



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
PRÉFET DE LA NIÈVRE

*Département de la Nièvre*

# Document Général d'Orientation

## 2018 - 2022

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

# Table des matières

Lexique.....	4
<b>1 INTRODUCTION.....</b>	<b>5</b>
<b>2 BILAN DU PRECEDENT DGO (2013-2017).....</b>	<b>6</b>
2.1 Préambule.....	6
2.2 Evolution du nombre global des victimes.....	7
2.3 L'alcool et les addictions.....	7
2.4 La vitesse.....	9
2.5 Les jeunes (tranche 14-24 ans).....	10
2.6 Les deux-roues motorisés (2RM).....	11
2.7 Les seniors.....	12
2.8 Communication.....	13
2.9 Suivi du PDASR.....	14
2.10 Conclusion.....	14
<b>3 PRESENTATION DU CONTEXTE LOCAL.....</b>	<b>15</b>
3-1 Population.....	15
3-2 Infrastructure.....	15
3-3 Forces de l'ordre.....	15
<b>4 CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'INSECURITE ROUTIERE DANS LA NIEVRE (PERIODE 2012-2016).....</b>	<b>16</b>
4-1 Bilan sur la période.....	16
4-2 Les catégories d'usagers.....	17
4-3 L'âge des usagers.....	17
4-4 Localisation des accidents.....	18
4-5 Temporalité des accidents.....	18
<b>5 LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL.....</b>	<b>19</b>
5-1 Bilan sur la période.....	19
5-2 Les catégories d'usagers.....	19
5-3 Localisation des accidents.....	19
5-4 Données CARSAT.....	20
5-5 Analyse.....	20
<b>6 L'USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES.....</b>	<b>21</b>
6-1 Evolution de l'accidentalité avec alcool.....	21
6-2 Les catégories d'usagers.....	22
6-3 Localisation des accidents.....	22
6-4 L'âge des usagers.....	23
6-5 Les contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants.....	23
6-6 Analyse.....	24

<b>7 LES JEUNES (14-17, 18-24 et 25-29 ans)</b> .....	<b>25</b>
7-1 Bilan sur la période.....	25
7-2 Les catégories d’usagers.....	25
7-3 Localisation des accidents.....	26
7-4 Alcool et stupéfiants.....	26
7-5 Temporalité.....	26
7-6 Analyse.....	26
<b>8 LES SENIORS (65-74 et 75 ans et plus)</b> .....	<b>27</b>
8-1 Bilan sur la période.....	27
8-2 Les catégories d’usagers.....	27
8-3 Localisation des accidents.....	28
8-4 Analyse.....	28
<b>9 LES 2 ROUES</b> .....	<b>29</b>
9-1 Bilan sur la période.....	29
9-2 Les catégories d’usagers.....	29
9-3 Localisation des accidents.....	30
9-4 L’âge des usagers.....	30
9-5 Les 2 roues motorisés (2RM) sur la période 2012-2016.....	30
9-5.1 Localisation des accidents.....	31
9-5.2 Age des usagers.....	31
9-5.3 temporalité des accidents.....	32
9-6 Analyse.....	32
<b>10 LES ENJEUX - SUIVI ET EVALUATION DU DGO</b> .....	<b>33</b>

**Sources :**

**Les données exploitées pour l’ensemble des analyses présentées dans le présent DGO sont issues :**

- du logiciel CONCERTO (base de donnée des fiches BAAC - Bulletin d’Analyse d’Accidents Corporels)
- de l’INSEE pour la population
- des questionnaires de voiries pour les informations relatives aux réseaux routiers

## Lexique

**2 roues motorisés (2RM) :** Cyclomoteur et motocyclette

**Accident corporel :** Accident faisant au moins une victime

**Accident mortel :** Accident faisant au moins un tué

**ATB :** Accidents-Tués-Blessés

**BAAC :** Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporel

**Blessé H-24 :** Blessé hospitalisé moins de 24 heures (BH-24)

**Blessé H+24 :** Blessé hospitalisé plus de 24 heures (BH+24)

**CARSAT :** Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé Au Travail

**Cyclomoteur :** véhicule à deux ou trois roues équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm<sup>3</sup> s'il est à combustion interne ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur, et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h.

**Impliqués (spécifique au département de la Nièvre):** Ensemble des victimes et blessés hospitalisés moins de 24 heures

**Motocyclette :** véhicule à deux roues à moteur ne répondant pas à la définition du cyclomoteur et dont la puissance n'excède pas 73,6 kilowatts (100 ch) ; l'adjonction d'un side-car à une motocyclette ne modifie pas le classement de celle-ci.

**PDASR :** Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière

**PL :** Poids Lourd (véhicule supérieur à 3,5 tonnes)

**Seuil d'alcoolémie (code de la route) :**

- concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,20 gramme par litre de sang ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,10 milligramme par litre d'air expiré, et inférieure aux seuils fixés à l'article L.234-1, pour les véhicules de transport en commun ;
- concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,50 gramme par litre de sang ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,25 milligramme par litre d'air expiré et inférieure aux seuils fixés à l'article L.234-1, pour les autres catégories de véhicules.

**Tué :** Décédé sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident

**Victimes (spécifique au département de la Nièvre):** Ensemble des tués et blessés hospitalisés plus de 24 heures

**VL :** Véhicule Léger (voiture)

# I - DGO : DEFINITION ET BILAN

## 1 INTRODUCTION

**Le Document Général d'Orientation (DGO) définit les axes prioritaires de la politique locale à mener en terme de sécurité routière.**

Il fixe pour cinq ans les enjeux de la politique de sécurité routière en identifiant les principaux facteurs d'accidentalité du département. Il constitue ainsi un instrument de mobilisation des acteurs locaux et un outil de programmation des actions à mener pour lutter contre l'insécurité routière.

Le présent DGO s'appuie sur le bilan du précédent DGO (2013-2017) et comprend l'analyse des actions de sécurité routière ainsi que l'étude de l'accidentalité du département sur une période de cinq années de 2012 à 2016.

**Son but est de définir les enjeux et orientations d'actions à mettre en œuvre afin de faire reculer le nombre et la gravité des accidents. L'objectif national de la décennie étant de diviser par deux le nombre de tués entre 2010 et 2020, ce DGO vient clore cette période avec le maintien de cet objectif (atteindre 2 000 tués sur les routes de France à l'horizon 2020).**

Chaque année, les enjeux et orientations d'actions ainsi identifiés sont déclinés dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) qui recense l'ensemble des actions de sécurité routière menées par les services de l'Etat et tous les partenaires impliqués (associations, collectivités, entreprises ...).

Le **DGO 2018-2022**, outil politique de programmation des actions et de mobilisation des acteurs, élaboré en concertation avec les différents partenaires, contient les **enjeux prioritaires suivants** :

- . **le risque routier professionnel**
- . **la conduite après usage de substances psychoactives** (alcool, drogues, médicaments)
- . **les jeunes, divisés en trois classes d'âges** (14-17, 18-24 et 25-29 ans)
- . **les seniors, divisés en deux classes d'âges** (65-74 et 75 ans et plus)
- . **les 2 Roues Motorisés (2RM)**

Les quatre premiers enjeux sont des enjeux nationaux communs à l'ensemble des départements.

L'enjeu «*2 Roues Motorisés*» est spécifique au département de la Nièvre.

A noter que les enjeux «*jeunes 0-13 ans*», «*actifs 30-59 ans*», «*vitesse*», «*distracteurs*», «*partage de la route*», «*cyclistes*» ... ne sont pas traités dans le présent DGO compte tenu de leur faible représentativité statistique sur la période d'étude.

Ils seront toutefois intégrés annuellement dans l'élaboration du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) afin d'élargir l'offre d'information et de sensibilisation à un maximum d'usagers de la route.

## 2 BILAN DU PRECEDENT DGO (2013-2017)

### 2.1 Préambule

Le DGO 2013-2017 s'était inscrit dans un contexte politique où la sécurité routière avait été réaffirmée comme une grande cause nationale :

- [Le 18 février 2010](#), un Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) présentait un « nouvel élan pour la sécurité routière » en proposant 14 mesures destinées à lutter contre l'insécurité routière avec les principaux objectifs suivants :
  - combattre l'alcool et la drogue au volant
  - dissuader des excès de vitesse
  - sanctionner plus sévèrement les grands délits routiers
  - sécuriser l'usage du deux-roues motorisé
  - sensibiliser les futurs conducteurs
  - prévenir le risque routier professionnel
- [La circulaire du 16 avril 2010](#) relative au renforcement de la politique locale et nationale de sécurité routière, précisait les conditions de mise en œuvre des 14 mesures annoncées lors du CISR du 18 février 2010.
- [Le 5 janvier 2012](#), intervention du ministre de l'Intérieur qui dressait un bilan sur les progrès réalisés sur les dix dernières années (nombre de tués divisé par deux entre 2002 et 2011) et qui confirmait le maintien de la lutte contre l'insécurité routière comme une priorité majeure du gouvernement.
- [La circulaire du 9 janvier 2012](#) fixait les orientations nationales des politiques locales de sécurité routière.

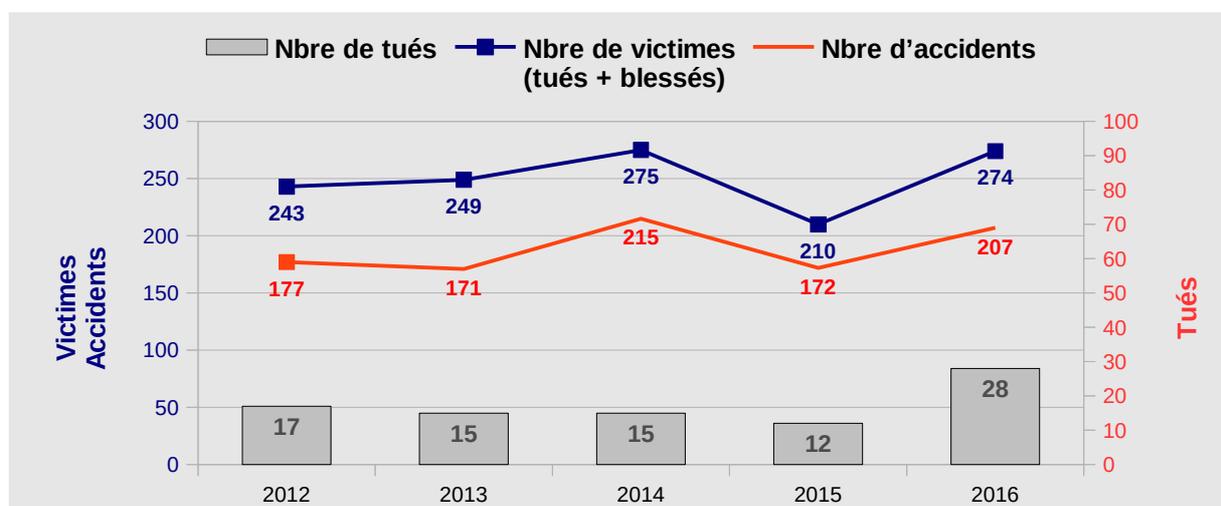
Au regard des objectifs fixés par le gouvernement et des enjeux retenus dans le département, l'évolution de l'accidentalité et l'analyse des actions de prévention mises en œuvre dans le cadre des différents PDASR permettent de dresser un bilan du DGO 2013-2017 avec une analyse sur une période de cinq ans de 2012 à 2016. Les enjeux retenus étaient :

- l'alcool et les addictions
- la vitesse
- les jeunes
- les deux-roues motorisés
- les seniors

*Les quatre premiers enjeux étant fixés au niveau national et l'enjeu « seniors » étant spécifique au département de la Nièvre.*

