois entre 2012 / 2016



Évolution de l'indice de gravité moyen mensuel entre 2012 et 2016



4.2.2 Répartition par jour de la semaine

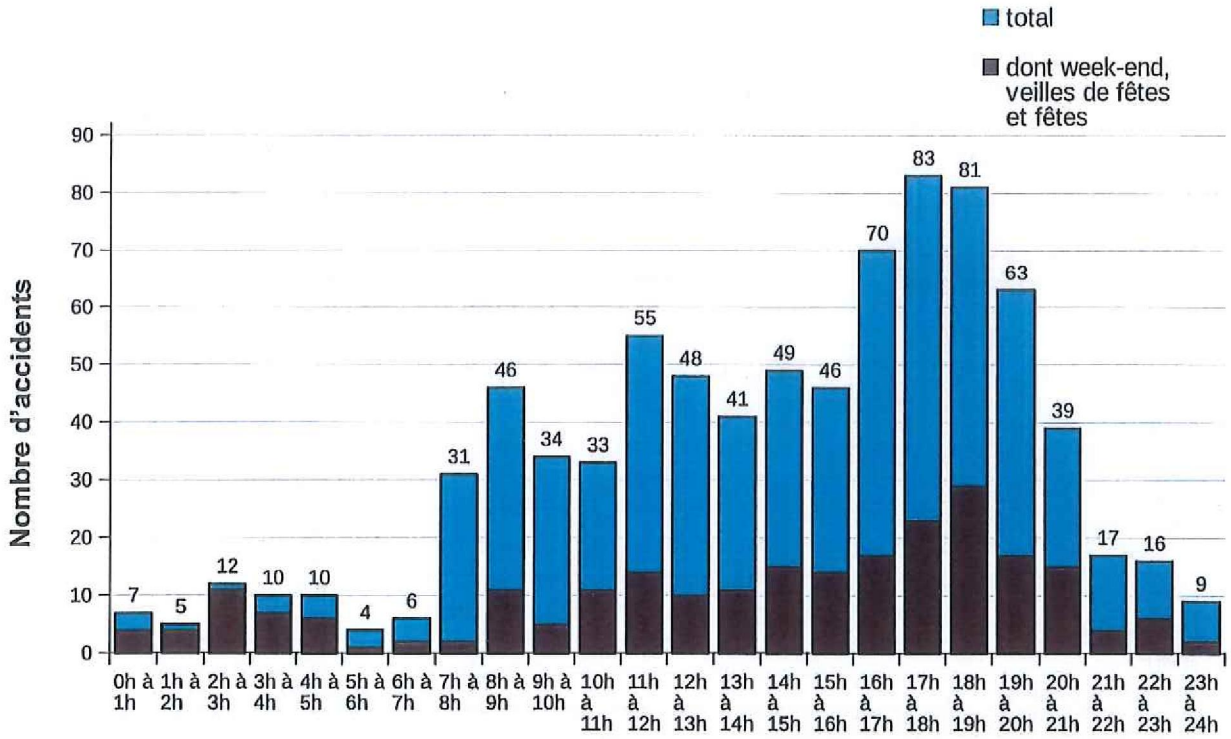
Légende : ***Indice de gravité (G3)*** = *(nombre de tués)* * *100*

Nombre d'accidents

	Nombre	Acc/J	G3 (indice de gravité)
Lundi	107	0,4	37,4
Mardi	125	0,5	37,6
Mercredi	106	0,4	30,2
Jeudi	113	0,5	32,7
Vendredi	123	0,5	30,9
Samedi	101	0,4	39,6
Dimanche	81	0,3	53,1
Veille de Fête	25	0,5	28,0
Fête	34	0,5	29,4

4.2.3 Répartition par heure (jours ouvrables en bleu et jours fériés en rouge)

Nombre d'accidents par tranche horaire entre 2012 et 2016



Synthèse

L'analyse de la répartition mensuelle des accidents conduit à constater que le nombre d'accidents corporels est plus élevé durant le printemps et l'été, ce qui confirme que l'absence de luminosité et l'état de surface de la chaussée ne sont pas les principales causes de l'accidentalité dans le Territoire de Belfort. Cependant, l'indice de gravité est comparativement plus élevé durant les mois d'août et de décembre.

Il est à noter un pic d'accident corporel en janvier et en juin (moyenne de 81 et 80 accidents). Le mois d'août est, quant à lui, traditionnellement moins accidentogène (moyenne de 54 accidents – mois des congés).

La répartition des accidents corporels selon les jours de la semaine, est régulière. Les lundis et mercredis ont une moyenne d'accidents moins élevée que les autres jours de la semaine. Les dimanches et jours fériés ont une accidentologie beaucoup plus faible que les jours ouvrables de la semaine.

L'examen de la répartition horaire permet de constater que les accidents sont plus nombreux dans les tranches horaires de 8 heures à 13 heures et surtout de 16 heures à 19 heures. Elle semble coïncider avec les trajets domicile-travail et domicile-école.

Durant les week-ends et veilles de fête, les accidents sont plus nombreux entre 17 heures et 19 heures, au moment des retours.

5 Les impliqués

5.1 Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués

Dans un accident corporel, sont très souvent impliqués plusieurs usagers. Le nombre mentionné ci-dessous reprend, pour chaque famille d'usagers, le nombre d'accidents dans lequel l'un d'entre eux est impliqué. Ce nombre est ensuite comparé au nombre total d'accidents corporels de la période 2012-2016.

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nombre accidents	% d'accidents
piéton	177	21,7
cycle	84	10,3
2R motorisé < 50 cm3	61	7,5
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	30	3,7
2R motorisé > 125 cm3	81	9,9
2R >= 50 cm3 (avant 2007)	0	0,0
vl ou vu	689	84,5
poids lourd	33	4,0
transport en commun	2	0,2
train	1	0,1
les autres modes	44	5,4
Ensemble des accidents de la période	**815**	**100,0**

Répartition des victimes (tués et blessés dont blessés hospitalisés) par catégorie d'usagers – Comparaison des résultats nationaux, régionaux et locaux sur la période de référence 2012 à 2016.

Usagers	Territoire de Belfort		Région Franche-Comté		National	
	Victimes	%	Victimes	%	Victimes	%
Piétons	180	17	735	15	57323	15
Bicyclettes	79	8	314	6	20596	6
Cyclomoteurs	94	9	388	8	39054	10
Motos	85	8	647	13	70145	18
VL	562	54	2796	55	182782	48
PL et autres	35	3	175	3	10296	3
TOTAL	1036	100	5055	100	380196	100

Synthèse

Les usagers vulnérables (bicyclettes-piétons) payent un lourd tribut aux victimes d'accidents corporels dans le département. Cette donnée est supérieure aux moyennes nationale et régionale.

Ces données sont très vraisemblablement liées au caractère urbain du département : les victimes sont souvent des usagers des modes doux (en particulier les piétons).

5.2 Répartition du nombre des victimes (tués et blessés)

Répartition des victimes par catégorie d'usagers et par classe d'âges

		00-13 ans	14 - 17 ans	18 - 24 ans	25 - 59 ans	>=60 ans	Total
Piétons	Tués	0	0	2	1	2	**5**
	Blessés	53	18	18	49	37	**175**
	BH	11	2	5	16	13	**47**
Bicyclettes	Tués	0	0	0	1	1	**2**
	Blessés	14	4	16	37	6	**77**
	BH	3	1	3	6	5	**18**
Cyclomoteurs	Tués	0	0	0	3	0	**3**
	Blessés	2	23	28	33	5	**91**
	BH	0	7	5	5	0	**17**
Motos	Tués	0	0	2	4	1	**7**
	Blessés	1	1	10	64	2	**78**
	BH	0	1	7	28	1	**37**
VL	Tués	0	1	4	4	3	**12**
	Blessés	39	29	107	302	73	**550**
	BH	6	8	28	79	15	**136**
PL	Tués	0	0	0	0	0	**0**
	Blessés	0	0	2	10	2	**14**
	BH	0	0	0	3	2	**5**
Autres	Tués	0	0	0	0	0	**0**
	Blessés	2	1	1	13	4	**21**
	BH	0	0	0	4	0	**4**
Total	Tués	0	1	8	14	7	**30**
	Blessés	111	76	182	508	129	**1006**
	BH	20	19	48	141	36	**264**

Synthèse

Les accidents impliquant au moins un deux roues et au moins un VL sont les plus nombreux sur la période 2012-2016.

Les tranches 18-24 ans et 25-59 ans sont particulièrement victimes des accidents de deux roues et de VL.

6 Examen des comportements

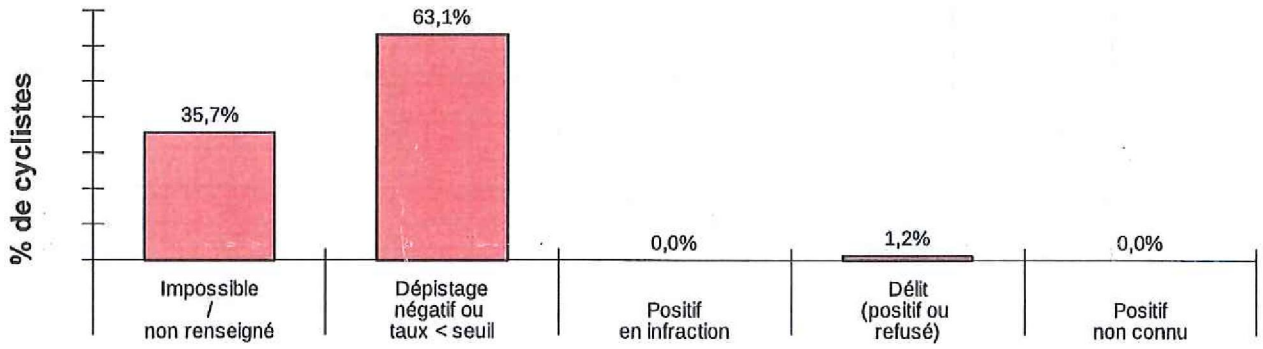
Le comportement de l'usager de la route constitue un élément déterminant dans les causes et la gravité des accidents. Deux problématiques sont examinées dans le présent paragraphe :

- ➔ la conduite sous emprise de l'alcool,
- ➔ le comportement au regard du respect des limitations de vitesse.

