

# DREAL

Pays de la Loire

observatoire régional  
de sécurité routière  
des Pays de la Loire

## BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN RÉGION PAYS DE LA LOIRE ANNÉE 2015

ANALYSES  
ET CONNAISSANCE



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PAYS DE LA LOIRE

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement Pays de la Loire

## Sommaire

L'essentiel .....	3-4
Bilan global de l'année 2015.....	5
La région des Pays de la Loire dans le contexte national.....	6
Les évolutions par départements .....	7-8
Les accidents selon les catégories de véhicules.....	9-10
Analyse selon le type de conflit .....	11
Les victimes et les conducteurs selon le sexe.....	12-13
Les conducteurs victimes selon l'âge et le mode de déplacement .....	13-14
Le taux d'alcoolémie des conducteurs .....	15
Répartition selon le jour de la semaine.....	16
Répartition jour-nuit.....	17
Répartition selon le mois.....	17
Hors agglomération et agglomération.....	18

## L'essentiel

**Un nombre de tués en hausse depuis deux ans, baisse du nombre d'accidents et de blessés** Le nombre d'accidents corporels et de blessés graves a baissé en 2015 (respectivement de 6,9 % et 7,3 %) mais reste supérieur à celui de l'année 2013 (respectivement +2,0 % et +7,1 %). Le nombre de tués est en augmentation depuis deux ans, même s'il tend à se stabiliser (+3 tués depuis 2014, +23 depuis 2013).

**Un bilan plus satisfaisant que dans les autres régions, mais une gravité des accidents qui reste supérieure** Ramenés à la population, la région améliore son bilan par rapport à la France métropolitaine entre 2014 et 2015 pour le nombre de tués (+1,5 % en Pays de la Loire contre +2,3 % en France métropolitaine), qui revient dans la moyenne nationale, les Pays de la Loire représentant 5,8 % de la population métropolitaine et également 5,8 % des tués.

**Une évolution de l'insécurité routière différente selon les départements** Baisse du nombre d'accidents dans tous les départements en 2015 sauf en Mayenne. Évolution du nombre de tués très différente, forte augmentation en Loire-Atlantique, forte baisse en Vendée.

**Une accidentalité de plus en plus importantes pour les automobilistes, baisse importante pour les piétons** Avec 60 % des tués et 50 % des blessés hospitalisés, les usagers de véhicules légers sont de plus en plus représentés dans les victimes. A noter une baisse importante des piétons tués (17 contre 24 en 2014), peu représentés par rapport au niveau national (8 % des tués contre 14 % en France métropolitaine).

**Plus de conflits entre voitures** Les chocs entre voitures continuent d'augmenter en 2015 (23,8 % contre 23,0 % en 2014), la part de la voiture dans les conflits est stable (84,4 %).

**Les hommes toujours autant touchés** Les hommes restent majoritairement touchés dans les accidents de la route avec 75 % des tués, 67 % des blessés hospitalisés et 60 % des blessés non hospitalisés. En tant que conducteurs, ils sont également impliqués dans 88 % des accidents mortels contre 34 % pour les femmes.

**Les 18-24 ans de plus en plus représentés dans les victimes** La tranche d'âge 18-24 ans est de plus en plus représentée dans les victimes (22,3 % contre 20,7 % en 2014), au profit des 15-17 ans (-1,9 pt) et des 25-44 ans (-3,1 pts). Les plus de 55 ans sont également en augmentation parmi les victimes (22,3 % contre 20,6 % en 2014), notamment dans les deux-roues (+8 tués). Pour la catégorie des cyclomoteurs, la tranche d'âge 15-17 ans représente plus d'un tiers des victimes. Les moins de 14 ans et plus de 75 ans restent sur-représentés dans les victimes piétons, mais la gravité reste plus importante chez les plus de 75 ans.

## L'essentiel

**Les 18-34 ans particulièrement concernés par l'alcool au volant** 12 % des conducteurs de 18-34 ans impliqués dans un accident avaient un taux d'alcool supérieur au taux légal, contre 6 % pour les autres tranches d'âges. Ces pourcentages sont respectivement de 24 % et 10 % en week-end ou jour férié.

**Une gravité d'accidents accrue le week-end et des jeunes conducteurs sur-représentés** Les accidents sont plus nombreux le lundi et le vendredi. La gravité des accidents augmente au cours des week-ends et jours fériés. Les jeunes de 15 à 24 ans constituent la majorité des victimes graves le week-end, veille et jour de fête (37 % contre 25 % en semaine).

**Baisse du nombre de tués la nuit** La part des tués de nuit en 2015 redescend à son plus bas niveau depuis 2011 (38,8 % contre 42,4 % en 2014). En revanche, la différence de gravité entre les accidents de nuit et de jour reste aussi élevée (12 % des accidents de nuit sont mortels contre 8 % de jour).

**Octobre le plus meurtrier** Le mois d'octobre a été le plus meurtrier (4 tués de plus par semaine). De manière générale, c'est au cours du second semestre que l'accidentalité s'est dégradée (+16 % d'accidents et +45 % de tués).

**Un nombre croissant d'accidents hors agglomération** En 2015, les accidents hors agglomération sont plus fréquents (45 % des accidents de la région contre 40 % en 2014) mais sont légèrement moins graves (16 % d'accidents mortels contre 17 % en 2014).

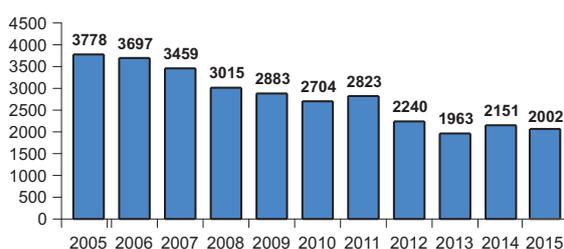
## Bilan global de l'année 2015

En 2015, le nombre de tués sur les routes de la région Pays de la Loire continue d'augmenter depuis 2013 mais tend à se stabiliser (201 tués contre 198 en 2014 et 178 en 2013), et reste largement en dessous du niveau atteint au cours des 5 dernières années (221 tués par an en moyenne entre 2010 et 2014).

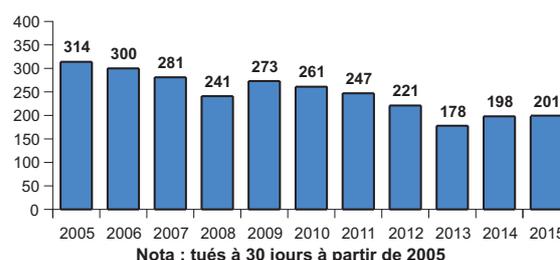
Le nombre d'accidents de la route diminue entre 2014 et 2015 (2 002 contre 2 151, soit une baisse de 6,9 %) sans atteindre le niveau de l'année 2013 (1 963 accidents). Il en est de même pour les blessés hospitalisés (1 334 en 2015 contre 1 439 en 2014 et 1 201 en 2013).

	Accidents corporels		Tués (à 30 jours)		Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Blessés graves + tués pour 100 accidents
	nombre	évolution 2014/2015	nombre	évolution 2014/2015	nombre	nombre	nombre
Région Pays de la Loire	2 002	-6,9%	201	1,5 %	1 334	1 219	76,7
France	56 603	-2,7 %	3 461	2,3 %	26 595	44 207	53,1
Loire-Atlantique	747	-2,1 %	83	36,1 %	473	427	74,4
Maine-et-Loire	658	-6,7 %	32	-3,0 %	279	574	47,3
Mayenne	140	4,5 %	19	18,8 %	128	35	105,0
Sarthe	216	-8,5 %	30	-11,8 %	229	82	119,9
Vendée	241	-23,0 %	37	-31,5 %	225	101	108,7