## 2.2 Evolution du nombre global des victimes

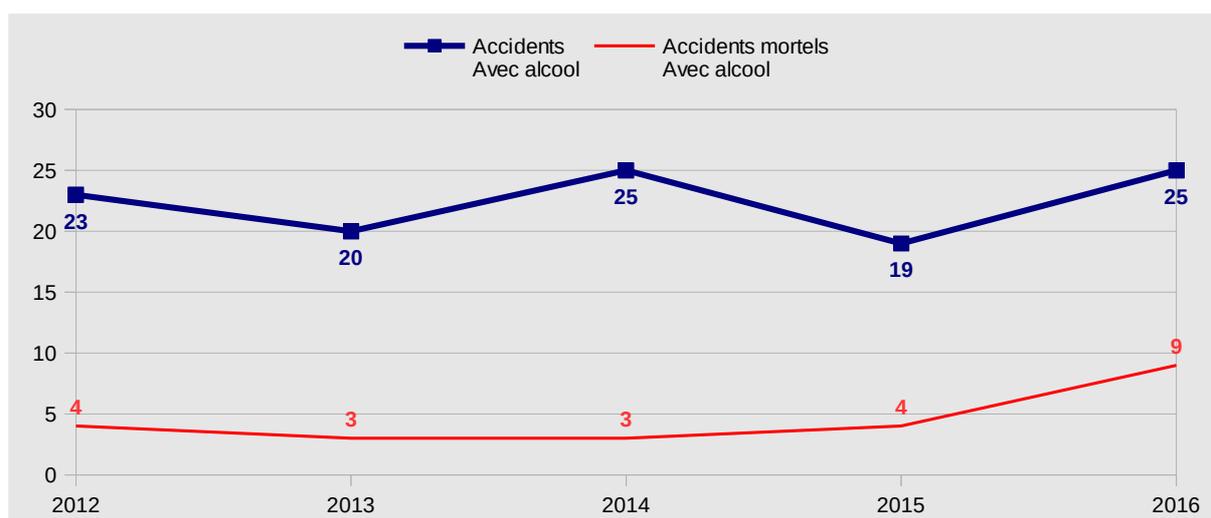
On observe une tendance à la stabilisation du nombre d'accidents (environ 200 par an). Concernant le nombre de tués, la baisse observée entre 2012 et 2015 n'a pu se poursuivre avec une année 2016 particulièrement meurtrière sur les routes de la Nièvre.



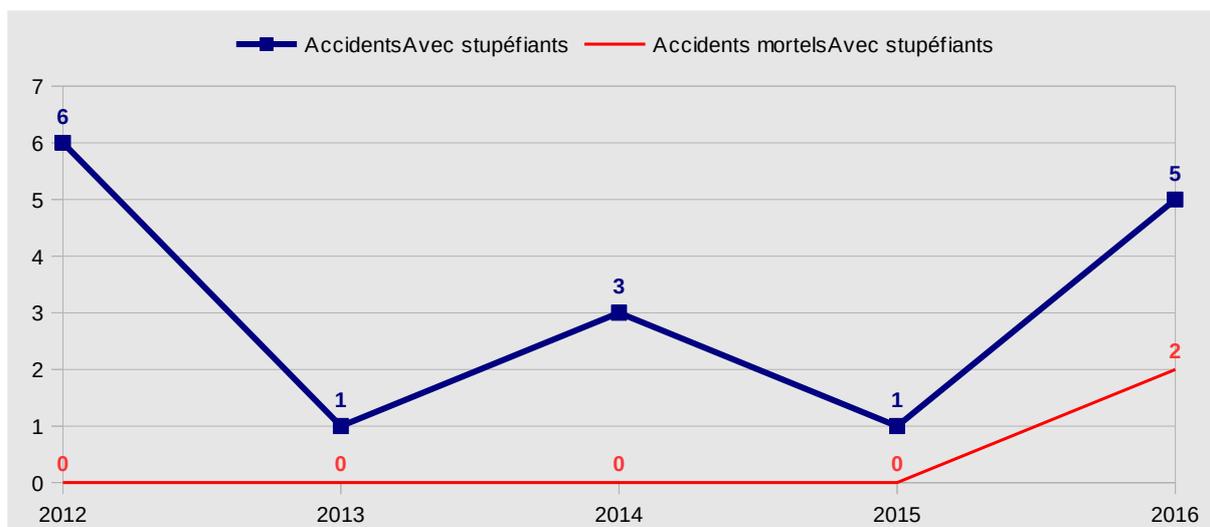
## 2.3 L'alcool et les addictions

On constate une stabilité du **nombre d'accidents avec alcool**.

Leur faible nombre et leur variation d'une année sur l'autre ne permettent pas de dégager une tendance sur les cinq dernières années. Mise à part pour l'année 2016, pour laquelle on observe une surmortalité ponctuelle dans les accidents avec alcool.



Concernant les accidents avec stupéfiants, l'évolution porte sur des valeurs relativement faibles. De plus, les dépistages n'étaient pas systématiquement réalisés les années précédentes.



### **PDASR – Enjeu « alcool » :**

Sur les quatre dernières années, les actions de prévention sur la thématique « alcool » se sont maintenues à une vingtaine d'actions par an entre 2012 et 2015.

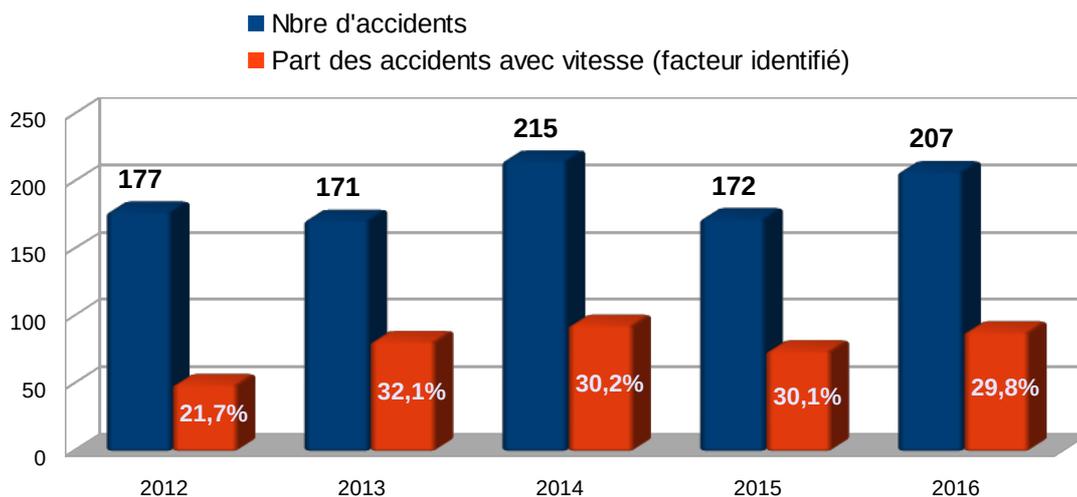
Une progression du nombre d'actions sur cette thématique a été conduite en 2015 et 2016 en y intégrant le risque lié à l'usage de stupéfiants afin d'informer un maximum d'usagers.

Actions du Plan Départemental de Sécurité Routière								
Année	Nombre d'actions inscrites	Nombre d'actions par enjeu					Nombre de jours d'actions	Nbre de personnes sensibilisées
		Alcool	Vitesse	Jeunes	2roues motorisés	Seniors		
2012	58	22	26	29	21	6	288	35 000
2013	55	21	23	29	20	6	294	32 400
2014	50	19	23	27	15	6	274	26 900
2015	60	23	27	33	18	7	272	24 500
2016	65	32	34	38	17	9	302	26 700
<b>Total</b>	<b>288</b>	<b>117</b>	<b>133</b>	<b>156</b>	<b>91</b>	<b>34</b>	<b>1 430</b>	<b>145 500</b>

## 2.4 La vitesse

Il convient de rappeler que ce facteur d'accident est difficilement quantifiable du fait de la méconnaissance de la vitesse réelle pratiquée par l'utilisateur au moment de l'accident. Les annotations des forces de l'ordre font souvent mention de « perte de contrôle » sans nécessairement lier l'accident à une vitesse inadaptée.

Le graphique ci-dessous représente la part des accidents avec vitesse (facteur principal identifié) par rapport au nombre total d'accidents. La proportion d'accidents avec vitesse est de fait relativement constante depuis les 4 dernières années en se stabilisant autour de 30%.



### PDASR – Enjeu «vitesse» :

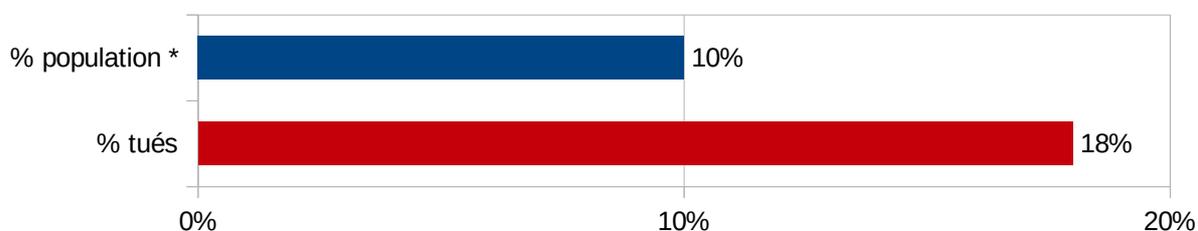
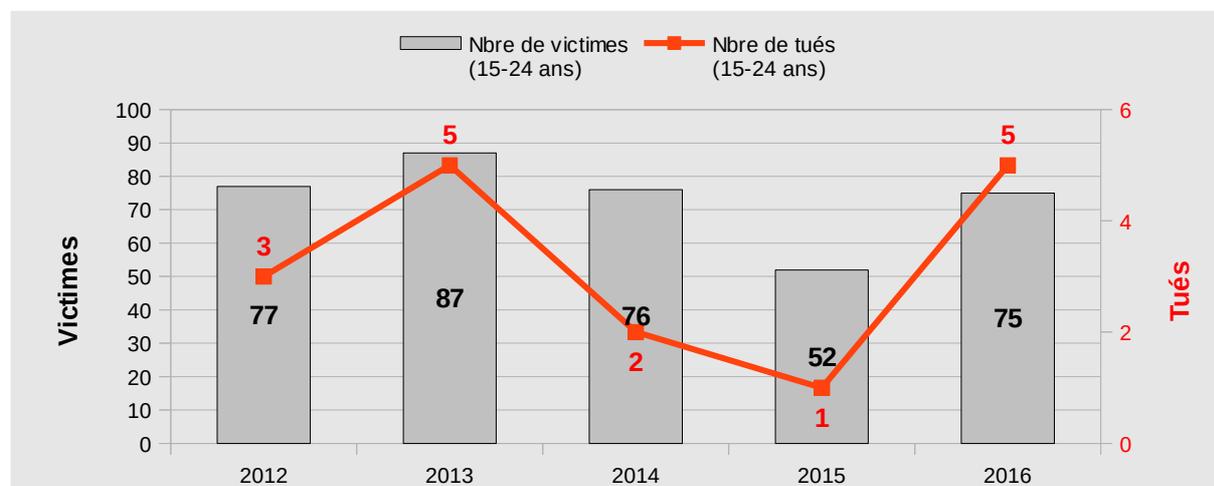
Les actions d'information et de sensibilisation des usagers sur les risques liées à la vitesse ont progressé, notamment en 2015 et 2016.