6.1 Accident et prise d'alcool

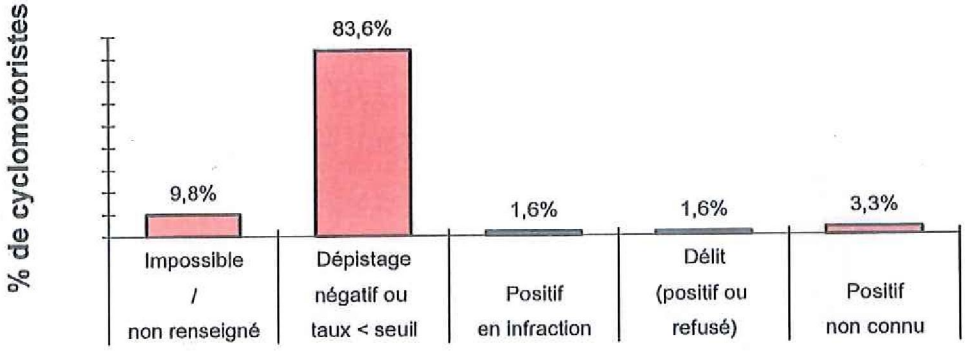
Les cinq graphiques développés ci-dessous, présentent l'incidence de l'alcoolémie par catégorie d'usagers impliqués dans un accident corporel de la route, sur la période de référence (2012-2016).

Incidence de l'alcoolémie pour les cyclistes impliqués dans un accident corporel de la route sur la période 2012-2016. (84 cyclistes impliqués)



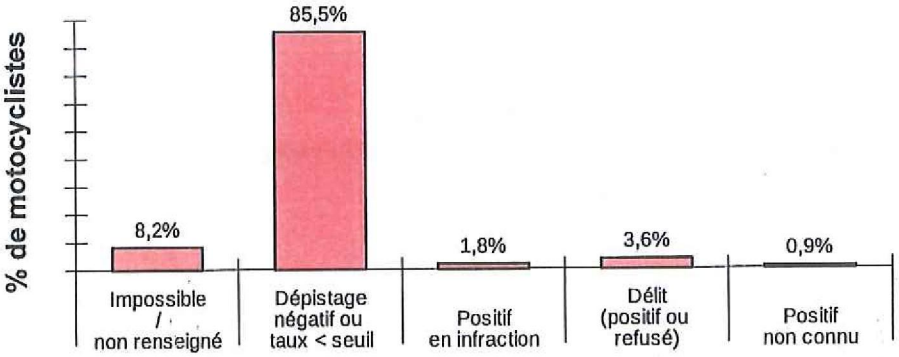
Si on examine les seuls histogrammes 3 à 5, on constate que 1,2 % des cyclistes ont été déclarés positifs à l'alcool.

Incidence de l'alcoolémie pour les cyclomotoristes impliqués dans un accident corporel de la route sur la période 2012-2016. (61 cyclomotoristes impliqués)



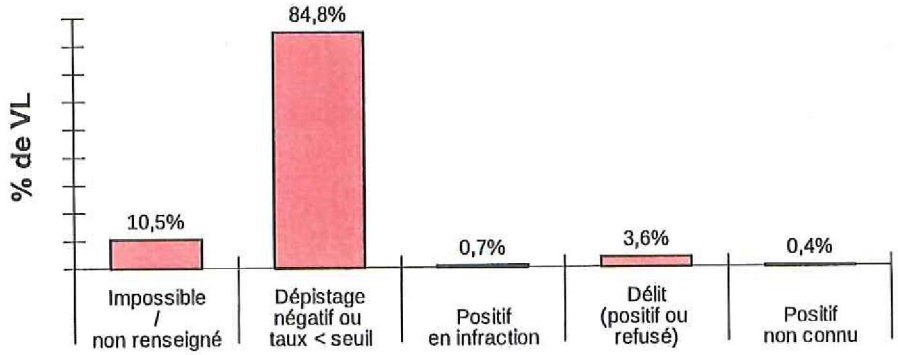
Si on examine les seuls histogrammes 3 à 5, on constate que 6,5 % des cyclomotoristes ont été déclarés positifs à l'alcool.

Incidence de l'alcoolémie pour les motocyclistes impliqués dans un accident corporel de la route sur la période 2012-2016. (110 motocyclistes impliqués)



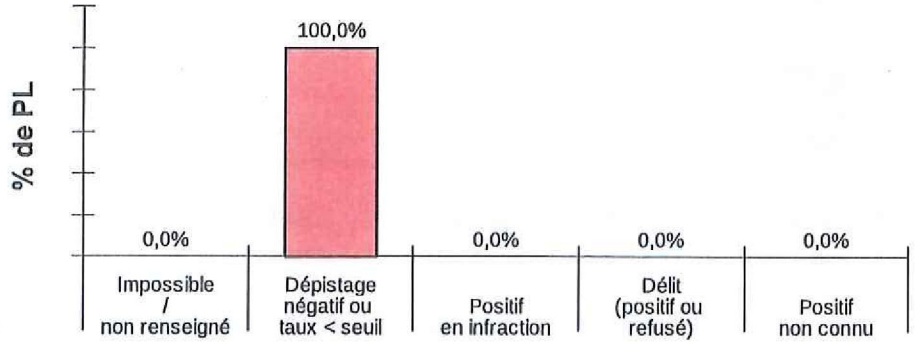
Si on examine les seuls histogrammes 3 à 5, on constate que 6,4 % des conducteurs ont été déclarés positifs à l'alcool.

Incidence de l'alcoolémie pour les véhicules légers (VL) impliqués dans un accident corporel de la route sur la période 2012-2016. (689 VL impliqués)



Si on examine les seuls histogrammes 3 à 5, on constate que 4,7 % des conducteurs ont été déclarés positifs à l'alcool.

Incidence de l'alcoolémie pour les poids-lourds (PL) impliqués dans un accident corporel de la route sur la période 2012-2016. (33 PL impliqués)



Aucun conducteur victime d'un accident n'a été contrôlé positif durant la période de référence.

Sur la période 2012 à 2016
Opérations de contrôles alcoolémie et stupéfiants par les forces de l'ordre
Données gendarmerie et police

	Alcool			Stupéfiants		
Année	Nombre de contrôles	Infractions relevées	Taux d'infraction	Nombre de contrôles	Nombre Dépistages positifs	Taux d'infraction
2012	39377	466	1,18%	281	107	38,07%
2013	31663	608	1,92%	329	172	52,27%
2014	31567	699	2,21%	304	226	74,34%
2015	24489	639	2,60%	317	281	88,64%
2016	16972	491	2,89%	380	345	90,78%
TOTAL « ANNEES 2012/2016 »	144068	2903	2,01%	1611	1131	70,20%

Synthèse

La lutte contre l'alcoolémie au volant reste un des enjeux fort en matière de sécurité routière.

Le nombre d'usagers sous l'emprise d'un état alcoolique impliqués dans des accidents corporels, sont soit sensiblement identiques, soit légèrement supérieurs (pour les motos et les VL) aux moyennes nationales.

Le pourcentage de résultats positifs à l'alcool reste stable malgré une augmentation du nombre de contrôles.

Des efforts notables ont été effectués pour le dépistage des drogues également sur la période de référence par rapport à la précédente étude d'enjeux.

Il est à noter que des kits de prélèvement salivaire ont remplacé la prise de sang au printemps 2017 en zone de gendarmerie. Cela permet la multiplication des contrôles routiers.

6.2 Le comportement par rapport à la vitesse

Données des forces de l'ordre :

	2012	2013	2014	2015	2016
Nombre d'Infractions positives à la vitesse **CSA fixe et CSA embarqué**	CSA fixe : **101 097** CSA embarqué (ETM+ ETED) : **16 724**	CSA fixe : **48 862** CSA embarqué (ETM+ ETED) : **12 556**	CSA fixe : **88 080** CSA embarqué (ETM+ ETED) : **7 596**	CSA fixe : **82 846** CSA embarqué (ETM+ ETED) : **8 712**	CSA fixe : **96 447** CSA embarqué (ETM+ ETED) : **8 026**
TOTAL	**117821**	**61418**	**95676**	**91558**	**104473**

Nombre d'Infractions positives à la vitesse **hors CSA (jumelles)**	**1987**	**1623**	**1306**	**1340**	**1237**

Nota : Pour les vitesses relevées avec le radar mobile (vitesse hors CSA « jumelles ») et interception, les infractions concernent la zone gendarmerie et la zone police.

Synthèse

En règle générale, il apparaît que sur la période 2012-2016, le nombre d'infractions relatives à la vitesse, après une baisse conséquente en 2012 et 2013, enregistre une hausse sans atteindre néanmoins le nombre de l'année 2012.

La maîtrise de la vitesse reste un des éléments principaux de la prévention du risque routier.

Il ne tient qu'au conducteur de réguler sa vitesse.

7 Analyse des plans départementaux d'actions de sécurité routière sur la période 2013-2017

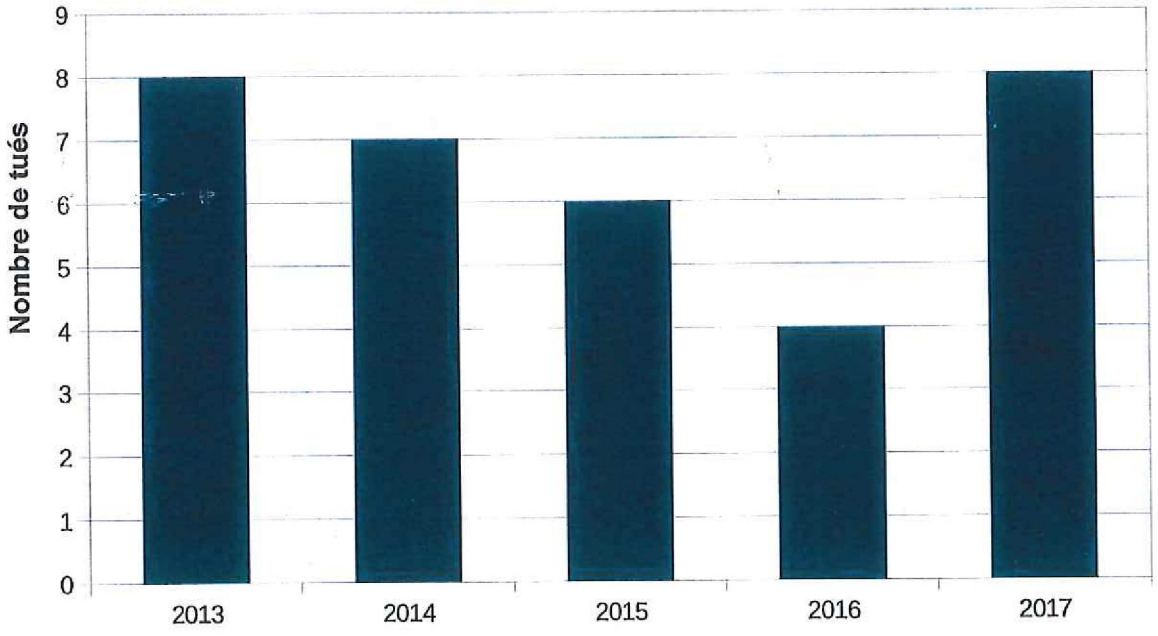
7.1 La sécurité routière, une priorité

La politique de sécurité routière est une priorité gouvernementale en ce qu'elle s'attache à la protection de la vie humaine.

