



Document
Général D'orientations
2013 -2017

Préfecture du Pas-de-Calais
www.pas-de-calais.gouv.fr

2013

PREAMBULE

Le Document Général d'Orientations (DGO), qui fixe la stratégie de sécurité routière pour 2013-2017, s'inscrit dans le cadre des objectifs fixés par le Ministre de l'Intérieur au Conseil National de Sécurité Routière et prend en compte les spécificités départementales.

Après examen du bilan de l'accidentologie des années 2008-2012 dans le Pas-de-Calais, la Commission Départementale de Sécurité Routière (CDSR) du 11 octobre 2012, a défini collégialement les axes prioritaires de la politique partenariale des 5 années à venir en fixant les enjeux ci après :



La vitesse



Le non respect des priorités



Les deux-roues motorisés



Les jeunes



L'alcool et les stupéfiants



Les piétons



Les Seniors

Des groupes de travail, composés de représentants du Conseil Général, de communes, d'Établissements de Coopération Intercommunale (EPCI), d'associations d'usagers, d'Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR), d'Enquêteurs Comprendre pour Agir (ECPA) et de services de l'État se sont réunis pour proposer des orientations d'actions qu'il conviendra de décliner en actions concrètes, dans le cadre des deux plans départementaux annuels de Contrôles Routiers (PDCR) et d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

C'est avec l'apport de tous, collectivement comme de façon individuelle, que la mise en œuvre du DGO 2013-2017 pourra contribuer utilement à la lutte contre l'insécurité routière ; des actions qui se rapporteront aux orientations définies, tant en matière de répression que de prévention, afin d'atteindre les objectifs de réduction du nombre d'accidents dans le département.

Les chiffres de l'année 2012 sont les chiffres des forces de l'ordre, pour chacun d'entre eux des objectifs à l'horizon 2017 sont fixés. Le Ministre de l'Intérieur a fixé comme objectif, le 27 novembre 2012, de réduire par deux, d'ici la fin de la décennie, le nombre de personnes tuées sur les routes : l'objectif du Pas-de-Calais est donc de passer sous la barre des 36 morts par an. C'est un objectif ambitieux qui nécessite la mobilisation de tous.



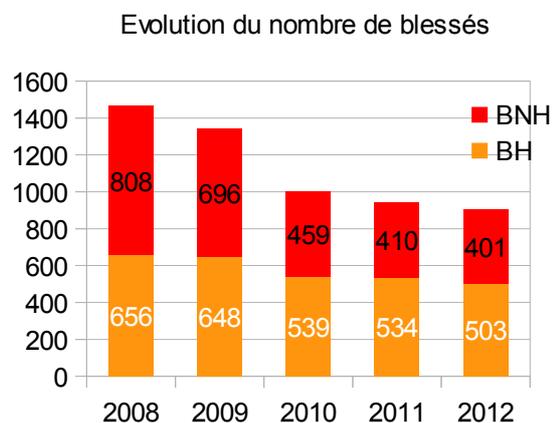
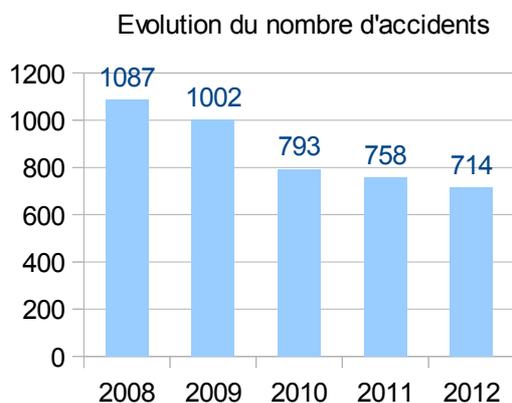
BILAN DE L'ACCIDENTOLOGIE DANS LE PAS-DE-CALAIS



Globalement, sur les 5 années, l'accidentologie du département du Pas-de-Calais suit une tendance plutôt favorable.

