

SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN LOIRE-ATLANTIQUE



DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2018-2022

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

SOMMAIRE

Préface	2
Signataires	3
Définition	4
Analyse	6
Enjeux	10
Orientation d'actions	16
Gouvernance et suivi	18

PRÉFACE

« Il faut renforcer l'efficacité de la prévention et de la lutte contre l'insécurité routière ». En prononçant ces mots le 5 septembre 2017, lors de son intervention de rentrée devant les préfets, le Président de la République réaffirme la sécurité de nos concitoyens comme une **priorité absolue**.

Un **Comité Interministériel de la sécurité routière (CISR)** s'est réuni sous l'égide du Premier ministre le **9 janvier 2018**, prolongeant ainsi les réflexions prospectives engagées lors de l'installation du **conseil national de sécurité routière (CNSR)** du 23 janvier 2017.

Dès lors, le gouvernement confirme sa détermination à agir et s'engage sur **trois axes majeurs** :

- l'**engagement** de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière ;
- la **protection** de l'ensemble des usagers de la route ;
- l'**anticipation** pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

Sur la politique de sécurité routière, l'**éclairage territorial** est essentiel, tant la disparité des situations est importante. Alors que le niveau national enregistre une hausse de la mortalité routière depuis 2014, le département de la Loire-Atlantique connaît une situation plus favorable en 2014 (61 tués) et 2017 (59 tués). Pour autant, la situation demeure fragile pour peu que l'on considère les 83 tués en 2015 et les 73 tués comptabilisés en 2016.

Pour atteindre l'**objectif national de réduire à 2000** le nombre de tués sur les routes **en 2020**, le ministre de l'intérieur a souhaité relancer l'élaboration, par chaque préfet de département, du **document général d'orientations (DGO) pour la période 2018-2022**, destiné à prendre la suite du document précédent arrivé à échéance en 2017.

Ce document cadre fixe la **stratégie départementale à 5 ans** en matière de sécurité routière. Il constitue un outil précieux d'**analyse** des caractéristiques propres de l'accidentalité en Loire-Atlantique et de **programmation** des actions à mener au niveau local, pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

Cette stratégie a été co-construite avec l'ensemble des **partenaires locaux intervenant dans le champ de la sécurité routière**, à travers deux comités de pilotage et deux groupes de travail qui se sont réunis lors du dernier trimestre 2017. Cette stratégie retient, pour 2018-2022, les enjeux impératifs suivants :

- le risque routier professionnel
- les addictions
- les jeunes
- les seniors

Deux **enjeux supplémentaires** sont retenus pour le département de la Loire-Atlantique :

- le partage de la voirie
- les deux-roues motorisés

La préfète de la Loire-Atlantique sait pouvoir compter sur la forte implication des acteurs de terrain pour décliner opérationnellement les orientations d'actions détaillées dans ce DGO, à travers le **plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)**, auquel vient s'intégrer le **plan départemental des contrôles routiers (PDCR)**.

Au-delà de la simple valorisation des initiatives qui fonctionnent, c'est un véritable **plan de transformation des comportements** qui est ciblé. Cette ambition, il faut la conduire, avec volontarisme et détermination, dans la **durée**, parce que cela prendra plusieurs années, et il faut en assurer aussi la **bonne exécution** à court terme.

Ce **haut niveau d'exigence** oblige désormais chaque acteur de terrain et chaque signataire de ce document : le représentant de l'État, les procureurs de la République, le président du conseil départemental, et le président de l'association départementale des maires.

SIGNATAIRES

Préfète de la région Pays de la Loire
Préfète de la Loire-Atlantique



Nicole KLEIN

Président du conseil départemental
de la Loire-Atlantique



Philippe GROSValet

Procureur de la République
de Nantes



Pierre SENNES

Procureur de la République
de Saint-Nazaire



Sylvie CANOVAS-LAGARDE

Président de l'association départementale
des maires de la Loire-Atlantique



Maurice PERRION



DÉFINITION

I / DÉFINITION DU DGO ET DÉMARCHE D'ÉLABORATION EN LOIRE-ATLANTIQUE

1. Le contexte national impose de relancer la démarche du document général d'orientations (DGO) pour la sécurité routière

Au plan national, en un peu plus de 40 ans, nous avons réussi à diviser le nombre de tués sur les routes par 5, grâce à des actions visant à protéger et à responsabiliser les usagers de la route. Malheureusement, cette tendance marque actuellement une inflexion. En 2016, la France a connu la 3e année consécutive de hausse du nombre de tués sur les routes, avec 3477 victimes. En 2017, la mortalité routière connaît une légère baisse mais le nombre d'accidents et de blessés reste en hausse.

Dans ce contexte national difficile, l'objectif de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs. Afin de susciter cette implication commune, le ministre de l'intérieur a décidé de relancer l'élaboration du DGO par chaque préfet de département.

2. L'élaboration du DGO 2018-2022 en Loire-Atlantique a mobilisé de nombreux partenaires investis dans le champ de la sécurité routière

Le DGO constitue un outil politique de programmation pluriannuel qui définira les orientations d'actions à mener dans le département, mais également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents. Il sert de cadre général aux deux documents de planification que sont le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) et le plan départemental des contrôles routiers (PDCR), déclinés annuellement.

La réactualisation des orientations du DGO s'est tout d'abord appuyée sur le bilan de l'accidentalité et de la mortalité fourni par l'Observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR). Ce bilan (présenté de manière détaillée infra) a mis en évidence les résultats encourageants constatés dans le département sur la période 2012-2016 : diminution du nombre d'accidents corporels, de 774 en 2012 à 692 en 2016, ainsi que du nombre de tués, de 80 à 73 en 2016. Cependant le nombre de tués a connu

des variations importantes, avec 61 tués en 2013 et 2014, avant de repartir à la hausse en 2015. L'année 2017 confirme cette tendance positive avec 59 accidents mortels dans le département, soit 14 vies sauvées par rapport à 2016.

Toutefois, de nombreux indicateurs restent inquiétants : la conduite sous l'emprise d'un état alcoolique constitue un problème endémique dans le département, qui touche toutes les tranches d'âge ; l'accidentalité des piétons connaît une évolution défavorable et on constate une hausse du nombre de tués sur la tranche d'âge 45-65 ans.

L'élaboration du DGO 2018-2022 a mobilisé de nombreux partenaires. Conformément au guide méthodologique élaboré par le ministère de l'Intérieur, l'élaboration du document s'est appuyée sur des groupes de travail thématiques réunissant les acteurs départementaux de la sécurité routière : services de l'État, collectivités territoriales, acteurs

associatifs et intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR).