Depuis 2002, date à laquelle la lutte contre l'insécurité routière a été érigée en cause nationale, les résultats enregistrés dans le département du Territoire de Belfort, s'agissant, par exemple du nombre de tués sur les routes de l'aire urbaine, légitiment que l'effort soit poursuivi. En effet, si de 2013 à 2016, une baisse s'était amorcée, elle a été démentie en 2017, avec un nombre de tués en 2017 aussi important qu'en 2013. S'agissant de chiffres faibles, l'évolution inter-annuelle est toutefois à considérer avec précaution.

Année	2013	2014	2015	2016	2017
Tués	8	7	6	4	8

Nombre de tués dans le Territoire de Belfort entre 2013 et 2017



Les bilans de ces cinq dernières années soulignent l'impérieuse nécessité de poursuivre la mobilisation et la dynamique engagées avec les partenaires de la sécurité routière afin que chaque usager de la route adopte un comportement responsable et respecte les règles du code de la route.

La présence visible des forces de l'ordre sur le terrain et la probabilité pour les conducteurs de se faire contrôler, partout, à toute heure, éventuellement plusieurs fois sur un même axe par les forces de gendarmerie et/ou de police, selon les zones de compétence, permettent de lutter contre l'insécurité routière dans le département et de rappeler les comportements adaptés.

7.2 L'organisation de la prise en charge locale de la sécurité routière

Le directeur de cabinet est le chef de projet sécurité routière. Il est assisté par :

- la cheffe de la section sécurité routière qui, depuis la mise en place du plan préfectures nouvelle génération (PPNG) du 13 mars 2017, est placée sous l'autorité de la cheffe du service des sécurités et de la cheffe du bureau de la sécurité publique au Cabinet. Elle anime, au quotidien, la mise en œuvre de la politique de sécurité routière définie localement ;
- La direction départementale des territoires qui assure, par l'intermédiaire de la cellule « gestion des informations géographiques et de la sécurité » du service « appui connaissance et sécurité des territoires » :
    - la gestion de l'observatoire départemental de la sécurité routière ;
    - le suivi et le déploiement du parc de radar du département ;
    - une mission de conseil et une veille réglementaire sur la politique de sécurité routière.

7.3 Le bilan des actions menées dans le cadre du PDASR sur la période 2013-2017

Le document général d'orientations (DGO) pour 2013-2017 avait fixé les enjeux prioritaires locaux, les objectifs et les orientations d'actions de la politique de sécurité routière à mener dans le département du Territoire de Belfort :

- les piétons ;
- les jeunes ;
- les deux-roues motorisés ;
- l'alcool et les stupéfiants ;
- la vitesse.

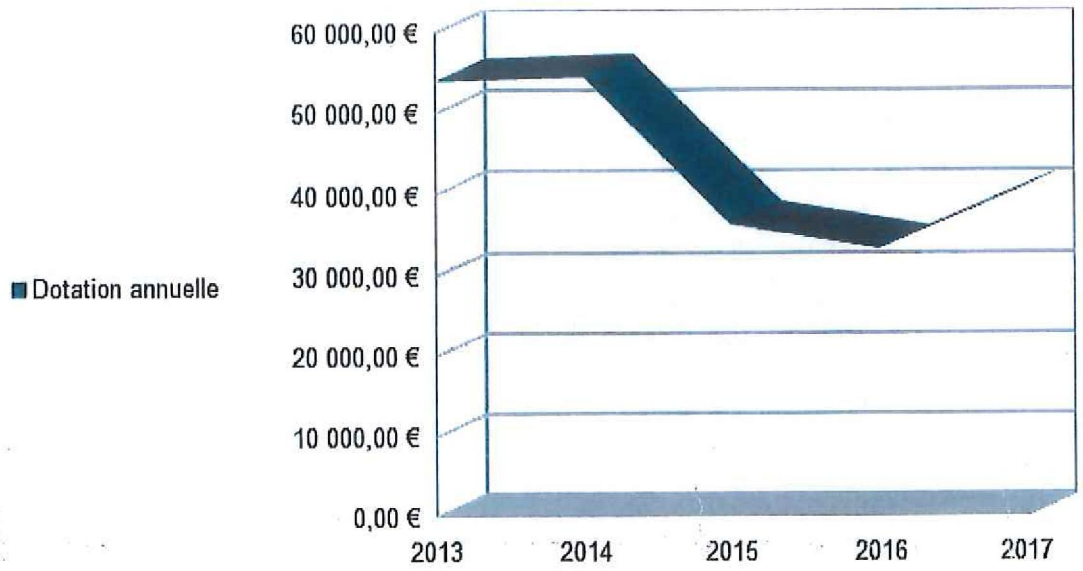
Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) est la déclinaison annuelle de la politique de sécurité routière à partir du DGO.

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière repose sur la mobilisation coordonnée de tous les acteurs notamment l'éducation nationale, les collectivités territoriales, les associations et leurs bénévoles, les forces de l'ordre (police et gendarmerie), le SDIS, le ministère de la défense et les acteurs de l'économie locale qui œuvrent dans la lutte contre l'insécurité routière.

7.4 Dotation annuelle / budget opérationnel de programme (BOP) 207 – action 2

Année	2013	2014	2015	2016	2017
Dotation	53 999,86 €	54 549,98 €	36 291,00 €	33 321,00 €	40 948,86 €

Diagramme / dotation annuelle sur la période 2013-2017

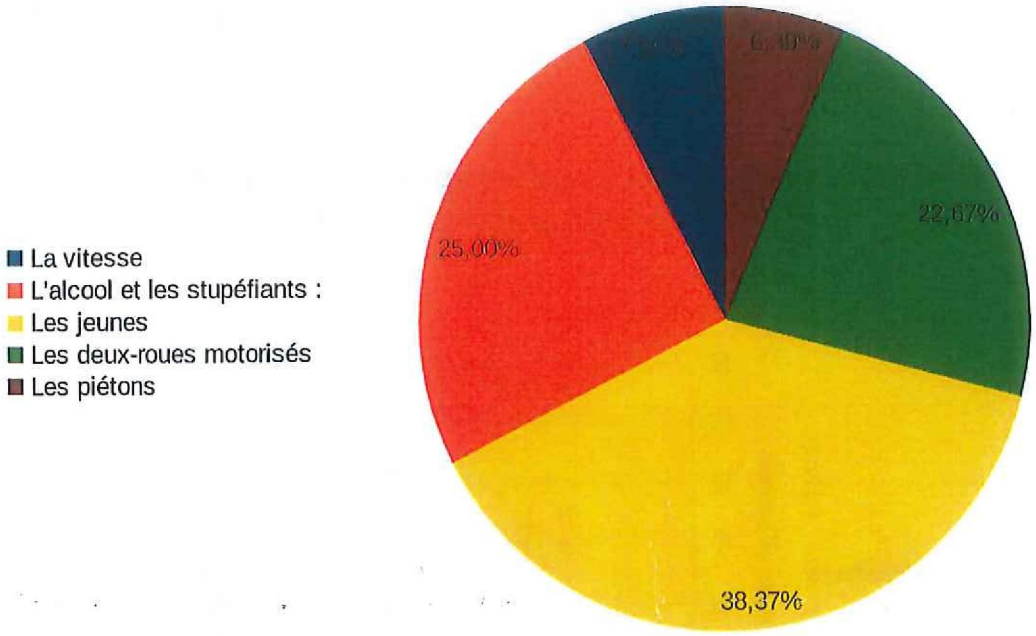


Après une baisse significative en 2015, la dotation progresse de 22.89 % (7 627,86 €) en 2017.

7.5 Bilan des actions par enjeux sur la période 2013-2017

Les enjeux	Objectifs	Nombre de personnes touchées	Nombre d'actions mises en œuvre au titre du PDASR	Part du nombre d'actions par enjeux réalisées au titre du PDASR
La vitesse	Prévention et sensibilisation aux risques routiers		13	8 %
L'alcool et les stupéfiants • achat éthylotests chimiques • festival « FIMU et Les Eurockéennes »	Sensibilisation des festivaliers au risque « alcool + conduite » en les responsabilisant et en leur montrant que s'amuser et rester sobre ne sont pas incompatibles	24 233	43	25 %
Les jeunes	Actions menées de l'école primaire au lycée dans le but de permettre aux enfants et aux adolescents d'acquérir des comportements pour se protéger des dangers de la circulation et de partager l'espace public dans le respect des règles et des autres	20 451	66	38 %
Les deux-roues motorisés	Actions menées en direction des cyclomotoristes et des motards, sensibilisation en lien avec les forces de l'ordre en faisant prendre conscience de leur vulnérabilité aux conducteurs, promouvoir le port d'équipements adaptés, rappeler les règles de circulation	2278	39	23 %
Les piétons	Actions menées en direction des enfants de 6/12 ans en leur inculquant le réflexe de la responsabilité individuelle pour se prémunir des accidents	2658	11	6 %
TOTAL		**49620**	**172**	**100,00 %**

Diagramme / bilan des actions par enjeux sur la période 2013-2017



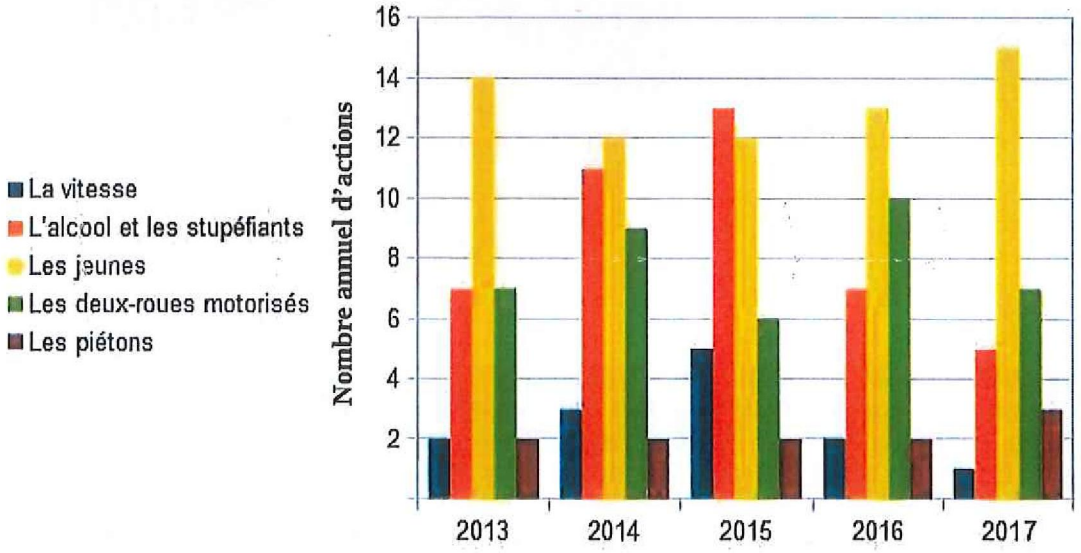
La ventilation entre les cinq enjeux, sur la période 2013-2017, montre que les actions du PDASR ont ainsi répondu aux priorités nationales et/ou locales et contribué à la réduction du nombre d'accidents sur le département du Territoire de Belfort au regard des cinq enjeux du DGO « les jeunes, l'alcool et les stupéfiants, les deux-roues motorisés, la vitesse et les piétons ».

