



**PRÉFET  
DE LA LOIRE-  
ATLANTIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE VIVRE,  
ENSEMBLE**

**PLAN DÉPARTEMENTAL  
D'ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
2021**

# Sommaire

1- La politique locale de sécurité routière en Loire-Atlantique.....	3
1 / Organisation locale de la sécurité routière.....	3
2 / les acteurs de la sécurité routière.....	3
2 – Analyse de l'accidentalité en 2020.....	5
2.1 / Une année marquée par la pandémie de Covid19.....	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 2020.....	16
4.1 / Le nombre d'actions soutenues dans le cadre de l'appel à projet PDASR 2020.....	16
4.2 / Les actions de préventions organisées et animées par la coordination sécurité routière en 2020.....	17
4.3 / Le bilan financier.....	18
5 – Les objectifs du PDASR 2021.....	19
5.1 / Les orientations pour l'appel à projet PDASR 2021.....	19
5.2 / Les actions en régie.....	19
6 – Plan départemental de contrôles routiers 2021.....	20

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

## 1 / Organisation locale de la sécurité routière

Placée sous la responsabilité du préfet, la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière est confiée par le Préfet 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 en 3 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 plan départemental d'actions de sécurité routière (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.
- Un volet de répression : un plan départemental des contrôles routiers (PDCR) en cours de finalisation qui rappelle les moyens humains et matériels dédiés à la lutte contre la délinquance routière ainsi que les réponses pénales.

L'objectif étant d'avoir trois volets complémentaires et cohérents.

## 2 / les acteurs de la sécurité routière

- La coordination sécurité routière et les IDSR

La coordination sécurité routière de la préfecture de la Loire-Atlantique est composée de 1,5 ETP.

Malgré la démission de 5 IDSR pour l'année 2021, la coordination s'appuie cette année sur un réseau de 31 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. 11 candidats IDSR ont fait part de leur volonté d'intégrer le réseau d'IDSR pour l'année 2022. Ils ont participé à des actions de sensibilisation en tant qu'observateurs avec des IDSR expérimentés afin de découvrir des ateliers thématiques. Sous réserve de leur participation à la formation initiale de PASR, ils seront nommés en 2022.

- **Un chargé de mission deux-roues motorisé**

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.

## 2 – Analyse de l'accidentalité en 2020

### 2.1 / Une année marquée par la pandémie de Covid19

Accidents, personnes tuées, blessés : à l'instar des chiffres nationaux, tous les indicateurs en Loire-Atlantique sont en baisse dans une année marquée par la pandémie de la Covid-19. Mais comme l'a rappelé Madame Marie Gautier-Melleray, Déléguée interministérielle à la Sécurité routière : « Le caractère exceptionnel de cette baisse est à relativiser en raison du contexte de crise sanitaire ayant entraîné des mesures de restrictions de déplacements qui ont eu des effets massifs sur le trafic routier ».

En Loire-Atlantique en 2020 :

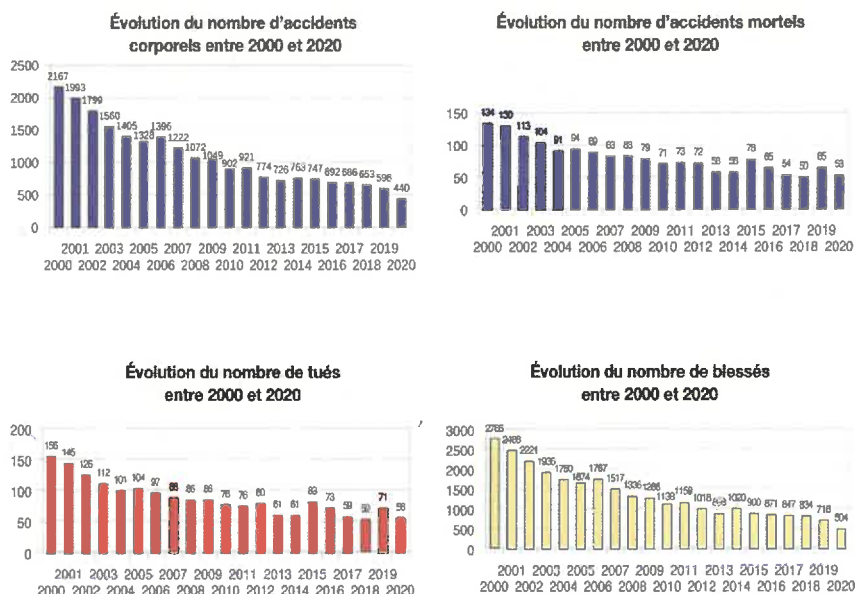
- baisse de 21 % du nombre de tués (56 tués) par comparaison à l'année précédente (71 tués)
- baisse de 26 % des accidents corporels
- baisse de près de 30 % du nombre de blessés

	Moyenne annuelle 2014/2018	2019	2020	Variations 2020 /2019					
				Sur la Loire-Atlantique	Sur la Région Pays de la Loire	Sur la France entière			
Accidents corporels	709	598	440	↓	-26,42 %	↓	-24,00 %	↓	-19,00 %
Tués	66	71	56	↓	-21,12 %	↓	-18,00 %	↓	-22,00 %
Blessés	895	718	504	↓	-29,80 %	↓	-32,00 %	↓	-21,00 %

Les tués sont majoritairement originaires de la Loire-Atlantique (42 ressortissants sur 56) représentant 75 % des victimes (contre 77,5 % en 2019 et 78,8 % en 2018).

