PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2023-2027

Préface

En 2022, d'après les chiffres publiés par l'Observatoire national interministériel à la sécurité routière (ONISR), 3 260 personnes sont décédées dans les 30 jours après leur accident, dont notamment 484 piétons, 34 utilisateurs d'engins de déplacement personnel (tels les trottinettes électriques), 244 cyclistes, 715 usagers de deux-roues motorisés, 1 563 occupants de voitures. 58 enfants de 13 ans ou moins sont décédés, 98 adolescents de 14-17 ans, 552 jeunes de 18-24 ans, 875 seniors de 65 ans ou plus.

D'après la méthode d'estimation ONISR-Université Gustave Eiffel appliquée aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, **236 000 personnes ont été blessées** en 2022 sur les routes de France métropolitaine, **dont 16 000 gravement.**

En Loire-Atlantique, la tendance est plutôt favorable avec une baisse de 12 % de tués sur les routes, en comparaison avec 2019, année de référence avant la pandémie, et qui sera également utilisée pour le suivi de l'accidentalité pour la décennie 2020-2030.

Face à ces chiffres, le Document Général d'Orientations (DGO) pour la sécurité routière s'affiche comme le cadre stratégique de l'action locale de l'État et de ses partenaires, en faveur de la **prévention**, de **l'information**, de la **sensibilisation** et de la **lutte contre les risque routiers**.

Le DGO est un levier majeur de mobilisation des acteurs locaux d'une grande diversité. Il est signé par le Préfet de la Loire-Atlantique, le Procureur de la République près le tribunal judiciaire de Nantes, le Procureur de la République près le tribunal judiciaire de Saint-Nazaire, et le Président du Conseil départemental de la Loire-Atlantique.

Préfet de la région Pays de la Loire
Préfet de la Loire-Atlantique

Fabrice RIGOULET-ROZE

Président du Conseil départemental
de la Loire-Atlantique

Michel MENARD

Procureur de la République près le
tribunal judiciaire de Nantes

Renaud GAUDEUL

Procureur de la République près le
tribunal judiciaire de Saint-Nazaire

Sylvie CANOVAS-LAGARDE

Sommaire

01

1. Le cadre général de la démarche

1.1 Les objectifs du DGO
1.2 La démarche d'élaboration

02

2. Le diagnostic territorial partagé

2.1 Présentation générale du département
2.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération
2.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération
2.4 Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

03

3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu
3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

04

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire
4.2 Les orientations d'actions

05

5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

5.1 Mise en œuvre dans le cadre du PDASR
5.2 Suivi de l'accidentalité départementale
5.3 Modalités de suivi du DGO

Introduction

La baisse de l'accidentalité routière, amorcée depuis plusieurs années, s'est poursuivie dans le contexte particulier de la crise sanitaire. La mortalité routière a ainsi diminué de 6,6% entre 2017 et 2021, passant de 3448 décès sur les routes à 3221 en 2021.

Selon les estimations de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), 3 260 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine en 2022, contre 2 944 en 2021 (+10,7 %), et 3 244 en 2019 (+0,5 %), année de référence. L'évolution du nombre de blessés toutes gravités est estimée en baisse par rapport à 2019 (- 1,3 %) ; la baisse étant plus sensible sur les blessés graves (- 1,9 %).

L'année 2022 a été marquée par la fin des restrictions sur les déplacements et des obligations de télétravail. Même si la présence de la Covid-19 est toujours active, les déplacements et l'accidentalité ont retrouvé un niveau proche de celui d'avant pandémie, avec néanmoins une évolution des mobilités vers des modes de déplacement doux (vélos, engins de déplacement personnel motorisés – EDPm — dont les trottinettes électriques) et le maintien d'un certain niveau de télétravail.

En Loire-Atlantique, en 2022, 62 personnes ont perdu la vie sur les routes du département, soit une diminution de 12 % par rapport à 2019, soit une tendance plutôt favorable comparativement au niveau national, même si la mortalité reste élevée.

Cependant, la sécurité routière repose sur l'implication de toute la communauté engagée en faveur de la lutte contre l'insécurité routière, et particulièrement des acteurs locaux. Afin de permettre de disposer d'un outil de référence commun adapté à la réalité de chaque territoire, le document général d'orientations (DGO) définit pour une durée de 5 ans, la stratégie d'action en faveur de la sécurité routière. Le DGO constitue un outil politique de programmation pluriannuel qui définit les orientations d'actions à mener dans le département. Il représente également un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

Le Document Général d'Orientations sert de cadre général aux deux documents de planification que sont le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) pour le volet préventil et le plan départemental des contrôles routiers (PDCR), pour le volet répressif. Ils sont tous les deux déclinés annuellement.

L'élaboration du Document Général d'Orientations a été le fruit d'un travail collectif réunissant de nombreux partenaires publics et privés.

01 1. Le cadre général de la démarche

1.1 Les objectifs du DGO

En 2022, chaque préfecture était invitée à élaborer, sous l'autorité du préfet, son nouveau Document Général d'Orientations couvrant la période 2023-2027. Le DGO définit les orientations d'actions à mener et constitue un levier de mobilisation de tous les acteurs afin de renforcer la sécurité routière et réduire l'accidentalité. Son élaboration a pour objectif de permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager le plus largement possible l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent. La mobilisation de tous les acteurs est indispensable pour traduire de manière stratégique la prise en compte de ces enjeux.

1.2 La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité de Monsieur Rigoulet-Roze, préfet de la Loire-Atlantique, François Drapé, sous-préfet, chef de projet sécurité routière, a piloté la démarche en trois grandes étapes.

> **Une première phase de lancement** s'est déroulée le lundi 14 novembre 2022 sous la forme d'un comité de pilotage présidé par le directeur de cabinet, accompagné par le Procureur de la République près le tribunal judiciaire de Nantes et représentant le Procureur de la République près le tribunal judiciaire de Saint-Nazaire et le Conseil Départemental de Loire-Atlantique, signataires du DGO. Ce comité de pilotage de lancement a permis de mobiliser une très large pluralité d'acteurs : collectivités locales, associations, partenaires privés.

A cette occasion, un état des lieux de l'accidentalité du département sur la période 2017-2021 a été présenté par l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) de la direction départementale des territoires et de la mer de la Loire-Atlantique (DDTM). Un bilan portant sur les actions de prévention dans le cadre du Plan départemental d'actions de sécurité routière sur les cinq années précédentes a également été partagé à cette occasion. Cette étape a permis de présenter les enjeux du nouveau DGO.

> **Une étape de concertation avec l'ensemble des acteurs locaux** a ensuite été mise en place pour définir collectivement les orientations d'action par enjeux. Cinq groupes de travail, un par enjeu, ont ainsi été organisés sur la fin d'année 2022 afin de déterminer les orientations d'actions propices au territoire départemental.

> **Un comité de pilotage conclusif** a été organisé le 20 mars 2023 avec l'ensemble des signataires du Document Général d'Orientations. Le préfet de la Loire-Atlantique, le Procureur de la République près le tribunal judiciaire de Nantes et le Procureur de la République près le tribunal judiciaire de Saint-Nazaire, ainsi que le président du Conseil Départemental de Loire-Atlantique ont ainsi validé les propositions d'orientations d'action et signé ce document stratégique, qui implique toute la communauté investie en matière de lutte contre l'insécurité routière.

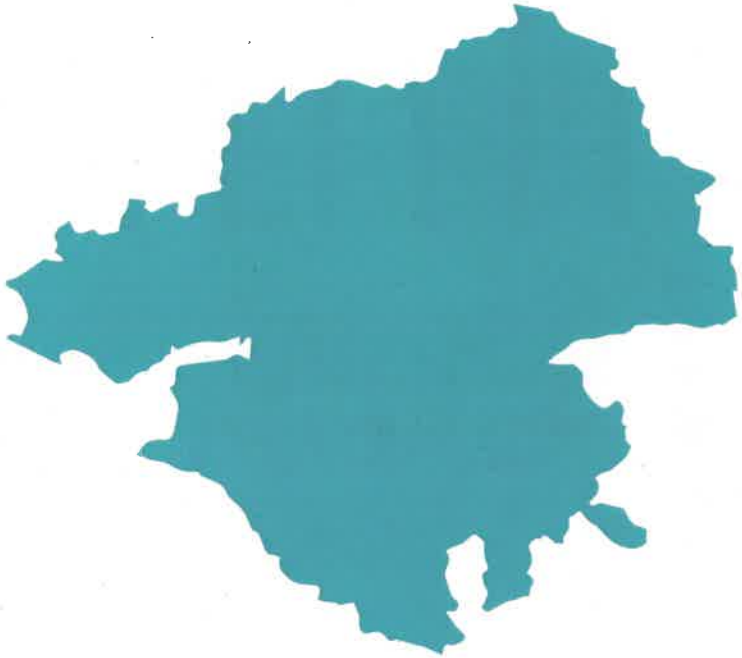
Le diagnostic de l'accidentalité en Loire-Atlantique a été élaboré selon les consignes de l'ONISR (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière). Il a été réalisé sur les années 2017 à 2021 à partir des bases officielles BAAC (Bulletin National des Accidents Corporels de la circulation routière) enregistrées par les forces de l'ordre, et complétées dans l'application TRAxy (Trafic Routier et Accidents en coordonnées xy) par l'ODSR (Observatoire Départemental de la Sécurité Routière) et des données issues de CONCERTO (Connaissance de l'accidentologie) pour les présumés responsables (PR) sur 2017 et 2018. Les données ci-dessous sont extraites du bilan complet réalisé par l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de la Loire-Atlantique disponible en annexe de ce document.

2.1 Présentation générale du département

Le département de Loire-Atlantique est l'un des 5 départements de la région des Pays de la Loire. Département côtier, possédant 134 kilomètres de côte, doté également d'un secteur économique important avec l'influence de la Loire (qui la traverse et son estuaire), sa circulation routière est fortement impactée par ces facteurs. Son trafic routier est notamment modifié selon les saisons estivales.

La population de Loire-Atlantique est passée, fin 2021, à 1 461 267 d'habitants (pour 1 256 040 en 2008 et 1 134 551 en 1999). Ce chiffre représente environ 38 % de la population de la région des Pays de la Loire. La superficie du département atteint 6 880 km^2, ce qui équivaut à une densité de population aux alentours de 212 habitants/km^2. En 20 ans, on observe une croissance de plus de 20 % d'habitants.

A l'horizon 2070, il est prévu 4 millions d'habitants en Loire-Atlantique.