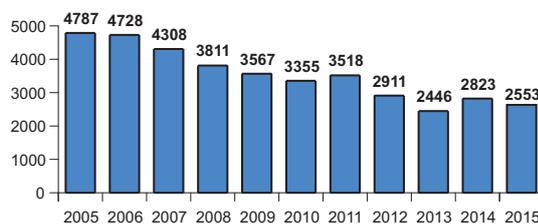
Accidents corporels



Tués

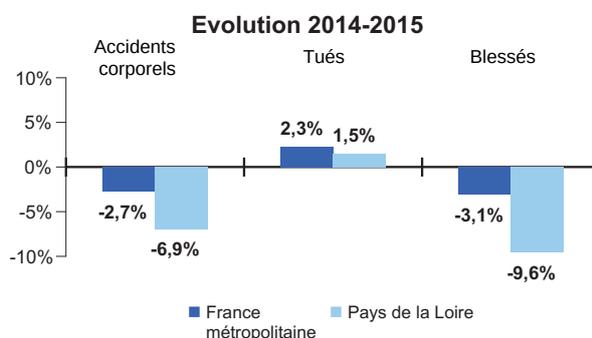


Blessés



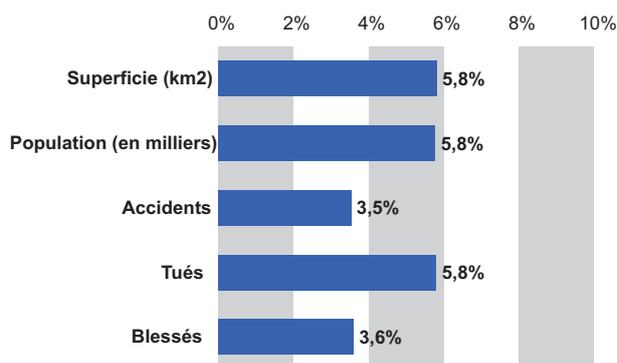
## La région des Pays de la Loire dans le contexte national

Les tendances constatées en termes d'insécurité routière dans les Pays de la Loire entre 2014 et 2015 sont plus satisfaisantes qu'au niveau national, que ce soit pour les accidents corporels (-6,9 % en Pays de la Loire contre -2,7 % en France métropolitaine), le nombre de tués (+1,5 % contre +2,3 %) et le nombre de blessés (-9,6 % contre -3,1 %).

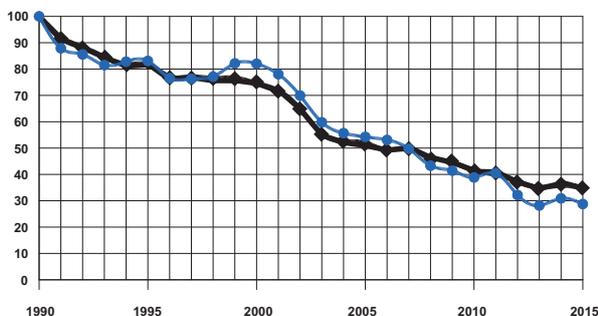


Ainsi, la région est, après les Hauts-de-France, la moins accidentogène de France métropolitaine (3,5 % des accidents de la France métropolitaine contre 5,8 % de sa population), mais elle se situe dans la moyenne nationale pour ce qui est des tués (5,8 %). En effet, la gravité des accidents y est nettement plus importante, même si elle tend à baisser en 2015 : 63 % des accidents sont graves et 9 % mortels en Pays de la Loire contre respectivement 43 % et 5 % dans les autres régions de France métropolitaine.

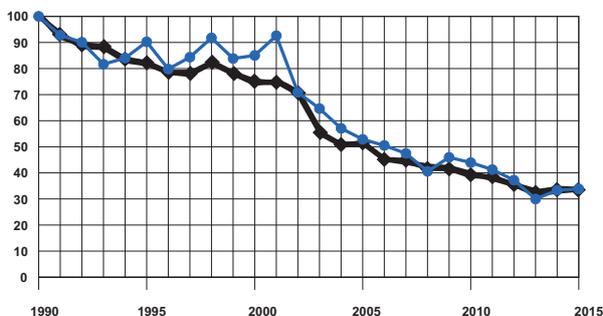
### Part des Pays de la Loire en France métropolitaine



accidents corporels (base 100 en 1990)



tués (base 100 en 1990)



◆ France métropolitaine ◆ Pays de la Loire

## Les évolutions par départements

### En Loire-Atlantique :

forte augmentation du nombre de tués, après une année 2014 stable

Le nombre d'accidents a baissé de 2,1 % mais reste légèrement supérieur à celui de 2013 (+21 accidents).

Le nombre de tués, qui était resté stable à un niveau bas en 2014, là où de nombreux départements avaient enregistré une hausse, a subi une lourde augmentation (+22 tués, +17 % par rapport aux 5 dernières années), à un niveau non atteint depuis 2009.

### En Maine-et-Loire :

baïsse du nombre d'accidents

Le nombre d'accidents a baissé de 6,7 % pour retomber au niveau de 2013.

Le nombre de tués continue de baisser (-1) sans atteindre le niveau de 2012 (+5).

### En Mayenne :

augmentation du nombre d'accidents et de tués

Le nombre d'accidents continue d'augmenter depuis 2013 et a globalement augmenté durant les 5 dernières années (+1,7 %).

Le nombre de tués remonte légèrement pour atteindre le niveau de 2013.

### En Sarthe :

diminution du nombre d'accidents et de tués

Le nombre d'accidents a baissé de 8,5 % mais reste supérieur à celui de 2013 (+5,4 %).

Il en est de même pour le nombre de tués (-4 par rapport à 2014, +3 par rapport à 2013).

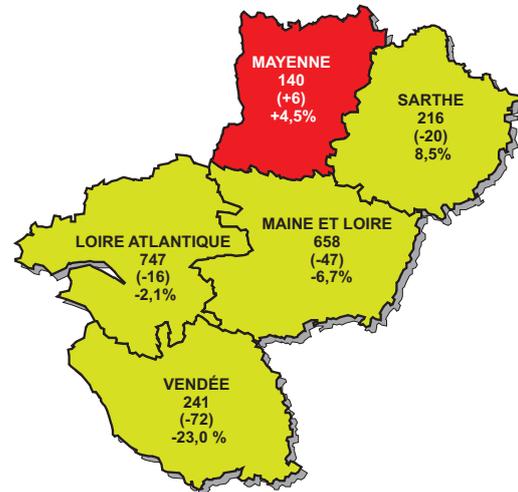
### En Vendée :

forte diminution du nombre d'accidents et de tués après une année difficile

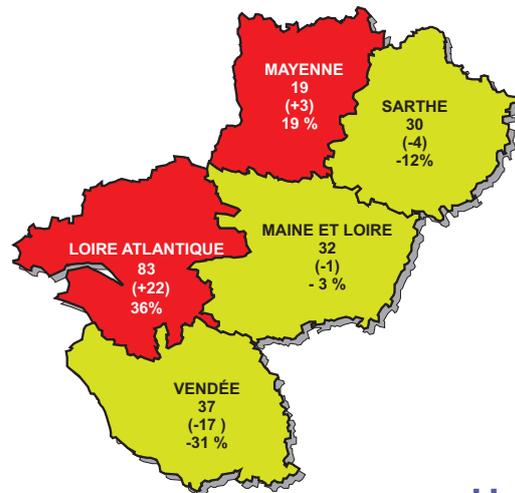
Le nombre d'accidents a baissé de 23,0 % pour atteindre son plus bas niveau.

De même, le nombre de tués chute (-31 %) pour atteindre un niveau proche de 2013 (+2 tués).