Les chiffres départementaux sont dans la même tendance à la baisse que les chiffres nationaux.

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

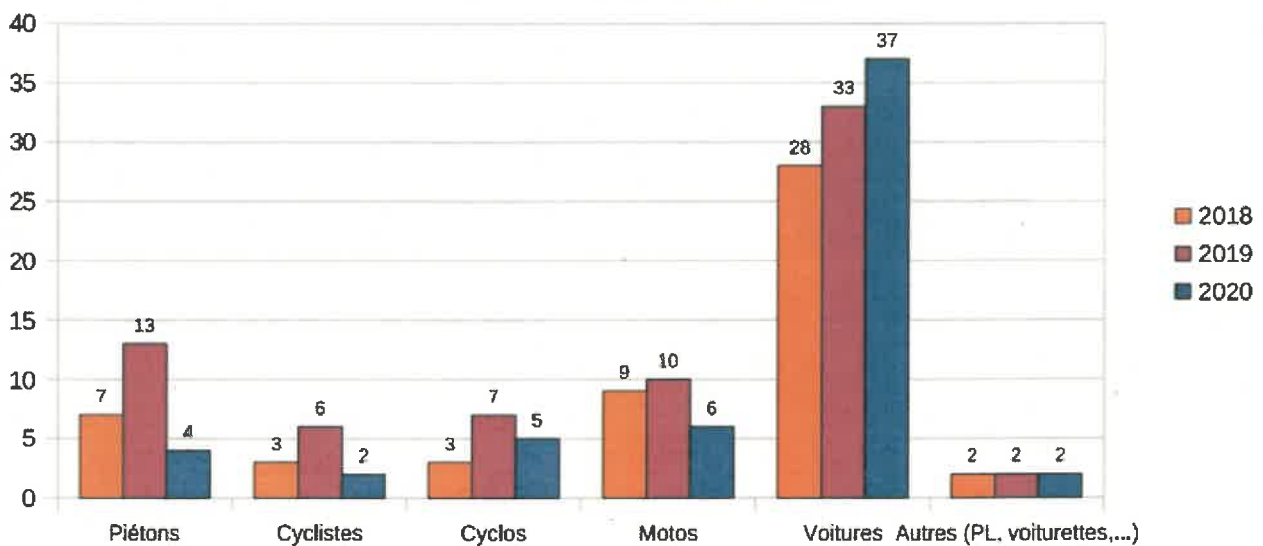


On différencie le nombre d'accidents mortels du nombre de tués ; un accident mortel pouvant engendrer plusieurs tués. En 20 ans, entre 2000 et 2020 :

- Le nombre d'accidents corporels est passé de 2 167 à 440, soit une baisse de 79,70 % ;
  - Le nombre d'accidents mortels est passé de 134 à 53, soit une baisse de 60,45 % ;
  - Le nombre de tués est passé de 156 à 56, soit une baisse de 64,1% ;
  - Le nombre de blessés est passé de 2 766 à 504, soit une baisse de 81,78 %.
- 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.