La population par tranches d'âge s'établit comme suit à la fin 2021 (**source ONISR/INSEE**) (résultats provisoires) :

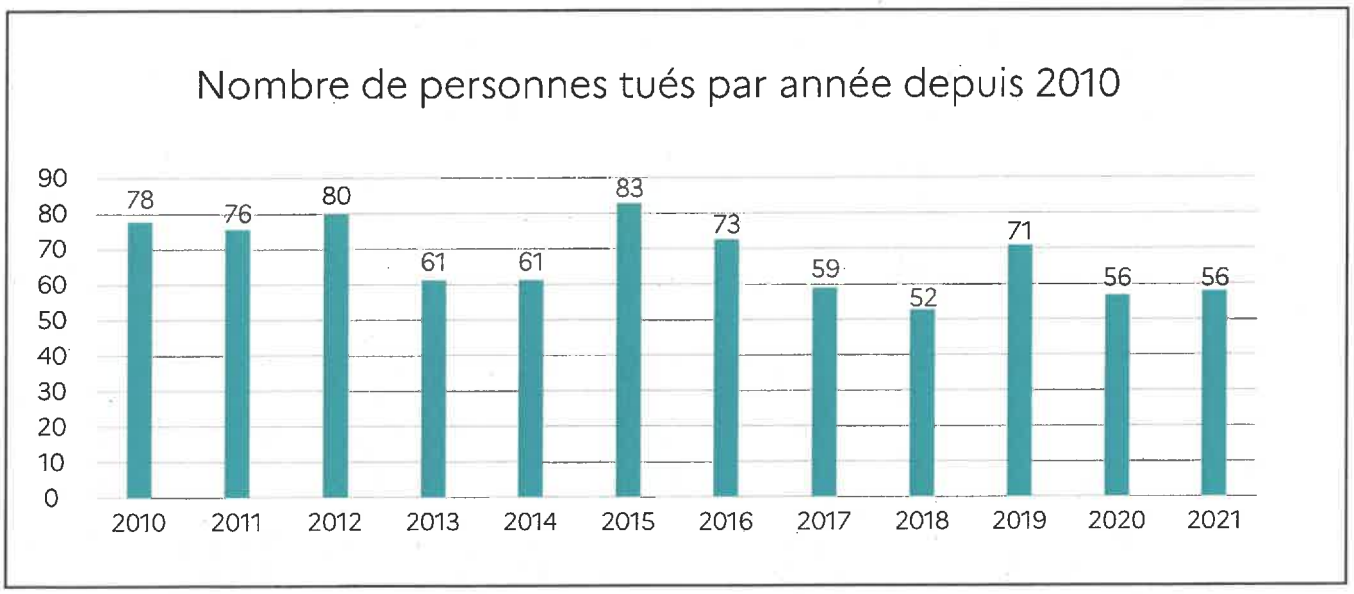
Tranches d'âge	Total	%
	1 461 267	100%
0 à 17 ans	327 787	22%
18 à 24 ans	126 969	9%
25 à 44 ans	367 436	25%
45 à 64 ans	364 092	25%
65 ans et +	274 983	19%

2.2 Mortalité routière, présentation des victimes

Les chiffres complets sur les accidents/victimes dans le département de Loire-Atlantique sur 2017-2021 :

accidents : 2 898
accidents mortels : 274
tués : 294
blessés (graves et légers) : 3 523

Graphe d'évolution « longue » de la mortalité de 2010 à 2021



Depuis 2010, l'évolution de la mortalité en Loire-Atlantique est plutôt de type sinusoïdale, mais en baisse. La mortalité moyenne sur ces 12 années s'élève à 67 tués annuellement. **Ce qui confirme une baisse de 17 % entre 2010 et 2021.**

Les années « COVID 19 » 2020-2021, avec leurs périodes de confinement, sont marquées par une baisse de la mortalité routière, en raison des restrictions de circulation. Le nombre de tués en 2021, par rapport à 2020, est resté stable bien que cette année ait été moins touchée par la crise sanitaire.

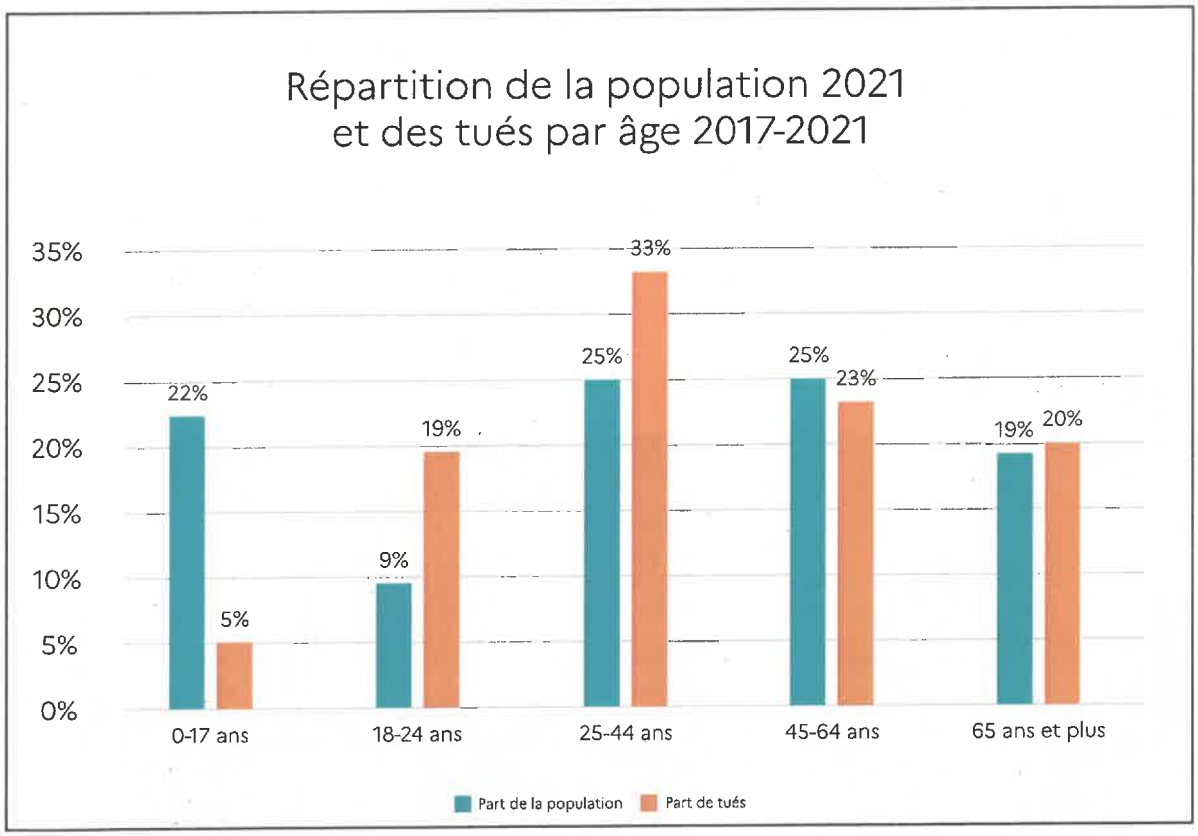
Présentation des accidents graves et mortels sur les années 2017 à 2021

Accidents graves *	Sur le département	En agglomération (avec partie autoroute)	Hors agglomération (avec partie autoroute)
Total	**1 752**	**906**	**846**
dont mortels	274	83	191
dont non mortels	1 478	823	655

** accident grave: tués(s) + blessé(s) hospitalisé(s) plus de 24h*

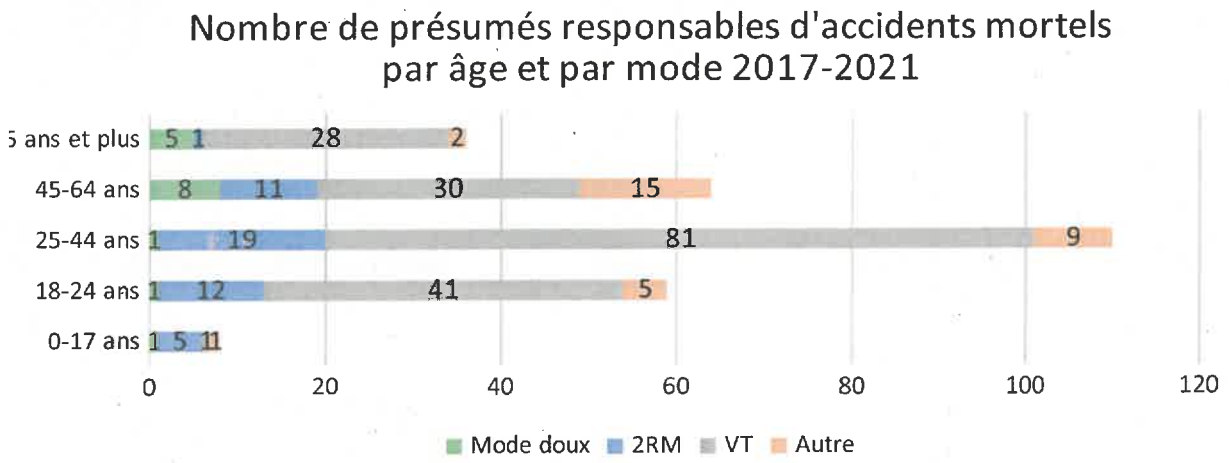
Les accidents mortels se produisent plus souvent hors agglomération.

Répartition (2017-2021) de la population par âge / Répartition des tués par âge



Par rapport à sa représentativité dans la répartition de la population (9%), **la tranche d'âge des 18-24 ans est la plus touchée par la mortalité routière** (19 % des tués). **Le rapport âge/risque est le plus élevé pour eux. En parallèle, 1/4 de la population, représentés par les 25-44 ans, comptabilise 1/3 des tués.** Le nombre de tués des seniors (65 ans et plus) est proportionné à celui de sa population.

Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)



Sur l'ensemble des modes de déplacements, **les 25-44 ans sont majoritairement présumés responsables** (PR) des accidents mortels. Les déplacements en **véhicules de tourisme** sont **les plus touchés par ces accidents.**

Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels

N.B. L'ONISR a choisi d'ajouter le facteur « Alcool et stupéfiant » et donc de différencier « alcool seul » et « stupéfiant seul » car le profil des personnes avec alcool seul est différent de celui des personnes avec stupéfiant seul. ***La somme « alcool seul+alcool et stupéfiant » a été ajouté pour mieux identifier ce facteur.***

Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels (2017-2021) avec une distinction homme/femme

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	72	2	74
Alcool seul	51	1	52
Stupéfiant seul	7	1	8
Alcool et stupéfiant	14	1	15
Alcool seul + alcool et stupéfiant	65	2	67
Inattention - téléphone	27	13	40
Non respect de la priorité	23	8	31
Malaise	13	2	15
Somnolence - fatigue	10	4	14
Médicaments	1	0	1
Contresens	10	2	12
Dépassement dangereux	8	0	8
Changement de file	5	3	8
Non respect des distances de sécurité	1	0	1
Éblouissement	3	0	0
Autre cause	26	6	32
Cause indéterminée	30	4	34

Nb de PR avec au moins 1 facteur renseigné	236	40	276

Les hommes sont majoritairement présumés responsables (PR) quel que soit le facteur des accidents mortels.

Sur les années 2017 à 2021 :

Facteurs prédominants chez les **hommes : la vitesse en 1 ère cause**, puis l'alcool. Facteur prédominant chez les **femmes : l'inattention en 1 ère cause**, puis le non-respect de priorité. **Quel que soit le sexe, la vitesse excessive ou inadaptée reste la 1 ère cause.**

2/3 des principaux facteurs sont prédominants chez les 25-44 ans avec le facteur Alcool pour 1 ère cause. Pour les autres tranches d'âge, le facteur prédominant est :
0-17 ans et 18-24 ans : la vitesse excessive ou inadaptée
45-64 ans : l'alcool
65 ans et + : l'inattention

Sur les années 2019 à 2021 :
Plus d'1/4 des accidents mortels sont causés par l'alcool, qui devient le facteur prédominant (par rapport à la vitesse sur 2017-2021).
Au **niveau national le facteur prédominant est la vitesse** excessive ou inadaptée.

