



**PRÉFET
DU MORBIHAN**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Document Général d'Orientation

Sécurité routière dans le Morbihan

2023-2027



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

SOMMAIRE

1. Le cadre général de la démarche	3
1.1. Les objectifs du DGO	3
1.2. La démarche d'élaboration	3
2. Le diagnostic territorial partagé	4
2.1 Présentation générale du département	4
2.1.1. Situation géographique et démographique	8
2.1.2. Mortalité routière, les victimes	12
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables (Ces titres sont donnés par l'ONISR)	17
2.1.4. Risque routier professionnel	19
2.1.5. Réseau routier	20
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute	21
2.2.1. Typologie des accidents	21
2.2.2. Modes doux	22
2.2.3. Les deux roues motrices (2RM)	24
2.2.4. Facteurs spécifiques	25
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute	27
2.3.1. Typologie des accidents	27
2.3.2. Modes de déplacements doux	28
2.3.3. Les 2 roues motorisés	30
2.3.4. Facteurs spécifiques	31
2.4 Suivi de l'accidentalité départementale	33
2.4.1 Bilan global et évolution de l'accidentologie sur 10 ans	33
2.4.2 Evolution des ATBH sur une période de 10 ans	34
2.4.3 Evolution entre 2012-2016 et 2017-2021	36
2.4.4 – Les premiers éléments de l'accidentologie 2022	38
3. L'évaluation du DGO 2018-2022	40
3.1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu	40
Conclusion du bilan des actions des PDASR 2018 à 2022	46
4. Les enjeux pour la période 2023-2027	47
4.1 Les orientations d'actions	48
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027	65
5.1 Mise en œuvre dans le cadre du PDASR	65
5.2 Suivi de l'accidentalité départementale	65
5.3 Modalités de suivi du DGO	65
Conclusion	66
Glossaire	67
Participants	69

Document Général d'Orientations

2023-2027

1. Le cadre général de la démarche

1.1. Les objectifs du DGO

Qu'est-ce qu'un DGO ?

C'est un document définissant les orientations générales en matière de sécurité routière, signé par les représentants des différentes instances du département.

Un comité de pilotage en définit les **enjeux** pour une période de **cinq ans**.

Ces **enjeux** sont déclinés en actions sur le terrain, inscrites dans un **PDASR** annuel (*Plan Départemental d'Actions Sécurité Routière*)

Les enjeux du DGO 2018-2022	Les enjeux du DGO 2023-2027
<ul style="list-style-type: none">▶ Les deux-roues motorisés (2RM)▶ Les addictions▶ Les jeunes▶ Les séniors▶ Le risque routier professionnel	<ul style="list-style-type: none">▶ Les deux-roues motorisés (2RM)▶ Les conduites à risque : alcool, stupéfiants, vitesse, non-respect des priorités, distracteurs (téléphone)▶ Les mobilités dites "douces" : vélos, Engins de Déplacement Personnel motorisés et marche▶ Le risque routier professionnel▶ Les jeunes▶ Les seniors

1.2. La démarche d'élaboration

Ce document est le fruit d'une collaboration entre différents partenaires. Il a été élaboré par la coordination sécurité routière. En plus des thèmes donnés par l'administration centrale, il a été décidé d'ajouter le thème des Jeunes et des Séniors qui correspondent à l'accidentalité et aux enjeux du Morbihan.

Les orientations et propositions se fondent sur l'accidentalité et le bilan du précédent DGO.

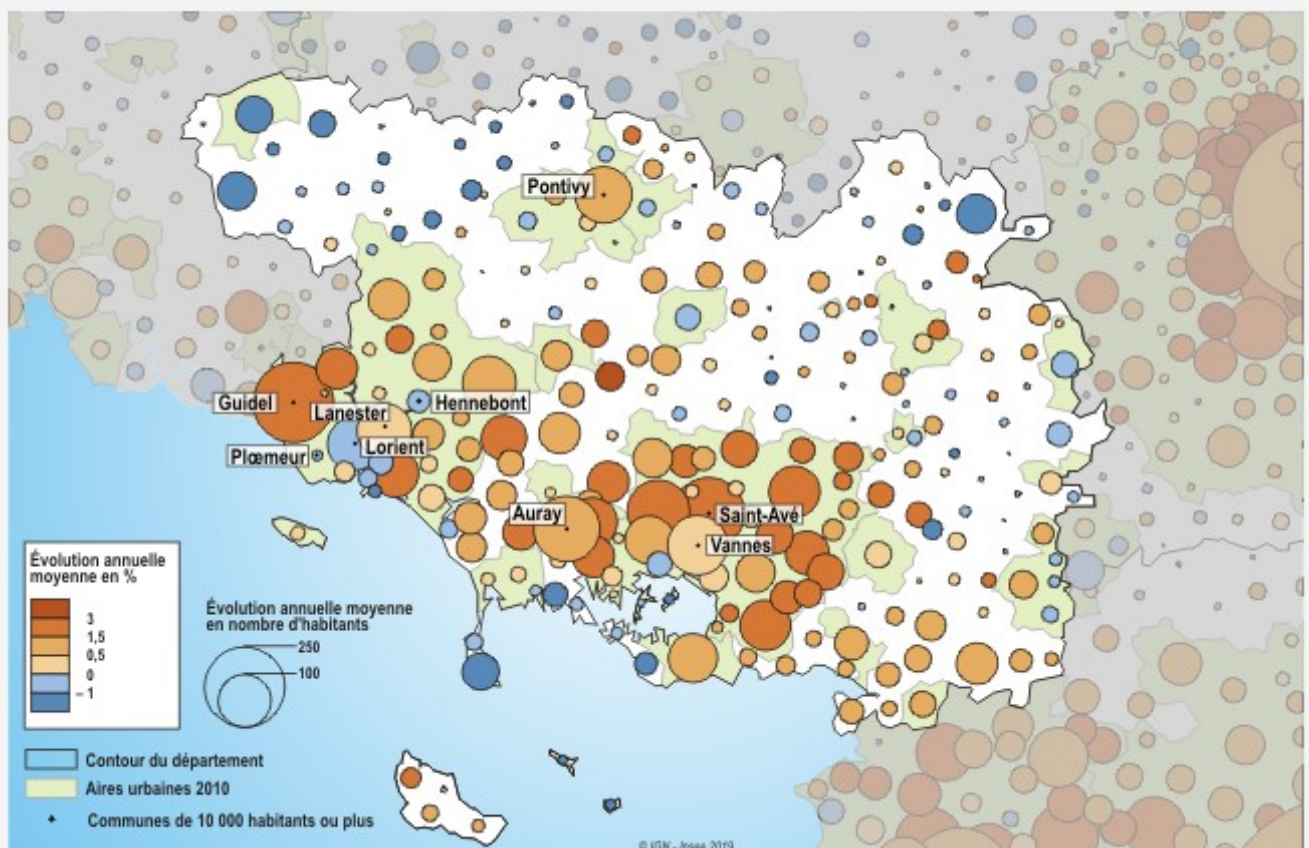
2. Le diagnostic territorial partagé

2.1 Présentation générale du département

2.1.1. Situation géographique et démographique

Le Morbihan est situé dans la région Bretagne au nord-ouest de la métropole. Il est un des quatre

Figure 1 - Évolution de la population des communes entre 2012 et 2017 dans le Morbihan



Source : Insee, recensements de la population 2012 et 2017.

départements bretons.

Les projections de population de l'Insee prévoient une population de 902 000 habitants à l'horizon 2040.

Population au 1er janvier 2022 recensement INSEE 2019

	Nombre d'habitants	% BZH
France métropolitaine	65 249 843	
BZH	3 354 854	5,14 %
Ille-et-Vilaine	1 079 498	32,2 %
Finistère	915 090	27,3 %
Morbihan	759 684	22,6 %
Côtes d'Armor	600 582	17,90 %



Caractéristiques départementales

MORBIHAN

Superficie 6 823 km²
pour 905 km de côtes.
Population en 2022 :
759 684 habitants.
Densité 111,3 hab./km².
En 6 ans (2013-2019), la
population a augmenté
d'environ 22 000 hab., soit
+ 2,97%.
Hommes 48,4%
Femmes 51,6%
Retraités 33,7%

Caractéristiques démographiques

249 communes

106 communes > 2 000 hab
34 communes > 5 000 hab
9 communes > 10 000 hab
2 communes > 50 000 hab

3 arrondissements

Lorient 42 % de la pop 58 communes
Vannes 38 % de la pop 99 communes
Pontivy 20 % de la pop 92 communes

12 intercommunalités

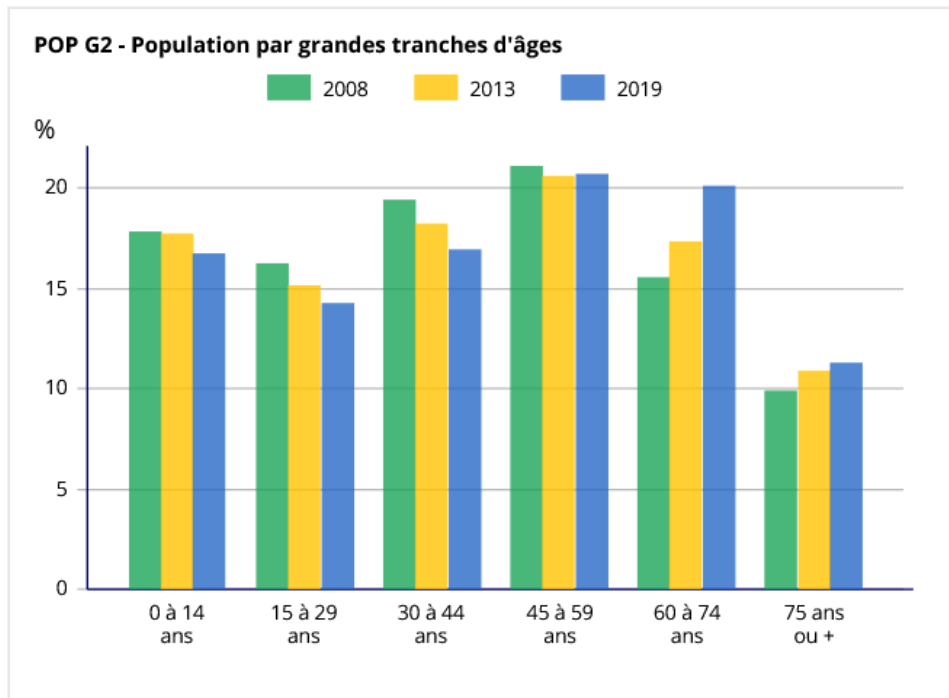
21 cantons

	Population 2017	Population 2021*	Variation	Évolution 2017/2021
France (métropole)	64 639 133	65 249 843	610 710	▲
Bretagne	3 318 904	3 354 854	35 950	▲
Ille-et-Vilaine	1 060 199	1 079 498	19 299	▲
Finistère	909 028	915 090	6062	▲
Morbihan	750 863	759 684	8821	▲
Côtes d'Armor	598 814	600 582	1768	▲

Commune	Population 2017	Population 2021*	Variation	Évolution 2017/2021
Lorient	57 149	57 246	97	▲
Vannes	53 352	53 719	367	▲
Lanester	22 728	23 124	396	▲
Ploemeur	17 853	17 778	-75	▼
Hennebont	15 678	16 062	384	▲
Pontivy	14 606	15 064	458	▲
Auray	13 627	14 141	514	▲
Saint-Avé	11 642	11 895	253	▲
Guidel	11 550	11 767	217	▲

La population se concentre essentiellement sur les deux grandes agglomérations, Lorient et Vannes, sur des secteurs proches du littoral.

Données démographiques



	2008	2013	2019
0 à 14 ans	17,8	17,7	16,7
15 à 29 ans	16,2	15,2	14,3
30 à 44 ans	19,4	18,2	16,9
45 à 59 ans	21,1	20,6	20,7
60 à 74 ans	15,6	17,3	20,1
75 ans ou +	9,9	10,9	11,3

La population du département a tendance à vieillir, certains seniors souhaitant vivre leur retraite dans le Morbihan.

Sources INSEE, exploitations principales, géographie au 01/01/2022

Données socio-économiques

Catégories et types de logements en %	2008	2019
Résidences principales	75,1	74,9
Résidences secondaires et logements occasionnels	19,2	17,9
Logements vacants	5,7	7,2
Maisons	73,7	73,6
Appartements	24,2	25,1

En France en 2020, on compte hors Mayotte, 37 millions de logements, 82 % de résidences principales, 10 % de résidences secondaires et 8 % de logements vacants.

Sources INSEE, exploitations principales, géographie au 01/01/2021

Une augmentation de 13,61 % du nombre de logements entre 2008 et 2019.
 + 13,21 % sur les résidences principales,
 + 6,27 % sur les résidences secondaires et logements occasionnels.

Cet accroissement du parc de logements, s'observe aussi bien pour les résidences principales que pour les résidences secondaires et les logements vacants. Cette hausse s'explique à la fois par l'augmentation de la population bretonne et par la diminution du nombre moyen de personnes vivant sous un même toit. Le nombre de résidences principales progresse davantage dans les couronnes des aires d'attraction des villes que dans les autres territoires.

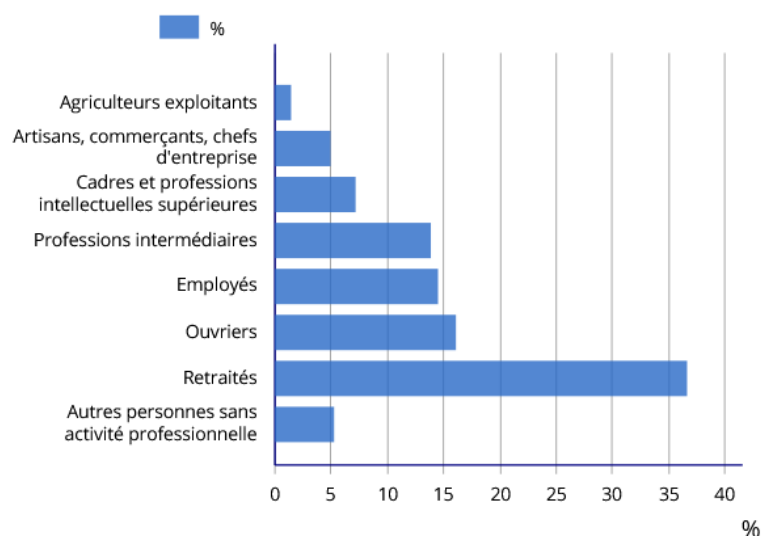
Le tourisme représente la première activité économique du département avec 23 000 emplois et 1,5 milliard d'euros de chiffres d'affaires, dont 60 % se font sur la période de juillet à août. La fréquentation est essentiellement française, les visiteurs étrangers ne sont que 6 %. Environ 33 millions de nuitées sont réservées tous les ans dont 56 % en juillet et août.

Emploi selon le secteur d'activité en %	2008	2019
Agriculture	5	4,1
Industrie	16,9	16
Construction	8,6	7,5
Commerces, transports, services divers	38,8	40
Administration publique, enseignements, santé, action sociale	30,7	32,4

Sources INSEE, exploitations principales, géographie au 01/01/2021

FAM G5 - Ménages selon la catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence en 2019

FAM G5 - Ménages selon la catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence en 2019



Source : Insee, RP2019 exploitation complémentaire, géographie au 01/01/2022.

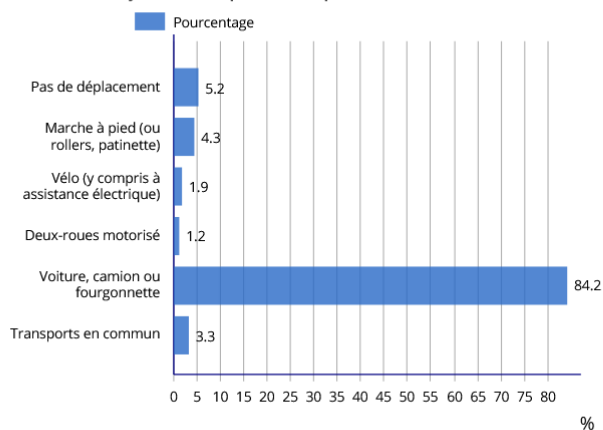
La population du département présente une part importante :

→ de retraités (36,6 %)

→ d'ouvriers et d'employés (30,6 %)

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.

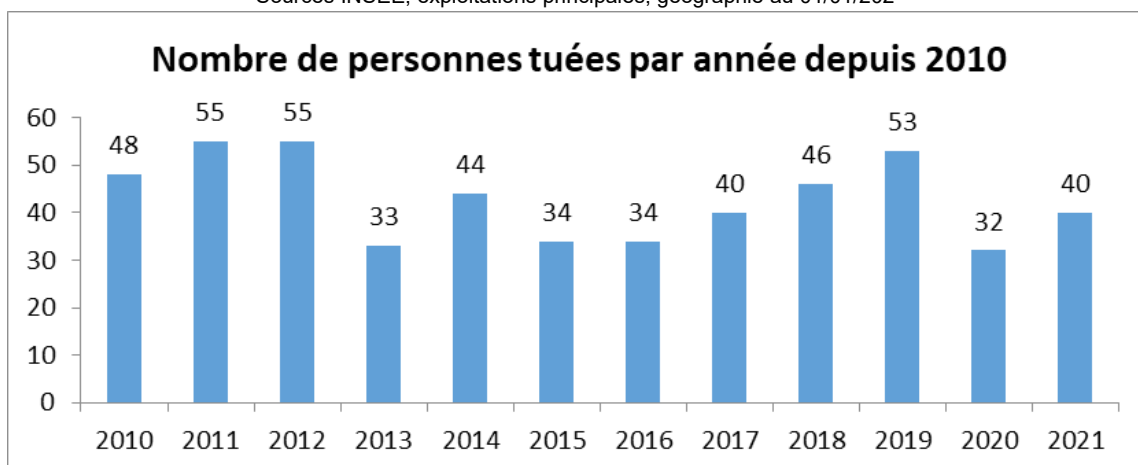
Source : Insee, RP2019 exploitation principale, géographie au 01/01/2022.

On constate, malgré une progression des nouveaux modes de déplacement, qu'une grande partie de la population active utilise sa voiture.

2.1.2. Mortalité routière, les victimes

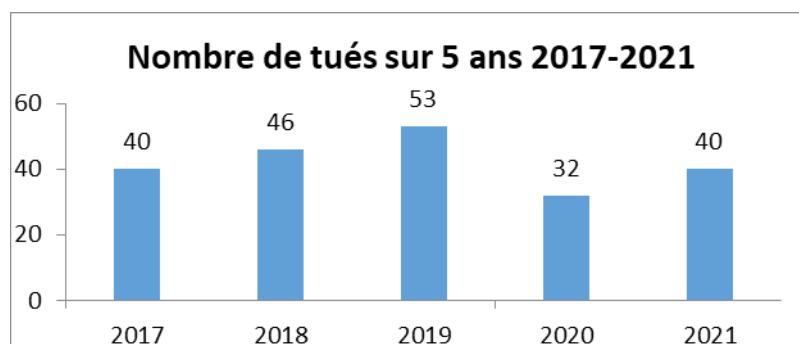
Graphique d'évolution « longue » de la mortalité (2010-2021)

Sources INSEE, exploitations principales, géographie au 01/01/202



La baisse amorcée en 2013 se confirme pour réarmer une hausse à compter de 2017 et atteindre un pic en 2019, avec un nombre de tués à peu près identique constaté au début de la période.

Nombre de tués total sur 5 ans (2017-2021)



Le nombre de tués en 2017 est identique à celui de 2021

Les indicateurs locaux de Sécurité Routière (ILSR)

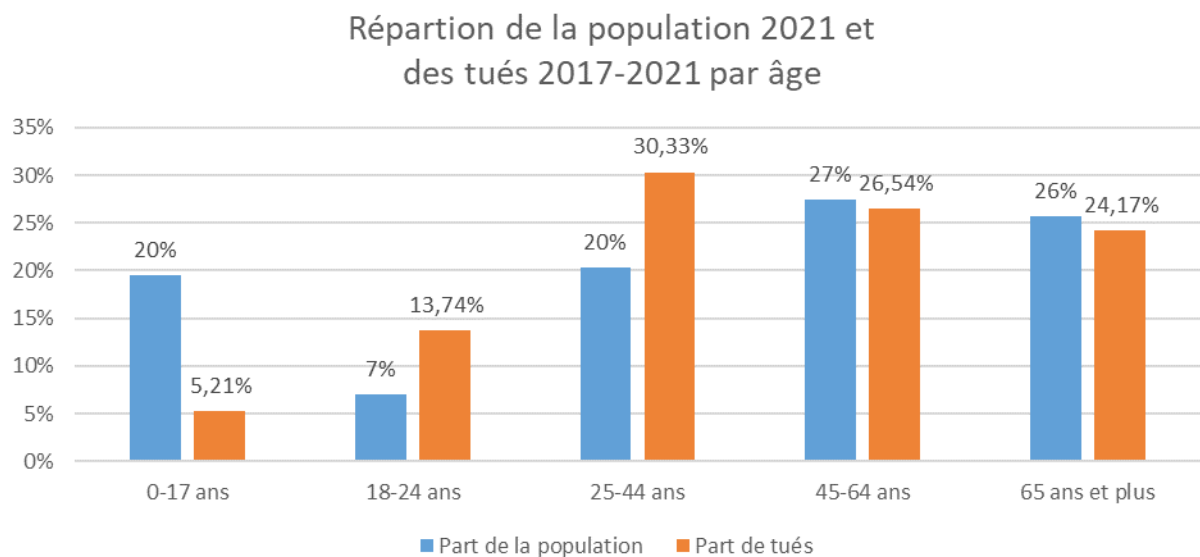
Famille ILSR 2022	Composition de la famille
1- Départements de montagne	04;05;07;09;12;15;19;23;43;48;65;73;74
2- Départements ruraux à faible densité de population	03;16;17;18;22;24;26;32;36;39;40;41;46;47;50;52;53;55;56;58;61;70;71;79;81;82;85;86;88;89
3- Départements méditerranéens	2A;2B;06;11;30;34;66;83;84
4- Départements monopolarisés	25;29;31;33;35;37;38;42;44;49;63;64;77;87
5- Départements multipolarisés	01;02;08;10;14;21;27;28;45;51;54;57;60;62;67;68;
6- Département à très forte densité de population	13;59;69;78;91;95
7- Paris et la petite couronne	75;92;93;94

Le Morbihan appartient à la famille « Départements ruraux à faible densité de population »

Famille ILSR 2022	Total tués 2017-2021	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
1- Départements de montagne	1093	17	65
2- Départements ruraux à faible densité de population	3849	26	69
3- Départements méditerranéens	1800	40	61
4- Départements monopolarisés	3060	44	44
5- Départements multipolarisés	3320	33	48
6- Département à très forte densité de population	1718	57	32
7- Paris et la petite couronne	585	29	17
DOM	806	32	74
Niveau national			
France métropolitaine	15425	32	47
DOM	806	32	74

Dans cette famille, la moyenne de tués par département est plutôt une moyenne basse par rapport à l'ensemble, cependant si on reprend cette moyenne par millions d'habitants, elle est la plus haute en métropole.