Après un premier comité de pilotage de lancement organisé le 8 novembre en préfecture et présidé par le directeur de cabinet, deux groupes de travail se sont réunis :

- le 16 novembre 2017 : « Protéger les usagers vulnérables et prévenir les comportements dangereux » (jeunes, seniors, addictions, vitesse et distracteurs) ;

- le 30 novembre 2017 : « Assurer un meilleur partage de la voirie » (deux-roues motorisés, risques professionnels, partage de la voirie (piétons / cyclistes / voitures etc.).

Un comité de pilotage (COPIL) de clôture des travaux organisé le 12 décembre dernier a permis de finaliser le choix des six enjeux prioritaires pour le département de Loire-Atlantique, ainsi que les orientations d'action qui en découlent.





ANALYSE

II / ANALYSE DE L'ACCIDENTALITÉ GÉNÉRALE EN LOIRE-ATLANTIQUE

1. Principales caractéristiques du département

a. Population

Au 1er janvier 2014, le département de la Loire-Atlantique compte 1 346 592 habitants (36% de la population de la région Pays de la Loire) sur une superficie de 6 809 km². La densité moyenne s'établit à 197 habitants/km².

Sa population a connu une croissance de 1,3% de 2009 à 2014 (+ 81 212 habitants).

26% des habitants de Loire-Atlantique ont moins de 20 ans.

Population par tranches d'âges

	2014	%
Ensemble	1 346 592	100,00%
0 à 14 ans	262 109	19,52%
15 à 29 ans	249 366	18,50%
30 à 44 ans	269 961	20,00%
45 à 59 ans	259 036	19,20%
60 à 74 ans	192 306	14,30%
75 ans et +	113 814	8,50%

Source : INSEE RP 2014

b. Réseaux et trafic routiers

En 2017, le réseau routier du département est composé de :

- 91 km d'autoroutes ;
- 230 km de routes nationales ;
- 4 460 km de routes départementales ;
- 12 472 de voies communales.

Le parc automobile en Loire-Atlantique augmente également chaque année depuis 2013. Il est passé de 28 000 nouvelles immatriculations de voitures neuves particulières et commerciales en 2013 à 30 814 en 2016, soit une augmentation de 10 % sur 4 ans. Au 1er janvier 2017, le département a un parc automobile de voitures particulières de moins de 15 ans de 680 617 véhicules.

Axes les plus utilisés : périphérique (porte d'Orvault à porte de Rennes, 93 800 véhicules/jours) et axe Nantes-Savenay (environ 54 000 véhicules/jour).

2. L'accidentalité en Loire-Atlantique

a. Rappel des définitions ATB (accidentés, tués, blessés)

Afin de faciliter les comparaisons internationales, en France, le comité interministériel de la sécurité

routière du 7 juillet 2004 a adopté le principe d'une harmonisation des définitions de la gravité retenues dans le fichier national des accidents corporels avec celles adoptées par nos principaux voisins européens.

Un **accident de la route** (ou accident sur la voie publique) est un choc qui a lieu sur le réseau routier et tout autre chose ou personne et qui engendre des blessures humaines et/ou des dégâts matériels, que ces dégâts soient occasionnés aux véhicules, à un élément de la route (chaussée, panneaux, barrières de protection, etc.) ou un élément extérieur à celle-ci (bâtiment, mobilier urbain, cabine de téléphone, arbre).

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière est un accident qui provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux, survient sur une voie ouverte à la circulation publique et implique au moins un véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical,
- les victimes : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les tués : toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident,
- les blessés : victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :

- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures,
- les blessés non-hospitalisés : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

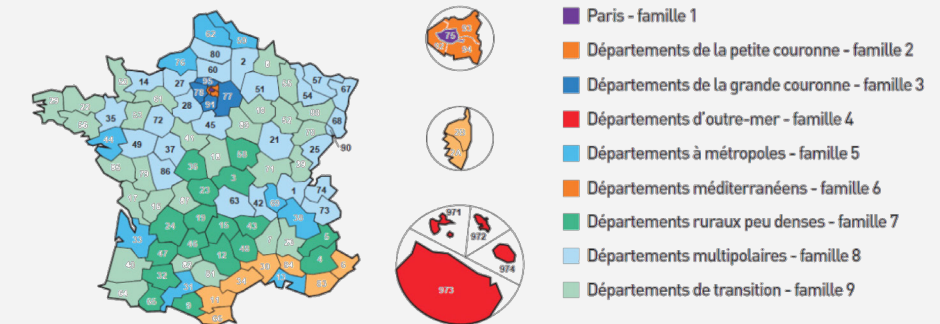
La **gravité** est le nombre de tués et de blessés hospitalisés pour 100 accidents, exprimé en pourcentage. La gravité permet d'évaluer les conséquences des accidents.

Un accident grave est entendu comme un accident ayant provoqué au moins un tué ou un blessé hospitalisé.

b. Évolution de l'accidentalité en Loire-Atlantique

• Évolution quantitative de 2007 à 2016

Rappel : les valeurs de référence sont comparées avec le niveau national et les départements appartenant à la même famille, conformément à la carte ci-dessous :



L'évolution de l'accidentologie entre les deux périodes de référence (2007-2011 et 2012-2016) présente des résultats encourageants :

- une baisse de 28 % des accidents,
- une baisse de 26 % des victimes.

Le département de la Loire-Atlantique présente une baisse plus importante que la moyenne nationale ou les départements de même famille concernant le nombre d'accident corporels et de blessés. Concernant le nombre de tués, la tendance est également à la baisse, comme pour les départements de même famille ou le niveau national, avec une évolution cependant moins nette qu'au niveau national.

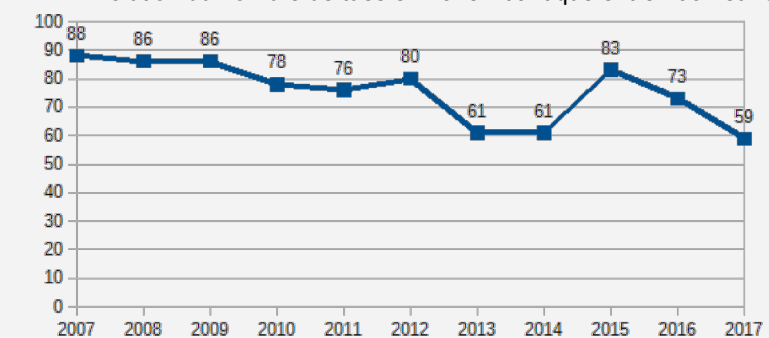
	Période 2007 - 2011	Période 2012 - 2016	Évolution en Loire-Atlantique	Variation sur la famille	Variation sur la France
Accidents corporels	5169	3702	↘ -28,00%	↘ -18,6%	↘ -19,65%
Blessés	414	358	↘ -13,50%	↘ -14,25%	↘ -18,37%
Tués	6438	4707	↘ -27,00%	↘ -18,62%	↘ -19,93%

Concernant la mortalité, sur la période 2007-2011, le département enregistre 389 accidents mortels, ayant causés 414 tués. Sur la période 2012-2016, on compte 331 accidents mortels et 358 tués, soit une moyenne de 71 tués par an.