Actions du Plan Départemental de Sécurité Routière								
Année	Nombre d'actions inscrites	Nombre d'actions par enjeu					Nombre de jours d'actions	Nbre de personnes sensibilisées
		Alcool	Vitesse	Jeunes	2roues motorisés	Seniors		
2012	58	22	26	29	21	6	288	35 000
2013	55	21	23	29	20	6	294	32 400
2014	50	19	23	27	15	6	274	26 900
2015	60	23	27	33	18	7	272	24 500
2016	65	32	34	38	17	9	302	26 700
<b>Total</b>	<b>288</b>	<b>117</b>	<b>133</b>	<b>156</b>	<b>91</b>	<b>34</b>	<b>1 430</b>	<b>145 500</b>

## 2.5 Les jeunes (tranche 14-24 ans)

Les 14-24 ans sont sur-représentés dans l'accidentologie routière.

Sur la période d'étude, ils représentent 29,5% des victimes et plus de 18% des tués (de 8 à 33% selon les années) pour une moyenne de 10% de la population de la Nièvre\*.



\* source INSEE

### PDASR – Enjeu «jeunes» :

Les actions de sécurité routière à destination des jeunes représentent la partie la plus importante, notamment grâce au partenariat avec l'éducation nationale et les nombreuses interventions en milieu scolaire menées par les partenaires associatifs.

Actions du Plan Départemental de Sécurité Routière								
Année	Nombre d'actions inscrites	Nombre d'actions par enjeu					Nombre de jours d'actions	Nbre de personnes sensibilisées
		Alcool	Vitesse	Jeunes	2roues motorisés	Seniors		
2012	58	22	26	29	21	6	288	35 000
2013	55	21	23	29	20	6	294	32 400
2014	50	19	23	27	15	6	274	26 900
2015	60	23	27	33	18	7	272	24 500
2016	65	32	34	38	17	9	302	26 700
<b>Total</b>	<b>288</b>	<b>117</b>	<b>133</b>	<b>156</b>	<b>91</b>	<b>34</b>	<b>1 430</b>	<b>145 500</b>

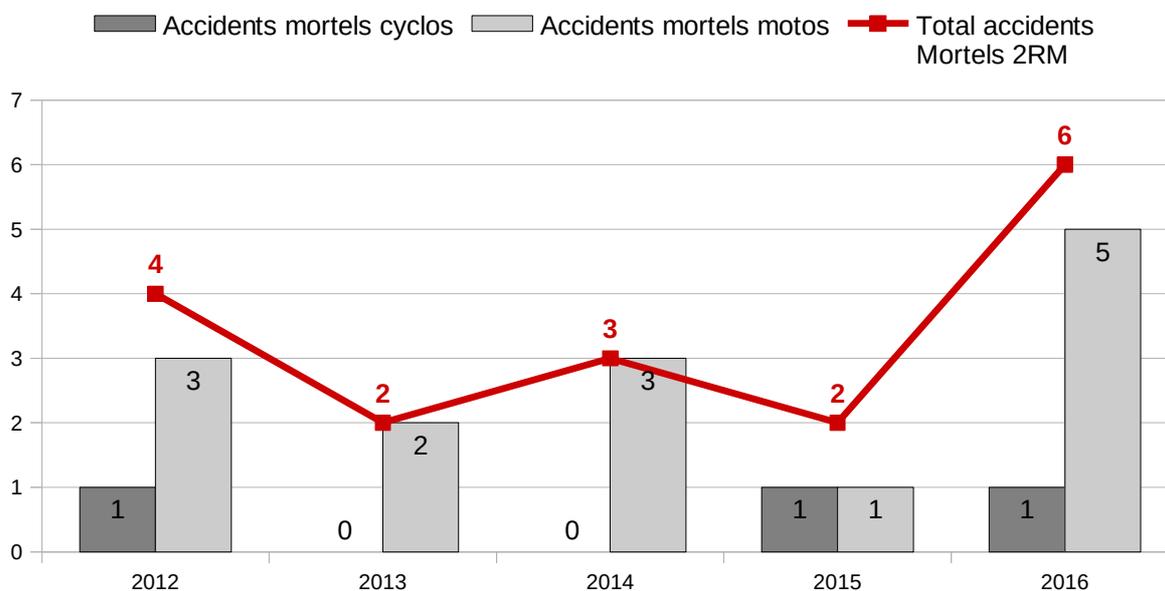
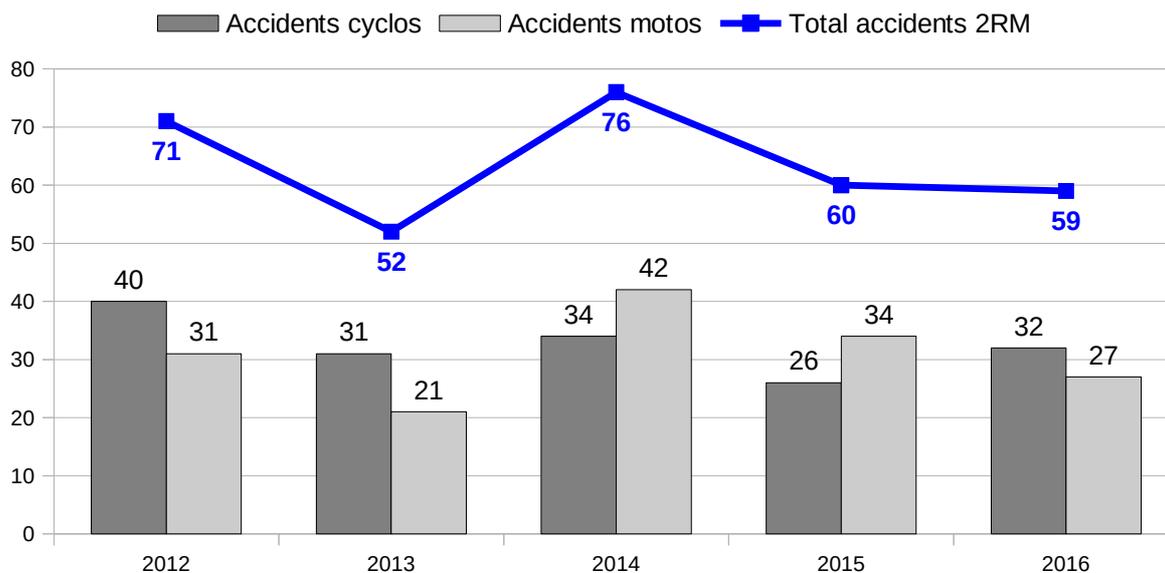
## 2.6 Les deux-roues motorisés (2RM)

Le nombre d'accidents de 2 roues motorisés se stabilise autour de 60 par an alors qu'il était supérieur à 80 avant 2009 et aux environs de 70 entre 2010 et 2012.

La répartition cyclo/moto alterne d'une année sur l'autre.

Une majorité d'accidents de cyclos (vitesse et gravité relativement réduites) se produisent en agglomération.

Les accidents de motos, survenant hors agglomération pour la plupart, engendrent une gravité et donc une mortalité bien supérieure.



La part des tués en 2RM dans la Nièvre oscille entre 13 et 24 % sur la période.

## **PDASR – Enjeu «2 Roues Motorisés» :**

Le nombre d'actions de sensibilisation sur le risque lié à l'utilisation d'un deux-roues motorisés a diminué en 2014 suite à l'arrêt de la compétition sportive internationale du Bol d'Or qui se déroulait sur le circuit de Magny-Cours et générait plusieurs actions à destination des motards spectateurs.

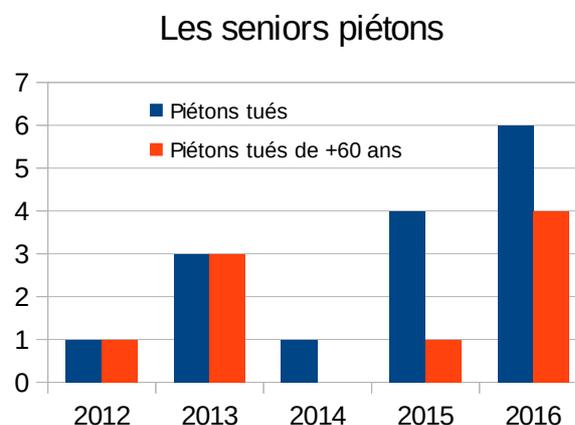
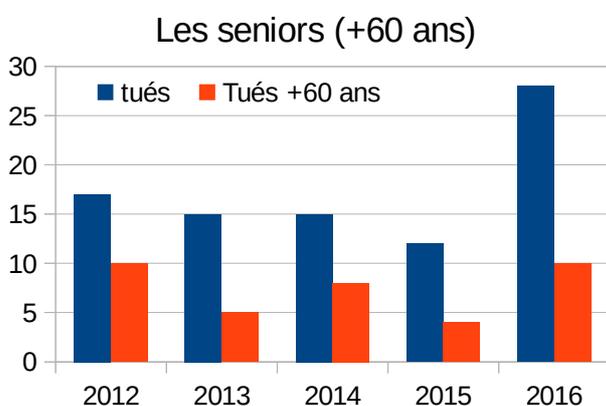
Depuis 2015, une progression du nombre d'actions sur cette thématique permet de maintenir un bon niveau d'information et de sensibilisation auprès d'un public particulièrement vulnérable.

Actions du Plan Départemental de Sécurité Routière								
Année	Nombre d'actions inscrites	Nombre d'actions par enjeu					Nombre de jours d'actions	Nbre de personnes sensibilisées
		Alcool	Vitesse	Jeunes	2roues motorisés	Seniors		
2012	58	22	26	29	21	6	288	35 000
2013	55	21	23	29	20	6	294	32 400
2014	50	19	23	27	15	6	274	26 900
2015	60	23	27	33	18	7	272	24 500
2016	65	32	34	38	17	9	302	26 700
<b>Total</b>	<b>288</b>	<b>117</b>	<b>133</b>	<b>156</b>	<b>91</b>	<b>34</b>	<b>1 430</b>	<b>145 500</b>

## **2.7 Les seniors**

Les seniors de plus de 60 ans représentent les usagers les plus vulnérables. Le nombre de tués seniors sur la période 2012-2016 est de 37 sur un total de 87 tués, soit près de 43%.

On peut également noter que les piétons seniors sont fortement représentés chez les piétons tués (9 tués sur 15, soit 60%).



### ***PDASR – Enjeu «seniors» :***

Entre 2012 et 2016, les PDASR successifs ont pris en compte l'enjeu spécifique des usagers vulnérables à travers de nombreuses actions.

Une attention particulière a été portée vers le public seniors avec des actions ciblées compte tenu de leur taux d'implication dans les accidents et du nombre important de victimes et de tués recensés ces 5 dernières années (entre 33 et 58%).

<b>Actions du Plan Départemental de Sécurité Routière</b>								
<b>Année</b>	<b>Nombre d'actions inscrites</b>	<b>Nombre d'actions par enjeu</b>					<b>Nombre de jours d'actions</b>	<b>Nbre de personnes sensibilisées</b>
		<b>Alcool</b>	<b>Vitesse</b>	<b>Jeunes</b>	<b>2roues motorisés</b>	<b>Seniors</b>		
<b>2012</b>	58	22	26	29	21	6	288	35 000
<b>2013</b>	55	21	23	29	20	6	294	32 400
<b>2014</b>	50	19	23	27	15	6	274	26 900
<b>2015</b>	60	23	27	33	18	7	272	24 500
<b>2016</b>	65	32	34	38	17	9	302	26 700
<b>Total</b>	<b>288</b>	<b>117</b>	<b>133</b>	<b>156</b>	<b>91</b>	<b>34</b>	<b>1 430</b>	<b>145 500</b>

## **2.8 Communication**

Depuis 2012, la communication sur la sécurité routière est gérée au niveau national par de nombreuses campagnes de sensibilisation : affichages, clips vidéos et informations via les réseaux sociaux.