85 % des actions réalisées par le PDASR sur ces cinq dernières années sont tournées vers les jeunes, l'alcool et les stupéfiants ainsi que les deux-roues motorisés.

7.6 Récapitulatif du nombre annuel des actions réalisées par enjeux

	2013	2014	2015	2016	2017
La vitesse	2	3	5	2	1
L'alcool et les stupéfiants	7	11	13	7	5
Les jeunes	14	12	12	13	15
Les deux-roues motorisés	7	9	6	10	7
Les piétons	2	2	2	2	3
Total	**32**	**37**	**38**	**34**	**31**

Diagramme / répartition des actions réalisées par enjeux sur la période 2013-2017



Le tableau ci-référencé présente les actions inscrites au PDASR, sur la période 2013-2017. Il spécifie la répartition en fonction des enjeux du DGO. Il est observé que trois actions majoritaires notamment les **jeunes, l'alcool et les stupéfiants ainsi que les deux-roues motorisés** concentrent une part non négligeable du budget du PDASR.

7.7 Les actions réalisées par enjeux de 2013 à 2017

La vitesse :
- étalonnage bascule fixe A36, ce dispositif permet de vérifier le respect de la réglementation en matière de chargement et de traçabilité du temps de conduite et de repos des poids-lourds.
- pose de radar pédagogique RD 419 à Perouse
- installation de 2 radars pédagogiques à Moval
- redéploiement de 2 radars pédagogiques à Essert

L'alcool et les stupéfiants :
- prévention sur le site du festival international de musique universitaire (FIMU)
- prévention sur le site des Eurockéennes
- prévention routière et conduites addictives à destination des étudiants « le sens de la fête »
- SAM, le Capitaine de soirée
- la communauté de communes du Sud Territoire (CCST) avec vous pour votre sécurité sur la route
- sensibilisation du personnel militaire aux dangers de la route

Les jeunes :
- village sécurité routière au centre EPIDE de Belfort
- sensibilisation à la sécurité routière pour les entrants en lycée et en CFA
- évacuation de bus
- initiation à la conduite d'un deux-roues motorisé
- opération prévention d'été (OPE) vise, d'une part, à proposer des activités ludiques ainsi qu'une sensibilisation au partage de la route aux enfants et/ou aux jeunes filles et garçons qui ne partent pas en vacances durant les congés scolaires d'été, et, d'autre part, à renforcer le lien police-population en direction de la jeunesse grâce à la mise à disposition d'un fonctionnaire de police, durant la période estivale, qui encadre les activités.
- risques routiers en collège
- préparation aux attestations scolaires de sécurité routière (ASSR)
- première éducation routière est une opération dispensée aux élèves de CM1 et de CM2 du département en leur inculquant les bases de la sécurité routière. Elle comporte une épreuve théorique sur les rappels du Code de la Route et du comportement, une épreuve pratique sur les pistes fixes et mobiles de l'association Prévention routière en tenant les rôles de l'enfant piéton et l'enfant à vélo.
  Cette opération est réalisée avec le détachement de deux gendarmes et se termine vers la mi-juin par une finale regroupant les vingt meilleurs élèves du département.
- en route vers l'autonomie dans deux quartiers politique de la ville est une opération menée en direction des jeunes principalement du quartier des Résidences avec un manque d'opportunité économique (QF1 CAF) et du quartier Belfort Nord sur un projet inter-centres. Les jeunes sont ciblés sur leur fragilité économique et leur intérêt citoyen.
- lutte contre incivilités routières et permis AM1
- les Rencontres de la sécurité
- spectacle « d'une route à l'autre »

Les deux-roues-motorisés :

- vitesse moyenne en ville, opération organisée par la fédération française des motards en colère du Territoire de Belfort (FFMC90) dont l'objectif est de montrer que les 2RM, par leur gabarit, devient une solution au désengorgement.
- journée « reprise du guidon »
- motard d'un jour, opération organisée par la fédération française des motards en colère du Territoire de Belfort (FFMC90). Elle consiste à emmener en passager des élus, techniciens ou conseillers départementaux responsables de voirie n'ayant pu ou jamais monté sur une moto. L'objectif est de mettre en évidence la problématique des 2 roues motorisés au regard des aménagements urbains ou extra-urbains, obstacles en rond-point ou bord de route, doublement des glissières de sécurité, séparations de voies par des surélévations.
- secourisme PSC-1, opération organisée par la fédération française des motards en colère du Territoire de Belfort (FFMC90). Elle consiste à former les conducteurs aux 1er secours dans la perspective d'avoir la capacité d'intervention sur un accident routier ou domestique.

Les piétons :

- le permis piéton
- sensibilisation aux risques du déplacement du piéton et du cycliste dans les écoles primaires (CE1 et CE2)
- cheminement à pied des enfants du périscolaire jusqu'à l'école

8 Les enjeux

8.1 Enjeux retenus

Trois enjeux ont reçu à l'unanimité l'acquiescement de tous les membres participants à la réunion du 28 septembre 2017 :

- ✔ premier enjeu : le risque routier professionnel ;
- ✔ deuxième enjeu : les comportements à risques (alcool, stupéfiants, distracteurs, vitesse) toutes générations confondues ;
- ✔ troisième enjeu : les deux-roues.

Les trois groupes de travail ont été installés le 18 octobre 2017 avec une feuille de route selon les enjeux retenus

9 Déclinaison des orientations d'actions pour chacun des enjeux

Principes généraux

- ✔ Recruter des intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) ;
- ✔ Une action de communication par mois sauf période de réserve ;
- ✔ Conforter ou construire des partenariats ;
- ✔ Mettre en place un plan départemental de contrôle routier (PDCR) ;
- ✔ Chaque enjeu a droit à au moins 25 % des crédits du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) ;
- ✔ Réaliser une synthèse des offres de service existantes pour la prévention du risque routier ;
- ✔ Chaque année, 25 % des crédits du PDASR doivent financer des actions nouvelles ;
- ✔ Un bilan quantitatif et qualitatif des actions de prévention routière menées hors PDASR doit être rédigé par les partenaires qui l'adresseront pour le 1er février de chaque année à la préfecture, pour favoriser les synergies (fiche type en annexe 1) ;
- ✔ Mettre en œuvre les mesures du comité interministériel de sécurité routière (CISR) ;
- ✔ Un bilan, au bout de 2 ans, du DGO ;
- ✔ Assurer le suivi des conducteurs aux soldes de points nuls ou dont le permis a été suspendu ;
- ✔ Témoignages de victimes d'accident.

Fiche 1 « les orientations d'actions »

Premier enjeu : le risque routier professionnel

Recensement des accidents de la route pour les déplacements domicile/travail et pour les déplacements professionnels, en se rapprochant des compagnies d'assurance, de la caisse nationale d'assurance maladie, de la CARSAT, des centres de contrôles techniques « poids-lourds et CTTE (camionnettes / véhicules de sociétés).
Promouvoir les plans de prévention des risques routiers.
Réaliser une synthèse des offres de service existantes pour la prévention du risque routier, l'actualiser et la promouvoir auprès des entreprises, avec une orientation particulière en direction des très petites entreprises (TPE) / des petites et moyennes entreprises (PME) et ou par branches les plus accidentogènes ;
Intervenir le plus en amont possible notamment dans le cadre des formations dispensées dans les centres de formation et d'apprentissage (CFA) et les lycées professionnels sur le risque routier ;
S'assurer du respect de la réglementation en matière de traçabilité des temps de conduite et de repos ;
Poursuivre les actions de contrôle sur les surcharges.

Fiche 2 « les orientations d'actions »

Deuxième enjeu : les comportements à risques (alcool, stupéfiants, distracteurs) toutes générations confondues

La vitesse
Sensibiliser au port de la ceinture de sécurité et autres équipements de sécurité ;
Promouvoir des actions de sensibilisation en direction de tout public ;
Procéder aux immobilisations administratives ;
Continuer les actions avec simulateurs 2 et 4 roues ;
Certaines zones mériteraient une simplification des informations données aux conducteurs.
L'alcool et les stupéfiants
Sensibiliser aux risques liés à l'alcool et aux drogues, de l'enfance à l'apprentissage de la conduite (effet sur champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes...) ;
Mobiliser les organisateurs de soirées festives sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton ;
Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs ou les soirs de fêtes ;
Il apparaît qu'au-delà des actions déjà menées et qu'il conviendra de reconduire en partie, une attention particulière devra être apportée à l'usage des stupéfiants. Deux publics : les jeunes et les quadragénaires lors d'ambiances festives. Un message concernant les techniques de dépistage (insister sur le fait que ces produits toxiques sont des produits rémanents) d'une part et, les conséquences d'un test positif au regard de la loi d'autre part. ✔ Prévention auprès des élèves de terminale. Usage de simulateur 2 et 4 roues afin de mettre en évidence la perte de moyens ; ✔ Information relative aux risques sur la santé notamment en milieu scolaire, et dès le collège (première cigarette) ; ✔ Information sur les contrôles et les conséquences juridiques d'un test positif ; ✔ Mobilisation des organisateurs de soirées festives et événements culturels (FIMU, Eurockéennes).
Les jeunes
Informer et sensibiliser au port des équipements de sécurité à vélo et en deux-roues (casque, gilet jaune, gant, etc.) ;
Sensibiliser les établissements scolaires et les universités aux risques encourus dans les déplacements lors de la prise d'alcool et de stupéfiants ;
Les distracteurs
Déterminer les sources de distraction sur les différents réseaux routiers ;
Inciter les auto-écoles à insister pendant la formation sur les risques liés à l'usage des distracteurs ;
Informer les conducteurs qu'en cas d'accident l'utilisation de distracteurs est une preuve de responsabilité ;
Poursuivre la répression de l'utilisation des distracteurs en développant les contrôles banalisés ;

Les seniors
Organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route ;
Organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques, et en informant sur les risques liés à la prise de médicaments, en lien avec les mairies et les médecins ;
Promouvoir une sensibilisation à destination des enfants des aînés afin de les accompagner à la prise de décision relative à l'arrêt de la conduite d'un parent.