### 2.3 / Une forte proportion d'utilisateurs vulnérables dans la mortalité routière

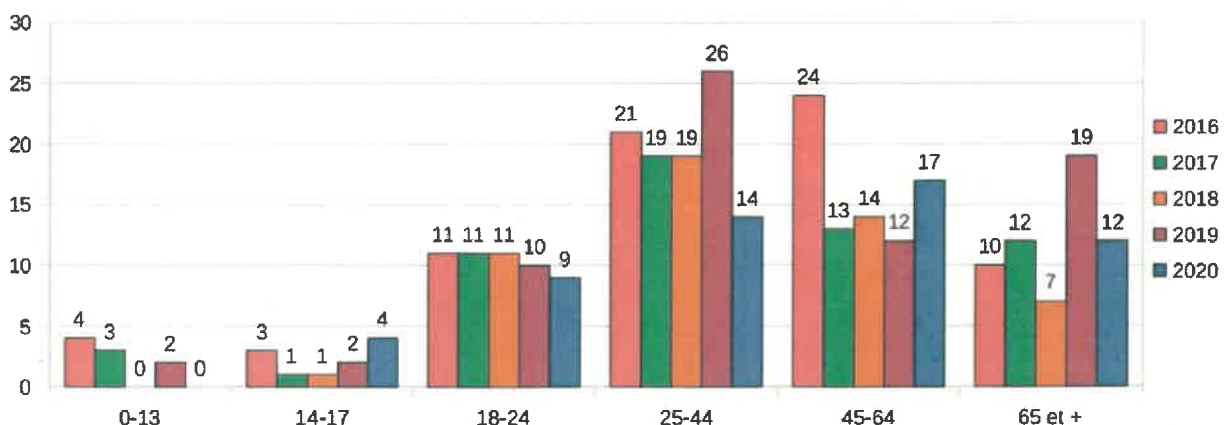
Tués par catégorie de véhicules



Le nombre de tués parmi les catégories d'utilisateurs vulnérables (piétons, cyclistes et cyclomotoristes) a baissé par rapport à 2018 et 2019, mais représente encore, en 2020, 20 % des tués.

### 2.4 / Répartition par classes d'âge

Tués par classe d'âge



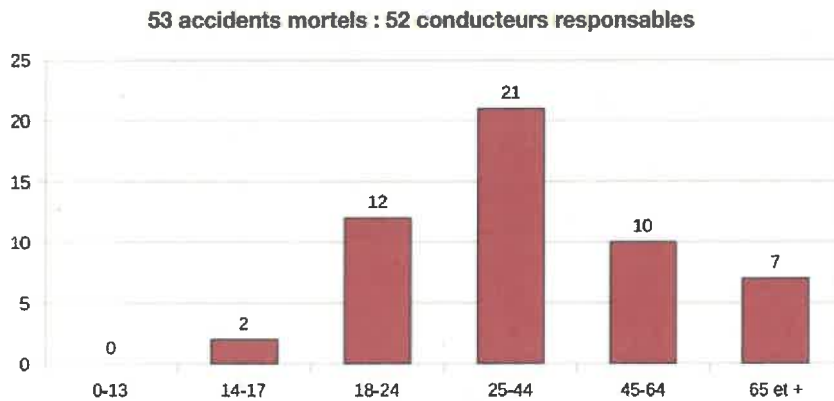
En 2020, on observe quelques évolutions pour la répartition par classe d'âge :

- 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 baisse par rapport à 2019 ;
- Le cumul de ces 2 dernières tranches d'âge représente 41 % des victimes en 2020 (contre 43 % en 2019). Le nombre de tués entre 45-64 ans est très supérieur par rapport aux années 2018 et 2019, il représente 30,35 % contre 16,90 % en 2019 et 26,92 % en 2018.

50 % de la population en Loire-Atlantique a entre 25 et 64 ans. Les 15-24 ans représentent 12,5 % de la population mais 23% des tués en 2020.

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

### 2.5.1 Répartition des APAM par âge



En 2020, 21 conducteurs de la tranche d'âge « 25-44 ans » sont les auteurs présumés responsables dans les accidents mortels, soit 39,6 % des 53 accidents mortels

Le pourcentage des conducteurs de sexe masculin présumés responsables dans les accidents mortels est de 80,77 % en 2020 soit 42 accidents mortels sur 52.

### 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		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Velos	3	6	2	2	2	0
Cyclos	3	7	5	2	3	4
Motos	9	10	6	3	8	4
VL	48	64	59	39	44	40
Autres	11	13	8	4	6	4
<b>TOTAL</b>	<b>74</b>	<b>100</b>	<b>80</b>	<b>50</b>	<b>63</b>	<b>52</b>

Sur les 80 conducteurs impliqués dans les accidents mortels, 52 conducteurs (65 %) sont présumés responsables de leur accident.

Sur les 53 accidents mortels, 40 conducteurs de VL (75,5 %) sont présumés responsables. Sur les 52 conducteurs présumés responsables (42 hommes et 10 femmes) dans les accidents mortels :

- 7 conducteurs (13,46 %) ont un permis récent datant de moins de trois ans, 6 (11,54 %) ont un défaut de permis (annulé ou suspendu) et 4 (7,69%) n'ont pas de permis (2 cyclos et 2 autres) ;
- 6 conducteurs présumés responsables (11,54 %) effectuaient un trajet domicile-travail et 5 conducteurs présumés responsables (9,61 %) un déplacement et/ou une utilisation professionnelle. Parmi les 6 motocyclistes impliqués dans les accidents mortels, 1 est titulaire de permis motos depuis moins de deux ans, 5 ont entre six et trente-sept ans de permis. On dénombre 4 motards (13 %) responsables, 3 conducteurs de motos d'une cylindrée >125 cm<sup>3</sup> et 1 conducteur de moto >50 ≤ 125.