Au niveau local, ces campagnes sont relayées depuis 2016 sur les comptes Facebook et Tweeter de la préfecture de la Nièvre.

De plus, les actions de sécurité routière s'enrichissent d'outils ludiques et accessibles à tous afin de sensibiliser un plus large public. On constate alors une large couverture de ces actions par les médias (presse et radios locales).

## 2.9 Suivi du PDASR

Après une légère baisse du nombre d'actions et de personnes sensibilisées jusqu'en 2014, on enregistre à nouveau une progression dans le nombre d'actions recensées au Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

Les services de l'État et l'ensemble des partenaires restent ainsi mobilisés afin de proposer un maximum d'actions, parfois innovantes, chaque année.

Actions du Plan Départemental de Sécurité Routière								
Année	Nombre d'actions inscrites	Nombre d'actions par enjeu					Nombre de jours d'actions	Nbre de personnes sensibilisées
		Alcool	Vitesse	Jeunes	2roues motorisés	Seniors		
2012	58	22	26	29	21	6	288	35 000
2013	55	21	23	29	20	6	294	32 400
2014	50	19	23	27	15	6	274	26 900
2015	60	23	27	33	18	7	272	24 500
2016	65	32	34	38	17	9	302	26 700
<b>Total</b>	<b>288</b>	<b>117</b>	<b>133</b>	<b>156</b>	<b>91</b>	<b>34</b>	<b>1 430</b>	<b>145 500</b>

## 2.10 Conclusion

Au regard du suivi de l'accidentalité sur les cinq enjeux retenus, quatre ans après la mise en œuvre du DGO et de sa déclinaison annuelle en actions concrètes de prévention via le PDASR, on peut constater que :

- le nombre d'accident annuel varie autour de 200,
- le nombre total de victimes (tués + blessés) varie également d'une année sur l'autre,
- après quatre années de baisse du nombre de tués (17 en 2012 à 12 en 2015), l'année 2016 a été particulièrement meurtrière avec 28 tués recensés,
- les actions de prévention se sont développées ces cinq dernières années grâce à une large mobilisation de tous les acteurs,
- la progression du nombre d'actions entre 2012 et 2016 a permis de sensibiliser directement plus de 145 500 personnes (pour 122 000 sur la période précédente),
- la communication qui s'est développée autour des actions de sécurité routière, notamment via les réseaux sociaux, permet d'informer un nombre d'utilisateurs de plus en plus important grâce aux nouvelles technologies.

# II - LES ENJEUX DU DGO 2018-2022

## 3 PRESENTATION DU CONTEXTE LOCAL

### 3-1 Population

La population du département de la Nièvre est d'environ 220 000 habitants. L'agglomération de Nevers compte environ 66 000 habitants dont 37 000 pour la ville de Nevers.

La grande majorité de la population (environ 65%) se concentre dans le Val de Loire, aux abords des axes A77-RN7 et de la RD981.

Source INSEE

### 3-2 Infrastructure

En 2017, l'ensemble du réseau routier de la Nièvre se décompose comme suit :

- 75 km d'autoroute non concédée (A77)
- 17,5 km d'autoroute concédée à SAPRR (A77)
- 75 km de routes nationales (RN7 et RN151) dont 6 km de voie express (déviation de Saint-Pierre le Moûtier),
- 4 359 km de routes départementales dont les principales sont la RD981 (92 km entre Nevers et la Saône-et-Loire via decize et Luzy), la RD978 (79 km entre Nevers et la Saône-et-Loire via Château-Chinon) et la RD977 (72 km entre Nevers et Clamecy via Varzy),
- environ 4 450 km de voies communales dont 120 km pour la ville de Nevers.

Le trafic journalier moyen (chiffres VL et PL confondus) du réseau routier structurant du département se décompose de la manière suivante :

Itinéraire	Trafic journalier moyen en 2016
A77	14000
RN7	14000
RN151	2500
RD 977	4200 vers Nevers – 1500 vers Premery
RD 978	5500 vers Nevers – 2600 vers Château-Chinon
RD 981	4000 vers Nevers – 1700 vers Luzy
RD 2076	5300

Données gestionnaires de voiries

### 3-3 Forces de l'ordre

La Direction Départementale de la Sécurité Publique (Police Nationale) a en charge la sécurité routière sur les voies de la ville de Nevers.

La Gendarmerie Nationale a en charge la sécurité routière sur toutes les autres voies du département dont la totalité de celles du réseau structurant.

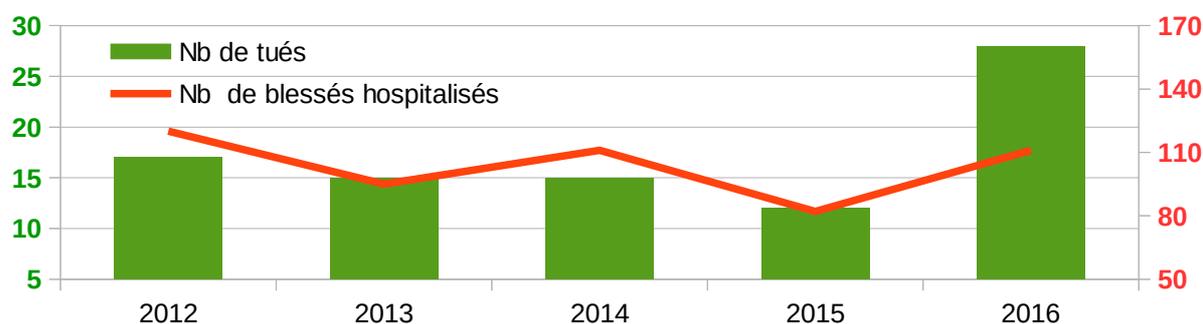
## 4 CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'INSECURITE ROUTIERE DANS LA NIEVRE (PERIODE 2012-2016)

### 4-1 Bilan sur la période

Depuis 2012, le nombre d'accidents évolue dans un fuseau variant de 172 à 215.

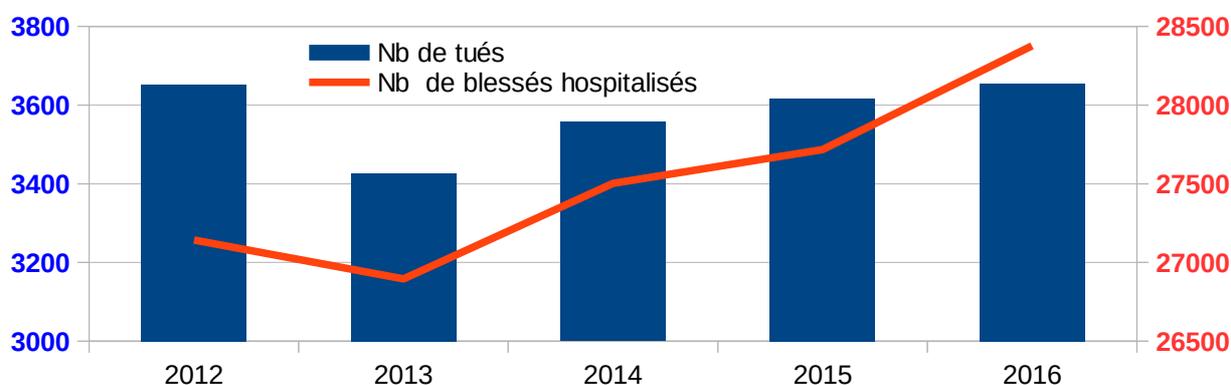
Concernant le nombre de tués, la baisse observée entre 2012 et 2015 n'a pu se poursuivre avec une année 2016 particulièrement meurtrière sur les routes de la Nièvre.

Evolution de l'accidentologie dans la Nièvre



Les données nationales des dernières années évoluent régulièrement à la hausse depuis 2013.

Evolution de l'accidentologie en France



\* Dans le calcul du nombre des blessés, seuls ceux hospitalisés plus de 24h ont été retenus. Les blessés hospitalisés moins de 24h ne sont pas systématiquement comptabilisés en zone Gendarmerie alors qu'ils le sont en zone Police.

**De 2012 à 2016, en moyenne chaque mois dans la Nièvre**

**16 accidents corporels**

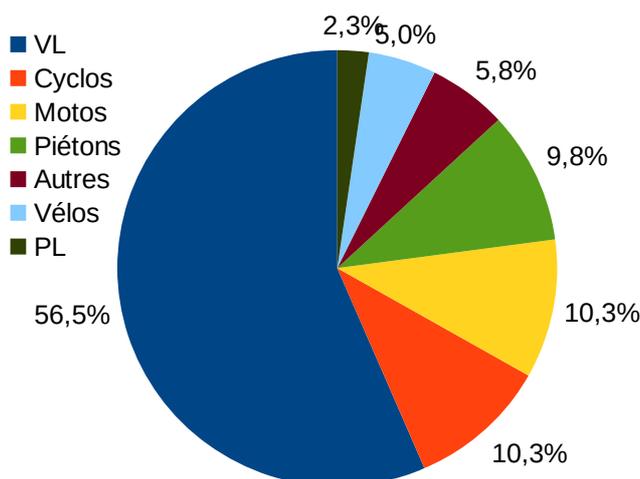
**2 tués**

**9 blessés hospitalisés plus de 24 heures**

## 4-2 Les catégories d'usagers

Trois catégories d'usagers se détachent nettement de l'ensemble : les « Véhicules Légers (VL) », les « deux roues motorisés » et les « piétons ».

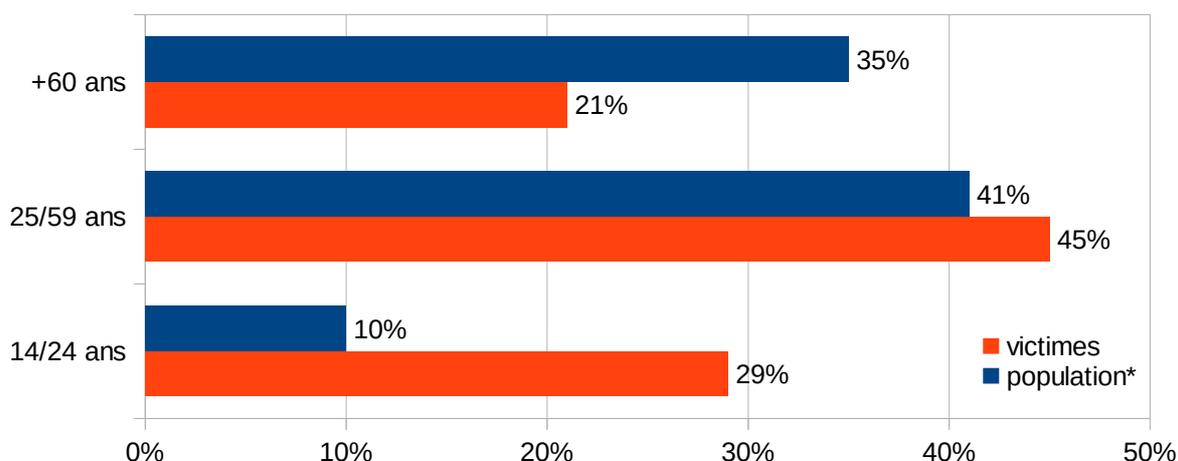
- **catégorie « VL »** : de très loin la plus représentée (56,5 %)
- **catégorie « deux roues motorisés »** : 20,6 % de la catégorie d'usagers avec une répartition équitable entre les motos et les cyclos
- **Catégorie « piétons »** : environ 10 % de la catégorie d'usagers.



## 4-3 L'âge des usagers

La représentation des 25-59 ans dans les accidents corporels et du nombre de victimes est globalement proportionnelle à la part de cette classe d'âge dans la population (45% de victimes pour 41 % de la population).