L'évolution de la mortalité entre ces deux périodes est la suivante :

- une baisse de 15% des accidents mortels,
- une baisse de 13,5% des tués.

Évolution du nombre de tués en Loire-Atlantique entre 2007 et 2017



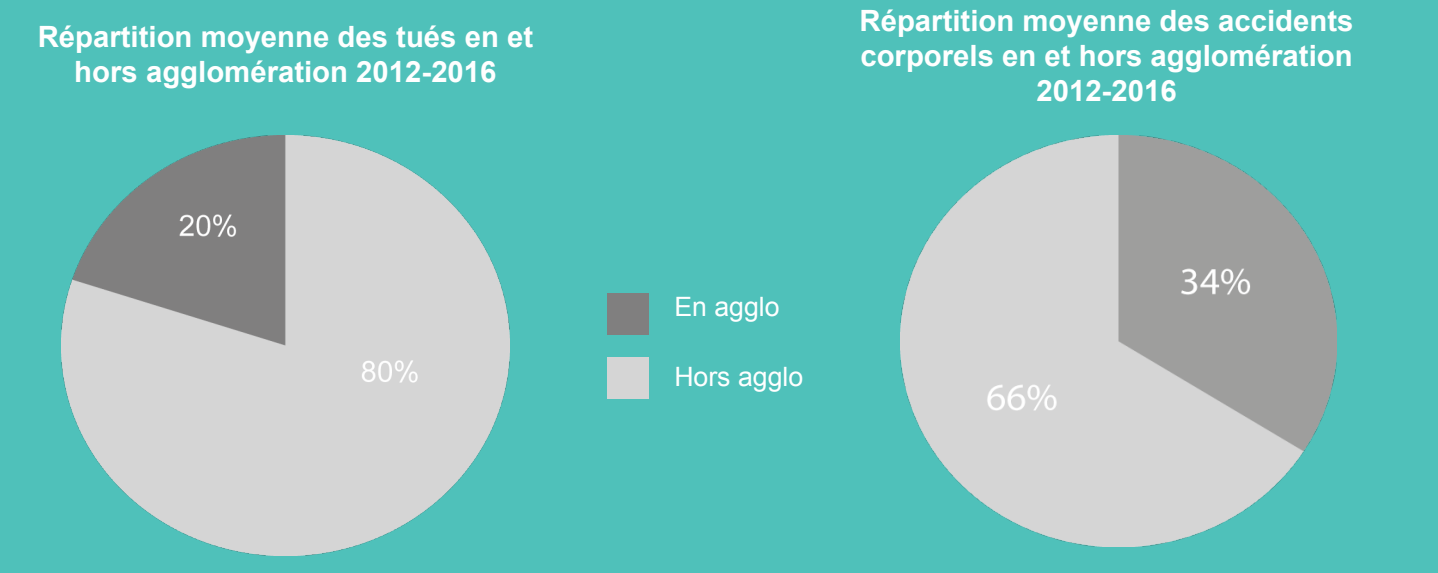
Cette tendance se confirme en 2017, puisque c'est l'année qui recense le moins d'accidents (659) et le moins de tués (59) depuis les 10 dernières années.

L'objectif fixé par le gouvernement en 2015 pour le département de la Loire-Atlantique, est de descendre en dessous du seuil de 50 tués en 2020. Si depuis 2007 on observe une évolution tendant vers l'objectif fixé, il faut continuer à maintenir une vigilance accrue pour éviter les années noires.

• Analyse spatiale des accidents

Les conducteurs impliqués dans des accidents corporels en Loire-Atlantique résident en majorité dans le département. Seuls environ 14% des usagers associés à ce type d'accidents sont issus d'un autre territoire.

Les routes départementales et les voies communales restent les axes les plus accidentogènes mais le nombre d'accidents corporels s'y produisant continue de diminuer sur la période 2012-2016 comme sur la période précédente.



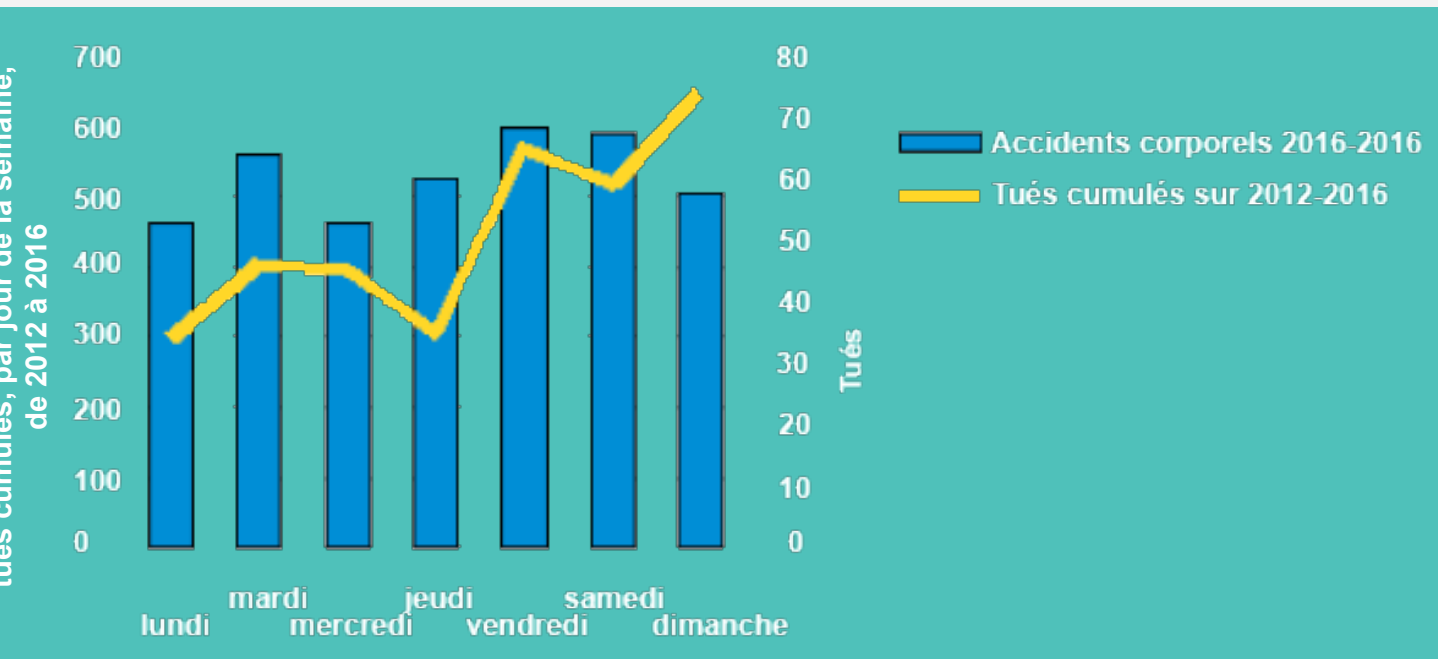
Les accidents en agglomération représentaient et 66 % du total des accidents sur la période 2012-2016. En revanche, 20% étaient des victimes d'accidents **hors agglomération** sur la période 2012-2016, soit une **augmentation de 5 points par rapport à la période 2007-2011**.

