

PRÉFET DU TERRITOIRE DE BELFORT

Document général d'orientations de sécurité routière pour la période 2013 - 2017



SÉCURITÉ ROUTIÈRE Tous responsables

SOMMAIRE

1 – PREAMBULE	2
2 – DEMARCHE DE TRAVAIL	3
2.1 Démarche engagée	3
2.2 Contributions	4
2.3 Remarques	4
3 - EVOLUTION DE L'ACCIDENTOLOGIE	5
3.1 Comparaison avec la période d'étude précédente	5
3.2 Comparaison avec les données régionale et nationale	6
3.3 Évolution de la gravité	7
4 - ANALYSE TERRITORIALE	8
11.07	0
4.1 Répartition pas catégories de routes 4.2 Répartition agglomération hors agglomération	8 9
4.3 Répartition par commune	10
4.4 Accidents corporels sur la ville de Belfort	11
4.5 Incidence de l'infrastruture	11
5 – ANALYSE SELON LES CONDITIONS DE TEMPS	
ET DE CLIMAT	14
51 C. 194 146 15 days	14
5.1 Conditions météorologiques	14
5.2 Analyse Temporelle	13
6 – LES IMPLIQUES	17
(1 D) (10 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	17
6.1 Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués 6.2 Répartition du nombre des victimes graves (tués et blessés)	18
0.2 Repartition du nombre des victimes graves (des et blesses)	10
7 EXAMEN DES COMPORTEMENTS	21
7.1 L'Alcool	21
7.2 La Vitesse	24
8 ANALYSE DES ACTIONS 2008-2011 MENEES DANS LE CADRE DU PDASR	
AU REGARD DES ENJEUX DEPARTEMENTAUX DE SECURITE ROUTIERE	25
O LEC ENTELLY DOTENTIELS	32
9 LES ENJEUX POTENTIELS	32
9.1 Les piétons	32
9.2 Les jeunes	32
9.3 Les deux roues motorisés	32
9.4 L'Alcool	33
9.5 La Vitesse	33
10 ORIENTATIONS D'ACTIONS	34
	· ·
10.1 Orientations d'actions pour l'enjeu 2 roues motorisés	34
10.2 Orientations d'actions pour l'enjeu piétons	34 35
10.3 Orientations d'actions pour les jeunes 10.4 Orientations d'actions pour l'enjeu alcool	35
10.5 Orientations d'actions pour l'enjeu vitesse	35
уруживання приняти при	

1-PREAMBULE

1 2 1 1 2

Le 27 novembre 2012, le Ministre de l'Intérieur a annoncé un objectif : diviser par deux, d'ici à 2020, le nombre de morts sur les routes de France. Cet objectif, fixé par l'Union européenne, consiste pour la France, à être en dessous des 2 000 personnes tuées, à la fin de la décennie.

Cependant, la situation par catégorie d'usagers est contrastée. Les deux-roues motorisés sont sur représentés dans la mortalité routière. 23% des personnes décédées sur les routes sont des usagers de deux-roues motorisés alors que cette catégorie représente 3% du trafic. 21% des tués sur la route appartiennent à la classe d'âge « 18-24 ans ». Cette catégorie représentent 9% de la population. La proportion hommes/femmes dans la mortalité routière est un grand invariant de ces dix dernières années : 3 fois plus d'hommes que de femmes décèdent sur les routes.

Les campagnes et les mesures de sécurité routière ont permis de passer de 18 000 tués à moins de 3 700 en 2012, alors que le trafic routier était multiplié par trois. Le nombre de morts baisse, celui des personnes blessées et hospitalisées également.

Au-delà de l'amélioration de la sécurité des véhicules et de l'aménagement des routes, le comportement de l'automobiliste a changé. Rouler moins vite, rester attentif, être sobre et reposé, est essentiel pour assurer sa propre sécurité, celle de ses passagers, et celle des autres usagers de la route. Changer les mentalités et les comportements est un enjeu qui prend du temps. C'est en soi un véritable changement de société, une révolution des mentalités qui a été rendu possible par trois types d'action : l'éducation, la prévention, et le contrôle. Si le contrôle et la sanction doivent s'accompagner d'efforts continus en matière d'éducation et de prévention, ils sont nécessaires.

Dans le Territoire de Belfort, la mobilisation de tous a permis de réduire considérablement le nombre de tués sur la route. Mais les efforts doivent se poursuivre.

Tout au long de l'année des campagnes de prévention sont menées, notamment en direction des jeunes en partenariat avec les collectivités et le réseau associatif.

Si les résultats observés ces dernières années sont encourageants, il convient collectivement de multiplier les initiatives : la sécurité routière est l'affaire de tous.

Les priorité fixées au niveau national portent sur :

- les jeunes, et les usagers des deux roues motorisés qui sont sur représentés dans les accidents de la route.
- l'alcool, les stupéfiants, la vitesse qui sont des facteurs déterminants, présents dans près des deux tiers des accidents mortels.

Le présent document, le Document Général d'Orientations de Sécurité Routière (DGO), s'inscrit dans ce contexte. Il a pour objectif de permettre à l'État, au Conseil Général, aux principales communes et groupements de communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique susceptible d'être mise en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des cinq prochaines années (2013-2017) pour faire reculer l'insécurité routière.

Le DGO permet de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

2- DEMARCHE DE TRAVAIL

L'étude d'enjeux est composée de deux parties :

 L'étude de l'accidentologie entre 2008 et 2011 dans le département du Territoire de Belfort comparée avec des données régionale et nationale dans certains cas,

Un document annexe comprenant un glossaire, les données d'information générale sur le département du Territoire de Belfort et la cartographie des accidents corporels.

2.1 Démarche

Les accidents corporels de la circulation routière font l'objet d'un recensement systématique par les forces de l'ordre.

Lorsqu'un accident se produit, les forces de l'ordre, si elles en ont connaissance, ont pour mission de protéger le lieu de l'accident afin d'éviter un « sur-accident », d'effectuer différents relevés et de procéder à une enquête sur les circonstances nécessaire pour les assurances et les tribunaux.

Les informations recueillies font l'objet d'un procès-verbal et sont transcrites sur des bordereaux statistiques intitulés "Bulletins d'Analyse d'Accidents Corporels" (BAAC). Ces BAAC sont compilés dans des fichiers transmis au Service d'Études sur les Transports, les Routes et leur Aménagement (SETRA).

L'Observatoire départemental de sécurité routière est souvent amené à corriger certains renseignements parfois remplis de façon imprécise (notamment la localisation de l'accident). Pour cela, l'information est recherchée dans les procès-verbaux. Ce travail est nécessaire pour garantir la qualité des études locales.

Même si la qualité du fichier peut être considérée comme perfectible, le fichier accidents constitue une source d'informations très importante, notamment parce qu'à défaut d'être totalement exhaustive, elle a de loin la couverture la plus importante relative aux accidents corporels de l'ensemble du territoire.

L'étude d'enjeux qui est l'objet du présent document est réalisée à partir des données accidents recueillies. Réalisée par la Direction Départementale des Territoires pour l'Etat, elle précède le choix des enjeux et fournit aux responsables départementaux les éléments objectifs indispensables au choix de ces derniers.

La définition des orientations d'actions concerne chacun des enjeux retenus et doit être déclinée dans les différents domaines d'actions.

L'objectif est de préciser les axes prioritaires d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière du département, impliquant l'ensemble des acteurs. La déclinaison annuelle de ces axes se fera dans le cadre des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

L'approfondissement de la connaissance et la compréhension des enjeux retenus sont essentiels pour définir des orientations d'actions adaptées aux problèmes posés. Quel que soit l'enjeu retenu, les orientations d'actions devront obligatoirement être recherchées dans les différents domaines suivants :

- l'infrastructure
- l'éducation

. .

- la formation
- le contrôle et la sanction

2.2 Contribution

La rédaction du présent document a été coordonnée par :

- M. Dominique BEMER, Directeur Départemental des Territoires,
- Mme. Marie Claude LAMBERT, chef de projet Sécurité Routière et Directrice des services du Cabinet de la Préfecture.
- M. Romain COURTET, chef du Service Ingénierie des Territoires Sécurité (SITS),

Ont participé à la rédaction :

- M. Christophe BOURQUIN, responsable de l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière, pilote de l'étude,
- Mme Catherine KERN adjointe au responsable de l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière
- M. Francis PERRIN, cellule sécurité routière,
- Mme Catherine MAIROT administratrice des données localisées,
- M. Emmanuel BOUERAT, coordinateur Sécurité Routière.

2.3 Remarques

1 - 2003

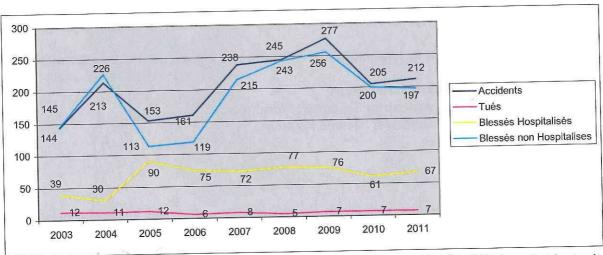
L'attention du lecteur est attirée sur le fait que les analyses sont effectuées sur une population statistique dont l'effectif est faible. Le département du Territoire de Belfort a une superficie et une population réduites. La variation de quelques unités peut donc induire une forte amplitude de variation des données statistiques.

3 - EVOLUTION DE L'ACCIDENTOLOGIE

3.1 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 2008 et 2011. Durant cette période, 939 accidents y ont été dénombrés, comprenant : 26 tués, 1 177 blessés dont 281 blessés hospitalisés.

ACCIDENTOLOGIE 2003 2011



Les données sont comparées à celles de la période ayant permis d'établir la précédente étude d'enjeux, portant sur la période entre 2003 et 2007. Les données analysées portent donc sur une période de 9 ans (2003 à 2011).

	Etude d'enjeux 2003/2007	Etude d'enjeux 2008/2011
Accidents	901	939
Tués	49	26
Blessés Hospitalisés	306	281
Blessés non Hospitalisés	805	896

Synthèse

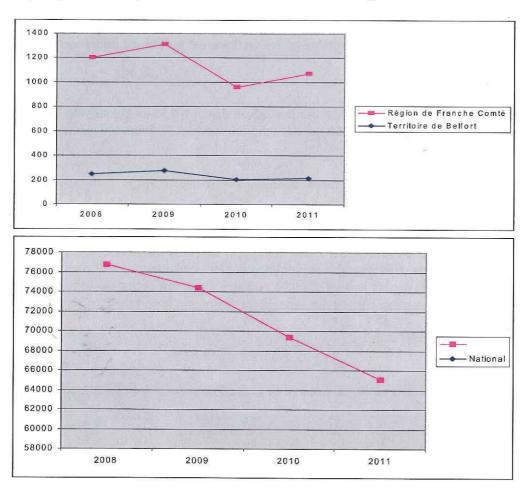
En comparant les données avec celles de la précédente étude d'enjeux, on constate une hausse du nombre des accidents (de 910 à 939 – Hausse de 3 %), tout en sachant que la période de l'étude d'enjeux actuelle est de 4 années par rapport à la précédente étude qui était de 5 années, d'une baisse du nombre des tués (de 49 à 26 – Baisse de 47 %) et des blessés hospitalisés (de 306 à 281 – Baisse de 8%). Cependant, le nombre de blessés non hospitalisés, quant à lui, croît légèrement (819 à 896 - augmentation de 9%).

Sur la période 2004-2006, on constate une baisse régulière du nombre des accidents et de celui des victimes. Cette baisse ne se poursuit pas sur la période de référence actuelle : si l'évolution annuelle des données est plus aléatoire, on constate une stagnation, voire une hausse des données d'accidentologie recensées, à partir de 2006.

3.2. Comparaison avec les données régionales et nationales

L'évolution du nombre d'accidents dans le département du Territoire de Belfort est comparée à celle de la région Franche-Comté et de la France.

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 76 767 (2008) à 65 024 accidents en 2011)

Synthèse

Sur la seule période 2008-2011, la comparaison du nombre des accidents corporels avec les données régionale et nationale, indique que, pour cette dernière, la courbes des accidents est en baisse régulière mais qu'au niveau régional la tendance pour 2011 est à la hausse. L'évolution de ces courbes est donc différente à celle de notre département, plus étale.

1 - 117

3.3. Evolution de la gravité

L'indice de gravité représente 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).

Une modification dans la façon de comptabiliser les victimes est également intervenue fin 2004. On distingue:

les tués :

- jusqu'au 31/12/2004 : victimes décédées sur le coup ou dans les 6 jours qui suivent l'accident ;
- depuis le 01/01/2005 : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;

les blessés:

- graves jusqu'au 31/12/2004 : victimes admises comme patient(e)s dans un établissement hospitalier pendant plus de 6 jours ;

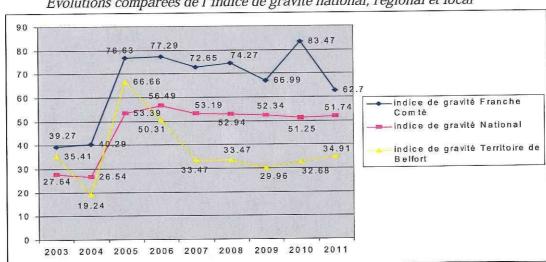
- hospitalisés (BH) depuis le 01/01/2005 : victimes admises comme patient(e)s dans un

établissement hospitalier plus de 24 heures;

- légers jusqu'au 31/12/2004 : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou admises comme patient(e)s dans un établissement hospitalier pendant au plus 6 jours.