Les 14-24 ans représentent environ 10 % de la population du département pour 29% des victimes.



\* Source INSEE

## 4-4 Localisation des accidents

Sur la période d'étude concernée, la proportion d'accidents hors agglomération est restée stable par rapport à la période d'étude du précédent DGO entre 2007 et 2011 (35 % contre 33 %).

Répartition hors agglomération / agglomération :

	Nièvre	
	Nbre accidents	%
Hors agglomération	329	35
En agglomération	613	65
<b>Total accidents</b>	<b>942</b>	<b>100</b>

## 4-5 Temporalité des accidents

L'analyse des différents critères de temporalité des accidents dans la Nièvre fait ressortir les éléments suivants :

- les mois les plus accidentogènes sont **septembre et décembre** (91 à 97 accidents). Les mois les moins accidentogènes étant février et mars avec 52 à 69 accidents.
- les jours les plus accidentogènes sont **le vendredi** (164 accidents) et le **samedi** (162 accidents). Les jours les moins accidentogènes étant le lundi (113 accidents) et le dimanche (115 accidents).
- la tranche horaire la plus accidentogène se situe **entre 15 et 18 heures** (80 à 91 accidents). La moins accidentogène étant celle comprise entre 2h et 4h (6 à 8 accidents).

## 5 LE RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

L'accident de la route représente la première cause de mortalité dans les accidents du travail. Ceux-ci incluent les accidents survenus lors de déplacements professionnels (mission) et ceux sur le trajet domicile-travail ou travail-restauration (trajet).

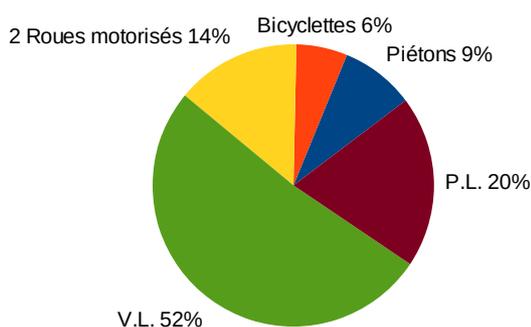
### 5-1 Bilan sur la période

De 2012 à 2016, les accidents survenus dans le cadre du travail (mission ou trajet) représentent :

- 14% de l'ensemble des accidents (128 accidents sur 942)
- 11% des accidents avec blessés hospitalisés plus de 24 heures
- 20% des accidents mortels (17 tués)

### 5-2 Les catégories d'usagers

Répartition selon les catégories d'usagers impliqués :



Types d'usagers impliqués	Nombre	%
Piétons	16	9%
Bicyclettes	11	6%
2 Roues motorisés	27	14%
V.L.	97	52%
P.L.	37	20%
<b>Ensemble des victimes sur la période</b>	<b>188</b>	<b>100%</b>

Les VL ET PL sont logiquement les catégories les plus représentées et cumulent à elles seules 72 % des accidents survenus lors de ces déplacements.

### 5-3 Localisation des accidents

Les accidents interviennent majoritairement en agglomération.

	Nombre d'accidents	%
Hors agglomération	46	36
En agglomération	82	64
<b>Total accidents</b>	<b>128</b>	<b>100</b>

## 5-4 Données CARSAT

La Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé Au Travail (CARSAT) Bourgogne Franche-Comté dispose de données relatives à l'accidentalité routière en entreprise. Ces données sont disponibles uniquement depuis l'année 2013 et concernent les accidents entraînant un arrêt de travail supérieur à 4 jours. Elles ne sont pas exploitables pour l'élaboration du présent DGO.

La CARSAT reste toutefois un acteur et partenaire privilégié dans les actions menées auprès des entreprises de la région afin de réduire le risque routier professionnel.

## 5-5 Analyse

Les accidents recensés dans le cadre du risque routier professionnel concernent essentiellement des usagers :

- circulant en **VL** (52%),
- en **agglomération** (64%),
- pendant les **jours ouvrés** (du lundi au vendredi :90%),

L'alcool est peu présent dans les accidents (5%) par rapport au taux général du département (15%)

L'indice de gravité (tués pour 100 accidents) y est supérieure à la moyenne du département (13,3 contre 9,1).

Compte tenu des analyses ci-dessus, **le risque routier professionnel représente un enjeu pour le département.**

Les orientations d'actions (*définies avec les partenaires en groupe de travail du 15 novembre 2017*) pour cet enjeu porteront sur :

**- la sensibilisation des chefs d'entreprises, notamment TPE et PME, et des collectivités publiques**

**- la diversification des actions de prévention et de formation à tous les niveaux (de l'apprenti au chef d'entreprise)**

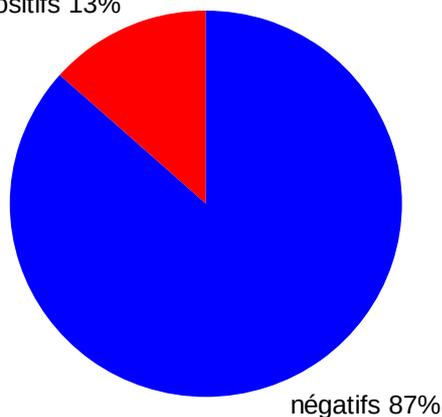
**- l'intégration des risques liés à l'usage du téléphone et des distracteurs**

## 6 L'USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

On constate une légère baisse du taux d'alcoolémie dans les accidents sur la période 2012-2016 (de 15 à 13%).

Les dépistages positifs aux stupéfiants sont quant à eux relevés dans 1,7 % des accidents.

positifs 13%



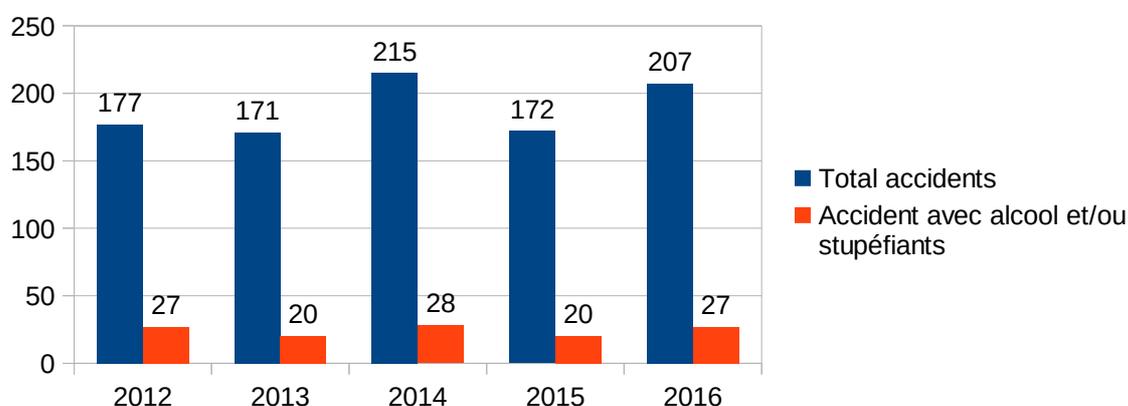
Accidents avec alcool et/ou stupéfiants		
Résultat test	Nombre	%
Négatif	833	87
Positif*	122	13

\* les accidents dans lesquelles l'alcool ET les stupéfiants sont présents sont comptés à 2 reprises

Concernant les tués sur la période d'étude, 26% présentaient une alcoolémie positive.

### 6-1 Evolution de l'accidentalité avec alcool

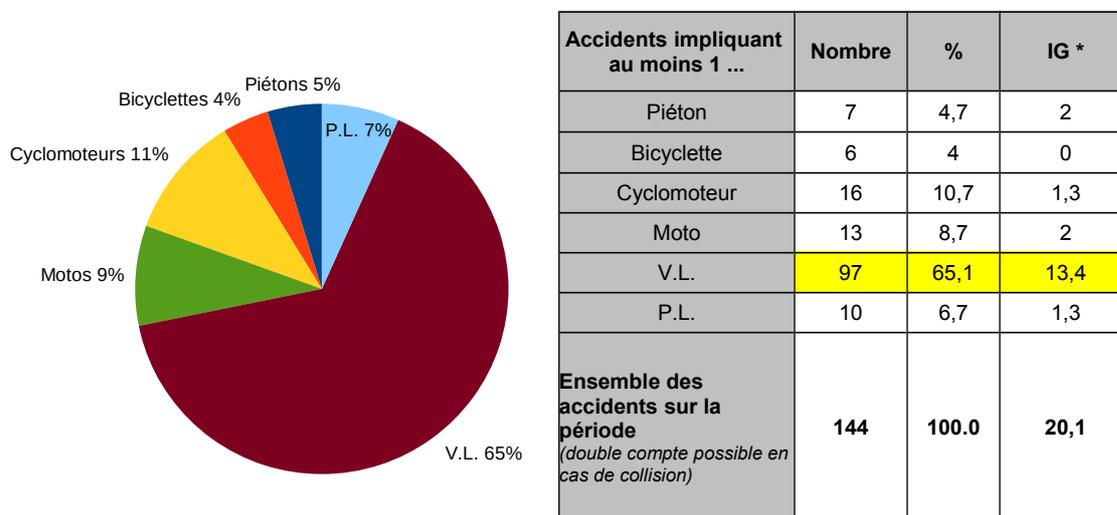
Depuis 2012, l'évolution du taux d'accidents avec alcool et/ou stupéfiants suit celle du nombre d'accidents.



## 6-2 Les catégories d'usagers

Les contrôles d'alcoolémie positive se retrouvent dans toutes les catégories d'usagers.

Répartition selon les catégories d'usagers impliqués\* et ayant fait l'objet d'un contrôle d'alcoolémie et/ou de stupéfiants positif :



\* Indice de gravité = tués / 100 accidents  
(Nota : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes : collisions)

L'indice de gravité général (tous accidents confondus) pour la période 2012-2016 est de **9,1**.

L'alcoolémie positive, ou la présence de stupéfiants, multiplie par plus de 2 (de 9,1 à 20,1) l'indice de gravité des accidents.

## 6-3 Localisation des accidents

Un peu plus de la moitié des accidents avec alcool et/ou stupéfiants se produisent hors agglomération (54%).

Répartition hors agglomération / agglomération des accidents avec alcool :

	Nièvre	
	Nombre d'accidents	%
Hors agglomération	66	54
En agglomération	56	46
<b>Total accidents</b>	<b>122</b>	<b>100</b>

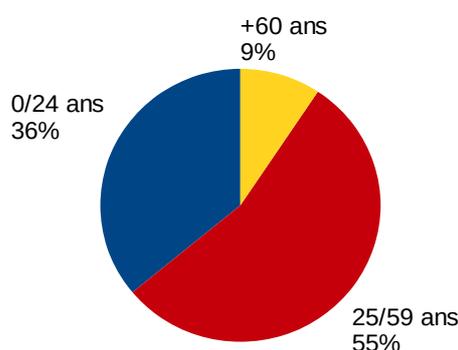
## 6-4 L'âge des usagers

Les «25-59 ans» sont majoritaires dans les accidents avec alcool et ou stupéfiants (54%) alors qu'ils représentent 44 % de l'ensemble de la population de la Nièvre.

La proportion de cette classe d'âges tend à diminuer ces dernières années au détriment des autres classes d'âges et notamment des seniors de + de 60 ans.