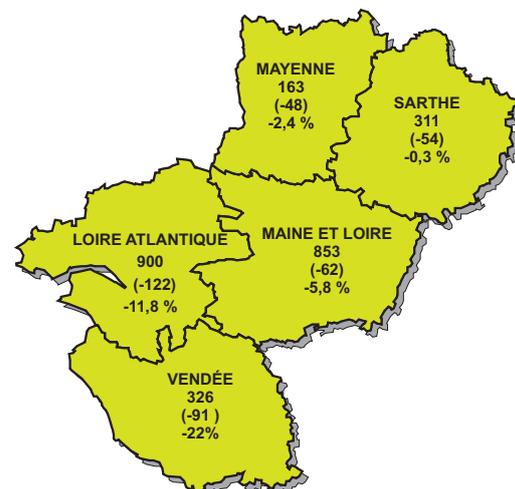
accidents



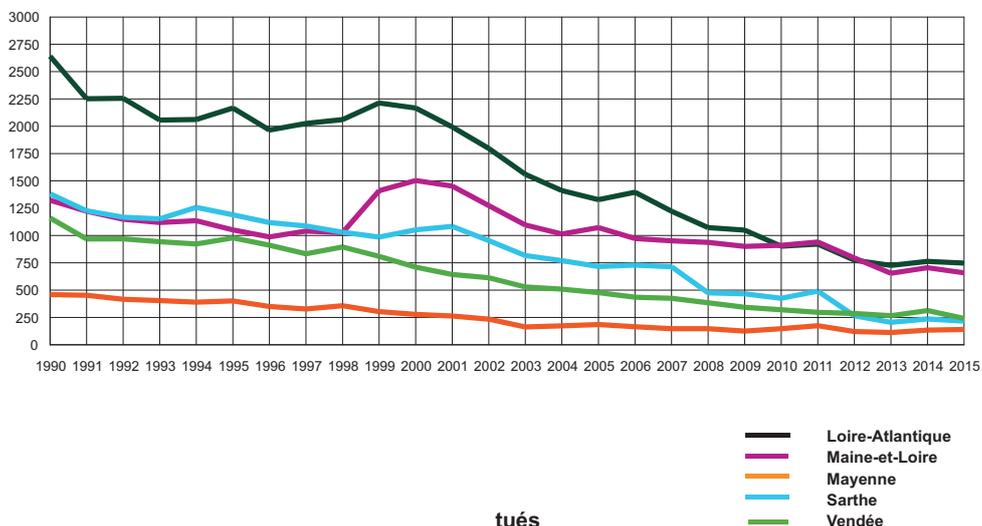
tués



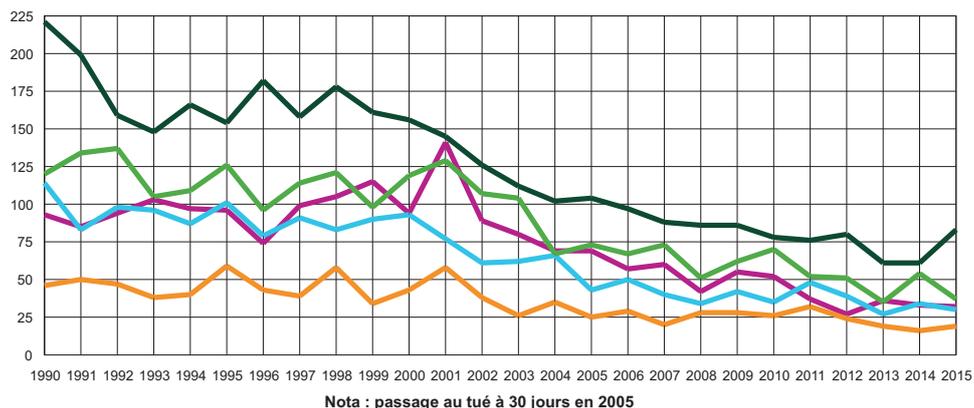
blessés



accidents corporels



tués

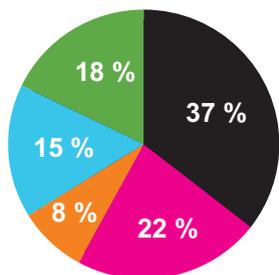


Nota : passage au tué à 30 jours en 2005

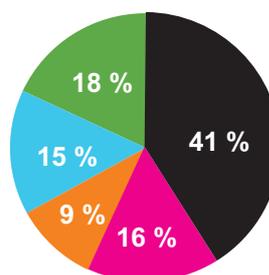
La Loire-Atlantique est de plus en plus représentée dans le nombre de tués de la région (41 % contre 31 % en 2014). Ramené à la population, ce sont désormais la Loire-Atlantique et la Mayenne où le nombre de tués est le plus important (1 tué pour 16 000

habitants), tandis que la Vendée est revenue au niveau de la moyenne régionale (1 tué pour 18 500 habitants) et que le Maine-et-Loire reste le département le moins accidentogène (1 tué pour 25 000 habitants).

Population



Nombre de tués



# Analyse globale des accidents corporels

## Les accidents selon les catégories de véhicule

Si le nombre de tués est en légère hausse en 2015, hausse portée par les véhicules motorisés, cette évolution cache une forte baisse du nombre de piétons tués.

En revanche, comme l'année précédente, la baisse du nombre de blessés hospitalisés est répartie dans la plupart des catégories d'usagers.

catégories d'usagers	Tués			Blessés hospitalisés			Blessés non hospitalisés		
	2015	écart avec 2014	écart avec 2010-2014	2015	écart avec 2014	écart avec 2010-2014	2015	écart avec 2014	écart avec 2010-2014
piétons	17	-7	-9	188	-20	0	160	1	-22
cyclistes	9	1	-1	92	-14	-3	121	4	-20
cyclomotoristes	15	0	1	174	-3	-43	146	-62	-106
motocyclistes	33	4	-3	180	-34	-62	94	0	-40
automobilistes	121	4	-7	665	-30	7	649	-117	-170
autres	6	1	-1	35	-4	-3	49	9	5
<b>Total</b>	<b>201</b>	<b>3</b>	<b>-20</b>	<b>1334</b>	<b>-105</b>	<b>-103</b>	<b>1219</b>	<b>-165</b>	<b>-354</b>

L'accidentalité routière a fortement diminué pour les piétons par rapport à 2014 avec -7 tués et -20 blessés hospitalisés (BH).



Dans la catégorie des cyclistes, le nombre de tués a légèrement augmenté (+1 tué) mais reste en deçà du niveau des 5 dernières années, et le nombre de blessés hospitalisés enregistre une forte diminution (-14 BH).



La catégorie des cyclomotoristes est la seule où le nombre de tués, stable entre 2014 et 2015, est en hausse par rapport à la période 2010-2014 (+9 %). Cependant, le nombre de blessés hospitalisés est en forte baisse par rapport aux 5 dernières années (-20 %).

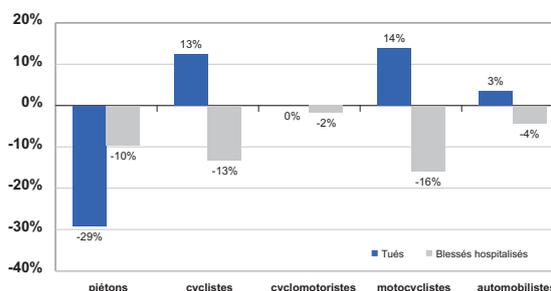


La catégorie des motocyclistes enregistre la plus forte hausse de tués (+4, soit une augmentation de 14 %), mais le nombre de blessés hospitalisés est en forte baisse par rapport aux 5 dernières années (-26 %).

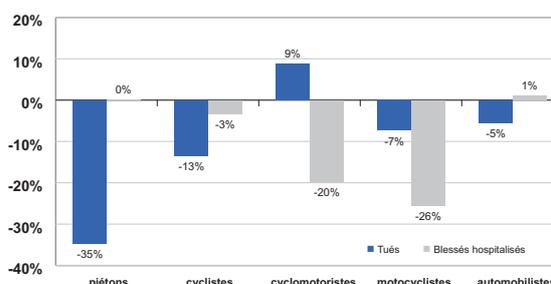


Le nombre d'automobilistes tués (conducteurs ou passagers) continue d'augmenter, mais reste en deçà du niveau des 5 précédentes années (-5 %). À l'inverse, le nombre de blessés hospitalisés, en légère baisse, reste au-dessus du niveau des 5 dernières années.

Évolution entre 2014 et 2015 (en %)

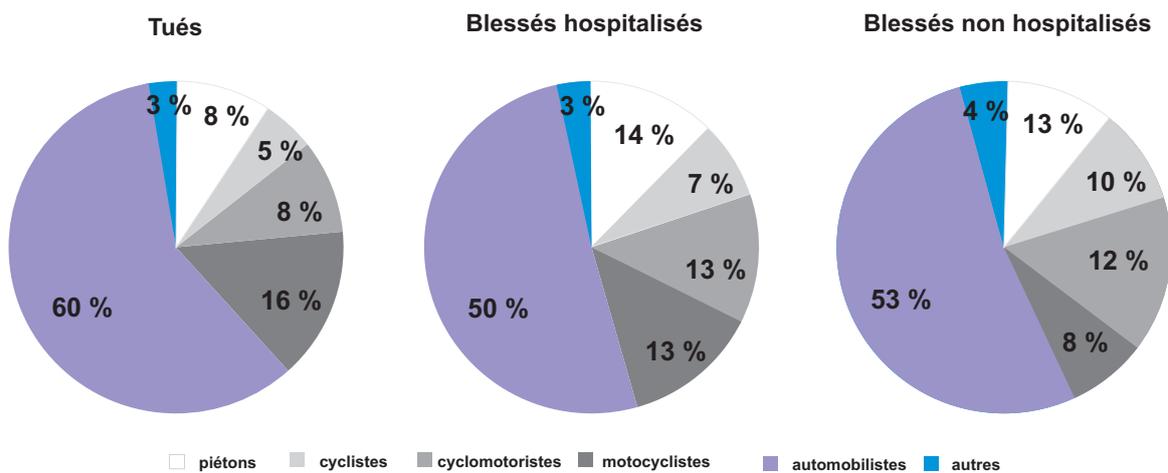


Évolution entre 2010-2014 et 2015 (en %)