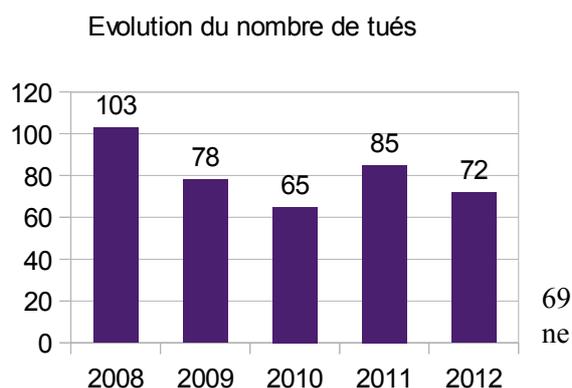
Entre 2008 et 2012, **le nombre d'accidents** a diminué de - 40% et **le nombre de blessés** de 37 %.

- 300 accidents de moins
- 560 blessés de moins avec une proportion plus forte pour les blessés non hospitalisés (-50%) que les blessés hospitalisés (- 23 %).



Le nombre des tués, quant à lui, connaît une tendance globale à la baisse. Cependant des hausses sont constatées pour les années 2008 et 2011.

Si l'on ramène l'objectif national au Pas-de-Calais (passer de 4500 à moins de 3000 : - 33 %), à l'objectif départemental : passer sous la barre des tués en 2012, le résultat n'est pas atteint. L'objectif fut atteint qu'en 2010 avec 65 tués.



EVALUATION DES ENJEUX DU D.G.O 2008-2012

Les enjeux fixés en 2008

En 2007, le Président de la République avait fixé l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes (4500 en 2007) à moins de 3000 à l'horizon 2012.

Pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à atteindre les objectifs fixés, le DGO 2008-2012 a défini six orientations d'actions de la politique à mener :

- l'alcool
- les jeunes
- les deux-roues motorisés
- la vitesse
- l'accidentologie urbaine (avec notamment Calais, Lens et Boulogne)
- le comportement d'évitement

L'évaluation des objectifs entre 2008 et 2012



Hierarchisés sur la base du nombre d'accidents et le nombre de tués, des objectifs ont été fixés pour chacune des priorités.

Le tableau ci-après, rappelle les objectifs définis en 2008 et les résultats obtenus sur la période 2008-2012 en nombre et en pourcentage, pour les accidents (mortels, corporels et matériels) ainsi que le nombre de personnes décédées sur la route.

ENJEUX	ACCIDENTS		TUÉS	
	Objectifs	Résultats	Objectifs	Résultats
Alcool	1 sur 5 soit 20%	1 sur 7 soit 14,3%	1 sur 2 soit 50%	1 sur 4,5 soit 22,2%
Vitesse	1 sur 5 soit 20%	1 sur 5,3 soit 18,9%	1 sur 5 soit 20%	1 sur 4,3 soit 23,2%
Jeunes 14-24	1 sur 6 soit 15%	1 sur 2,1 soit 47,6%	1 sur 5 soit 20%	1 sur 4,1 soit 24,4%
Deux-roues motorisés	1 sur 5 soit 20%	1 sur 2,8 soit 35,7%	1 sur 10 soit 10%	1 sur 3,6 soit 27,8%
Urbain (Calais, Lens, Boulogne)	Tous enjeux			
Comportement d'évitement	Contournement des politiques de répression Effet ponctuel des aménagements et du programme CSA			

L'objectif de diminuer la proportion d'accidents dont la cause principale était l'alcool peut être considéré comme atteint

L'alcool était la première cause d'accidentologie en 2007, son évolution entre 2008 et 2012 est positive :

- 😊 pour 14,3 % des accidents la cause principale était l'alcool (l'objectif était de faire reculer la part du nombre d'accidents sous la barre des 20 %)
- 😊 23% des accidents mortels ont eu pour cause principale l'alcool pour la période 2008-2012 (l'objectif fixé était < 50 %).