## 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			
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
2020	53	11	0	11	8	23

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 2020 la cause principale d'accident mortel est la catégorie « autres causes ou cause indéterminée » (23 cas soit 43 %). 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 causes habituellement les plus représentées sont :

- la vitesse (8 cas soit 15 %), qui prend en compte essentiellement les pertes de contrôles ;
- la priorité (11 cas soit 21 %), qui inclut essentiellement le non-respect de la priorité aux intersections mais aussi les collisions frontales lors de dépassement...;
- l'alcool (11 cas soit 21 % des accidents).

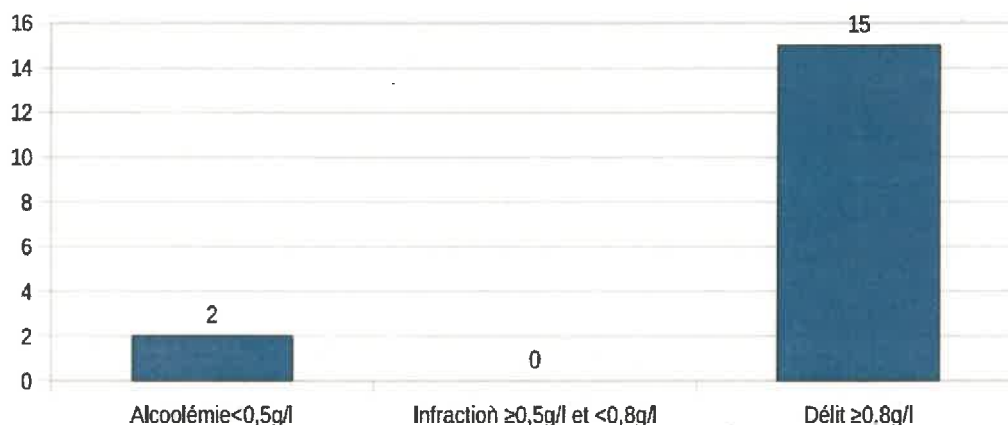


> Focus sur le facteur alcool :

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	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Corporels	653	598	440	75	79	64	11,50 %	13,20 %	14,54 %
Dont mortels	50	65	53	15	15	16	30,00 %	23,00 %	30,19 %

Pour la totalité des accidents, le pourcentage d'accidents impliquant au moins un conducteur avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, a augmenté et représente encore 30 % des accidents mortels.