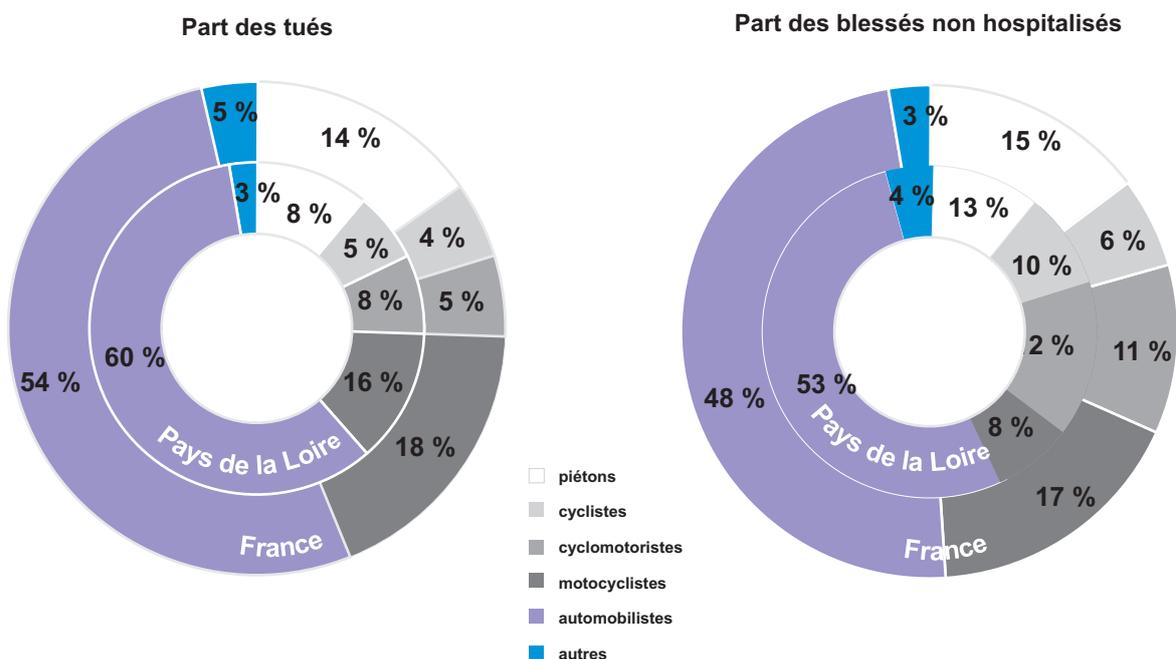
La part des automobilistes parmi les tués augmente par rapport à l'année dernière (+2 pts) à l'inverse des piétons (-4 pts). Lorsqu'il s'agit des blessés en revanche, la part des automobilistes est nettement plus

faible, au détriment des modes dits « doux » (piétons et cyclistes) qui y sont plus présents (13 % des tués mais 21 % des blessés hospitalisés et 23 % des blessés hospitalisés).



### Comparaison avec l'ensemble de la France métropolitaine

La part des automobilistes parmi les tués reste plus importante en Pays de la Loire (60 % des tués contre 54 % pour les autres régions), à l'inverse notamment des piétons (8 % des tués contre 14 %) et des motocyclistes (16 % des tués contre 18 %).



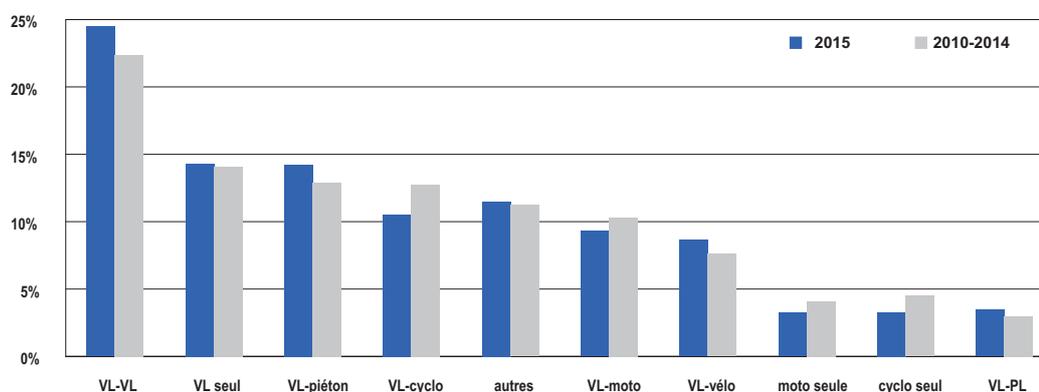
## Analyse selon le type de conflit

La part des conflits entre véhicules légers (ou VL), reste de loin le premier type d'accidents par ordre de fréquence (23,8 % en 2015) et continue d'augmenter (+0,8 pt par

rapport à 2014, +2,0 pts par rapport à 2009-2014), contrairement aux conflits entre VL et cyclomoteurs (-1,7 pt entre 2014 et 2015).

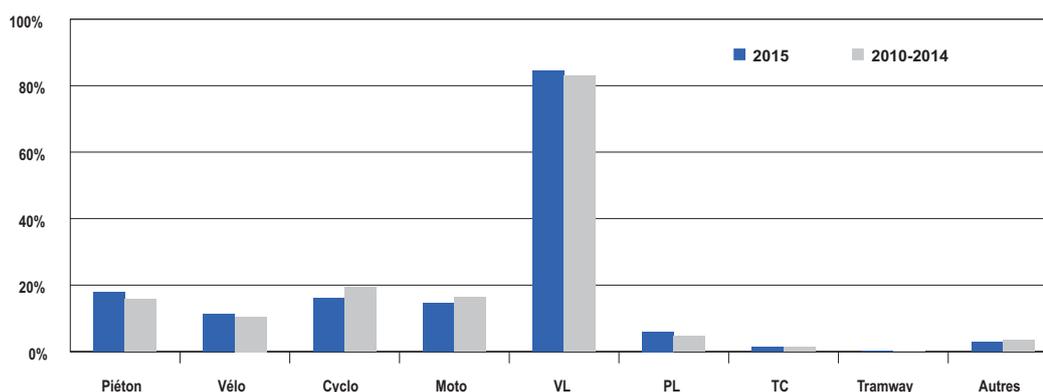
Modes de déplacement 2015	piéton	vélo	cyclo	moto	VL ou VU	PL	autre
vélo	0,7%	0,5%					
cyclo	0,9%	0,1%	0,2%				
moto	0,7%	0,1%	0,1%	0,3%			
VL ou VU	14,2%	8,6%	10,5%	9,3%	24,5%		
PL	0,3%	0,5%	0,4%	0,4%	3,4%	0,4%	
autre	0,9%	0,2%	0,4%	0,4%	1,7%	0,1%	0,1%
véhicule seul (sans piéton)		0,6%	3,3%	3,2%	14,3%	0,6%	0,4%

Nota : la somme de l'ensemble des conflits est supérieure à 100 %, un même conflit pouvant impliquer plusieurs véhicules et être comptabilisé dans plusieurs catégories



La présence des deux-roues motorisés continue de baisser dans les conflits au cours des 5 dernières années (30,7 % en 2015

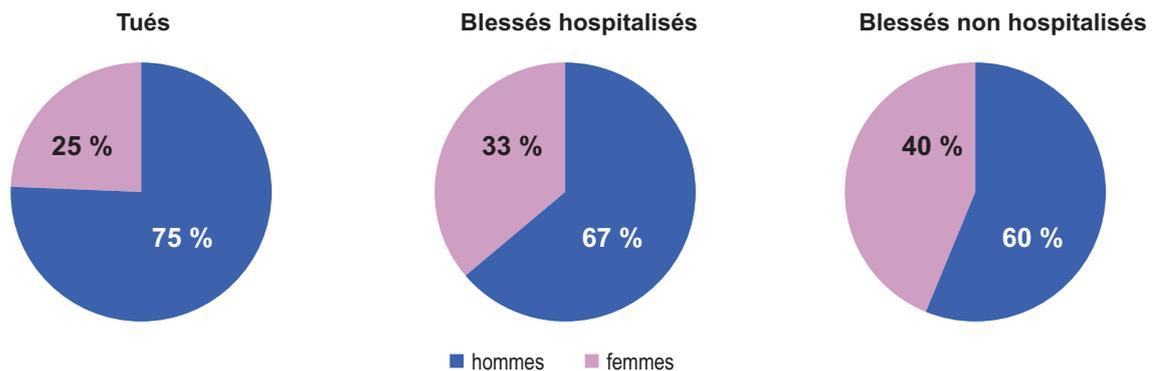
contre 35,6 % en moyenne entre 2009 et 2014). La part de la voiture, elle, reste prépondérante et stable (84,4 %).



## Analyse par catégories d'usager

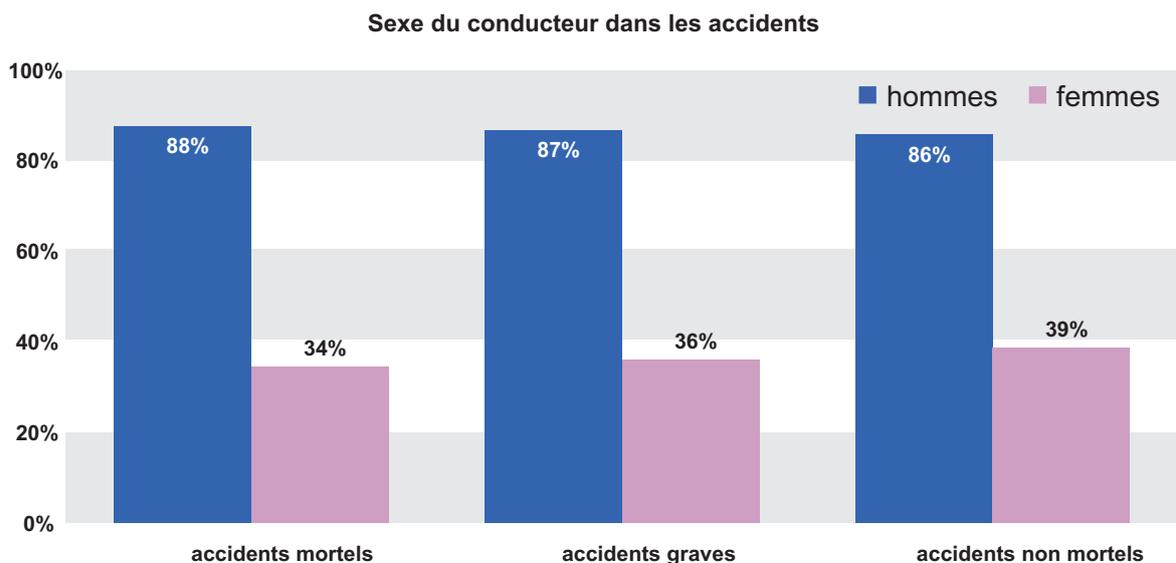
### Les victimes et les conducteurs selon le sexe

Avec 75 % des tués, 67 % des blessés hospitalisés et 60 % des blessés non hospitalisés, les hommes sont d'autant plus impliqués que l'accident est grave, même si cette tendance se resserre en 2015 (resp. 76 %, 64 % et 57 % en 2014).



De même, les conducteurs masculins sont impliqués dans 88 % des accidents mortels, 87 % des accidents graves et 86 % des accidents corporels. En tant que conductrices, les femmes sont en revanche moins impliquées (38 % des accidents contre

43 % en 2014). Comme l'année dernière mais dans une moindre mesure, la gravité des accidents est accrue lorsque le conducteur est masculin : 9,7 % des accidents corporels impliquant un conducteur masculin sont mortels contre 8,5 % pour les conductrices.

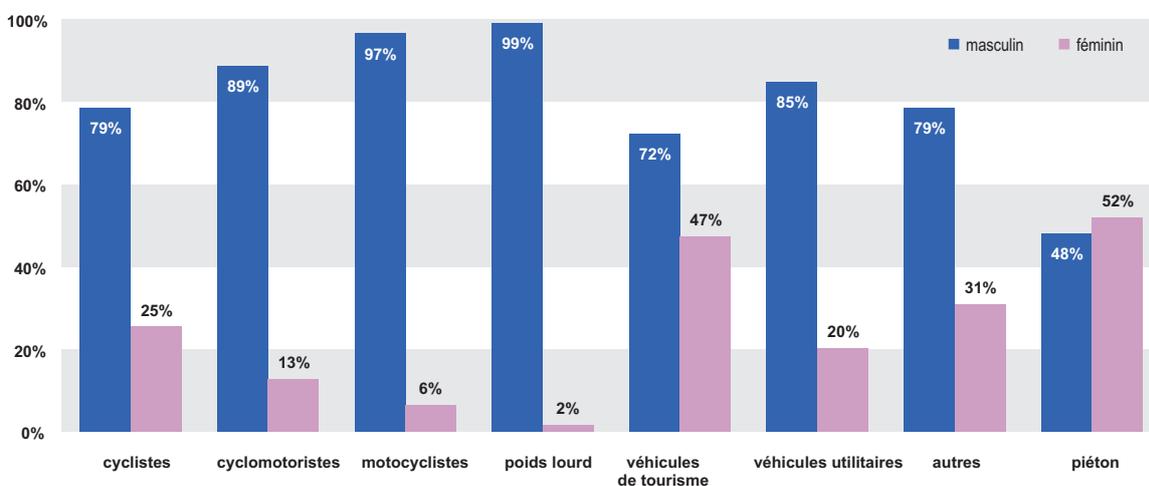


Nota : la somme des conflits par sexe pour une même catégorie est supérieure à 100 %, un même conflit pouvant impliquer des conducteurs de sexe différent.

Si les hommes sont impliqués dans 86 % des accidents corporels, cette part descend à 72 % pour les véhicules de tourisme. En revanche, les hommes représentent la grande majorité des conducteurs impliqués dans un accident de deux-roues motorisé (89 % pour les cyclomoteurs, 97 % pour les motocyclistes, 99 % pour les poids lourds et les poids lourds (99 %). Quant aux conductrices, la baisse du taux

d'implication dans les accidents est répartie dans toutes les catégories, notamment dans les poids lourds (2 accidents avec une conductrice de poids lourd en 2015 contre 13 en 2014). En ce qui concerne les piétons, les femmes restent majoritaires parmi les victimes pour la troisième année consécutive (52 % contre 55 % en 2014, 52 % en 2013 et 49 % en 2012).

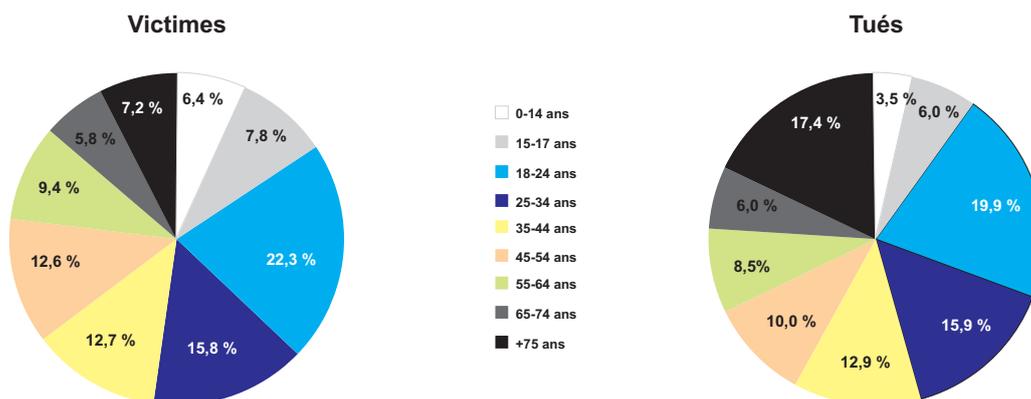
### Piétons ou conducteurs impliqués par mode de déplacement



### Les conducteurs victimes selon l'âge et le mode de déplacement

La tranche d'âge 18-24 ans est de plus en plus représentée avec 22,3 % des victimes corporelles (contre 20,7 % en 2014) au profit des 15-17 ans (-1,9 pt) et des 25-44 ans (-3,1 pts). Les plus de 55 ans sont également en augmentation parmi les victimes (22,3 % contre 20,6 % en 2014).

En revanche, la tranche d'âge 18-24 ans est moins présente parmi les tués (19,9 % contre 23,2 % en 2014), au détriment des plus de 75 ans, particulièrement touchés en 2015 (35 tués, soit 11 de plus qu'en 2014).





C'est dans les conducteurs de véhicules légers et utilitaires qu'on retrouve principalement les 18-24 ans (26,1 % des victimes de cette catégorie contre 24,0 % en 2014), au bénéfice des 25-34 ans (19,7 % contre 23,0 % en 2014). C'est aussi dans cette catégorie que l'on retrouve une hausse importante des tués parmi les plus de 75 ans (18 contre 10 en 2014).



Parmi les conducteurs de motocyclettes accidentés, la catégorie des 25-34 ans, principale touchée en 2014 (25,7 %) redescend au niveau des autres catégories (24,1 %).



Pour la catégorie des cyclomoteurs, la tranche d'âge 15-17 ans est toujours sur-représentée avec plus d'un tiers des victimes. 63 % des victimes ont entre 15 et 24 ans.

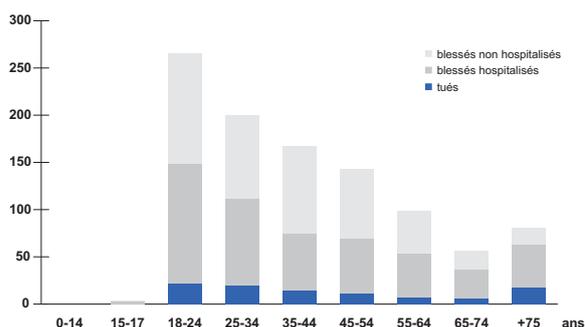


Si toutes les classes d'âge sont touchées dans la catégorie des bicyclettes, les 9 personnes tuées en 2015 (soit une de plus qu'en 2014) avaient plus de 55 ans.

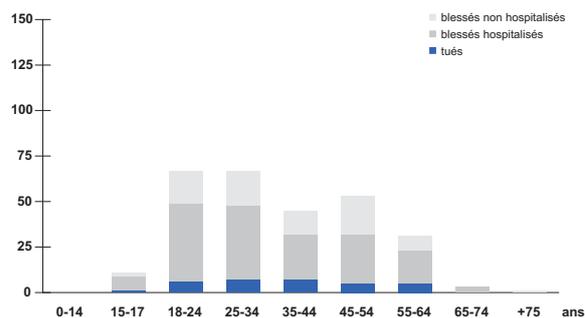


Comme l'année précédente, les moins de 14 ans et plus de 75 ans sont sur-représentés dans les victimes piétons, mais c'est dans cette dernière classe d'âge que l'on retrouve principalement les accidents les plus graves (42 % des tués, 26 % des blessés graves et seulement 7 % de blessés non hospitalisés).

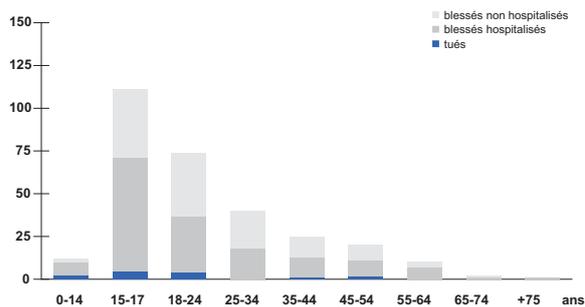
### Conducteurs de véhicules légers ou utilitaires



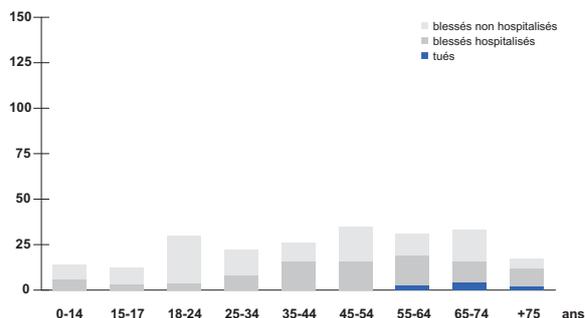
### Conducteurs de motocyclettes



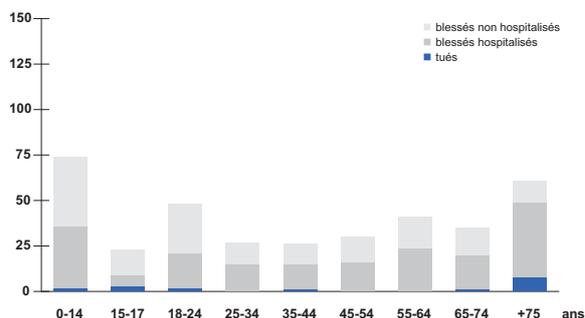
### Conducteurs de cyclomoteurs



### Cycles



### Piétons

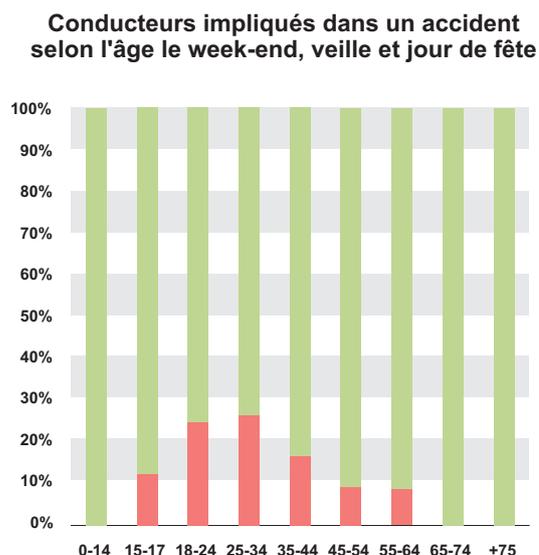
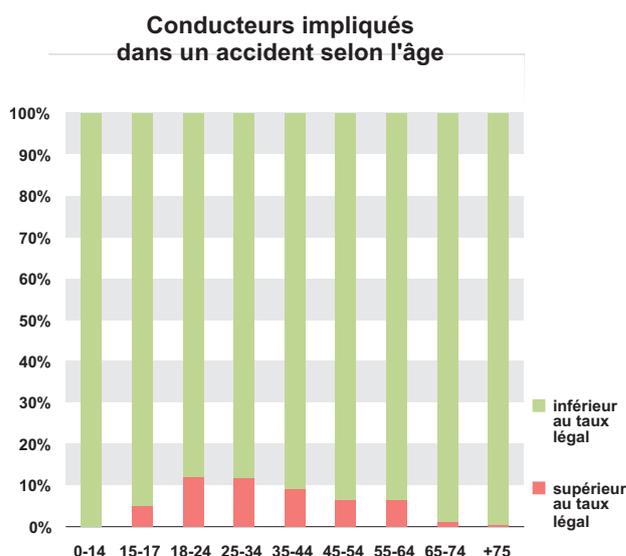


## Le taux d'alcoolémie des conducteurs

Parmi les conducteurs impliqués dans un accident, 8,5 % avaient un taux d'alcool supérieur au taux légal. Ce pourcentage monte à 12 % pour les 18-34 ans et descend à 0,9 % pour les plus de 65 ans.

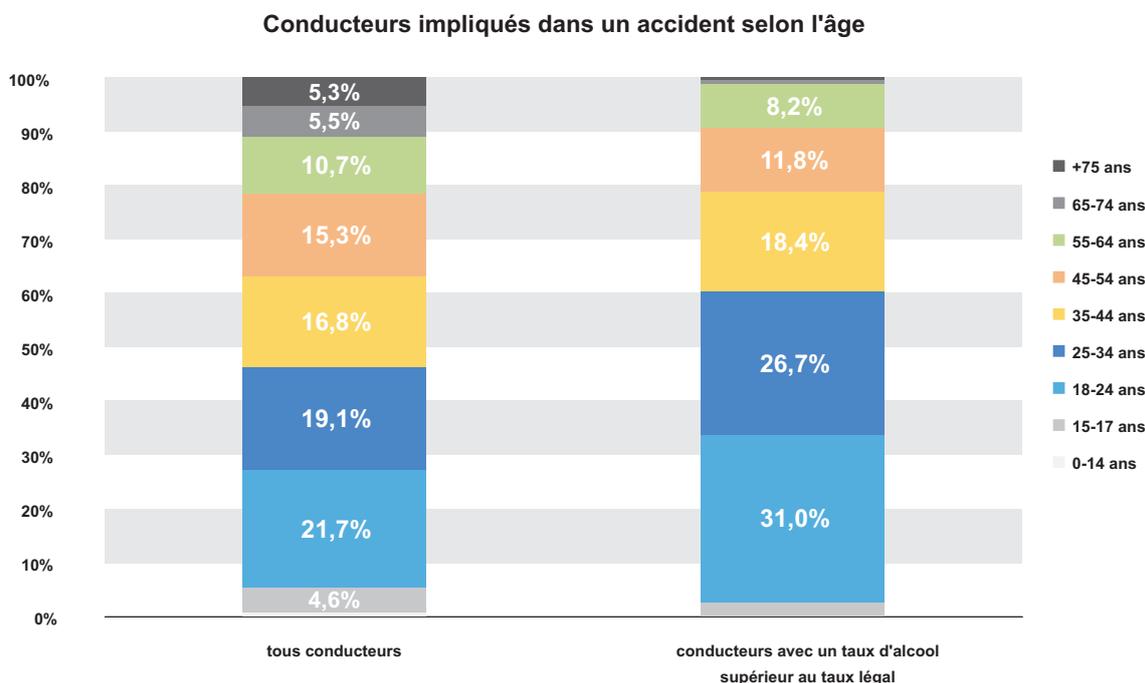
Cette différence est encore plus marquée en

fin de semaine, veille et jour de fête où le pourcentage de conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident (qui est en moyenne deux fois plus élevé, à 17 %), monte à 25,4 % pour les 18-34 ans et est nul pour les plus de 65 ans.



Ainsi, si parmi les conducteurs impliqués dans un accident, 40,8 % ont entre 18 et 34 ans, ce pourcentage monte à 57,7 % si le conducteur a un taux d'alcool supérieur au taux légal.

À l'inverse, les conducteurs de plus de 65 ans, impliqués dans 10,8 % des accidents, n'en représentent plus que 1,2 % lorsque l'on se restreint aux conducteurs alcoolisés.



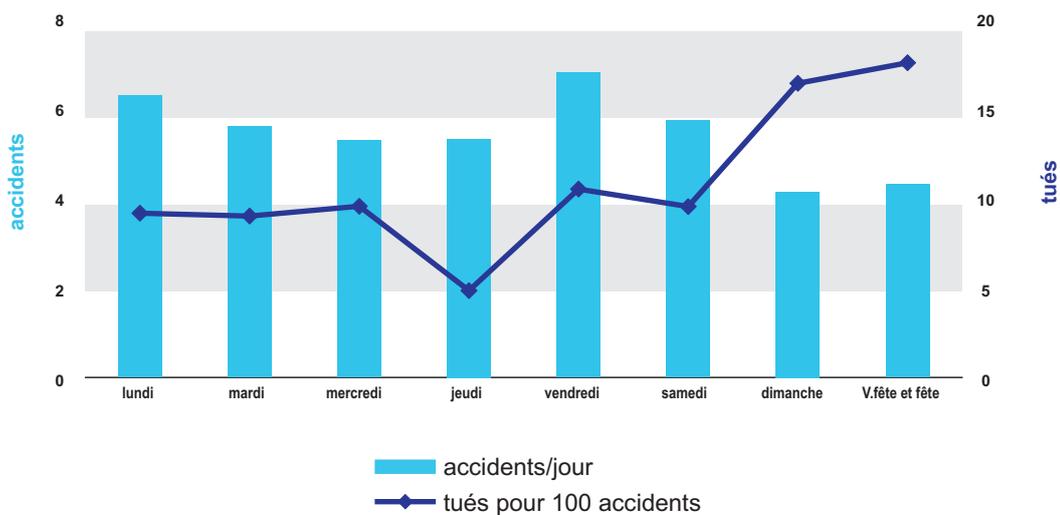
## Analyse temporelle

### Répartition selon le jour de la semaine

Les accidents sont davantage répartis en 2015 dans la semaine, mais se concentrent particulièrement autour des week-ends (6,5 accidents par jour dans la

région les lundi et vendredi contre 5,2 pour les autres jours). La gravité des accidents augmente fortement le week-end (+20 % par rapport au reste de la semaine).

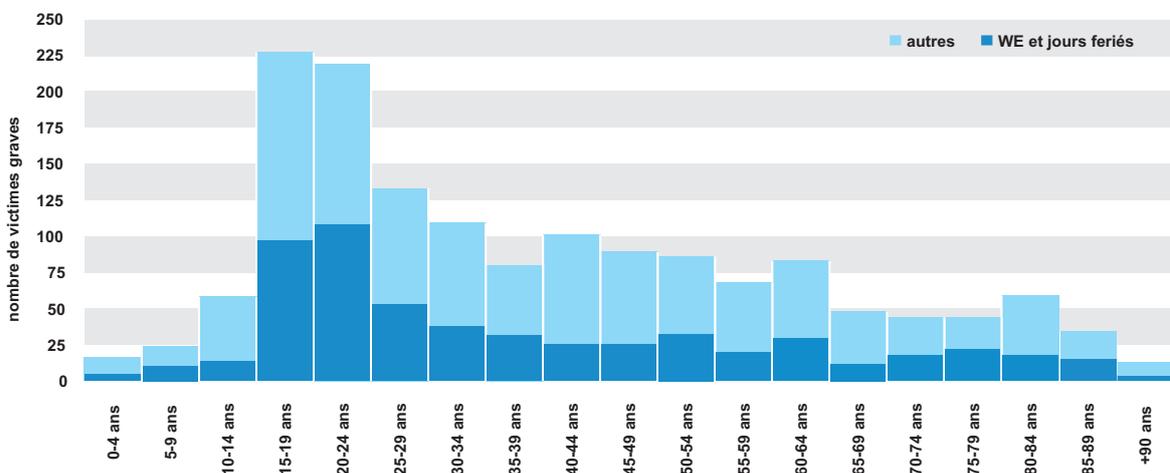
Accidents par jour et tués pour 100 accidents



Les jeunes de 16 à 21 ans constituent la majorité des victimes graves le week-end, veille et jour de fête (37% contre 25 % en

semaine). 45 % des victimes graves de 15 à 24 ans le sont le week-end (contre 32 % pour les autres classes d'âges).

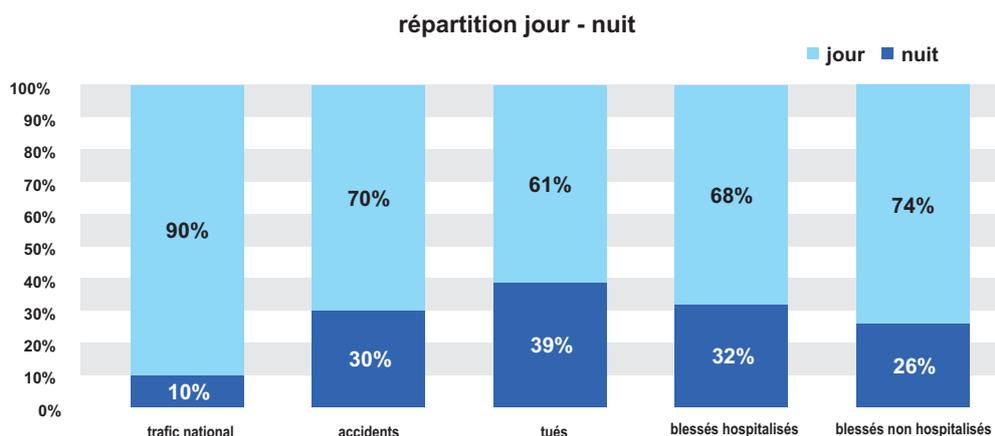
âge des victimes



## Répartition jour-nuit

Si l'augmentation du nombre de tués en Pays de la Loire est de 1,5 %, elle monte à 7,9 % pour les accidents de jour. En revanche, la part des tués de nuit en 2015 redescend à son plus bas niveau depuis 2011 (38,8 % contre 42,4 % en 2014).