- non hospitalisés (BNH) depuis le 01/01/2005 : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou admises comme patient(e)s dans un établissement hospitalier moins de 24 heures.

> Indice de gravité = (nombre de blessés hospitalisés + nombre de tués) * 100 Nombre d'accidents



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

Synthèse

Les indices de gravité évoluent de manière similaire en France, en Franche-Comté et dans le département du Territoire de Belfort. Ce graphique montre qu'il ne se dégage pas de vraie tendance haussière ou baissière de l'indice de gravité, mais plutôt un lissage depuis une hausse en 2005. L'indice de gravité des accidents dans le département est inférieur aux indices de gravité régionaux et nationaux, contrairement à la précédente étude d'enjeux.

4 – 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 2008-2011.

4.1 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 2008 et 2011.

	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	23	12	627	398
Nombre de tués	1	2	19	4
TMJA	45 710	10 800	3 200	Non connu
Gravité (nombre de tués et BH pour 100 acc.)	78,3	91,7	34,9	21,1

TMJA: trafic moyen journalier annuel

Synthèse

Le réseau routier national actuel (RN + A36) représente 8 % du réseau du département (hors voies communales), sur lequel se produisent 5 % des accidents (2 % sur RN et 3 % 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 faible, comparée aux autres réseaux. Mais leur gravité est particulièrement élevée, comparée aux données nationales.

La RN 1019 et les routes départementales présentent des risques d'accidents de niveau comparable. Cependant, le taux de gravité des accidents sur la RN 1019 est particulièrement élevé ; celui du réseau départemental est plus faible que la moyenne nationale.

4.2 Répartition "Agglomération/Hors agglomération" (période de référence 2003-2007)

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 aggl	omération	En agglomération		Total
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre
accidents	150	16 %	789	84 %	939
tués	12	46 %	14	54 %	26
вн	102	36 %	179	64 %	281
BNH	124	14 %	772	82 %	896

BNH : blessé non hospitalisé

BH: blessé hospitalisé

Synthèse

Le Territoire de Belfort présente une accidentologie importante en agglomération : en effet, 84 % des accidents s'y produisent. Cela est lié au caractère très urbain du Territoire de Belfort (voir annexe intitulée ''Données départementales'').

Si les accidents sont plus nombreux en milieu urbain, ils sont cependant plus graves en rase campagne: en effet, 46% des tués et 36 % des blessés hospitalisés sont victimes d'accidents hors agglomération, alors que seulement 16 % des accidents y sont recensés.

Le taux de gravité (nombre de tués pour cent accidents) en milieu urbain (1.77) est comparable à la moyenne nationale (1.9); il est cependant beaucoup plus élevé pour les accidents intervenus en rase campagne (8) pour le département à comparer au territoire national (2).

La vitesse constitue une explication à ces résultats.

4.3 Répartition par commune

Sur les 102 communes du Territoire de Belfort, 31 n'ont pas constaté d'accident. Sur les 71 communes du Territoire de Belfort pour lesquelles des accidents ont été constatés, 10 communes ont eu plus de 10 accidents entre 2008 et 2011. Ce chiffre est identique à la précédente étude d'enjeux

Communes	N° d'accidents	Zone de force de l'ordre
BELFORT	512	ZP
VALDOIE	72	ZP
DANJOUTIN	65	ZP
OFFEMONT	36	ZP
BAVILLIERS	35	ZP
ESSERT	23	ZP
ANDELNANS	21	ZP
PEROUSE	15	ZP
BESSONCOURT	12	ZG
CRAVANCHE	11	ZP

²¹ communes ont eu de 3 à 8 accidents à savoir ; Botans 8, Joncherey 7, Delle 6, Giromagny 5, Auxelles bas 4, Denney 4, Grandvillars 4, Bourogne 4, Etueffont 4, Lepuix-gy 4, Frais 3, Banvillars 3, Larivière 3, Rechesy 3, Eguenigue 3, Chaux 3, Vézelois 3, Bermont 3, Florimont 3, Sevenans 3, Dorans 3.

14 communes ont eu 2 accidents à savoir : .Leval 2, Eloie 2, Chavanne les Grands 2, Lachapelle / Rougemont 2, Lagrange 2, Chévremont 2, Cunelières 2, Trevenans 2, Croix 2, Faverois 2, Meroux 2, Villars le Sec 2, Anjoutey 2, Chatenois les Forges 2,

26 communes ont eu 1 accident à savoir ; Montbouton 1, Méziré 1, Lachapelle /chaux 1, Beaucourt 1, Sermamagny 1, Evette-Salbert 1, Thiancourt 1, Rougegoutte 1, Fontaine 1, Montreux Château 1, Reppe 1, Lebetain 1, Rougemont-le-Château 1, Roppe 1, Angeot 1, Bretagne 1, Menoncourt 1, Felon 1, Suarce 1, Brebotte 1, Vellescot 1, Lamadeleine 1, Auxelles-Haut 1, Argiésans 1, Fêche-l'Eglise 1.

Voir carte en annexe

Accidentologie hors agglomération

Sur les 102 communes du Territoire de Belfort, 47 n'ont pas eu d'accident hors de leur agglomération. 49 communes ont eu entre 1 et 5 accidents hors de leur agglomération et 6 communes ont eu entre 7 et 14 accidents hors de leur agglomération, (voir tableau ci-dessous).

Communes	n ^{bre} d'accidents
DANJOUTIN	14
BELFORT	10
BESSONCOURT	12
BOTANS	8
PEROUSE	8
CRAVANCHE	7

Synthèse

La répartition géographique des accidents corporels confirme bien que la grande partie des accidents du département est concentrée sur la commune de Belfort (55 %) et les principales communes de sa couronne immédiate (30 %).

Un examen particulier est réalisé sur la commune de Belfort.

4.4 Accidents corporels sur la ville de Belfort

512 accidents, soit 55 % du nombre total d'accidents comptabilisés, sur la période étudiée (2008-2011), sont recensés sur la commune de Belfort.

Les accidents corporels sur routes départementales (RD) représentent 54 % 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			% par rapport à l'ensemble des accidents
RD 465	Av Jean Jaurés	61	12 %
RD 19	FG de Montbéliard	43	8 %
RD 83	By Kennedy, By A.France, By Joffre, Av de la Laurencie, Fbg Brisach	92	18 %
RD 419	Av d'Altkirch, rue Gaulard, Av M Foch et Av Leclerc	57	11 %
RD 13	'Av Jean Moulin	15	3 %
RD 16	Rue de la 1 ^{ère} Armée	6	1 %

N° de la route	Axe de circulation	Longueur de la section	Trafic moyen journalier annuel	Nombre d'accidents corporeles	Nombre d'accidents par km	Nombre d'accidents pour 1000 véhicules et par km
RD 465	Sud-Nord	2,941 KM	15 000	61	20	4
RD 19	Sud-Nord	1,550 KM	18 000	43	27	2,4
RD 83	Est-Ouest	5 KM	17 000	92	18	5,4
RD 419	Est-Ouest	2,440 KM	11 500	57	23	5
RD 13	Sud-Nord	1,670 KM	13 627	15	* 17	1.1
RD 16	Ouest Est	4,289 KM	5 108	6	0,7	1,2

Les accidents sur voies communales représentent 46 % des accidents corporels pour un linéaire de voies d'environ 160 km.

Synthèse

54% des accidents sont concentrés sur 5 grands axes routiers (RD 465, RD 19, RD 83, RD 419 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 83, 419 et 465.

Le reste du réseau routier de la commune de Belfort (voies communautaires, communales ou privées) concentrent 46 % 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).

4.5 Incidence de l'infrastructure

4.5.1 Les intersections

1 121

Répartition des accidents corporels recensés dans le Territoire de Belfort entre 2008 et 2011

	Hors Intersection	Route nationale	Route départementale	Voie communale
Route nationale	12	0	0	0
Route départementale	- 4/u		39	0
Voie communale	141	0	112	74
Autres	11	0	7	4

Synthèse

Malgré le caractère urbain du département, contrairement à ce que l'on aurait pu penser, les intersections ne sont pas les points les plus accidentogènes (58% des accidents corporels se produisent en dehors d'une intersection). Nous ne disposons pas de toutes les données nationales pour établir une comparaison.

4.5.2. Accidents contre les obstacles fixes

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

Obstacle fixe	Nombre d'accidents	%	Tués	ВН	BNH
Véhicule en stationnement	31	15,3	1	5	17
Arbre	33	16,3	4	24	16
Glissière métallique	6	3,0	0	3	6
Glissière béton	4	2,0	0	4	0
Autre glissière	3	1,5	0	1	3
Bâtiment, mur, pile de pont	27	13,4	1	9	24
Support signalisation verticale ou poste appel urgence	5	2,5	2	0	2
Poteau	25	12,4	1	9	17
Mobilier urbain	9	4,5	0	3	9
Parapet	1	0,5	0	0	1
llôt, refuge, borne haute	2	1,0	0	1	1
Bordure de trottoir	22	10,9	0	6	24
Fossé, talus, paroi rocheuse	14	6,9	0	7	7
Autre obstacle fixe sur chaussée	6	3,0	0	1	3
Autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement	9	4,5	1	0	11
Sortie de chaussée	5	2,5	0	2	3
Autre	o	0,0	0	0	0
Total	202	100,0	10	74	144

Synthèse

1 - 4 583 5

Environ 22 % des accidents corporels se produisent contre un obstacle fixe, soit 3% de plus que la précédente étude d'enjeux.

Dans le département : 38 % des tués le sont dans ce type d'accidents, soit 15% de moins que dans la précédente étude d'enjeux.

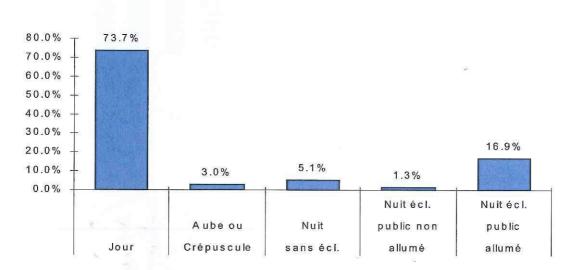
13

5 ANALYSE SELON LES CONDITIONS DE TEMPS ET DE CLIMAT

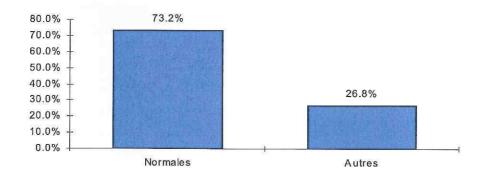
Dans ce paragraphe, la répartition des accidents corporels est examinée en tenant compte des différents paramètres (hors infrastructure) qui peuvent influer sur les résultats (météorologie, variation saisonnière, etc ...). La précision des données reprend celles développées dans les fichiers BAAC.

5.1 Conditions météorologiques

5.1.1 Luminosité



5.1.2 État de surface de la chaussée



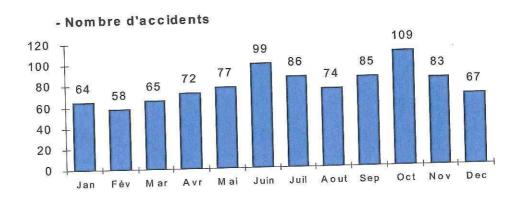
Synthèse

73 % des accidents corporels de la route recensés entre 2008 et 2011 dans le Territoire de Belfort ont lieu de jour. Ces données sont très proches des données nationales (71 % d'accidents corporels le jour). 73 % 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.

Analyse temporelle

5.2.1 Répartition par mois entre 2008 / 2011



Évolution de l'indice de gravité moyen mensuel entre 2008 et 2011



5.2.2 Répartition par jour de la semaine

	1	2	3	4
Lundi	110	0,6	24,5	194
Mardi	143	0,7	29,4	203
Mercredi	132	0,7	31,1	198
Jeudi	137	0,7	34,3	194
Vendredi	140	0,7	30,0	197
Samedi	136	0,7	37,5	189
Dimanche	94	0,5	44,7	192
V.Fête	25	0,6	24,0	43
Fête	22	0,4	40,9	51

Légende :

100

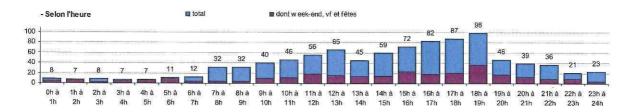
le nombre d'accidents par jour de la semaine (1) moyenne des accidents par jour de la semaine

(2)

(3) indice de gravité

nombre de jours pour la période du DGO 2008 2011 (4)

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



Synthèse

L'analyse de la répartition mensuelle des accidents conduit à constater que le nombre d'accidents corporels est plus élevé durant les derniers mois de l'année (septembre à décembre – moyenne de 86 accidents par mois) que durant sa première partie (janvier à mai – moyenne de 67,2). Cependant, l'indice de gravité est, comparativement plus faible durant les derniers mois de l'année (luminosité de plus en plus faible, risque de verglas plus important, etc...).

Un pic d'accident corporel est relevé en juin et octobre (moyenne de 99 et 109 accidents). Le mois d'août est, quant à lui, traditionnellement moins accidentogène (moyenne de 74 accidents – mois des congés).

La répartition des accidents corporels selon les jours de la semaine, est régulière. Les lundis 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 9 heures à 13 heures et de 15 heures à 19 heures. Elles ne coïncident plus obligatoirement avec les trajets domicile-travail et domicile-école contrairement à la précédente étude d'enjeux. Ces observations sont similaires sur le plan régional et national.