**Nombre de conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels avec alcool**

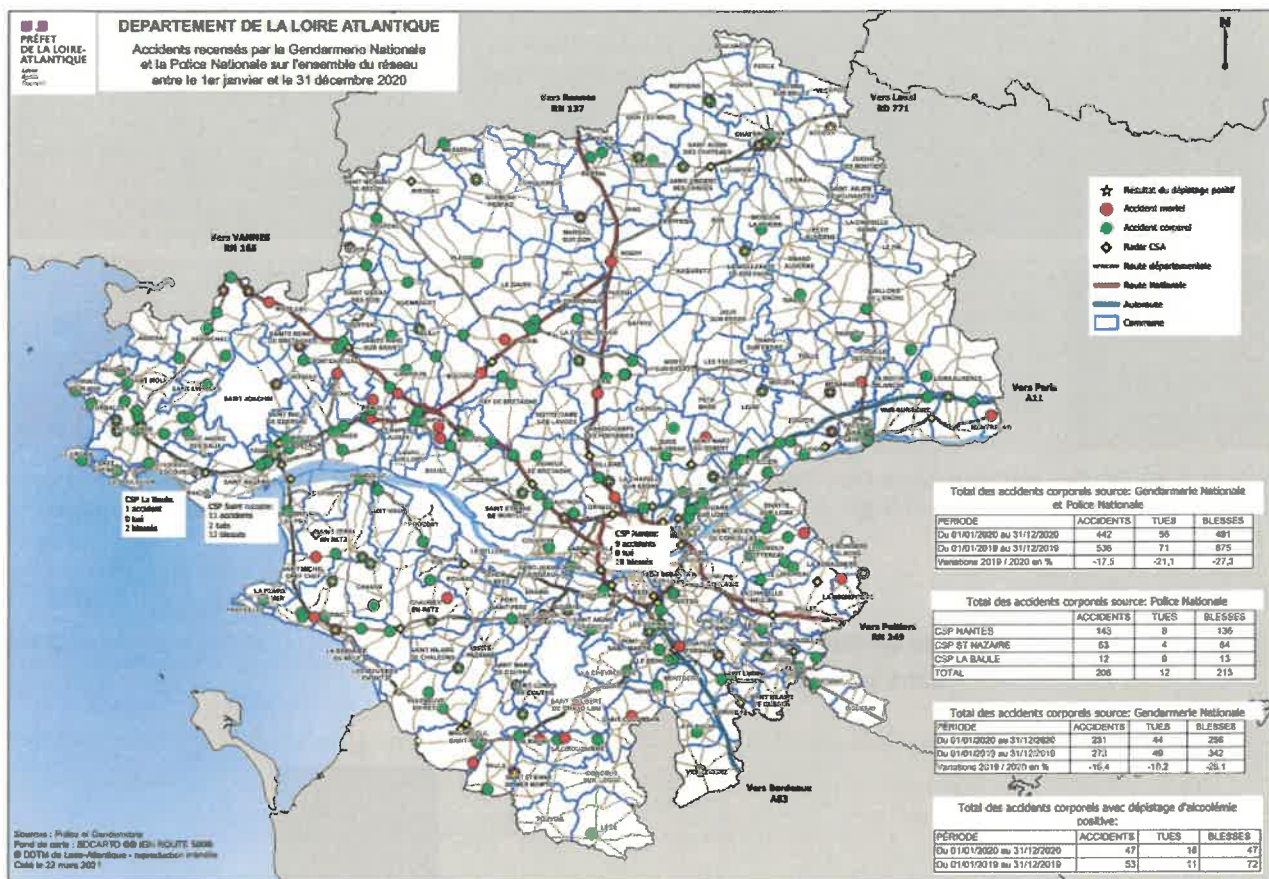


A noter 15 accidents mortels avec délit et 17 conducteurs présumés responsables dont 1 cyclo, 1 PL et 1 tracteur.

Sur les 18 accidents mortels avec alcool 89 % sont en infraction ou délit et 17 conducteurs sont présumés responsables de l'accident.

Sur les 18 accidents mortels avec alcool, on dénombre 17 hommes et 1 femme.

## 2.7 / Localisation des accidents corporels et mortels en 2020



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.

## 2.8 / Bilan de l'action répressive des forces de l'ordre en 2020

Malgré un contexte particulier en raison de la crise sanitaire, les forces de l'ordre sont restées pleinement mobilisées dans la lutte contre les comportements dangereux sur la route.

### 2.8.1 Les contrôles d'alcoolémie

En 2020, les forces de l'ordre ont effectué 140 347 dépistages d'alcoolémie. 3 159 se sont révélés positifs soit 2,2 %, pour 2,6 à 2,7 % de 2017 à 2019 (3,7 % en 2016, 3,8 % en 2015), soit 9 dépistages positifs par jour (13 de 2017 à 2019, 18 en 2016 et 20 en 2015)

### 2.8.2 Les contrôles stupéfiants

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nb de dépistages de stupéfiants	605	1027	1461	3045	5312	7219	7675
Dépistages déclarés positifs	601	588	663	696	1066	1283	1181
Sort en %	74,66	57,25	59,07	22,86	20,07	17,77	15,39

### 2.8.3 Les contrôles vitesse

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

En 2020, 35 413 procès-verbaux pour excès de vitesse (hors CSA fixes) ont été établis, soit une moyenne de 97 par jour, valeur en baisse par rapport à 2019 (- 8,3%), essentiellement pour ce qui concerne les contrôles par radars mobiles.

Nb de contrôles de vitesse hors CSA fixe	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Radars embarqués (1)	13 582	10 747	28 008	24 820	19 137	19 788	16 612
Radars mobiles (1)	9 314	12 960	11 354	14 662	15 206	6 863	4 925
Autres contrôles de vitesse (2)	16 667	17 916	16 098	15 127	13 150	15 976	13 876
<b>Total</b>	<b>39 563</b>	<b>41 623</b>	<b>55 460</b>	<b>54 609</b>	<b>47 493</b>	<b>42 627</b>	<b>35 413</b>

(1) source : application ICARE (Infocentre Contrôle Automatisé Rapports et Exploitation) de l'ANTAI (Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions)

(2) 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.

Fin 2020, 36 radars "vitesse" sont en état de fonctionnement et de production :

- 14 équipements de terrain fixes (ETF) sur 17 potentiels, dont 7 équipés de la fonction double-sens (ETFDS),
- 7/7 équipements de terrain tourelles (ETT),
- 11/13 appareils discriminants : 2 ETD et 11 ETD2F (doubles faces), auquel s'ajoute 1 ETD démonté en 2017 pour la réalisation de la voie d'entrecroisement sur l'A844 ; sa repose est envisagée,
- 2/2 équipements de vitesse moyenne (ETVM) sur le Pont de Saint-Nazaire (1 dans chaque sens de circulation),
- 1/1 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.
- 1/1 équipement de terrain chantier (ETC 40205), installé le 16 décembre 2020,

Le nombre de MIF enregistré en 2020 est très inférieur à celui de l'an dernier (baisse de près de 38%). Cette baisse est essentiellement due aux périodes de confinement de la population dans le cadre de la pandémie, notamment au cours des mois de mars à juin puis en fin d'année. On note l'aspect récurrent de la hausse des infractions mensuelles sur les mois d'été (juillet à septembre). Fin 2018, 10 cabines radars avaient été détruites lors d'actes de vandalisme et plusieurs équipements étaient tagués rendant les messages d'infraction inexploitable. Or, le nombre de MIF

enregistré en décembre 2018 et janvier 2019 est le double de celui des mois précédents ; cela traduit le mauvais comportement d'usagers ne respectant plus la VMA devant les radars à vitres occultées.