Répartition selon les classes d'âges des usagers victimes dans des accidents avec alcool :

Ages	0-24 ans	25-59 ans	+60 ans	Total
Nombre	81	123	21	225
%	36%	54%	9%	100%
% population	31%	44%	25%	100%



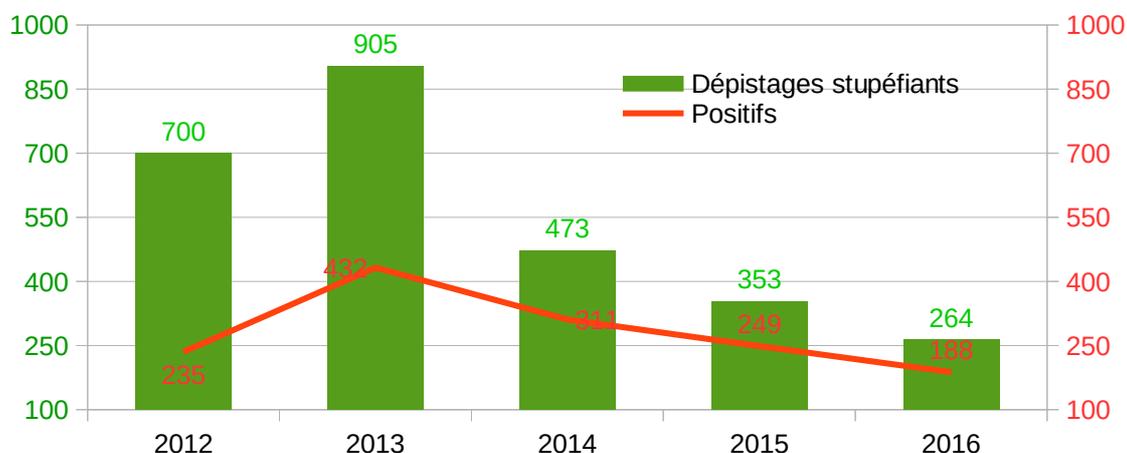
## 6-5 Les contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants

Sur la période 2012-2016, 309 029 contrôles d'alcoolémie ont été effectués par les forces de l'ordre. Parmi eux, **5 245 se sont révélés positifs, soit 1,69% des contrôles**. Ce taux est assez éloigné du **taux national de 3,1%**.

L'évolution des contrôles positifs est clairement orientée à la baisse tout comme celui du nombre des contrôles (notamment entre 2014 et 2015).



Sur la période 2012-2016, 2 695 contrôles de stupéfiants ont été effectués par les forces de l'ordre. Parmi eux, **1 415 se sont révélés positifs**. Les contrôles réalisés sur les stupéfiants suivent quasiment la même évolution que les contrôles d'alcoolémie. Malgré une baisse régulière depuis 2013, le taux de contrôles positifs sur l'ensemble de la période atteint plus de 52 % et reste largement supérieur au taux national de 21 %.



Bien que pris en compte récemment dans l'accidentalité, et difficilement quantifiable, le phénomène des produits stupéfiants représente un réel danger, notamment en association avec la consommation d'alcool. La prise de médicaments accentue également ce phénomène.

## 6-6 Analyse

Il ressort des analyses ci-dessus :

- environ 2% des personnes contrôlées sont positives,
- les « 25-59 ans » sont majoritaires,
- l'alcoolémie multiplie par deux l'indice de gravité des accidents.

Compte tenu des analyses ci-dessus, **les substances psychoactives représentent un enjeu pour le département.**

En conséquence, les orientations d'actions (*définies avec les partenaires en groupe de travail du 15 novembre 2017*) pour cet enjeu porteront sur :

- **le développement de l'information sur les conséquences de la consommation (suites judiciaires, sociales ...)**
- **la coordination des actions de prévention entre les partenaires**
- **le renforcement de la sensibilisation sur les risques liés à la prise de médicaments**
- **le développement des moyens alternatifs d'accompagnement des usagers**

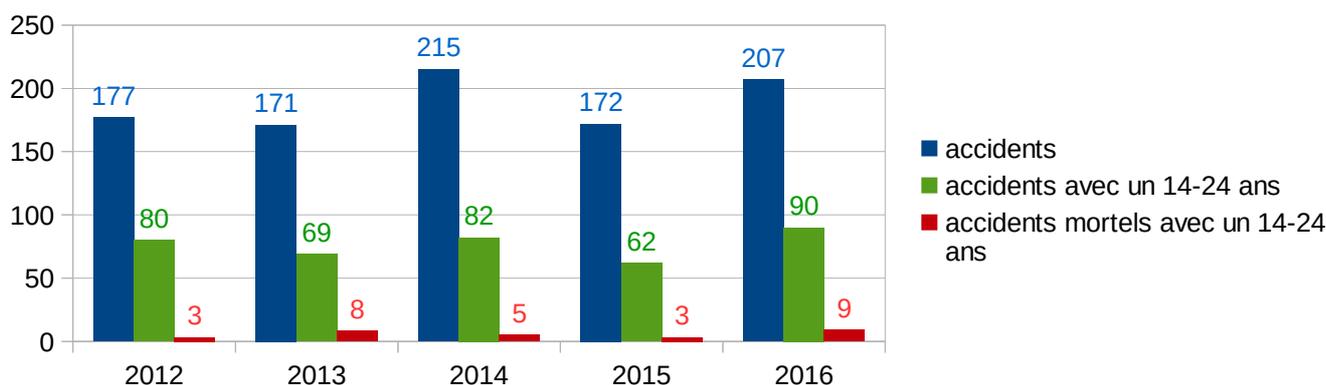
## 7 LES JEUNES (14-17, 18-24 et 25-29 ans)

Nota : les tranches d'âge 14-17, 18-24 et 25-29 ans sont fixées dans le cadre de l'enjeu national « jeunes ». Les données statistiques disponibles et présentées ci-après portent uniquement sur les tranches d'âge 14-17 et 18-24 ans.

### 7-1 Bilan sur la période

De 2012 à 2016, les jeunes usagers de la route sont impliqués dans :

- 41% de l'ensemble des accidents,
- 35 % des accidents mortels (16 tués chez les 14-24 ans)



De 2012 à 2016, en moyenne chaque mois dans la Nièvre

6 accidents corporels

< 1 tué

3 blessés hospitalisés plus de 24 heures

### 7-2 Les catégories d'usagers

Deux catégories d'usagers impliqués bien distinctes :

- **Les cyclomoteurs** : une surexposition pour la tranche 14-17 ans (54 % des victimes).
- **Les jeunes conducteurs de VL** : 55 % des victimes pour la tranche 18-24 ans.

Répartition selon les catégories d'usagers impliqués (tués + BH+24 + BH-24)

Types d'usagers impliqués	14-17ans		18-24ans		Total jeunes 14-24ans	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Piéton	19	10%	6	2%	25	5%
Bicyclette	9	5%	12	4%	21	4%
Cyclomoteur	99	54%	59	20%	158	33%
Moto	15	8%	56	19%	71	15%
V.L.	29	16%	166	55%	195	40%
P.L.	0	0%	0	0%	0	0%
Autre	11	6%	2	1%	13	3%
Ensemble des victimes sur la période	182	100.0%	301	100.0%	483	100.0%

### 7-3 Localisation des accidents

L'ensemble des jeunes sont principalement accidentés en agglomération, avec une surexposition de la tranche d'âge 14-17 ans (75% des accidents dont la plupart sont causés par les conducteurs de 2 roues).

	14-17ans		18-24ans	
	Nombre d'accidents	%	Nombre d'accidents	%
Hors agglomération	35	25	91	33
En agglomération	102	75	182	66
<b>Total accidents</b>	<b>137</b>	<b>100.0</b>	<b>273</b>	<b>100.0</b>

### 7-4 Alcool et stupéfiants

La présence d'alcool et/ou de stupéfiants est détectée dans 30 % des accidents de jeunes usagers. Egalement répartie en terme de localisation (agglo/hors agglo), elle touche essentiellement les usagers de VL mais également les usagers de cyclomoteurs.

### 7-5 Temporalité

Les accidents impliquant les jeunes usagers surviennent en majorité au **mois de juin** (27%), les **vendredis et samedis soirs** (37%), entre **17h et 20h** (23%).

### 7-6 Analyse

Il ressort des analyses ci-dessus que la catégorie des moins de 24 ans est fortement représentée dans les accidents :

- en cyclomoteurs pour la tranche d'âge 14-17 ans
- en VL pour la tranche d'âge 18-24 ans

Compte tenu des analyses ci-dessus, **les jeunes représentent un enjeu pour le département.**

Les orientations d'actions (*définies avec les partenaires en groupe de travail du 15 novembre 2017*) pour cet enjeu porteront sur :

**- la coordination des actions de prévention entre les partenaires et avec l'éducation nationale**

**- l'intégration des risques liés à l'usage du téléphone et des distracteurs**

**- les 14-17 ans avec**

**. la sensibilisation aux risques routiers, notamment à l'usage du cyclomoteur**

**. la promotion de l'AAC (Apprentissage Anticipé de la conduite)**

**- les 18-24 ans avec**

**. la sensibilisation des conducteurs novices aux risques routiers et leurs conséquences**

**- les 25-29 ans avec**

## . le rappel des règles de conduite

### 8 LES SENIORS (65-74 et 75 ans et plus)

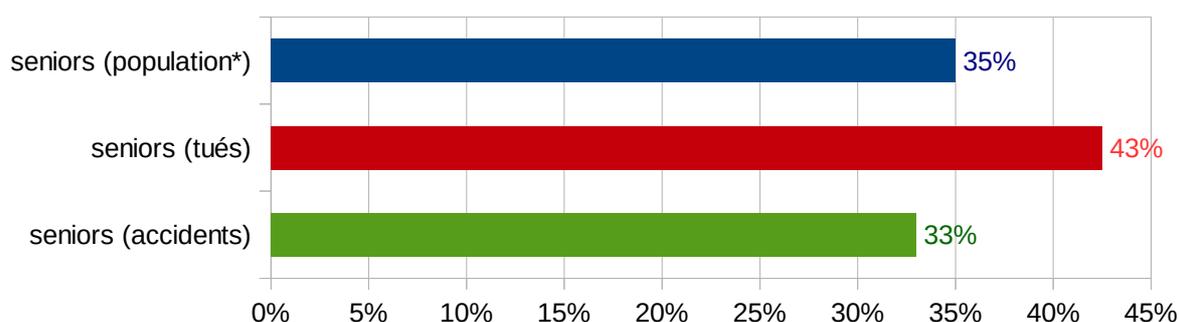
*Nota : les tranches d'âge 65-74 et + de 75 ans sont fixées dans le cadre de l'enjeu national «seniors». Les données statistiques disponibles et présentées ci-après portent uniquement sur la tranche d'âge + de 60 ans.*

#### 8-1 Bilan sur la période

De 2012 à 2016, les seniors sont présents dans :

- 33% de l'ensemble des accidents (315)
- 37% des accidents avec blessés hospitalisés plus de 24 heures,
- 54% des accidents mortels (37 tués de + de 60 ans).

L'alcoolémie positive est présente dans 5,5% des accidents impliquant des seniors.



\* Source INSEE

**De 2012 à 2016, en moyenne chaque mois dans la Nièvre**

**5 accidents corporels**

**< 1 tué**

**3 blessés hospitalisés plus de 24 heures**

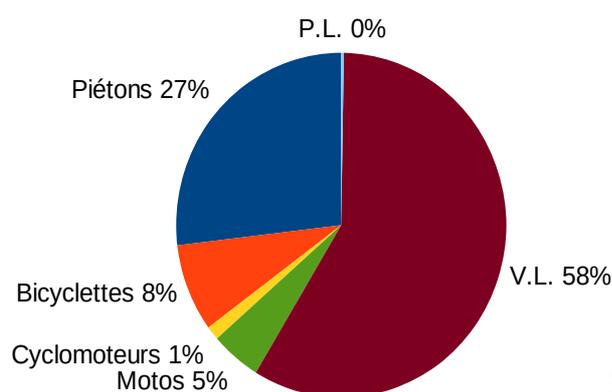
#### 8-2 Les catégories d'usagers

Deux catégories d'usagers sont bien distinctes :

- **Les usagers de VL** : 58 % des victimes
- **Les piétons** : 27% des victimes

Les + de 60 ans ne sont pas sur-représentés en terme de nombre d'accidents (32%). Toutefois, la gravité des accidents dans lesquels ils sont impliqués est légèrement supérieure à la gravité moyenne du département, 9,6 contre 9,1.