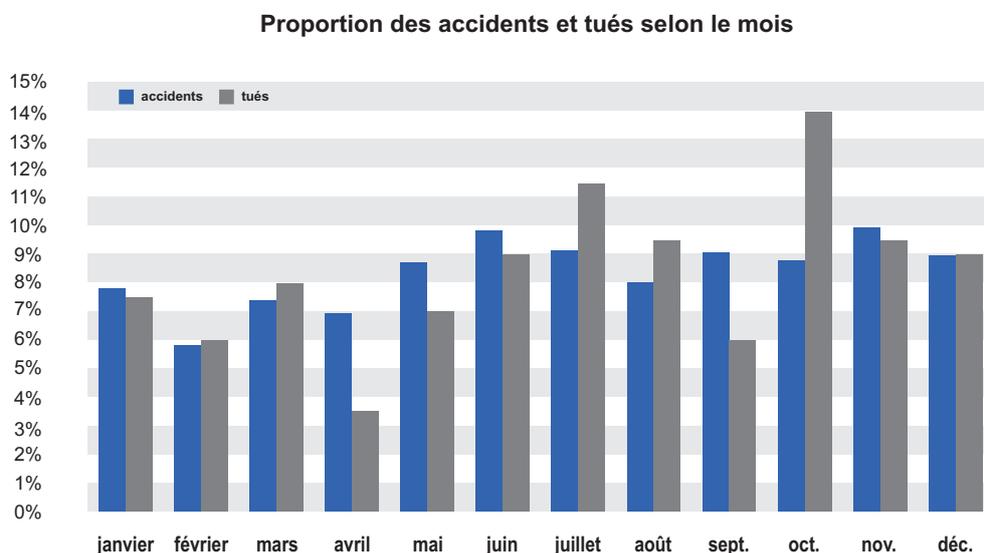
La différence de gravité entre les accidents de nuit et de jour reste aussi élevée : 12 % des accidents de nuit sont mortels (contre 8 % de jour) et 66 % sont graves (contre 61 % de jour).



## Répartition selon le mois

Comme l'année dernière, c'est le mois d'octobre qui aura été le plus meurtrier (7 tués par semaine contre 3 les autres mois). De manière générale, c'est au cours du second semestre que l'accidentalité s'est dégradée (+16 % d'accidents et +45 % de tués).

C'est durant les mois de juillet-août ainsi que le mois d'octobre que les accidents auront été les plus graves (12 % d'accidents ont été mortels contre 8 % les autres mois).

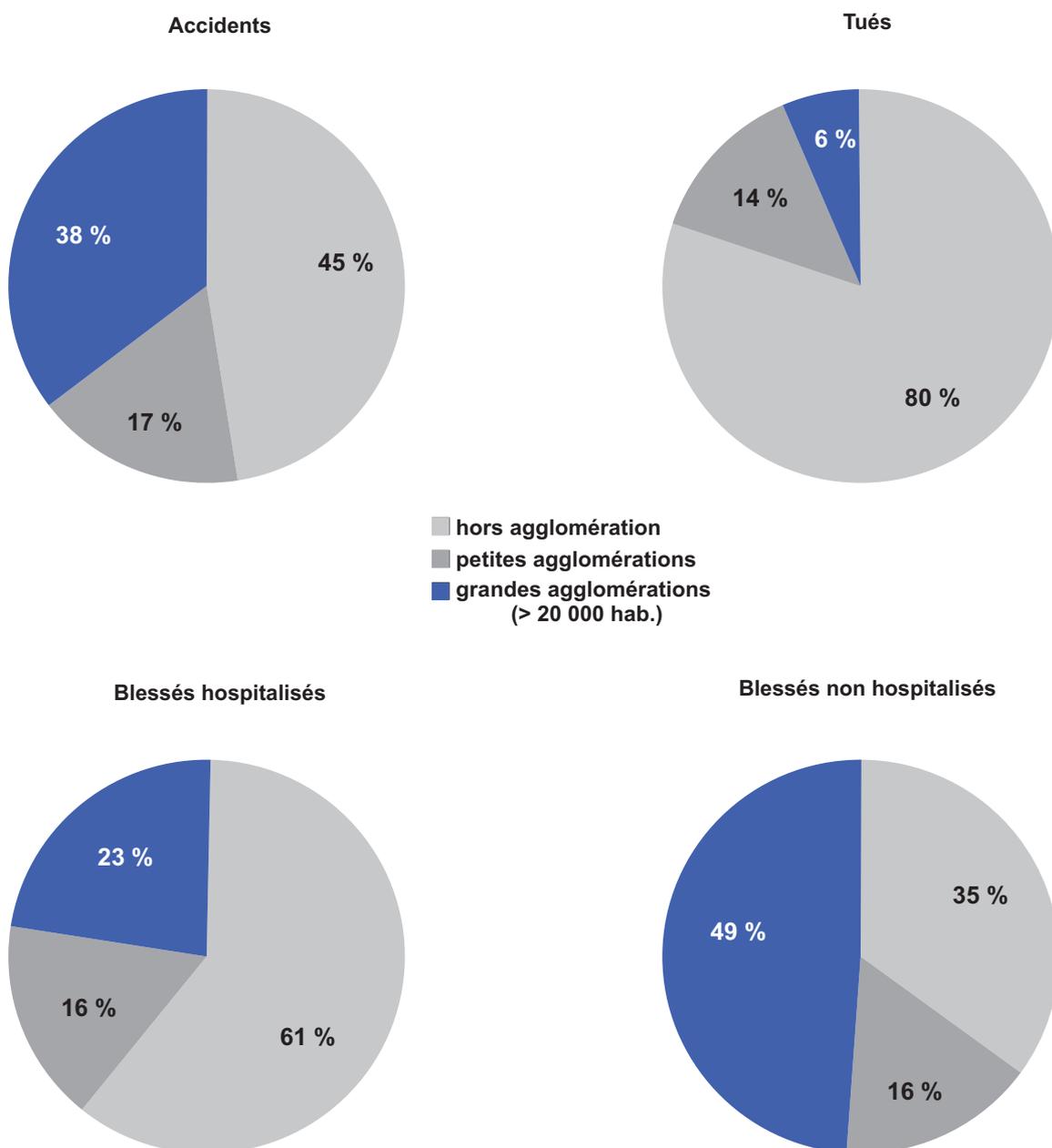


## Hors agglomération et agglomération

**E**n 2015, les accidents hors agglomération sont plus fréquents (45 % des accidents de la région contre 40 % en 2014) mais sont légèrement moins graves (16 % d'accidents mortels contre 17 % en 2014).

Après une forte augmentation en 2014,

le nombre d'accidents dans les agglomérations de moins de 20 000 habitants a retrouvé un niveau comparable à 2013, mais la gravité des accidents a particulièrement augmenté (8,4 % d'accidents mortels contre 5,5 % en 2014 et 5,3 % en 2013).





## Définitions et source

**milieu urbain ou agglomération** : ensemble du réseau routier situé entre les panneaux d'entrée et de fin d'agglomération au sens du code de la route

**accident corporel** : accident ayant occasionné au moins une victime, survenu sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant au moins un véhicule

**victime** : personne tuée ou blessée

**victimes grave** : personne tuée ou blessée hospitalisée

**personne tuée** : victime décédée sur le coup ou dans une période de 30 jours après l'accident (avant le 1er janvier 2005, le délai de prise en considération du décès était de 6 jours)

**blessé hospitalisé** : victime admise dans un hôpital plus de 24 h, non décédée dans les 30 jours

**blessé non hospitalisé** : victime ayant fait l'objet de soins médicaux, mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24 h

**taux légal d'alcoolémie** : inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang

**automobiliste** : usager de véhicule de tourisme

**véhicule de tourisme** : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins 4 roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de 8 places assises

**véhicule utilitaire** : voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises et de PTAC inférieur à 3,5 t

**véhicule léger** : véhicule de tourisme ou véhicule utilitaire

**bicyclette** : vélo y compris vélo électrique

**cyclomoteur** : deux-roues motorisé de moins de 50 cm<sup>3</sup> et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h

**motocyclette** : deux-roues motorisé de plus de 50 cm<sup>3</sup>

**source des données** : fichier national des accidents corporels de la circulation routière. Il est constitué des informations recueillies dans les bulletins d'analyse d'accident corporel de la circulation (dit "BAAC") par les forces de l'ordre. Il est géré par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).

Direction régionale  
de l'environnement,  
de l'aménagement  
et du logement

Service intermodalité,  
aménagement et logement

5, rue Françoise Giroud  
CS 16326

44263 Nantes cedex 2  
tél : 02.72.74.75.41  
fax : 02.72.74.75.00

Directrice  
de publication :  
Annick BONNEVILLE

ISSN : 2109-5493