Les résultats obtenus pour l'enjeu « vitesse » évoluent positivement.

- 😊 18,9 % des accidents constatés entre 2008 et 2012 ont été dus à une vitesse excessive ont été constatés entre 2008 et 2012 : soit un résultat inférieur à l'objectif fixé qui était : < à 20 %.
- 😊 Le nombre de tués dans un accident mortel dû à une vitesse excessive est en diminution mais reste supérieur à l'objectif fixé de moins 20 % (23,2 %)

Les résultats des objectifs fixés en 2008 pour les enjeux « jeunes » et « deux-roues motorisés » ne sont pas satisfaisants.

- 😞 Les jeunes ont été impliqués dans 47 % des accidents et ont représenté près de 25 % des tués sur la période considérée.
- 😞 Les conducteurs de « deux-roues motorisés », sont toujours une catégorie d'usagers surreprésentée ; ils représentent 35 % des accidents et 27,8 % des tués.

Les enjeux « urbain » et « comportement d'évitement » ont été déclinés tant en matière de répression que de prévention pour répondre aux orientations fixées dans le DGO 2008-2012. Leurs résultats, non quantifiables individuellement, sont répercutés sur les autres enjeux.



LES ORIENTATIONS D ACTIONS D.G.O. 2013-2017



Compte-tenu du bilan de l'accidentologie des années 2008-2012, les enjeux du Document Général d'Orientations 2013-2017, sont par ordre de priorité :

1. La vitesse
2. Les jeunes
3. Deux-roues motorisés
4. Alcool stupéfiants
5. Les piétons
6. Les Seniors
7. Le non-respect des priorités.

Des groupes de travail par enjeu se sont réunis pour :

- analyser chaque item
- définir des orientations d'actions, qui sont les grandes lignes de l'action individuelle et/ou collective qui doit être menée.

=> Les actions de prévention et de répression, à travers les PDASR et PDCR, des 5 années à venir, devront y répondre.

Les chiffres de référence pour le DGO 2013-2017 pour les différents agrégats sont :

		Accidents	Tués	Blessés	Blessés hospitalisés
Pas-de-Calais	2012	714	72	904	503
	2011	758	85	944	534
	Écart	- 44	- 13	- 40	- 31
	Évolution	-6 %	-15 %	-4 %	-6 %

Le responsable du suivi et de la mise en œuvre est le Chef de projet sécurité routière qui s'appuie sur le coordonnateur et les instances, les bilans annuels des PDASR et PDCR et les indicateurs de suivi définis pour chaque enjeu.

- Un suivi devra être présenté tous les semestres (en COPIL présidé par le Chef de Projet) si les tendances varient de façon importante et a minima tous les ans en CDSR (Commission Départementale Sécurité Routière) présidée par le Préfet, afin de définir les priorités pour les plans annuels.

En 2015, une étude complète sera conduite sur la réactualisation des enjeux du Document Général d'Orientations 2013-2017.

Se trouvent ci-après les conclusions des différents groupes de travail qui se sont réunis par thématique :

- sept fiches reprenant les orientation d'actions pour chaque enjeu
- une huitième fiche répondant aux orientations transversales



ENJEU « VITESSE »

1^{ere} cause d'accidentologie pour la période du DGO 2008-2012

→ Renverser la tendance

CONSTAT 2012

Cause principale accidents mortels
DGO 2008-2012
2012 : 23 accidents mortels
19 % des accidents