• Analyse temporelle des accidents

La répartition mensuelle des tués est très irrégulière, voire aléatoire d'une année à l'autre. La courbe des accidents corporels est assez semblable. Les mois de juin et octobre apparaissent comme les plus accidentogènes.

La courbe des tués est plus marquée en fin de semaine et le week-end. Les courbes des accidents sont assez identiques entre les années 2007-2011 et 2012-2016.

Le nombre d'accidents corporels est plus important le matin et en fin d'après midi. Le nombre de tués est plus important en fin d'après midi correspondant à un trafic plus important durant ces horaires.



• Analyse par catégorie de véhicules

Tués pas catégories de véhicules et piétons						
Année	Piétons	Cyclistes	Cyclos	Motos	VL	Autres
2012	5	2	4	13	55	1
2013	13	2	5	13	28	0
2014	7	4	3	7	39	1
2015	6	3	10	16	45	3
2016	14	5	5	10	34	5
Total	45	16	27	59	201	10
% catégorie/total impliqué	12,57%	4,47%	7,54%	16,48%	56,15%	2,79%
Évolution (%) 2012-2016	+180	+150	+25	-23,08	-36,19	+400
Part des tués par catégorie de véhicules 2016	19,18	6,85	6,85	13,7	46,57	6,85

Les conducteurs de véhicules légers restent toujours les premières victimes des accidents mortels en 2012-2016. On peut noter une forte augmentation du nombre de victimes parmi les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclos, motos).

Les proportions de deux roues motorisés (2RM) et de conducteurs de véhicules légers présumés responsables dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués sont stables pour les véhicules légers (VL) sur les périodes 2012-2016 et 2007-2011, mais en baisse de 26 % pour les 2RM.

Sur la période 2012-2016, les cyclistes ne sont que 29% à être responsables lors des accidents dans lesquels ils sont impliqués. Les motocyclistes quant à eux sont responsables à 60 % et les cyclomotoristes à 69 %.

• Accidents par tranches d'âge

La tranche d'âge la plus impliquée dans les accidents mortels concerne les 25-64 ans. La catégorie des seniors est celle qui a connu une évolution la plus défavorable ces 5 dernières années puisque le nombre de personnes de plus de 65 ans impliqué dans un accident mortel a été multiplié par 3 entre 2012 et 2016. Les jeunes représentent encore 1/4 des personnes impliqués dans un accident mortel.

A noter que les catégories d'âge pour le nouveau DGO évoluent :
Les jeunes sont ainsi répartis en trois catégories d'âge : 14-17, 18-24 et 25-29 ans
Les seniors sont également répartis en deux catégories d'âges : 65-74 et 75 ans et plus

Répartition par âge des conducteurs impliqués dans les accidents mortels						
Année	0-13	14-17	18-24	25-44	45-64	65 et +
2012	0	1	33	48	31	4
2013	0	2	24	40	20	4
2014	1	1	20	45	15	8
2015	0	5	22	49	32	21
2016	0	1	21	34	36	13
Total	1	10	120	216	134	50
% catégorie/total impliqué	0,18%	1,88%	22,60%	40,68%	25,24%	9,42%
Évolution (%) 2012-2016		0	-36,37	-29,17	+16,13	+225





ENJEUX

III / ENJEUX DU DGO 2018-2022

Pour la période 2018-2022, les enjeux retenus au niveau national sont :

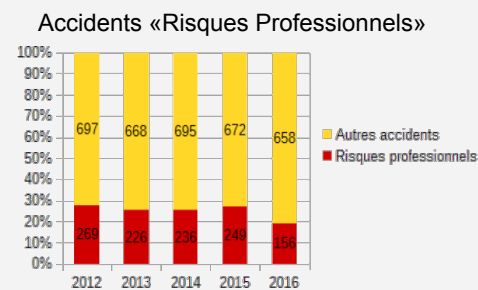
- quatre enjeux impératifs :

- le risque routier professionnel ;
- la conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants) ;
- les jeunes, divisés en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans) ;
- les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 et 75 ans et plus).

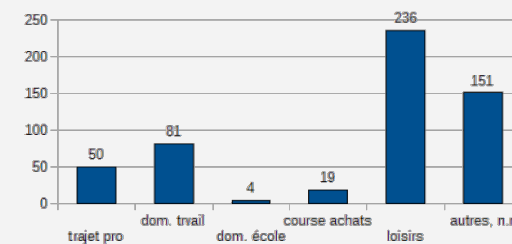
Pour rappel, les 4 enjeux du DGO 2013-2017 portaient sur l'alcool et stupéfiants, les jeunes, les deux-roues motorisés, et la vitesse. Au regard de l'analyse de l'accidentalité du département sur les 5 dernières années, le comité de pilotage a validé en séance du 12 décembre 2017 les nouveaux enjeux du DGO 2018-2022. Les enjeux vitesse et distracteurs sont considérés comme des enjeux transversaux et pourront faire l'objet d'actions de prévention à travers les autres enjeux du département.

1. Le risque routier professionnel

Il s'agit d'un nouvel enjeu, qui ne figurait pas au DGO précédent.



Nombre d'accidents mortels par type de trajet un trajet



En Loire-Atlantique, la part du nombre des accidents mortels par rapport aux accidents corporels est d'environ 25 %, sur les trajets de missions et domicile/travail.

Comparaison des accidents corporels liés aux risques professionnels avec les départements de la même famille « départements à Métropoles » ainsi que le niveau national :

Période 2012-2016		Nombre d'accidents risques professionnels	Nombre total d'accidents	% d'accidents risques professionnels
Accidents corporels	Loire-Atlantique	1 136	3 702	30,69%
	Famille*	10 196	64 581	15,79%
	France	53 356	289 565	18,43%

Période 2012-2016		Nombre d'accidents risques professionnels	Nombre total d'accidents	% d'accidents risques professionnels
Tués	Loire-Atlantique	131	358	39,59%
	Famille*	1 200	3 335	35,98%
	France	6 446	17 243	37,38%

* département à métropole, famille 5

En Loire-Atlantique, sur la période 2012-2016, le nombre d'accidents relevant de risques professionnels représente une part plus importante du total des accidents que dans les autres départements de la même famille et qu'au niveau national. Pour autant, la part du nombre de tués liés à des risques professionnels reste dans la moyenne.