Fiche 3 « les orientations d'actions »

Troisième enjeu : les deux-roues

S'appuyer sur le chargé de mission deux-roues motorisé (Cdm 2RM) pour le département du Territoire de Belfort qui a vocation à animer la politique sécurité routière à deux-roues ;
Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents ;
Sensibiliser les gestionnaires de voirie et les aménageurs aux risques des deux-roues motorisés lors de la réalisation des ouvrages routiers en leur faisant découvrir le deux-roues motorisé ;
Inciter aux actions « post-permis » à destination des motards (reprise du guidon, ateliers de perfectionnement technique…) ;
Faire prendre conscience de leur vulnérabilité aux conducteurs de deux-roues pour promouvoir le port des équipements de protection individuelle obligatoires ;
Rappeler aux utilisateurs de deux-roues qu'ils sont souvent mal perçus de par leur gabarit par les autres automobilistes et sensibiliser les automobilistes aux conditions de circulation des deux-roues ;
Agir en milieu scolaire ;
Réaliser des contrôles sur les casques et gants avec une incitation au port d'équipements de protection individuelle additionnels ;
Poursuivre les actions de contrôle et de répression.

Les signataires du DGO

Madame la Préfète
du Territoire de Belfort

Sophie ELIZEON

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE
DU TERRITOIRE
DE BELFORT

Madame la Procureure
de la République près le tribunal de
Grande Instance du Territoire de Belfort

Ariane COMBAREL

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

Pour le Président du Conseil
Départemental du Territoire de Belfort,
le vice-président

Frédéric ROUSSE

Territoire de Belfort
Conseil général

Monsieur le Président de l'association
des maires du département du Territoire
de Belfort

Pierre REY

AMF90
ASSOCIATION DES MAIRES DU DÉPARTEMENT DU TERRITOIRE-DE-BELFORT

Pour le Président de la communauté
de communes du Sud Territoire,
la cinquième vice-présidente

Monique DINET

SUD
TERRITOIRE
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Pour le Maire de Belfort, l'adjoint
chargé de la sécurité et de la
tranquillité publique

Gérard PIQUEPAILLE

VILLE DE
BELFORT
BELFORT.FR

10 ANNEXES

Composition des groupes de travail :

- Annexe DGO 2018-2022 : groupes de travail + feuille de route
- Annexe 1 : actions menées sans le soutien financier du PDASR – année N-1

Cartographie portant sur l'accidentologie sur la période 2012-2016 :

- Bilan accidentologique 2012-2016, Territoire de Belfort
- Accidents mortels 2012-2016, Territoire de Belfort
- Accidents dans les communes 2012-2016, Territoire de Belfort
- Bilan accidentologique 2012-2016, commune de Belfort
- Accidents avec blessés non hospitalisés 2012-2016, Territoire de Belfort
- Accidents avec blessés hospitalisés 2012-2016, Territoire de Belfort
- Accidents impliquant des piétons 2012-2016, Territoire de Belfort
- Accidents impliquant des cyclos 2012-2016, Territoire de Belfort
- Accidents impliquant des motos 2012-2016, Territoire de Belfort
- Accidents impliquant des piétons 2012-2016, commune de Belfort
- Accidents impliquant des cyclos 2012-2016, commune de Belfort

Direction du cabinet
Service des sécurités
Bureau de la sécurité publique

ANNEXE
DGO 2018_2022
GROUPES DE TRAVAIL + FEUILLE DE ROUTE

Groupe de travail	Service ou association	Réponse le	Pilote	Secrétariat	Membre participant au groupe	Lieu de réunion	Date et horaire de réunion	Observations
Premier groupe	GGD90	5 octobre 2017	Lieutenant Patrice BARRIERE			Préfecture, salle Bartholdi	13 novembre 2017 De 14 h 00 à 18 h 00	Réunion calée avec le Lieutenant BARRIERE le 5/10/2017, une seule réunion
	Préfecture	28 septembre 2017		Madame Patricia LAVOCAT				
	Association prévention routière	4 octobre 2017			Monsieur Yvan LAMBALOT			
Enjeu « le risque routier professionnel »	Ecole de conduite EISEN	5 octobre 2017			Monsieur Vincent EISEN			
	DDSP90	5 octobre 2017			Commandant Nicolas GRETH			
	Préfecture	4 octobre 2017			Monsieur David RACLET			
Deuxième groupe	DSDEN90	29 septembre 2017	Monsieur Jean-Philippe NOU	DSDEN		DSDEN 90, salle des Commissions	1ère réunion 9 novembre 2017 De 13 h 30 à 17 h 00 2ème réunion 14 novembre 2017 De 13 h 30 à 17 h 00	Réunion calée avec monsieur NOU le 9/10/2017, deux réunions
	ALTAU	3 octobre 2017			Madame Maud CAVERSAZIO			
	DDSP90	5 octobre 2017			Commandant Nicolas GRETH			
	GGD90	5 octobre 2017			GGD90			
Enjeu « les addictions (Talcool et les stupéfiants), la vitesse, les jeunes, les seniors et autres risques (distracteurs tels que téléphone, smartphone, tablettes, ordinateurs...) »	DDT90	28 septembre 2017			Monsieur Maxime FERRER			
	Association prévention routière	4 octobre 2017			Monsieur Yvan LAMBALOT			
	ANPAA	10 octobre 2017			ANPAA			
	Association des maires du département du Territoire de Belfort	10 octobre 2017			Monsieur Pierre REY			
Troisième groupe	DDSP90	5 octobre 2017	Commandant Nicolas GRETH			DDT90, salle Vendôme	10 novembre 2017 De 14 h 00 à 18 h 00	Réunion calée avec le commandant GRETH le 06/10/2017, une seule réunion
	DDT90	4 octobre 2017		Monsieur Serge FRANCOIS				
	Police municipale de Belfort	5 octobre 2017			Monsieur Laurent CNUDDE			
	Préfecture	4 octobre 2017			Monsieur David RACLET			
	FFMC90	2 octobre 2017			FFMC90			
	CD90	6 octobre 2017			Monsieur Michaël JEANVOINE			
Enjeu « les deux-roues »	GGD90	5 octobre 2017			GGD90			
	Police intercommunale de la communauté de communes du Sud Territoire (CCST)	5 octobre 2017			Monsieur Lionel DUJANCOURT Monsieur Emeric CLAVELIN			

Période de réunions	entre le 1er octobre au 17 novembre 2017
Retour impératif des contributions	lundi 20 novembre 2017
Boîte fonctionnelle	pref-securite-routiere@territoire-de-belfort.gouv.fr
Pour chaque enjeu ci-référencé	Proposer les orientations d'actions (impliquer, promouvoir, mettre en oeuvre, sensibiliser, former, etc...). Pour ce faire, vous trouverez ci-joint une liste d'exemples d'orientations d'actions qui n'est pas exhaustive, et ne vise pas à limiter la réflexion.
Travail attendu	Proposer, en argumentant, des orientations d'actions en s'appuyant sur l'analyse de l'accidentologie départementale réalisée par l'ODSR sur la période 2012-2016

Belfort, le 18 OCT. 2017

Le sous-préfet, directeur de cabinet

Matthieu BLET

ANNEXE 1

EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE

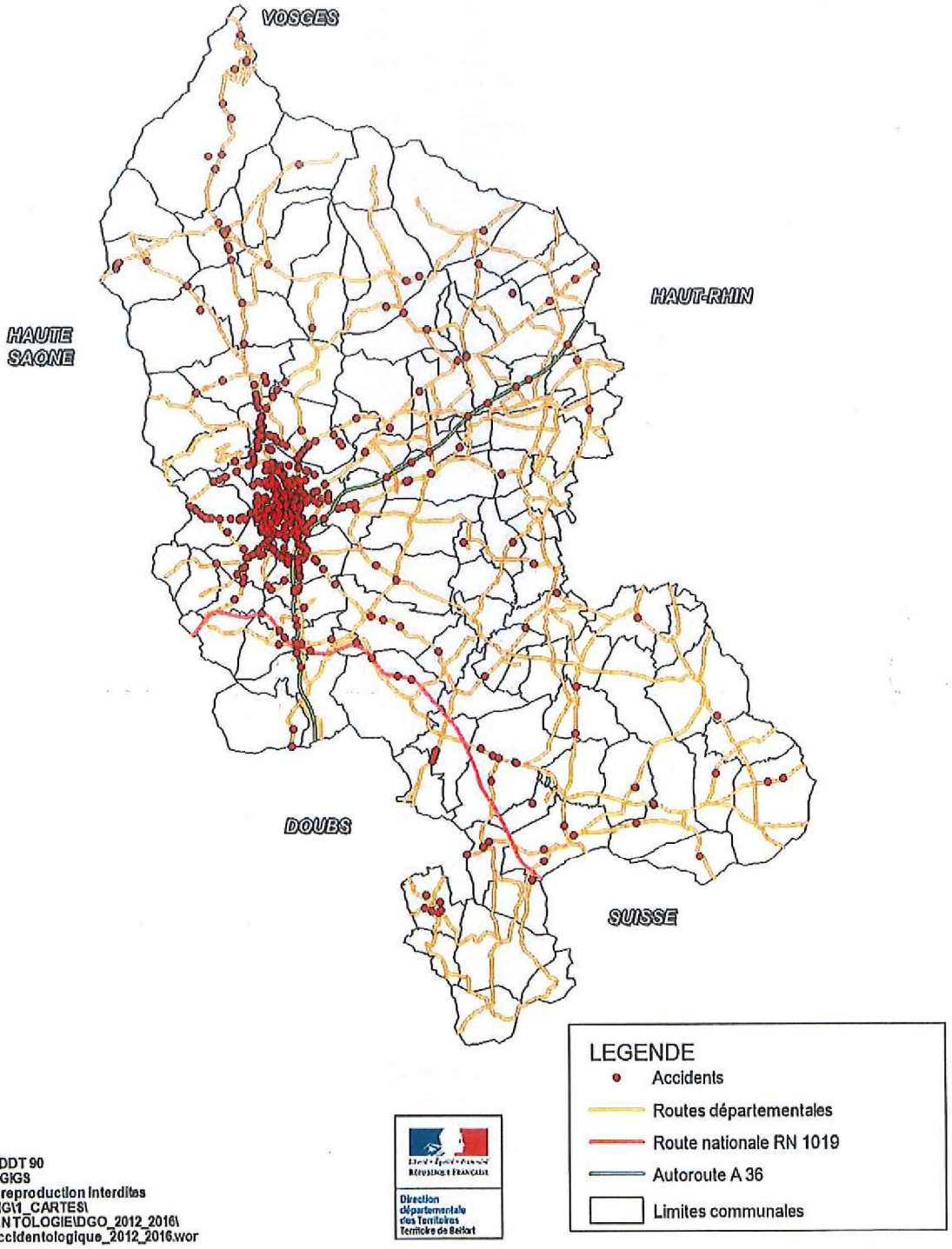
ACTIONS MENEES SANS LE SOUTIEN FINANCIER DU PDASR