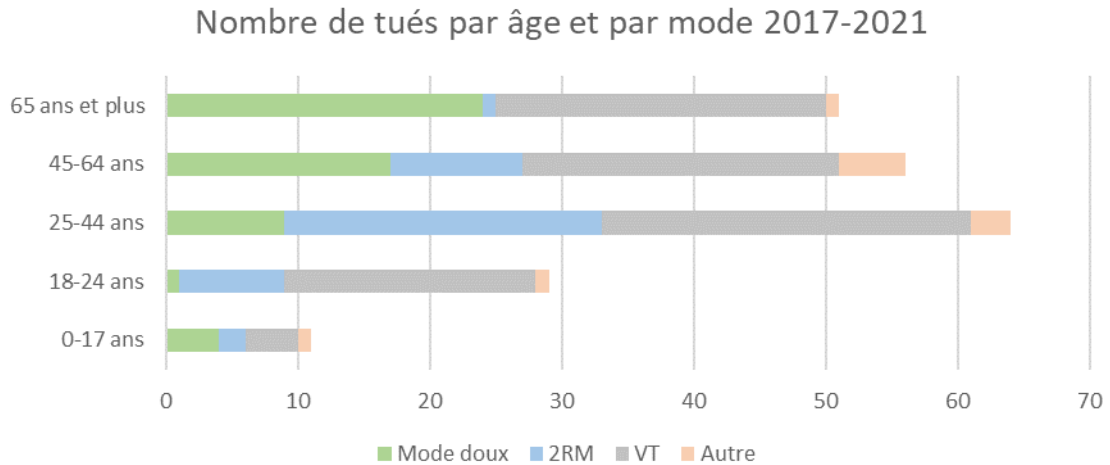
Répartition de la population par âge / Répartition des tués par âge (2017-2021)



La tranche d'âge 18-24 ans représente 7 % de la population et presque 14 % des tués. Elle est donc surreprésentée.

N.B. : les tranches d'âges sont regroupées de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : 0-17 ans | 18-24 ans | 25-44 ans | 45-64 ans | 65 ans et plus. Le détail est présent dans les données mises à disposition.

Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge (2017-2021)



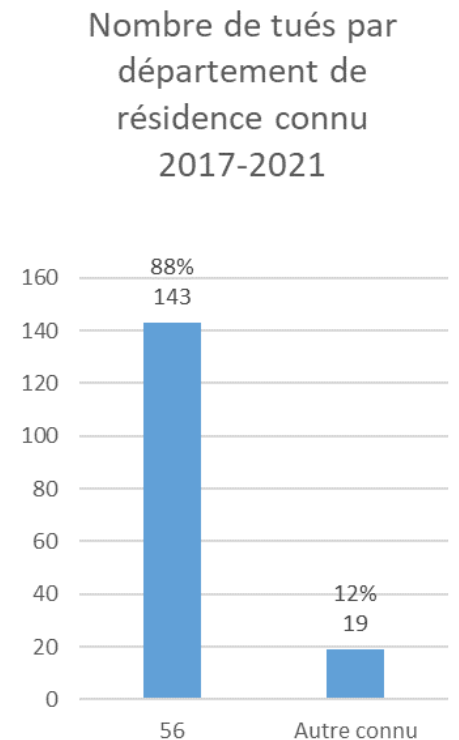
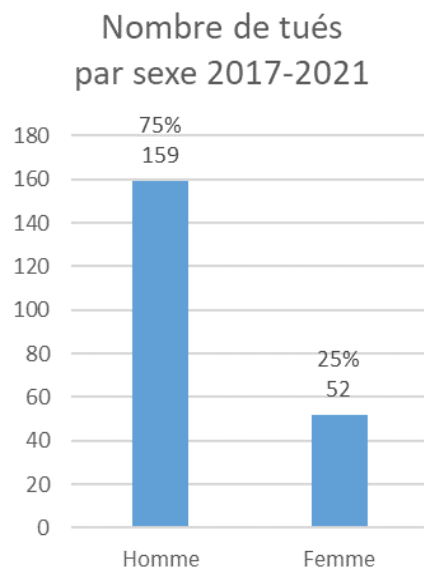
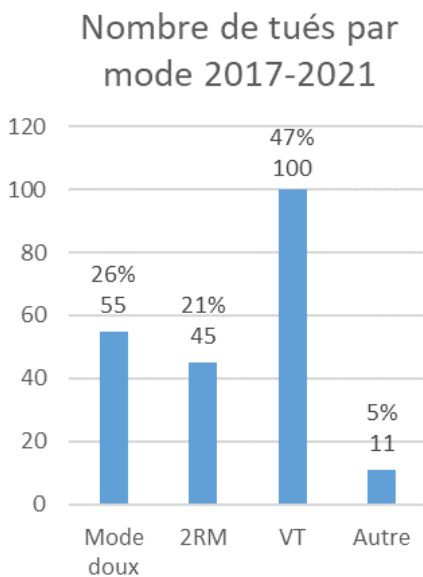
Plus l'âge augmente, plus la part des tués en 2RM diminue, ce qui est l'inverse pour les déplacements en mode doux.

N.B. : les modes de déplacement sont regroupés de la manière suivante dans tout le document et sauf mention contraire : modes doux (piétons, Engin de déplacement personnel motorisé sans moteur (EDPMSM), Engin de déplacement personnel motorisé (EDPM), cyclistes) | 2 et 3 roues motorisés (cyclo et moto) | véhicules de tourisme | tout autre type de véhicule dont les véhicules utilitaires et les poids lourds. Le détail est présent dans les données mises à disposition.

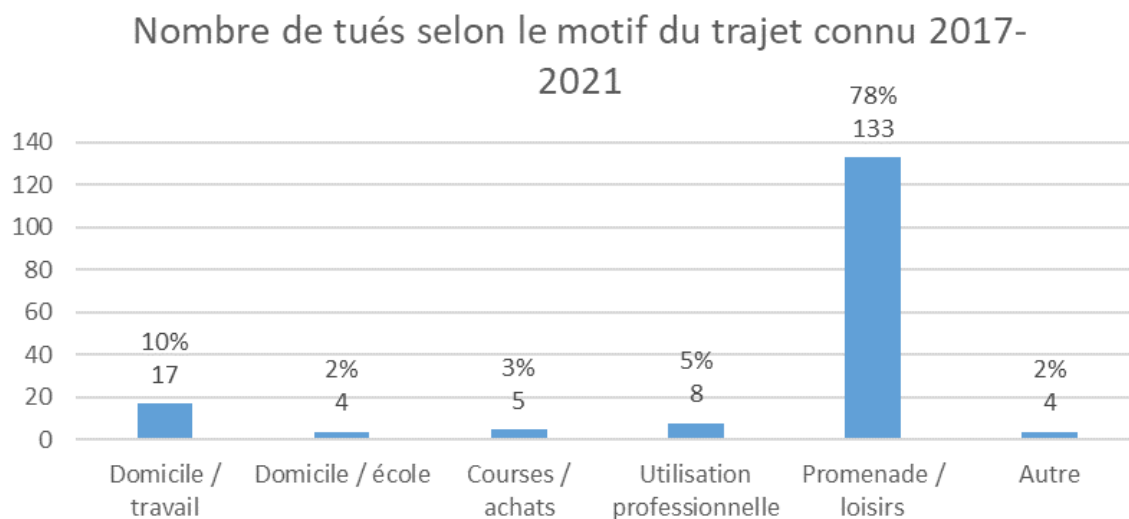
Nombre de tués (2017-2021) par mode, valeurs et %

Nombre de tués (2017-2021) selon le sexe, valeurs et %

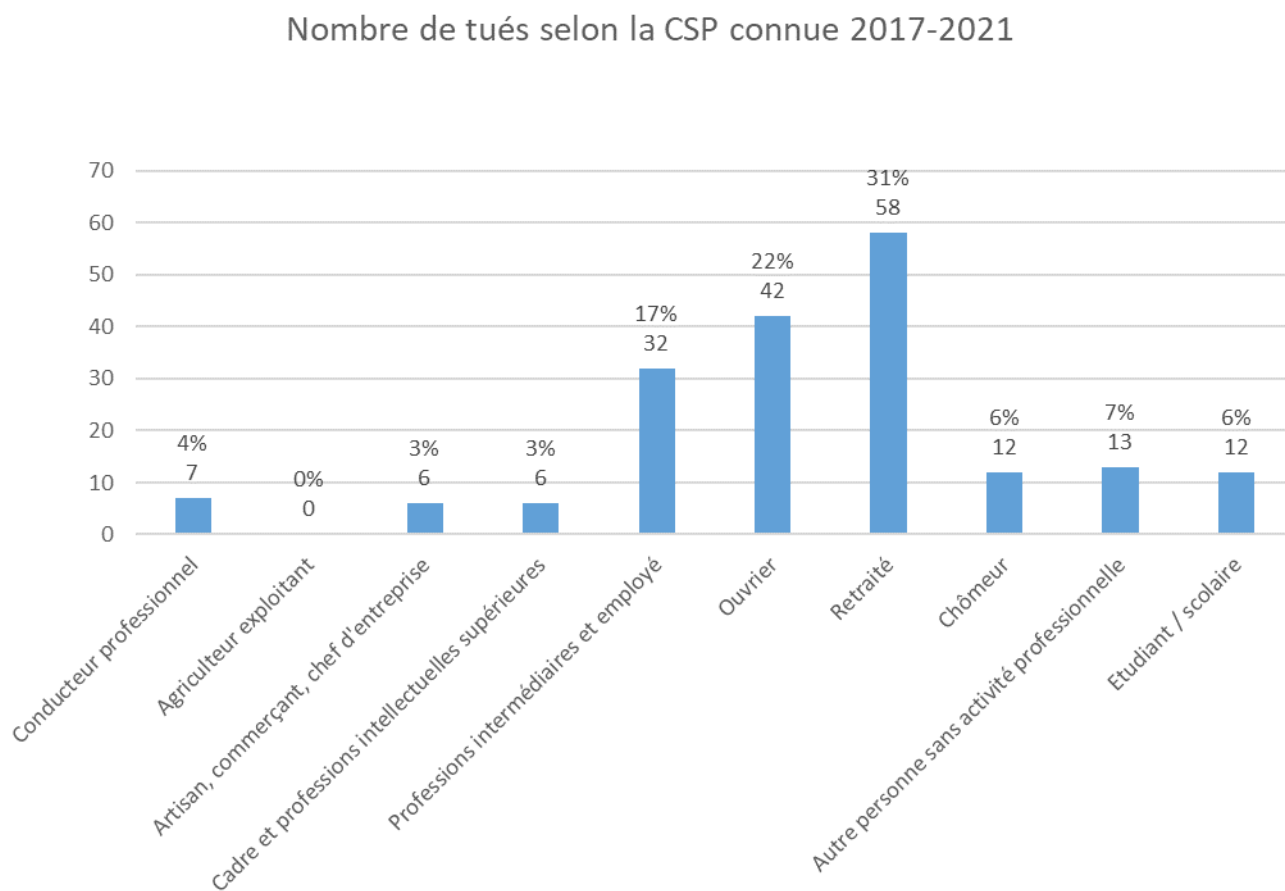
Nombre de tués (2017-2021) selon le département de résidence, valeurs et %



Nombre de tués (2017-2021) selon le motif du trajet, valeurs et %

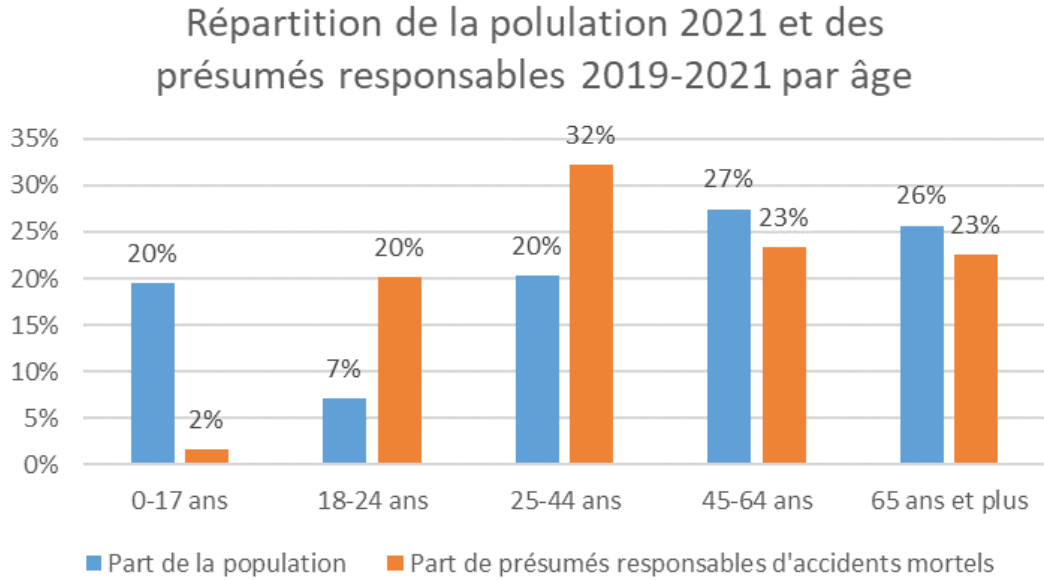


Nombre de tués (2017-2021) selon la CSP, valeurs et %

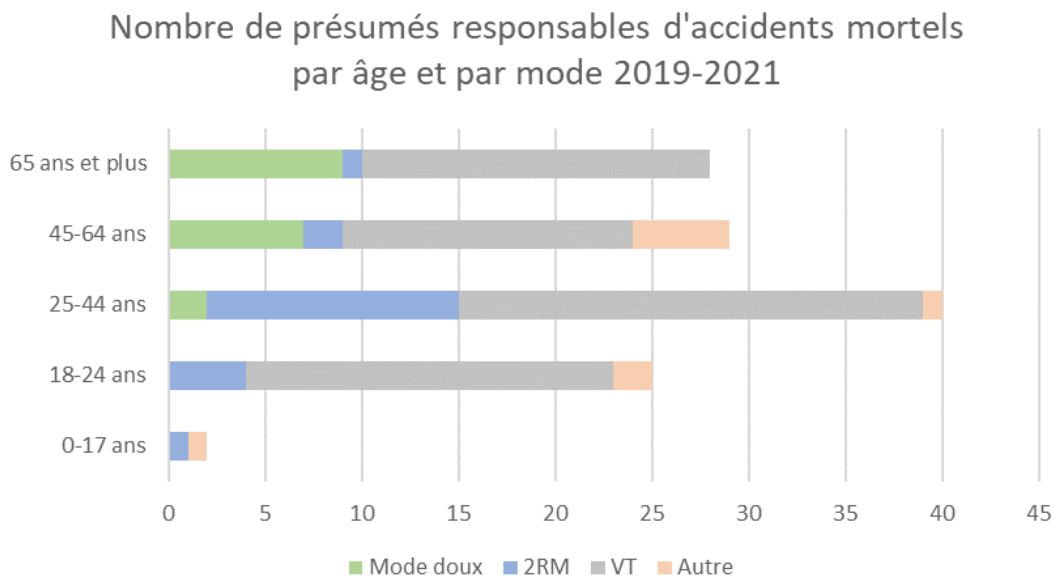


2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables (Ces titres sont donnés par l'ONISR)

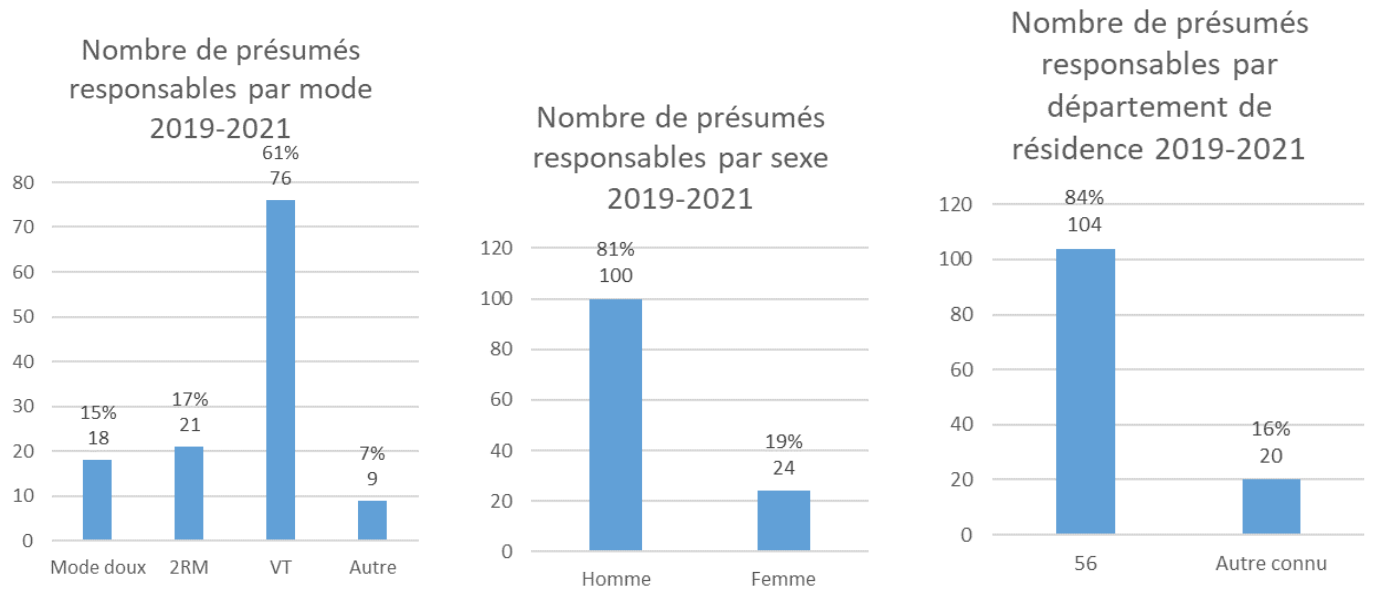
Répartition de la population par âge / Répartition des PR d'accidents mortels par âge (2019-2021)



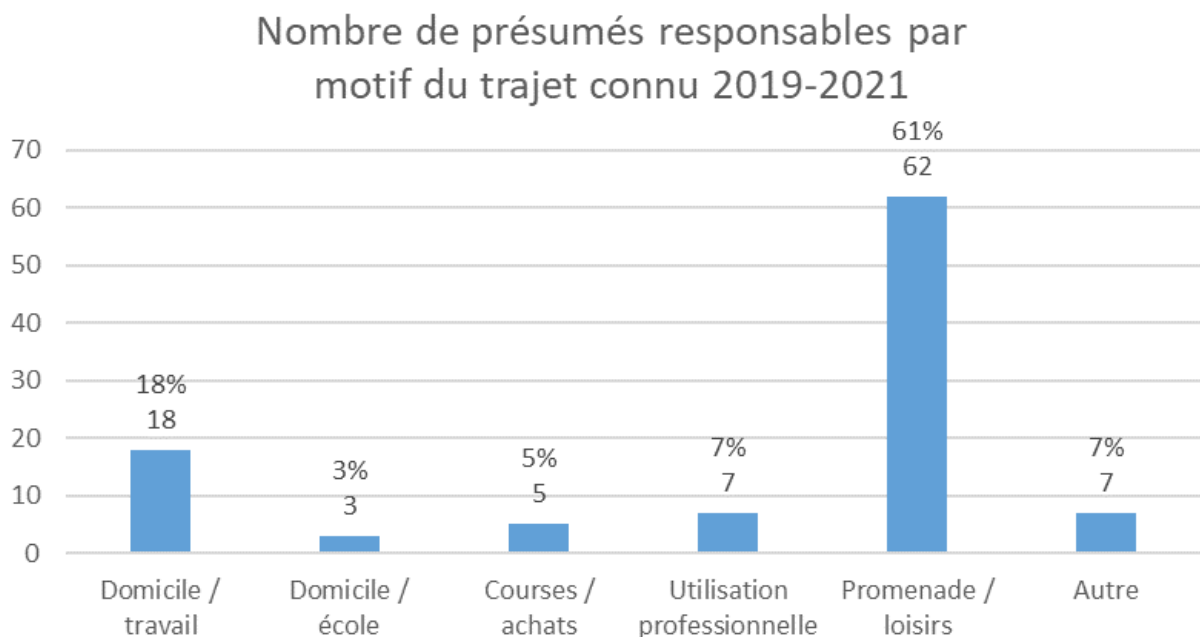
Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge (2019-2021)



Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) par mode, valeurs et %
 Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon le sexe, valeurs et %
 Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon le département de résidence, valeurs et %

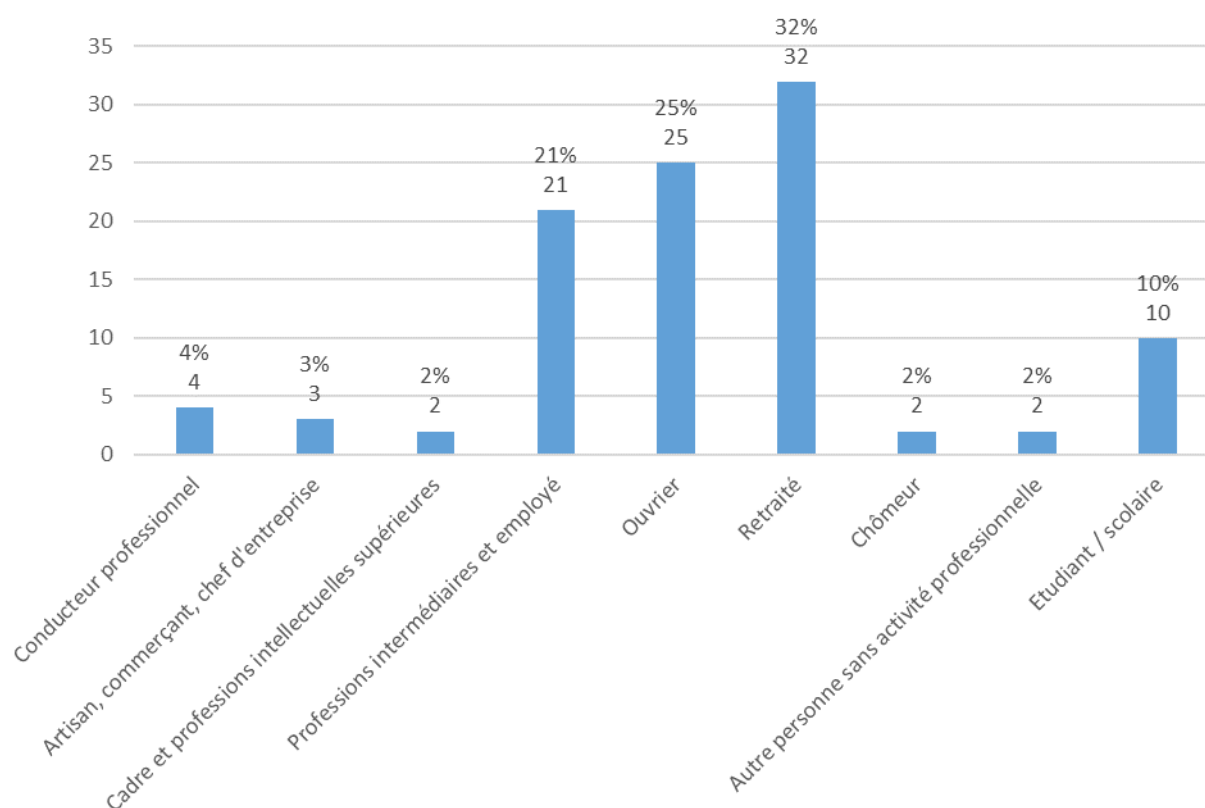


Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon le motif du trajet, valeurs et %



Nombre de présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) selon la CSP, valeurs et %

Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021

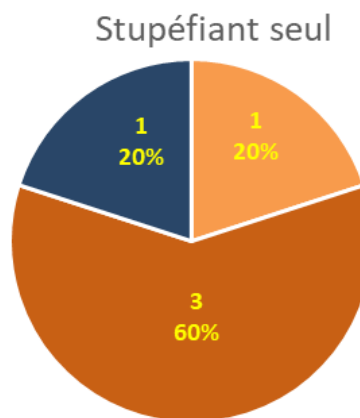
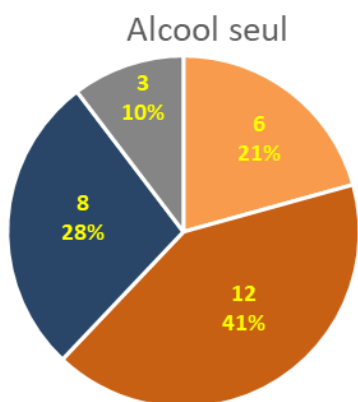


Les facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels :

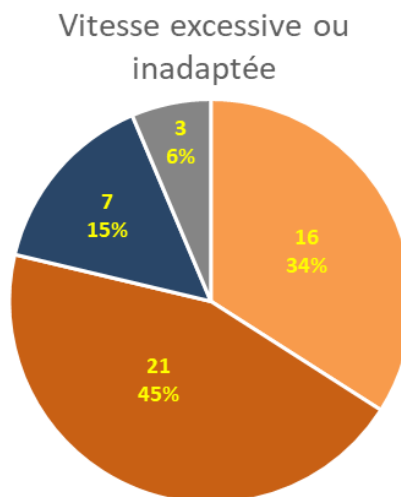
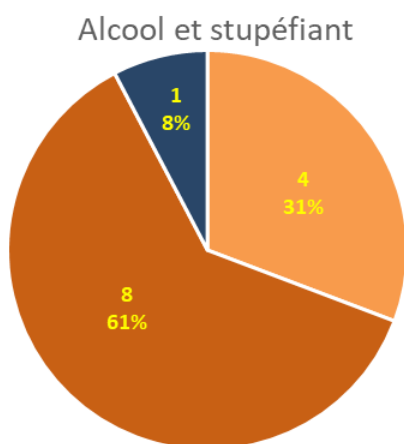
- Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) distinction homme/femme

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	41	7	48
Alcool sans la présence du facteur stupéfiant	24	5	29
Stupéfiant sans la présence du facteur alcool	5	0	5
Alcool et stupéfiant	11	2	13
Inattention - téléphone	13	4	17
Non respect de la priorité	5	6	11
Malaise	13	2	15
Somnolence - fatigue	5	1	6
Médicaments	2	0	2
Contresens	3	1	4
Dépassement dangereux	5	0	5
Changement de file	5	0	5
Non respect des distances de sécurité	0	0	0
Eblouissement	1	1	2
Autre cause	4	0	4
Cause indéterminée	7	2	9
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	100	24	124

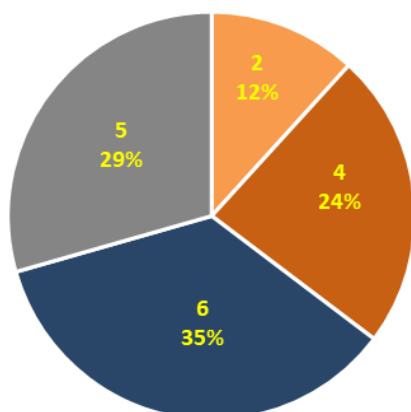
- Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021) : vitesse, alcool seul, stupéfiant seul, alcool et stupéfiant, inattention – téléphone, non-respect de la priorité.



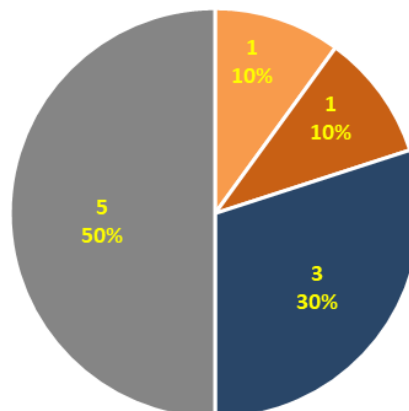
■ 18-24 ans ■ 25-44 ans ■ 45-64 ans ■ 65 ans et plus



Inattention - téléphone



Non-respect de la priorité



➤ A RETENIR SUR L'ACCIDENTALITE CORPORELLE DANS LE MORBIHAN

Entre 2017 et 2021:

- Il y a eu 211 tués, 2705 accidents corporels et 3 355 blessés soit respectivement + 6 % de tués, – 3 % d'accidents corporels et – 7 % de blessés par rapport aux 5 années précédentes.
- La grande majorité des personnes tuées le sont en plein jour (64 %) et en semaine (62 %).
- Les mois de juillet et d'août sont surreprésentés compte tenu de l'affluence touristique.
- 62% des accidents mortels sont le résultat d'accidents sans collision et donc sans tiers.
- Les hommes sont très largement surreprésentés (74 %) parmi les tués.
- 31 % des tués ne sont pas des conducteurs mais des piétons ou des passagers.
- Il n'y a pas de classe d'âge surreprésentée parmi les personnes tuées.
- 89 % des tués le sont à moins de 50 kms de chez eux.
- 59 % des accidents corporels ont lieu en agglomération tandis que 80 % des accidents mortels ont lieu hors agglomération.
- La vitesse est présente dans 40 % des accidents mortels; l'alcool et les stupéfiants sont présents dans 37 % d'entre eux.
- La moitié des tués sont des automobilistes (50 %) tandis que les 2RM représentent 21 % d'entre eux, les EDPM 11 % et les piétons 16 %.
- 64 % des tués le sont sur des routes départementales.
- Dans les autres présumés responsables d'accidents mortels, aucune tranche d'âge n'est surreprésentée.

2.1.4. Risque routier professionnel

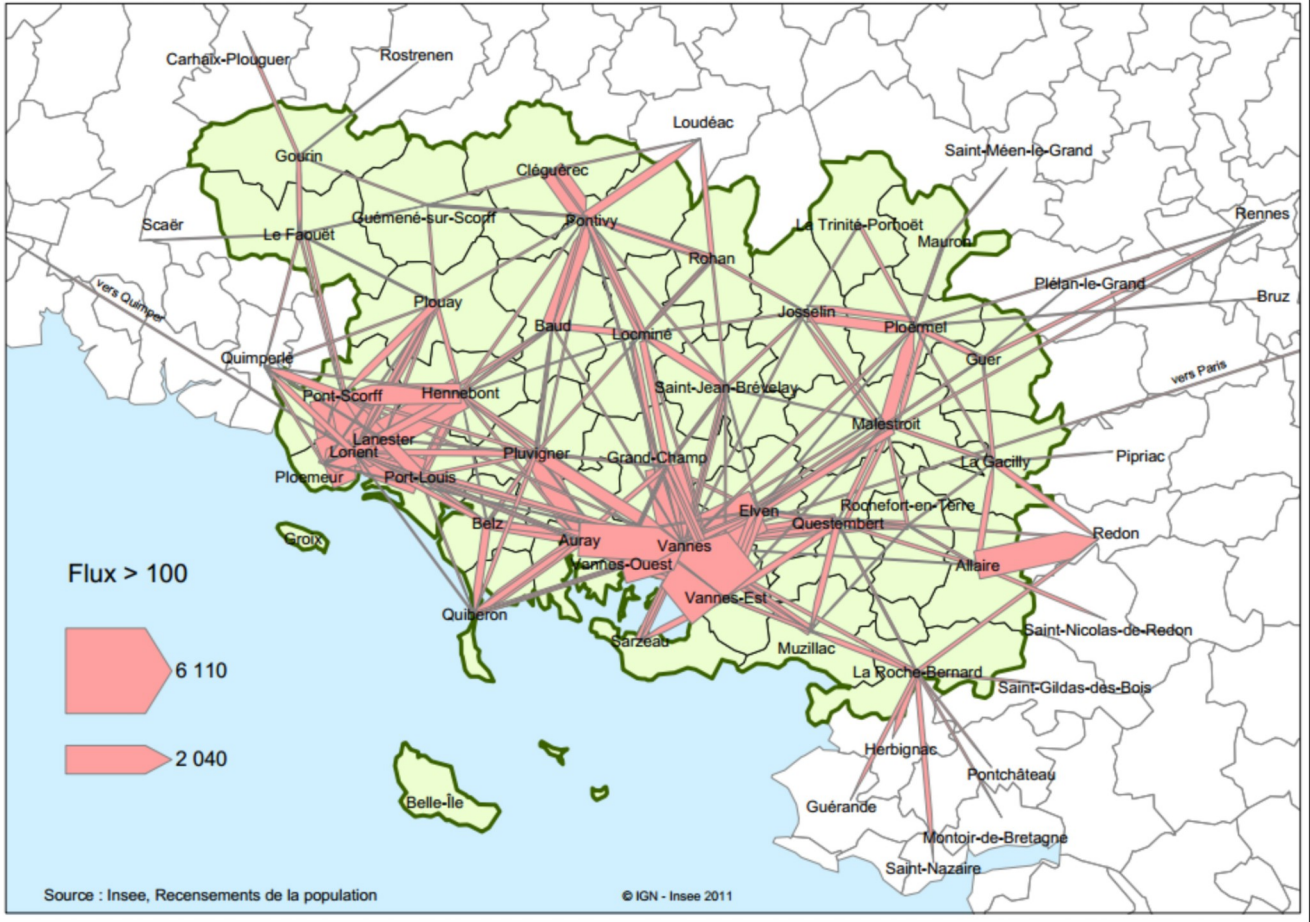
Les emplois sont concentrés sur les principaux axes routiers du département :

Lorient-Rennes, Lorient-Nantes, Vannes-Rennes et Vannes-Saint-Brieuc.

Du fait de cette repartition des emplois, les flux pendulaires restent relativement limités.

Les trajets dépassent rarement les 25 km et sont concentrés sur quelques axes : **RN165, RN166 et D767.**

Déplacements domicile-travail de l'ensemble des actifs morbihannais



Les accidents de trajet « domicile-travail » en Bretagne

Évolution des données "Accidents de trajet"

	2017	2018	2019	2020
Nombre d'accidents du travail avec arrêt	3 410	3 373	3 400	2 789
Nombre d'accidents du travail graves	156	127	176	149
Nombre de décès	6	10	11	10
Nombre de journées perdues	195 102	210 724	208 109	203 209

Source CARSAT Statistiques 2020

Indicateurs d'accidentalité

- Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l'ensemble des tués (2017-2021)

Nbre de personnes tuées dans un accident avec un usager en domicile-travail	32
Nbre de personnes tuées dans un accident avec un usager en trajet professionnel	33
Nbre de personnes tuées dans un accident avec un usager en trajet professionnel ou en domicile-travail	60

Pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel = **28 %**

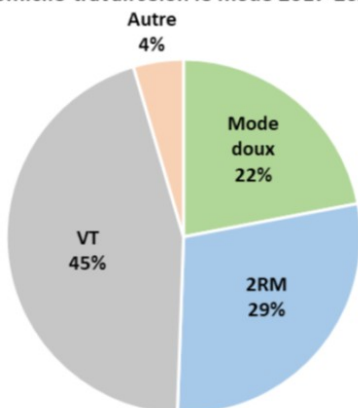
- Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués (2017-2021)

Nbre de personnes tuées sur un déplacement domicile-travail	32
Nbre de personnes tuées en trajet professionnel	33
Nbre de personnes tuées avec motif trajet renseigné	60
Nbre de personnes tuées total	211

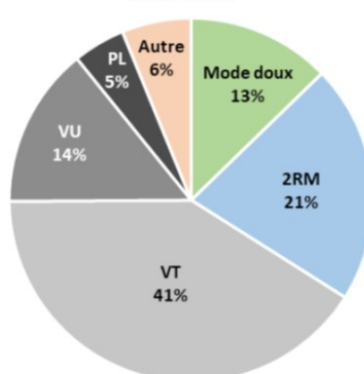
Proportion de personnes tuées ayant un motif domicile-travail ou un trajet professionnel = **31 %**

- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet domicile-travail selon leur mode de déplacement (2017-2021)
- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet professionnel selon leur mode de déplacement. (2017-2021)

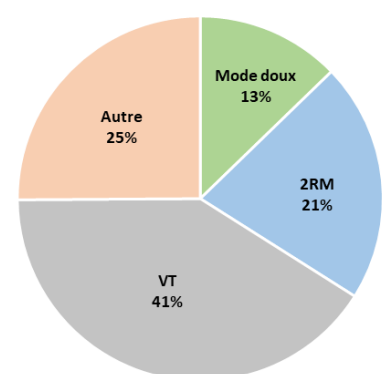
Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



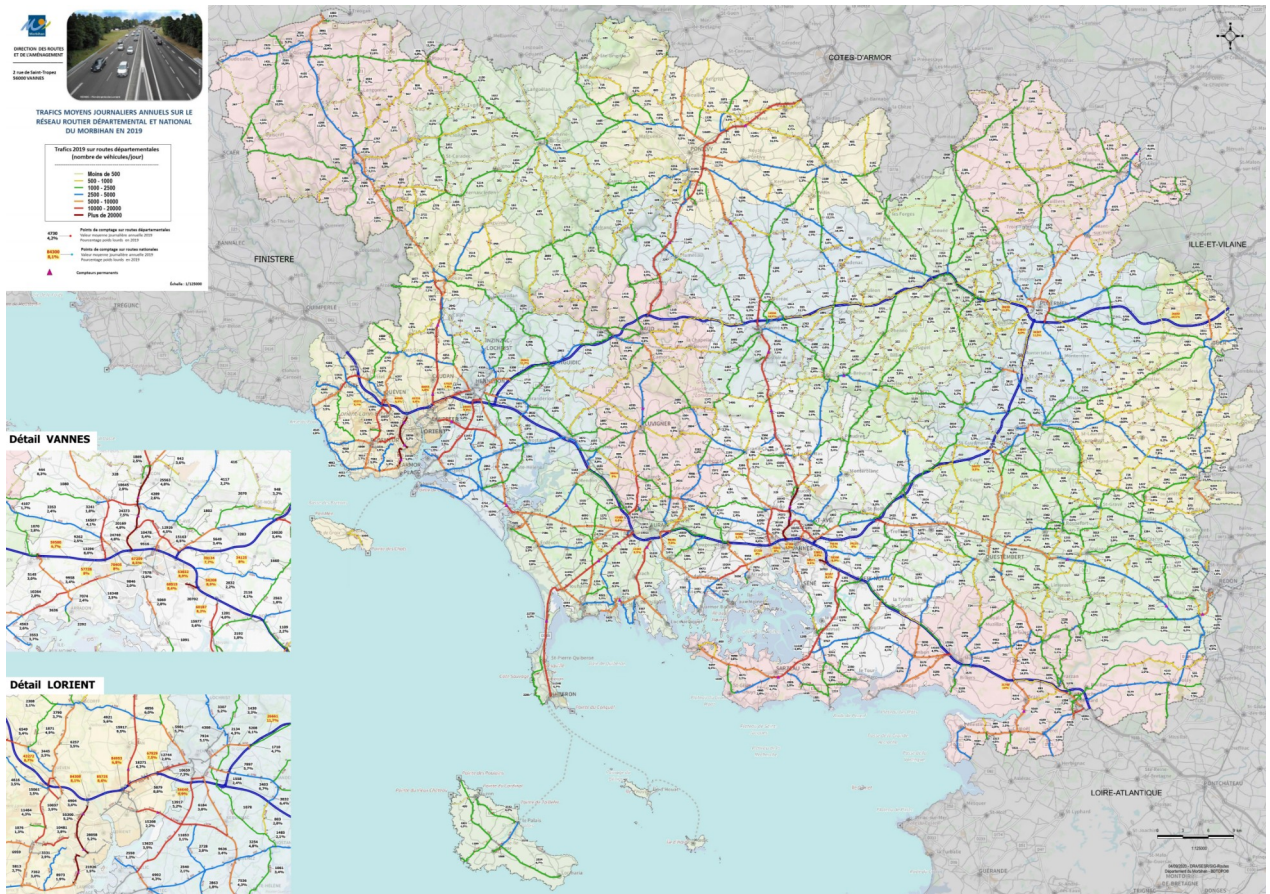
Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



N.B. : pour le motif utilisation professionnelle, les véhicules utilitaires et les poids lourds sont détaillés afin de faire apparaître les victimes de ces modes.

2.1.5. Réseau routier

Le réseau routier du Morbihan :



► 255 km de réseau RN

- la RN165, le long du littoral, qui traverse d'est en ouest le département
- la RN24 qui joint Rennes à Lorient en passant par Ploërmel
- la RN166 qui joint Ploërmel à Vannes

► 4 100 km de routes départementales

- 660 km de routes "prioritaires" dont 75 km à 2x2 voies
- 644 km de routes "primaires"
- 1 114 km de routes "secondaires"
- 1 682 km de routes "tertiaires"

Ce qui se traduit par un patrimoine de 4,5 milliards d'euros.

► 11 000 km environ de voies communales

Le trafic sur le réseau routier départemental

- Plus de 52 000 véhicules entre la RN165 et Lorient (RD465 « pénétrante de Lorient »)
- 24 800 véhicules sur la section Vannes – Meucon (RD767)
- 23 300 véhicules sur la section Lorient – Larmor-Plage (RD29)
- 20 000 véhicules entre Auray et Quiberon (RD768)
- 18 200 véhicules sur la section Lanester – Caudan (RD769)
- 16 200 véhicules sur la section Vannes – Arradon (RD101)
- 17 000 véhicules au niveau de Sarzeau (RD780)

Les chiffres sont issus des relevés de comptage effectués par la Direction des Routes et de l'Aménagement (Source SESR données 2021).

Pointe estivale (Août 2021)

- Près de 20 000 véhicules par jour sur la presqu'île de Quiberon (RD768)
- Près de 27 000 véhicules par jour sur la presqu'île de Rhuys (RD780)

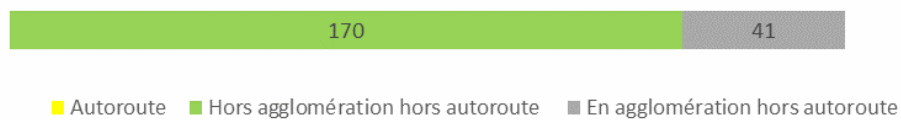
► **trafic moyen journalier, toutes RD confondues : 2680 véhicules**

Les poids lourds représentent environ 6 % du trafic quotidien sur Routes Départementales.

Indicateurs d'accidentalité

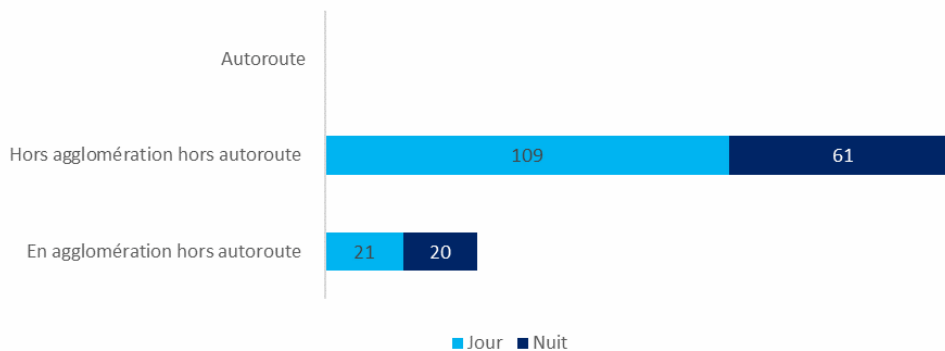
- Nombre de tués sur autoroute / hors agglomération hors autoroute / en agglomération hors autoroute (2017-2021)

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



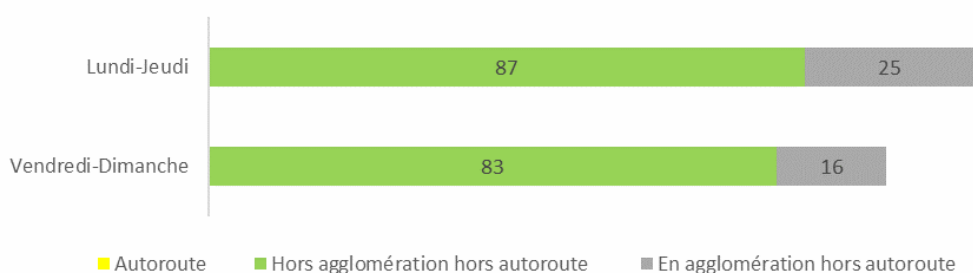
- Nombre de tués le jour et la nuit selon le milieu (2017-2021)

Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021

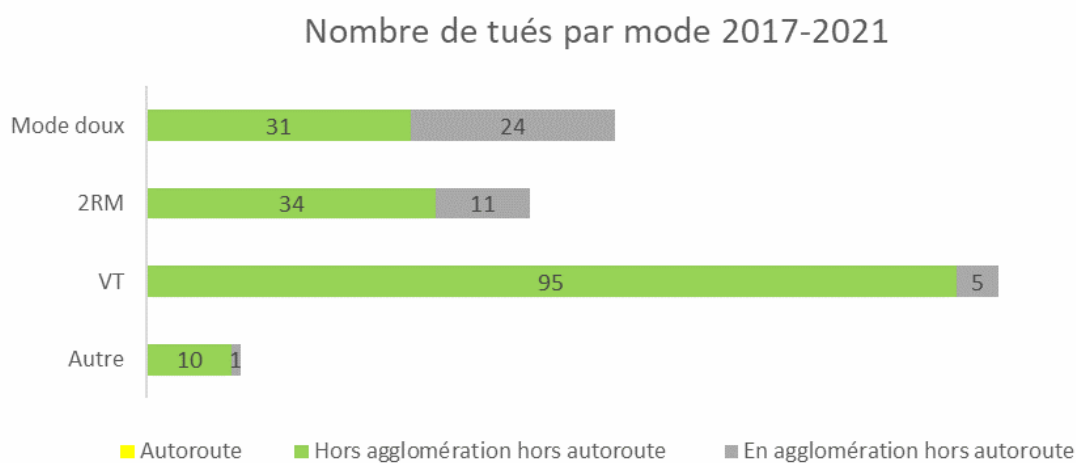


- Nombre de tués pour les jours Lundi-Jeudi et Vendredi-Dimanche selon le milieu (2017-2021)

Nombre de tués suivant le jour de la semaine 2017-2021



- Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu (2017-2021)



2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

Accidents corporels sur les années 2017-2021. Les victimes désignent les tués + les blessés.

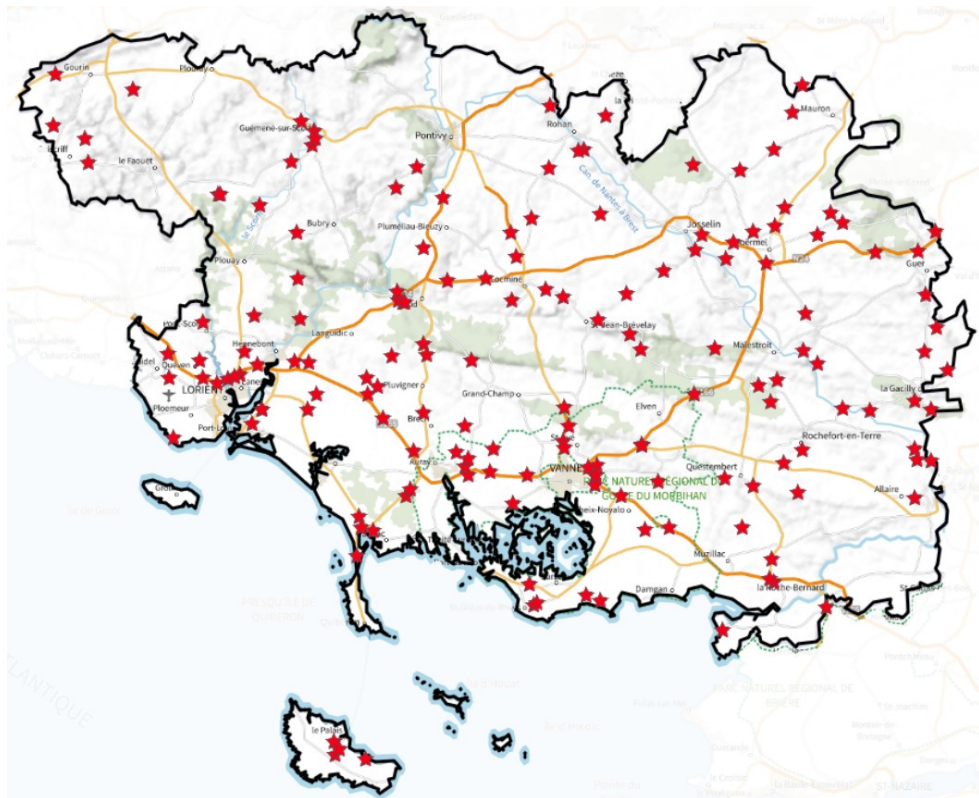
2.2.1. Typologie des accidents

- Qui tue/ + / blesse qui, hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

Qui tue + blesse qui hors agglomération hors autoroute 2017-2021

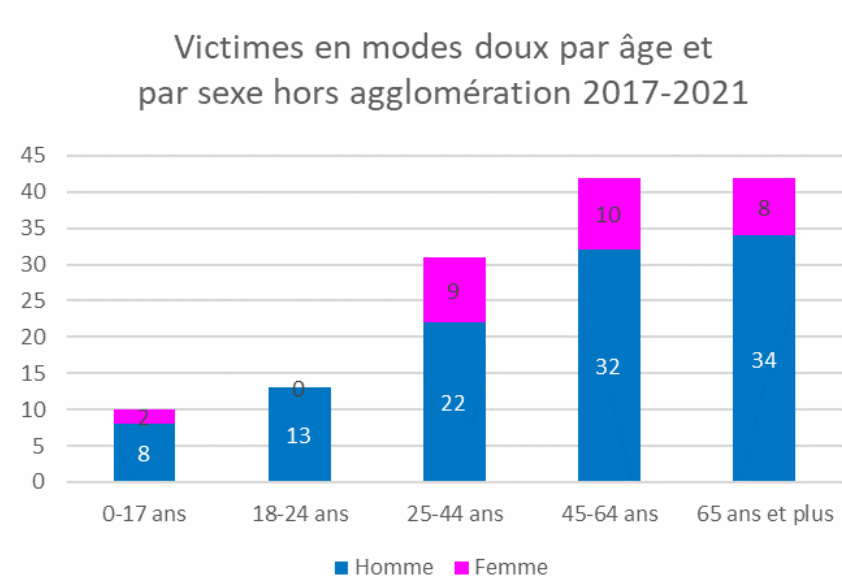
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	1	17	31	90	421	28	3	11	14	616
COLLISION AVEC										
Piéton	0	1	2	2	3	0	0	0	0	8
Vélo	2	0	0	1	1	0	0	0	0	4
Cyclo	1	0	4	0	1	0	0	0	0	6
Moto	2	0	0	2	14	0	0	0	2	20
VL	34	45	26	105	382	12	9	3	8	624
VU	5	4	1	6	35	13	0	6	0	70
PL	3	1	1	2	31	6	0	0	0	44
TC	1	0	0	0	1	1	0	0	0	3
Autre	1	3	4	2	8	1	0	0	0	19
MULTICOLLISION	6	11	1	23	155	13	1	1	5	216
TOTAL	56	82	70	233	1052	74	13	21	29	1630
<i>Part de victimes</i>	3%	5%	4%	14%	65%	5%	1%	1%	2%	100,00%

- Carte des accidents mortels: un point par accident mortel situé hors agglomération.



2.2.2. Modes doux

- Victimes en **modes doux** (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, hors agglomération (2017-2021)

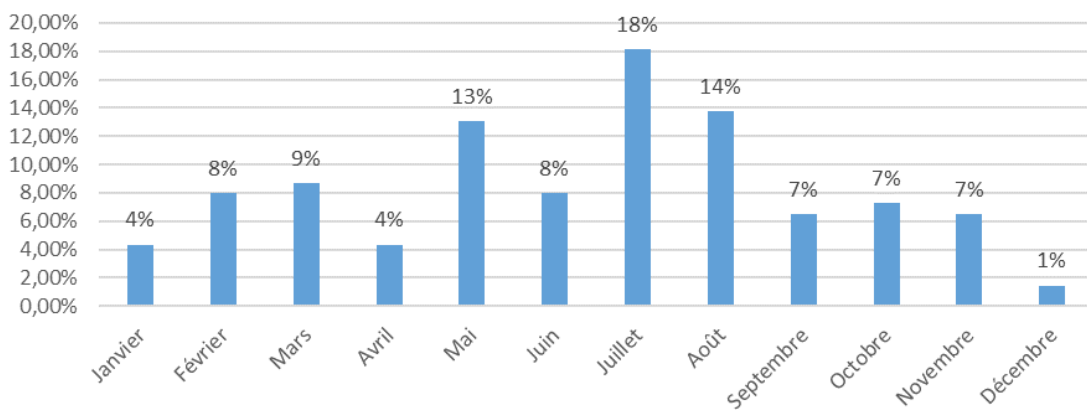


- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2019 et 2021 hors agglomération, avec un chiffre en %

Evolution récente du nombre de victimes en modes de déplacements doux entre l'année référence 2019 et 2021: **194 %**

- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes en modes doux selon le mois hors agglomération 2017-2021

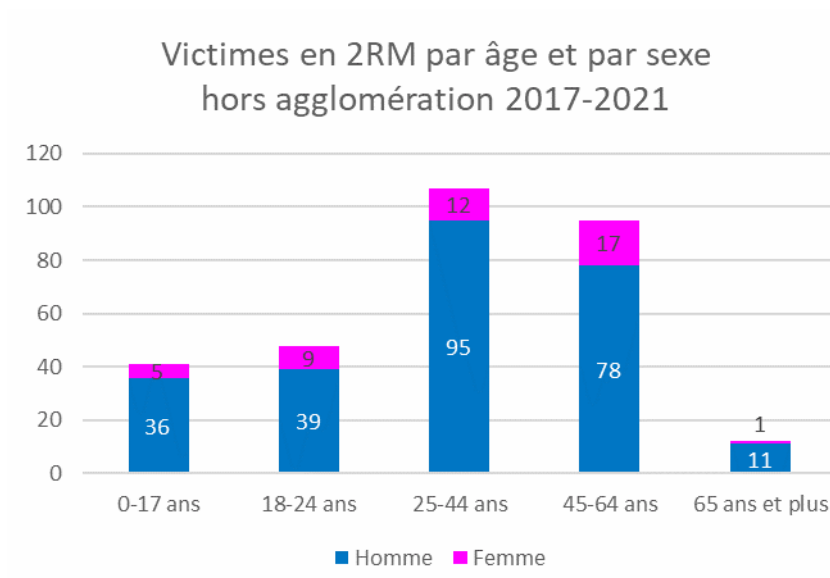


- Carte hors agglomération avec un pictogramme correspondant au mode doux impliqué dans l'accident mortel.



2.2.3. Les deux roues motrices (2RM)

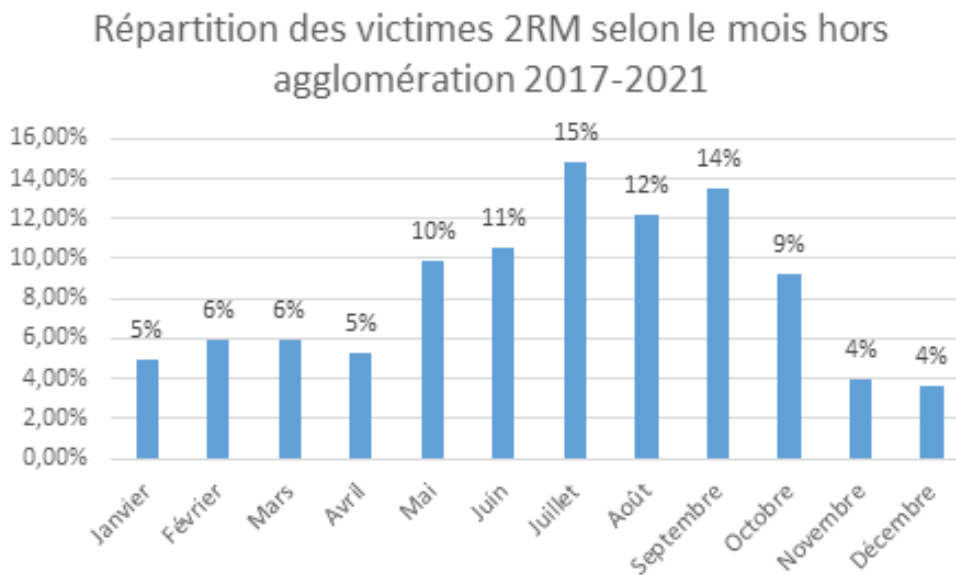
- Victimes en **2RM** (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe hors agglomération (2017-2021)



- Evolution des victimes en **2RM** entre 2019 et 2021 hors agglomération, avec un chiffre en %

Evolution récente du nombre de victimes entre l'année référence 2019 et 2021: **-27 %**

- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année hors agglomération (2017-2021)



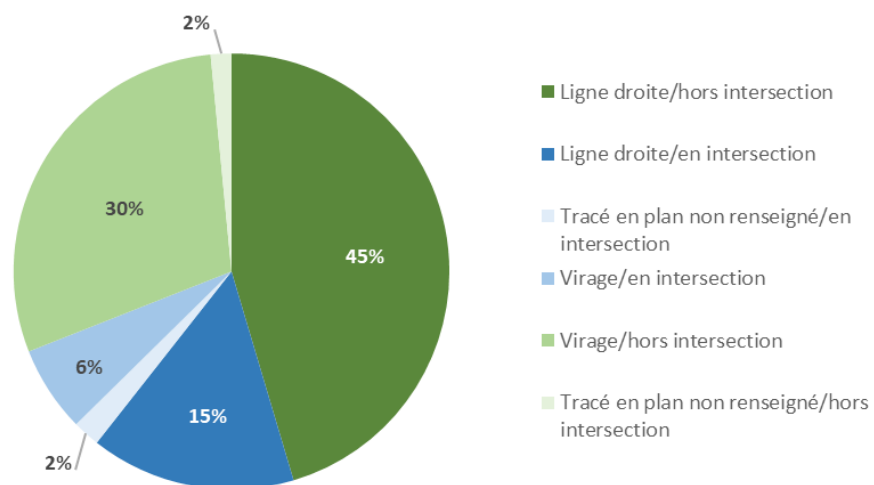
- Carte hors agglomération avec un pictogramme pour 2RM impliqué dans l'accident mortel



2.2.4. Facteurs spécifiques

- Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection (2017-2021)

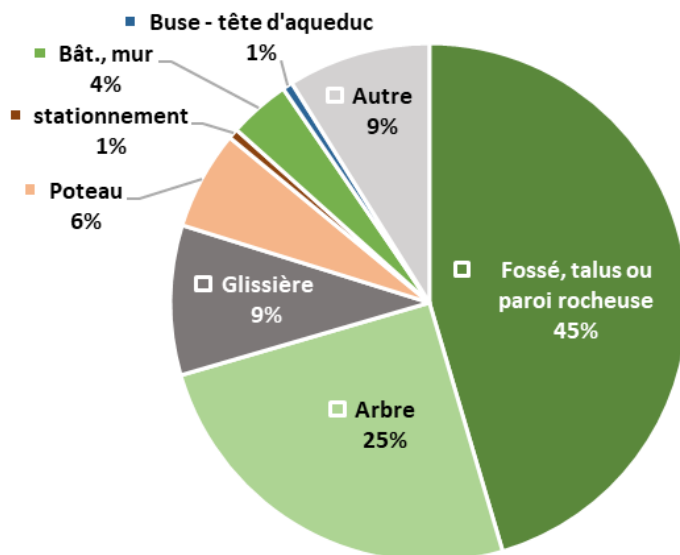
Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



Lecture : la répartition des victimes hors intersection peut se lire en sommant les 3 parties vertes du camembert (77 %), les 3 parties bleues pour les victimes en intersection (23 %). La répartition des victimes en ligne droite se lit sur les 2 parties foncées (60 %), sur les 2 parties claires pour les victimes en virage (36 %).

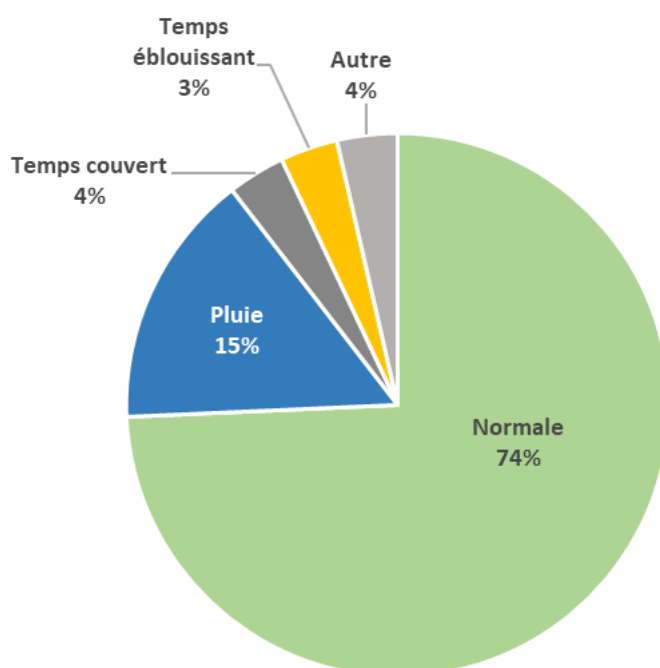
- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (2017-2021) (accident avec véhicule seul)

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



- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021)

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques hors agglomération 2017-2021



A RETENIR SUR L'ACCIDENTALITE DU MORBIHAN HORS AGGLOMERATION ET HORS AUTOROUTE

- La très grande majorité des accidents concerne des véhicules légers (38 %)
- La catégorie 45 ans et plus sont surreprésentés parmi les victimes des accidents utilisant les modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) et le nombre de victime de modes doux a très largement augmenté entre 2019 et 2021 (+194%).
- Les mois de juillet et d'août sont surreprésentés compte tenu de l'affluence touristique.
- Le nombre de victimes en 2RM a baissé de -27 % entre 2019 et 2021.
- 60 % des accidents ont lieu en ligne droite dont 45 % hors intersection et 15 % en intersection .
- 74 % des accidents ont lieu hors conditions météo dégradées.

2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

2.3.1. Typologie des accidents

- Qui tue/ + / blesse qui, en agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

Qui tue + blesse qui en agglomération hors autoroute 2017-2021

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	1	39	98	59	204	7	1	1	18	428
COLLISION AVEC										
Piéton	0	3	1	4	6	0	0	1	0	15
Vélo	9	6	1	1	1	0	1	2	0	21
Cyclo	9	2	5	1	4	0	0	0	0	21
Moto	8	3	1	2	6	0	0	0	0	20
VL	303	230	197	117	328	9	0	11	5	1200
VU	33	9	7	10	19	2	0	0	0	80
PL	4	5	1	0	6	0	0	0	0	16
TC	11	1	1	0	9	0	0	6	0	28
Autre	1	4	0	4	6	0	0	0	0	15
MULTICOLLISION	10	12	4	2	64	0	0	0	0	92
TOTAL	389	314	316	200	653	18	2	21	23	1936
<i>Part de victimes</i>	20%	16%	16%	10%	34%	1%	0%	1%	1%	100,00%

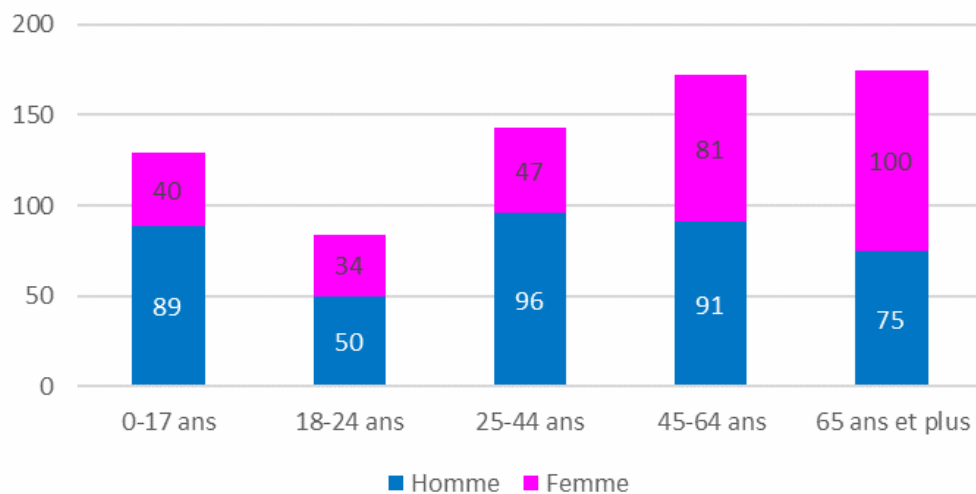
- Carte des accidents mortels avec un point par accident mortel situé en agglomération



2.3.2. Modes de déplacements doux

- Victimes en modes doux (piétons, EDPsm, EDPm, cyclistes) selon l'âge et le sexe, en agglomération (2017-2021)

Victimes en modes doux par âge et par sexe en agglomération 2017-2021

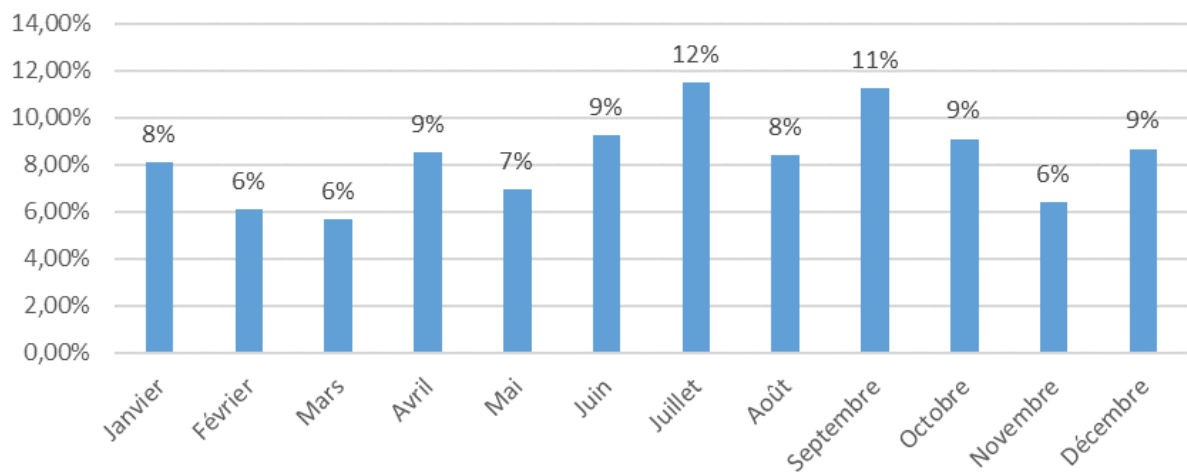


- Evolution des victimes en **modes doux** entre 2019 et 2021 en agglomération, avec un chiffre en %