2. La conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)

La conduite sous l'emprise d'un état alcoolique constitue un problème endémique dans notre département, qui touche toutes les tranches d'âge.

Année	Accidents corporels	Accidents corporels impliquant au moins un usager avec une alcoolémie supérieur à 0,5g/l	Pourcentage des accidents corporels impliquant une alcoolémie
2012	774	92	11,89
2013	726	105	14,46
2014	763	106	13,89
2015	747	92	12,32
2016	692	103	14,88
Total	3 702	498	13,4
Évolution (%) 2012-2016	-10,59%	+12%	

Le nombre d'accidents corporels impliquant un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5g/l croît entre 2012-2016.

Année	Accidents mortels	Accidents mortels impliquant au moins un usager avec une alcoolémie supérieur à 0,5g/l	Pourcentage des accidents mortels impliquant une alcoolémie
2012	72	26	36,11
2013	58	22	37,93
2014	58	20	34,48
2015	78	25	43,1
2016	65	20	30,77
Total	331	113	34,14
Évolution (%) 2012-2016	-9,72%	-23,08%	

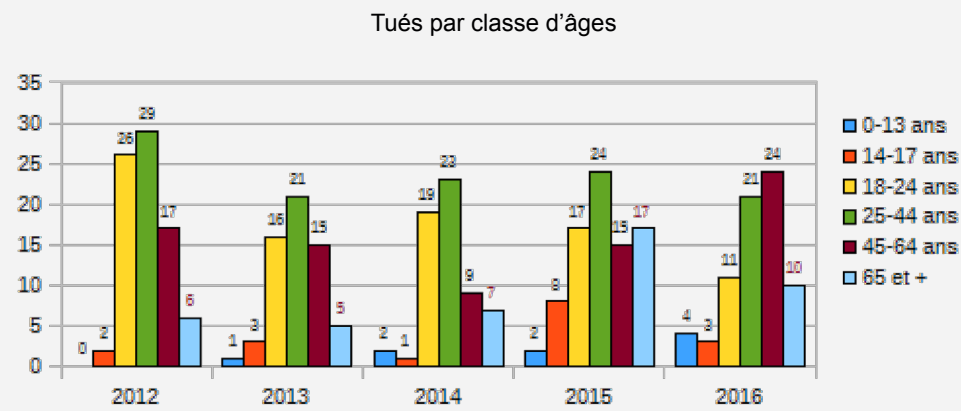
Pour la période 2012-2016, la part des accidents mortels impliquant une alcoolémie supérieure à 0,5g/l s'établit à 34 % (soit 113 accidents). Lors de ces accidents, le taux d'alcoolémie moyen se situe à 1,79g/l, plus de deux fois le seuil du délit.

Année	Accidents corporels	Accidents corporels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant	Pourcentage des accidents corporels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant
2012	774	21	2,71
2013	726	25	3,44
2014	763	17	2,23
2015	747	23	3,08
2016	692	30	
Total	3 702	116	
Évolution (%) 2012-2016	-10,59%	+42,86%	

Alors que le nombre d'accidents corporels a decru sur la période 2012-2016 en Loire-Atlantique, le nombre d'accidents impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants a progressé, avec des variations importantes selon les années.

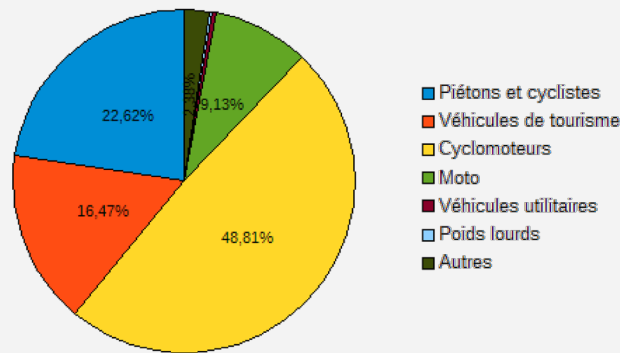
Année	Accidents mortels	Accidents corporels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant	Pourcentage des accidents corporels impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant
2012	72	8	11,11
2013	58	11	18,97
2014	58	5	8,62
2015	78	6	10,34
2016	65	5	7,69
Total	331	35	
Évolution (%) 2012-2016	-9,72%	-37,50%	

3. Les jeunes de moins de 30 ans



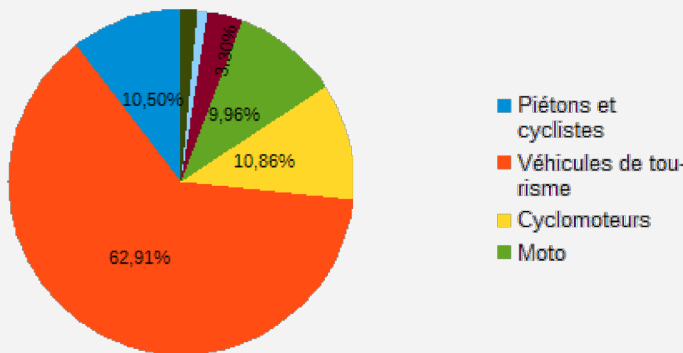
• Les jeunes de 14 à 17 ans

Sur la période 2012-2016, en Loire-Atlantique, la part des accidents (12%) et des tués (5%) dans la tranche d'âge 14-17 ans est plus élevée qu'au niveau national (9 % et 4%). Environ 50 % des impliqués de 14-17 ans sont des usages de cyclomoteurs.



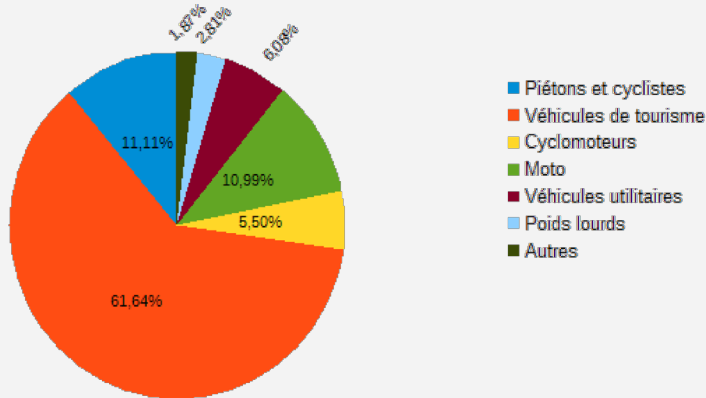
• Les jeunes âgés de 18 à 24 ans

Sur la période 2012-2016, en Loire-Atlantique, la part des accidents impliquant des 18-24 ans est de 35 % et la part des tués de 25 %, soit un niveau supérieur à la moyenne nationale (32 % des accidents et 18 % des tués). Environ 2/3 des impliqués de 18-24 ans sont des usages de VL.