Contrairement aux jours ouvrables, durant les week-end et veilles de fête, les accidents sont plus nombreux autour de 13 heures puis en fin de journée, entre 18 et 19 heures, au moment des retours.

6 LES IMPLIQUES

1 100

Usagers	Jsagers Territoire de Belfort		Région Fi		National	
	Victimes		Victimes	%	Victimes	%
Piétons	174	14 %	638	13 %	50 279	14 %
Bicyclettes	76	6 %	249	5 %	17 370	6 %
Cyclomoteurs	166	14 %	584	12 %	51 062	14 %
Motos	126	10 %	594	12 %	64 984	18 %
VL	632	53 %	2 729	55 %	155 368	44 %
PL et autres	29	3 %	157	3 %	15 194	4 %
TOTAL	1 203	100 %	4 951	100%	354 257	100%

chapitre permet de connaître quelles sont les catégories d'usagers, victimes d'accidents.

6.1 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 2008-2011.

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN	Nbre accid.	% accid.
Piéton	166	17,7%
cycle	82	8,7%
2R motorisé < 50 cm3	159	16,9%
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	22	2,3%
2R motorisé > 125 cm3	95	10,1%
2R >= 50 cm3 (avant 2007)	0	0,0%
vi ou vu	777	82,7%
poids lourd	42	4,5%
transport en commun	2	0,2%
train	0	0,0%
les autres modes	34	3,6%
Ensemble des accidents de la période	939	100.0%

Répartition des victimes (tués et blessés) par catégories d'usagers – Comparaison des résultats nationaux, régionaux et locaux sur la période de référence 2008 à 2011

Synthèse

1 . 1813

Les usagers vulnérables (bicyclettes-piétons) payent un lourd tribut aux victimes d'accidents corporels dans le département. Cette donnée est sensiblement identique aux moyennes nationale et régionale (20 %).

Les « deux-roues motorisés » (cyclomoteurs et motocyclettes) sont également très concernés par les accidents corporels (24 %). Le nombre de victimes est identique à la moyenne régionale et inférieur à la moyenne nationale.

Ces données confirment le caractère urbain du département : les victimes sont souvent des usagers des modes doux (en particulier les piétons).

6.2 Répartition du nombre des victimes (tués et blessés)

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

		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
	Tués	0	0	0	1	2	3
Piétons	BH	14	5	2	10	23	54
	BNH	36	11	10	32	28	117
	Tués	1	1	1	0	0	3
Bicyclettes	BH	1	0	1	5	2	9
	BNH	3	10	12	27	12	64
	Tués	0	1	1	0	0	2
Cyclomoteurs	BH	0	14	9	12	1	36
	BNH	1	41	51	31	4	128
	Tués	0	1	1	2	0	4
Motos	вн	0	3	11	48	2	64
	BNH	0	6	12	39	1	58
	Tués	0		4	4	4	12
VL	ВН	5	3	34	49	16	107
	BNH	48	17	118	272	58	513
	Tués	0	0	0	2	0	2
PL	вн	0	0	1	7	1	9
	BNH	0	0	1	6	2	9
	Tués	0	0	0	0	0	0
Autres	BH	0	0	2	0	0	2
	BNH	0	0	2	4	1	7
	Tués	1	3	7	9	6	26
Total	ВН	20	25	60	131	45	281
	BNH	88	85	206	411	106	896

Ages Nombre d' individus par tranches d'âge			14 – 17 ans il y a 7 455 individus		18 – 24 ans il y a 12 927 individus		25 – 59 ans il y a 66 594 individus		>= 60 ans il y a 27 119 individus	
	Victimes	N/1000	Victimes	N/1000	Victimes	N/1000	Victimes	N/1000	Victimes	N/1000
Piétons	50	2,15	16	2,15	12	0,93	43	0,65	53	1,95
Bicyclettes	5	0,21	11	1,48	14	1,08	32	0,48	14	0,52
Cyclomoteurs	1	0,04	56	7,51	61	4,72	43	0,65	5	0,18
Motos	0	0	10	1,34	24	1,86	89	1,34	3	0,11
VL	53	2,28	20	2,68	156	12,07	325	4,88	78	2,88
PL et autres	0	0	0	0	6	0,46	19	0,29	4	0,15
TOTAL	109	4,68	113	15,16	273	21,12	551	8,27	157	5,79

Le nombre d'accidents corporels pour 1 000 habitants toutes tranches d'âge confondues est égal à 8,75.

Le nombre N/1000 correspond au ratio du nombre de victimes par rapport à 1 000 individus issus de la même catégorie de population.

Catégorie d'usagers la plus accidentogène, toute tranche d'âge confondue.

	N/1000	N/1000
Piétons	1,27	
Bicyclettes	0,55	
Cyclomoteurs	1,21	2,13
Motos	0,92	
VL	4,60	
PL et autres	0,21	

Analyse des collisions par type d'usagers, sur la période de référence

		Piéton	Bicyclette	Cyclo	Moto	VL	PL
	Nbre	9	5			13	
Bicyclette	%	1,0%	0,5%			1,4%	
	Nbre	10		2		46	
Cyclo	%	1,1%		0,2%		4,9%	
	Nbre	3			4	40	
Moto	%	0,3%			0,4%	10,5%	
	Nbre	136	52	97	69	120	
VL	%	14,5%	5,5%	10,3%	7,4%	12,8%	
	Nbre	3	3	1	4	2	6
PL	%	0,3%	0,3%	0,1%	0,4%	0,2%	
	Nbre	5		3	1	6	
Autre	%	0,5%		0,3%	0,1%	0,6%	

Synthèse

3 - 200

Les jeunes usagers (tranche d'âge 14-17 ans et 18-24 ans), sont les victimes d'accidents corporels les plus nombreuses, (si on rapporte leur nombre à celui des jeunes de leur catégorie d'âge): elles représentent 15 individus pour 1 000 personnes âgées de 14 à 17 ans soit une baisse de 4 points par rapport à la précédente étude d'enjeux, et 21 individus pour 1 000 personnes de 18 à 24 ans, soit une baisse de un point par rapport à la précédente étude d'enjeux.

-les adolescents (de 14 à 17 ans) sont très impliqués dans les accidents de cyclomoteurs (7.51 victimes pour 1 000 habitants);

-les jeunes adultes (de 18 à 24 ans) sont quant à eux, souvent représentés dans les accidents de véhicules légers (12 victimes pour 1 000 habitants), mais également dans les accidents de cyclomoteurs (4 victimes pour 1 000 habitants).

Leur volonté de s'affirmer par rapport à autrui, se traduit par des comportements de conduite au-delà des limites raisonnables, au détriment du respect des consignes de sécurité.

La catégorie d'usagers dont le nombre de victimes est la plus importante, est les piétons, avec 13 victimes pour 1 000 habitants.

20

7 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.

7.1. Accident et prise d'alcool

Les 5 graphiques développés ci-dessous, présentent l'alcoolémie par catégorie d'usagers impliqués dans un accident corporel de la route, sur la période de référence (2008-2011).

Ces données sont issues des fichiers BAAC, extraits du logiciel ''Concerto''. Ils se lisent comme suit :

Colonne 1 : Dépistage impossible

- Colonne 2 : Dépistage réalisé et négatif

- Colonne 3 : Dépistage réalisé et positif

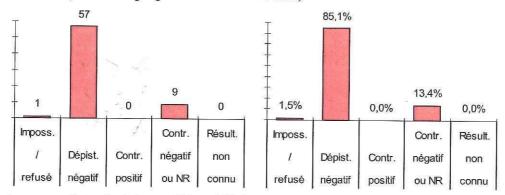
- Colonne 4 : Dépistage non réalisé

- Colonne 5 : Résultat non connu

. .

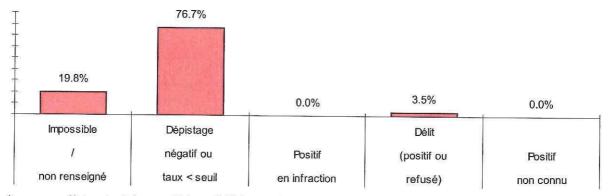
Les colonnes qui nous importent sont les colonnes 2 et 3 : elles comprennent les accidents corporels où les dépistages ont été réellement exécutés.

Pour les cyclistes impliqués dans 82 accidents,



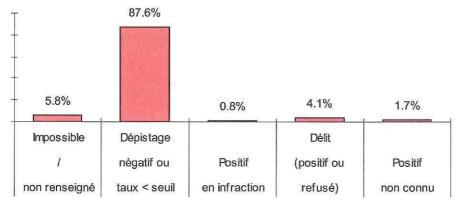
Aucun cycliste n'a été contrôlé positif durant la période de référence.

Pour les cyclomoteurs impliqués dans 159 accidents,



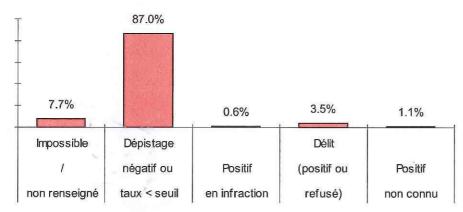
Aucun cycliste n'a été contrôlé positif durant la période de référence

Pour les motos impliquées dans 117 accidents,



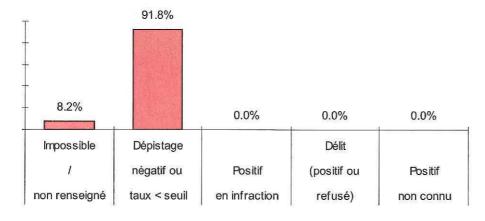
Si on examine les seules colonnes 3 à 5, on constate que 6,6 % des conducteurs ont été déclarés positifs à l'alcool.

Pour les VL impliqués dans 720 accidents,



Si on examine les seules colonnes 3 à 5, on constate que 5,3 % des conducteurs ont été déclarés positifs à l'alcool.

Pour les PL et autres impliqués dans 39 accidents.



Le tableau ci-dessous indique le pourcentage de contrôles positifs recensés lors des dépistages effectués par les forces de l'ordre dans le Territoire de Belfort, sur la période de référence (2003-2007) sur l'ensemble des usagers contrôlés. Les sites où sont réalisés les dépistages sont choisis dans des secteurs et durant des périodes »à risques » (souvent à proximité d'établissements de nuit, les fins de semaine, etc ...),

	2008	2009	2010	2011
Dépistages alcool	44 390	79 799	62 083	53 546
Dépistages positifs	848	934	730	640
Pourcentage	2 %	1 %	1 %	1 %
Nombre de permis retirés	437	368	296	281

Données forces de l'ordre

Synthèse

1 (12)

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.

Toutefois le nombre de permis suspendus est lui en baisse depuis 4 années.

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.

7.2 Le comportement par rapport à la vitesse

Des analyses effectuées dans les paragraphes précédents, il ressort que la vitesse est un facteur aggravant dans les accidents.

Données des forces de l'ordre :

	2008	2009	2010	2011
Nombre d'infractions positives à la vitesse CSA fixe jumelles et CSA embarqué	41 819	111 900	161 379	138 435
Nombre d'infractions CSA	16 866	79 593	136 595	100 942
Nombre d'infractions radar embarqué	22 009	28 040	22 581	34 843
Nombre d'infractions avec interception	2 944	4 267	2 203	2 650

Synthèse

10000

La maîtrise de la vitesse reste un des éléments principaux de la politique de sécurité routière, en matière de comportement de l'usager.

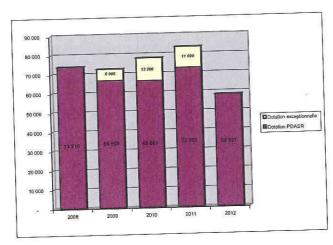
La baisse des vitesse sur certains secteurs de voies et les contrôles explique aussi la baisse de la gravité des accidents.

Les sanctions liées aux contrôles d'infractions effectués de manière inopinée, augmentent de manière régulière, sauf en 2011 où nous constatons une baisse de l'ordre de 14% par rapport à 2010. Toutefois si les infractions avaient été à l'origine d'un accident, le bilan des victimes ne serait pas du tout le même.

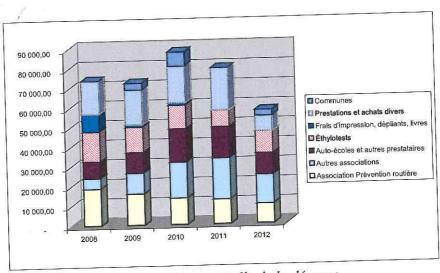
8 ANALYSE DES ACTIONS 2008-2011 MENEES DANS LE CADRE DU PDASR AU REGARD DES ENJEUX DEPARTEMENTAUX DE SECURITE ROUTIERE

Le plan départemental d'actions de sécurité routière est la déclinaison opérationnelle et annuelle du DGO. Il est bâti autour des cinq enjeux définis par le document général d'orientations de sécurité routière 2008-2011. (l'alcool, la vitesse, les deux-roues motorisés, les jeunes et les piétons).

8.1. Dotation budgétaire afin de mettre en œuvre le plan départemental



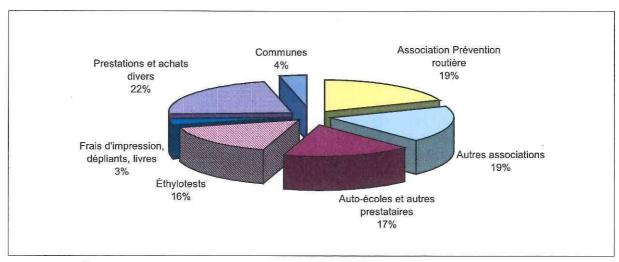
La baisse de la dotation pour 2013 et les années suivantes devra être prise compte pour l'élaboration du plan (modes d'intervention, partenariats, hiérarchisation des actions...)



La répartition annuelle de la dépense

On peut noter une baisse régulière de la subvention accordée à l'association Prévention routière au profit d'autres structures. Les coûts de réalisation de dépliants et de livrets sont devenus une part quasi-nulle du budget. On peut noter la part importante du budget pour les achats divers en 2011 notamment en comparaison avec 2012. Il s'agit d'articles acquis sur cet exercice et valorisés au travers des actions menées en 2011 et 2012.

.



Part moyenne de chaque poste de dépense dans le PDASR de 2008 à 2012.

Associations, auto-écoles et autres intervenants constituent les principaux postes de dépenses, soit 55 % du budget.

L'acquisition d'éthylotests représente 16 % du budget annuel.

Dans le Territoire de Belfort, l'association Prévention routière occupe une place particulière dans le paysage départemental. Cette structure bénéficie du soutien de la commune de Belfort (mise à disposition de locaux et d'infrastructures), du Conseil général (mise à disposition d'une camionnette) et de l'État (subvention dans le cadre du PDASR et agents des forces de l'ordre mis à disposition pour la prévention). Ce soutien doit être mis en rapport avec la qualité et la quantité du travail mené de manière intégrée dans la politique locale de sécurité routière de l'État. Un compterendu annuel détaillé test transmis au Préfet par le directeur de cette association. Seule la comptabilité du comité départemental est totalement opaque. La seule comptabilité transmise est celle de l'association nationale...

Le nombre annuel d'actions réalisé

1 2 1010

Le choix des actions de sécurité routière est effectué au sein du pôle de compétences de l'État sur la sécurité routière qui se réunit au début de chaque année après avoir recueilli les demandes suite à l'appel à projets effectué auprès des partenaires.

Cependant, chaque année, des actions qui n'étaient pas initialement prévues se mettent en place en cours d'exercice, en fonction des partenariats noués et des besoins recensés. D'autres actions, initialement retenues, sont annulées ou reportées, en moyenne, trois à cinq par an.

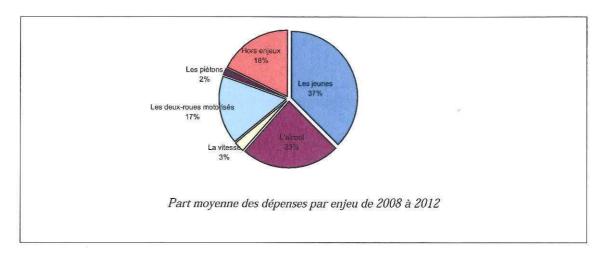
2008	2009	2010	2011	
31 actions réalisées	32 actions réalisées	34 actions réalisées	34 actions réalisées	
dont:	dont:	dont:	dont:	
 7 actions sur l'enjeu deux-roues motorisés 11 actions en faveur des jeunes 	 7 actions sur l'enjeu deux-roues motorisés 10 actions en faveur des jeunes 4 actions AGIR 	 8 actions sur l'enjeu deux-roues motorisés 11 actions en faveur des jeunes 	 6 actions sur l'enjeu deux-roues motorisés 12 actions en faveur des jeunes 4 actions AGIR 	

26

8.2. Les actions menées par enjeu

Plusieurs actions menées dans le cadre du plan départemental annuel peuvent porter sur plusieurs enjeux simultanément (par exemple : une campagne de prévention alcool à l'attention des jeunes ou bien encore une contribution à la mise en place d'un plan de prévention du risque routier professionnel).

Parmi les actions classées hors enjeux locaux, on peut citer l'animation du réseau ces correspondants départementaux de sécurité routière, les actions « seniors ». L'approche par enjeu est pertinente mais chaque action menée ne peut être rattachée de manière exclusive à un enjeu.



Les financements accordés sur la période étudiée ont concerné essentiellement des actions menées à l'attention des jeunes, des actions sur les risques liés à la conduite en état d'ébriété et les conducteurs de deux-roues motorisés : 78 % des crédits ont été dépensés pour ces trois enjeux. A titre indicatif, sur l'ensemble des accidents mortels recensés entre 2008 et 2011, 61 % d'entre eux concernaient l'un de ces trois enjeux.

Les chapitres suivants évoqueront quelques actions dont la poursuite menées par enjeu.

8.3. Les actions menées sur l'enjeu alcool

8.3.1 Les festivals locaux

Chaque année, entre 2008 et 2011, dans le cadre du Fimu et des Eurockéennes, des stands de prévention et de réduction des risques liés à la conduite en état d'ébriété sont organisés. Le dispositif de prévention mis en place a pour objectif de promouvoir « Sam, celui qui conduite et ne boit pas » et d'inciter les personnes dont le taux d'alcoolémie est supérieur au taux légal de renoncer à conduire. L'animation est assurée par des jeunes à l'attention d'un public jeunes. Des dotations exceptionnelles ont permis de financer la distribution d'éthylotests et de tee-shirts SAM sur ces manifestations en quantités significatives (plusieurs milliers). Cette opération permet de rentrer en relation avec plus de 4 000 personnes par manifestation, d'évaluer l'alcoolémie de centaines de personnes en fin de manifestation et donner l'opportunité aux bénévoles de dissuader des dizaines de conducteurs de reprendre le volant.

Le travail mené a amené les organisateurs des festivals à mieux prendre en compte la prévention alcool (mise en place deux bars à eau aux Eurockéennes, signalétique indiquant l'emplacement du stand de prévention sur le dépliant du Fimu).

On constate que le message a été assimilé par les jeunes, « Sam, le conducteur désigné », mais cette communication n'empêche pas l'alcoolisation massive de certains jeunes. Il ne s'agit plus d'un problème de sécurité routière mais de santé publique.

Cette action mériterait donc d'être poursuivie mais son contenu devrait être renouvelé en développant d'autres axes : prise de clefs, s'adresser aux parents des adolescents...

8.3.2 La prévention en milieu festif

De nombreuses soirées sont organisées par les étudiants tout au long de l'année dans le Territoire de Belfort. Aucune structure de prévention ne prenait part à ces soirées de manière systématique. Ainsi, en 2011, un projet a été mis en œuvre avec l'association Mobilibre afin de recruter une personne chargée de créer et d'entretenir un réseau de bénévoles pour animer des stands Samcapitaine de soirée. En douze mois d'activité, depuis octobre 2011, l'animatrice du service jeunesse festive au volant a assuré le tutorat de cinq étudiants en IUT carrières sociales, le recrutement et la formation de 22 bénévoles, la réalisation de 25 actions de terrain qui a permis de mobiliser plus de 300 capitaines de soirée et d'utiliser plus de 2500 embouts d'éthylotests électroniques. Cependant, le travail mené ne peut empêcher l'alcoolisation massive de certains jeunes adultes (taux d'alcoolémie supérieur à 2g/l de sang en fin de soirée).

Cette action mériterait d'être poursuivie parce que le travail effectué comble un vide dans le dispositif de prévention. En effet, cette activité ne rentre pas en concurrence avec le travail effectué par les autres structures locales de prévention (Altau, Anpaa, Prévention routière) et permet d'être au plus prêt d'un public jeune en situation de prise de risque.

8.3.3 La prévention à la veille des fêtes de fin d'année.

Cette action faisait écho à la campagne nationale. Elle impliquait au niveau départemental le syndicat des cafetiers et restaurateurs afin de relayer cette sensibilisation au niveau des débitants de boisson et des restaurateurs. Si l'opération est bien accueillie par les professionnels, notamment en leur mettant à disposition des éthylotests chimiques [par exemple, 5 000 éthylotests distribués en décembre 2011], il demeure difficile d'en mesurer l'impact. D'autres orientations peuvent être envisagées telles que le prêt d'éthylotests électroniques dont le coût d'acquisition a baissé.

8.4 Les actions menées sur l'enjeu deux-roues motorisés

8.4.1 L'initiation cyclomoteur

Cette action menée par l'association Prévention routière permet de sensibiliser chaque année une centaine de jeunes aux dangers liés à la conduite d'un deux-roues motorisé. En assurant une formation plus complète que ce qu'impose la réglementation, les jeunes conducteurs sont plus aguerris pour circuler sur voie ouverte après l'obtention du BSR. De plus, cette action de sensibilisation est souvent intégrée dans une démarche d'éducation civique portée par les associations de quartiers.

8.4.2 Les risques routiers en collège

Cette sensibilisation portant sur le partage de l'espace de circulation entre les cyclomotoristes et les autres usagers est menée dans les collèges du département sur six à huit demi-journées chaque année. Elle concerne 400 à 500 collégiens chaque année.

8.4.3 La journée de sensibilisation des motocyclistes

Menée chaque année avant l'été, cette opération est l'occasion de rappeler aux motards les bons comportements à adopter sur la route (vitesse, prise de trajectoire, alcool...). Cette action menée en partenariat avec les services de gendarmerie permet de rencontrer plusieurs centaines de motards sur la journée.

Ces trois actions permettent de toucher la population concernée par ces risques. Il serait souhaitable qu'elles soient maintenues pour permettre une amélioration durable du comportement des usagers de deux-roues motorisés. Cependant, elles devraient être adaptées à l'évolution du contexte réglementaire (mise en place du permis AM par exemple) et complétées par d'autres initiatives (journée de reprise en main de la moto au printemps, organisation de rallyes pédagogiques encadrés par es forces de l'ordre...) afin de toucher un public plus large.

Des propositions pourraient être émises dans le cadre d'un groupe de travail constitué autour de cet enjeu. (cylindrées de moins de 50 cm³ et 125 cm³ et plus)

8.5 Les actions menées sur l'enjeu jeunes

8.5.1 Première éducation routière

Menée dans les écoles primaires du département, cette action rentre dans le cadre de la préparation à l'attestation de première éducation à la route à l'école. Elle concerne plus de 2 000 enfants chaque année. Cette action mobilise des moyens importants : mise à disposition de gendarmes réservistes, utilisation d'un véhicule utilitaire pour cheminer la piste d'éducation routière (signalisation verticale, balises, bicyclettes...) et d'une piste goudronnée adaptée à cet effet. Le principe de cette action est approuvé par l'ensemble des acteurs impliqués. Cette action sera donc à nouveau proposée dans le cadre des PDASR de 2013 à 2017.

Cependant, depuis 2012, l'association Prévention routière a subi une réduction d'effectif : le poste de moniteur a été supprimé. Dans ces conditions, il sera difficile de compenser, dans les années à venir, la perte de ce poste sans grever le budget annuel pour mettre en œuvre le PDASR.

8.5.2 Préparation aux ASSR

Cette action est menée dans les collèges chaque année. Les établissements sont demandeurs. Néanmoins, cette sensibilisation d'une durée de deux heures par classe n'a pas pour objectif de se substituer au travail mené par les enseignants en matière d'éducation routière. Il serait souhaitable que cette action soit poursuivie.

8.5.3 Lycéens et sécurité routière

Cette action a été mise en place avec un enseignant de la conduite en 2010. Il s'agit d'un module de deux heures qui permet d'aborder les situations à risque propre à cette tranche d'âge (port de la ceinture, prévention alcool, vitesse, distances de freinage, téléphone portable...). Cette approche comportementale diffère de l'enseignement de al conduite auquel les lycéens se soumettront pour l'obtention du permis. Les conseillers d'éducation qui ont mis en place cette sensibilisation dans leurs établissements étaient satisfaits du travail réalisé. En 2010, 7 journées ont été effectuées et 9 en 2011.

Il serait souhaitable que cette actions se poursuive car elle permet d'assurer le continuum éducatif dans lequel la politique de sécurité routière tend à s'inscrire.

8.5.4 La promotion de la conduite accompagnée

Des actions ont été menées à plusieurs reprises pour sensibiliser les jeunes et les parents à l'intérêt accompagnée (organisation de jeu-concours, partenariat entre l'association Prévention routière, les auto-écoles et les lycées). Ces actions rencontrent un succès mitigé (peu d'implication des établissements scolaires ou bien encore coût par jeune concerné). Par contre, l'opération dix de conduite jeune menée dans deux collèges en 2012 a connu un franc succès. Il est suggéré de soutenir cette opération initiée de Groupama et de la Gendarmerie nationale devrait être renouvelée dans le département.

8.5.5 Le sens de la fête

- 74; •

Ce parcours pédagogique s'adresse aux jeunes de 18 à 24 ans, population constituant l'un des cinq enjeux locaux de sécurité routière. Cette action est bien perçue par les intervenants et les correspondants des établissements d'enseignement dans lesquels l'action se déroule (UTBM, lycées). Elle concerne en moyenne plus de 200 jeunes. La poursuite de cette action est souhaitable. Cependant, il n'est matériellement pas possible de démultiplier cette journée compte tenu de la faible disponibilité des intervenants.

8.6. Les actions menées sur l'enjeu vitesse

8.6.1 Les actions de sensibilisation à la vitesse

Ces actions sont menées avec l'accord du Procureur de la République et permettent de proposer une alternative à la sanction pour les infractions commises dans la première tranche de verbalisation. Elles présentent l'avantage de sensibiliser les usagers qui viennent de commettre une infraction. Cependant, elle ne peut être réalisée que ponctuellement compte tenu des effectifs des forces de l'ordre mobilisés.

8.6.2 Les radars pédagogiques

Un afficheur des vitesses a été acquis en 2010 et mis à disposition de la ville de Belfort. Il est installé pour des périodes limitées sur différentes voies afin de susciter la vigilance des usagers. En 2012, une commune a bénéficié d'une subvention de 3 000 euros pour l'installation d'un radar pédagogique fixe le long d'une voie à forte circulation en agglomération. Ces afficheurs peuvent être utilisés ponctuellement dans le cadre de campagnes de sensibilisation (cf. sensibilisation des usagers traversant l'agglomération de Chaux, en septembre 2012) mais ne peuvent infléchir à eux seuls les comportements.

8.7 Les actions menées sur l'enjeu piéton

8.7.1 Le permis piéton

Cette action est menée chaque année par les services de gendarmerie dans une dizaine de classes en école primaire. Elle complète utilement le travail mené dans le cadre de la première éducation routière.

8.7.2 Les piétons seniors

En 2011 et 2012, des interventions ont été effectuées dans plusieurs maisons de retraite afin de sensibiliser les personnes âgées aux dangers de la rue. Cette initiative a été bien accueillie par les personnes concernées mais l'implication des structures associatives concernées demeure faible.

Les piétons constituent un enjeu de sécurité routière sur lequel il est nécessaire de développer des actions ambitieuses notamment en matière de communication. Cela nécessite une collaboration entre les collectivités locales et les associations. Des propositions pourraient être émises dans le cadre d'un groupe de travail constitué autour de cet enjeu.

8.8. Les actions hors enjeux

De manière générale, ces actions ne portent pas sur un enjeu particulier : elles ont pour objectif d'attirer l'attention de la population sur l'évolution de la réglementation et au nécessaire respect de la règle (alcool, vitesse, téléphone portable, ceinture...)

8.8.1 Les conducteurs seniors

L'association Prévention routière organise chaque année 4 à 5 journées de prévention à l'attention de ce public. Cette opération permet d'aborder les évolutions du code de la route, les dangers liés à la consommation d'alcool et de réaliser une évaluation de conduite par un moniteur d'auto-école. L'effectif de chaque session est complet et apporte satisfaction à ses participants. Le public ciblé – les seniors - ne constitue pas un enjeu de sécurité routière mais le contenu de l'intervention se rapporte aux enjeux locaux de sécurité routière...

8.8.2 La prévention du risque routier professionnel

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité dans le cadre du travail, tant lors des trajets domicile-travail qu'à l'occasion des missions professionnelles avec 404 accidents mortels en 2010 en France. C'est dans ce contexte que des actions de prévention ont été mises en place avec la collaboration des entreprises ou des administrations, notamment :

2008 : financement d'une formation des conducteurs professionnels chez les

sapeurs-pompiers.

1 . 1815

2009 : organisation d'un village sécurité routière à l'attention des militaires du 35e RI et du 1er RA (2 jours, 400 militaires ont participé)

- 2010 : organisation d'un village sécurité routière sur les quatre sites de General Electric (4 jours, 530 personnes sensibilisées, renouvellement en 2011 d'une charte tripartite entre la Carsat, la préfecture et l'entreprise)

- 2011: organisation d'un village sécurité routière chez Peugeot à Bessoncourt (2

jours, 320 personnes sensibilisées)

- le 13 juin 2012 : organisation d'un village sécurité routière chez Alstom power (2 jours, 200 personnes sensibilisées)
- le 4 octobre 2012, un village sécurité routière à l'UTBM à Sèvenans à l'attention des fonctionnaires du site et de salariés de la société Vitalaire (140 personnes sensibilisées)
- les 16 et 17 octobre 2012, un village sécurité routière à l'attention des fonctionnaires de l'État et de la ville de Belfort. (350 personnes sensibilisées)

Ces actions, en s'appuyant sur l'encadrement de ces structures, permettent de répartir les effectifs par groupe et de réaliser la prévention dans de bonnes conditions sur chacun des ateliers (la ceinture de sécurité, les deux-roues motorisés, alcool et conduite, le respect de la règle etc.), donc de manière plus efficace. Le travail effectué par les intervenants ne rentre pas en concurrence avec les acteurs professionnels de la prévention. En effet, les intervenants sont des acteurs locaux et variés de la sécurité routière (forces de l'ordre, sapeurs-pompiers, bénévoles, IDSR, action Prévention routière...)

Cette coopération avec le monde du travail est encouragée par la délégation interministérielle à la sécurité routière. Cependant, le succès de ce type d'opération repose sur le degré d'implication de l'employeur dans la démarche (durée de la prévention décomptée du temps de travail...). Enfin, l'événement doit être planifié plusieurs mois à l'avance afin de s'assurer de la disponibilité de l'ensemble des acteurs.

En conclusion, le travail mené sur la période se rapportant au précédent DGO a permis de sélectionner les actions de prévention les plus efficaces. Il serait pertinent de les reconduire sur la période 2013-2017 tout en cherchant à les améliorer (affiner le public-cible, intégrer des problématiques connexes telles que le covoiturage...).

9 LES ENJEUX

L'analyse des différentes données disponibles permet donc de dégager plusieurs enjeux potentiels :

9.1 Les piétons

Les piétons constituent une population particulièrement vulnérable dans le département du Territoire de Belfort (Voir Paragraphe 6 : les impliqués).

De l'analyse des procès-verbaux sur la période de référence (2003-2007), il ressort que la majorité des accidents se passe en agglomération (87 % des cas), hors des passages protégés (62 % des cas). 80 % des accidents corporels ont lieu sur la commune de Belfort (40 % au centre ville, 30 % sur le quartier des Résidences et 10 % sur l'avenue Jean Jaurès. Les 20 % restants sont répartis de façon homogène, sur l'ensemble de la commune.

Dans 95 % des cas, le véhicule impliqué dans le choc est considéré comme initiateur de l'accident (un refus de priorité est recensé sur le procès-verbal).

9.2 Les jeunes (catégorie classe d'âge de 14 à 24 ans)

La catégorie des jeunes (adolescents et jeunes adultes) constitue une population également très vulnérable dans le département du Territoire de Belfort (voir paragraphe 6.2 : répartition du nombre de victimes). On y dénombre 10 tués (soit 38 % des décès, pour une tranche d'âges représentant 15 % de la population).

Souvent, les usagers des cyclomoteurs sont à l'origine de l'accident ; cet enjeu rejoint le suivant.

9.3 Les deux roues motorisés

E Second

La catégorie des usagers de deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motocyclettes) est très concernée dans le département du Territoire de Belfort : (voir chapitre 6 : les impliqués). Après étude de l'accidentologie des « 2 roues motorisés » il s'avère que les accident de cyclomoteurs sont plus concentrés sur Belfort et sa couronne, alors que pour les motos ceux-ci sont réparties sur l'ensemble du département sans pour autant identifier de zones plus accidentogène que d'autres (voir cartes en annexe).

Dans cette catégorie et pour la période de référence, les victimes sont en majorité des usagers de sexe masculin (82,6 % des conducteurs de cyclomoteurs et 85,9 % des conducteurs de motos).

Le casque est porté par 94 % des utilisateurs de cyclomoteurs et par 84 % des utilisateurs de motos. La moyenne nationale est de 96 % pour les cyclomoteurs et 96 % pour les motos : dans le Territoire de Belfort le port du casque est sensiblement moins respecté qu'au niveau national.

A l'examen des circonstances des accidents, il ressort que les deux-roues motorisés sont initiateurs de l'accident dans 66 % des cas, ce qui est très élevé (au niveau national, les cyclomoteurs sont considérés comme initiateurs dans 40 % des cas, les usagers des motocyclettes dans 30 % des cas).

32

9.4 Le facteur "alcool"

Le facteur "alcool" est souvent à l'origine des accidents corporels (dans 6 % des accidents, le conducteur mis en cause présente un taux d'alcoolémie supérieur à la limite autorisée, alors que seulement 1 % des conducteurs contrôlés, lors de contrôles aléatoires, présentent un taux anormalement élevé).

De 2008 à 2011, **1 382 usagers** ont fait l'objet de mesures de suspension du permis de conduire, ayant pour motif une conduite en état d'ébriété.

9.5 Le facteur "vitesse"

1 - 111

Le non-respect des limitations de vitesse est un facteur aggravant, souvent décelé au cours de l'analyse (voir paragraphes 4.3 et 7).

De 2008 à 2011, **18 usagers** se sont vus infliger des mesures de suspension immédiate du permis de conduire, suite à un grand excès de vitesse constaté immédiatement (cette règle est applicable lorsque la vitesse est dépassée de plus de 40 km/h par rapport à la vitesse autorisée).

33

10 ORIENTATIONS D'ACTIONS

Pour cette étude d'enjeux, il nous a paru évident de reconduire les mêmes enjeux que la précédente étude d'enjeux (2003/2007) du fait des résultats sensiblement identiques en matière d'accidentologie des différentes catégories d'usagers et des facteurs aggravants (alcool, produits stupéfiants, vitesse) présents dans les constats d'accident...

Afin d'agir sur ces différents enjeux, plusieurs orientations d'actions sont susceptibles d'être retenues et développées dans le cadre du PDASR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière). Ce document est la déclinaison opérationnelle et annuelle du DGO.

On peut proposer pour chaque enjeu, les orientations d'actions suivantes :

10.1 Orientation d'actions pour l'enjeu « deux-roues motorisés » :

Favoriser et maintenir un dialogue

entre les associations d'usagers de deux-roues motorisés et les services de

l'État

avec les usagers de la route en deux-roues motorisés contrevenants en proposant notamment une alternative à la sanction par le biais des demi-

journées de sensibilisation

les motos-écoles et les concessionnaires en tant que relais de sensibilisation Impliquer:

les établissements scolaires dans les actions de sensibilisation aux dangers

liés à la pratique du cyclomoteur

Sensibiliser: les aménageurs aux risques « deux roues » en milieu urbain

les usagers de deux-roues motorisés sur la nécessité de suivre des formations

complémentaires après obtention du permis

Mettre en œuvre :

inscrire le volet « deux roues motorisés » dans le plan de contrôle sur la nécessité de revêtir des équipements individuels de protection

Communiquer: Former

les usagers de deux-roues motorisés aux premiers secours

10.2 Orientations d'actions pour l'enjeu « piétons » :

Sensibiliser:

les aménageurs aux risques « piétons » en milieu urbain

Mettre en œuvre :

un plan de circulation pour les piétons

Communiquer:

sur les risques à l'attention de tous les publics

Partenariat:

avec les collectivités locales

10.3 Orientations d'actions pour l'enjeu « jeunes » :

Améliorer :

la formation du conducteur par la promotion de l'AAC

Renforcer:

la connaissance des usagers jeunes impliqués dans les accidents de la route

Impliquer:

les parents d'élèves et les conducteurs seniors accompagnateurs

les structures éducatives et les collectivités territoriales dans le cadre du

continuum éducatif

le public féminin comme vecteur de prévention vis-à-vis de l'usager masculin

Mobiliser:

sensibiliser et former l'ensemble du réseau des partenaires éducatifs

les entreprises sur le risque routier des apprentis (CFA)

Renforcer:

les efforts entrepris en direction des publics à risques

Promouvoir:

le port de la ceinture de sécurité à l'arrière

les valeurs de comportement dans la conduite

Inciter et soutenir : les actions de sécurité routière portées par les jeunes

10.4 Orientations d'actions pour l'enjeu « alcool » :

Sensibiliser et former : le monde éducatif et les parents au risque « alcool »

les collectivités territoriales et les professionnels de la santé sur le risque

« alcool »

Mettre en œuvre

le volet alcool du plan de contrôle

Améliorer

la connaissance sur les accidents avec alcool

Promouvoir

l'autocontrôle d'alcoolémie le principe du conducteur sobre

Impliquer

les organisateurs de soirées

Informer, sensibiliser, mobiliser, contrôler les débiteurs d'alcool

10.5 Orientations d'actions pour l'enjeu « vitesse » :

Sensibiliser:

les piétons seniors aux risques encourus en milieu urbain (mauvaise

appréhension de la vitesse des différents types de véhicules)

les transporteurs et sensibiliser les chauffeurs PL au respect des vitesses et

des distances de sécurité

Mettre en œuvre

le volet « vitesse » du plan de contrôle

Promouvoir:

la conduite apaisée comme une valeur de développement durable et de qualité

vie

Améliorer :

la connaissance et le suivi des vitesses pratiquées

Impliquer:

1000

les médias locaux pour la valorisation des vitesses apaisées

l'ensemble des gestionnaires en vue de la pertinence et de la cohérence de la

signalisation



PRÉFET DU TERRITOIRE DE BELFORT

direction départementale des Territoires Territoire de Belfort

Service Ingénierie des Territoires Sécurité Cellule Sécurité Routière et Gestion de Crise

i sileja

Étude d'enjeux portant sur la période 2008-2011 du document général d'orientations de sécurité routière pour la période 2013 – 2017