OBJECTIFS 2017

Vitesse responsable de moins de
20 accidents mortels
13 % des accidents

Les orientations d'actions

- Mobiliser les chefs d'entreprises pour les faire adhérer à la démarche Sécurité Routière dans le cadre de la prévention des risques (CHSCT).
- Réviser chaque année la liste des Zones de Vigilance Accrue (ZVA) par rapport à l'accidentologie de l'année N-1 pour prévenir du risque lié à la vitesse.
- Poursuivre la démarche d'harmonisation des signalisations à travers les Commissions Consultatives de Sécurité Routière (C.C.S.R.) en fédérant les élus (désignation de référents sécurité routière dans les collectivités).
- Développer les outils à mettre à disposition des élus pour une meilleure connaissance de la réglementation en matière de signalisation routière.
- Relancer les Enquêtes Comprendre Pour Agir (E.C.P.A.) pour les accidents mortels dus à la vitesse. La restitution de l'enquête se fera en C.C.S.R.
- Analyser les vitesses pratiquées sur les routes du département pour orienter les contrôles et adapter la signalisation (Exploitation des données des stations de comptages SIRÉDO sur les réseaux de la DIR et du Conseil Général du Pas-de-Calais).
- Poursuivre l'installation des radars sur les routes réputées accidentogènes et informer, lors de l'implantation, des caractéristiques accidentologiques observées qui ont motivé la proposition de radar.

VOS SUGGESTIONS :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



ENJEU «ALCOOL ET STUPÉFIANTS»

1ere cause d'accidentologie en 2008 (Priorité N°1 du DGO 2008 2012).

En recul jusque 2011, hausse en 2012
→ Tendance à surveiller

CONSTAT 2012

	Alcool	Stup	
2012 :	20	7	accidents mortels
	11 %	1%	accidents

OBJECTIFS 2017 responsable de moins de

	Alcool	Stup	
2017 :	17	5	accidents mortels
	10 %	1%	accidents

Les orientations d'actions

- Développer le partenariat avec la CARSAT, OPBTP, Union Nationale des Transporteurs (FNTR), les Fédérations et organisations de débits de boissons, les mutuelles et assureurs. Évaluer les actions existantes pour faire adhérer les acteurs à la problématique.
- Étudier la possibilité de partenariat en vue de proposer des modes de transport alternatifs (après une soirée par exemple...).
- Continuer la mise en œuvre des alternatives à la poursuite (infraction alcool).
- Poursuivre les opérations de contrôles alcool et stupéfiants avec les moyens adaptés, évaluer les actions (fourgon stupéfiant, recours à un médecin...) pour améliorer si nécessaire leur efficience..
- Suivre la démarche d'élaboration de conventions avec les établissements hospitaliers pour réaliser les analyses plus rapidement.

ALCOOL	Dépistages	Dépistages +ifs	Délits	STUPÉFIANT	Dépistages	Dépistages +ifs	Délits
2008	350 671	2,28 %	4 398	2008	331	43,5 %	135
2012	283 596	2,67 %	3 751	2012	1914	48,38 %	848
Évolution	- 19 %	😊 0,39 points	- 14,7 %	Évolution	😊 + 479 %	😊 4,88 pts	+ 530 %
Commentaires	↘ - 67 075 moins de contrôles et augmentation dépistages positifs => meilleur ciblage		↘ - 647 = baisse nombre conduite avec un taux important d'alcoolémie.	Commentaires	+ 1 723 Depuis 2009 utilisation du test salivaire		↗ + 782 = test salivaire plus efficace et contrôles mieux ciblés
Objectif 2017	Optimiser les contrôles en maintenant leur nombre pour soutenir la pression						

VOS SUGGESTIONS :

.....

.....

.....

.....

.....

.....



ENJEU « NON RESPECT DES RÈGLES DE PRIORITÉ »

2nde cause d'accidentologie
DGO 2008 2012
Cause fortement représentée
→ enjeu à développer

CONSTAT 2012
14 accidents mortels
8 % des accidents

OBJECTIFS 2017
« non respect des priorités »
responsable de moins de
12 accidents mortels
- 5% par an des accidents

Les orientations d'actions

- Impliquer les référents sécurité routière des communes et E.P.C.I. pour les fédérer. Leur envoyer des informations régulières.
- Développer l'information voire la formation des collectivités territoriales en matière de possibilité d'infrastructure.
- Accentuer davantage le rôle des Commissions Consultatives de Sécurité Routière par arrondissement mises en place par le Préfet en 2012 pour harmoniser les vitesses et proposer aux élus et gestionnaires de voiries des changements de signalisation pour améliorer la sécurité routière. Uniformiser l'organisation pour une cohérence départementale.
- Communiquer sur les risques encourus par les personnes vulnérables tant sur le mode de déplacement que sur les tranches d'âges.
- Développer les zones de vigilance accrue en intégrant les principales causes d'accidentologie dont les priorités et les mettre à jour annuellement fin de 1^{er} trimestre.

➤ **VOS SUGGESTIONS :**

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



LES JEUNES

De 0 à 24 ans

Objectifs du DGO 2008-2012
(diminution significative des
impliqués) non atteint

Proportion des jeunes impliqués
toujours supérieure à leur part
dans la population (25%).

CONSTAT 2012

17 accidents mortels
335 accidentés
47 % accidentés

OBJECTIFS 2017

**les jeunes moins impliqués dans
l'accidentologie**

< 15 accidents mortels
< 300 accidentés
- 2 % par an d'accidents

Les orientations d'actions

- Identifier, former et accompagner les référents Sécurité Routière des établissements recevant les jeunes pour tisser un réseau de référents et insérer la sécurité routière dans leurs programmes ou activités. Nombre d'acteurs sont concernés et notamment : l'Éducation Nationale, le Conseil Général, la Direction Départementale de la Cohésion Sociale, les communes et EPCI, le Délégué Militaire Départemental.

Avant 12 ans	12-16 ans	16-18 ans	18-24 ans	+ 24 ans
- Écoles primaires - Activités périscolaires - Centres de loisirs	- Collèges, lycées - Centres de loisirs	- Lycées - Lycées techniques - Centres d'apprentissage	- Universités - Centres de formation	- Pôle emploi - Missions locales

- programmes éducatifs scolaires : continuum éducatif entre le primaire (projet d'école) et le secondaire (contrat d'objectif au collège et au lycée) pour les 2 à 16 ans et dans l'apprentissage : pour les 14-24 ans,
 - projets éducatifs des accueils collectifs de mineurs dans les activités extra scolaires (2 à 16 ans),
 - programmes d'insertion
 - les "décrocheurs non scolarisés" dans les MDS (16 ans et +)
 - les jeunes en apprentissage dans les Centres de Formation pour Adultes (16 ans +)
 - par l'intermédiaire des Missions Locales (16 ans et +)
 - aux programmes des Journées Défense et Citoyenneté (16-18 ans).
- Recenser les acteurs de l'apprentissage pour leur transmettre des informations sur l'accidentologie afin qu'ils sensibilisent les jeunes avec des données locales.
 - Mettre en place des outils d'évaluation des actions « jeunes ».

VOS SUGGESTIONS :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



« **DEUX ROUES MOTORISÉS** »

(cyclomoteurs et motos)

Enjeu DGO 2008-2012 qui n'a pas obtenu d'amélioration significative.

Augmentation du nombre d'actions de sensibilisation et de contrôles mais implication dans l'accidentologie encore trop importante pour cette catégorie d'usagers qui représente 2 % du trafic.

CONSTAT 2012
13 accidents mortels
208 accidents
(29 %)

OBJECTIFS 2017 : les 2RM
Impliqués dans moins de
10 accidents mortels
190 accidents
(-2% par an)