• Les jeunes âgés de 25 à 29 ans

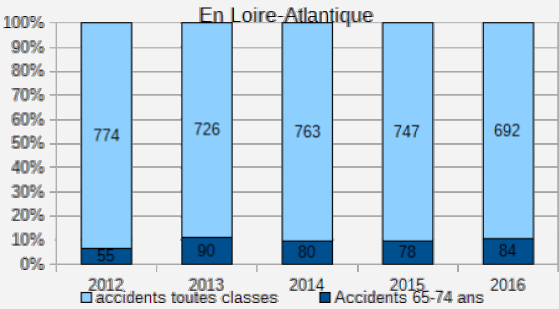
Pour cette tranche d'âge, le bilan 2012-2016 de l'accidentalité et de la mortalité est comparable au niveau national avec une part de 22 % pour les accidents et 10 % des tués. Environ 2/3 des impliqués de 25-29 ans sont des usages de VL.



4. Les seniors

• Les 65-74 ans

En Loire-Atlantique, les 65-74 ans représentent 11 % des accidents en 2016, contre 7 % en 2012.



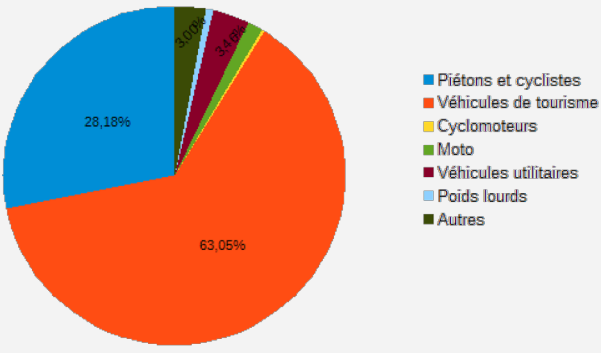
Tableaux comparatifs des accidents impliquant un senior de 65-74 ans en Loire-Atlantique, la famille (comportant les départements 13, 31, 33, 38, 44, 59, 62, 69 et 76) et de la France

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 65-74 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 65-74 ans
Accidents corporels	Loire-Atlantique	387	3 702	10,45%
	Famille*	6 324	64 581	9,79%
	France	30 007	289 565	10,36%

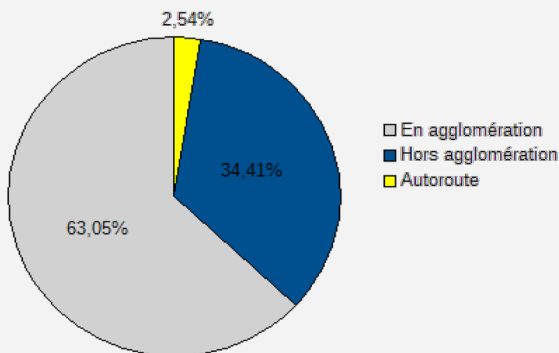
Période 2012-2016		Nombre de tués 65-74 ans	Nombre total de tués	% des tués 65-74 ans
Tués	Loire-Atlantique	9	358	2,51%
	Famille*	247	3 335	7,41%
	France	1 433	17 243	8,31%

* département à métropole, famille 5

63% des impliqués dans les accidents pour la tranche d'âge 65-74 ans sont usagers de VL, et plus d'1/4 des usagers des modes de déplacements doux (piétons et cyclistes).

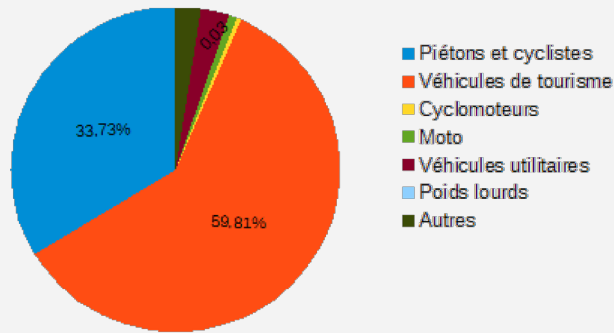


Répartition des seniors âgés de 65 à 74 ans impliqués dans un accident corporel selon le milieu entre 2012-2016, Loire-Atlantique



• Les 75 ans et plus

Au niveau national, la part des accidents des 75 ans et plus représente 9% et la part des tués représente 14% entre 2012-2016. En Loire-Atlantique, la part des accidents des 75 ans et plus représente 10% et la part des tués représente 10% entre 2012-2016. Pour le 75 ans et plus, 60% des impliqués sont des usagers de VL, mais plus d'1/3 sont des usagers de modes doux.



5. Le partage de la voirie

Usagers vulnérables Accidents et tués hors autoroute	Période 2012-2016		Accidents et tués	Totalité accidents et tués	Part des Accidents et tués/ totalité accidents et tués
	Loire-Atlantique	Accidents piétons	798	3 652	22%
		Tués piétons	45	353	13%
		Accidents cyclistes	401	3 652	11%
		Tués cyclistes	16	353	5%
	Famille*	Accidents piétons	12 139	57 666	22%
		Tués piétons	473	2 973	7%
		Accidents cyclistes	4190	57 666	7%
		Tués cyclistes	143	2 973	5%
	France	Accidents piétons	54 616	264 856	21%
		Tués piétons	2 292	15 930	14%
		Accidents cyclistes	18 529	264 856	7%
		Tués cyclistes	666	15 930	4%

En Loire-Atlantique comme au niveau national et grandes métropoles de la même famille, la part des accidents corporels comprenant un piéton est de 22 %. Celle comprenant un cycliste est par contre de 11 % alors qu’au niveau national et au sein de la même famille de départements elle n’est que de 7 %.

Usagers vulnérables Accidents en agglomération hors autoroute	Période 2012-2016		Accidents en agglo (-5000 hab)	Accidents en agglo (+5000 hab)	Totalité accidents en agglo (- 5000 hab)	Totalité accidents en agglo(+ 5000 hab).	Part des Accidents/ Totalité accidents(- 5000 hab)	Part des Accidents/ Totalité accidents(+ 5000 hab)
	Loire-Atlantique	Piétons	34	678	142	2 301	24%	29%
		Cyclistes	17	312	142	2 301	12%	14%
	Famille*	Piétons	589	10 858	2 973	42 430	12%	26%
		Cyclistes	224	3 382	2 973	42 430	8%	8%
	France	Piétons	3 636	47 941	17 433	179 013	21%	27%
		Cyclistes	1 386	14 250	17 433	179 013	8%	8%

En Loire-Atlantique, plus d’un quart des victimes d’accidents corporels en agglomération de + de 5000 habitants sont des piétons et 14 % des cyclistes.