Constat : sur les 3 dernières années, le facteur alcool est passé devant celui de la vitesse en Loire-Atlantique.

2.3 Principales caractéristiques des accidents en fonction du réseau routier

2.3.1 Présentation du réseau routier

Le réseau routier de Loire-Atlantique est composé de plus de 20 000 km de voies, réparties comme suit :

- 4 460 km de routes départementales (RD)
- 230 km de routes nationales (RN)
- 91 km d'autoroutes
- Et plus de 15 000 km en voies communales (VC) et voies métropolitaines (VM).

Entre 2017 et 2021, la répartition des accidents selon le type de voirie s'établit comme suit :

Source	Autoroutes	RN	RD	VC et VM	Autres	Total
Nombre d'accidents corporels	54	176	925	1698	74	2927 (*)
Nombre d'accidents mortels	9	21	159	83	2	274

La colonne « Autres » correspond aux accidents survenus dans un autre type de lieu, par exemple : sur un parking.
Le total tient compte de tous les types d'accidents (mortels, graves non mortels et légers).

(*) Le cumul peut être différent sur ce tableau, car 1 accident peut être comptabilisé 2 fois s'il est en intersection.

Indicateurs d'accidentalité sur 2017-2021

- **Nombre de tués sur autoroute/hors agglomération et hors autoroute/ en agglomération et hors autoroute**

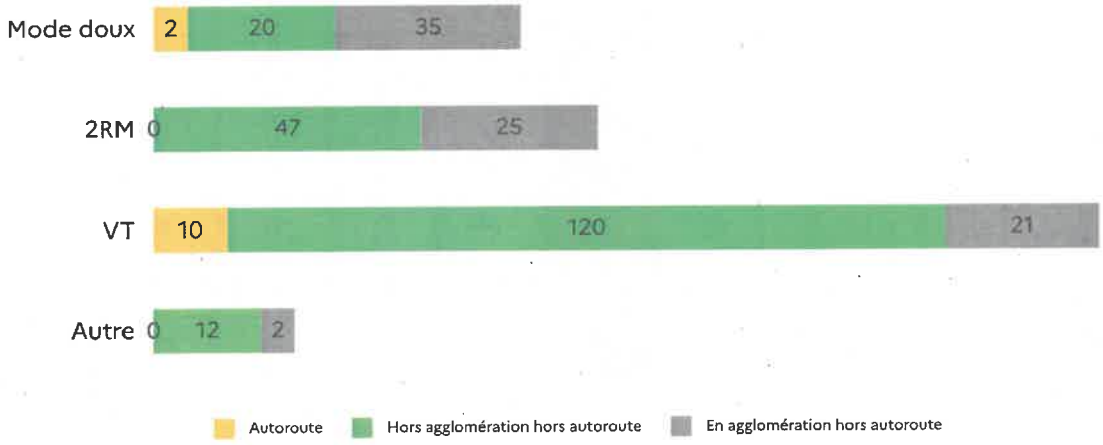
Rappel du total tués : 294

Nombre de tués selon le milieu 2017 - 2021

Les routes hors agglomération sont plus mortelles, représentant 68 % de tués.

- **Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu**

Nombre de tués par mode 2017 - 2021



Les déplacements **en véhicule de tourisme et 2RM** sont **plus mortels hors agglomération**.
Les déplacements **en modes doux** sont **plus mortels en agglomération**.

2.3.2 Principales caractéristiques des accidents hors agglomération

N.B. : L'ensemble des indicateurs est appliqué aux accidents corporels sur les années 2017-2021. Les victimes désignent les tués + les blessés.
Seuls les accidents hors agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie.

Typologie des accidents hors agglomération

- **Qui tue/blesse qui ? hors agglomération par mode de déplacement**

Usagers	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
Accident sans tiers	0	2	15	57	292	18	9	5	16	414
Collision avec (mode)										
Piéton	0	1	0	0	3	0	0	0	0	4
Vélo	0	2	2	0	0	0	0	0	0	4
Cyclo	0	3	0	2	2	0	0	0	0	7
Moto	0	1	2	0	9	2	1	0	0	15
VT	46	48	72	121	441	13	4	1	6	752
VU	5	8	9	15	33	13	3	0	2	88
PL	3	3	1	5	40	7	3	0	2	64
TC	3	1	1	0	7	0	0	0	0	12
Autre	2	1	4	4	6	1	0	0	1	19
Multicollision	2	4	11	20	167	14	0	0	6	224
Total	61	74	117	224	1000	68	20	6	33	1603
Part de victimes	4%	5%	7%	14%	62%	4%	1%	0%	2%	100%

Pour la compréhension de lecture du tableau :
les motards en collision avec un véhicule de tourisme ont engendré 121 victimes de motards
les conducteurs de VT en collision avec une moto ont engendré 9 victimes en VT

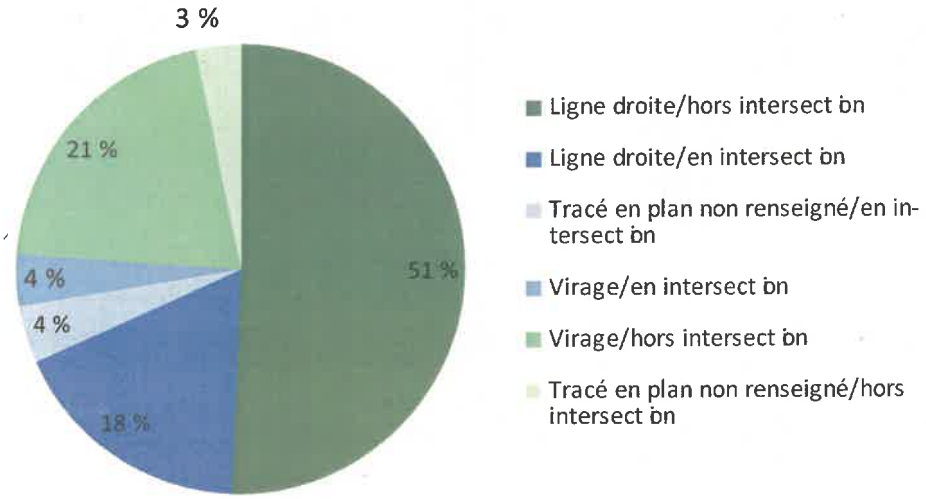
Les usagers en véhicule de tourisme (VT) sont les plus impliqués dans les accidents qui tuent ou blessent (eux-mêmes ou d'autres usagers), **avec 62 % de part des victimes en VT.**

Entre 2017 et 2022, 183 accidents sont mortels hors agglomération (et hors autoroute).

Les facteurs spécifiques

- **Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection**

Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021

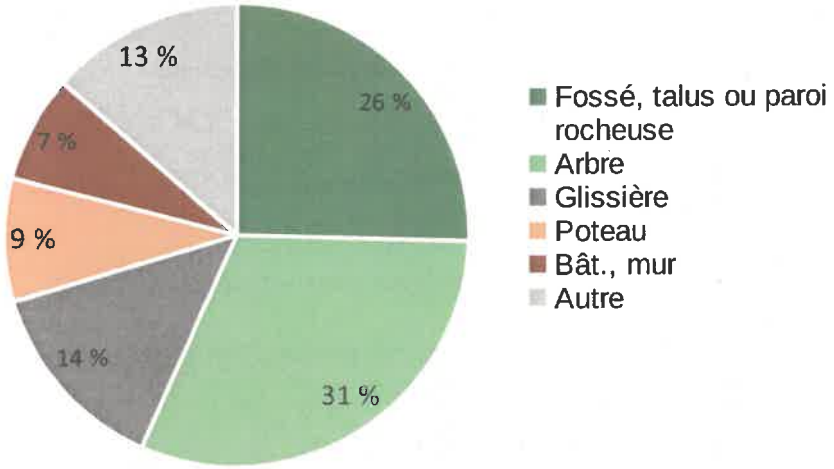


La part des victimes avec un tracé en plan non renseigné est de 7 %.

Les trajets en ligne droite sont les plus accidentogènes avec près de 70 % des victimes.
3/4 des victimes le sont hors intersection.

- **Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule, hors agglomération (accident avec véhicule seul)**

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



Plus de la moitié (57%) **des victimes ont heurté des éléments naturels, hors agglomération. La cause principale est un arbre**, puis en 2e position : un talus ou une paroi rocheuse, ou un fossé .

2.3.3 Principales caractéristiques des accidents en agglomération

N.B. Seuls les accidents en agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie.

Typologie des accidents

- **Qui tue et/ou blesse qui ? en agglomération par mode de déplacement**

Usagers	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
Accident sans tiers	0	10	43	41	108	4	1	0	7	214
Collision avec (mode)										
Piéton	0	4	2	7	5	0	0	2	0	20
Vélo	18	10	1	6	3	1	0	1	0	40
Cyclo	23	8	10	0	4	0	0	0	0	45
Moto	26	11	1	4	15	0	0	0	0	57
VT	425	247	203	202	291	6	5	9	9	1397
VU	31	16	9	17	18	6	2	2	2	103
PL	6	6	3	5	9	2	0	0	1	32
TC	16	9	1	3	4	1	0	3	0	37
Autre	26	13	6	2	10	0	0	0	2	59
Multicollision	17	5	8	6	78	1	0	1	0	116
Total	588	339	287	293	545	21	8	18	21	**2120**
Part de victimes	28%	16%	14%	14%	26%	1%	0%	1%	1%	**100%**

Pour la compréhension de lecture du tableau :
Les piétons sont plus souvent victimes lors d'une collision avec des VT (425 victimes de piétons).
Les motards qui entrent en collision avec des VT engendrent 202 victimes de motards.

Les usagers en véhicules de tourisme se tuent ou se blessent seuls plus souvent que dans les autres modes de déplacement.

Quel que soit le mode de déplacement, ce sont les piétons les plus vulnérables avec 28 % de part des victimes.
Près de 50 % des usagers en modes doux (piéton+vélo) **sont victimes des usagers en VT et les 2RM** (cyclo+moto) le sont **à 30 %**.

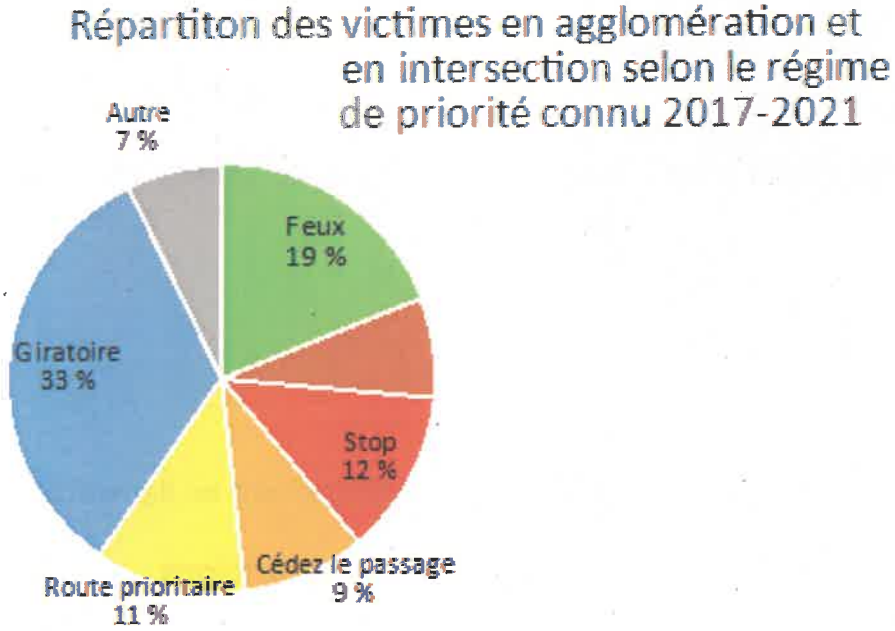
Les facteurs spécifiques

- **Répartition des accidents en/hors intersection en agglomération**

En/hors intersection	Accidents	%	Tués	Victimes
Hors intersection	1197	67%	60	1419
En intersection	580	33%	23	700
N/C	1	0%	0	1
Total	1778	100%	83	2120

Les accidents corporels sont beaucoup plus nombreux hors intersection.

- **Répartition des victimes selon le régime de priorité**



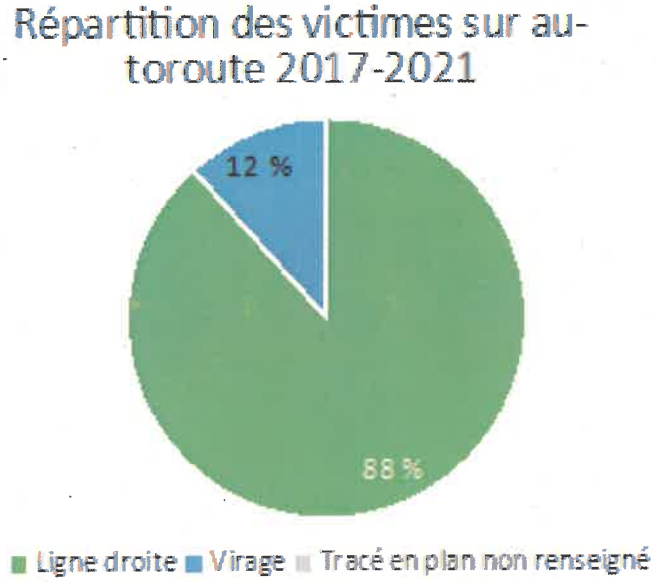
1/3 des victimes le sont dans des giratoires, dont le **régime de priorité** est **le plus accidentogène**.
Et près de **1/5 des victimes** le sont aux **feux**.

2.3.4 Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

Les données correspondent au « milieu autoroute » , comprenant également les routes en 2x2 voies .

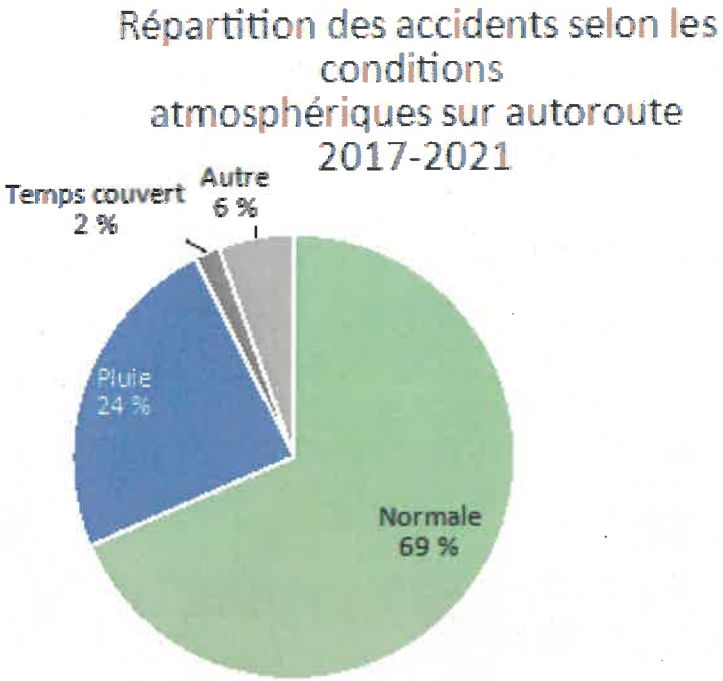
Le nombre d'accidents corporels (2017-2021), sur autoroute, est de 54.

- **Répartition des victimes sur autoroute selon les lieux ligne droite ou virage**



Les accidents corporels sur autoroute ont lieu très majoritairement en ligne droite.

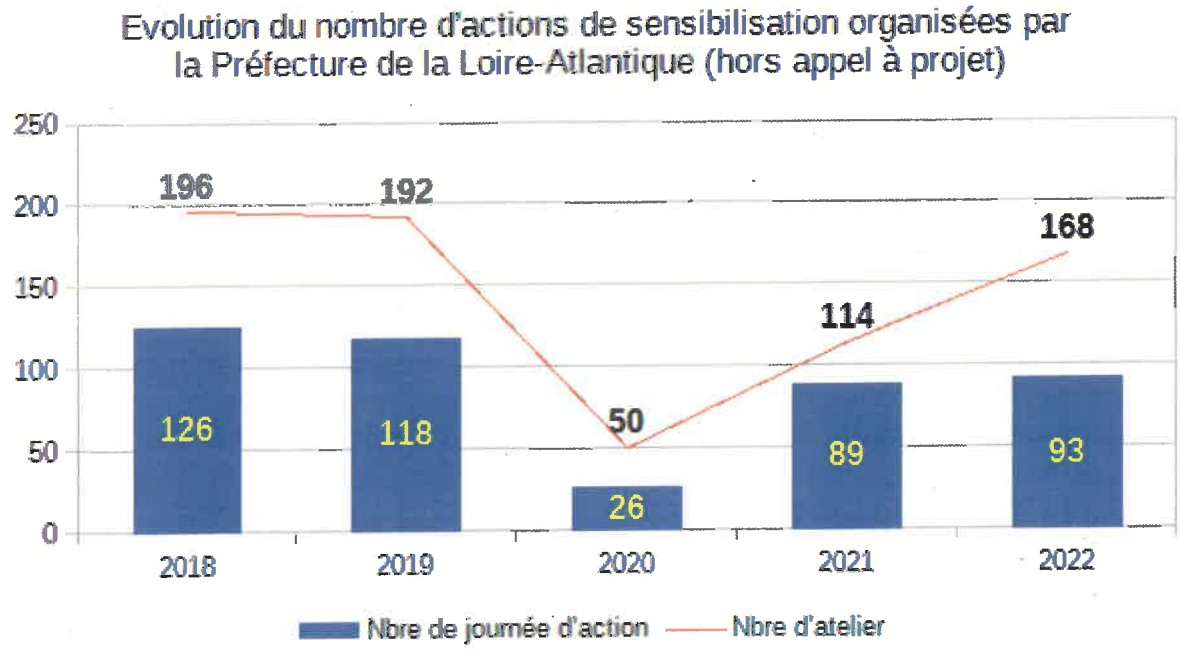
- **Répartition des victimes sur autoroute selon les conditions atmosphériques**



3.1 Suivi des actions du DGO par enjeu

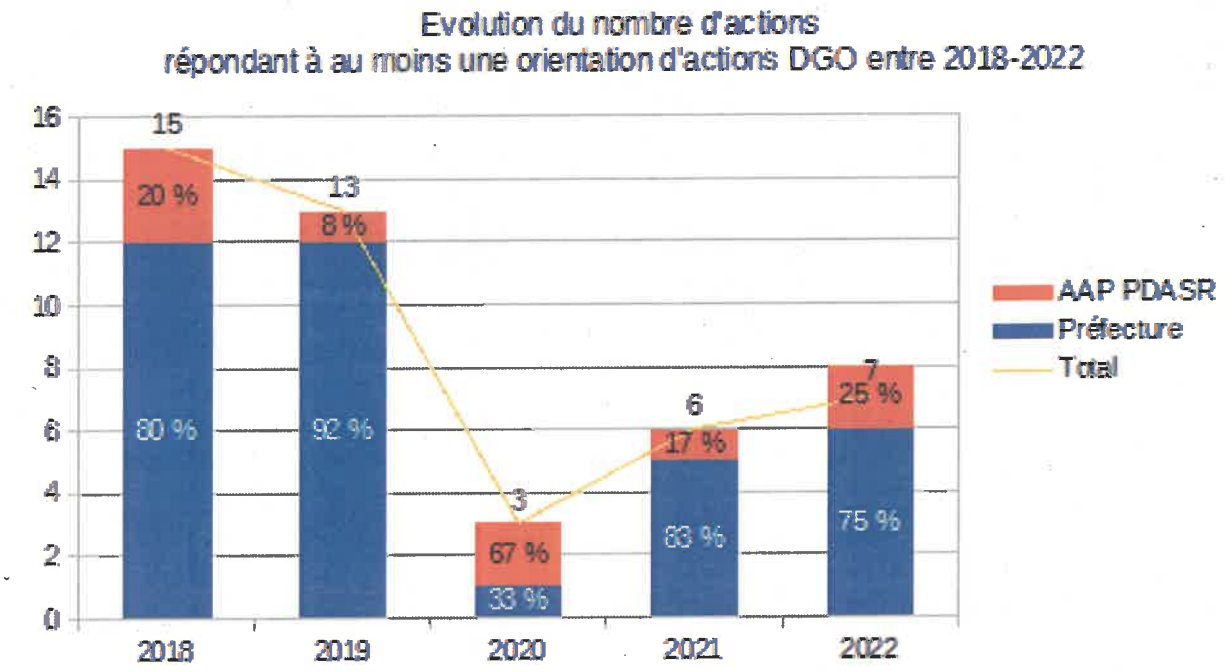
La période 2018-2022 a été marquée par les effets de la crise sanitaire dans l'organisation des actions de prévention et de sensibilisation à la sécurité routière, aussi bien sur le nombre d'actions animées par les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) que les actions financées dans le cadre de l'appel à projet PDASR. En 2018 et 2019, en moyenne 120 actions de prévention étaient animées par les IDSR chaque année. En raison des mesures de confinement notamment, et des nécessaires adaptations dans l'organisation du travail au sein des entreprises et des établissements scolaires, la programmation d'actions de prévention a largement été impactée : plus de 60 actions ont été annulées en 2020.

Grâce à la mobilisation de toute l'équipe de la coordination sécurité routière et des intervenants départementaux de sécurité routière, la préfecture de la Loire-Atlantique se félicite de la reprise des actions dès 2021, poursuivie en 2022, dans un rythme qui tend à retrouver celui d'avant crise sanitaire.



NB : plusieurs ateliers peuvent être organisés lors d'une seule et même journée d'action ; exemple : action en collège avec atelier vélo pour les 6e et atelier alcool pour les 3e (= 1 journée d'action, 2 ateliers)

a) Evolution des actions répondant à l'enjeu « risque routier professionnel »



Entre 2018 et 2022, 44 actions de prévention répondant à l'enjeu « risque routier professionnel » ont été organisées. Cet enjeu, avec celui des seniors, est celui qui a été le plus impacté par la crise sanitaire avec une baisse de près de 77 % en 2020 par rapport à l'année précédente. On constate par ailleurs que la majorité des actions mises en œuvre l'ont été par la préfecture, plutôt que dans le cadre de l'appel à projet PDASR.