SUR L'ANNEE N – 1

PORTEUR DE PROJET	LIEU DE REALISATION DE L'ACTION	INTITULE	DESCRIPTIF CONCIS DE L'ACTION	CALENDRIER DE REALISATION	PUBLIC CIBLE BENEFICIAIRE	NOMBRE DE PERSONNES TOUCHEES	COUT DE L'ACTION PORTE PAR LA STRUCTURE
NOM DU PARTENAIRE							
TOTAL							

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

BILAN ACCIDENTOLOGIQUE 2012 - 2016
Territoire de Belfort

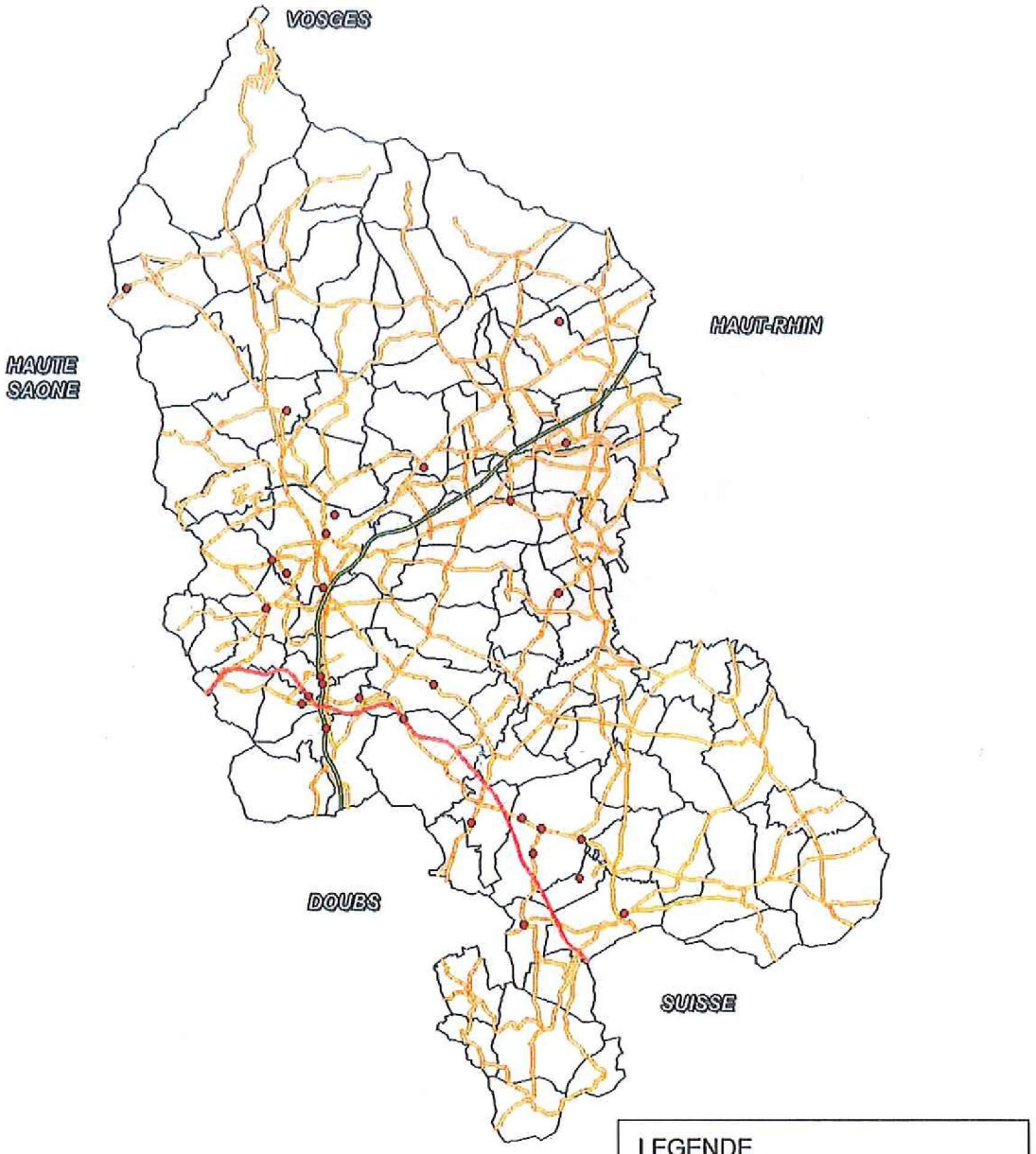


Direction départementale des Territoires Territoire de Belfort

CARTE DDT 90
SACST/GIGS
copie et reproduction interdites
Y:\14_SIG\1_CARTES\
ACCIDENTOLOGIE\DGO_2012_2016\
Bilan_accidentologique_2012_2016.wor

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

ACCIDENTS MORTELS 2012 - 2016
Territoire de Belfort

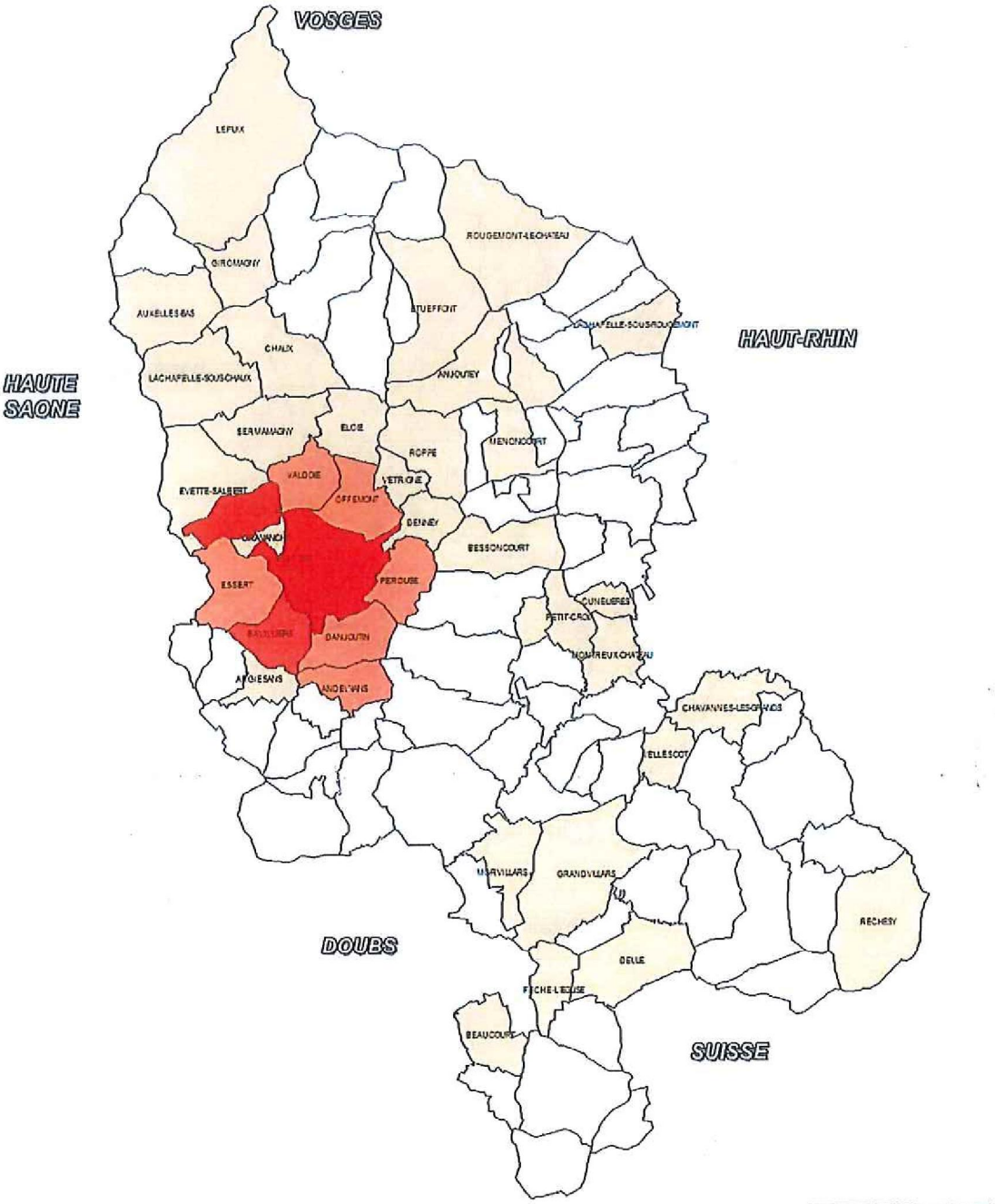


CARTE DDT 90
SAC ST/GIGS
copie et reproduction interdites
Y:\14_SIG\1_CARTES\
ACCIDENTOLOGIE\DGO_2012_2016\
Accidents_mortels_2012_2016.wor

Direction départementale des Territoires Territoire de Belfort

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

ACCIDENTS DANS LES COMMUNES 2012 - 2016
Territoire de Belfort



CARTE DDT 90
SAC ST/GKS
copie et reproduction interdites
Y:\14_SIG\1_CARTES\
ACCIDENTOLOGIE\DGO_2012_2016\
Accidents_communes_2012_2016.wor

Liberté
Égalité
Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Direction départementale des Territoires Territoire de Belfort