## Répartition selon les catégories d'usagers impliqués de + de 60 ans :



Nombre de... impliqués	Nombre	%	IG *
Piétons	104	27	8,6
Bicyclettes	32	8	6,3
Cyclomoteurs	5	1	0
Motos	19	5	15,8
V.L.	226	58	6,3
P.L.	1	0	-
<b>Ensemble</b>	<b>387</b>	<b>100</b>	<b>9,6</b>

\* Indice de gravité = tués / 100 accidents  
 (Nota : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes : collisions)

### 8-3 Localisation des accidents

Pour les seniors, les accidents interviennent majoritairement en agglomération

	+ de 60 ans	
	Nombre d'accidents	%
Hors agglomération	103	33.7
En agglomération	203	66.3
<b>Total accidents</b>	<b>306</b>	<b>100</b>

### 8-4 Analyse

Il ressort de l'analyse ci-dessus, qu'à nombre d'accidents équivalents avec les autres catégories d'âge, la gravité est beaucoup plus importante.

Compte tenu des analyses ci-dessus, **les seniors représentent un enjeu pour le département.**

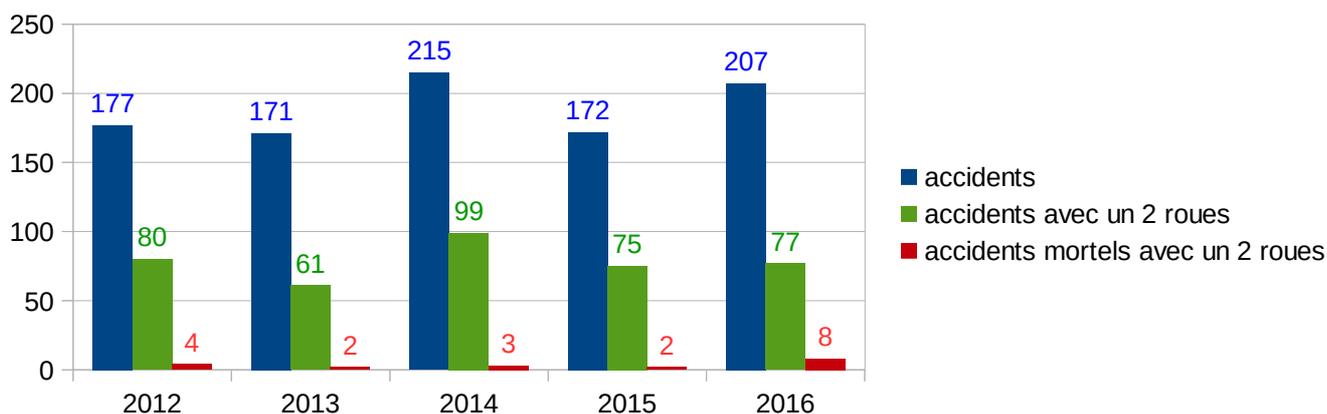
Les orientations d'actions (définies avec les partenaires en groupe de travail du 15 novembre 2017) pour cet enjeu porteront sur :

- la coordination des actions de prévention entre les partenaires
- la sensibilisation sur le risque piéton
- le rappel sur les règles de conduite
- les changements liés à l'âge

## 9 LES 2 ROUES

### 9-1 Bilan sur la période

Les 2 roues sont impliqués dans 41 % des accidents et représentent près de 22 % des tués. L'année 2016 a été particulièrement sombre pour ces usagers vulnérables avec 8 tués (29%).



De 2012 à 2016, en moyenne chaque mois dans la Nièvre

**6 accidents corporels**

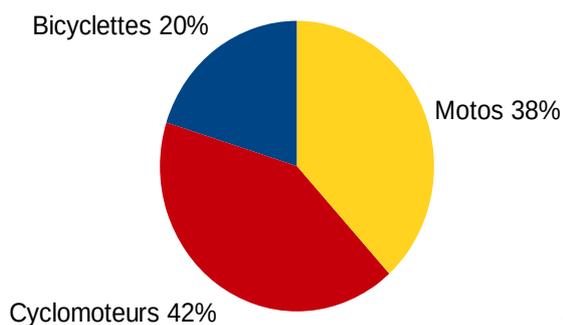
**< 1 tué**

**3 blessés hospitalisés plus de 24 heures**

### 9-2 Les catégories d'usagers

Parmi les trois catégories d'usagers de 2 roues, la plus impliquée est celle des cyclomoteurs (42 % des accidents), puis les motos (38%) et les bicyclettes (20%). L'indice de gravité le plus élevé pour les accidents de cette catégorie concerne les motocyclettes (8,7).

Répartition selon les catégories d'usagers impliqués :



Accidents impliquant au moins 1...	Nombre	%	IG *
Bicyclette	79	20 %	2,5
Cyclomoteur	163	42 %	1,8
Moto	151	38 %	8,7
<b>Ensemble des accidents sur la période</b>	<b>392</b>	<b>100%</b>	<b>4,6</b>

\* Indice de gravité = tués / 100 accidents

(Nota : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes : collisions)

### 9-3 Localisation des accidents

76% des accidents de 2 roues ont lieu en agglomération contre 46% pour l'ensemble des accidents. Ils concernent essentiellement l'agglomération de Nevers.

Répartition hors agglomération / agglomération des accidents impliquant un 2 roues :

accidents	Nombre	%
Hors agglomération	93	23,7
En agglomération	299	76,3
<b>Total accidents</b>	<b>392</b>	<b>100</b>

### 9-4 L'âge des usagers

21 % de la classe d'âge 14-17 ans est impliqué dans un accident alors qu'elle ne représente que 5 % de la population. Cette classe est essentiellement concernée par la catégorie « cyclomoteur ».

La classe d'âge 18-24 ans représente quant à elle 22% des usagers impliqués dans un accident de 2 roues (et ne représente que 9% de la population).

La classe d'âge la plus touchée est 25-59 ans compte tenu de sa grande amplitude.

Répartition selon les classes d'âges des usagers impliqués dans des accidents de 2 roues :

		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
Nièvre	Nb	13	123	129	278	56	599
	%	2	21	22	46	9	100

(Les usagers comptabilisés sont impliqués dans un accident de 2 roues mais peuvent être usagers d'un autre type de véhicule...)

### 9-5 Les 2 roues motorisés (2RM) sur la période 2012-2016

L'indice de gravité des accidents de moto est largement supérieur à celui des accidents de cyclos. Plus de 40% des accidents de moto concernent des véhicules seuls.

Sur la période, on dénombre 16 tués (13 en moto et 3 en cyclomoteur) et 150 blessés hospitalisés +24h (96 en moto et 54 en cyclomoteur).

Accidents impliquant au moins 1 ...	Nombre	%	IG *	Accidents impliquant un véhicule seul
Cyclomoteur	163	52	1,8	55 (34 %)
Moto	151	48	11,6	62 (41 %)
<b>Ensemble des accidents sur la période</b>	<b>314</b>	<b>100</b>	<b>3.1</b>	<b>117 (37%)</b>

\* Indice de gravité = tués / 100 accidents

(Nota : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes : collisions)

## 9-5.1 Localisation des accidents

Près de 93% des accidents impliquant un cyclomoteur se produisent en agglomération, contre 52% des accidents de motos.

Répartition hors agglomération / agglomération des accidents impliquant un 2 roues :

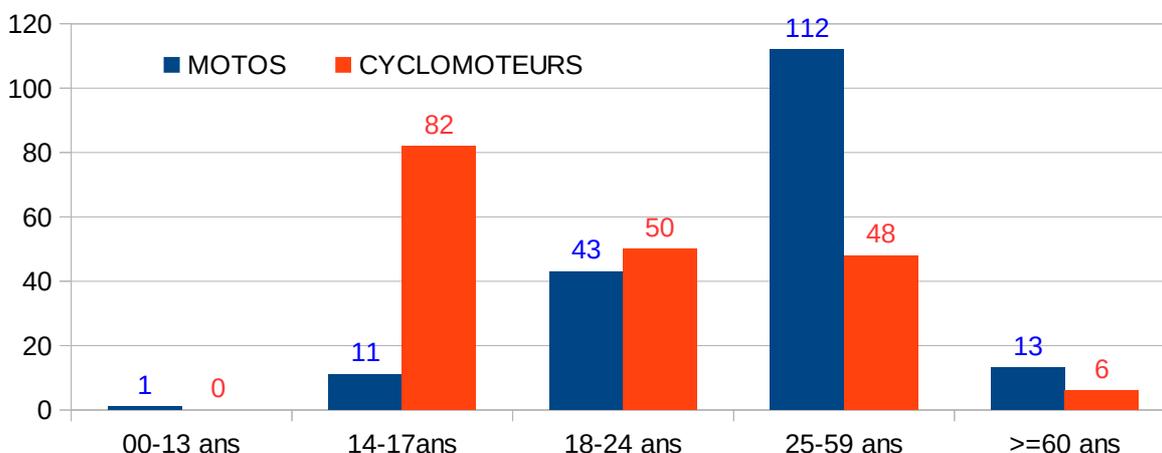
CYCLOMOTEURS			MOTOS		
accidents	Nombre	%	accidents	Nombre	%
Hors agglomération	11	7.2	Hors agglomération	73	48,3
En agglomération	152	92.8	En agglomération	78	51,7
<b>Total accidents</b>	<b>163</b>	<b>100</b>	<b>Total accidents</b>	<b>151</b>	<b>100</b>

## 9-5.2 Age des usagers

Répartition selon les classes d'âges des usagers impliqués dans des accidents de 2 roues motorisés :

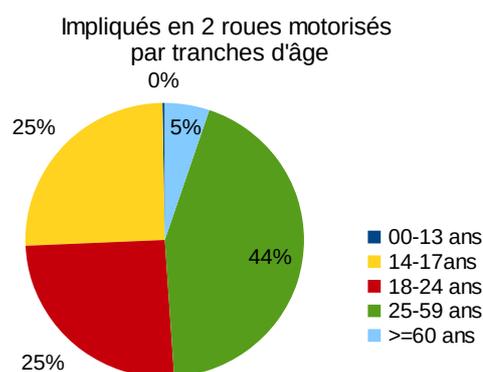
	00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans
<b>MOTOS</b>	1	11	43	112	13
<b>CYCLOMOTEURS</b>	0	82	50	48	6

*(Les usagers comptabilisés sont impliqués dans un accident de 2 roues mais peuvent être usagers d'un autre type de véhicule...)*



Les classes d'âge majoritaires des usagers impliqués dans les accidents de 2 roues motorisés sont:

- pour les cyclos : la tranche 14 -17 ans, (44%)
- pour les motos : la tranche 25-59 ans (62%).



### 9-5.3 temporalité des accidents

Les « pointes » d'accidentologie selon les catégories de 2 roues motorisés se décomposent comme suit :

- selon l'heure :

MOTOS	12h à 13h et 15h à 20h
CYCLOMOTEURS	16h à 19h

- selon le jour de la semaine :

MOTOS	Jeudi, samedi et dimanche
CYCLOMOTEURS	Mercredi et vendredi

- selon le mois de l'année :

MOTOS	Juillet et septembre
CYCLOMOTEURS	Janvier et juillet

### 9-6 Analyse

Il ressort de l'analyse ci-dessus une typologie assez précise des usagers de 2 roues motorisés :

- **Pour les cyclos** : les adolescents (14-17 ans) en agglomération en janvier après Noël et en juillet après la fin des cours.
- **Pour les motos** : les motards de plus de 25 ans hors agglomération pendant les beaux jours (printemps/été).