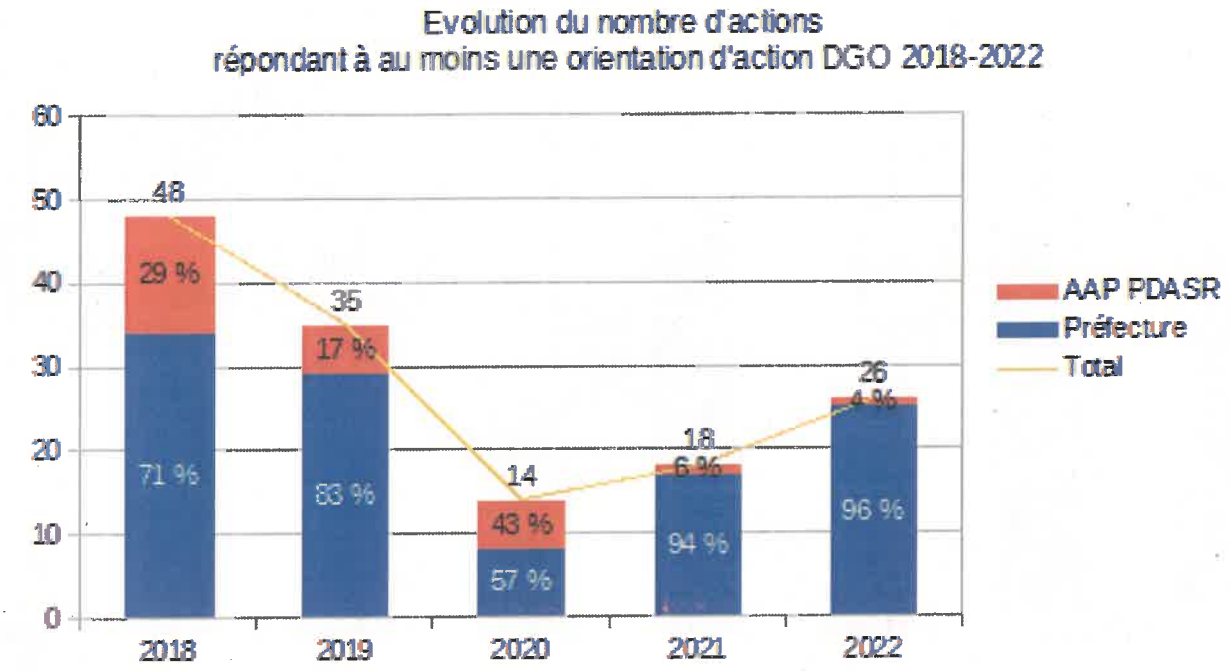
Pour rappel, les orientations d'actions (OA) qui avaient été retenues pour le DGO 2018-2022 pour l'enjeu « risque routier professionnel » étaient les suivantes :

> OA1 : Améliorer la connaissance sur les accidents de trajets domicile-travail et de missions.

> OA2 : Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, en ciblant notamment les centres de formation d'apprentis et les lycées professionnels, en lien avec le tissu professionnel, les forces de l'ordre, le monde médical et les professionnels de la conduite.

> OA3 : Communiquer sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité, sur le document unique et le plan de prévention des risques professionnels.

b) Evolution des actions répondant à l'enjeu « lutte contre les addictions »



Entre 2018 et 2022, 141 actions de prévention répondant à l'enjeu « lutte contre les addictions» ont été organisées en Loire-Atlantique. En 2021 et 2022, seulement un seul projet a été organisé dans le cadre de l'appel à projet PDASR, toutes les autres actions de prévention ont été menées par la coordination sécurité routière de la préfecture.

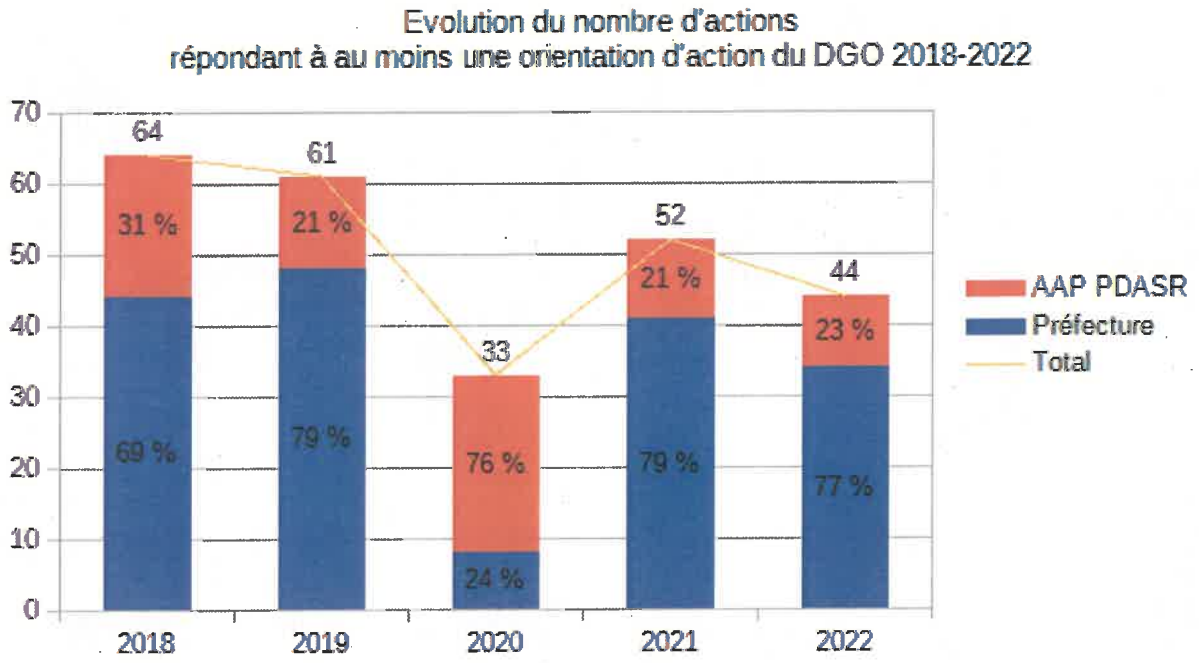
Pour rappel, les orientations d'actions (OA) qui avaient été retenues pour le DGO 2018-2022 pour l'enjeu « risque routier professionnel » étaient les suivantes :

> OA1 : Développer les actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises.

> OA2 : Mobiliser les organisateurs de soirées et d'événements festifs, ainsi que les débits de boissons, sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants pour tous les usagers vulnérables (conducteurs, 2RM, cyclistes, piétons).

> OA3 : Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs.

c) Evolution des actions répondant à l'enjeu « jeunes »



Entre 2018 et 2022, 254 actions de prévention répondant à l'enjeu « jeunes» ont été organisées en Loire-Atlantique. A l'instar des autres enjeux, celui consacré aux jeunes connaît également une rupture dans le nombre d'actions de prévention en 2020 en raison de la crise sanitaire, preque divisées par deux. Cependant, cet enjeu reste malgré tout celui pour lequel le nombre d'action est le plus conséquent représentant en moyenne sur les 5 ans 1/4 des actions de prévention des IDSR (36 % en 2021). A noter qu'en 2021 et 2022, seul un projet a été organisé dans le cadre de l'appel à projet PDASR, toutes les autres actions de prévention ont été menées par la coordination sécurité routière de la préfecture.

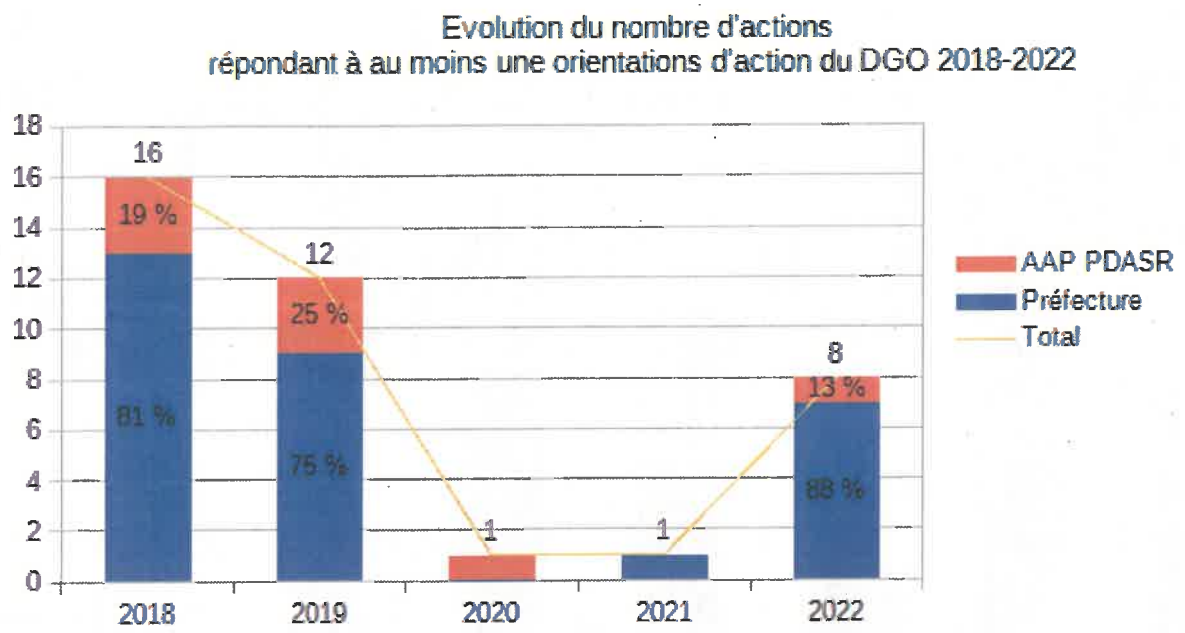
Pour rappel, les orientations d'actions (OA) qui avaient été retenues pour le DGO 2018-2022 pour l'enjeu « jeunes » étaient les suivantes :

> **OA1 :** Renforcer la complémentarité des acteurs pour mieux assurer le continuum éducatif en matière de sécurité routière.

> **OA2 :** Développer la prévention par les pairs dans une logique de responsabilisation des jeunes, en particulier des 18-25 ans.

> **OA3 :** Mobiliser les auto-écoles.

d) Evolution des actions répondant à l'enjeu « seniors»



Entre 2018 et 2022, 44 actions de prévention répondant à l'enjeu «seniors» ont été organisées en Loire-Atlantique. Les années 2020 et 2021 ne comptabilisent qu'une seule action de prévention à destination de ce public. En effet, en raison du caractère particulièrement vulnérable de ce public, les seniors ont très fortement limité leurs interactions sociales pendant la crise sanitaire. Une reprise est constatée en 2022, mais avec une baisse de 33 % par rapport à 2019, année avant Covid. A noter que la majorité des actions seniors recencées par la préfecture de la Loire-Atlantique sont animées par les intervenants départementaux de sécurité routière.