Les orientations d'actions

- Mettre en place une communication à grande échelle sur la réglementation et les obligations en matière d'équipement de tous les deux-roues motorisés, envers les jeunes à partir de 14 ans (cf. enjeu jeunes) , les clubs sportifs, les clubs de moto, la Carsat (CRAM), les assurances, les auto-écoles et moto-écoles, les équipementiers et les concessionnaires.
- Adapter les outils utilisés par les acteurs, les actualiser et les évaluer (y intégrer le risque du débridage, les moyens de sanctions existants, la réglementation et des exemples de proximité : exemples concrets de conséquences sociales et humaines).
- Rechercher plus de moyens banalisés (2RM) pour adapter la répression et l'amplifier les week-ends et jours de fêtes (utilisation des possibilités offertes par la LOPSSI II).
- Impliquer davantage les polices municipales dans la prévention et la répression.
- Octroyer un positionnement différent au chargé de mission 2 RM .
- augmenter le temps consacré à sa mission (> 20 % vers 100 %) et l'affecter auprès du chef de projet sécurité routière à la préfecture. Passer de mission à fonction.
- impliquer systématiquement le chargé de mission 2 RM dans les actions 2 roues motorisés.
- demander aux auto-écoles de relayer l'existence du chargé de mission 2 roues motorisés.

VOS SUGGESTIONS :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



ENJEU « PIÉTONS »

Nouvel enjeu pour le DGO 2013-2017

Depuis 2011
augmentation du nombre de piétons
impliqués dans l'accidentologie

Enjeu qui concerne toutes tranches d'âge

Principalement en agglomération

1 accident sur 2 a lieu sur un passage
protégé

CONSTAT 2012

15 accidents mortels
157 accidents
(22 %)

OBJECTIFS 2017 : les piétons
impliqués dans moins de

13 accidents mortels
140 accidents
(-2% par an)

Les orientations d'actions

- Sensibiliser les collectivités sur les caractéristiques techniques des passages protégés (signalisation et sécurisation par des équipements adaptés, la sécurisation du cheminement piéton, le positionnement des stationnements en amont, l'éclairage, zone 30 et zone 20) ; problématique à étudier et prendre en compte dans les CCSR.
- Développer un outil ludique et mettre en place des actions pour sensibiliser les piétons (permis piétons pour les jeunes - module senior accentué sur la problématique piéton).
- Sensibiliser les différentes catégories d'usagers sur la vulnérabilité des piétons (les conducteurs par rapport aux piétons et les personnes handicapées - les piétons sur et hors passages piétons).
- Mobiliser les forces de l'ordre (patrouilleurs) et les polices municipales pour :
 - mener des actions de sensibilisation voire de sanction en direction des piétons
 - accentuer les contrôles de refus de priorités aux abords des passages protégés pour les piétons et rappeler les infractions encourues (amende de 135 € et retrait de 4 points).
- Développer la communication sur l'importance de la visibilité (être vu, bande fluorescente...).
- Mettre en place des actions intergénérationnelles.

VOS SUGGESTIONS :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



ENJEU « SENIORS »

Nouvel enjeu par rapport pour le
DGO 2013-2017

La part des accidents mortels dans lesquels les
seniors sont impliqués est
- en augmentation

CONSTAT 2012

15 accidents mortels
117 accidents
(16 %)

OBJECTIFS 2017 Les seniors impliqués dans moins de

13 accidents mortels
105 accidents
(-2% par an)

Les orientations d'actions

- Impliquer davantage les communes voire les intercommunalités (Fédération des associations, clubs privés des aînés, CCAS, lieux de résidence des seniors) pour sensibiliser et réactualiser les connaissances des seniors en matière de sécurité routière.
- Créer un partenariat avec les assureurs.
- Diffuser de l'information sur l'accidentologie des seniors aux acteurs de la sécurité routière et la presse pour qu'ils relaient l'information.
- Faire un état des lieux des interventions réalisées et les évaluer (associations, IDSR, assureurs...).
- Faire un état des lieux des outils adaptés (formation, simulateurs,...).
- Impliquer le milieu médical, paramédical et la CARSAT à la sensibilisation.
- Développer un outil pédagogique pour informer les élus des moyens existants en matière de signalisation et sécurisation des déplacements des seniors.

VOS SUGGESTIONS :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



TOUS ENJEUX

D'ici 2017, mener des actions
pour chaque enjeu

pour répondre aux orientations d'actions transversales.