Compte tenu des analyses ci-dessus, **les usagers de 2 roues motorisés représentent un enjeu pour le département.**

Les orientations d'actions (*définies avec les partenaires en groupe de travail du 15 novembre 2017*) pour cet enjeu porteront sur :

**- l'information aux aménageurs (collectivités et bureaux d'études) sur la prise en compte du risque 2RM dans les projets routiers**

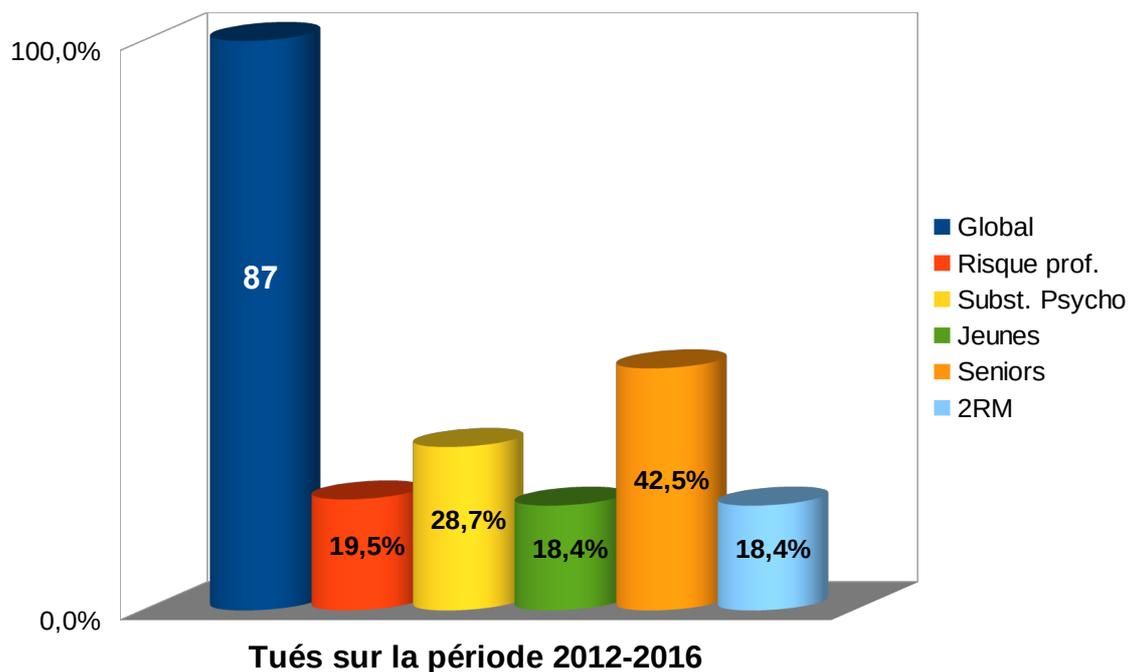
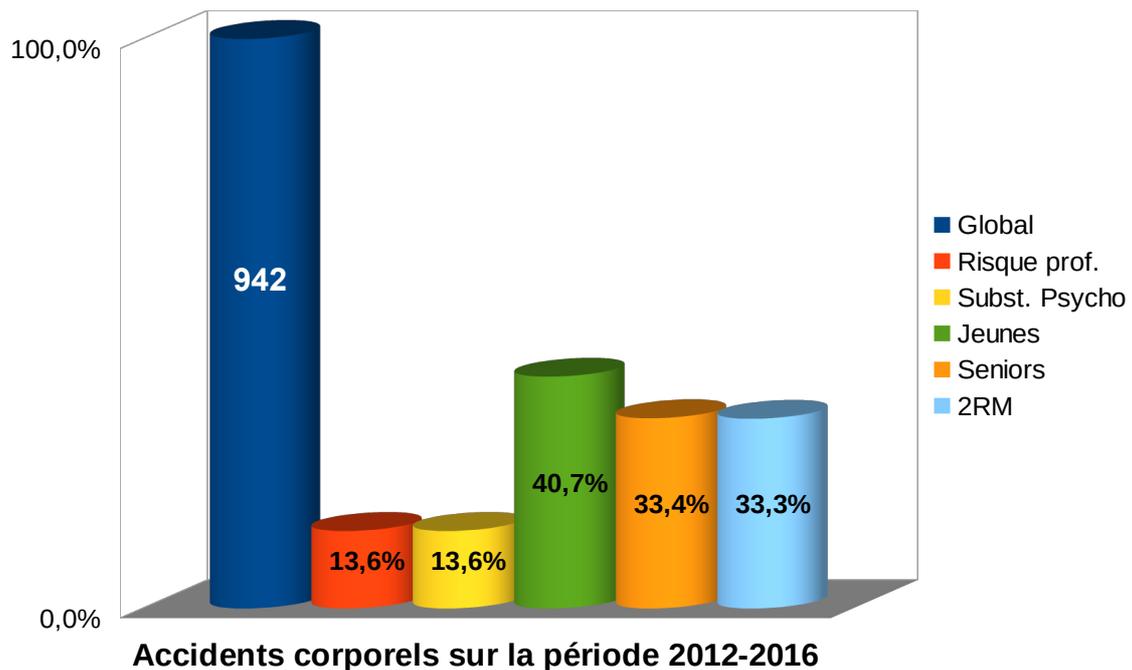
**- les 2RM dans la circulation avec**

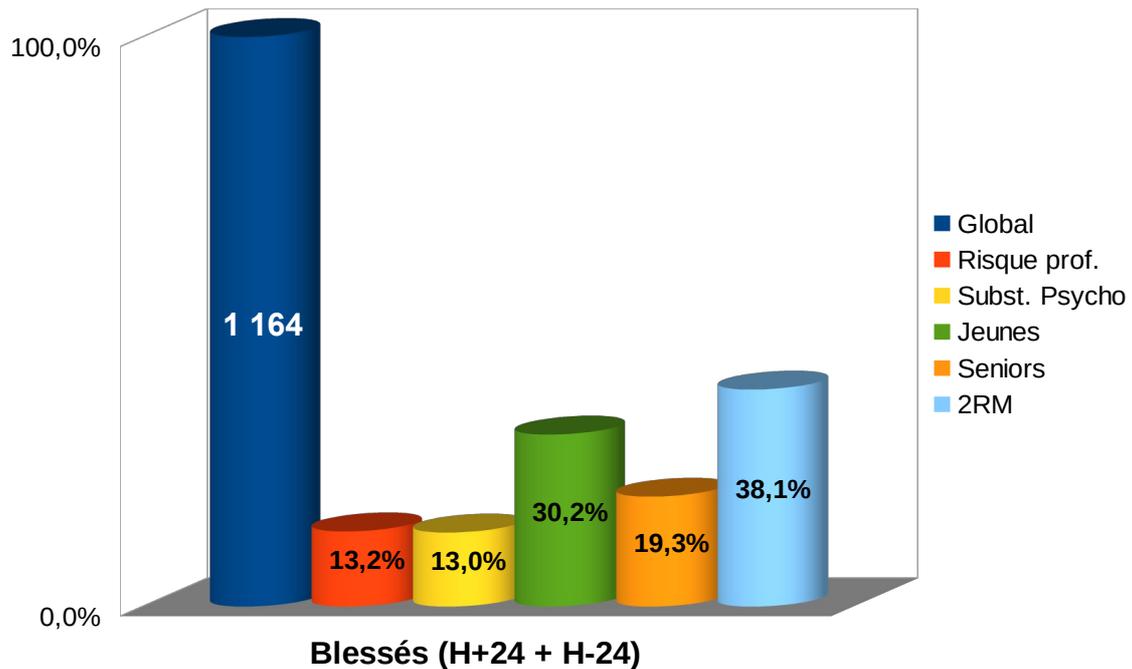
- . l'usager cyclo (respect des règles, équipements ...)
- . l'usager motard (respect des règles, équipements, post-permis ...)
- . les autres usagers (partage de la route)

## 10 LES ENJEUX - SUIVI ET EVALUATION DU DGO

L'objectif national en matière de lutte contre l'insécurité routière est de passer sous la barre des 2 000 tués à l'horizon 2020. Cet objectif doit se traduire concrètement, dans chaque département, par une réduction importante et continue du nombre d'accidents, de blessés et de tués. Il suppose bien entendu la mobilisation de l'ensemble des acteurs et partenaires locaux. L'analyse des accidents sur la période d'étude 2012-2016, associé aux particularités locales de notre département, a permis de confirmer et compléter les enjeux définis au niveau national.

### Les chiffres clés des cinq enjeux





Pour le département de la Nièvre, **les 5 enjeux retenus** avec leurs orientations d'actions pour le DGO 2018-2022 sont :

- **Le risque routier professionnel (enjeu national)**
  - . la sensibilisation des chefs d'entreprises, notamment TPE et PME, et des collectivités publiques
  - . la diversification des actions de prévention et de formation à tous les niveaux (de l'apprenti au chef d'entreprise)
  - . l'intégration des risques liés à l'usage du téléphone et des distracteurs
  
- **Les substances psychoactives tels que alcool, stupéfiants ou médicaments (enjeu national)**
  - . le développement de l'information sur les conséquences de la consommation (suites judiciaires, sociales ...)
  - . la coordination des actions de prévention entre les partenaires
  - . le renforcement de la sensibilisation sur les risques liés à la prise de médicaments
  - . le développement des moyens alternatifs d'accompagnement des usagers

- **Les jeunes répartis en 14-17, 18-24 et 25-29 ans (enjeu national)**
  - . la coordination des actions de prévention entre les partenaires et avec l'éducation nationale
  - . l'intégration des risques liés à l'usage du téléphone et des distracteurs
  - . les 14-17 ans avec
    - . la sensibilisation aux risques routiers, notamment à l'usage du cyclomoteur
    - . la promotion de l'AAC (Apprentissage Anticipé de la conduite)
  - . les 18-24 ans avec la sensibilisation des conducteurs novices aux risques routiers et leurs conséquences
  - . les 25-29 ans avec le rappel des règles de conduite
  
- **Les seniors répartis en 65-74 ans et 75 ans et + (enjeu national)**
  - . la coordination des actions de prévention entre les partenaires
  - . la sensibilisation sur le risque piéton
  - . le rappel sur les règles de conduite
  - . les changements liés à l'âge
  
- **Les 2 roues motorisés (enjeu local)**
  - . l'information aux aménageurs (collectivités et bureaux d'études) sur la prise en compte du risque 2RM dans les projets routiers
  - . les 2RM dans la circulation avec
    - . l'usager cyclo (respect des règles, équipements ...)
    - . l'usager motard (respect des règles, équipements, post-permis ...)
    - . les autres usagers (partage de la route)

Pour la période d'application du présent DGO, de 2018 à 2022, les enjeux et orientations d'actions définis seront déclinés et évalués chaque année au sein du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) afin d'atteindre les objectifs fixés par l'Etat. Ces actions seront soumises à l'examen et à la validation du comité de pilotage de la sécurité routière qui se tient au moins une fois par an et un bilan annuel permettra de quantifier les résultats obtenus et de modifier ou réorienter éventuellement les actions.

De plus, les enjeux de communication feront l'objet d'un effort particulier afin de développer les liens entre partenaires et de diffuser le plus largement possible l'information relative à la sécurité routière.

Le Préfet, 18 DEC. 2017



**Joël MATHURIN**