Annexe



SÉCURITÉ ROUTIÈRE Tous responsables

SOMMAIRE

- 1-GLOSSAIRE
- 2 DONNEES DEPARTEMENTALES
- 3 LES REUNIONS DE TRAVAIL ORGANISEES DANS LE CADRE DE LA DEMARCHE DGO
- 4 CARTOGRAPHIE
 - 4.1 BILAN GENERAL 2008-2011
 - 4.2 BILAN DES ACCIDENTS MORTELS 2008-2011
 - 4.3 BILAN DES BLESSES HOSPITALISES 2008-2011
 - 4.4 BILAN DES BLESSES NON HOSPITALISES 2008-2011
 - 4.5 CARTE DES ACCIDENTS PAR COMMUNE EN AGGLOMERATION
 - 4.6 BILAN DES CYCLOS
 - 4.7 BILAN DES CYCLOS SUR LA VILLE DE BELFORT
 - 4.8 BILAN MOTO
 - 4.9 BILAN PIETONS
 - 4.10 BILAN PIETONS SUR LA VILLE DE BELFORT
 - 4.11 BILAN DES 14-17 ANS
 - 4.12 BILAN DES 14-17 ANS SUR LA VILLE DE BELFORT
 - 4.13 BILAN DES 18-24 ANS

a lege

- 4.14 BILAN DE 18-24 ANS SUR LA VILLE DE BELFORT
- 4.15 BILAN DES ACCIDENTS SUR LA VILLE DE BELFORT

1- GLOSSAIRE

A36 autoroute N°36 inter urbaine qui traverse le Territoire de Belfort

BAAC Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels

BH Blessés Hospitalisés

BNH Blessés Non Hospitalisés

CSA Contrôle Sanction Automatisé

DGO Document Général d'Orientation de sécurité routière

IAL Indice d'Accidentologie Local

ING Indice National de Gravité (dans le Territoire de Belfort l'ING représente le nombre de tués et blessés hospitalisés multiplié par 100, sur le nombre d'accidents corporels)

Cyclos (cyclomotoristes roulant sur des 2 roues motorisés < à 125 cm3)

Motos (motocyclistes roulant sur des 2 roues motorisés > = à 125 cm3)

N/1000 nombre de victime pour 1000 habitants dans la catégorie d'usager concernée

RN route nationale

RD route départementale

SETRA Service d'Etudes sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements

T/100 nombre de tués pour 100 KM de route

TMJA Trafic Moyen Journalier Annuel

VC voie communale

ZP zone police

1 100

ZG zone gendarmerie

2- DONNEES DEPARTEMENTALES

2-1 Superficie du département et population

D'une superficie de 609 km² le Territoire de Belfort représente 3,76 % de la Franche-Comté.

En ce qui concerne la population, 137 384 habitants, le pourcentage est porté à 12.30 % ce qui a pour effet de donner au département une densité de plus de trois fois supérieure à celle de la région (226 habitants/km² contre 69 habitants/km²).

Le Territoire de Belfort compte 102 communes dont 12 de plus de 2 000 habitants et 3 de plus de 5 000 : BELFORT (50 415 habitants), DELLE (6 624 habitants) et BEAUCOURT (5 348 habitants). La zone police, constituée de 8 communes (BELFORT, BAVILLIERS, CRAVANCHE, DANJOUTIN, ESSERT, PEROUSE, OFFEMONT et VALDOIE) compte 72 640 habitants, soit plus de la moitié de la population du département. Le graphique ci-après visualise cette répartition :

Répartition de la population :

3

1

Zone police

1 1

72 440

- Zone gendarmerie:

64 944

La population par tranches d'âges se répartit comme suit :

La moyenne d'âge de la population belfortaine est légèrement inférieure à la moyenne d'âge de la population de la Franche-Comté.

	Territoire de Belfort	Franche-Comté
hommes	68 194	549 860
	49,6%	49,2%
femmes	69 190	567 397
	50,4%	50,8%
total	137 384	1 117 257

Source INSEE 2010

Dans le Territoire de Belfort, la répartition de la population par sexe laisse apparaître une répartition très voisine de la population de la Franche Comté.

2-2 Réseaux routiers

Le réseau principal du Territoire de Belfort se décompose de la manière suivante :

	Autoroute	RN	RD	VC
Territoire de Belfort	24 Km	21 Km	525 Km	623 Km

La « trouée de BELFORT », placée entre la chaîne des Vosges et les premiers contreforts du Jura, a constitué de tout temps un lieu de passage privilégié (desserte de l'Alsace, du sud de l'Allemagne et du nord de la Suisse).

Vers le chef-lieu BELFORT convergent les principales RN et RD ainsi que l'autoroute A36 (concession APRR), considérée comme une autoroute urbaine entre BELFORT et MONTBELIARD (Doubs).

2-3 Parc automobile

100

	VL	densité/hab.	Motos	densité/hab.
Territoire de Belfort	66 800	0,49	5 192	0,04
Franche-Comté	560 000	0,50	non connu	

VL = Données au 01/01/2010 : sources DSCR

Le Territoire de Belfort a un taux de motorisation en ce qui concerne les VL sensiblement égal aux autres départements de la Franche-Comté.

Motos = suivant immatriculations (neuf + occasion) entre 2003 et 2010

3 – LES REUNIONS DE TRAVAIL ORGANISEES DANS LE CADRE DE LA DEMARCHE DGO

3.1 La présentation des enjeux locaux de sécurité routière aux acteurs

Le 12 décembre 2012, les **correspondants sécurité routière des communes** ont pris part à une réunion de présentation des enjeux potentiels de sécurité routière pour la période 2013-2017. A cette occasion, le chef de projet sécurité routière les a été invités à s'exprimer sur les priorités à fixer dans le département.

Le 22 janvier 2013 s'est déroulée la réunion des **correspondants sécurité routière des établissements du second degré**. L'ODSR a présenté aux enseignants et aux chefs d'établissements l'étude d'enjeux qu'il a réalisé et le coordinateur a présenté le bilan des PDASR pour la période 2008-2011.

Le 20 mars 2013, les enjeux départementaux potentiels de sécurité routière ont été présentés aux membres du pôle de compétence de l'État sur la sécurité routière. Les membres de la commission ont été invités à formuler leurs remarques.

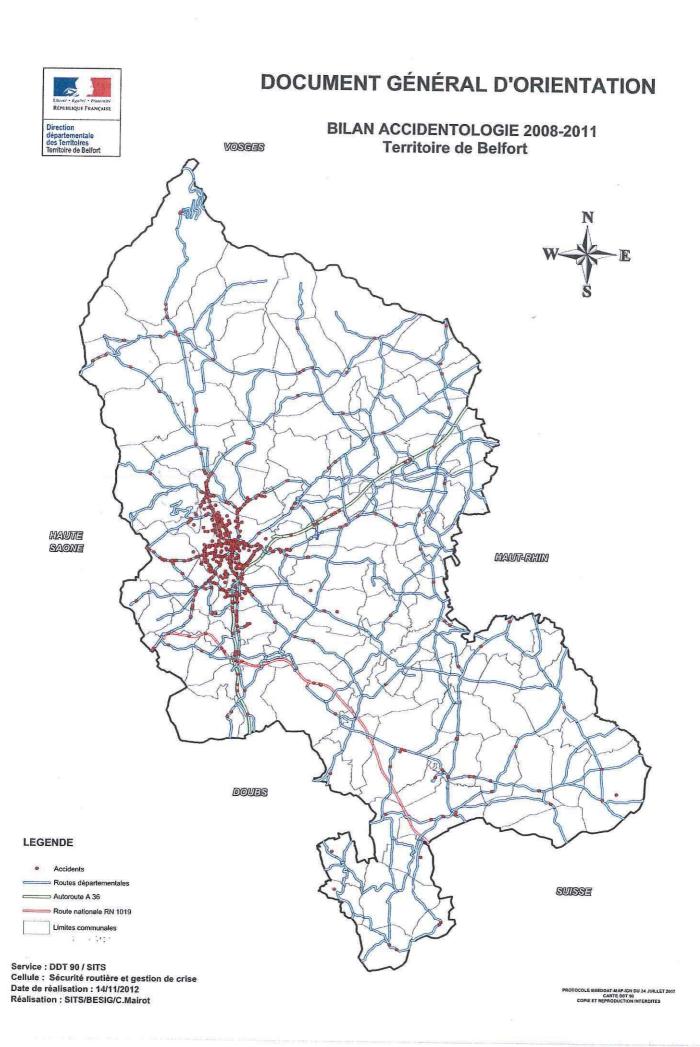
3.2 L'approfondissement des enjeux

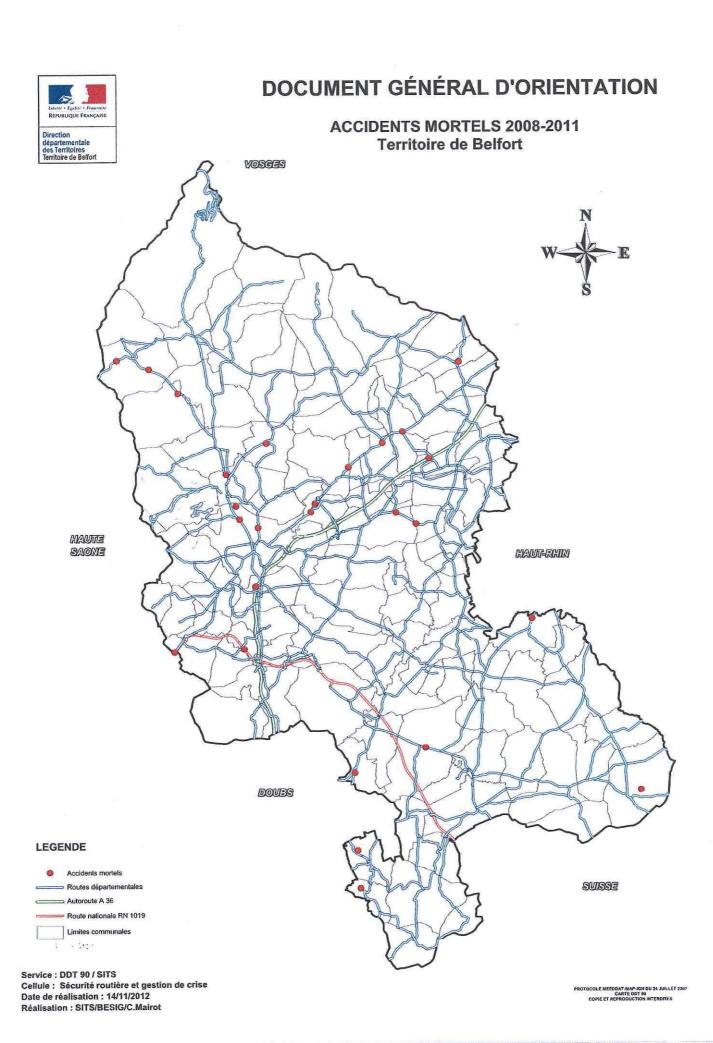
1 1

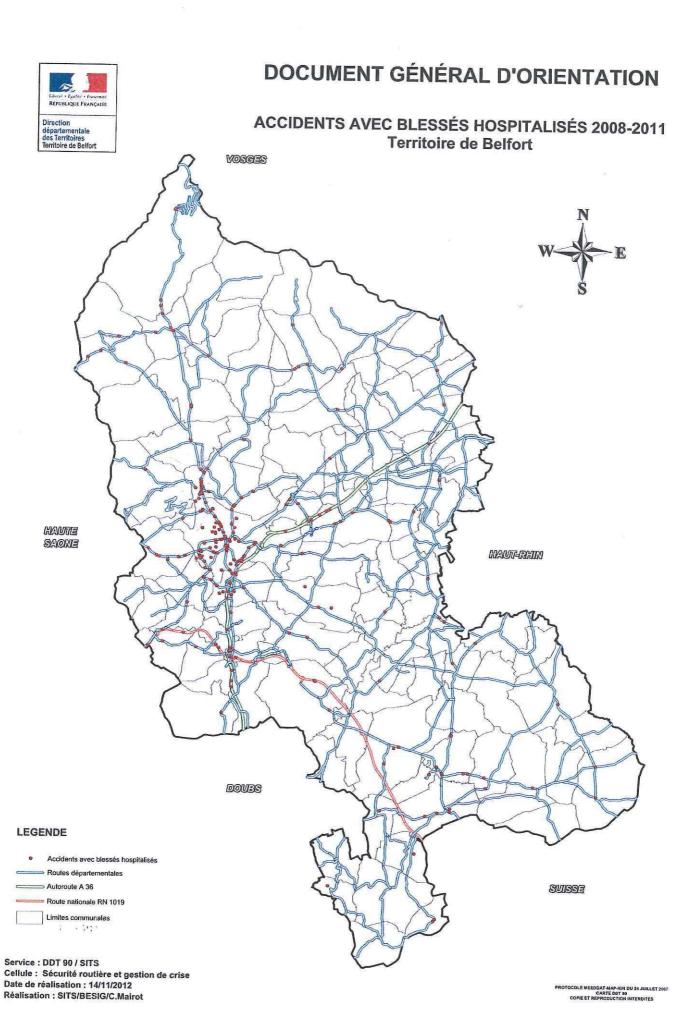
Les cinq enjeux potentiels n'ont pas fait l'objet de groupes de travail. En effet, concernant la les jeunes et l'alcool, la collaboration entre les acteurs locaux est forte. Il en est de même pour la vitesse tant en terme de prévention que de répression.

L'enjeu **piéton** a fait l'objet d'un réunion de travail le 15 janvier 2013, réunion à laquelle notamment la ville de Belfort était représentée.

L'enjeu deux-roues motorisés a fait l'objet de deux réunions les 15 janvier et 12 février 2013, réunions auxquelles a notamment participé une association d'usagers de deux-roues motorisés.



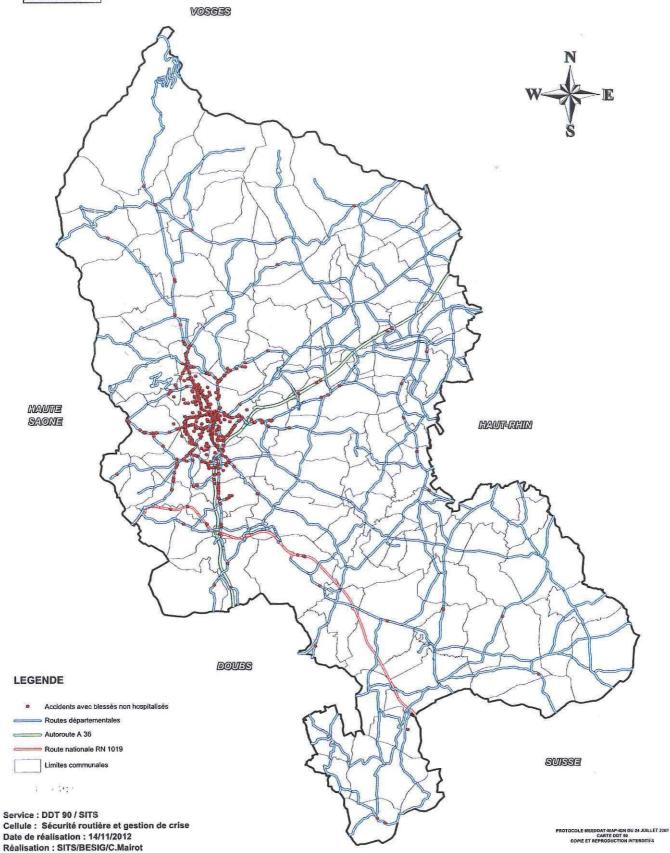


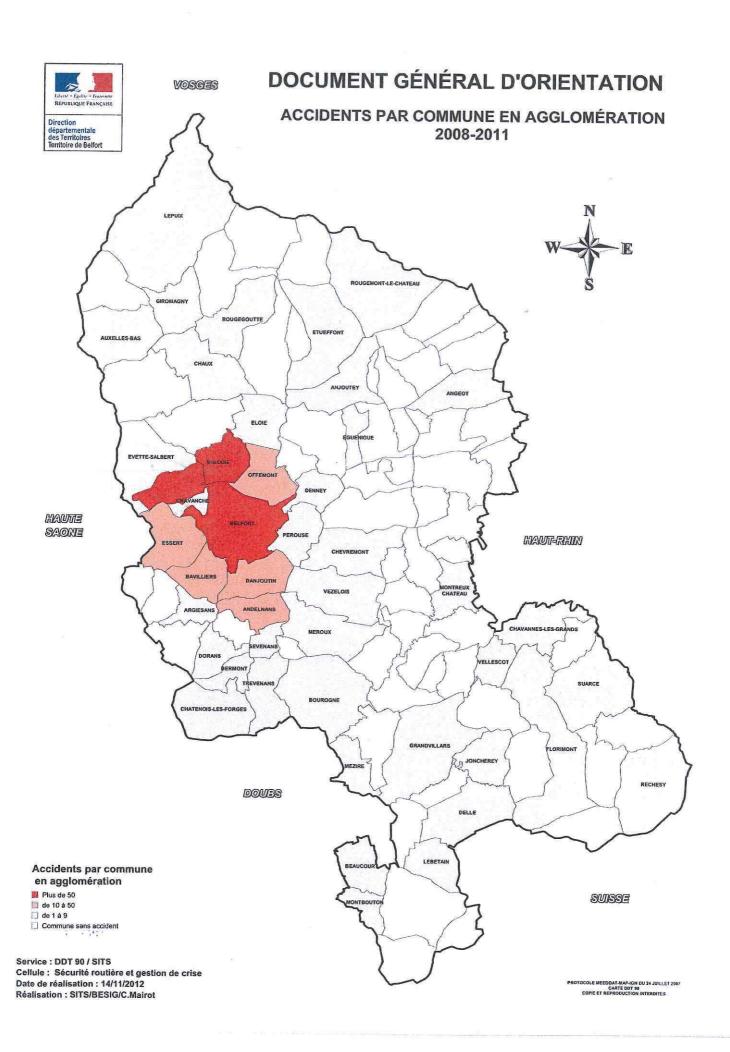


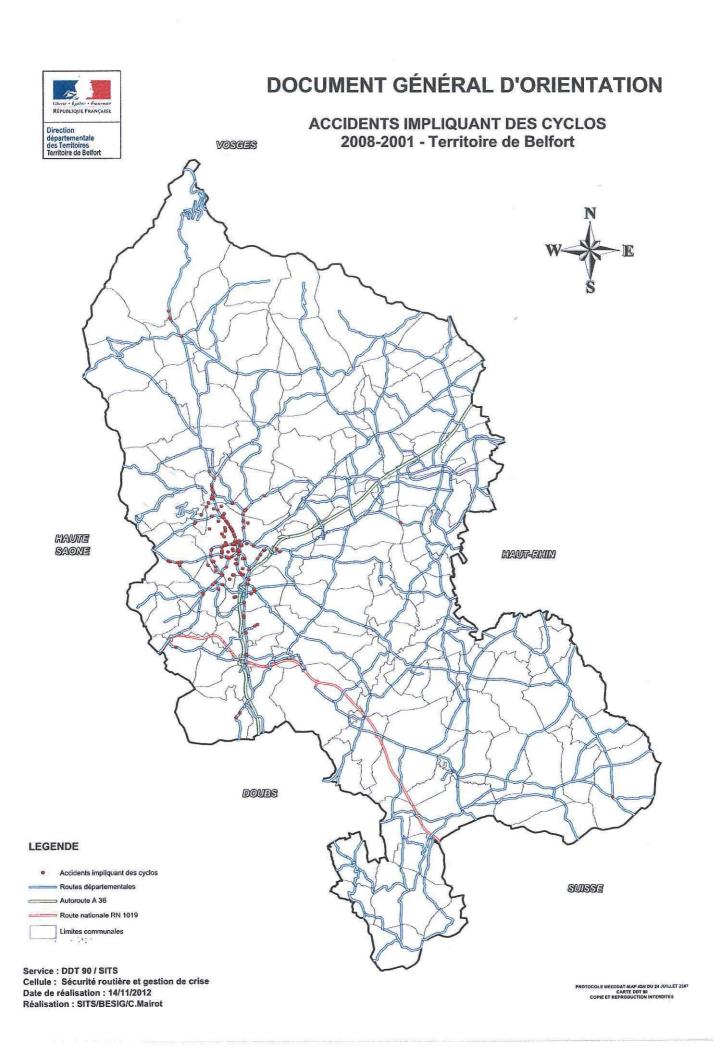
Librus - Egalite - Fourraite RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Direction départementale des Territoires Territoire de Belfort

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATION

ACCIDENTS AVEC BLESSÉS NON HOSPITALISÉS 2008-2011 - Territoire de Belfort

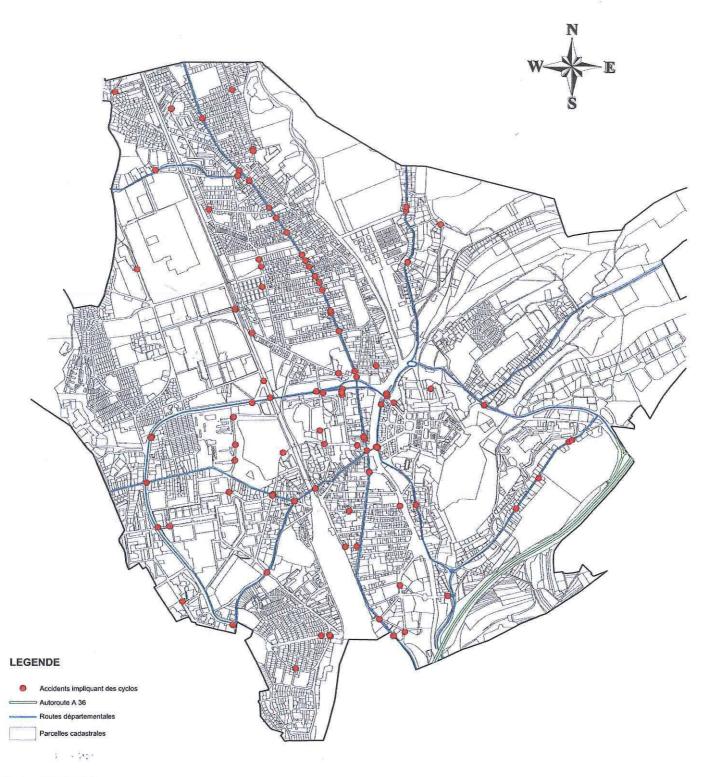






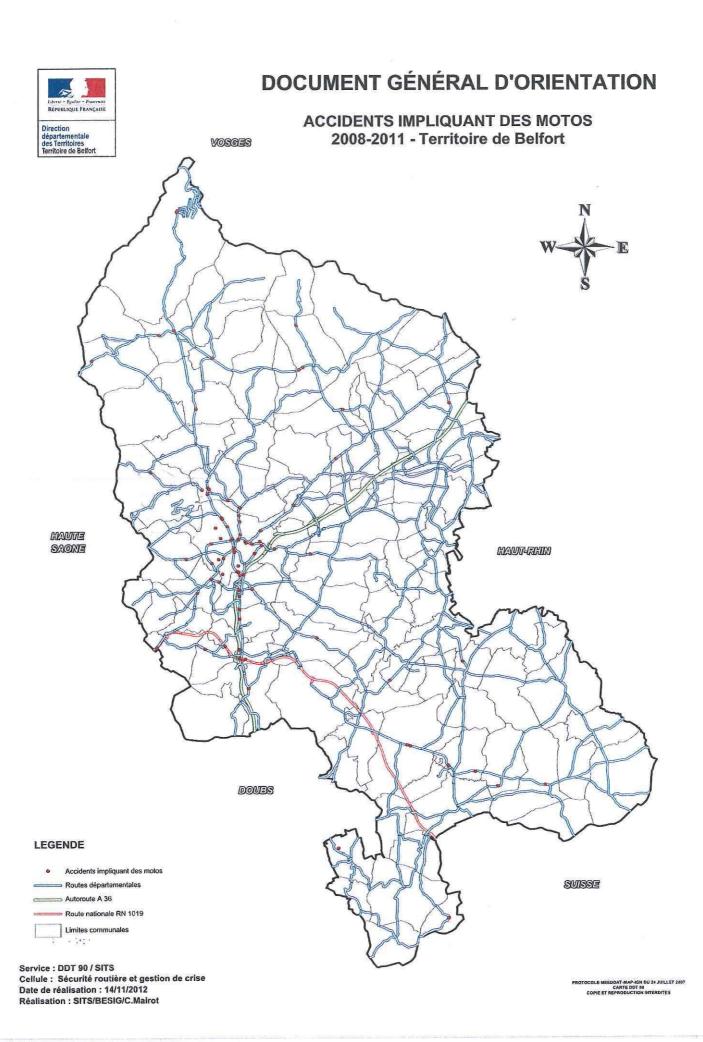


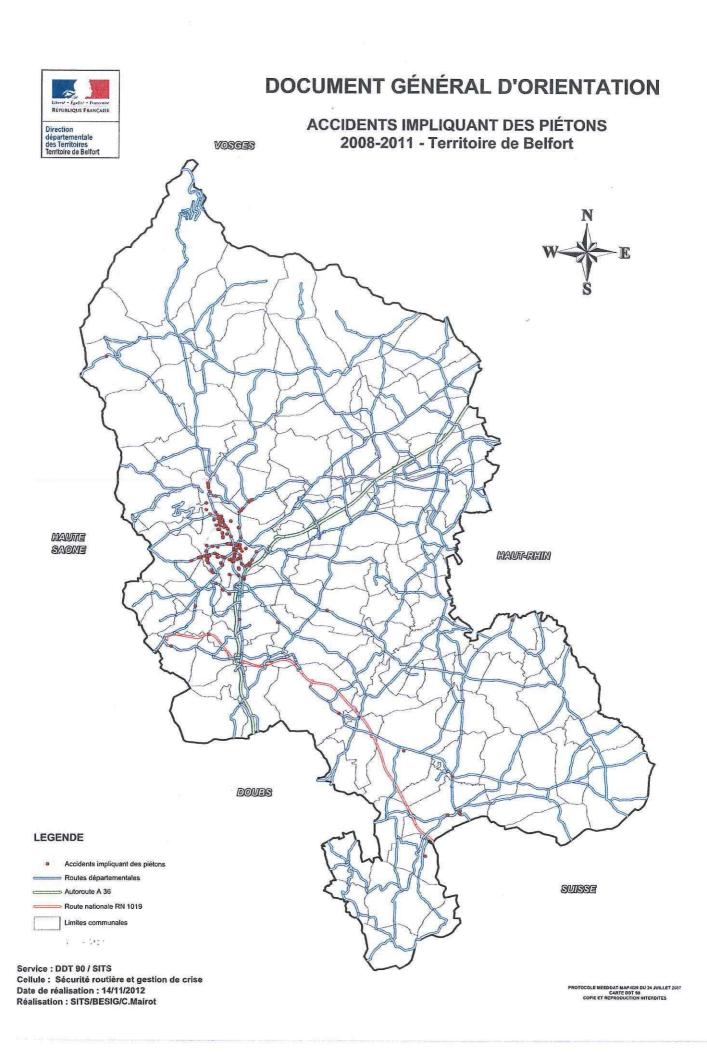
ACCIDENTS IMPLIQUANT DES CYCLOS 2008-2011 - Commune de BELFORT



Service : DDT 90 / SITS

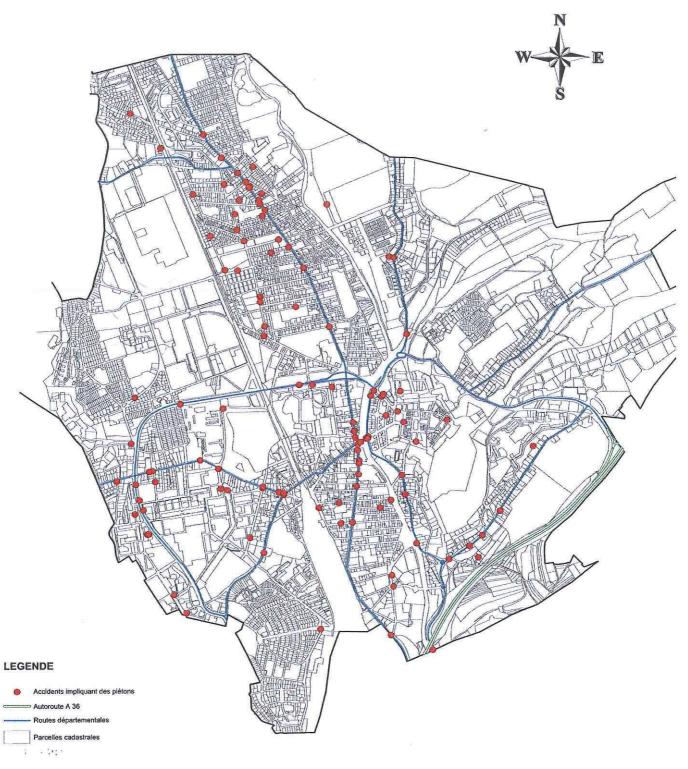
Cellule : Sécurité routière et gestion de crise Date de réalisation : 14/11/2012 Réalisation : SITS/BESIG/C.Mairot







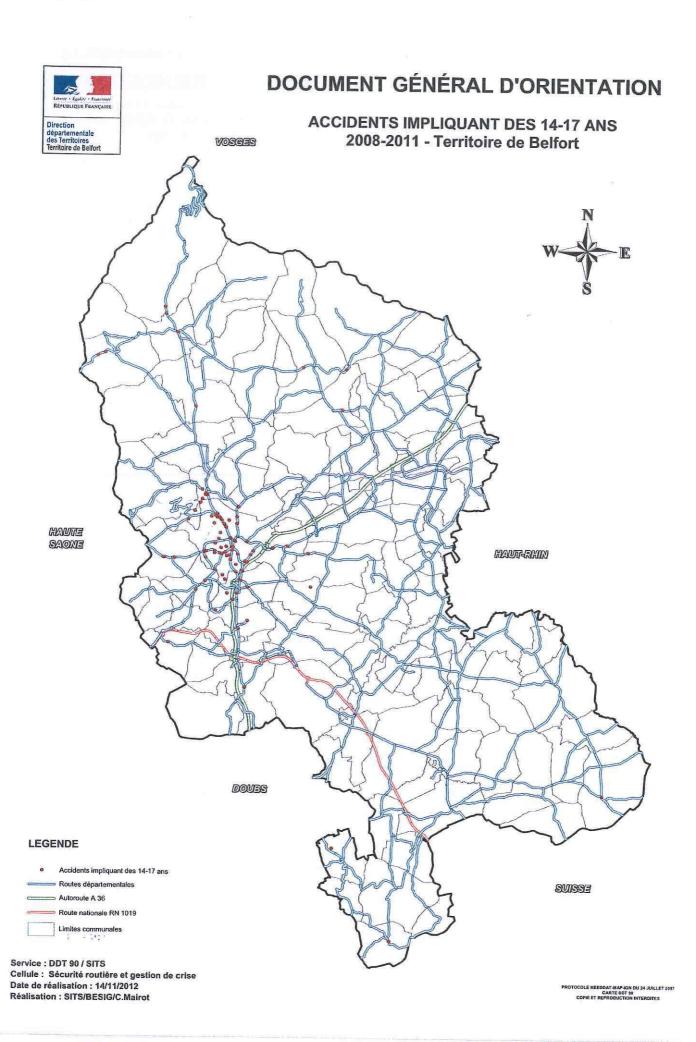
ACCIDENTS IMPLIQUANT DES PIÉTONS 2008-2011 - Commune de BELFORT



Service : DDT 90 / SITS

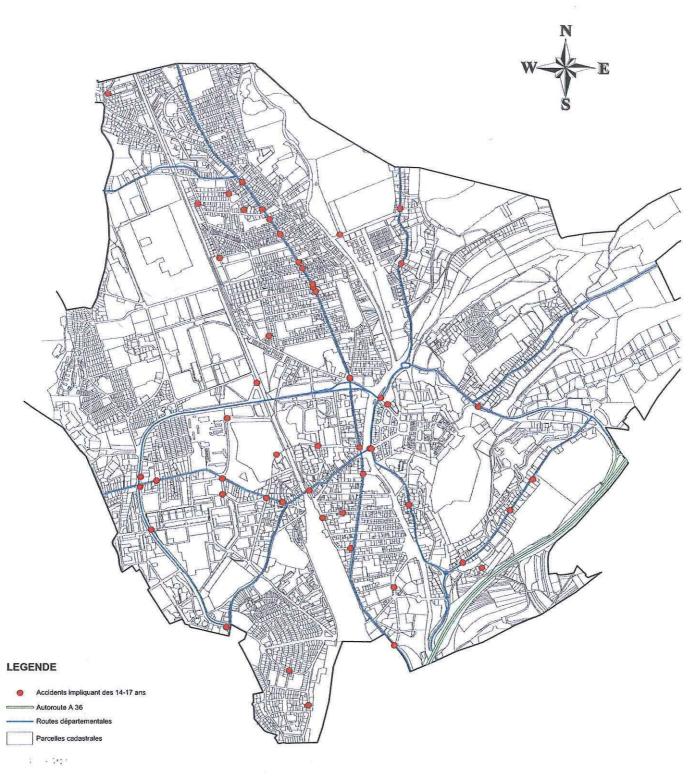
Cellule : Sécurité routière et gestion de crise

Date de réalisation : 14/11/2012 Réalisation : SITS/BESIG/C.Mairot





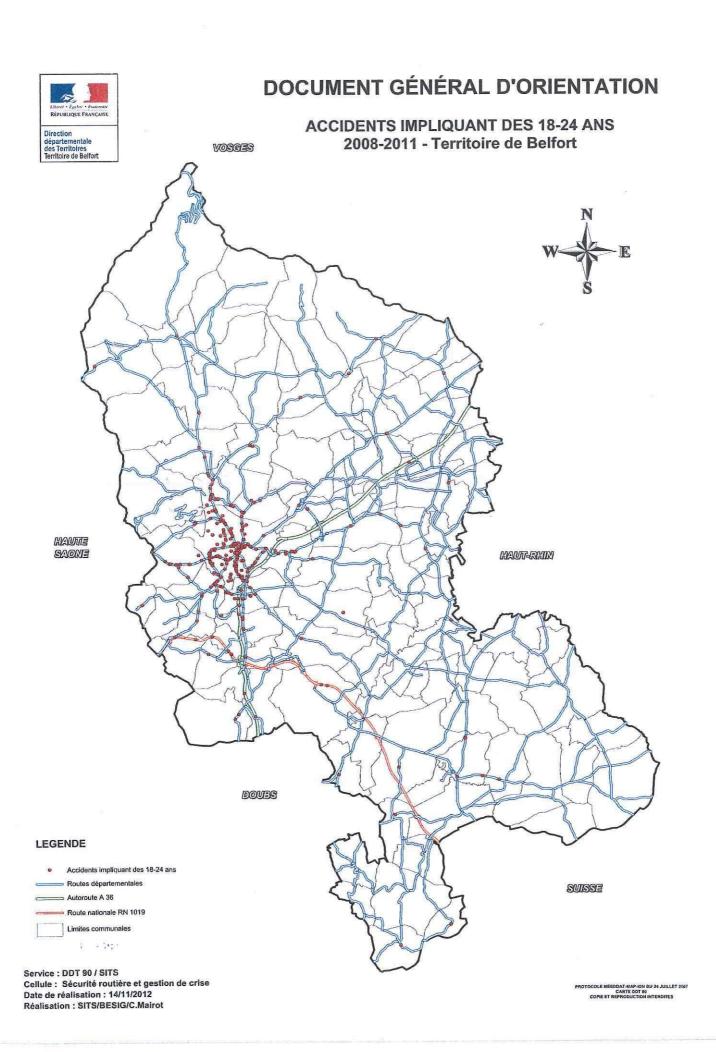
ACCIDENTS IMPLIQUANT DES 14-17 ANS 2008-2011 - Commune de BELFORT



Service : DDT 90 / SITS

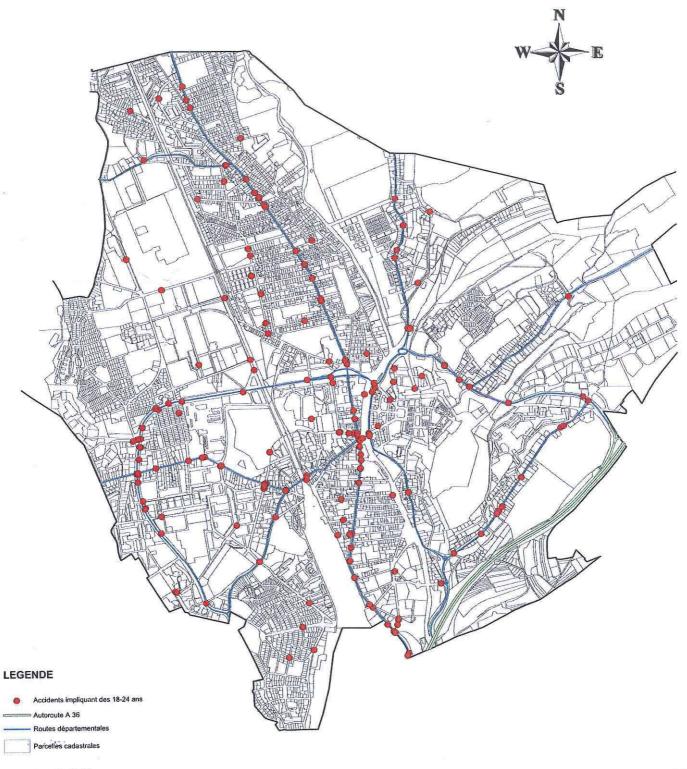
Cellule : Sécurité routière et gestion de crise

Date de réalisation : 14/11/2012 Réalisation : SITS/BESIG/C.Mairot ROTOCOLE MEEDDAT-MAP-IGN DU 24 JUILLET 2007 DGI 2012 CARTE DDT 90 COPIE ET REPRODUCTION INTERDITES





ACCIDENTS IMPLIQUANT DES 18-24 ANS 2008-2011 - Commune de BELFORT



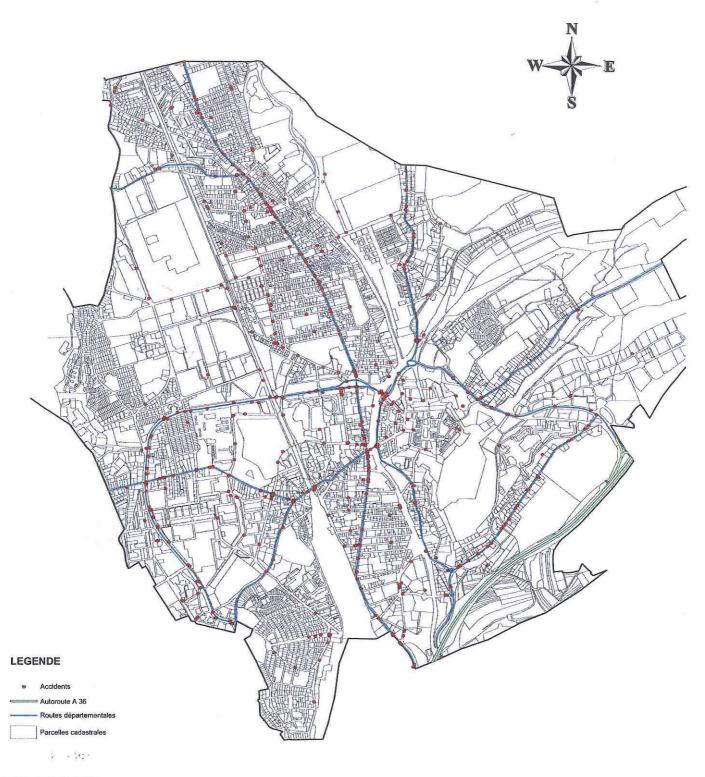
Service : DDT 90 / SITS

Cellule : Sécurité routière et gestion de crise

Date de réalisation : 14/11/2012 Réalisation : SITS/BESIG/C.Mairot PROTOCOLE MEEDDAT, MAP JIGN DU 24 JUILLET 2007 DGI 2012 CARTE ODT 90 COPIE ET REPRODUCTION INTERDITES



BILAN ACCIDENTOLOGIE 2008-2011 - Commune de BELFORT



Service : DDT 90 / SITS

Cellule : Sécurité routière et gestion de crise

Date de réalisation : 14/11/2012 Réalisation : SITS/BESIG/C.Mairot