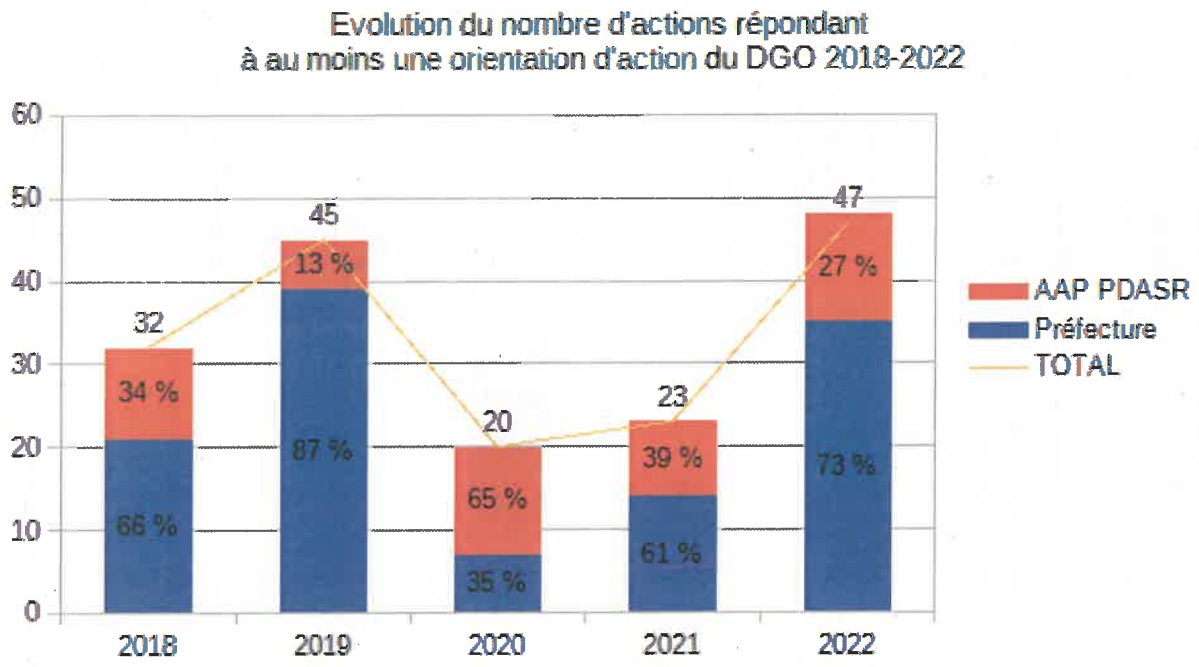
Pour rappel, les orientations d'actions (OA) qui avaient été retenues pour le DGO 2018-2022 pour l'enjeu « seniors » étaient les suivantes :

> OA1 : Assurer la formation tout au long de la vie à la conduite, organiser des remises à niveau théoriques et pratiques du code de la route.

> OA2 : Sensibiliser les seniors à la diminution des capacités physiques et l'alternative aux déplacements au travers d'un large réseau de partenaires.

> OA3 : Informer sur les aides à la conduite, les véhicules à boîte de vitesse automatique.

e) Evolution des actions répondant à l'enjeu « partage de la route », enjeu complémentaire local



Entre 2018 et 2022, 167 actions de prévention répondant à l'enjeu « partage de la route » ont été organisées en Loire-Atlantique. Cet enjeu complémentaire local répond à toutes les actions faisant la promotion d'un meilleur vivre-ensemble sur les routes entre les différents usagers, principalement entre les usagers vulnérables et les usagers motorisés. Le nombre d'action de prévention et de sensibilisation répondant à l'enjeu « partage de la route » a réussi à atteindre en 2022 un nombre d'action de prévention supérieur à celui avant la crise COVID. A noter que la majorité des actions subventionnées dans le cadre de l'appel à projet répondant à l'enjeu « partage de la route » sont des actions portées par les porteurs de projets institutionnels concernant la problématique des cars scolaires et des angles morts, ou entrent dans le programme du Savoir Rouler à vélo.

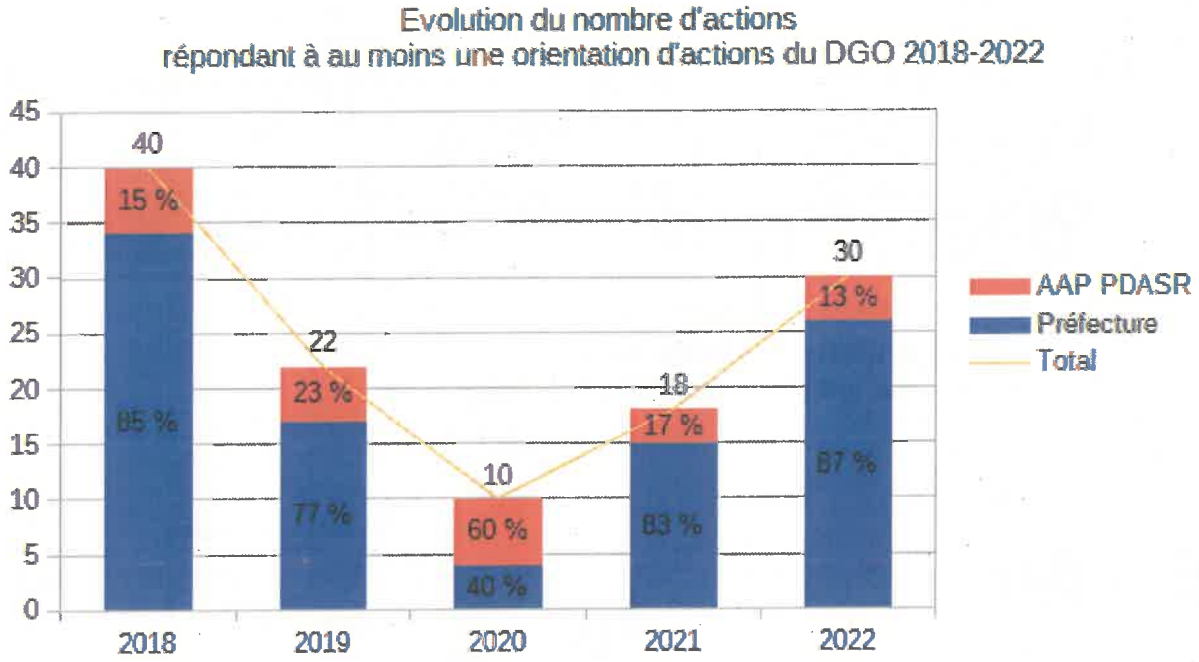
Pour rappel, les orientations d'actions (OA) qui avaient été retenues pour le DGO 2018-2022 pour l'enjeu « seniors » étaient les suivantes :

> OA1 : Améliorer la connaissance de l'accidentalité des cyclistes, des piétons et des 2RM.

> OA2 : Mieux informer les usagers sur les nouveaux aménagements et infrastructures urbains (zones de circulation apaisée, zones 20, zones de rencontre...).

> OA 3 : Mener des actions de sensibilisation sur les contraintes liées aux différents modes de déplacement et pour un meilleur partage de la route.

f) Evolution des actions répondant à l'enjeu « deux-routes motorisés », 2e enjeu complémentaire local



Entre 2018 et 2022, 120 actions de prévention répondant à l'enjeu « deux-roues motorisés » ont été organisées en Loire-Atlantique. Comme l'enjeu « Partage de la route », l'enjeu « deux-roues motorisé » a réussi à atteindre en 2022 un nombre d'action de prévention supérieur à celui de 2019, avant crise sanitaire, après une rupture en 2020 conformément à l'ensemble des autres enjeux. Les actions 2RM représentent en moyenne sur les quatre dernières années (hors année covid 2020) 14 % des actions de prévention réalisées par les intervenants départementaux de sécurité routière.

Pour rappel, les orientations d'actions (OA) qui avaient été retenues pour le DGO 2018-2022 pour l'enjeu « deux-roues motorisés » étaient les suivantes :

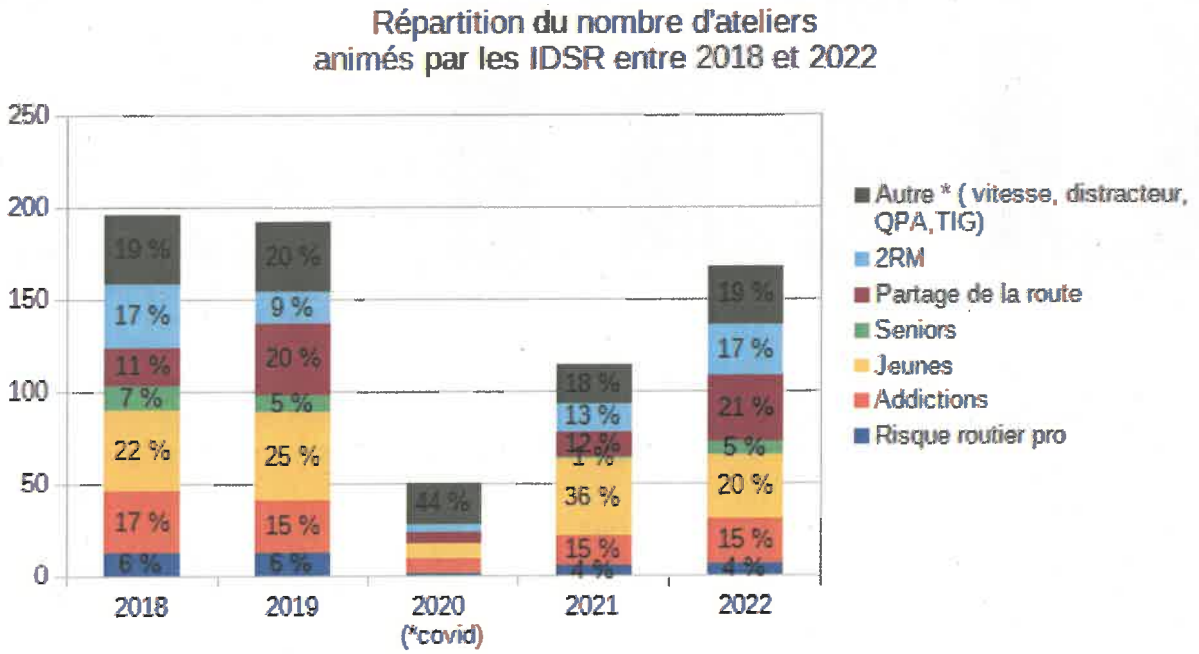
OA1 : Sensibiliser sur la fragilité des usagers 2RM et la nécessité d'éviter le sur-risque (usage de substances psychoactives, vitesse inadaptée, absence d'équipement, 2RM modifié, non-respect du code de la route).

> OA2 : Promouvoir les actions post-permis (reprise de guidon, atelier perfectionnement...) en mobilisant les forces de l'ordre, les motos-écoles et les associations.

> OA3 : Promouvoir le port d'un équipement de protection individuelle adaptée.

Il est important de préciser que la préfecture s'efforce de répondre favorablement à toutes les demandes d'actions de prévention, y compris celles qui ne répondent pas directement aux orientations d'action du DGO. Aussi, près de 20 % des actions sur la période 2018-2022 animées par les intervenants départementaux de sécurité routière répondaient à des demandes hors enjeux DGO : ateliers vitesse/réactiomètre ou ateliers distracteurs, tout comme les interventions à la demande du ministère de la Justice dans le cadre des travaux d'intérêt général (TIG) ou au quartier des peines aménagé au profit des détenus (QPA).

La coordination sécurité routière et les intervenants départementaux de sécurité routière ont animé près de 200 ateliers de prévention/an en 2018 et 2019.