## ■ Évolution annuelle du nombre de messages d'infraction

Période	Nb MIF ETF	Nb MIF ETVM	Nb MIF ETD	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
2020	163 922	5 896	32 981	40 136	242 935
TOTAL	2 028 740	52 511	365 219	108 669	2 555 139

### > L'externalisation des voitures-radars

L'externalisation à des opérateurs privés de la conduite des voitures radars (radars mobiles) était en cours de déploiement dès 2018 dans la région Normandie. Dès 2019, la région des Pays de la Loire a été retenue, avec la région Bretagne et Centre Val de Loire pour poursuivre ce déploiement ; et cela dans chaque département de ces 3 régions, de manière progressive mais simultanée. Le dispositif national d'externalisation de la conduite des voitures-radar est lancé officiellement, en LoireAtlantique, depuis le 7 décembre 2020.

### ■ Évolution du parc automobile en Loire-Atlantique : un parc automobile en baisse (source DREAL Pays de Loire)

**2015** : 29 481 immatriculations de véhicules neufs (particuliers et commerciales) dont 1,2 % de véhicules électriques

**2016** : 30 814 VL, dont 1,7 % de véhicules électriques

**2017** : 33 896 VL, dont 1,5 % de véhicules électriques

**2018** : 36 333 VL, dont 1,6 % de véhicules électriques

**2019** : 38 162 VL, dont 2,2 % de véhicules électriques

**2020** : 31 118 VL, dont 7,48 % de véhicules électriques

### 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 près les Tribunaux judiciaires de Nantes et de Saint-Nazaire, le Président du Conseil Départemental et du Président de l'association départementale 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

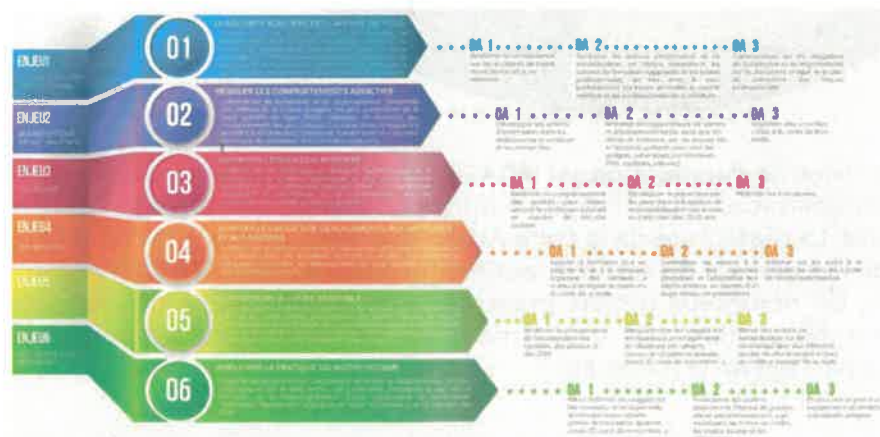
> 2 enjeux complémentaires :

- 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) ou dans celui du futur plan de contrôle départemental en cours d'élaboration.

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-transport/Les-politiques-de-securite-routiere>

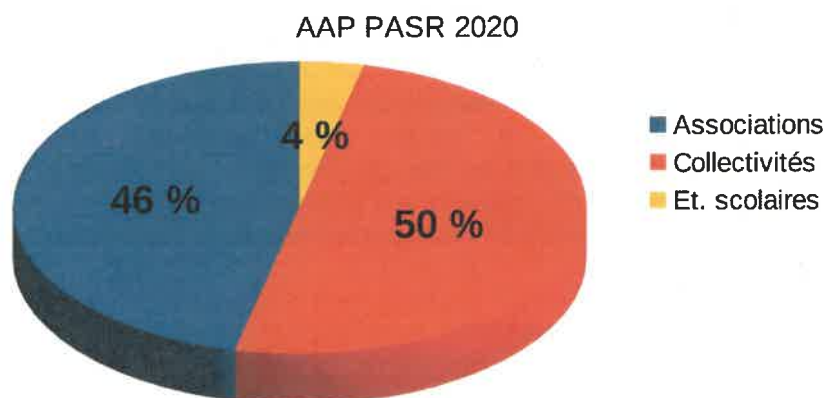


## 4 – Le bilan du PDASR 2020

### 4.1 / Le nombre d'actions soutenues dans le cadre de l'appel à projet PDASR 2020

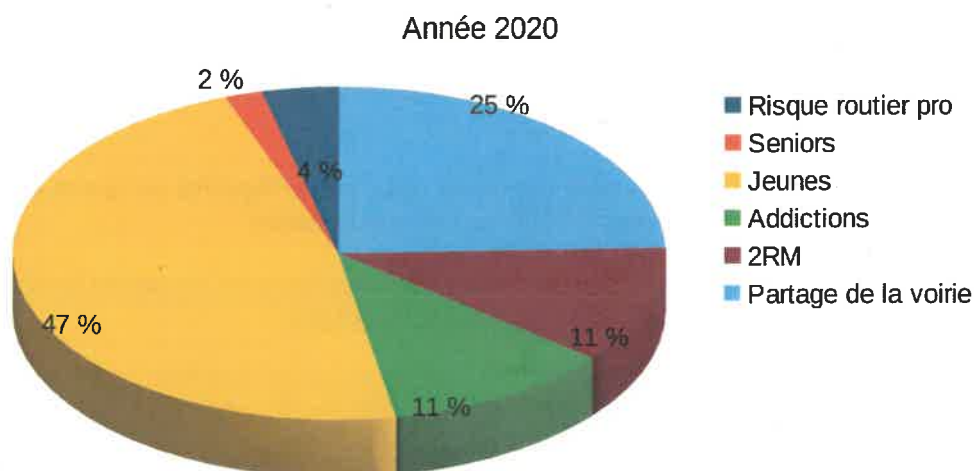
Le budget global en 2020 était légèrement supérieur à 100 000€. L'appel à projet du plan départemental d'action de sécurité routière en 2020 a permis de soutenir financièrement 25 projets de prévention, sur 31 présentés. Le nombre de dossier présenté est en légère baisse. Plusieurs dossiers retenus n'ont pas pu être mis en œuvre en raison de la situation sanitaire, et ont été soit annulés, soit reportés en 2021, soit modifiés pour être compatible avec les mesures sanitaires.

#### Répartition des porteurs de projets retenus



La moitié des subventions a été accordée au tissu associatif local (50%) et 46% des projets portés par les collectivités territoriales.

#### Répartition du nombre de subventions accordées par enjeux DGO

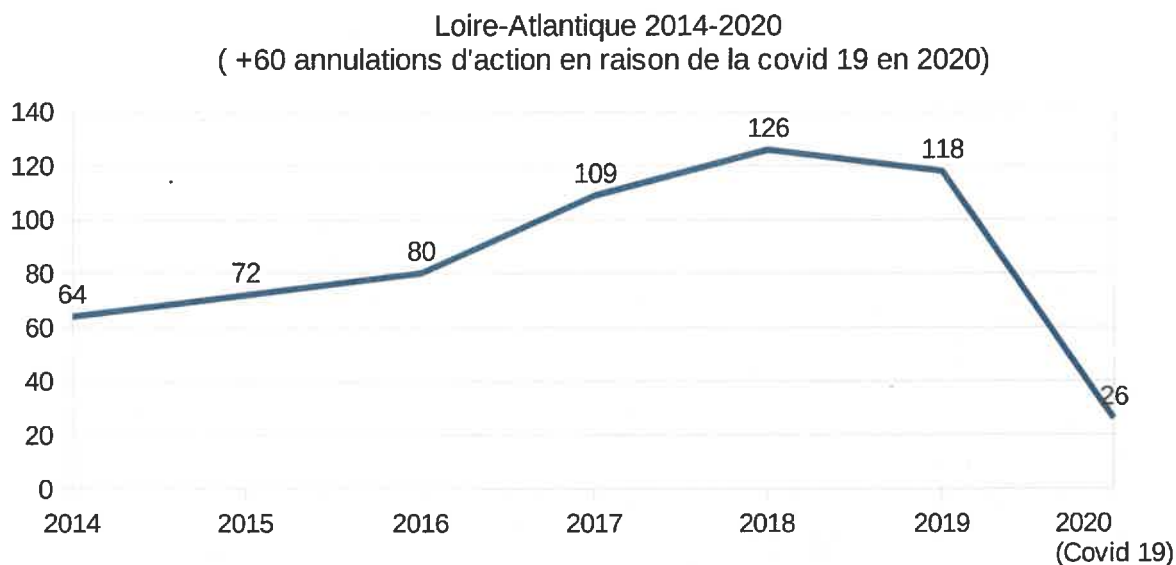


Pour être retenus au titre de l'appel à projet PDASR, les projets doivent porter sur des actions de prévention et de sensibilisation dont l'objectif principal vise à faire changer les comportements dangereux sur la route. La préfecture de la Loire-Atlantique veille à ce que les projets répondent aux enjeux prioritaires de la politique de sécurité routière du département. En 2020, 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, jeunes et partage de la route, etc.)

#### 4.2 / Les actions de préventions organisées et animées par la coordination sécurité routière en 2020

En 2020, à peine une 30aine d'actions ont été animées par la coordination et/ou les intervenants départementaux de sécurité routière. Une rupture expliquée par les confinements successifs, et les difficultés rencontrées par les entreprises et les établissements scolaires qui ne pouvaient plus recevoir les IDSR pour des actions de prévention, la priorité étant à la gestion de la crise sanitaire.

#### Evolution du nombre de journée d'action de prévention



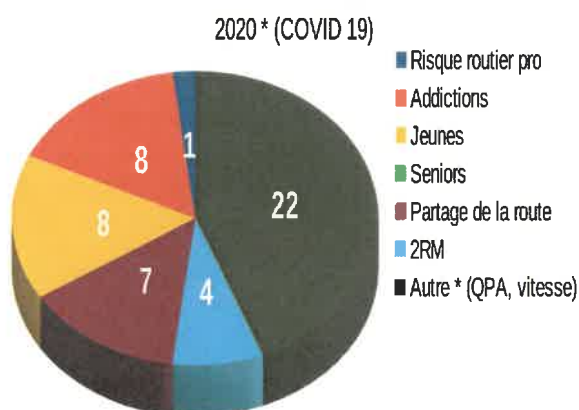
Pour autant, une 50aine d'ateliers ont malgré tout été réalisés par les IDSR ( 1 action peut avoir plusieurs ateliers thématiques différents )

En 2020, plus de 4 000 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 :

- Une journée de sensibilisation dans un collège, sensibilisant 300 élèves sur plusieurs thématiques (alcool, 2RM, partage de la route ...)
- Une journée de sensibilisation moto en partenariat avec l'EDSR et la CASIM avec 80 stagiaires et une opération de promotion du gilet airbag avec +500 bénéficiaires.
- Un concert avec la radio HITWEST avec plus de 500 participations au jeu-concours.

Tous les enjeux prioritaires de la politique départementale de sécurité routière ont fait l'objet d'actions de prévention.

#### Répartition du nombre d'ateliers de prévention réalisés par la préfecture de la Loire-Atlantique

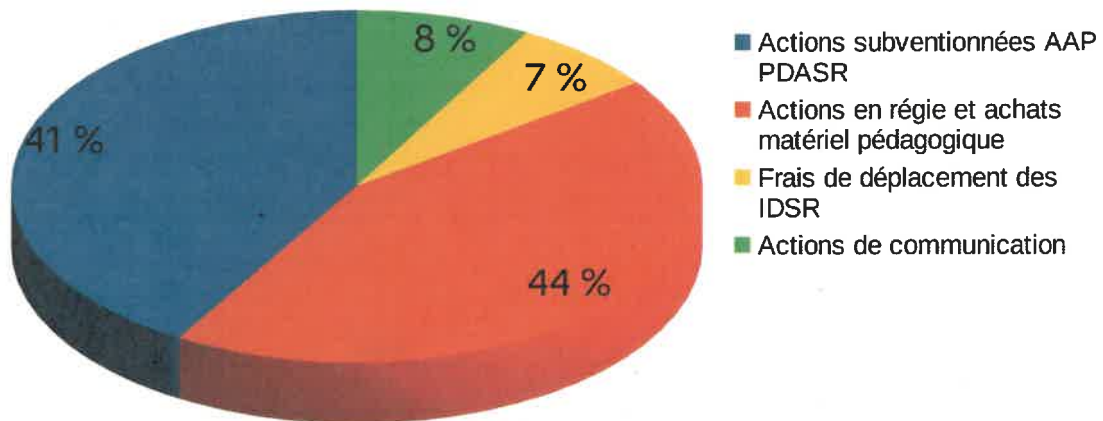


D'autres actions de prévention sont menées dans le département, à l'initiative de porteurs de projets ne sollicitant pas l'assistance de la coordination routière : les associations, les communes les établissements scolaires ou centres de formation.. Compte tenu de l'importance des mairies parmi les porteurs de projet, 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 BOP 207

Année 2020



Le plan départemental d'actions de sécurité routière est financé par le ministère de l'intérieur via le BOP 207. Avec un budget en baisse de 10 % en 2020, 41 % 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. 44% du budget a permis de financer les actions en régie, c'est-à-dire pilotées par la préfecture de la Loire-Atlantique ainsi que les outils pédagogiques pour les IDSR.



## 5 – Les objectifs du PDASR 2021

### 5.1 / Les orientations pour l'appel à projet PDASR 2021

Compte-tenu de la situation sanitaire, le comité de suivi du DGO ne s'est pas réuni en 2020. Pour autant, les orientations de 2019 ont été reconduites pour l'année 2020 :

- la lutte contre les conduites addictives (drogues – alcool) :
- 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 de la préfecture 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 – Plan départemental de contrôles routiers 2021

L'année 2021 sera consacrée à la consultation des partenaires pour la mise en place du plan départemental de contrôle routier ( PDCR) auprès des forces de l'ordre et des Procureurs de la République.

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.

Ce nouveau document stratégique fera l'objet d'un document à part entière en 2021.

Fait à NANTES, le

18 NOV. 2021

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



François DRAPÉ