Evolution récente du nombre de victimes entre l'année de référence 2019 et 2021 : **- 18 %**

- Répartition en % des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes en modes doux selon le mois en agglomération 2017-2021

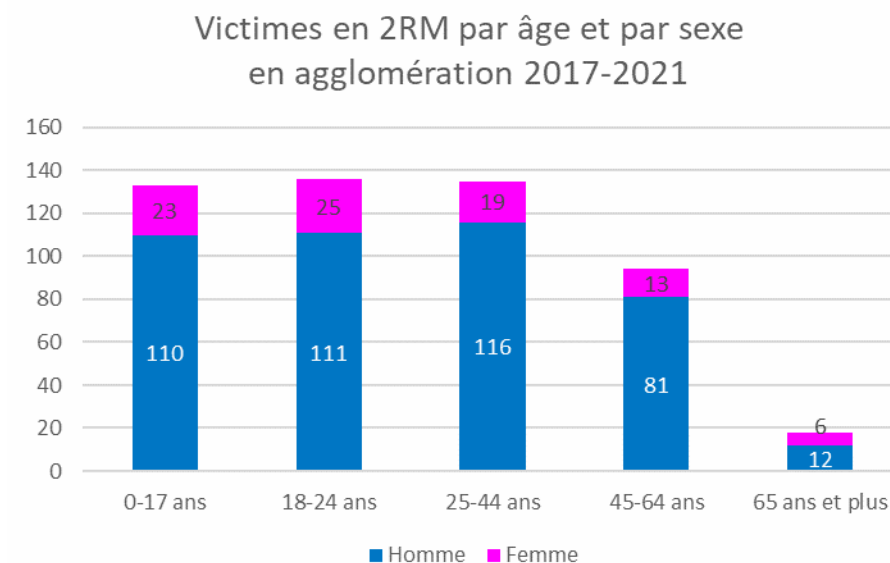


- Carte en agglomération avec un pictogramme correspondant au mode doux impliqué dans l'accident mortel



2.3.3. Les 2 roues motorisés

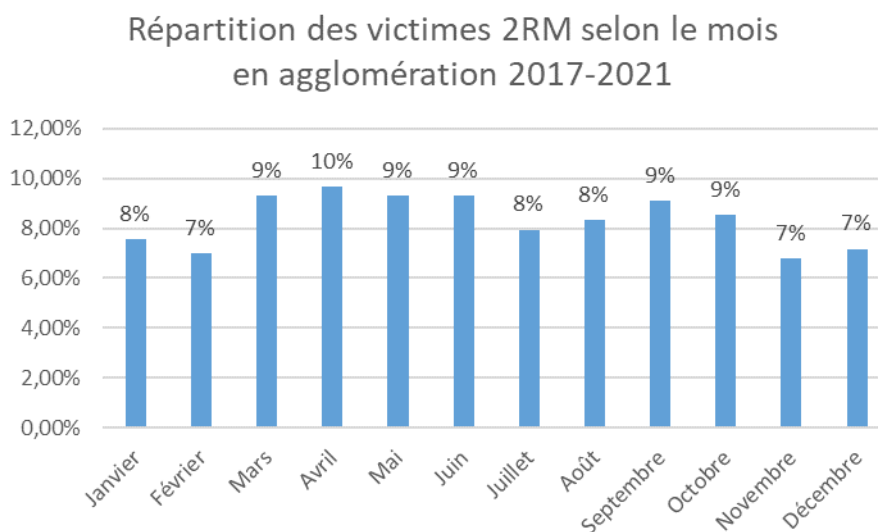
- Victimes en **2RM** (cyclo et moto) selon l'âge et le sexe en agglomération (2017-2021)



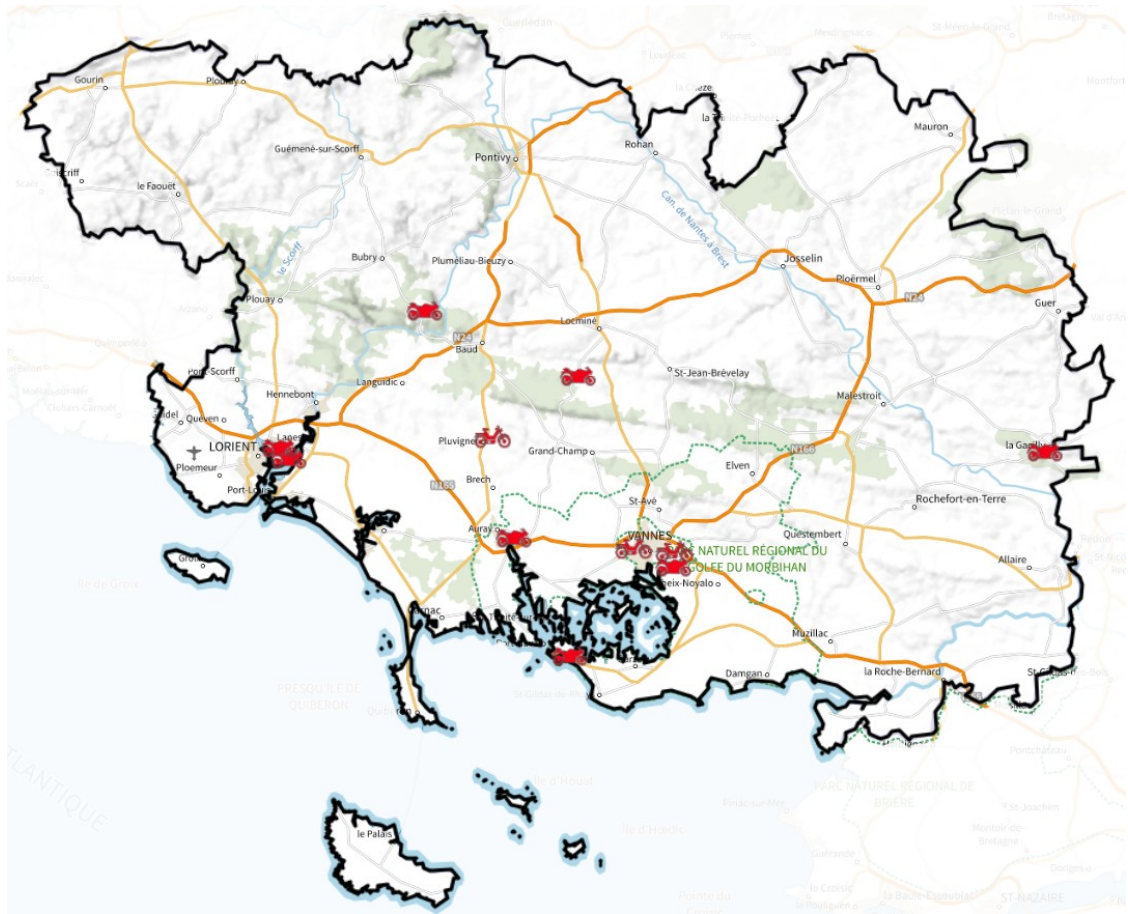
- Evolution des victimes en **2RM** entre 2019 et 2021 en agglomération, avec un chiffre en %

Evolution récente du nombre de victimes entre l'année de référence 2019 et 2021 : **20 %**

- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)



- Carte en agglomération avec un pictogramme pour le 2RM impliqué dans l'accident mortel



2.3.4. Facteurs spécifiques

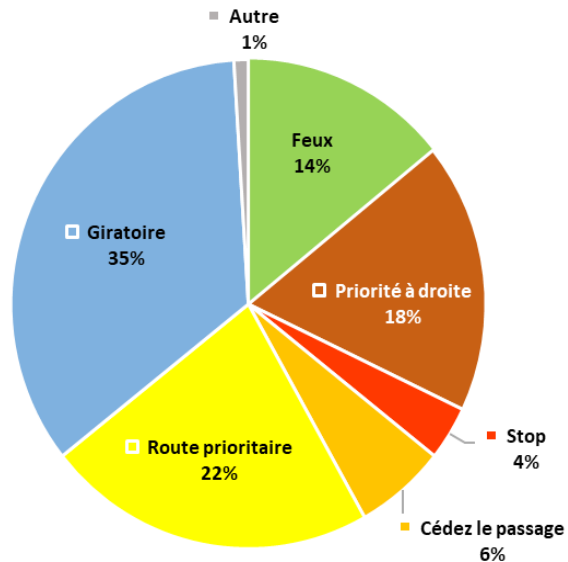
- Répartition des accidents en/hors intersection (2017-2021)

En/hors intersection	Accidents	Pourcentage	Tués	Victimes
Hors intersection	808	50,63%	21	956
En intersection	788	49,37%	20	980
Total	1596	100,00%	41	1936

Part des accidents en intersection : **49 %**

- Répartition des victimes selon le régime de priorité (2017-2021)

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



➤ **ARETENIR SUR L'ACCIDENTALITE DU MORBIHAN EN AGGLOMERATION ET HORS AUTOROUTE**

- La très grande majorité des accidents concerne des véhicules légers (61%)
- Les 65 ans et plus sont surreprésentés dans l'accidentalité des modes de déplacements doux en agglomération.
- Les mois d'été concentrent 40% des accidents en mode de déplacement doux.
- Les victimes en 2RM sont en majorité des hommes de moins de 44 ans.
- Le plus fort taux d'accidentalité se constate en avril à la reprise du guidon à la sortie de l'hiver.

La majeure partie des accidents en 2RM ont lieu sur route prioritaire et les intersections à sens giratoire.

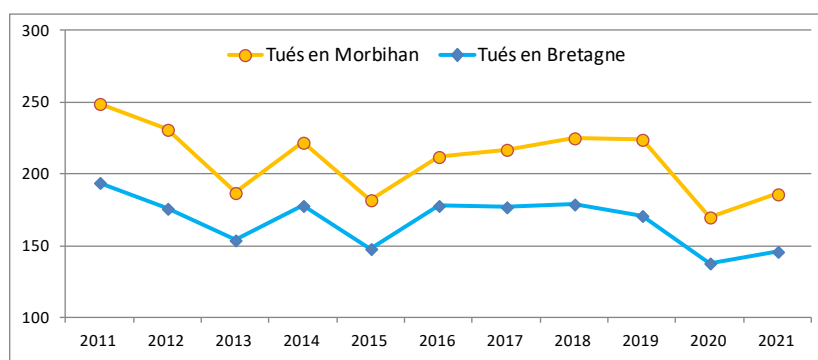
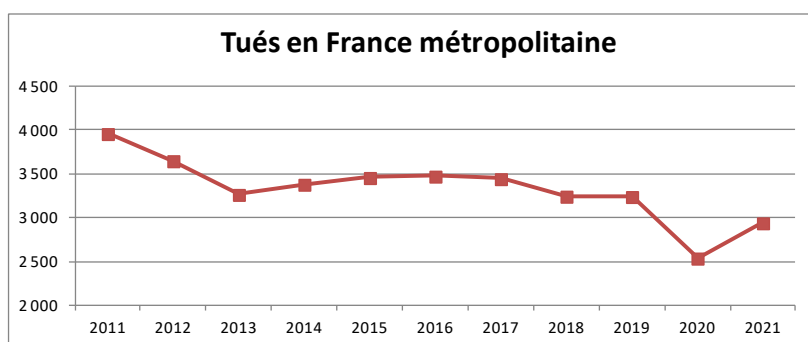
2.4 Suivi de l'accidentalité départementale

2.4.1 Bilan global et évolution de l'accidentologie sur 10 ans

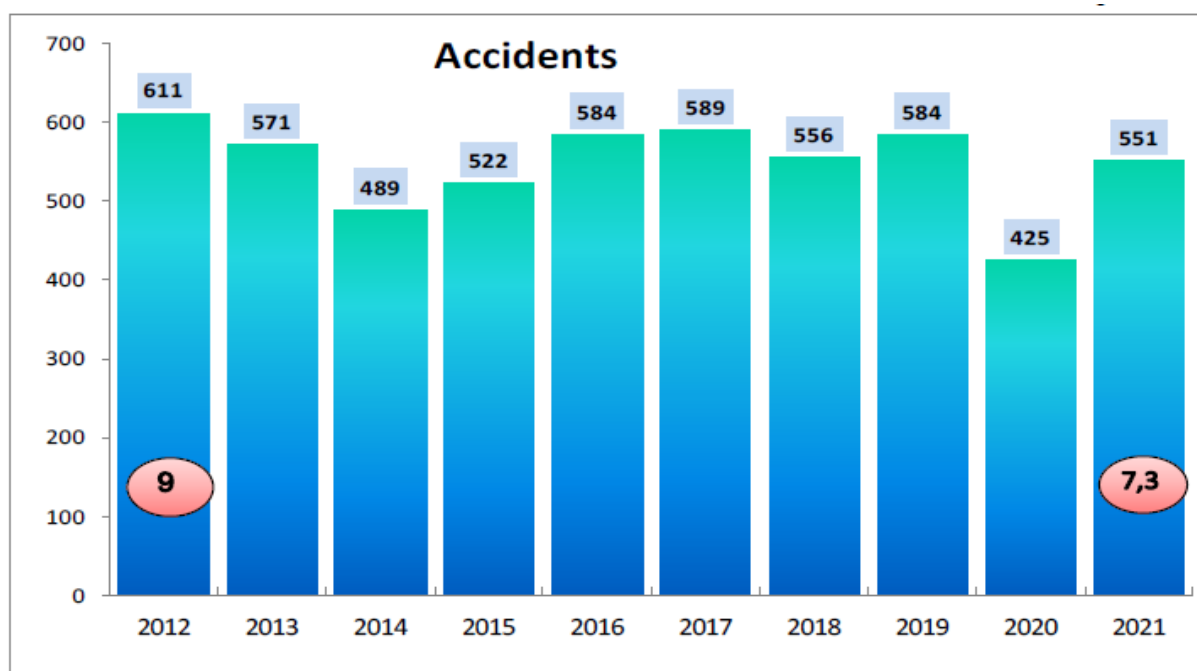
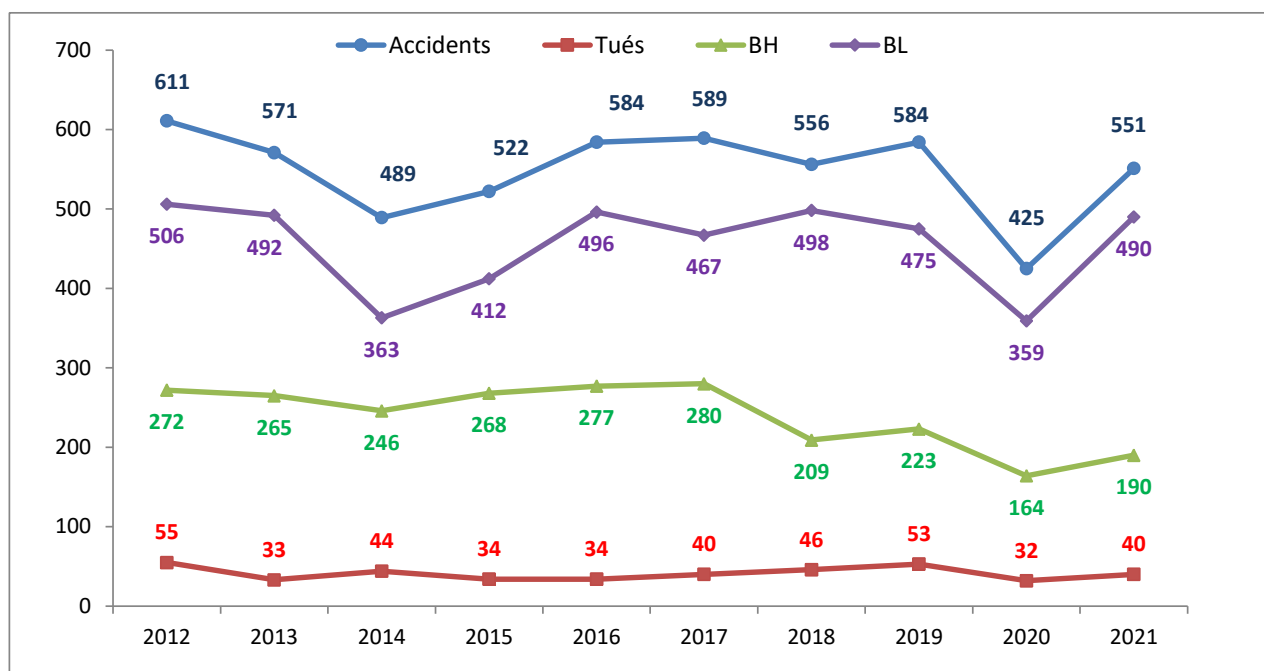
Après une baisse de 2010 à 2013, les chiffres des statistiques accidents sont repartis à la hausse à partir de 2014 pour repartir à la baisse à compter de 2017.

France métropolitaine			
	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	67 288	3 992	84 461
2011	65 024	3 963	81 251
2012	60 437	3 653	75 851
2013	56 812	3 268	70 607
2014	58 191	3 384	73 048
2015	56 603	3 461	70 802
2016	57 522	3 477	72 645
2017	58 613	3 448	73 384
2018	55 766	3 248	69 887
2019	56 016	3 244	70 490
2020	45 121	2 541	55 836
2021	53 540	2 944	67 057
Evolution 2012-2016	— 4,8 %	— 4,8 %	— 4,2 %
Evolution 2017-2021	— 8,6 %	— 14,6 %	— 8,6 %

	Tués en France	Tués en Bretagne	Tués en Morbihan
2010	3 992	183	48
2011	3 963	194	55
2012	3 653	176	55
2013	3 268	154	33
2014	3 384	178	44
2015	3 461	148	34
2016	3 477	178	34
2017	3 448	177	40
2018	3 248	179	46
2019	3 244	171	53
2020	2 541	138	32
2021	2 944	146	40
Evolution 2012-2016	-5%	-1%	-38%
Evolution 2017-2021	-15%	-17%	0
Evolution 2012-2021	-19%	-17%	-27%



2.4.2 Evolution des ATBH sur une période de 10 ans



Sur une période de 10 ans, le nombre d'accidents de la circulation a diminué. En 2021 on enregistre une baisse de **- 10 %** par rapport à 2012.

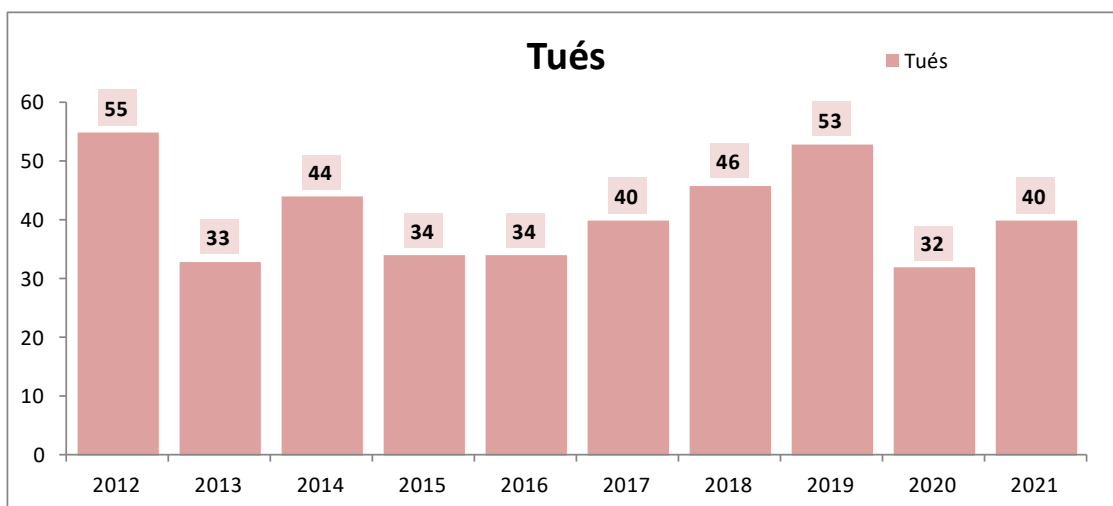
Le nombre de personnes tuées, l'indice de gravité et les blessés hospitalisés sont également en baisse entre les deux années extrêmes des graphiques :

→ le nombre de tués : 55 en 2012 et 40 en 2021 soit **- 27 %**.

→ l'indice de gravité : 9 en 2012 et 7,3 en 2021 soit **- 19 %**.

→ le nombre de blessés hospitalisés : 272 en 2012 et 190 en 2021 soit **- 30 %**.

► **des accidents moins nombreux et moins graves**



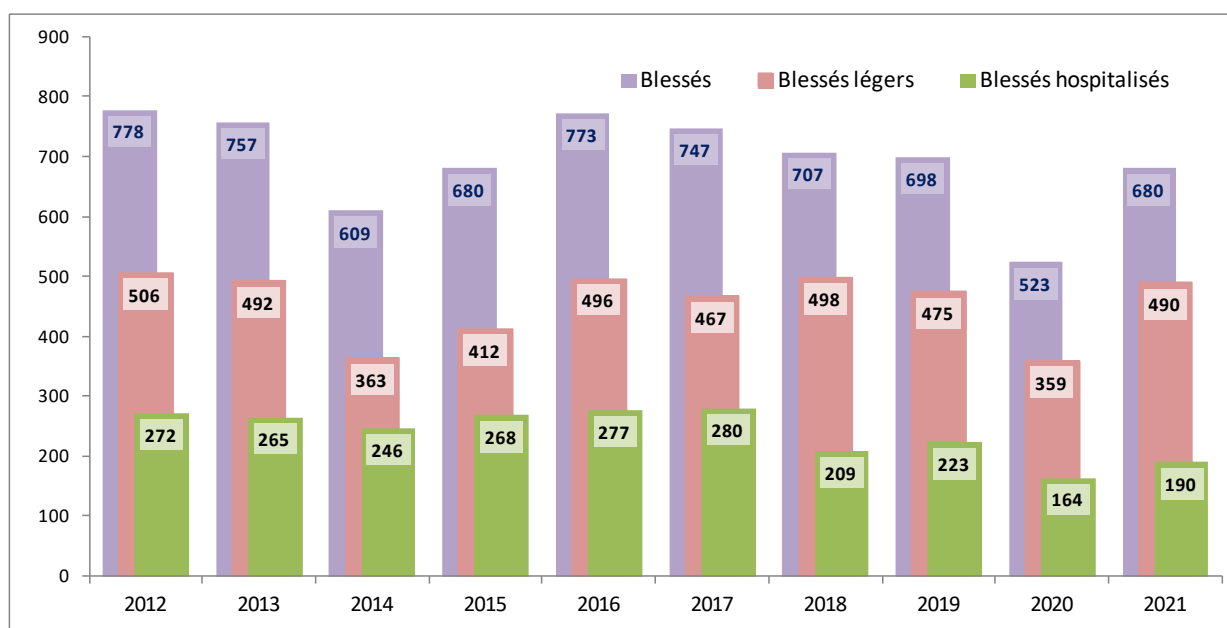
Sur une période de 10 ans :

Le nombre de blessés dans les accidents a diminué.
 Il est passé de 778 blessés en 2012 à 680 en 2021 soit **- 13 %**.
 → la moyenne sur ces 10 années est de 695 blessés/an.

Le nombre de blessés légers a également baissé :
 506 en 2012 contre 490 en 2021 soit **- 3 %**.
 → la moyenne sur ces 10 années est de 456 blessés légers/an.

Le nombre de blessés hospitalisés a lui aussi baissé :
 272 en 2012 contre 190 en 2021 soit **- 30 %**.
 → la moyenne sur ces 10 années est de 239 blessés hospitalisés/an.

La baisse amorcée en 2012 se confirme en 2013 et 2014 pour repartir à la hausse en 2015 et 2016 puis réarmorer une baisse à compter de 2017.



2.4.3 Evolution entre 2012-2016 et 2017-2021

► Evolution de l'accidentologie en France métropolitaine/Bretagne/Morbihan

	France métropolitaine				Bretagne				Morbihan			
	2012-2016	2017-2021	Evolution	%	2012-2016	2017-2021	Evolution	%	2012-2016	2017-2021	Evolution	%
Accidents	289565	269056	-20509	-7	11838	12148	310	3	2777	2705	-72	-3
Tués	17243	15425	-1818	-11	834	811	-23	-3	200	211	11	6
Blessés	362953	336654	-26299	-7	15237	15221	-16	0	3597	3355	-242	-7

Evolution du nombre de tués :
 France métropolitaine -11 %
 Bretagne -3 %
 Morbihan +6 %

► Evolution de l'accidentologie en Morbihan

	2017	2018	2019	2020	2021	2017-2021	Moyenne sur 5 ans	Evolution 2017/2021
Nbre d'accidents	589	556	584	425	551	2705	541	- 6%
Nbre de tués	40	46	53	32	40	211	42	0%
Nbre de blessés	747	707	698	523	680	3355	671	- 9%
dont blessés hospitalisés	280	209	223	164	190	1066	213	- 32%
Indice de gravité (1)	6,8	8,3	9,1	7,5	7,3			7%
Indice de gravité (2)	54	46	47	46	42			- 22%

► Evolution des principales causes d'accidents mortels dans le Morbihan

	Alcool et/ou Stupéfiants	Vitesse	Malaise	Inattention	Refus de priorité	Dépassement dangereux	Fatigue	Déporté à gauche	Contresens	Autres	Totaux
2017	15	8	2	3	5	0	2	2	0	2	39 accidents 40 tués
2018	16	12	4	3	5	0	0	1	0	2	43 accidents 46 tués
2019	24	9	7	5	2	0	1	0	0	3	51 accidents 53 tués
2020	11	4	4	4	3	2	1	1	1	0	31 accidents 32 tués
2021	11	4	5	2	6	2	2	4	1	1	38 accidents 40 tués
	77	37	22	17	21	4	6	8	2	8	

Seule la cause principale est retenue, l'alcool et les stupéfiants prédominent sur les autres causes

ALCOOL et/ou STUPEFIANTS	2012-2016	2017-2021	Evolution
Nombre total d'accidents corporels	2 777	2 705	—2,60 %
Nombre d'accidents corporels « Alcool et/ou Stupéfiants	610	634	+3,9 %
Rapport accidents « alcool et/ou stupéfiants**/nbre total d'accidents	22 %	23 %	+5 %
Nombre d'accidents mortels « Alcool et/ou Stupéfiants	123	120	— 2,4 %
Nombre total de personnes tuées	200	211	+5,5 %
Nombre de personnes tuées « Alcool et/ou Stupéfiants	139	129	— 7,2 %
Rapport tués « alcool et/ou stupéfiants**/nbre total de tués	69 %	61 %	-12,00 %

*taux supérieur à 0,5 g/l de sang ou 0,2 g/l de sang pour les permis probatoire

VITESSE	2012-2016	2017-2021	Evolution
Nombre total d'accidents mortels	176	202	+15 %
Nombre total de personnes tuées	200	211	+5,5 %
Nombre d'accidents mortels « vitesse**	36	37	+3 %
Nombre de personnes tuées dans ces accidents « vitesse **	39	37	— 5 %
Rapport tués « vitesse**/nombre total de tués	20 %	18 %	— 5 %

*1ère cause en l'absence d'alcool et/ou de stupéfiants

La cause vitesse dans les accidents mortels	2017	2018	2019	2020	2021	2017-2021
1ère cause	8	12	9	4	4	37
2ème cause	4	7	15	10	9	45
Total	12	19	24	14	13	82
%	31%	44%	47%	45%	34%	40%

1ère cause : en l'absence d'alcool et/ou de stupéfiants, 2e cause : après alcool et/ou stupéfiants

REFUS DE PRIORITE	2012-2016	2017-2021	Evolution
Nombre total d'accidents mortels	176	202	+15 %
Nombre total de personnes tuées	200	211	+5,5 %
Nombre d'accidents mortels « refus de priorité**	33	16	— 52 %
Nombre de personnes tuées accidents « refus de priorité**	35	16	— 52 %
Rapport tués « refus de priorité**/nombre total de tués	17,5 %	8 %	—52 %

*cause en l'absence d'alcool et/ou de stupéfiants

L'alcool et/ou les stupéfiants

Bien qu'elle soit en baisse, elle reste la 1ère cause des accidents mortels soit 38 % sur les routes du Morbihan.

La vitesse

Lorsqu'elle est en 1ère cause, c'est-à-dire en l'absence d'alcool et/ou de stupéfiants, elle est la 2e cause des accidents mortels soit 18 % mais si on prend en compte sa présence dans les accidents mortels avec alcool et/ou stupéfiants, elle est alors présente dans 40 % des accidents mortels et passe donc en 1ère position.

Ensuite on retrouve les accidents mortels **Malaise** 11 %, les accidents mortels **Refus de priorité** 10 % et les accidents mortels **Inattention** 9 %.

2.4.4 – Les premiers éléments de l'accidentologie 2022

	2019	2020	2021	2022	Evolution 2019/2022	Evolution 2021/2022
Accidents	584	425	551	491	-16 %	-11 %
Tués	53	32	40	43	-19 %	8 %
Blessés	698	523	680	585	-16 %	-14 %
Dont Blessés Hospitalisés	223	164	190	195	-13 %	3 %

- ▶ Le nombre d'accidents corporels diminue de 16% par rapport à 2019 et de 11% par rapport à 2021.
- ▶ Le nombre de personnes tuées est en baisse de 19% par rapport à 2019 mais en hausse de 8 % par rapport à 2021.
- ▶ Le nombre de blessés diminue de 16% par rapport à 2019 et de 14 % par rapport à 2021.
- ▶ Parmi ceux-ci, le nombre de blessés hospitalisés >24h est en baisse de 13% par rapport à 2019 mais en légère augmentation de 3% par rapport à 2021.

Les accidents mortels en 2022 :

- Personnes tuées par catégorie d'utilisateur

	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Piéton	5	8	8	▶
Vélo	4	7	3	▼
Cyclo/Scooter ≤ 50 cm ³	0	2	1	▼
Cyclo/Scooter > 50 cm ³ ≤ 125 cm ³	0	1	1	▶
Moto/Scooter > 125 cm ³	3	7	5	▼
Véhicule léger (VL) ou utilitaire (VU)	19	13	23	▲
PL	0	0	1	▲
Autre* (voiturette, quad, moto-bike...)	1	2	1	▼
Totaux	32	40	43	▲

- ▶ La catégorie VL/VU concentre toujours la majorité des tués soit 48 % sur ces 3 dernières années et 54 % en 2022. L'augmentation en 2022 s'explique en partie du fait que dans 2 accidents, plusieurs personnes sont décédées (un avec 4 tués et un avec 2 tués).
- ▶ Le nombre de piétons tués reste stable.
- ▶ Le nombre de cyclistes décédés est en baisse et passe de 7 à 3 (pour 2 d'entre-eux, il s'agit de VAE).
- ▶ Le nombre de décès chez les 2RM baisse également passant de 10 à 7 en 2022.
- ▶ En 2022, Les usagers « fragiles » (piéton, vélo, cyclomoteur, moto, quad) représentent 44 % des personnes tuées contre 65 % en 2021.

- Personnes tuées par tranche d'âge

	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
0-17 ans	3	3	2	▼
18-24 ans	6	4	7	▲
25-34 ans	3	6	6	▶
35-44 ans	2	6	5	▼
45-54 ans	5	4	5	▲
55-64 ans	4	5	2	▼
65-74 ans	6	6	4	▼
75 ans et +	3	6	12	▲
Totaux	32	40	43	▲

- ▶ En 2022, 37 % des tués ont plus de 65 ans (30 % en 2021)
- ▶ En 2022, 44 % des tués ont plus de 55 ans (43 % en 2021)
- ▶ En 2022, 16% des tués ont entre 18 et 24 ans contre 10% en 2021

- Personnes tuées par sexe

	2020	2021	2022
Homme	25	30	34
Femme	7	10	9
Total	32	40	43

- ▶ En 2022, 79 % des tués sont des hommes contre 75 % en 2021

- Répartition des causes principales dans les accidents mortels

	Alcool et/ou stupéfiants	Vitesse	Refus de priorité	Malaise	Inattention	Fatigue	Dépassement dangereux	Déporté à gauche	Contre sens	Autres	Totaux
2020	11	4	3	4	4	1	0	1	1	2	31 (32 tués)
2021	11	4	6	5	2	2	1	4	1	2	38 (40 tués)
2022	16	3	3	8	2	3	2	0	0	2*	39 (43 tués)

* cause indéterminée

- ▶ La cause « alcool et/ou stupéfiants » demeure la principale cause des accidents mortels.
→ Elle représente 46 % des personnes tuées en 2022 contre 30 % en 2021.
 - ▶ La cause « vitesse » est la 1ère cause dans 3 accidents mortels mais elle est la 2ème cause dans 12 autres :
→ Elle est donc **présente** dans 15 accidents mortels sur les 39 soit 38 % (34 % en 2021).
 - ▶ Les malaises sont en constante augmentation et représente désormais 19 % des tués.
- On peut noter que sur les **43** personnes tuées :
- 32 d'entre-elles ont perdu la vie dans des accidents **sans collision** avec un autre véhicule soit 74 % des tués (63 % en 2021)
 - ▶ 24 où le véhicule est seul en cause
 - ▶ 8 où le véhicule est en collision avec un piéton

3. L'évaluation du DGO 2018-2022

3-1 Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Les orientations définies dans le cadre du DGO ont fait l'objet d'actions opérationnelles inscrites annuellement dans les PDASR et ventilées par enjeux.

Ces actions ont été déclinées en interventions animées par la Coordination sécurité routière, et les IDSR du réseau « AGIR. Un bilan du PDASR précédent est systématiquement inclus au PDASR suivant. Il comprend le bilan quantitatif et qualitatif des actions.

LES RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS

En France en 2020, 356 personnes sont mortes d'un accident de la route lié au travail, qu'il s'agisse d'accident de mission ou de trajet. Une baisse de 12% par rapport à 2019 qui s'explique par les effets de la crise liée à la Covid 19. Malgré cette baisse, les accidents de la route restent la première cause de mortalité au travail représentant 31% des accidents mortels.

Les résultats de l'étude sur le risque routier menée depuis 8 ans par les assureurs montrent que l'importance de ce risque en entreprise demeure sous-estimé.

Coopération avec les entreprises:

Une relance de la coopération avec les entreprises a été réalisée en partenariat avec le club sécurité routière en entreprise du Morbihan, après la période Covid.

Des actions ont été menées avec les entreprises du département en collaboration avec nos différents partenaires, notamment avec les forces de l'ordre.

Association des communes:

Les communes ont été associées aux journées de sécurité routière en entreprise, ce qui a permis d'effectuer des actions de grande ampleur.

Des actions particulières à destination des employés communaux ont aussi été réalisées, leur fonctionnement étant souvent celle d'une entreprise.

LES ADDICTIONS

Les accidents de la route restent la première cause de mortalité chez les jeunes. La consommation d'alcool, de stupéfiants et autres substances addictives, ainsi que la fatigue, joue un rôle prépondérant dans cette accidentalité.

kit festival:

De nombreux festivals, sont à l'affiche dans le département. Il est donc judicieux de veiller à ce que les milliers de spectateurs qui assistent à ces concerts, n'encourent pas de risques routiers lorsqu'ils reprennent leurs véhicules.

L'opération Kit festival, en place depuis de nombreuses années, a permis aux organisateurs de ces manifestations, de sensibiliser les festivaliers sur l'insécurité routière durant toute la période du DGO. Des Kits ont été distribués aux bénévoles (une centaine chaque année), après une formation assurée par la Coordination. Ce Kit comprend gilet, chapeau, tee-shirt pour les bénévoles, permettant de les identifier facilement sur les sites. Il leur a été également prêté du matériel tel que : banderoles, flammes, dépliants et éthylomètres afin d'offrir aux festivaliers un contrôle de leur taux d'alcoolémie et d'évaluer le temps nécessaire à une reprise du volant en toute sécurité. Environ 10 000 évaluations d'alcoolémie sont pratiquées annuellement dans le cadre des festivals, tant par les éthylomètres que grâce aux éthylotests distribués.



Lutte contre l'alcoolisation des jeunes:

Le projet a consisté à rappeler les règles juridiques et les responsabilités endossées par les organisateurs de soirées, notamment auprès des chefs d'établissements scolaires.

Sensibiliser les acteurs concernés: les associations d'étudiants des établissements scolaires de l'enseignement supérieur ou des lycées, et les étudiants eux-mêmes.

"Alcool et route" : sensibilisation du public:

Information sur les dangers liés à la consommation d'alcool et les risques induits sur la route.

Ateliers de simulations – module alcool – Diffusion de spots de prévention.

Actions du réseau AGIR auprès de tout public (entreprises, seniors, jeunes) ont permis d'aborder ce thème et d'inviter à une réflexion constructive.

"Sais-tu comment tu vas rentrer ?"

Information, sensibilisation du public fréquentant les établissements de nuit aux dangers liés à la consommation et les risques liés à la route.

Collaboration avec l'UMIH.

Affichage de numéros de tél pour taxis – navettes

Opération Sam :

Entraide envers les personnes alcoolisées ou sous emprise de produits psychoactifs pour rentrer avec un chauffeur désigné au préalable.

Des actions SAM ont également été réalisées tout au long de l'année, par des communes ou des bureaux d'étudiants.

Sensibilisation des jeunes aux risques des conduites addictives:

Lutter contre la mortalité routière liée aux conduites addictives.

Opération réalisée par les jeunes préalablement formés qui sont intervenus auprès de leurs pairs.



Communication : Des spots sont diffusés sur le thème des addictions sur les radios et les réseaux sociaux.

LES JEUNES

Pour cet enjeu, pratiquement chaque tranche d'âge – de la grande section de maternelle à l'enseignement du second degré – a été sensibilisée par une action appropriée. L'enfant a ainsi été accompagné dans sa progression scolaire et a assimilé petit à petit les bons réflexes de sécurité routière.

« Module Clowns »

Action de sensibilisation à la sécurité routière, des enfants de 4 à 10 ans. Deux intervenants, ont endossé le rôle du clown blanc et du clown imprudent, déroulant un sketch inter-actif. Les enfants ont été amenés à corriger, répondre, reprendre le clown, qui semble ignorer les règles de circulation routière.



Les apprentissages essentiels tels que traverser la rue, circuler du bon côté de la chaussée ou attacher sa ceinture de sécurité ont ainsi été enseignés par le jeu, pour le plus grand plaisir des enfants.

« Pistes vélo »

Une piste vélo intérieure et une piste extérieure prêtées par la coordination :

Les élèves de primaire acquièrent un peu plus d'agilité et de connaissance des règles de circulation, à travers cette action a été animée par les communes qui se sont formées auprès de la coordination.

« Binôme classe de seconde »

Une information complète sur la conduite accompagnée et l'accidentologie a été apportée aux élèves en classe de seconde. Ce module interactif invite les élèves à réfléchir sur les multiples facteurs d'accidents. Cette action a été menée en binôme par un IDSR et un moniteur d'auto-école (ou un inspecteur de permis de conduire).

Une vingtaine de lycées ont demandé chaque année, ce module. Environ 3 500 élèves ont été ainsi informés et amenés à réfléchir sur la conduite automobile.

« Sensibilisation « Alcool et route » dans les établissements scolaires, les CFA, les FJT, et en entreprise »

Cette action est évoquée dans l'enjeu alcool du présent document. Elle répond en effet à ces deux thématiques.

Approche de la sécurité routière par le théâtre

Aborder autrement les messages de sécurité routière, notamment auprès des adolescents.

Une troupe professionnelle a assuré des représentations sur les conduites à risques, et a invité le public à réfléchir et échanger sur conduites à risques.

LES DEUX-ROUES MOTORISÉS ET USAGERS FRAGILES

En plus du thème des deux-roues motorisés, et devant le développement des nouveaux modes de déplacement doux, cette problématique a été intégrée au DGO.

« Sensibiliser les utilisateurs de deux-roues motorisés »

Ces interventions ont pour but de sensibiliser les motards et autres utilisateurs de deux-roues motorisés à la sécurité routière. Via des simulateurs 2 RM, il s'agit de réaffirmer la notion de partage de la route avec les autres usagers et d'avoir la maîtrise du deux-roues en toutes circonstances.

Dans les ateliers de la Sécurité Routière, l'utilisation des appareils et les conseils et messages diffusés en parallèle, sensibilisent le public présent. L'affluence a été particulièrement dense lors de salons et de manifestations autour du 2RM (La Madone des Motards de Porcaro).

Présence de la coordination lors des salons sur le deux-roues motorisés en partenariat avec d'autres intervenants dont les forces de l'ordre.



« Perfectionnement à la conduite d'une moto »

Cette formation post-permis a été proposée aux pratiquants de la moto par la CASIM. L'enseignement théorique et la pratique sur une demi journée ont été ainsi revus selon un programme de 10 séances. Manœuvrabilité, freinage d'urgence, petit entretien, circulation en groupe.

« Relais moto Gend »

Une formation post-permis a été proposée aux pratiquants de la moto par la Gendarmerie. Ces cours théoriques et pratiques sur la trajectoire de sécurité et les dangers de la conduite, l'équipement, les airs bags, permettent aux conducteurs de revoir les fondamentaux.

Action en faveur des plus jeunes :

Coopération avec les communes autour de la pratique du vélo pour les plus jeunes autour d'actions regroupant pratique et théorie.

Grands événements :

Présence sur les grands événements comme le Tour de France, le Tour de Bretagne, le grand prix de Plouay.

Action d'envergure sur l'aires de repos de Marzan lors du chassé-croisés de l'été en juillet avec un stand dédié aux usagers fragiles.

Opérations ponctuelles :

Action de prévention en coopération avec la sncf à bord des trains pour délivrer un message de prévention à destination des usagers fragiles, vélos, trottinettes sur le dernier kilomètre entre la gare et le lieu de travail ou le retour au domicile, particulièrement par visibilité réduite,

Actions de prévention pour cette même catégorie au sein des villes notamment avec Lorient en coopération avec la Police municipale.

Communication :

Campagne de communication dans la presse écrite sur le thème des usagers fragiles utilisant des dessins humoristiques.

Affichage de messages sur les panneaux publicitaires.

LES SENIORS

Conférences, plaquettes, auto-collants, ateliers, stages : de multiples façons, la communication sécurité routière vise à sensibiliser les seniors sur les dangers de la route.

« Sensibilisation des seniors en tant que conducteurs, cyclistes ou piétons »

- Renforcer la sécurité des seniors dans le cadre du risque routier.
- Remettre à niveau leurs connaissances.
- Sensibilisation aux pictogrammes apposés sur certaines boîtes de médicaments.

Le réseau AGIR a organisé des journées sous forme d'ateliers et d'échanges ou de nombreuses personnes ont ainsi pu vérifier leur aptitude à la conduite.

La campagne lancée auprès des pharmacies du département (affiches, tapis de comptoirs et flyers) pour la vigilance des consommateurs a été primée : « Idées SR 2019 ».

« Information des seniors et de leur entourage en cas d'incapacité à poursuivre la conduite »

Problématique de la perte de la capacité à conduire et incitation à utiliser les transports en commun. L'Espace Autonomie Seniors du centre ouest Morbihan privilégie les échanges avec le senior et sa famille sur ses problèmes de santé et les solutions envisageables.

Si un danger est pressenti, une communication est faite à la sous-préfecture.

Pour le Le CLARPA (Comité de Liaison des Associations de Retraités et Personnes Agées) de Saint-Avé des bénévoles accompagnent les seniors lors de leurs déplacements en transports en commun.

« Stage de sensibilisation incitatif ou obligatoire suite à un accident ou une infraction »

Ce stage permet au senior de prendre conscience de l'élévation du risque routier lié à l'âge, et éventuellement l'amener à renoncer à conduire. Cette action conduite par la Prévention routière, a fait l'objet d'une charte signée par la Préfecture et l'association Prévention Routière.

« Écoles de conduite : recyclage pour les seniors »

Une formation a été donnée aux auto-écoles volontaires, afin de leur fournir des connaissances sur les conséquences du vieillissement et les impacts sur la conduite. Après signature d'une charte, ces établissements peuvent apposer le logo les identifiants et proposer des remises à niveau spécifiques pour ce public.



La Coordination Sécurité Routière a assuré la réalisation et le suivi de ces actions. Cela nécessite une bonne réactivité des réseaux, des relations de confiance et une envie de travailler ensemble sur la prévention du risque routier.

L'animation des réseaux est essentielle au développement des actions de sécurité routière.

LE TRAVAIL EN RESEAU

Le réseau des ERSR

Le réseau des ERSR, créé le 19 octobre 2005, s'est considérablement élargi depuis. Les communes du département ont toutes nommées un ERSR qui conduisent les actions de sécurité routière sur leur commune. Ce réseau est animé par la Coordination sécurité routière.

Une formation de base leur est donnée lors du renouvellement des élus (ce qui fut le cas en quasi totalité lors des dernières élections)

Beaucoup de collectivités se sont particulièrement impliquées en matière de sécurité routière notamment pendant les fêtes de fin d'année avec l'action " Voir et être vu » en octobre lors du changement d'heure ou pour les fêtes de fin d'année avec l'opération « SAM, le capitaine de soirée ».

Le réseau AGIR

Les IDSR du réseau AGIR interviennent sur les actions de sécurité routière.

Ils sont réunis au moins une fois par an pour prendre connaissance du bilan des actions réalisées, ou à venir. Un point sur l'accidentologie leur est fourni et leur permet ainsi d'avoir une bonne connaissance de la situation. Les évolutions réglementaires leur sont également communiquées, soit localement, soit au niveau régional.

Le réseau des Référents sécurité routière de l'Education Nationale

Depuis février 2010, chaque collège et lycée, public ou privé, a nommé un référent sécurité routière. Pour l'organisation des actions dans les établissements scolaires, les REN sont de précieux interlocuteurs.

Conclusion du bilan des actions des PDASR 2018 à 2022

Le DGO 2018-2022 a été décliné chaque année en Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

Les actions ont été déclinées en interventions effectuées à la demande d'un établissement scolaire, d'une collectivité locale ou encore d'une entreprise. Une nouvelle organisation interne, mettant les pistes vélo à disposition des communes, permet aux ERSR (Elus Référents) de réaliser eux-mêmes des actions de sécurité routière.

L'ensemble des partenaires ont pu se fournir, à leur demande auprès de la coordination en matériel divers pour réaliser leurs propres actions.

Certaines actions ont été réalisées avec des partenaires publics ou privés et souvent encadrées par les IDSR du département qui réalisent un grand nombre d'actions au cours d'une année.

4. Les enjeux pour la période 2023-2027

Les enjeux pour cette nouvelle période se déclinent en quatre enjeux nationaux et deux enjeux locaux:

1 – LES DEUX ROUES MOTORISÉS

2 – LES CONDUITES A RISQUES

- Alcool, stupéfiants
- Vitesse et non respect des priorités
- Distracteurs – Usage du téléphone principalement

3 – LES NOUVEAUX MODES DE MOBILITES DITES DOUCES

- Vélos y compris à assistance électrique
- EDPM et Marche

4 - LES RISQUES ROUTIERS PROFESSIONNELS

5 – ENJEU JEUNES

6 - ENJEU SENIORS

Enjeu DEUX ROUES MOTORISES

- **Caractéristiques principales**

Les deux-roues motorisés regroupent un grand nombre de véhicules dont la conduite est accessible dès le plus jeune âge. On observe un grand nombre d'accidents chez les 0-24 ans dans la catégorie inférieure ou égale à 50 cm³.

En 2020, les 25-54 ans, dans la catégorie des plus de 50 cm³ sont les seuls tués.

La catégorie deux roues motorisés représente 9% des tués en 2020, contre 25% en 2019 et 2017 et 19% en 2018.

- **Constats**

Sur la période 2017-2021, couvert par le précédent Document Général d'Orientation, les deux-roues motorisés représentent 21% des tués du département et 16% des Auteurs Présumés Responsables d'Accidents Mortels (APAM).

Les accidents sont dûs à un ensemble de facteurs:

- Aux phénomènes saisonniers. (nuit, intempéries)
- Au manque de visibilité des deux-roues motorisés.
- Au manque d'expérience.
- Aux addictions et distracteurs.
- À la vulnérabilité physique.
- Au non respect des règles : code de la route , débridage...
- Aux autres usagers.
- À la vitesse inadaptée.
- Aux infrastructures inadaptées.

En 2021, les usagers fragiles représentaient 65 % des tués.

La plupart des accidents se produisant hors agglomération, une vigilance particulière devra être apportée aux actions concernant la pratique deux-roues motorisés sur les routes concernées.

Nécessité de enforcer la visibilité de ce type de moyen de transport peu encombrant.

- **Les orientations d'actions**

Prévention :

Amélioration de la connaissance de l'ensemble des acteurs:

- Améliorer la connaissance des accidents de 2RM de l'ensemble des acteurs.
- Identifier les itinéraires potentiellement accidentogènes.
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents.

Infrastructure:

- Diffuser à toutes les associations de motards, aux auto-écoles, à la gendarmerie, etc... les informations concernant les travaux sur voirie.
- Inciter les ERSR à intégrer la logique de déplacement propre aux 2RM dans les aménagements de leur commune, ainsi que les autres gestionnaires de voirie.

Formation:

- Inviter les techniciens de l'infrastructure et les élus aux journées « une voirie pour tous » en rapport avec la circulation des 2RM.
- Former les auto-écoles aux risques et conséquences du débridage, et sur les sanctions encourues.
- Développer les modules de prise en compte des 2 roues dans la formation du permis auto.
- Préconiser des stages de sensibilisation « vitesse » pour les auteurs d'accidents dus à la vitesse et ajouter à la peine complémentaire le stage Moto Gend organisé par les services de l'État.
- Faire connaître les actions de perfectionnement Moto Gend proposées dans le département par la Gendarmerie, la sécurité routière, la CASIM et autres associations de motards (*manœuvrabilité, freinage d'urgence...*)
- *Formation des professionnels du secteur : concessionnaires enseignants moto-école...*
- *Conduite avec un passager ou véhicule chargé.*
- *Connaissance de sa moto.*
- *Accompagner et encadrer la première année de permis en proposant un parrainage des jeunes motards avec un motard expérimenté.*

Éducation:

- Réunir régulièrement les acteurs du milieu motocycliste pour favoriser le dialogue. (*motocubs, associations, professionnels de vente/réparation, enseignants de la conduite*)
- Sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leur véhicule.
- Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (renforcer l'éducation des usagers sur les équipements adaptés).
- Renforcer l'éducation des usagers aux conséquences liées au débridage (*conséquences financières sur la famille et sanctions encourues*)
- Insister sur « le voir et être vu » et l'importance d'un équipement homologué avec dispositifs réfléchissants.
- Renforcer l'éducation des usagers aux risques spécifiques liés à la pratique de la moto (*vitesse inadaptée, distance de sécurité, alcool...*)
- Réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (*connaissances théoriques et pratiques*) en valorisant les conduites responsables.
- Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journées "circuit" encadrée...) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto écoles, les associations.
- Sensibilisation des collégiens et lycéens à la pratique du 2 roues-motorisés.
- Sensibilisation sur les phénomènes de groupes.
- Sensibilisation des 18-25 ans : IUT Facultés CFA...

Distinguer la population urbaine et rurale pour orienter les actions, sachant que le réseau emprunté peut être différent en fonction du lieu d'habitation :

➤ Agglomération:

- Formation renforcée à l'égard des petites cylindrés.
- Adaptation à un trafic dense
- Voir et être vu en particulier aux heures de pointe et au changement d'heure à l'approche de l'hiver.
- Connaissance de la signalisation et des règles de priorité

➤ Hors agglomération :

- Danger des vitesses pratiquées.
- État de la chaussée.
- Travail de la trajectoire.
- Distances de sécurité.

Communication :

- Campagne de communication multi-support sur les risques particulier à la moto : en particulier à l'entrée de la belle saison (période de reprise du guidon)
- Information sur les risques et la nécessité de porter des équipements adaptés
- Flyers distribués chez les concessionnaires et distributeurs accessoires
- Flyers distribués par des maraudes
- Flyers et informations diffusés auprès des clubs
- Informations diffusées sur les centre examens motos et moto-écoles
- Information lors des grands salons 2 roues-motorisés
- Présence sur les salons dédiés aux 2 roues-motorisés
- Présence sur les grands rassemblement de motards
- Témoignages d'accidentés orientés vers les jeunes motards
- Immersion dans des centres de rééducation recevant des accidentés de la route
- Intensifier les messages de vigilance auprès des automobilistes
- Informer les parents et usagers sur la nécessité du bon état du deux-roues (*éclairage, freins, débridage*)
- Informer des risques spécifiques des 2 roues via les mutuelles, les assurances, les auto-écoles, la presse spécialisée.
- Harmoniser et rendre cohérent le discours sur le débridage; à l'école, chez le concessionnaire ou l'assureur.

Contrôle sanction

- Réaliser des actions de prévention et de sanctions avec les forces de l'ordre : Gendarmerie Police Nationale et municipale.
- Utilisation du curvomètre permettant de contrôler la puissance du véhicule.
- Réaliser des contrôles sur la conformité des 2 RM (contrôles préventifs en amont, notamment sur les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires.
- Réaliser des contrôles sur les casques et gants avec une incitation au port d'équipement de protection individuelle obligatoires.
- Cibler les contrôles de 2RM sur les périodes accidentogènes.
- Contrôler la possession du permis AM sans sanction, mais faire suivre d'une présentation des risques encourus.
- vérifier et contrôler la qualité de la formation et de l'enseignement des auto-écoles et moto-écoles, conformément à la réglementation.

La cible

- Les utilisateurs de 2 RM.
- Les automobilistes.

LES CONDUITES A RISQUES

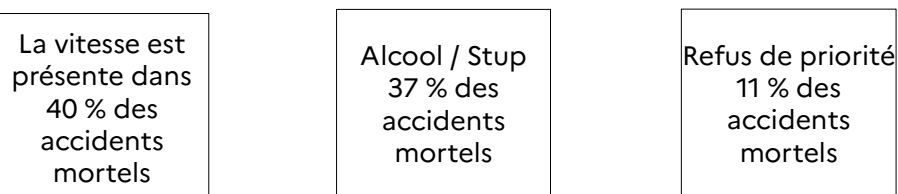
Alcool Stupéfiants Vitesse Non respect des priorités

Distracteurs

- Caractéristiques principales**

Sur la période du précédent Document Général D'orientation (2017-2021) le pourcentage cumulé ayant pour cause l'alcool/ les stupéfiants, et le non-respect des priorités représentait 48 % des accidents mortels sur les routes du département.

On notera aussi que la vitesse est présente dans 40 % des tués sur nos routes.



La majorité des accidents mortels se produisent dans 89 % à moins de 50 kms du domicile des victimes, dans 62 % des cas en semaine et dans 64 % des cas en plein jour.

- Constat**

Les routes départementales sont les axes où l'on constate le plus grand pourcentage de tués, 64 %.

Les accidents mortels se situent hors agglomération et représentent 80% des tués; 74% sont des hommes.

En ce qui concerne les âges des victimes, toutes les tranches d'âges sont concernées.

→ On note que 20 % tués ont un âge ≤ à 24 ans et 25 % des tués ont un âge ≥ à 65 ans.

L'utilisation des distracteurs, l'usage des stupéfiants, la consommation d'alcool, cumulés avec un réseau de routes départementales denses et des vitesses non adaptées doivent orienter les actions de prévention de la coordination et de ses partenaires.

- Toutes les tranches de la population, notamment les 18-24 ans et les 25-34 ans ;
- Les week-end et fêtes pendant les plages horaires de 01h-03h, 05-07h, 17h-22h ;
- En semaine, pendant les tranches horaires 13h-17h, 18h-22h ;
- Les conducteurs automobiles, les cyclomoteurs et les piétons.

	Accidents			Tués			Blessés hospitalisés			Blessés légers		
	Total	Alcool	Stupéfiants	Total	Alcool	Stupéfiants	Total	Alcool	Stupéfiants	Total	Alcool	Stupéfiants
2018	558	108	34	46	15	9	209	80	18	498	82	34
2019	584	95	36	53	22	11	223	48	28	475	65	18
2020	425	63	18	32	13	5	164	42	17	359	38	9
2021	551	88	32	40	11	8	190	49	26	490	81	18

- **Les orientations d'actions**

- **Prévention :**

-

- **Amélioration de la connaissance**

- Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool/stupéfiants/téléphone au volant.
- Mieux comprendre les accidents graves liés au facteur alcool : travailler en partenariat avec le dispositif d'appui territorial de la MILDECA, l'agence régionale de la santé, les professionnels de santé.
- Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations alcool/stupéfiants lors des contrôles et accidents.
- Étude de l'impact de l'usage du téléphone dans les accidents

- **Infrastructure**

- Développer le réseau de transports en commun (*linéaire, fréquence*) : partenariat à développer avec le réseau urbain et péri-urbain en proposant des horaires en adéquation avec les risques.
- Faciliter l'accès aux taxis en cas de besoin

- **Formation**

- Former les élus, les chefs d'entreprise (*y compris auto-écoles, clubs, discothèques, bars...*), les dirigeants de clubs sportifs, les animateurs de la filière jeunesse et sports, les administrations, aux messages à faire passer sur les conséquences de la conduite sous emprise et sur les temps de récupération.- former les jeunes sur les risques encourus, les conséquences sur la conduite, les dégâts sur le corps et dans leur vie, en cas de responsabilisation d'accident.
- Développer les témoignages des gens touchés par un drame de la route devant un public jeune
- Mettre en avant le Référentiel pour l'Education à une Mobilité Citoyenne (REMC) à la signature du contrat en auto-école.
- Former aux risques de l'usage des stupéfiants et les dégâts engendrés par leur utilisation
- Proposer un module de formation regroupant les thèmes d'addiction, de l'usage des distracteurs, et du non-respect des règles de priorité.
- Apprendre dès le plus jeune âge les règles.

- **Éducation**

- Continuer et amplifier les actions dans le milieu scolaire.
- S'appuyer sur les établissements scolaires et sur les parents (relais) lors de l'apprentissage de la conduite.
- Sensibiliser sur les conséquences sociales et pénales de l'alcoolisation.
- Avoir une pédagogie plus poussée sur l'alcool, le temps de récupération, lors de l'enseignement de la conduite.
- Impliquer les discothèques et bars de nuit dans l'éducation contre les addictions. (charte départementale)
- Accompagner les Etablissements d'Enseignement de la Conduite Automobile (EECA) dans la lutte contre les addictions.
- Développer les stages dans les centres de rééducation fonctionnels et dans les hôpitaux.

- Enseignement dans les établissements scolaires et les EECA à l'aide d'ouvrages consacrés aux stupéfiants.
- Accentuer les actions dans les secteurs possédant peu ou pas de réseaux de transports en commun notamment hors agglomération.
- Renforcer les actions en ciblant les lieux et la population concernée.

Communication :

- Adapter les messages à l'évolution des modes de consommation.
- Communiquer dans la presse sous différentes formes : *articles, affiches des différentes campagnes du ministère.*
- Prévoir des « prêts à insérer » pour les élus référents sécurité routière très demandeurs, sur des points particuliers.
- Informer sur le processus d'accumulation rapide de l'alcool dans le sang, puis d'élimination lente.
- Informer sur la responsabilité du conducteur en cas d'accident et sur la responsabilité de l'organisateur des soirées qui laisse repartir une personne qui a trop bu.
- Communication dans les pharmacies.
- Communication dans les discothèques.
- Renforcer la communication sur les stupéfiants et leurs effets.
- Renforcer la communication sur les distracteurs.
- Diffuser de la documentation dématérialisée via les courriels.

Contrôle sanction

- S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest.
- Contrôler l'interdiction de la vente d'alcool aux mineurs.
- Coordonner les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire.
- Recourir à l'immobilisation du véhicule ou à la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants..
- Cibler les contrôles d'alcoolémie en les adaptant aux nouveaux modes de consommation.
- Communiquer sur les contrôles comme « outils de prévention ».
- Améliorer le suivi des « récidivistes » avant l'accident mortel (*signalement, suspensions permis, trajets domicile-travail*).
- Développer le recours à l'EAD.
- Contrôles inopinés des auto-écoles
- Développer les alternatives à la sanction : stage centre rééducation, hôpitaux*

La cible

- Les jeunes du collège à l'entrée dans la vie active.
- Les associations de jeunes.
- Les adultes
- Les établissements de nuit
- Les établissements scolaires
- Les organisateurs de soirée
- L'ensemble du cotinuum éducatif

Enjeu Les nouveaux modes de mobilités dites douces (Vélo y compris à assistance électrique) EDPM

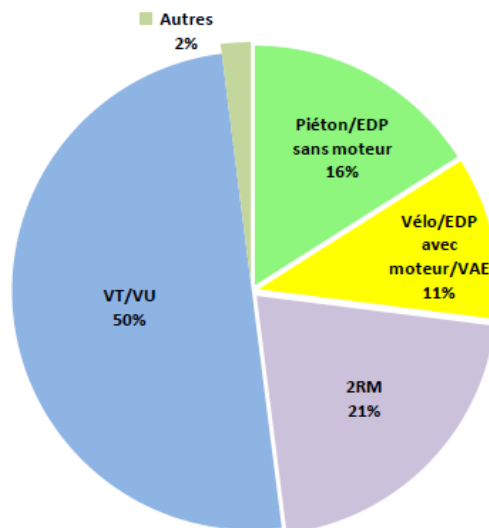
- **Caractéristiques principales**

Les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) sont apparus récemment et les données nationales ne sont disponibles que depuis 2019.

Dans cette catégorie, on trouve notamment, les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, mono-roue, fauteuils roulants électriques...

Sur l'ensemble du territoire le nombre de tués et de blessés a été multiplié par 2,4.

Concernant le département du Morbihan, celui-ci n'échappe pas à ce phénomène même si pour le moment aucun tué utilisant ce mode de déplacement n'a été enregistré sur le département.



- **Constat :**

Sur la période 2017-2021, les usagers fragiles représentent 48% des tués sur les routes du département, soit près de la moitié. Les plus fragiles se déplaçant à pied, en vélo, en deux-roues motorisés en vélos électriques ou EDPM.

L'usage en hausse de ces modes de déplacement explique certainement que pour l'année 2021, 65 % des tués dans le Morbihan étaient des usagers fragiles.

La méconnaissance des règles, couplée à un équipement peu adapté à ces engins de déplacements et l'augmentation du nombre d'usagers impliquent un investissement important en terme de prévention en faveur de ces usagers.

- **Les orientations d'actions**

- **Prévention :**

- **Amélioration de la connaissance**

- Etudier les accidents impliquant ces usagers pour en établir le bilan.
- Identifier les itinéraires accidentogènes.
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents.

- **Infrastructure**

- Diffuser à toutes les associations de vélos, à la gendarmerie et autres acteurs les informations concernant les travaux sur voirie.
- Inciter les ERSR à intégrer la logique de déplacement propre aux nouvelles mobilités dans les aménagements de leur commune.
- Développer la signalisation dédiée à ces modes de déplacements.

Formation

- Former les techniciens de l'infrastructure et les élus.
- Développer les modules de prise en compte de ces engins dans la formation du permis auto
- Formation des professionnels du secteur : vendeurs, concessionnaires, grandes surfaces
- Connaissance de la conduite de ces engins
- Réfléchir à une formation ou une licence de conduite pour tous
- Sensibilisation des utilisateurs des véhicules lourds, des entreprises de transport.
- Sensibilisation en auto-école lors de la formation.

Éducation

- Réunir régulièrement les acteurs : concessionnaires, vendeurs, association cyclistes, usagers
- Sensibiliser les usagers sur l'entretien de leur véhicule.
- Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle.² (renforcer l'éducation des usagers sur les équipements adaptés)
- Renforcer l'éducation des usagers aux conséquences de l'utilisation des engins non homologués ou transformés (vitesse limitée à 25 km/h par les trottinettes)
- Insister sur « le voir et être vu », en particulier lors du changement d'heure et l'hiver.
- Renforcer l'éducation des usagers aux risques de la vitesse inadaptée, distance de sécurité, alcool,
- Réaliser des actions à destination des conducteurs des utilisateurs (*connaissances théoriques et pratiques*) en valorisant les conduites responsables.
- Réaliser des actions à destination de ces usagers (ateliers de perfectionnement technique, réglementation) en mobilisant les forces de l'ordre, les assurances, les associations.
- Sensibilisation des très jeunes : concours de dessins.
- Sensibilisation des collégiens et lycéens à la pratique de ces modes de déplacements.
- Sensibilisation des 18-25 ans : IUT Facultés CFA...
- Sensibilisation dans les centres sociaux, centre de loisirs.

Distinguer la population urbaine et rurale pour orienter les actions, sachant que le réseau emprunté peut être différent en fonction du lieu d'habitation :

➤ Agglomération :

- Adaptation à un trafic dense.
- Voir et être vu surtout aux heures de pointe.
- Connaissance de la signalisation et des règles de priorité.

➤ Hors agglomération :

- Danger des vitesses pratiquées.
- État de la chaussée.
- Voies empruntées.
- Possibilité de circuler au regard de la réglementation.

Communication :

- Campagne de communication sur les risques particulier à l'utilisation de ces nouveaux modes de déplacement;en particulier en automne et l'hiver pour les EDPM mais aussi en été pour les vélos.
- Affichage en ville et sur les bus.
- Affichage notamment dans les points de réparation ou associations ou lieux de location.
- Information sur les risques et la nécessité de porter des équipements adaptés.
- Flyers distribués chez les concessionnaires, vendeurs, associations .
- Flyers distribués par des maraudes.
- Flyers et informations diffusés auprès des clubs de cyclistes, monde sportif.
- Information lors les salons spécialisés.
- Présence sur les grands événements sportifs : Tour de France, Tour de Bretagne.
- Témoignages d'accidentés orientés vers ces usagers.
- Communication par le biais des communes : bulletin municipal.
- Communication dans les entreprises de transport. (utilisateurs de véhicules du groupe lourd).
- Intensifier les messages de vigilance auprès de tous les usagers : utilisateurs mais aussi automobilistes.
- Informer les parents et usagers sur la nécessité du bon état des engins. (*éclairage, freins, débridage*).
- Informer des risques spécifiques via les mutuelles, les assurances, les auto-écoles, la presse spécialisée.
- Harmoniser et rendre cohérent le discours sur le débridage, à l'école, chez le concessionnaire, l'assureur.
- Informer sur la réglementation spécifique.
- Diffusion de flyers.