3.2 Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

La Délégation à la Sécurité Routière (DSR) octroit chaque année un budget dédié au financement des actions de prévention et de sensibilisation à la sécurité routière. Ce budget est réparti en 4 postes de dépenses principaux :

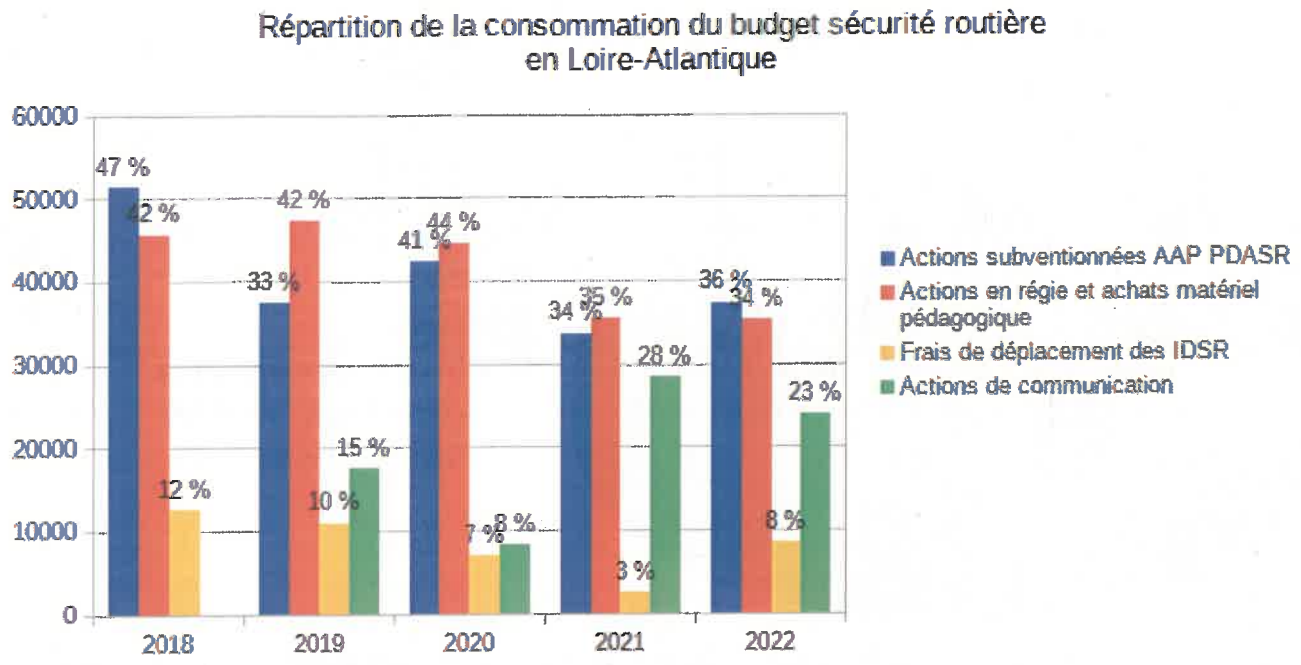
> **l'appel à projet PDASR** consacré au soutien financier des porteurs de projets départementaux

> **les actions en régie**, organisées et animées d'initiative par la préfecture, les investissements en achats de matériel pédagogique

> le remboursement des **frais de déplacement** des intervenants départementaux de sécurité routière, bénévoles.

> **les actions de communication**

En fonction du nombre de dossiers présentés au comité de pilotage du PDASR et de la pertinence de ces projets (cohérence avec les enjeux prioritaires du DGO notamment), chaque année, plus d'un tiers du budget alloué est consacré aux demandes de subventions accordées aux porteurs de projet associatifs ou institutionnels.



Sur la période 2018-2022, la répartition des crédits par enjeux montrent que 37 % des crédits utilisés (appel à projet + actions en régie- IDSR) sont consacrés à ***l'enjeu JEUNES****.*

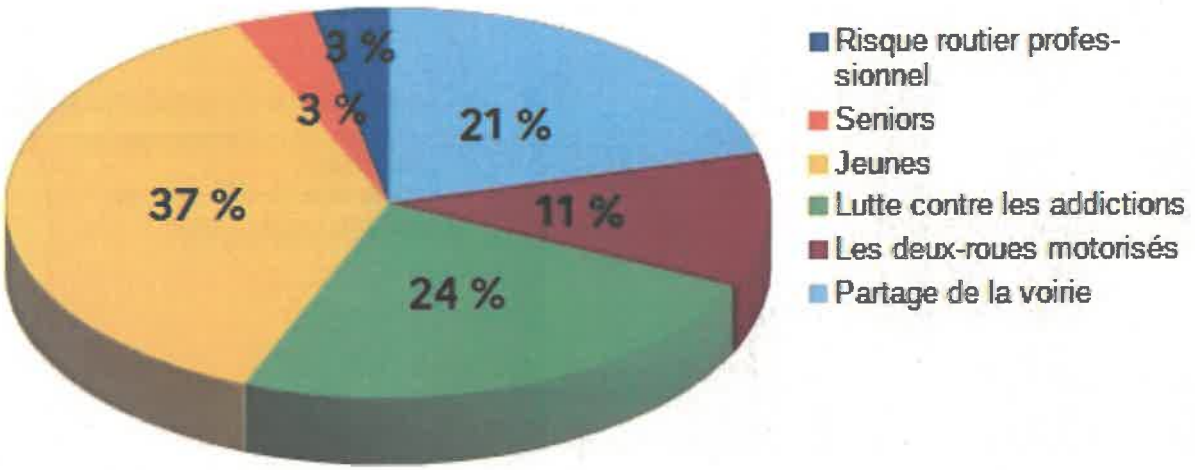
La lutte contre les addictions représentent 24 % des crédits utilisés. Cet enjeu a notamment fait l'objet de plusieurs opérations de communication importantes, telles que des campagnes radio et print post COVID, afin de rappeler aux usagers les bonnes habitudes après la levée des mesures de confinement. Plusieurs concerts en partenariat avec des radios à forte audience ont également été réalisés, touchant entre 3000 et 12 000 personnes à chaque fois. Le personnage de SAM, le conducteur engagé, était présent à chaque manifestation pour rappeler les bons conseils en matière de consommation d'alcool et de conduite.

Le partage de la route représente 21 % des crédits consommés sur la période 2018-2022. Les actions financées dans ce cadre sont nombreuses et variées : actions « la route se partage » à destination des automobilistes et des cyclistes, actions de sensibilisation autour du programme « Savoir Rouler à Vélo », actions à destination des jeunes autour de la problématique des cars scolaires, principalement en zone rurale, avec l'intervention d'un car de retournement.

L'enjeu consacré aux deux-roues motorisés représente 11 % des crédits. Les actions organisées autour de cette thématique sont principalement des actions de reprise de guidon, de sensibilisation au port des équipements de protection individuelle. Des actions de communication sont également régulièrement organisées pour promouvoir le bien-vivre ensemble sur les routes. Une campagne radio locale a par ailleurs été organisée dans le cadre de l'exprimentation en Loire-Atlantique de la circulation interfile.

Les enjeux seniors et risque routier professionnel sont les enjeux pour lesquels peu de crédits ont été engagés. En effet, compte-tenu de la crise sanitaire, les actions de prévention dans le cadre des deux derniers enjeux ont été très fortement impactées, avec de très nombreuses annulations en 2020 et une reprise très difficile en 2021 et 2022.

Répartition des crédits par enjeux DGO entre 2018 et 2022



4.1 Priorisation des enjeux sur le territoire

Dans une logique de simplification, la Délégation à la sécurité routière a choisi de définir des enjeux englobants, pour permettre d'adapter la politique de prévention aux risques nouveaux qui émergent depuis quelques années. Le partage apaisé de la voirie est par ailleurs prévu comme fil conducteur de la stratégie de la politique nationale et locale de sécurité routière.

Pour la période 2023-2027, les **enjeux nationaux fixés par la Délégation à la Sécurité Routière** dans le cadre du DGO, sont :

- Les deux-roues motorisés ;

- Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment) ;

- Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés ou non, et marche ;

- Le risque routier professionnel

Après concertation avec les partenaires locaux, et avec le soutien du Président du Conseil départemental de la Loire-Atlantique, un enjeu complémentaire local a été validé :

- Les seniors

Les statistiques de l'accidentalité routière sur les 5 dernières années ne révèlent pas une sur-représentativité des seniors dans la mortalité routière, compte-tenu de la crise sanitaire qui a fortement limité les déplacements et les interactions sociales de cette catégorie de la population. Cependant, il nous est apparu important de prendre en compte le vieillessement à venir de la population.

D'après une étude de l'INSEE*, la proportion de seniors déjà importante en Loire-Atlantique le serait encore plus dans les années à venir. Les 60 ans ou plus représentent 21 % de la population en 2009 et atteindraient 28 % à l'horizon 2030. La Loire-Atlantique compterait ainsi 7 000 séniors de plus chaque année avec un vieillissement plus ou moins marqué selon les territoires. L'ampleur de ce vieillissement posera de nombreuses questions parmi lesquelles la préservation de l'autonomie et la mobilité des seniors, en sécurité pour eux-même et pour les autres. La sécurité routière sera donc un enjeu fort pour cette catégorie de la population qu'il convient d'anticiper.

** Insee Pays de la Loire - Étude n°117 « Les territoires de la Loire-Atlantique en 2030 : davantage de séniors et de jeunes »*

4.2 Les orientations d'actions

Sous la responsabilité du préfet de département de la Loire-Atlantique, deux comités de pilotage, complétés par cinq groupes de travail thématiques ont permis de définir et d'élaborer – dans une démarche participative – les orientations d'actions, relative à chaque enjeu de sécurité routière pour la période 2023-2027 : les deux-roues motorisés, les conduites à risque, les nouveaux modes de déplacement doux, le risque routier professionnel, les séniors.

Chaque orientation d'action (OA) fixe le cadre général des actions qui seront à engager. Une OA doit pouvoir se décliner en actions opérationnelles, dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR). Les orientations d'actions ont été définies au regard de la spécificité du territoire, en concertation avec les partenaires locaux qui ont bien voulu prendre part au groupe de travail thématique pour chaque enjeu. 5 groupes de travail ont ainsi été organisés fin 2022.

Les orientations d'actions ont été présentées aux signataires du DGO, et validées officiellement lors du comité de pilotage conclusif qui a eu lieu le 20 mars 2023, sous la présidence du Préfet de la Loire-Atlantique Fabrice RIGOULET-ROZE.

Les comptes-rendu de ces concertations sont à retrouver en annexe.

- Les deux-roues motorisés

Le groupe de travail consacré à l'enjeu « deux-roues motorisés » s'est réuni le 28 novembre 2022. Réunissant une douzaine d'acteurs locaux, parmi lesquels des associations d'usagers et des partenaires institutionnels, les échanges ont été riches et constructifs. Si cet enjeu est un enjeu émergeant au niveau national, les 2RM constituaient déjà un enjeu prioritaire local pour le département de la Loire-Atlantique. C'est donc dans la poursuite de actions déjà mises en place et des relations entretenues avec les partenaires locaux que les orientations d'action ont été établies. Les échanges ont permis de mettre en lumière la nécessité de promouvoir le partage de la route entre les différents usagers.