- Apporter l'information sur l'accidentologie et notamment sur les causes, aux professionnels, aux IDSR-ECPA, référents communaux et EPCI, élus, polices municipales, membres des instances (COPIIL CDSR CCSR...) à tous les acteurs de la sécurité routière et de la formation à la conduite.
- Diffuser l'information sur les chiffres, la réglementation et les sanctions pour porter à connaissance, fédérer, faire adhérer et avoir une cohérence des messages émis par les acteurs de la sécurité routière.
- Doter les acteurs d'outils adaptés, efficaces, partagés et évolutifs.
- Informer sur les outils de sensibilisation existants pour les tenir à jour et les mettre à disposition des acteurs formés.
- Développer l'information sur les moyens et outils existants en matière de prévention et de sanction pour aider à la réalisation d'actions de sécurité routière.
- Impliquer davantage les polices municipales dans la prévention et la répression.
- Évaluer les actions par enjeu en fonction de l'accidentologie en matière de prévention, à travers le PDASR et de répression, à travers le PDCR.
- Maintenir la répression en utilisant davantage les moyens banalisés - Mobiliser davantage les autorités judiciaires pour l'attribution de véhicules (banalisés) dans le cadre des saisies LOPPSI II.

OBJECTIF

Diviser le nombre de morts par 2 d'ici la fin de la décennie

	2012	2017	2020	
Objectif national	4000	----->	2000	➡
Objectif Pas-de-Calais	72	(-10% par an)	36	➡

VOS SUGGESTIONS :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

LES INDICATEURS NATIONAUX DE SUIVI DU DGO

Des objectifs départementaux, définis pour chacun des enjeux, seront évalués chaque année afin de définir les enjeux du PDASR et du PDCR.

enjeux	ACCIDENTS			ACCIDENTS MORTELS		
	2012	Résultat annuel	Objectif 2017	2012	Résultat annuel	Objectif 2017
vitesse	19 %		< 13 %	23		< 20
alcool et stupéfiants	11 %		< 10 %	20		< 17
non respect des priorités	8 %		< 5 % par an	14		< 12
les jeunes (0-24),	< 335		< 300	17		< 15
2 roues motorisés,	< 208		< 190	13		< 10
les piétons	< 157		< 140	15		< 13
les seniors	< 117		< 105	15		< 13

S'ajoutent également les indicateurs nationaux de suivi du DGO, relatifs au programme 207 issus de la Loi de Finances pour le PDASR :

- Pourcentage d'orientations du DGO mises en œuvre
- Nombre de tués, d'accidents, de blessés par enjeu prioritaire et par zone de compétence
- Nombre de personnes sensibilisées (% de la population et/ou % de personnes à sensibiliser)
- Caractérisation de la mortalité routière selon les enjeux prioritaires du DGO
- Caractérisation de l'accidentologie corporelle selon les enjeux prioritaires du DGO
- Nombre annuel de tués à trente jours
- Taux de conducteurs novices impliqués dans un accident corporel

VOS SUGGESTIONS :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

POUR DEVENIR ACTEUR

Pour mener des actions en matière de sécurité routière,
être formé et faire partie du réseau des Intervenants
Départementaux de la Sécurité Routière du Pas-de-Calais
Écrivez par mél à l'adresse :

pref62-securiteroutiere@pas-de-calais.gouv.fr

POUR DÉPOSER UN DOSSIER

au titre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière

<http://www.meneruneaction.securiteroutiere.gouv.fr>



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU PAS-DE-CALAIS

POUR MENER UNE ACTION

Le Pôle Sécurité Routière - Coordination départementale -
Maison de la Sécurité Routière de la
Préfecture du Pas-de-Calais
est à votre disposition pour vous aider à mener votre action
avec la collaboration
des Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière,
des associations, des collectivités, des assureurs .

...
Écrivez par mel à l'adresse :

pref62-securiteroutiere@pas-de-calais.gouv.fr

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE

POUR TOUTE INFORMATION DÉPARTEMENTALE

le site internet des services de l'État dans le Pas-de-Calais

www.pas-de-calais.gouv.fr