Contrôle sanction

- Réaliser des actions de prévention et de sanctions avec les forces de l'ordre : Gendarmerie Police Nationale et municipale.
- Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules (contrôles préventifs en amont, notamment sur les abords des établissements scolaires).
- Réaliser des contrôles sur les équipements avec une incitation au port d'équipement de protection individuelle obligatoires.
- Cibler les contrôles sur les axes fréquentés par les usagers notamment en ville

La cible

- Les utilisateurs
- Les automobilistes
- Les utilisateurs de véhicules lourds
- Les associations

Enjeu RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

- **Caractéristiques principales**

Domicile-travail ou missions professionnelles, les déplacements sont sources de risques. D'après les statistiques, certains secteurs d'activités sont plus particulièrement impactés par les accidents routiers. Les comportements sont à l'origine de beaucoup d'accidents.

Lors des trajets domicile-travail, les 15-24 ans représentent 20 % des tués alors que leur part dans la population active n'est que de 10 %. Lors des trajets professionnels, la moitié des personnes tuées (71 sur 146) ont plus de 44 ans alors que cette classe d'âge représente 43 % de la population active.

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité au travail.

Les données d'indemnisation des deux principaux régimes de Sécurité sociale font apparaître que pour l'année 2019 – pour laquelle la totalité des données est disponible – 57 295 personnes ont été victimes d'un accident de la route, lié au travail, dont 14 279 victimes d'un accident dans le cadre d'un déplacement professionnel (accident de mission). Outre les décès, ces accidents peuvent avoir des conséquences graves pour la santé des salariés. Ils sont aussi facteurs de désorganisation pour les entreprises.

- **Constat**

Il apparaît nécessaire d'investir davantage le milieu de l'entreprise pour y développer une prévention plus efficace sur les risques d'accidents liés aux déplacements professionnels et les trajets domicile-travail.

Certaines entreprises du département sont impliqués dans l'enjeu sécurité routière avec le concours du club SRE (Sécurité Routière Entreprises) et sont favorables au développement des actions au sein de leurs structures.

Distinguer les entreprises travaillant en milieu urbain de celles dont l'activité est davantage en milieu rurale.

En fonction de l'implantation de l'entreprise et de son rayon d'activité, les actions pourront être orientées différemment.

- **Les orientations d'actions**

Prévention:

Amélioration de la connaissance

- Conseiller l'entreprise pour promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité au sein de la structure.

Infrastructure

- Réfléchir aux possibilités d'améliorations d'accès au site de l'entreprise ou sur les parcours réalisés par les employés lors des déplacements de travail.
- Améliorer la signalisation sur le site des entreprises
- Véhiculer des messages et proposer des actions.
- Inciter le chef d'entreprise à s'assurer que la circulation est judicieuse au sein même de l'entreprise.

Formation

- Amorcer une prise de conscience des comportements par le biais de témoignages d'accidentés.
- Inciter à former à l'éco-conduite (notamment pour les « gros rouleurs »).
- Rappeler les règles élémentaires du code de la route et mettre en place des actions de

formation.

- Inciter à développer la visio conférence pour limiter les déplacements.
- Travailler avec les branches professionnelles qui ont des risques routiers spécifiques (*horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue...*) ainsi que les entreprises du secteur du transport : programme spécifique à mettre en place concernant la réglementation sociale européenne (temps de conduite, surcharge, responsabilité du conducteur).
- Former les entreprises du BTP et les sociétés travaillant dans le domaine nécessitant l'attelage d'une remorque (paysagistes).
- Travailler avec le secteur agricole, en particulier sur la réglementation des permis pour conduire les engins de ce secteur.
- Travailler avec les sociétés de livraison indépendante type UBER en insistant sur les risques en agglomération, les sous-traitants du e-commerce
- Introduire de la sécurité routière à la formation initiale des auto-entrepreneurs organisée par les Chambres de Commerce et d'industrie.
- Promouvoir les formations et les plans de prévention des risques routiers, dans les entreprises et les administrations.
- Renforcer les actions de sensibilisation dans les CFA.
- Faire témoigner un entrepreneur qui a constaté une amélioration de l'accidentalité de son entreprise après des actions menées.

Éducation

- Adapter la vitesse en fonction des intempéries : inciter l'employeur à assouplir les horaires en cas de mauvais temps afin de permettre aux salariés d'arriver en retard, ou d'exécuter leurs livraisons, sans pénalités.
- Sensibiliser les salariés de l'entreprise à une meilleure préparation de leurs déplacements (*entretien du véhicule, circuit réalisable dans le temps imparti, annulation en cas de mauvais temps,...*) ;
- Inciter les entreprises à compléter le document unique avec des mesures de sécurité routière.

Communication

- Renforcer la transmission d'informations essentielles sur les véhicules, ou sur les caractéristiques du poste, aux nouveaux arrivants dans l'entreprise.
- Etablir une liste des précautions à prendre.
- Renforcer la connaissance des risques locaux spécifiques ; prendre en compte les conditions météorologiques.
- Informer sur les obligations et la responsabilité de l'employeur.
- Informer sur la diminution du risque en se garant en marche arrière sur les parkings.
- Encourager le co-voiturage (50 % des accidents ont lieu en déplacement domicile-travail)
- Communiquer sur le levier financier pour recueillir l'adhésion des chefs d'entreprises (moins d'accidents égal gain en terme d'images : entreprise prenant soin de ses employés, de l'environnement, et gain en terme de responsabilité sociale pour l'employeur.
- Favoriser le fonctionnement du club SRE et des réseaux regroupant les entreprises (CPAM, GESST)
- Communiquer sur la réglementation en impliquant les transporteurs étrangers.
- Diffuser de la documentation dématérialisée via les courriels.

Contrôle sanction

- Travailler en concertation avec le service en charge des contrôles de la durée des temps de conduite, sur route ou au sein des entreprises.
- Vérifier que les charges transportées ne constituent pas un risque supplémentaire.
- Vérifier l'arrimage et la séparation des charges de l'habitacle, dans les véhicules utilitaires.
- Contrôler l'équipement des véhicules de services et de fonction, et le port de la ceinture de sécurité.
- Veiller aux respects des règles par les transporteurs étrangers

La cible

- Les chefs d'entreprises.
- Les salariés.

- **Caractéristiques principales**

Les 18-24 ans restent une tranche d'âge particulièrement touchée dans les accidents mortels. L'accident de la route reste la première cause de mortalité chez les jeunes et on constate un pic d'accidentalité les fins de semaine et les veilles et jours de fêtes, ainsi que pendant la période estivale. Les causes les plus importantes sont l'alcool, les stupéfiants et la vitesse. Chez les adolescents, les garçons sont plus touchés par les accidents, on note cependant que le comportement des filles se rapproche de celui des garçons dans la consommation d'alcool.

- A noter: la conduite accompagnée est plus développée dans le Morbihan que dans d'autres départements (beaucoup d'actions sont menées dans les établissements scolaires sur cette thématique).

- **Constats**

La tranche d'âge 18-24 ans représente 7 % de la population et presque 14 % des tués.

Après analyse, l'origine des accidents met en évidence la récurrence de :

- L'absence de prise en compte de l'environnement.
- Des lacunes dans le respect des règles de sécurité (*absence de ceinture, casques mal attachés*), autant de facteurs d'aggravation des accidents.
- La conduite sous l'emprise d'alcool et des stupéfiants.
- L'attraction pour la prise de risque.
- Un sentiment d'invulnérabilité (*référence aux jeux vidéo ?*).
- Un sentiment d'impunité (*dans bien des cas, ce sont les parents qui assument le paiement des amendes quand il y a sanction*).

- **Les orientations d'actions**

Prévention:

Amélioration de la connaissance

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacement.
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents.
- Recenser les structures accueillant des jeunes (*écoles, associations sportives, culturelles...*) et identifier les actions menées par les différents intervenants.

Infrastructure

- Inciter les ERSR à proposer le développement d'aménagements sécurisés et à optimiser la circulation pour tous (y compris marche et vélos), aux abords des établissements de formation, de loisirs, sportifs ou sur le parcours habituel des jeunes.

Formation

- Apprendre à identifier les prises de risques.
- Former sur le processus d'accumulation rapide de l'alcool dans le sang, puis d'élimination lente.
- Former à la responsabilité du conducteur en cas d'accident.
- Former sur la responsabilité de l'organisateur de soirées qui laisse repartir une personne ayant trop bu.
- Former les « capitaines de soirée » aux phénomènes de groupe.

Éducation

- Utiliser le témoignage dans les actions, y compris d'auteurs d'accidents mortels.

- Faire connaître les suites judiciaires, psychologiques, financières ainsi que les conséquences des séquelles pour les victimes et les familles.
 - Favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant des jeunes, enseignants, animateurs, organisateurs de transport, transporteurs, conducteurs d'autocars,... dans le but de sécuriser les déplacements.
 - Favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions, par exemple dans le cadre du service civique.
 - S'appuyer sur le réseau des REN dans les établissements scolaires et sur les parents, lors de l'apprentissage de la conduite.
 - Sensibiliser les écoles, les universités et les associations étudiantes aux risques encourus dans les déplacements lors de la prise d'alcool et de stupéfiants.
 - Renforcer la pédagogie sur l'alcool, le temps de récupération, lors de l'enseignement à la conduite.
- Distinguer la population urbaine et rurale pour orienter les actions en fonction des risques encourus, du réseau routier emprunté, des trafics auxquels ils peuvent être confrontés et de la culture des lieux.

Communication :

- Utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention.
- S'appuyer sur le réseau de l'Education Nationale via la plateforme PRONOTE pour diffuser de la documentation. (Parents et Enfants)
- Communiquer sur les thèmes en adéquation avec l'âge : stupéfiants, vitesse, prise de risque.
- Promouvoir les actions au plus près du terrain en s'appuyant sur la prévention par les pairs.
- Impliquer les Référents Sécurité Routière de l'Education Nationale (REN), les infirmières scolaires, les délégués de classe, en mettant l'accent sur les conséquences de la prise de risque de la part des jeunes filles.
- Transmettre les données relatives à l'accidentalité des jeunes aux établissements d'enseignement de la conduite, en vue de leur diffusion.
- Mobiliser les associations culturelles et sportives accueillant du jeune public, aux risques routiers.
- Alerter sur la singularité de la relation à l'alcool et la fête.
- Impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis sur le risque routier des jeunes.
- Informer et sensibiliser au port des équipements de sécurité quand on roule en 2RM (*casques, gilets jaunes, gants,...*).

Contrôle sanction

- S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes.
- Vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (*dispositif de retenue, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants...*).
- Contrôler les équipements des cycles et 2 RM (notamment les cyclomoteurs) et lutter contre le débridage.
- Développer des alternatives à la sanction pour les jeunes, en l'absence de dispositif par rapport aux infractions graves en cyclo et voiturette.

La cible

- Les jeunes.
- Les familles.
- Les entreprises. (pour les apprentis)
- Les assureurs.
- Les établissements de nuit.
- Les établissements scolaires.

Enjeu SENIORS

- **Caractéristiques principales**

Un tiers de la population du Morbihan a plus de 60 ans. L'enjeu spécifique SENIORS, doit être défini comme l'un des enjeux prioritaires du futur DGO du département, et doit prendre en compte l'accroissement de cette population. Altération des sens, mobilité réduite, assurance diminuée dans les flots de circulation denses, sont autant de handicaps à surmonter pour gérer ses déplacements en toute sécurité.

La question de l'adaptation de la conduite et les modes alternatifs de déplacements se pose, que ce soit en milieu rural ou urbain.

- **Constats**

Divisée en 2 classes : les 65-74 ans, et les 75 ans et +, ils apparaissent dans les statistiques accidents comme personnes à risques, notamment dans le Morbihan où le nombre d'accidentés dans les 75 et + est importante. Usagers fragiles en tant que cyclistes ou piétons, ils n'en sont pas moins vulnérables en tant que conducteurs. Les refus de priorité des 75 ans et + constituent la cause majoritaire des accidents mortels, ou les contre-sens. Divers facteurs favorisent à terme, l'inadaptation à la conduite : prise de médicament, mauvaise appréciation des situations rencontrées, perte de repères, refus de reconnaître une baisse des capacités physiologiques, appréhension du déplacement, difficulté de cohabitation routière avec les autres usagers.

- **Les Orientations d'actions**

Prévention

Amélioration de la connaissance:

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement.
- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité.
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents.

Infrastructure:

- Veiller à la qualité, l'harmonisation et la cohérence des aménagements et de la signalisation routière afin de ne pas perturber les déplacements des seniors.
- S'assurer d'une communication efficace auprès de la population, en cas de changement de régime de priorité par exemple.
- Adapter les aménagements de voirie au vieillissement de la population. (*îlots refuges pour traverser*).
- Prendre en compte la problématique " cycliste et piétons seniors » dans les aménagements de voirie.
- Organiser un test en situation de conduite pour les projeteurs et aménageurs, en leur faisant prendre conscience des difficultés des personnes plus âgées.
- Sensibiliser les collectivités locales dans le cadre de leur politique d'aménagement territoriale (P.L.U.).
- *Les réseaux de transport en commun et les facilités de déplacement étant moins aisées dans les zones rurales du département que dans celles urbanisées, des solutions sont à mettre en place pour cette catégorie de la population.*

Formation:

- Faire passer un audit de conduite à partir d'un certain âge.
- Mettre en place un stage de recyclage (*conduite et code*) en cas d'accident ou d'infraction constatée par les forces de l'ordre.
- Former les techniciens infrastructure routière aux difficultés liées au vieillissement.
- Former des auto-écoles à la problématique des conducteurs seniors.
- Organiser des actions permettant de mettre à niveau les connaissances sur le code de la route : signalisation et règles d'utilisation de la voirie tant pour les automobilistes que les cyclistes ou les piétons.
- Former aux nouveaux dispositifs d'aide à la conduite équipant les véhicules.
- Sensibiliser à la prise de conscience de la diminution des capacités physiologiques par des psychologues.
- Sensibiliser les médecins, infirmiers, pharmaciens sur le risque routier lié à la prise de médicaments et à la diminution progressive des capacités physiques et physiologiques, induisant un risque pour les déplacements (*conducteurs, piétons et cyclistes*).

Éducation:

- Développer des alternatives à la conduite de la voiture individuelle.
- Sensibiliser les plus jeunes à l'accompagnement des seniors quel que soit le mode de déplacement et développer la coopération inter-générationnelle.
- Anticiper l'information auprès des personnes plus jeunes de l'évolution future liée au vieillissement.
- Impliquer les seniors dans l'éducation routière des plus jeunes.
- Sensibiliser à l'importance d'être vu, surtout la nuit.

Communication :

- Informer le public sur les risques liés à la prise de médicaments.
- Utiliser des supports de communication adaptés : presse écrite, presse spécialisée.
- Communiquer sur les dangers spécifiques aux seniors.
- Informer sur les dispositifs alternatifs à l'utilisation de la voiture.

Contrôle sanction:

- Compléter la sanction par une proposition de stage de recyclage.
- Procédure de signalement à élaborer en cas de danger pour la personne elle-même ou pour autrui.

La cible

- Les seniors piétons.
- Les seniors cyclistes.
- Les seniors automobilistes.
- L'entourage des seniors.
- Les auto – écoles.
- Les jeunes.

- **L'ensemble des usagers.**

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

5.1 Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Le DGO est mis en œuvre chaque année à travers des Plans Départementaux de Sécurité Routière (PDASR) qui définissent les actions à réaliser, selon les thématiques indiquées.

Les PDASR dressent un bilan des actions de l'année écoulée et fixent ceux de l'année à venir.

Ces plans annuels permettent d'ajuster les orientations du DGO et constituent un suivi du document général.

5.2 Suivi de l'accidentalité départementale

Les rapports de l'observatoire départemental sont aussi des instruments permettant d'orienter les actions en fonction des chiffres de l'accidentalité et des causes de celle-ci.

Un bilan complet est dressé chaque année par l'observatoire départemental, permettant de comptabiliser les chiffres de l'accidentologie locale et d'analyser la situation.

5.3 Modalités de suivi du DGO

Des réunions de suivi des actions devront 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. Cette deuxième forme de suivi pourra être assurée annuellement, mais devra impérativement se tenir au moins à mi-parcours.

Il appartiendra à cette assemblée d'orienter, en fonction de l'actualité du département les actions à mener.

Conclusion

Nos remerciements s'adressent aux nombreuses personnes, issues d'horizons socio-professionnels différents, qui se sont mobilisées dans le cadre de la construction du présent DGO afin de faire baisser l'accidentologie dans le Morbihan.

Les constats sur les origines et les causes des accidents ont permis de proposer des orientations d'actions qui témoignent de la richesse des échanges qui ont eu lieu au cours des groupes de travail, réunis pour traiter des enjeux fixés.

Ce DGO 2023/2027 sera le document de référence lors de l'élaboration des PDASR successifs qui mobiliseront à nouveau le plus grand nombre de partenaires impliqués dans cette démarche citoyenne.

Vannes, le

Le Président
de l'Association des Maires
et des présidents d'EPCI
du Morbihan

Yves BLEUNVEN

Le Président
du Conseil Départemental
du Morbihan

David LAPPARTIENT

Le Préfet
du Morbihan



Pascal BOLOT

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

GLOSSAIRE

2RM : Deux Roues Motorisés
AAC : Apprentissage Accompagné de la Conduite
APER : Attestation de la première Éducation à la Route
ASSR : attestation scolaire de sécurité routière
BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation
BH : Blessés Hospitalisés
BNH : Blessés Non Hospitalisés
BSR : Brevet Sécurité Routière
BTP : Bâtiment Travaux Publics
CAPEB : Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment
CARSAT : Caisse d'Assurance Retraite et de Santé Au Travail
CCUSR : Commission Consultative des Usagers de la Signalisation Routière
CFA : Centre de formation d'apprentis
CGFPT : Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale
CLARPA : Comité de Liaison des Associations de Retraités et Personnes Agées
CLIC : Centres Locaux d'Information et de Coordination
CNRACL : Caisse Nationale de Retraite des Agents des Collectivités Locales
CNSR : Conseil National de la Sécurité Routière
DDCS : Direction Départementale de la Cohésion Sociale
DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DGIA : Direction Générale des Infrastructures et Aménagements
DGISS : Direction Général des Interventions Sanitaires et Sociales
DGO : Document Général d'Orientations
DOM TOM : Départements d'Outre-Mer – Territoires d'Outre-Mer
EECA: Etablissement d'Enseignement à la Conduite Automobile (Auto Ecole)
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
ERSR : Elus Référents Sécurité Routière
FJT : Foyer Jeunes Travailleurs
FMBTP : Fédération Morbihannaise du Bâtiment et des Travaux Publics
FNTR : Fédération Nationale des Transports Routiers
FNTV : Fédération Nationale des Transports de Voyageurs
IDSR : Intervenant Départemental Sécurité Routière
INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques
LOPSSI : Loi d'Orientation et de Programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure
MFR : Maison Familiale Rurale
MILDT : Mission Interministérielle de Lutte contre la Drogue et la Toxicomanie
MSA : Mutuelle Sociale Agricole
ODSR : Observatoire Départemental de la Sécurité Routière
PDASR : Plan Départementale d'Actions Sécurité Routière
PJJ : Protection Judiciaire de la Jeunesse
PL : Poids Lourds
PV : Procès Verbaux
RC : Responsabilité Civile
RD : Route Départementale
REN : Référent Éducation National
RN : Route Nationale

SPIP : Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation

SRE 56 : Sécurité Routière en Entreprises

VT : Véhicule de Tourisme, VL : Véhicule Léger, VU : Véhicule Utilitaire

ONT PARTICIPÉ À L'ÉLABORATION DU DGO :

- Madame Marie CONCIATORI, directrice de Cabinet du Préfet du Morbihan
- M. Mikaël Pogam, représentant la sous-préfète de Pontivy,
- Mme Sabrina Malifarge, cheffe de cabinet de direction, DDTM 56,
- M. Eric David, coordinateur sécurité routière du Morbihan,
- M. Claude Cadio, adjoint au coordinateur sécurité routière,
- Mme Séverine Teissier, animatrice des politiques locales sécurité routière,
- Mme Chantal Quéreux , Observatoire Départemental de Sécurité Routière du Morbihan,
- Mme Patricia Dollé, comptable, DDTM 56,
- M. Bruno Golbry, Major de la gendarmerie de Vannes,
- M. Olivier Demay, Commandant de police, DDSP Vannes,
- M. Erwan Ganne, lieutenant colonel des pompiers, SDIS 56,
- Mme Géraldine Virion, représentant la DDPP 56,
- M. Xavier Domaniécki, directeur des routes et de l'aménagement, conseil départemental du 56,
- M. Bertrand Le Formal, chargé des missions et exploitations de la sécurité routière, conseil départemental,
- M. Pascal Pelletier, représentant la DIRO 56,
- Mme Christelle De Jonghe, substitut du procureur de Lorient,
- Mme Marie Bahuon, vice-procureur de Vannes,
- M. Guy Gasan, représentant le maire de Lorient,
- M. Philippe Garaud, représentant le maire de Lanester,
- Mme Corinne Krdzalic, ERSR, Arzal,
- M. Florent Adam, police municipal de Lorient,
- M. Bruno Coquio, police municipal de Lanester,
- M. Daniel Orgeval, IDSR,
- M. Jean-Marc Bolloré, IDSR,
- M. Régis Toutain, vice-président Discothèques 56, représentant de l'UMIH 56,
- M. Stéphane Le Baccon, représentant de la CASIM 56,
- M. Patrick Morice, représentant l'AMS 56,
- M. Yannick Le Quillec, chargé de mission de la Prévention routière,
- Mme Angélique Raton-Cunot, responsable prévention de l'ARS,
- M. Eric Hubert, EIASS, ARS,
- M. Maxime Hugé, représentant l'enseignement catholique,
- Mme Françoise Rucard, chargée de mission qualité, ADAPEÏ,
- M. Olivier Pedrono, IST/CTT, représentant la DREAL Bretagne,
- M. Renaud Nuyts, représentant la CARSAT Bretagne,
- M. Gilles Bolzer, représentant la MGEN ;