Orientations d'actions N°1 :
Promouvoir le port d'un équipement de protection individuelle adapté à chaque usage, à chaque type d'usagers (jeunes en cyclomoteur, motards en 125cm3 et/ou supérieur). Promotion du port de l'airbag moto.

Orientations d'actions N°2 :
Promouvoir le continuum éducatif en matière d'éducation à la sécurité routière pour les jeunes, et tout au long de la vie **(action post-permis, reprise de guidon, alternative à la sanction...)**

Orientations d'actions N°3 :
Promouvoir le partage de la route entre les usagers 2RM (**cyclo & moto**) et tous les autres usagers **(piétons, cyclistes & EDPM, véhicules légers et lourds)** avec des actions pouvant être orientées par cibles.

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

Le groupe de travail consacré à la lutte contre les conduites à risque s'est réuni le 30 novembre 2022. Les orentations d'actions (OA) ci-dessous prévoient des traductions concrêtes sur le terrain, pouvant être réalisées à la fois par les services de l'État, ou tout porteurs de projets, qu'ils émanent des collectivités locales ou du tissu associatif. La responsabilité de la prévention à la sécurité routière engage en effet tous les acteurs.

Orientations d'actions N°1 :
Mobiliser et sensibiliser les organisateurs d'événements festifs, sportifs et/ou culturels sur les conduites à risques (mise en place de **charte de bonnes conduites** par exemple)

Orientations d'actions N°2 :
Développer les actions d'information et de sensibilisation à destination de tous les publics, et particulièrement les plus vulnérables **(sensibilisation dans les établissements scolaires, avec les auto-écoles...)**

Orientations d'actions N°3 :
Développer les actions de contrôles avec les forces de l'ordre et les alternatives à la sanction

- Les nouveaux modes de mobilité dites « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés ou non, et marche ;

Le groupe de travail consacré aux nouveaux modes de déplacement doux s'est réuni le 9 décembre 2022. Après une nécessaire définition des nouveaux modes de déplacement doux, intégrant les piétons, les cyclistes, les usagers en trottinettes électriques, manuelles et tous les autres modes de déplacement existants et à venir, le fil conducteur des réflexions s'est porté sur l'indispensable cohabitation apaisée entre les usagers. La route , en tant qu'espace public doit être partagé de manière pacifiée, dans le respect de chacun, et dans le respect du code de la route.

Orientations d'actions N°1 :
Promouvoir les actions de sensibilisation qui permettent une meilleure connaissance mutuelle et réciproque des contraintes liées à chaque mode de déplacement, et favoriser la bienveillance routière

Orientations d'actions N°2 :
Voir et Être Vu. Sensibiliser sur la vulnérabilité des usagers utilisant les modes de déplacement doux, et l'importance des équipements de protection individuelle obligatoires et ceux fortement recommandés pour une meilleure visibilité des autres usagers (distribution de goodies visbilité par exemple, sensibilisation des vendeurs sur l'équipement du véhicule et de l'usager)

Orientations d'actions N°3 :
Promouvoir des actions de sensibilisation pour une meilleure connaissance de la réglementation relative aux modes de déplacements doux (évolution du code de la route, chevauchement de la ligne continue pour le dépassement des cyclistes, respect de la distance d'1m en ville, et 1,50m en campagne etc.)

- Le risque routier professionnel

Le groupe de travail consacré au risque routier professionnel s'est réuni le 12 décembre 2022. Cet enjeu est le seul à être reconduit dans ces termes par rapport au précédent DGO. Si le bilan du DGO 2018-2022 montre que les actions de prévention n'ont pas été nombreuses, en raison de la crise sanitaire et de ces conséquences pour les entreprises dans l'organisation du travail, le risque routier professionnel reste un enjeu essentiel. En effet, le risque routier est le premier facteur d'accident mortel au travail. La prévention du risque routier lorsqu'elle est réalisée en entreprise permet de sensibiliser des colloborateurs, en activité, qui n'auraient peut-être pas nécessairement fait la démarche spontanée de participer à une action de sensibilisation. Les acteurs de ce groupe de travail s'accordent à dire que les actions de sensibilisation sont indispensables car elles implique un cercle vertueux bénéfique à l'entreprise et aux salariés, que ce soit sur leur temps professionnel ou personnel.

Orientations d'actions N°1 :
Communiquer sur l'intérêt d'évaluer le risque routier professionnel dans les entreprises : faire comprendre la responsabilité de l'employeur, faire connaître les outils de prévention et d'évaluation existants (autodiagostic par exemple , ou les outils de prévention sur le site de la DSR)

Orientations d'actions N°2 :
Soutenir le Plan Régional Santé au Travail sur l'axe « risque routier » et poursuivre les travaux par secteurs d'activité.

Orientations d'actions N°3 :
Promouvoir la charte des 7 engagements de la Délégation à la Sécurité Routière auprès des employeurs privés et publics du territoire (bilan des actions mises en place par les signataires locaux de la charte nationale, échanges d'expérience entre pairs)

- Les seniors, comme enjeu complémentaire local

Le groupe de travail consacré à l'unique enjeu local « les seniors » s'est réuni le 16 décembre 2022. Dans un contexte de vieillessement de la population, les acteurs locaux, sur proposition du préfet et avec le soutien du Président du Conseil départemental de la Loire-Atlantique, ont souhaité renforcer les actions de prévention pour cette catégorie d'usagers particulièrement vulnérables.

Si le nombre de tués des seniors (65 ans et plus) entre 2017 et 2021 est proportionné à celui de sa population, ces chiffres sont à mettre en perspective avec la période COVID qui a très fortement impacté les interactions sociales et les habitudes des tous, y compris des seniors. Dans un département composé d'une grande métropôle et de grandes agglomérations mais également d'une zone rurale étendue, la question de la mobilité des seniors est en enjeu essentiel qui doit mobiliser l'ensemble de la communauté impliquée dans la lutte contre l'insécurité routière.

Orientations d'actions N°1 :
Promouvoir les actions de remise à niveau du code de la route

Orientations d'actions N°2 :
Informer et sensibiliser les seniors et leurs proches sur les différentes alternatives et

toutes les formes de mobilités (par exemple communication dans le magazine départemental ou via les bulletins municipaux)

Orientations d'actions N°3 :

Sensibiliser les seniors sur la diminution des capacités physiques et/ou cognitives en proposant des solutions. Sensibiliser et communiquer sur la consommation des certains médicaments pouvant avoir une influence sur la capacité à conduire (pictogramme)

5.1 Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) est la déclinaison annuelle du DGO. Il présente les actions de prévention mises en œuvre, en cohérence avec la stratégie du DGO et ses enjeux prioritaires. Cependant, si l'évolution de l'accidentalité et les pratiques le nécessitent, des ajustements par rapport au DGO peuvent être apportées. Le PDASR constitue ainsi un moyen de suivi du DGO et assure à l'Etat la souplesse nécessaire pour adapter son action et répondre aux perpetuelles évolutions en matière de pratique de la route. Les éléments d'évaluation permettront d'élaborer le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) en cohérence avec les orientations du DGO. Chaque année, ce dernier peut dresser un bilan des actions réalisées et présenter les actions concrètes à mettre en œuvre dans le département.

5.2 Suivi de l'accidentalité départementale

Chaque année, une mise à jour de l'état de l'accidentalité du département pourra être réalisée. En cours d'année, les bilans mensuels d'accidentalité, reprenant les données concernant les accidents – tués – blessés (ATB) sont publiés sur le site internet des services de l'État afin de permettre à l'ensemble des acteurs locaux de partager les tendances de l'accidentalité départementale. En début d'année, un bilan de l'accidentalité de l'année n-1 (sur la base des données non-consolidées disponibles) pourra faire l'objet d'une communication publique.

Pour en savoir plus :
https://www.loire-atlantique.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Securite-routiere-transports-exceptionnels-et-fluviaux/Chiffres-de-l-accidentologie

5.3 Modalités de suivi du DGO

Les services réaliseront un suivi de la mise en œuvre des actions engagées conformément aux orientations d'actions établies.

Des réunions de suivi des actions pourront être organisées tout au long de la durée d'application du DGO. Elles peuvent être mises en œuvre par le comité de pilotage et/ou par un groupe constitué de certains des acteurs ayant participé à l'élaboration du DGO.

Un bilan à mi-parcours pourra également être organisé afin de rendre compte de l'implication de toute la communauté locale, aux côtés des services de l'État, dans la lutte contre l'insécurité routière.

Conclusion

L'élaboration de ce document général d'orientations (DGO) pour la sécurité routière a permis à l'ensemble des partenaires d'échanger autour de la connaissance de l'accidentalité du département de la Loire-Atlantique, et des enjeux qui en découlent, pour se mobiliser dans des orientations communes.
Fabrice Rigoulet-Roze, préfet de la Loire-Atlantique, se félicite de la mobilisation de très nombreux acteurs locaux qui ont participé aux deux comités de pilotage et aux instances de concertation. C'est grâce à l'implication de tous, aux côtés de l'État, que la lutte contre l'insécurité routière porte ses fruits. La complémentarité de l'action gouvernementale grâces aux mesures du comité interministériel pour la sécurité routière (CISR de 2018), avec les actions de prévention mises en œuvre localement par la préfecture, les partenaires institutionnels et associatifs, sans oublier l'action répressive des forces de l'ordre, contribue à faire changer les comportements sur la route.
En Loire-Atlantique, en 20 ans le nombre de tués sur la route a été divisé par deux, et le nombre de blessés a diminué de plus de 70 %, passant de 1800 blessés en 2002 à 479 en 2022. La mobilisation de tous porte donc ses fruits, mais notre volonté nous oblige. Chaque vie de perdue est une vie de trop.
Poursuivons nos efforts, renforçons toujours plus la sensibilisation auprès de tous les usagers de la route, de la petite enfance jusqu'aux seniors, et valorisons les bons comportements sur la route.

« Je souhaite que le partage de la route soit le leitmotiv de notre engagement pour les cinq prochaines années dans le département. Je souhaite, en effet, que chacun puisse circuler, quel que soit son mode de déplacement, en toute sécurité, et dans le respect de l'autre. L'espace public est bien précieux, la vie l'est encore plus. Prenons soin des autres, et de nous-même, y compris sur la route, pour qu'aucune famille ne soit un jour endeuillée par le drame d'un accident de la route.

Je sais pouvoir compter sur l'implication de tous, celui de mes équipes, et de tous les partenaires mobilisés en Loire-Atlantique, dans la mise en œuvre de cette stratégie territoriale, et je vous remercie sincèrement. »

Fabrice Rigoulet-Roze, préfet de la Loire-Atlantique

Annexes :

- Invitation au COPIL introductif du DGO 2023-2027 du 14/11/2022
- Invitation au COPIL conclusif du DGO 2023-2027 du 20/03/2023

- Bilan de l'accidentalité en Loire-Atlantique 2017-2021 (DDTM-ODSR)

- Compte-rendu du groupe de travail, enjeu « deux-routes motorisées »
- Compte-rendu du groupe de travail, enjeu « lutte contre les conduites à risque »
- Compte-rendu du groupe de travail, enjeu « les nouveaux modes de mobilité dite douce »
- Compte-rendu du groupe de travail, enjeu « risque routier professionnel »
- Compte-rendu du groupe de travail, enjeu complémentaire local « seniors »

PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

CONTACT PRESSE

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

@Prefet44

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE