



**PRÉFET  
DE LA LOIRE-  
ATLANTIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**

**PLAN DÉPARTEMENTAL  
D'ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
2020**

# Sommaire

1- La politique locale de sécurité routière en Loire-Atlantique.....	3
1.1 / Organisation de la prise en charge locale de la sécurité routière.....	3
1.2 / Présentation de la coordination sécurité routière.....	3
1.3 / La stratégie locale de sécurité routière.....	4
2 – Analyse de l'accidentalité en 2019.....	5
2.1 / Une rupture dans la baisse du nombre de tués.....	5
2.2 / La mortalité routière a diminué de 54 % depuis 2000.....	5
2.3 / Une évolution très défavorable en 2019 pour les usagers vulnérables.....	6
2.4 / Répartition par classes d'âge.....	6
2.5 / Les conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels (APAM).....	7
2.6 / Les principales causes des accidents mortels.....	8
2.7 / Localisation des accidents corporels et mortels.....	10
2.8 / Bilan de l'action répressive des forces de l'ordre en 2019.....	13
2.8.1 Les contrôles d'alcoolémie.....	13
2.8.2 Les contrôles stupéfiants.....	13
2.8.3 Les contrôles vitesse.....	13
3 – Rappel des enjeux du Document général d'orientation (DGO) 2018-2022.....	15
et des orientations du PDASR.....	15
4 – Le bilan du PDASR 2019.....	16
4.1 / Le nombre d'actions soutenues dans le cadre de l'appel à projet PDASR 2019.....	16
4.2 / Les actions de préventions organisées et animées par la coordination sécurité routière en 2019.....	16
4.3 / Le bilan financier.....	18
5 – Les objectifs du PDASR 2020.....	20
5.1 / Les actions subventionnées dans le cadre de l'appel à projet PDASR 2020.....	20
5.2 / Les actions en régie.....	20
6 - Le Plan départemental de contrôles routiers 2020.....	21

# 1- La politique locale de sécurité routière en Loire-Atlantique

## 1.1 / Organisation de la prise en charge locale de la sécurité routière

Placée sous la responsabilité du préfet, la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière est confiée au sous-préfet directeur de cabinet, en qualité de chef de projet sécurité routière, qui s'appuie sur la coordination sécurité routière. Au sein de cabinet du préfet, la coordination sécurité routière est rattachée au bureau de l'ordre public et des politiques de sécurité.

Les missions de la coordination sécurité routière sont les suivantes :

- décliner les orientations nationales et locales dans le document général d'orientations (DGO) et en assurant l'élaboration annuelle du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).
- sensibiliser et mobiliser les services de l'État, les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs locaux pour la mise en œuvre d'action de prévention.
- exploiter les analyses de l'accidentologie locale (réalisées par l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) de la direction départementale des territoires et de la mer) pour la mise en œuvre d'actions de prévention.
- évaluer et mettre en place des indicateurs de suivi quantitatifs et qualitatifs sur les actions de prévention réalisées.
- animer le réseau des intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR).
- appliquer les décisions du chef de projet en matière de dépense et de suivi budgétaire.
- appuyer le directeur de cabinet en matière de dispositifs de lutte contre la délinquance routière.

La politique locale de sécurité routière se décompose jusqu'alors en 2 volets :

- un volet d'orientations pluriannuelles (le DGO), déterminées en fonction d'enjeux nationaux et locaux partagés et servant de cadre général aux documents de planification ci-dessous.
- un volet de prévention (le PDASR), qui comporte des actions de sensibilisation et d'éducation faisant intervenir les services de l'État, les collectivités territoriales, les associations et les établissements scolaires ou de formation.

Il a été décidé de mettre en place un pan répressif : le plan départemental des contrôles routiers (PDCR), rappelant les moyens humains et matériels dédiés à la lutte contre la délinquance routière ainsi que les réponses pénales. Sur ce dernier point, l'objectif est d'avoir à terme trois volets complémentaires et cohérents.

## 1.2 / Présentation de la coordination sécurité routière

La coordination sécurité routière de la préfecture de la Loire-Atlantique est composée de 1,5 ETP. Elle s'appuie en 2020 sur un réseau de 35 intervenants départementaux de sécurité routière, répartis sur tout le département. La moitié du réseau de bénévoles est constituée de personnes en activité, l'autre moitié de personnes à la retraite. Le profil des IDSR est très diversifié, issus de la société civile, du monde associatif, du secteur privé et/ou des services de l'État.

Depuis juillet 2019, un chargé de mission deux-roues motorisé a été recruté. Policier de la DDSP 44, il est détaché à hauteur de 20 % par semaine à la coordination sécurité routière. Sa lettre de mission consiste notamment à développer les actions de prévention à destination du public deux-roues motorisé (2RM) et le réseau des partenaires impliqués sur cette thématique. En effet, le nombre non négligeable d'accidents de deux roues motorisés (2RM) parfois mortels sur le département nous

oblige à avoir une attention particulière. En 2019, la part des usagers 2RM représentait près de 24 % des tués. (cf. 2.3 Graphique de la répartition des tués par catégorie de véhicules). Parmi les 10 motocyclistes impliqués dans les accidents mortels, 4 étaient titulaires de permis motos depuis moins de deux ans, 5 avaient entre trois et vingt-neuf ans de permis, et 1 circulait sans permis. On dénombre 8 motards (13 %) responsables, conducteurs de motos d'une cylindrée >125 cm<sup>3</sup>.

### **1.3 / La stratégie locale de sécurité routière**

Une réflexion est engagée pour faire évoluer le dispositif afin de mettre en place un volet répressif parallèlement au PDASR.

## 2 – Analyse de l'accidentalité en 2019

### 2.1 / Une rupture dans la baisse du nombre de tués

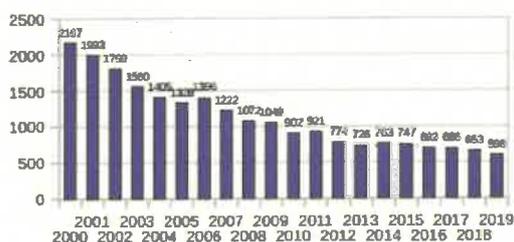
L'année 2019 en Loire-Atlantique s'est achevée avec une forte augmentation de 36,5 % de tués (71 tués) par comparaison à l'année précédente (52 tués), malgré une diminution de 8,4 % du nombre d'accidents corporels.

C'est la première année où le nombre de tués est majoritaire parmi les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoriste et motards) avec 36 tués, soit 50,7 %.

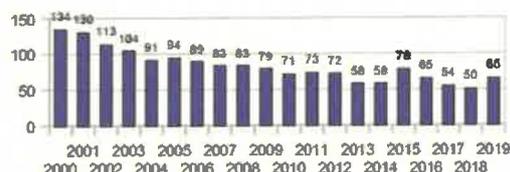
	Moyenne annuelle 2013/2017	2018	2019	Variations 2019/2018					
				sur la Loire-Atlantique		sur la Région Pays de la Loire		sur la France entière	
Accidents corporels	723	653	598	↘	-8,42 %	↗	+0,83 %	↘	-8,78 %
Tués	67	52	71	↗	+36,54 %	↗	+0,29 %	↘	-2,5 %
Blessés	907	834	718	↘	-13,91 %	↗	+1,25 %	↘	-6,78 %

### 2.2 / La mortalité routière a diminué de 54 % depuis 2000

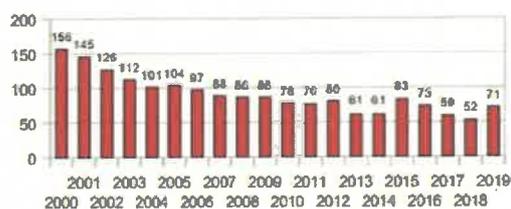
Évolution du nombre d'accidents corporels entre 2000 et 2019



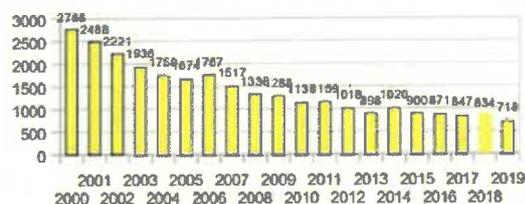
Évolution du nombre d'accidents mortels entre 2000 et 2019



Évolution du nombre de tués entre 2000 et 2019



Évolution du nombre de blessés entre 2000 et 2019



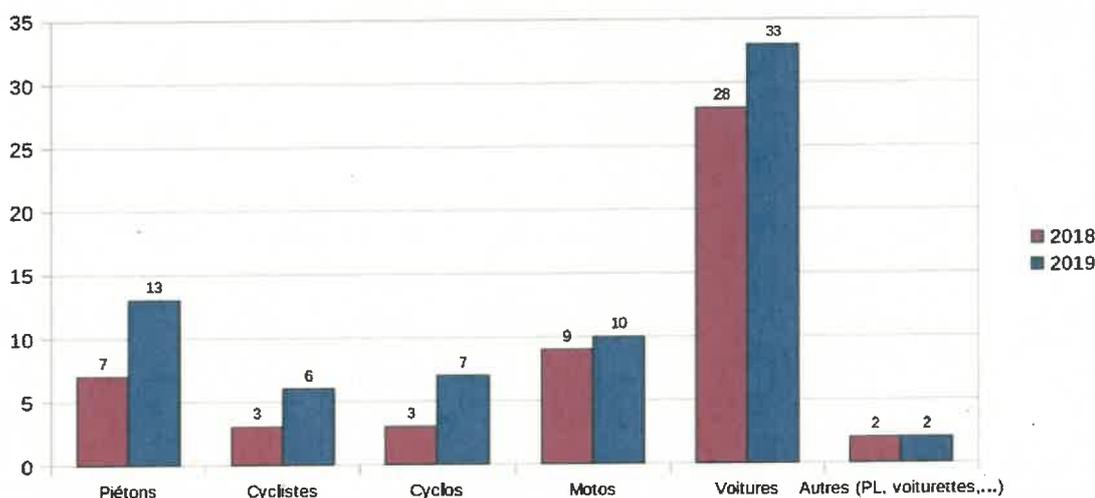
En 20 ans, entre 2000 et 2019 :

- ▶ Le nombre d'accidents corporels est passé de 2 167 à 598, soit une baisse de 72,4 %.
- ▶ Le nombre d'accidents mortels est passé de 134 à 65, soit une baisse de 51,5 %.
- ▶ Le nombre de tués est passé de 156 à 71, soit une baisse de 54,5 %.
- ▶ Le nombre de blessés est passé de 2 766 à 718, soit une baisse de 74 %. Le seuil des moins de 2 000 blessés a été franchi en 2003, celui des 1 000 blessés en 2013. Ce chiffre connaît une relative stabilité depuis 2012

L'enjeu est de poursuivre ce mouvement de baisse malgré la rupture constatée en 2019.

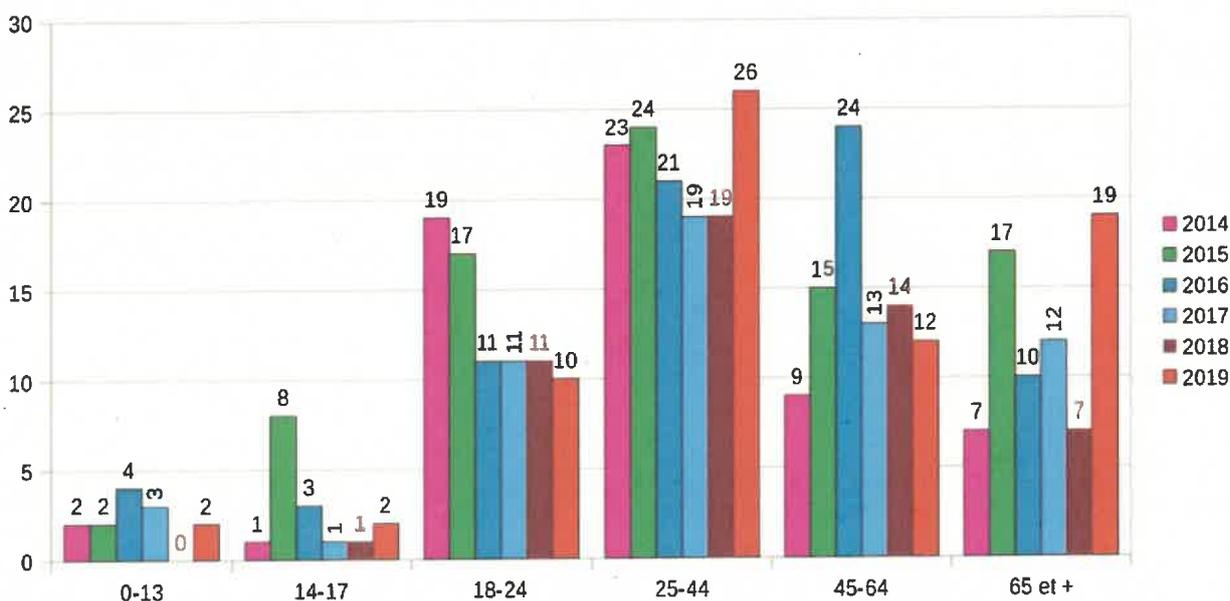
### 2.3 / Une évolution très défavorable en 2019 pour les usagers vulnérables

Tués par catégorie de véhicules



Les tués pour les catégories d'usagers vulnérables (piétons, cyclistes et cyclomotoristes) ont doublé par rapport à 2018. Les usagers vulnérables représentent en 2019 plus de 50 % des tués.

### 2.4 / Répartition par classes d'âge



En 2019, on observe quelques évolutions pour la répartition par classe d'âge :

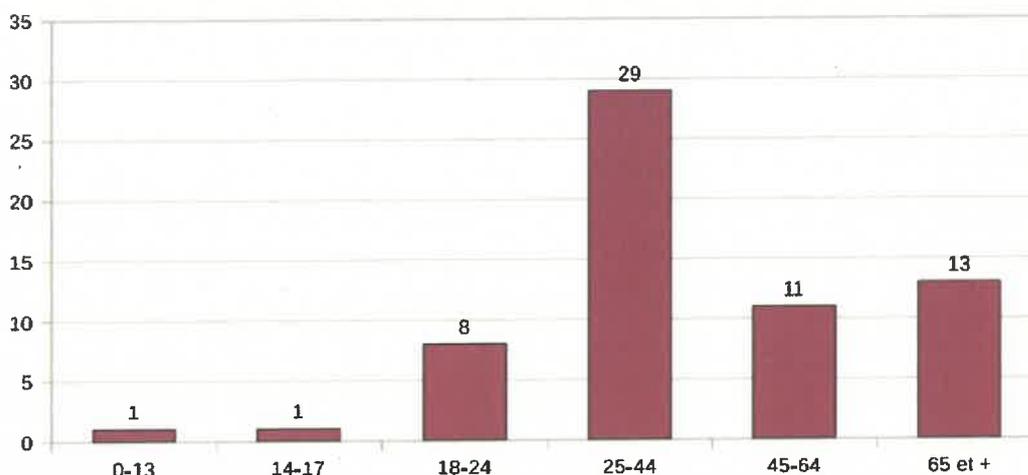
- ▶ Le nombre des tués de la classe d'âge 18-24 ans reste stable depuis 2016.
- ▶ Le nombre des tués de la classe d'âge 25-44 ans est en hausse par rapport à 2017 et 2018.
- ▶ Le cumul de ces dernières 2 tranches d'âge représente 43 % des victimes en 2019 (contre 57 % en 2018).
- ▶ Une forte augmentation des tués de la tranche 65 ans et + en 2019 est constatée ; le nombre de tués représente près de 27 % des tués alors que cette tranche d'âge ne constitue que 18,31 % de la population (cf. tableau INSEE page 18).

89 % des tués sur la route en 2019 sont des hommes, ce qui représente la part la plus forte enregistrée depuis 11 ans.

## 2.5 / Les conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels (APAM)

### 2.5.1 Répartition des APAM par âge

Répartition par âge des conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels



En 2019, 42 conducteurs de la tranche « 25-44 ans » sont impliqués dans les accidents mortels et 29 sont les auteurs présumés responsables, soit 45 % des 65 accidents mortels. À noter la forte augmentation des « 65 ans et + » impliqués et responsables dans ces accidents.

Le pourcentage des hommes impliqués dans les accidents mortels reste au plus haut en 2019 avec 87 %.

### 2.5.2 Répartition des APAM par catégorie d'usagers

	Nombre de conducteurs impliqués dans les accidents mortels			Nombre de conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Vélos	2	3	6	1	2	2
Cyclos	2	3	7	1	2	3
Motos	11	9	10	9	3	8
VL	61	48	64	42	39	44
Autres	6	11	13	1	4	6
<b>TOTAL</b>	<b>82</b>	<b>74</b>	<b>100</b>	<b>54</b>	<b>50</b>	<b>63</b>

Sur les 100 conducteurs impliqués dans les accidents mortels, 63 conducteurs (63 %) sont présumés responsables de leur accident.

Sur les 65 accidents mortels, 44 conducteurs de VL (67,7 %) sont présumés responsables. Sur les 63 conducteurs présumés responsables (55 hommes et 8 femmes) dans les accidents mortels :

► 12 personnes (19 %) ont un permis récent datant de moins de trois ans, 3 personnes (4,8 %) ont un défaut de permis (annulé ou suspendu) et 6 personnes (9,5 %) n'ont pas de permis (2 vélos, 2 cyclos et 2 voitures) ;

► 7 conducteurs présumés responsables (11 %) effectuaient un trajet domicile-travail et 5 conducteurs présumés responsables (8 %) un déplacement et/ou une utilisation professionnelle.

Parmi les 10 motocyclistes impliqués dans les accidents mortels, 4 sont titulaires de permis motos depuis moins de deux ans, 5 ont entre trois et vingt-neuf ans de permis, et 1 circulait sans permis. On dénombre 8 motards (13 %) responsables, conducteurs de motos d'une cylindrée >125 cm<sup>3</sup>.

## 2.6 / Les principales causes des accidents mortels

	Nombre total d'accidents mortels	Alcool		Priorité, contresens, dépassement	Vitesse	Autres causes ou cause indéterminée
		1 <sup>re</sup> cause	2 <sup>e</sup> cause			
2014	58	10	9	17	23	8
2015	78	14	5	27	24	13
2016	65	19	3	16	16	14
2017	54	15	–	9	13	17
2018	50	9	1	9	9	23
2019	65	4	1	9	15	37

Pour l'essentiel, les accidents mortels concernent des habitants du département et se produisent souvent à l'occasion d'un déplacement habituel de proximité.

En 2019 la cause principale d'accident mortel est la catégorie « autres causes ou cause indéterminée » (37 cas soit 57 %).

Les « distracteurs au volant » (téléphones portables – réglages GPS..) sont pressentis être à l'origine d'une grande partie des accidents classés « cause indéterminée », souvent caractérisés par des dépôts à gauche engendrant une collision frontale.

Les 3 autres causes les plus représentées sont :

► **la vitesse** (15 cas soit 23 %), qui prend en compte essentiellement les pertes de contrôles ;

► **la priorité** (9 cas soit 14 %), qui inclut essentiellement le non-respect de la priorité aux intersections mais aussi les collisions frontales lors de dépassement ... ;

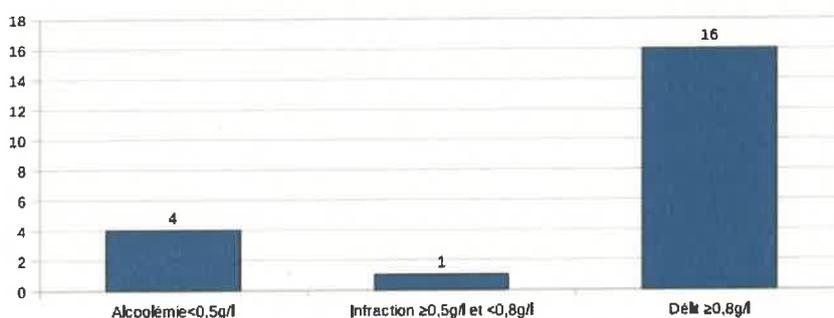
► **l'alcool** (4 cas soit 6 % des accidents), qui peut également intervenir en tant que cause aggravante (2<sup>e</sup> cause) à celle qui a engendré l'accident.

> Focus sur le facteur alcool :

Type d'accidents	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l		Pourcentage d'accidents impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Corporels	653	598	75	79	11,50 %	13,20 %
Dont mortels	50	65	15	15	30,00 %	23,00 %

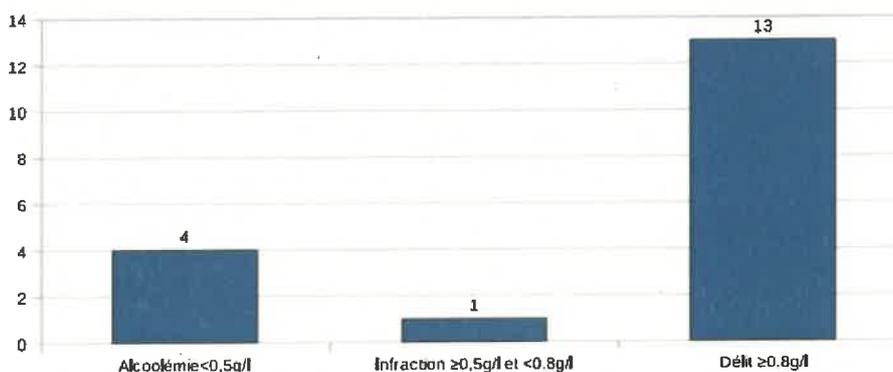
Pour la totalité des accidents, le pourcentage d'accidents impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, a diminué mais représente encore 23 % des accidents mortels

Nombre d'accidents mortels avec alcool



Le nombre d'accidents mortels avec alcool est de 21 en 2019 et en augmentation par rapport aux autres années (18 en 2018, 17 accidents 2017).

Nombre de conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels avec alcool



À noter 13 accidents mortels avec délit et 1 avec infraction. 15 conducteurs présumés responsables et 1 cyclo non responsable. 2 accidents de piétons avec alcool. Sur les 21 accidents mortels avec alcool (17 en infraction ou délit soit 81 %) et 14 conducteurs sont présumés responsables de l'accident. On note aussi 2 accidents piétons alcoolisés en délit. Sur les 21 accidents mortels avec alcool, on dénombre 20 hommes et 1 femme.

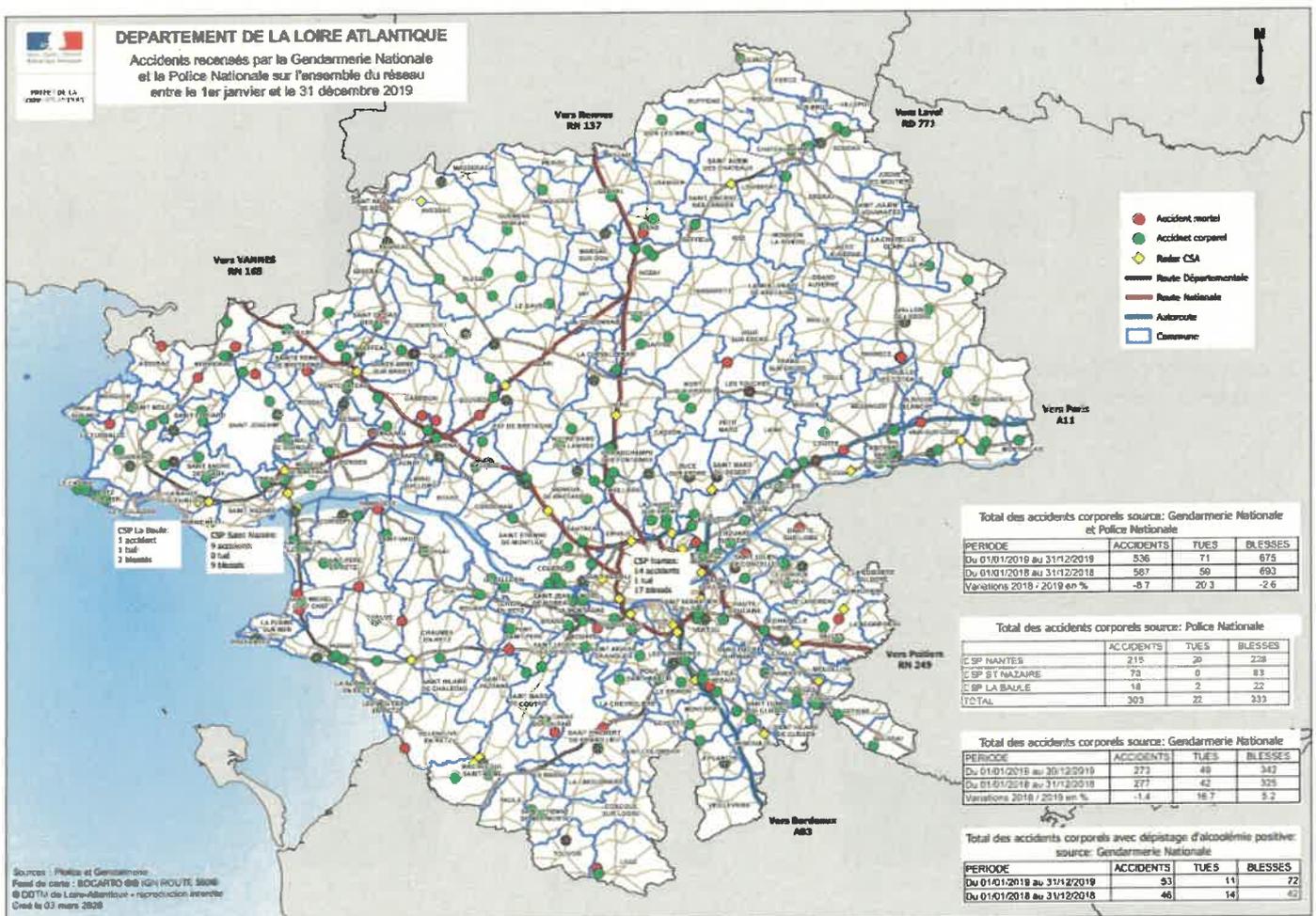
> Focus sur le facteur stupéfiants :

Type d'accidents	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents impliquant au moins un conducteur positif stupéfiants		Pourcentage d'accidents impliquant au moins un conducteur positif stupéfiants	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Corporels	653	598	34	40	5,20 %	6,69 %
Dont mortels	50	65	9	13	18,00 %	20,00 %

Pour 2018, sur les 9 accidents mortels avec stupéfiants, 8 conducteurs sont responsables de l'accident.

Pour 2019, sur les 13 accidents mortels avec stupéfiants, 12 conducteurs sont responsables de l'accident.

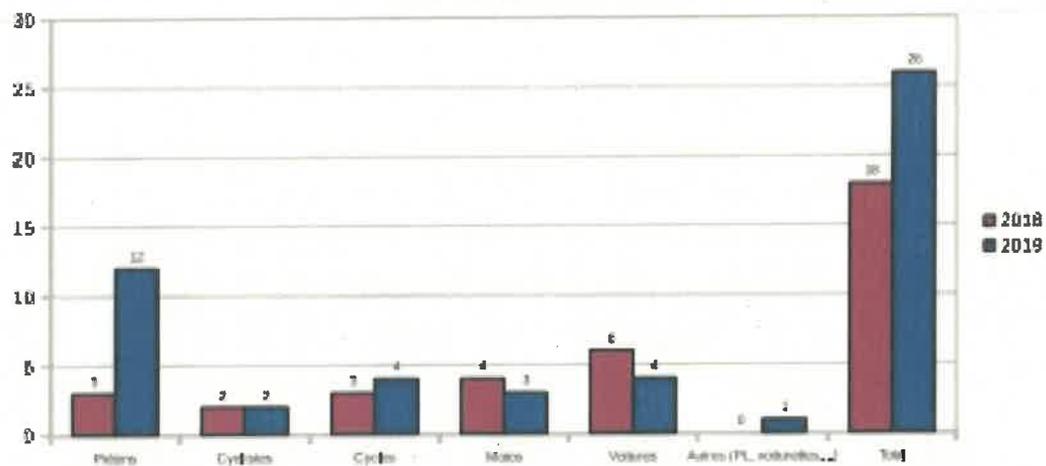
## 2.7 / Localisation des accidents corporels et mortels



A noter que l'ensemble du département est concerné par les accidents de la route, corporels et/ou mortels. Les forces de l'ordre restent mobilisées sur l'ensemble du territoire.

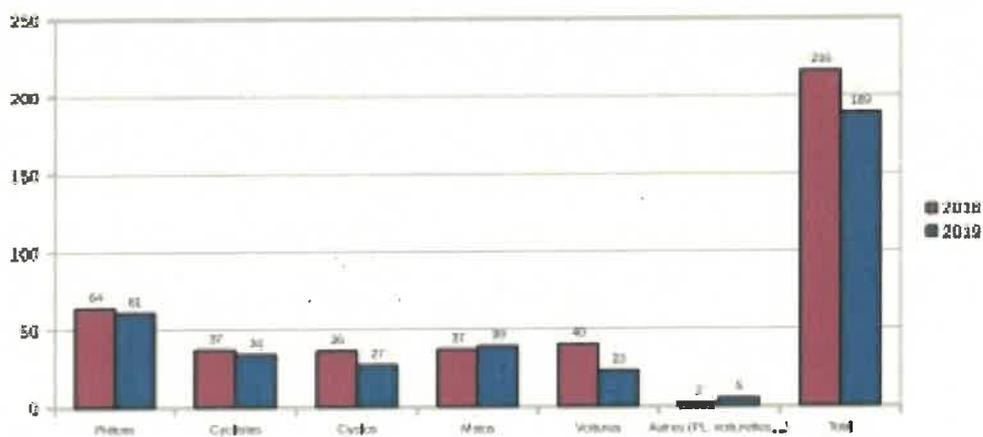
## RÉPARTITION EN AGGLOMÉRATION

### Tués en agglomération



En 2019, le nombre de piétons qui a été tué, a été multiplié par 4 par rapport à 2018.

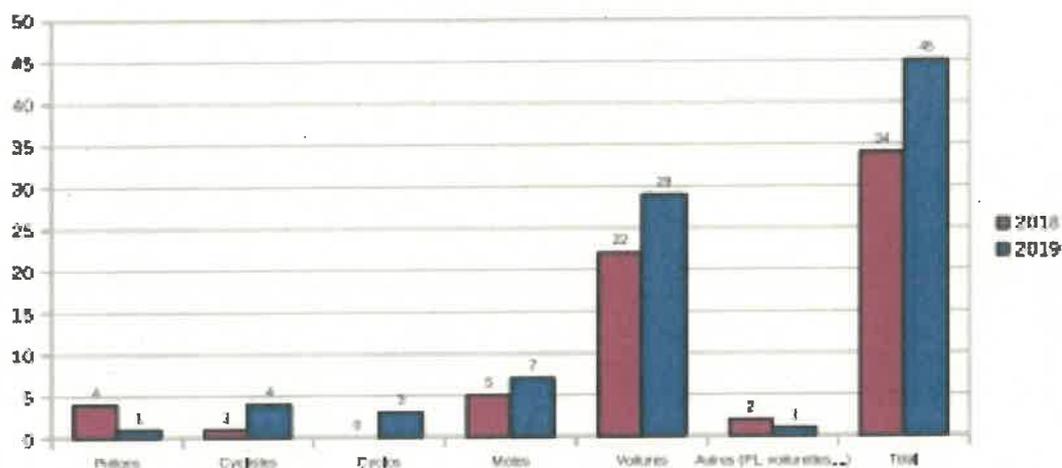
### Victimes graves en agglomération



Une baisse de 12,5% du nombre de victimes graves en agglomération est observée entre 2018 et 2019.

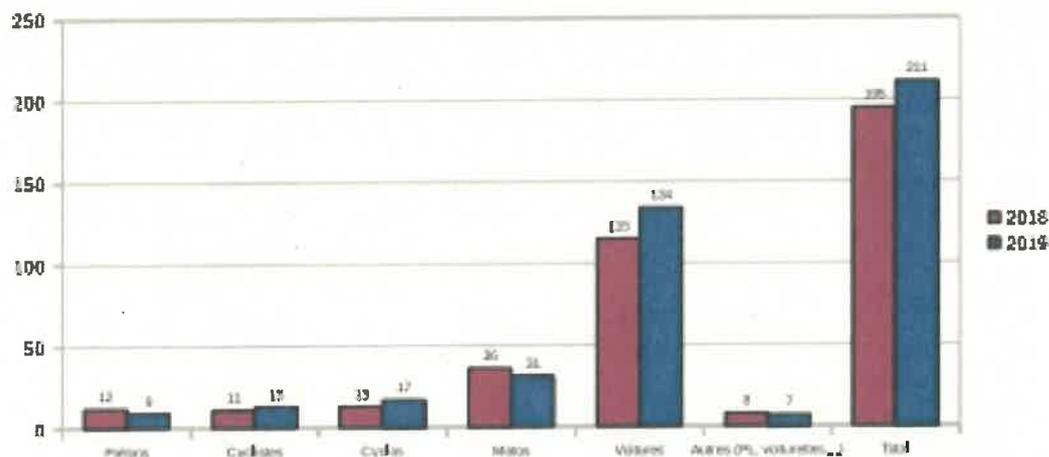
## RÉPARTITION HORS AGGLOMÉRATION

### Tués hors agglomération



En 2019, on constate une augmentation de 32,3% du nombre de tués hors agglomération par rapport à 2018.

### Victimes graves hors agglomération



Le chiffre global des victimes graves hors agglomération augmente de 8,2%. Le nombre de victimes graves parmi les usagers vulnérables, reste globalement stable, hors agglomération.

## 2.8 / Bilan de l'action répressive des forces de l'ordre en 2019

Les forces de l'ordre sont pleinement mobilisées dans la lutte contre les comportements dangereux sur la route.

### 2.8.1 Les contrôles d'alcoolémie

En 2019, les forces de l'ordre ont effectué environ 175 125 dépistages d'alcoolémie. 4 509 se sont révélés positifs soit 2,6 %, pour 2,7 % en 2017 et 2018 (3,7 % en 2016, 3,8 % en 2015), soit plus de 12 dépistages positifs par jour (13 en 2017 et 2018, 18 en 2016 et 20 en 2015).

### 2.8.2 Les contrôles stupéfiants

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Dépistages de stupéfiants	805	1027	1461	3045	5312	7219
Dépistages déclarés positifs	601	588	863	696	1066	1283
soit en %	74,7%	57,3%	59,1%	22,9%	20%	17,77%

### 2.8.3 Les contrôles vitesse

> Infractions pour excès de vitesse, hors contrôles sanction automatique (CSA) par équipements de terrain fixes

En 2019, 42 627 procès-verbaux pour excès de vitesse (hors CSA fixes) ont été établis, soit une moyenne de 117 par jour, valeur en baisse par rapport à 2018 (-10 %), essentiellement pour ce qui concerne les contrôles par radars mobiles.

Contrôle de vitesse hors CSA fixe	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Radars embarqués <sup>(2)</sup>	13582	10747	28008	24820	19137	19788
Radars mobiles <sup>(2)</sup>	9314	12960	11354	14662	15206	6863
Autres contrôles de vitesse <sup>(2)</sup>	16667	17916	16098	15127	13150	15976
<b>TOTAL</b>	<b>39563</b>	<b>41623</b>	<b>55460</b>	<b>54609</b>	<b>47493</b>	<b>42627</b>

<sup>(1)</sup> source : application Infocentre / ICARE de l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions

<sup>(2)</sup> source : forces de l'ordre

> Infractions aux radars sanction automatique de contrôle de vitesse (équipements de terrain)

Le parc de radars sanction automatique de contrôle de vitesse installés en LoireAtlantique a fait l'objet de nombreuses actions de vandalisme depuis la fin 2018, certains radars ont été détruits par incendie et font l'objet d'une modernisation dans le cadre de leur remplacement.

Ainsi fin 2019, la Loire-Atlantique ne dispose plus que de 30 équipements de terrain fixe (ET) en service, dont :

- ▶ 16 équipements de terrain fixes (ETF), dont 7 équipés de la fonction double-sens (ETFDS),
- ▶ 3 équipements de terrain tourelles (ETT),

- ▶ 8 appareils discriminants (ETD et ETD2F),
- ▶ 2 équipements de vitesse moyenne (ETVM) sur le Pont de Saint-Nazaire,
- ▶ 1 équipement de terrain chantier (ETC) sur l'itinéraire sécurisé Chaumes-en-Retz – Pornic ; ETC déplaçable selon un plan de rotation défini avec le prestataire de la DSR/DCA.

Période	Nb MIF ETF et ETT (en 2019)	Nb MIF ETVM	Nb MIF ETD et ETD2F (en 2019)	Nb MIF ETC	Total MIF tous types ET
2010	106 199				106 199
2011	115 720				115 720
2012	108 523	2 557			111 080
2013	82 021	7 257	49 703		138 981
2014	76 494	7 572	72 356		156 422
2015	130 091	6 197	65 703	6 868	208 859
2016	347 512	6 225	37 582	15 601	406 920
2017	264 279	5 789	51 286		321 354
2018	293 867	4 841	26 995	29 560	355 263
2019	340 112	6 177	28 613	16 504	391 406
<b>TOTAL</b>	<b>1 864 818</b>	<b>46 615</b>	<b>332 238</b>	<b>68 533</b>	<b>2 312 204</b>

A terme, l'un des objectifs du futur plan de contrôles routiers (PDCR) sera l'organisation de contrôles routiers coordonnés.

### 3 – Rappel des enjeux du Document général d’orientation (DGO) 2018-2022 et des orientations du PDASR

Le document général d’orientations pour la sécurité routière 2018-2022 est la feuille de route pour cinq ans de l’ensemble des acteurs du département.

Le DGO est le texte de référence pluriannuel de la politique locale de sécurité routière, il fixe la stratégie locale, globale et cohérente et est le garant de la cohérence des actions des différents acteurs concernés au regard des priorités du département. Il a été signé le 13 mars 2018 par la préfète de la Loire-Atlantique, les Procureurs de la République de Nantes et de Saint-Nazaire, le Président du Conseil Départemental et du Président de l’association départemental des maires de France, en présence du délégué interministériel de la sécurité routière.

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, 4 enjeux prioritaires, conformément aux instructions nationales, ainsi que deux enjeux complémentaires, au regard de la spécificité du département de la Loire-Atlantique :

> 4 enjeux nationaux :

- la lutte contre l’alcool et les stupéfiants
- les seniors
- les jeunes
- le risque routier professionnel

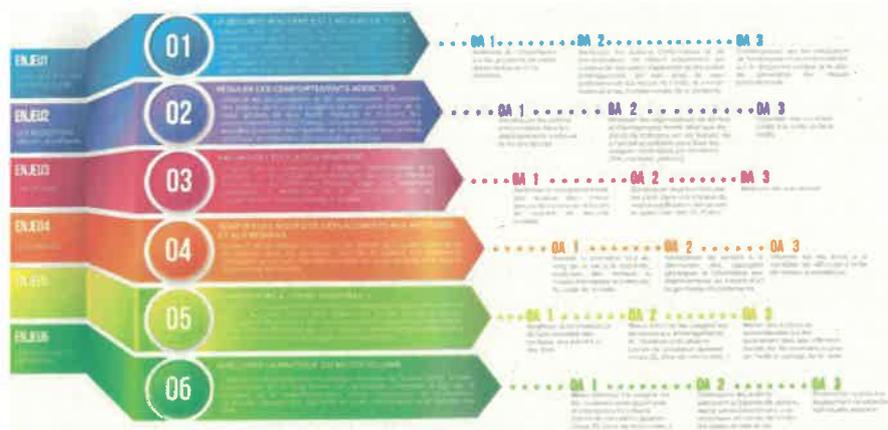
> 2 enjeux complémentaires :

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

Les orientations du DGO sont ensuite traduites annuellement dans le PDASR qui permet, en s’appuyant sur le bilan de l’accidentologie annuel, de programmer les initiatives et de coordonner les interventions. Dans une démarche partagée et consensuelle, trois orientations d’actions par enjeu de sécurité routière ont été définis. Les orientations d’action (OA) fixe le cadre général des actions qui sont à engager. Une OA doit pouvoir se décliner en action opérationnelle, dans le cadre du plan départemental d’actions de sécurité routière (PDASR).

Le document général d’orientation est à retrouver dans son intégralité sur le site internet des services de l’État en Loire-Atlantique

<https://www.loire-atlantique.gouv.fr/Politiques-publiques/Securite-routiere-transports/Les-politiques-de-securite-routiere>

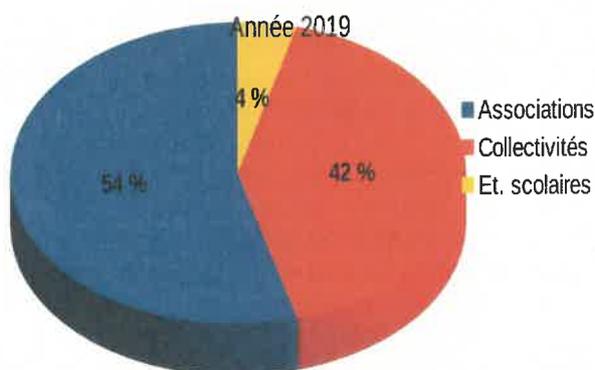


## 4 – Le bilan du PDASR 2019

### 4.1 / Le nombre d'actions soutenues dans le cadre de l'appel à projet PDASR 2019

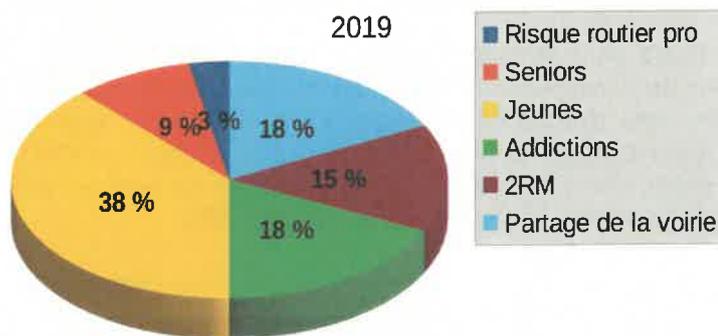
Le budget global en 2019 était de 113 000€, en légère hausse par rapport à l'année précédente. (+2%) L'appel à projet du plan départemental d'action de sécurité routière en 2019 a permis de soutenir financièrement 25 projets de prévention, sur 33 présentés.

#### Répartition des subventions AAP PDASR / porteurs de projets



Plus de la moitié des subventions a été accordée au tissu associatif local (54%) et 42% des projets portés par les collectivités territoriales.

#### Répartition des subventions accordées par enjeu

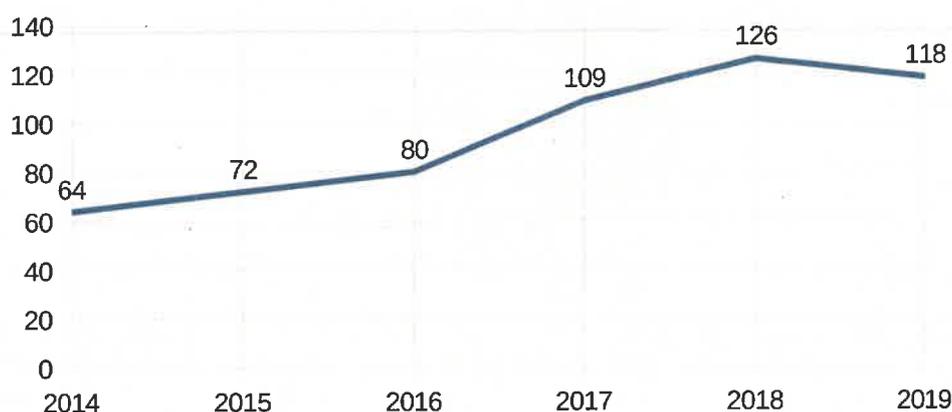


Pour être retenus au titre de l'appel à projet PDASR, les projets doivent porter sur des actions de prévention et de sensibilisation dont l'objectif principal vise à faire changer les comportements dangereux sur la route. La préfecture de la Loire-Atlantique veille à ce que les projets répondent aux enjeux prioritaires de la politique de sécurité routière du département. En 2019, conformément aux années précédentes, de nombreux projets présentés sont à destination des jeunes. A noter que beaucoup de projets ne portent pas uniquement sur un seul enjeu (par exemple : jeunes et addictions)

### 4.2 / Les actions de préventions organisées et animées par la coordination sécurité routière en 2019

En 2019, 118 actions ont été animées par la coordination et/ou les intervenants départementaux de sécurité routière. Si l'on constate une légère baisse du nombre de journées d'actions, celle-ci est à relativiser avec le nombre croissant d'ateliers organisés ( lors d'une action, plusieurs ateliers thématiques peuvent être organisés ; par exemple en entreprise qui organise une journée d'action peut sensibiliser ses salariés au risque routier professionnel, aux conduites addictives et à la vitesse. 1 action = 3 ateliers thématiques).

### Evolution du nombre d'actions de prévention animées par la préfecture de Loire-Atlantique entre 2014 et 2019



En 2019, près de 20 000 personnes ont été sensibilisées dans le département de la Loire-Atlantique par les actions de prévention et de communication de la préfecture. Des événements phares, à l'initiative de la coordination peuvent être mentionnés, comme :

- Les journées de la sécurité routière au travail, organisées par coordination sécurité routière à destination des agents de la préfecture de la Loire-Atlantique et du secrétariat général aux affaires régionales (SGAR) et à la DREAL des Pays de la Loire. Au programme, une sensibilisation aux thématiques addictions, vitesse, révision du code de la route, quizz déplacement doux et sensibilisation à la conduite des véhicules de électriques et à boîte automatique de l'administration.

- Les Rencontres de la sécurité du 9 au 12 octobre 2020 avec une 30aine d'actions sur l'ensemble du département. L'objectif : faire découvrir au grand public le métier des acteurs de sécurité au quotidien,

- avec le village sécurité organisé en centre-ville de Nantes

- La réalisation d'un court-métrage par des étudiants en école de cinéma, soutenu dans le cadre du PDASR et la diffusion du film dans les cinémas du département

- Un concert avec des artistes nationaux de renom, en partenariat avec une radio régionale et le personnage de SAM, le conducteur responsable.

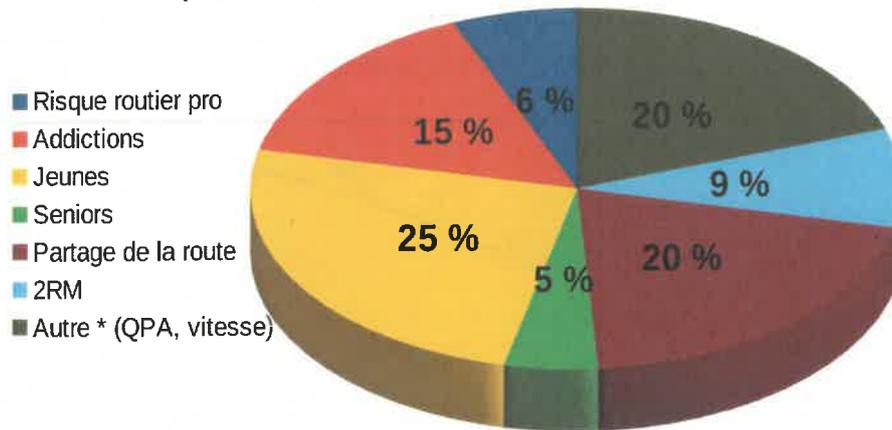
- Une journée moto sur le circuit de Fay de Bretagne avec l'EDSR44, la CASIM, le Département et le Village moto

- des actions sur le partage de la route lors des manifestations sportives : championnat de France de cyclisme, Tour de Bretagne, Foulées de l'éléphant...

Tous les enjeux prioritaires de la politique départementale de sécurité routière ont fait l'objet d'actions de prévention. En fonction des demandes, d'autres thématiques peuvent également être abordées, comme la vitesse, les distracteurs, ...

Par ailleurs, les intervenants départementaux de sécurité routière se sont impliqués dans la conception de valises pédagogiques sur les 4 premiers enjeux du DGO ( addictions, seniors, jeunes, risque routier professionnel ). L'objectif était de d'harmoniser sur le fond et la forme le message passé par les IDSR en intervention. Ces valises pédagogiques ont ensuite été mises à la disposition de l'ensemble du réseau des IDSR.

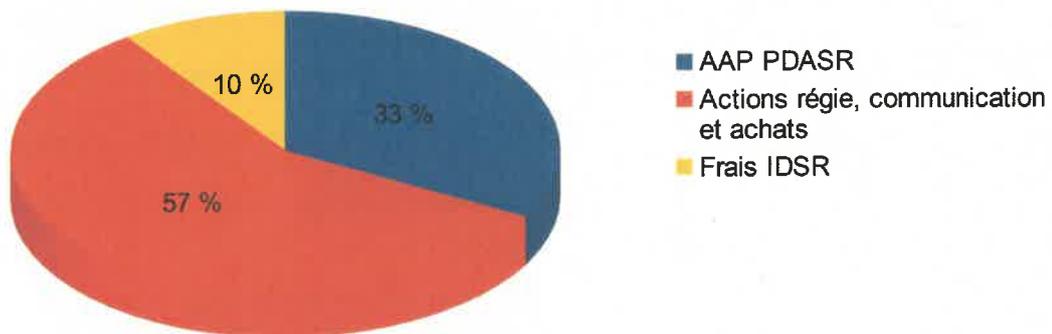
## Les actions de prévention de la préfecture de la Loire-Atlantique



D'autres actions de prévention sont menées dans le département, à l'initiative de porteurs de projets ne sollicitant pas l'assistance de la coordination routière. Compte tenu de l'importance des mairies parmi les porteurs de projet, de même que la présence de l'Éducation nationale et l'enseignement privé, les actions à destination des jeunes usagers de la route sont fréquentes.

### 4.3 / Le bilan financier

#### Répartition du budget SR - BOP 207 2019



Le plan départemental d'actions de sécurité routière est financé par le ministère de l'intérieur via le BOP 207. Avec un budget stable en 2019, 1/3 du budget annuel a été consacré aux subventions dans le cadre de l'appel à projet PDASR accordées principalement aux collectivités locales et aux associations. 57 % du budget a permis de financer les actions en régie, c'est-à-dire pilotées par la préfecture de la Loire-Atlantique, ainsi que des actions de communication et de l'achat de matériel pédagogique.

=> Retour en images des principales actions en régie de la Préfecture de la Loire-Atlantique



*M Pokora &  
SAM - Concert  
Hitwest*



*Championnat de France de  
cyclisme - La route se partage*



*Journée risque routier  
pro à SERCEL*



*Journée 2RM- reprise de  
guidon*



*Rencontres de la sécurité -  
village sécurité à Nantes*



*Savoir-Rouler - Ecole  
primaire*

## 5 – Les objectifs du PDASR 2020

### 5.1 / Les actions subventionnées dans le cadre de l'appel à projet PDASR 2020

Le comité de pilotage du DGO, composé de ses signataires, des forces de l'ordre et des services préfectoraux, s'est réuni en novembre 2019 pour évaluer de la pertinence des actions de prévention réalisées dans le département. Il a validé le maintien des enjeux prioritaires du département pour 2020.

Suite à l'appel à projets PDASR 2020, 35 dossiers ont été déposés auprès de la coordination sécurité routière, essentiellement par des collectivités territoriales et des structures associatives. Les jeunes et les utilisateurs de deux-roues restent des cibles privilégiées, même si les seniors émergent comme public à destination d'actions de prévention.

Au regard de l'éligibilité et de la pertinence des projets proposés, les actions suivantes ont été retenues au titre de l'appel à projets :

- la lutte contre les conduites addictives :
- la lutte contre l'accidentalité des usagers des deux-roues motorisés :
- la lutte contre le non-respect des limitations de vitesses :
- la lutte contre la vulnérabilité des seniors :
- la lutte contre l'accidentologie des usagers fragiles (cyclistes, piétons) :
- la lutte contre l'utilisation des distracteurs en situation de conduite :
- la prévention du risque routier professionnel :
- des facteurs d'accidentalité (vitesse, alcool et stupéfiants, distracteurs, etc.)

### 5.2 / Les actions en régie

Les actions en régie sont les actions organisées par la coordination sécurité routière et son réseau d'IDSR.

D'une manière générale, les actions de prévention doivent concourir à :

- Éduquer et prévenir les publics les plus vulnérables, que ce soit en raison de leur âge (les jeunes et les seniors) qu'en raison de leur moyen de transport (piétons, cyclistes, conducteurs de deux-roues motorisés).
- Sensibiliser le grand public tout au long de l'année sur les facteurs structurels d'accident, qui continuent de peser sur le bilan de l'accidentologie dans le département : le non-respect des limitations de vitesses et la lutte contre les conduites addictives .
- Prévenir les risques routiers dans le cadre professionnel : le cadre professionnel permet d'embrasser potentiellement l'ensemble de la population active.

## 6 – Projet de plan départemental de contrôles routiers 2020

Comme l'a montré le bilan de l'accidentalité 2019 ( 2.7 / Bilan de l'action répressive des forces de l'ordre en 2019 ), la mobilisation des forces de l'ordre dans la lutte contre la délinquance routière est permanente. En complément des actions de prévention et de sensibilisation, la répression est un levier complémentaire et indispensable pour faire changer les comportements des usagers.

Le PDCR a pour objet :

- de cibler les contrôles en fonction des enjeux de sécurité routière issus des analyses menées par les forces de l'ordre et l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) ;
- d'accroître la probabilité pour un usager en infraction d'être contrôlé et effectivement sanctionné ;
- d'optimiser l'utilisation des nouveaux outils matériels et juridiques pour constater les infractions et les sanctionner.

Il doit également permettre l'information des partenaires et usagers de la route sur la politique de dissuasion menée dans le département (contrôles et application des sanctions) et son articulation avec les actions de prévention du plan départemental d'actions de sécurité routière.

Dans un contexte particulier en 2020, notamment lié à la crise sanitaire de la covid-19, les forces de l'ordre ont largement été mobilisées cette année pour la sécurisation de personnes et le respect des mesures.

Aucun PDCR n'existe à ce jour, bien que les contrôles, en cohérence avec les enjeux prioritaires du DGO et du PDASR, aient été réalisés. Avec l'accord du Procureur de la République, deux contrôles routiers avec proposition d'alternative à la poursuite ont été organisés par l'escadron départemental de sécurité routière. En partenariat avec la coordination sécurité routière de la préfecture chargée de l'animation des ateliers de sensibilisation en étroite collaboration avec les associations de sécurité routière, ces actions éducatives font l'objet d'une évaluation positive.

L'objectif 2021 est bien entendu la rédaction de PDCR, en concertation avec les forces de l'ordre déjà saisies à cette fin, et l'ambition de réaliser des contrôles coordonnés d'ampleur avec l'appui des forces extérieures comme les UMZ (unités mobiles de zone).

Fait à NANTES, le 15 DEC. 2020

Le préfet,  
pour le préfet et par délégation,  
le sous-préfet, directeur de cabinet,



François DRAPÉ