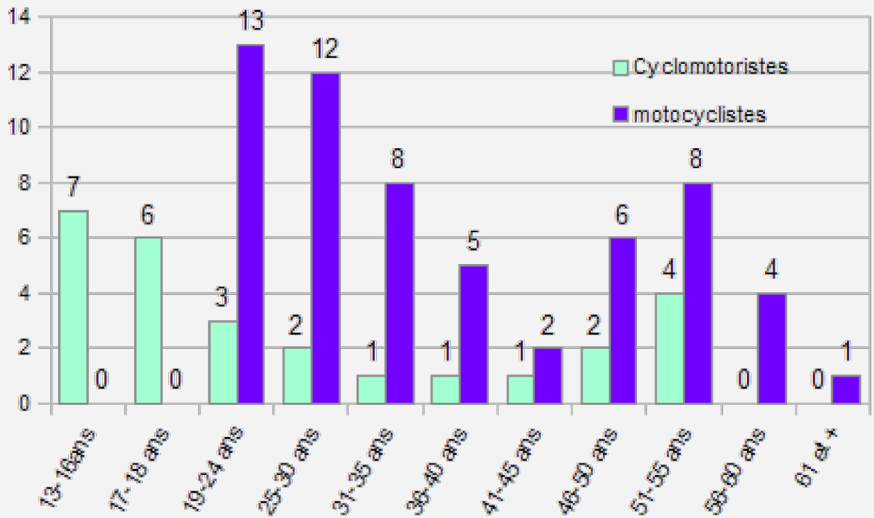
Usagers vulnérables Accidents hors agglomération hors autoroute	Période 2012-2016		Accidents	Totalité accidents	Part des Accidents/ Totalité accidents
	Loire-Atlantique	Piétons	86	1 209	7%
		Cyclistes	72	1 209	6%
	Famille*	Piétons	692	12 263	6%
		Cyclistes	584	12 263	5%
	France	Piétons	3 039	68 410	4%
		Cyclistes	2 893	68 410	4%



6. Les deux-roues motorisés (2RM)

Année	Accidents impliquant des deux roues motorisés					
	Cyclomoteurs			Motocyclettes		
	Accidents corporels	Blessés	Tués	Accidents corporels	Blessés	Tués
2012	127	118	4	140	124	13
2013	131	121	5	121	115	13
2014	127	129	3	122	118	7
2015	118	113	10	139	122	16
2016	79	69	5	138	129	10
Total	582	550	27	660	608	59
Évolution (%) 2012-2016	-37,8%	-41,53%	+25%	-1,43%	+4,03	-23,08

Evolution des victimes de deux-roues par tranche d’âge 2012-2016



2 roues motorisés Accidents et tués	Période 2012-2016		Accidents et tués	Totalité accidents et tués	Part des Accidents et tués/ totalité accidents et tués
	Loire-Atlantique	Accidents cyclomoteurs	582	3 702	16%
		Tués cyclomoteurs	27	358	8%
		Accidents motos	660	3 702	18%
		Tués motos	59	358	16%
	Famille*	Accidents cyclomoteurs	7 584	64 581	12%
		Tués cyclomoteurs	144	3 335	4%
		Accidents motos	13 513	64 581	21%
		Tués motos	630	3 335	19%
	France	Accidents cyclomoteurs	37 796	289 565	13%
		Tués cyclomoteurs	785	17 243	5%
		Accidents motos	68 401	289 565	24%
		Tués motos	3 144	17 243	18%

* département à métropole, famille 5

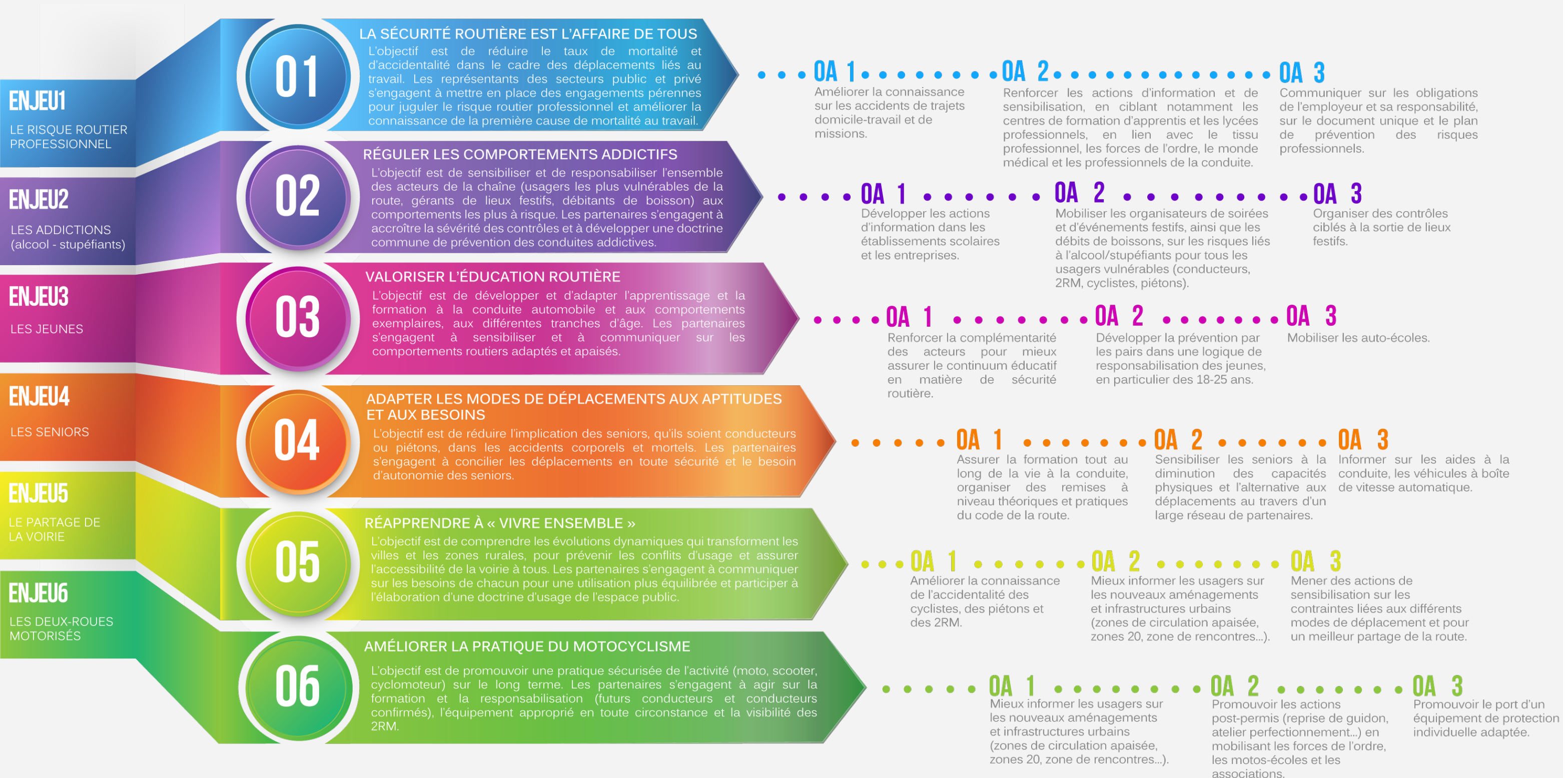
En Loire-Atlantique, le nombre d’accidents corporels dont la victime est un conducteur de cyclomoteur représente 16 % des accidents soit 3 et 4 % de plus qu’au niveau national et grandes métropoles de même famille. Les 18 % d’accidents de motos en Loire-Atlantique sont à contrario inférieures de 3 et 6 % par rapport au niveau famille et national.