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

BILAN ACCIDENTOLOGIQUE 2012 - 2016
Commune de Belfort

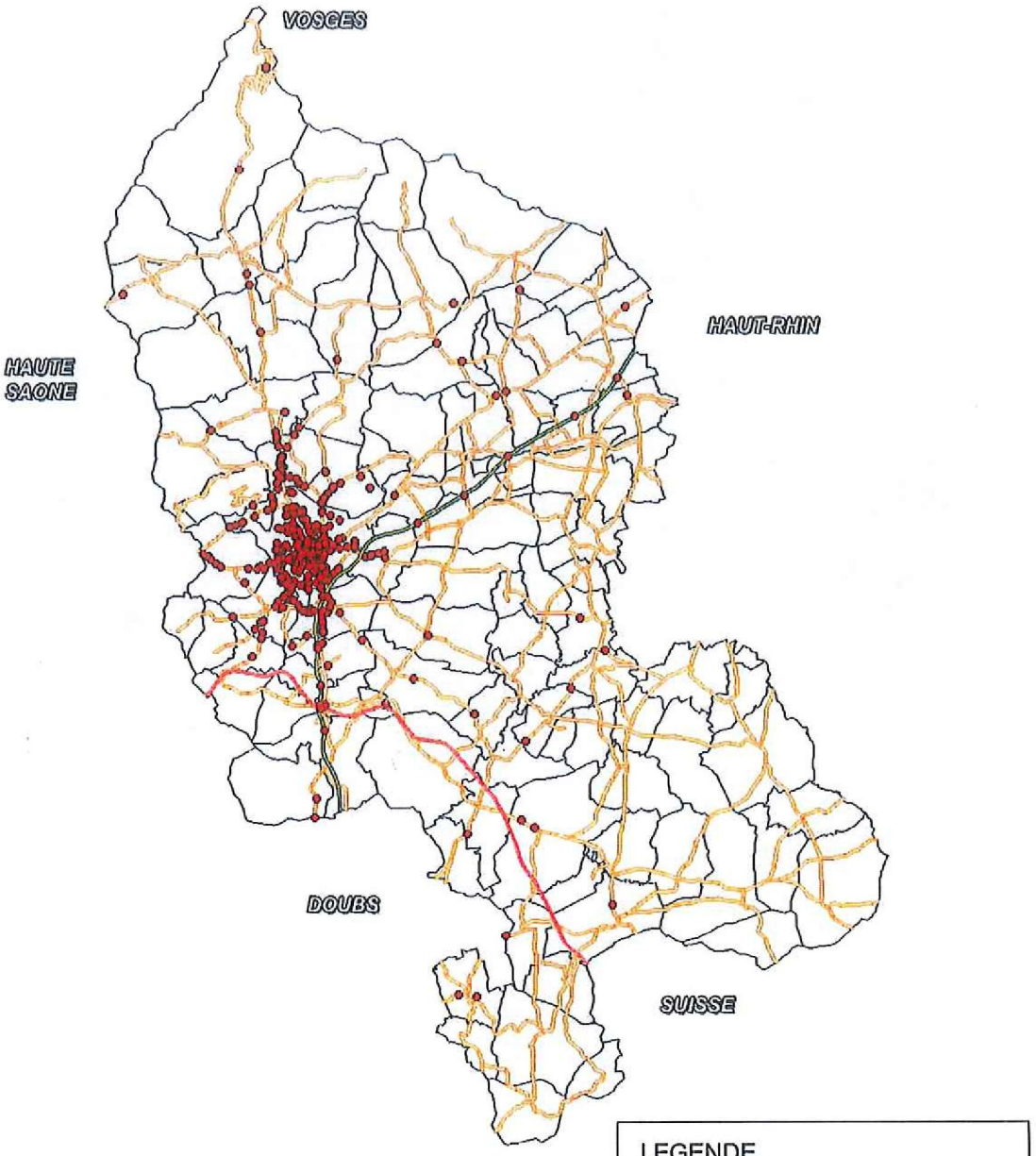
LEGENDE
- Accidents
- Routes départementales
- Autoroute A36
- Parcelles cadastrales

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Direction départementale des Territoires Territoire de Belfort

CARTE DDT 90
SACST/GIGS
copie et reproduction interdites
Y:\14_SIG\1_CARTES\
ACCIDENTOLOGIE\DGO_2012_2016\
Bilan_accidentologique_2012_2016_Belfort.wor

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

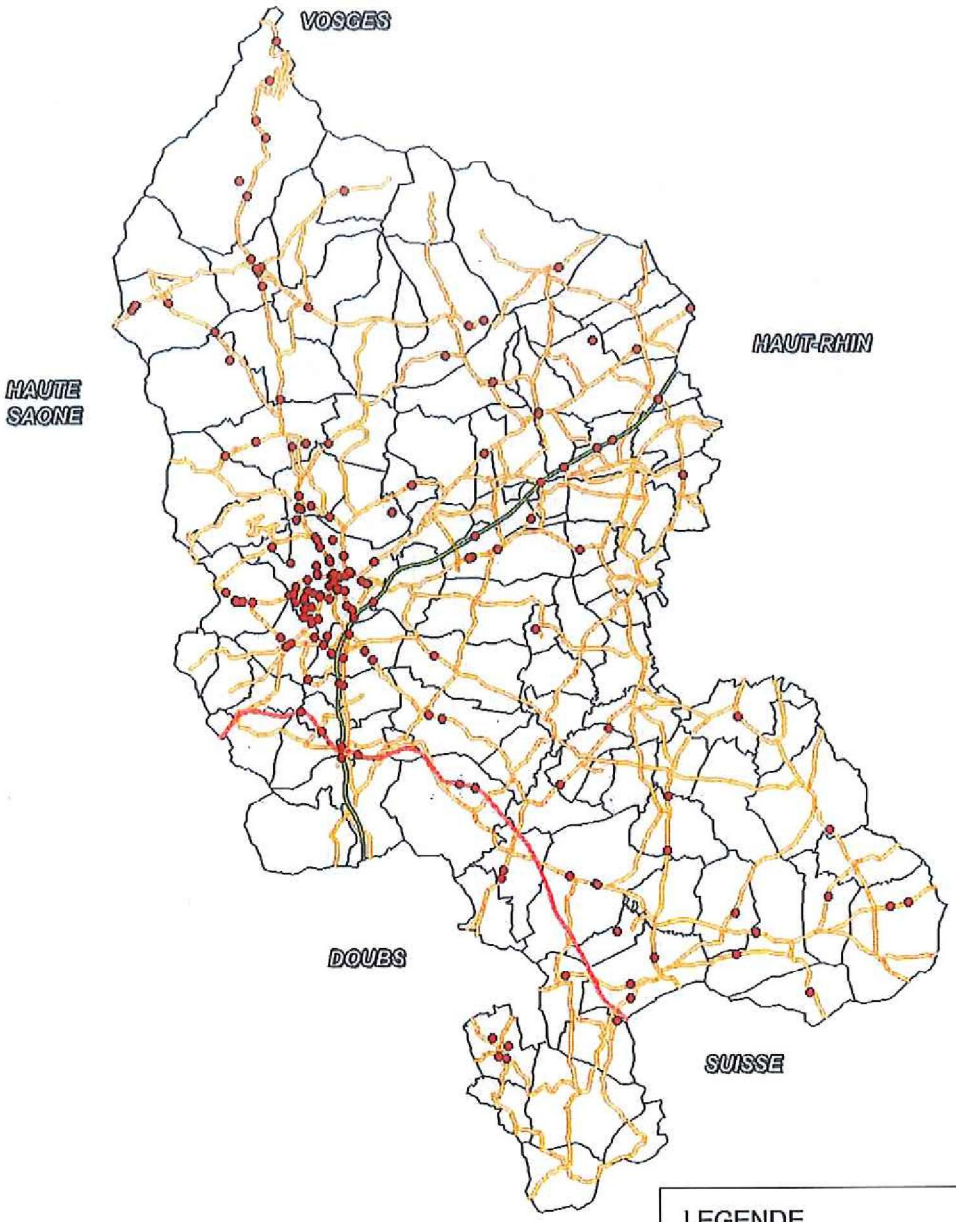
ACCIDENTS AVEC BLESSÉS NON HOSPITALISÉS 2012 - 2016
Territoire de Belfort



CARTE DDT 90
SACST/GIGS
copie et reproduction interdites
Y:\14_SIG\1_CARTES\
ACCIDENTOLOGIE\DGO_2012_2016\
Accidents_blessés_non_hospitalisés_2012_2016.wor

Direction départementale des Territoires Territoire de Belfort

ACCIDENTS AVEC BLESSÉS HOSPITALISÉS 2012 - 2016
Territoire de Belfort



CARTE DDT 90
SACST/GIGS
copie et reproduction interdites
Y:\14_SIG\1_CARTES\
ACCIDENTOLOGIE\DGO_2012_2016\
Accidents_blessés_hospitalisés_2012_2016.wor

Direction départementale des Territoires Territoire de Belfort

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

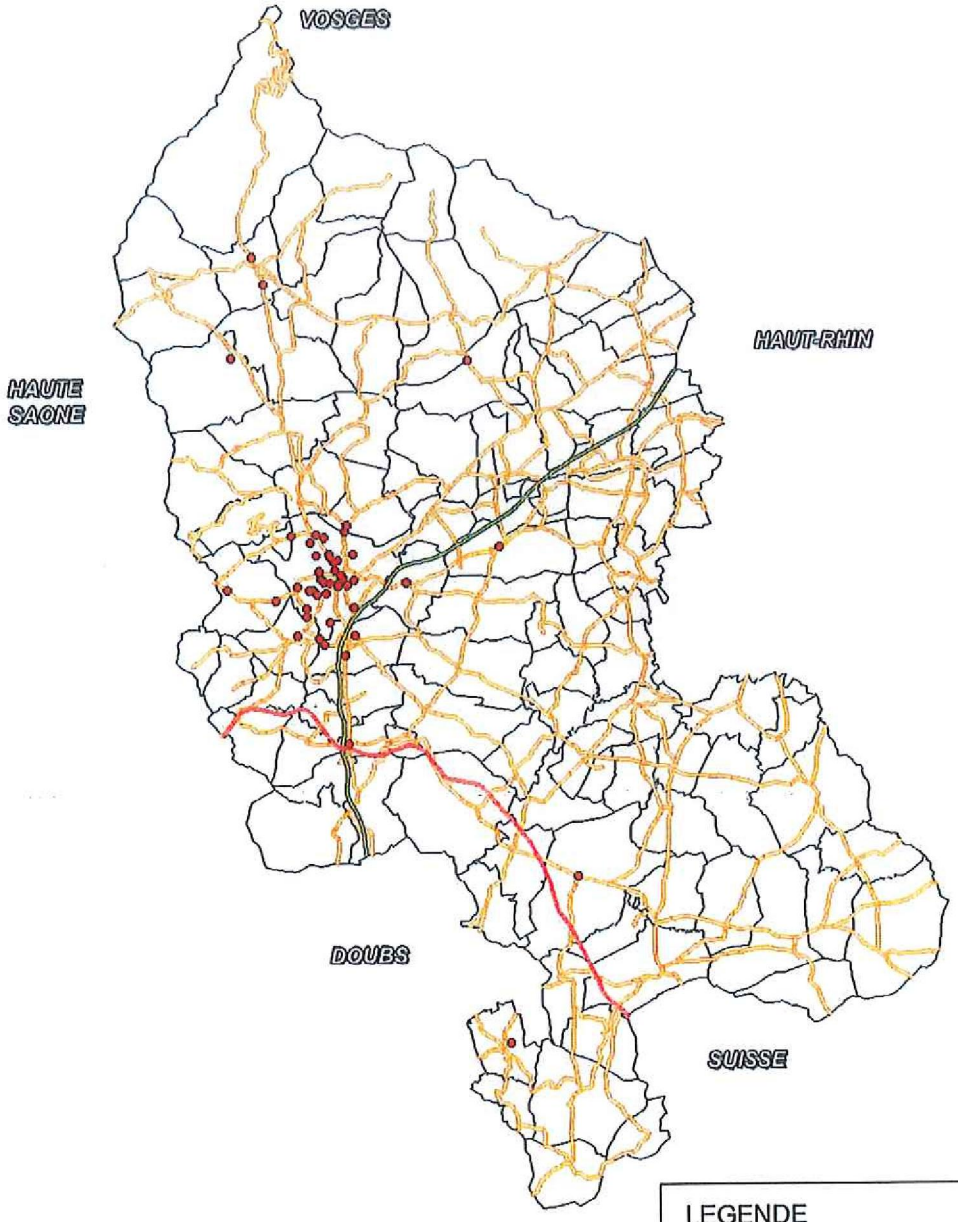
ACCIDENTS IMPLIQUANT DES PIETONS 2012 - 2016
Territoire de Belfort

Direction départementale des Territoires Territoire de Belfort

CARTE DDT 90
SAC ST/GKS
copie et reproduction interdites
Y:\14_SIG\1_CARTES\
ACCIDENTOLOGIE\DGO_2012_2016\
Accidents_piétons_2012_2016.wor

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

ACCIDENTS IMPLIQUANT DES CYCLOS 2012 - 2016
Territoire de Belfort



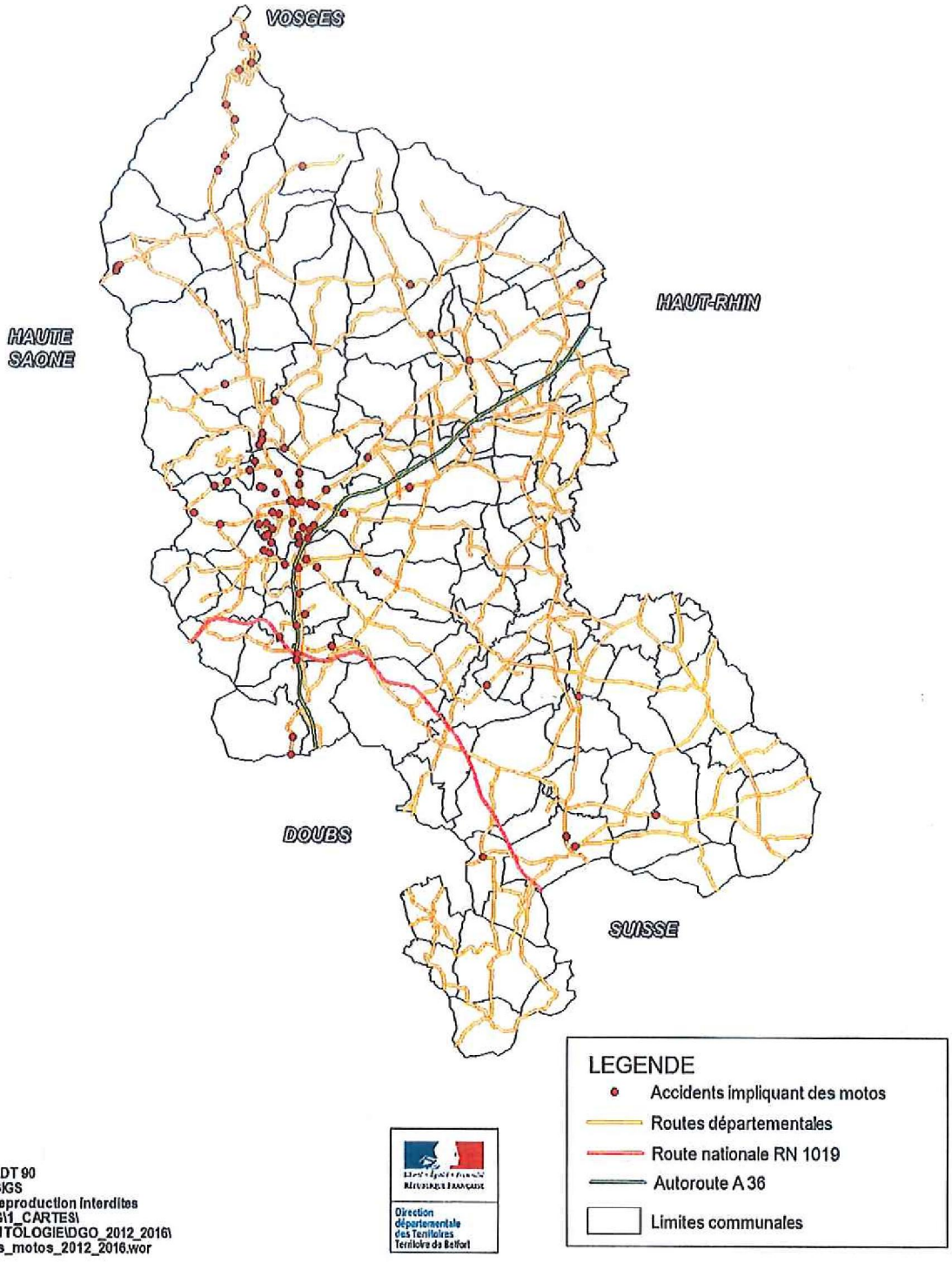
LEGENDE
- Accidens impliquant des cyclos
- Routes départementales
- Route nationale RN 1019
- Autoroute A 36
- Limites communales

Direction départementale des Territoires Territoire de Belfort

CARTE DDT 90
SAC ST/GKS
copie et reproduction interdites
Y:\14_SIG\1_CARTES\
ACCIDENTOLOGIE\DGO_2012_2016\
Accidents_cyclos_2012_2016.wor

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

ACCIDENTS IMPLIQUANT DES MOTOS 2012 - 2016
Territoire de Belfort

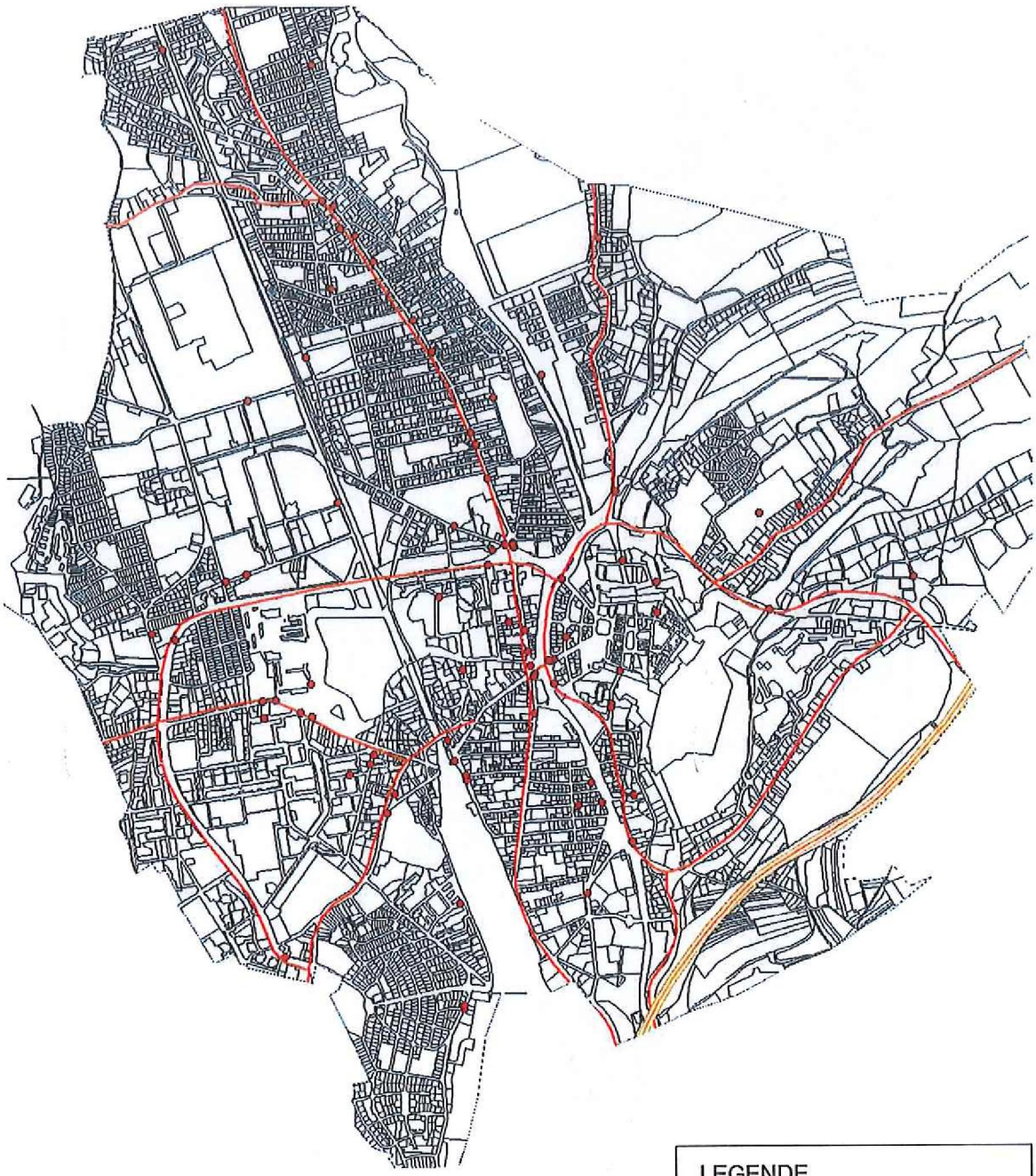


Direction départementale des Territoires Territoire de Belfort

CARTE DDT 90
SACST/GIGS
copie et reproduction interdites
Y:\14_SIG\1_CARTES\
ACCIDENTOLOGIE\DGO_2012_2016\
Accidents_motos_2012_2016.wor

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

ACCIDENTS IMPLIQUANT DES PIETONS
2012 - 2016 - Commune de Belfort



CARTE DDT 90
SACS T/GKS
copie et reproduction interdites
Y:\14_SIG\1_CARTES\
ACCIDENTOLOGIE\DGO_2012_2016\
Accidents piétons_2012_2016_Belfort.wor

Direction départementale des Territoires Territoire de Belfort

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

ACCIDENTS IMPLIQUANT DES CYCLOS
2012 - 2016 - Commune de Belfort

LEGENDE
- Accidents impliquant des cyclos
- Routes départementales
- Autoroute A36
- Parcelles cadastrales

Liberté
Égalité
Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction départementale des Territoires Territoire de Belfort

CARTE DDT 90
SACST/GIGS
copie et reproduction interdites
Y:\14_SIG\1_CARTES\
ACCIDENTOLOGIE\DGO_2012_2016\
Accidents cyclos_2012_2016_Belfort.wor