ORIENTATION D' ACTIONS

IV / ORIENTATION D' ACTIONS PAR ENJEU

Sous la responsabilité de la préfète de département de la Loire-Atlantique, deux **comités de pilotage**, complétés par des **groupes de travail thématiques** ont permis de définir et d'élaborer – dans une démarche partagée et consensuelle – les **orientations d'actions**, relative à chaque **enjeu** de sécurité routière pour la période 2018-2022.

Chaque orientation d'action (OA) fixe le **cadre général** des actions qui seront à engager. Une OA doit pouvoir se décliner en **action opérationnelle**, dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).





GOUVERNANCE ET SUIVI

IV / ORIENTATION D' ACTIONS PAR ENJEU

• Suivi et évaluation

L'élaboration participative du document général d'orientation 2018-2022 a mobilisé avec succès l'ensemble des partenaires de l'État, engagés dans la sécurité routière : les parquets, les services de l'État (la préfecture, la police et la gendarmerie, la direction départementale des territoires et de la mer, le CEREMA, l'ARS), le service départemental d'incendie et de secours (SDIS), collectivités locales (le conseil départemental de Loire-Atlantique, Nantes Métropole, la ville de Nantes, Saint Herblain, La Baule, Ancenis) , associations (la Prévention routière, la fédération des motards en colère FFMC44, la Chaîne d'Amitié pour la Sécurité et l'Information des Motards CASIM44, l'association des paralysés de France, Place au vélo, la SASER, l'association de sécurité routière en entreprise ASRE44), les partenaires du monde professionnel (Groupama, la CARSAT) et le monde de l'éducation et de la formation (l'inspection académique, l'université de Nantes, le centre de formation de l'agriculture)

Désireux d'impulser une **nouvelle dynamique** dans la lutte contre l'insécurité routière, il ressort des débats une volonté de mieux assurer les **synergies** entre les différents acteurs de la sécurité routière, d'**élargir les partenariats** et d'ouvrir la réflexion à de **nouvelles problématiques**.

Le DGO 2018-2020 de la Loire-Atlantique ambitionne d'être un outil résolument **opérationnel** et ouvert à de **nouveaux enjeux**. Il constitue dès lors un outil **stratégique de programmation** permettant d'améliorer le **pilotage annuel** du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) et du plan départemental des contrôles routiers (PDCR).

Les **modalités de gouvernance** du DGO 2018-2022 sont simplifiées, afin de faire jouer pleinement à ce document un rôle de feuille de route pluriannuelle et de garant de la cohérence des actions menées. Sous la présidence de la préfète de la Loire-Atlantique, est instauré un **comité de suivi annuel du DGO**, qui se réunit, au cours du 4ème trimestre, en amont de l'élaboration du PDASR et du PDCR de l'année n+1.

Le **comité de suivi** a pour vocation de procéder à :

- l'**actualisation** de l'état de l'accidentalité départementale ;
- l'**évaluation** des actions conduites dans le cadre du PDASR (pertinence, échec) ;
- la **révision** éventuelle des orientations d'actions du DGO;

• Communication

L'instruction ministérielle du 11 avril 2017 préconise d'élargir raisonnablement le nombre de signataires du document général d'orientation 2018-2022. Pour le département de la Loire-Atlantique, sont signataires :

- la **préfète du département** de la Loire-Atlantique
- les **procureurs de la République** de Nantes et de Saint-Nazaire
- le **président du conseil départemental** de la Loire-Atlantique
- le **président de l'association départementale des maires** de France

L'élaboration du document général d'orientation n'ayant lieu que tous les 5 ans, la médiatisation et une large communication de ce temps fort est indispensable. Le déplacement du délégué interministériel à la sécurité routière dans le département de Loire-Atlantique le 13 mars 2018 a été l'occasion de valoriser ce document stratégique et partenarial .

Une fois signé, le document est adressé à l'ensemble des **partenaires et contributeurs**. Il est mis en ligne sur l'espace dédié à la sécurité routière du **site internet** de la préfecture de la Loire-Atlantique :

<http://www.loire-atlantique.gouv.fr/Politiques-publiques/Securite-routiere-transport-et-deplacements/Politiques-et-plans-locaux>

CONCLUSION

En matière de sécurité routière, notre ambition n'a d'égal que notre détermination collective à modifier le cours des choses, sur le long terme. Il est de notre **devoir** et de notre **responsabilité** de nous **mobiliser**.

La formalisation de cette exigence au travers du document général d'orientation prouve notre engagement vers un objectif unique : celui de **sauver des vies**.

Et si l'on veut diminuer significativement le nombre d'accidents, de blessés, de tués sur les routes, ce sont d'abord sur les **comportements** qu'il faut agir avec efficacité. C'est pourquoi la **prévention et l'éducation routière** constituent le cœur des actions opérationnelles qui sont retenues pour la période 2018-2022 en Loire-Atlantique.

Nous adressons également un message de sincères remerciements aux **concepteurs**, aux **contributeurs** du document général d'orientation 2018-2022, ainsi qu'aux **partenaires** de terrain qui, en Loire-Atlantique, œuvrent au quotidien dans la lutte contre l'insécurité routière. Soyons entreprenants, innovants, audacieux !

Sachant compter sur votre disponibilité, votre engagement, votre dévouement, nous saluons aussi votre sens de l'**intérêt général**, l'un des fondements de notre République. Nous le constatons sur le terrain, nous le constatons au contact de vos équipes, qu'elles soient administratives ou opérationnelles.

L'insécurité routière n'est pas une fatalité. C'est l'affaire de tous : « nous sommes tous touchés, tous concernés, tous responsables ».





CONTACT PRESSE

Préfecture de la Loire-Atlantique
Service Régional de la communication interministérielle
(SRCI)
02 40 41 20 91 / 92
pref-communication@loire-atlantique.gouv.fr
www.loire-atlantique.gouv.fr

 **@Prefet44**

 **@Faucheuse44**

 **La Faucheuse 44**



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES