



*Département de la Nièvre*

# Document Général d'Orientation

2008 - 2012

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

## ***PREAMBULE***

### **Les objectifs du DGO**

Le Document Général d'Orientation doit permettre à l'Etat, au Conseil Général et aux collectivités, dans le cadre d'une démarche partenariale, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des quatre prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes en sont les responsables des administrations de l'Etat et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Ils seront associés au choix définitif des enjeux, à la définition des orientations d'actions et à leur mise en œuvre dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

### **L'étude des enjeux**

L'étude d'enjeux est l'analyse du bilan accidentologique qui aboutit à la détermination et au choix des enjeux. Cette étape permet d'identifier les cibles, qui pourront, dans un second temps, être étudiées lors d'un approfondissement.

L'étude d'enjeux n'a pas pour but de comprendre les causes de dysfonctionnement ; elle doit simplement les identifier. La base accidents sur laquelle elle s'appuie est le fichier accidents type BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation) ayant pour origines la Police et la Gendarmerie . La période d'étude est de 5 ans, de 2003 à 2007. L'outil d'exploitation est le logiciel du ministère CONCERTO, conçu dans cette optique.

## **DONNEES DEPARTEMENTALES**

### **1-1 Démographie**

Le département de la Nièvre compte **221 500 habitants** recensés en 2006, ce qui le classe au 85ème rang national.

Sur les quatre derniers recensements, la population évolue à la baisse et la densité est voisine de 32 habitants/km<sup>2</sup> contre 107 au niveau national.

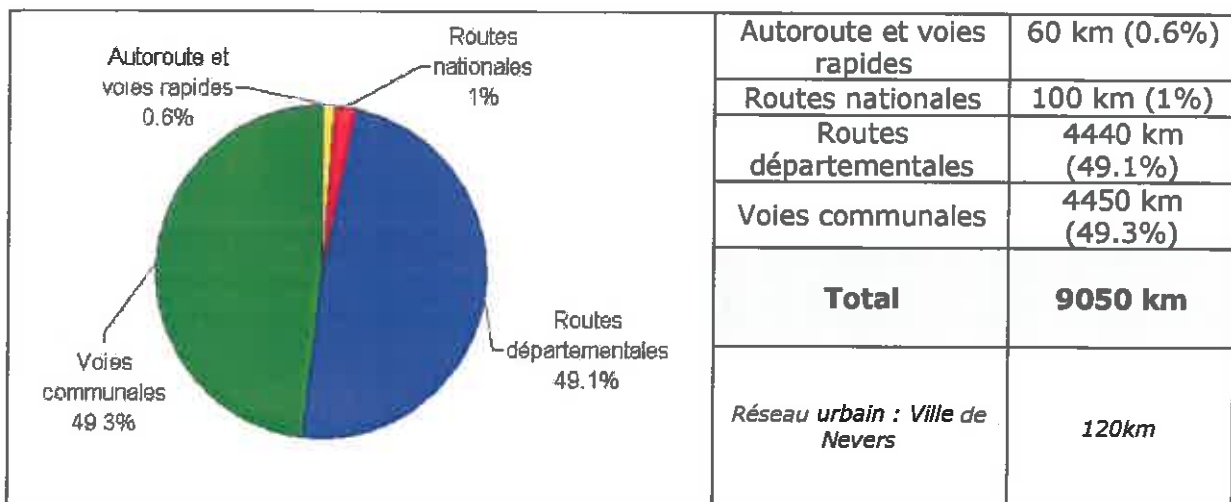
65% de la population est concentrée sur la zone Ouest, dans le Val de Loire et le bassin de Nevers-Decize. La répartition de la population selon les moyennes d'âge correspond également aux zones de densité liées à l'activité, les personnes les plus âgées se situant en zone rurale et notamment dans la partie Est du département.

L'analyse de la pyramide des âges fait ressortir une population plutôt vieillissante : 29.4% de la population de la Nièvre a plus de 60ans (contre 21% en France)

<b>Pyramide des âges</b>	<b>Nièvre</b>	<b>Moyenne Nationale</b>
Plus de 75 ans	11,19%	7,7%
60 - 74 ans	18,18%	13,6%
40 - 59 ans	26,26%	26%
20 - 39 ans	23,2%	28,1%
0 - 19 ans	21,18%	24,6%

### **1-2 Réseaux routiers**

Le réseau routier nivernais se décompose de la façon suivante :



Données en km/10 000 habitants :

	<b>Nièvre</b>	<b>France</b>
Autoroute	2.70	1.60
Route nationale	4.51	4.00
Route départementale	200.50	60.00

Ces tableaux, qui font ressortir un réseau routier départemental très développé, montrent la grande ruralité du réseau du département.

### 1-3 Parc automobile

	<b>Nièvre</b>	<b>France</b>
Nombre de VL	111 000	36 000 000
Taux de motorisation (VL/Habitant)	0.50	0.57

## EVOLUTION DE L'ACCIDENTOLOGIE 2003-2007

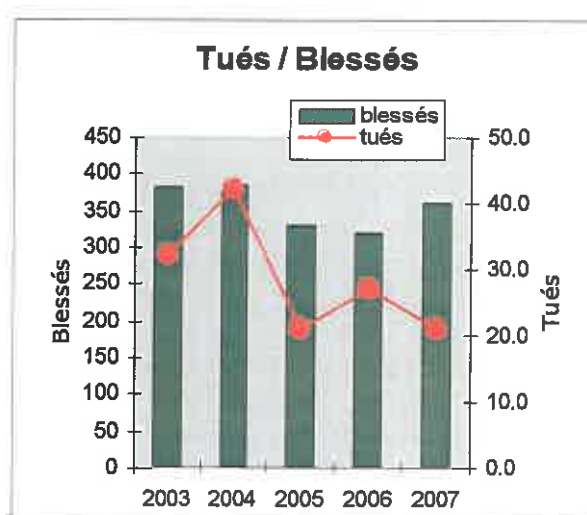
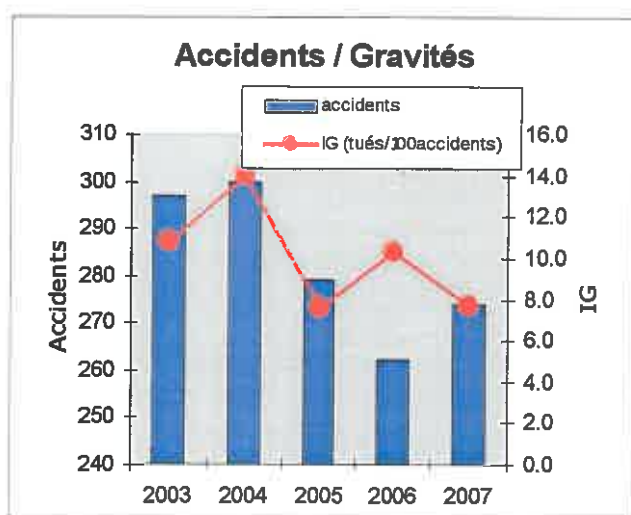
### 2-1 Bilan sur 5 ans

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes				Total
			Tués	BH	BNH	Indemnes	
<b>2003</b>	215	27	32	86	200	200	518
<b>2004</b>	295	37	42	103	274	238	657
<b>2005</b>	282	21	22	145	191	235	593
<b>2006</b>	262	24	27	170	156	229	582
<b>2007</b>	275	19	21	171	198	292	682
<b>Ensemble</b>	<b>1329</b>	<b>128</b>	<b>144</b>	<b>675</b>	<b>1019</b>	<b>1194</b>	<b>3032</b>

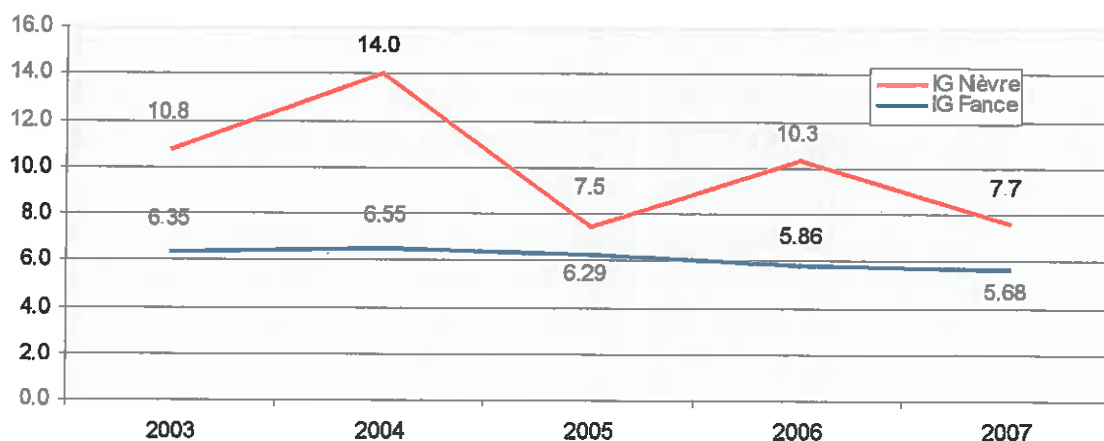
En moyenne, chaque mois, ce sont 22 accidents, impliquant 50 personnes réparties de la manière suivante :

- 2 tués
- 11 blessés hospitalisés
- 17 blessés non hospitalisés
- 20 indemnes

### 2-2 Gravités sur 5 ans



## Comparaison des indices de gravité Nièvre / France



Définition de l'indice de gravité (IG):

*Nombre de tués / 100 accidents.*

*Sur la période 2003/2007 dans la Nièvre : 144 tués / 1329 accidents = 10.8*

La gravité des accidents du département de la Nièvre est systématiquement plus importante que la moyenne nationale.

Cet écart, qui tend à se réduire (hormis un pic en 2006), illustre bien le caractère particulier du réseau routier du département qui compte globalement peu d'accidents.

Il est donc difficile d'obtenir un IG représentatif avec des variations importantes d'une année sur l'autre, vu le faible échantillon d'accidents.

Pour la Nièvre, l'IG global (moyenne) pour la période d'étude est de 10.8 contre 6.05 pour l'IG national.

## ETUDE GLOBALE DE L'ACCIDENTOLOGIE 2003-2007

### 3-1 les catégories d'usagers

Répartition selon les catégories d'usagers :

Accidents impliquant au moins 1 ...	Nièvre		France	
	Nombre	%	Nombre	%
Piéton	143	10.8	68878	16
Bicyclette	83	6.2	25288	6
Cyclomoteur	329	24.8	92740	22
Moto	167	12.6	71252	17
V.L.	1070	80.5	501348	72
P.L.	61	4.6	30636	7
<b>Ensemble des accidents sur la période</b>	<b>1329</b>	<b>100</b>	<b>421716</b>	<b>100</b>

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

On constate que les usagers de 2-roues (bicyclettes, cyclos, motos) sont impliqués dans plus de 40% des accidents...

### 3-2 l'âge des usagers

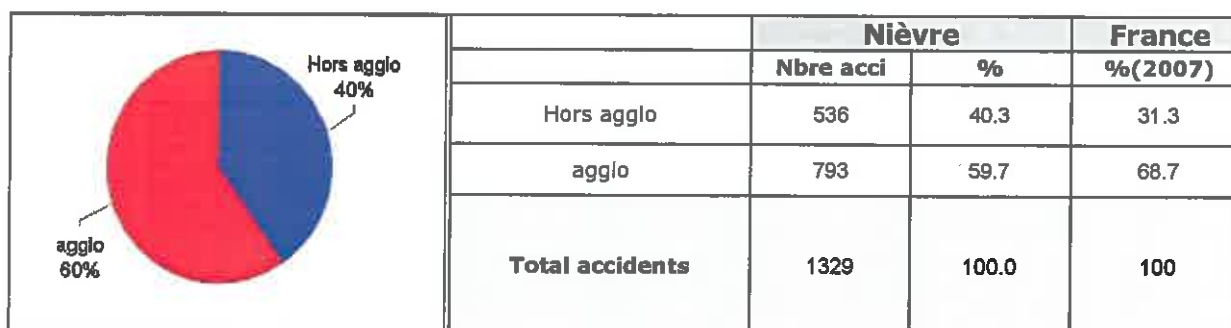
Répartition des impliqués selon les classes d'âges (hors indemnes) :

		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
<b>Nièvre</b>	<b>Nb</b>	101	216	423	856	232	1838
	<b>%</b>	5.53%	11.82%	23.14%	46.83%	12.69%	100.00%

Les « jeunes » (- de 24 ans) représentent à eux seuls 40% des impliqués (pour 15% de la population) et une majorité d'entre eux est concernée par l'enjeu « 2 roues ».

### 3-3 localisation des accidents

Répartition hors aggro. / aggro. :



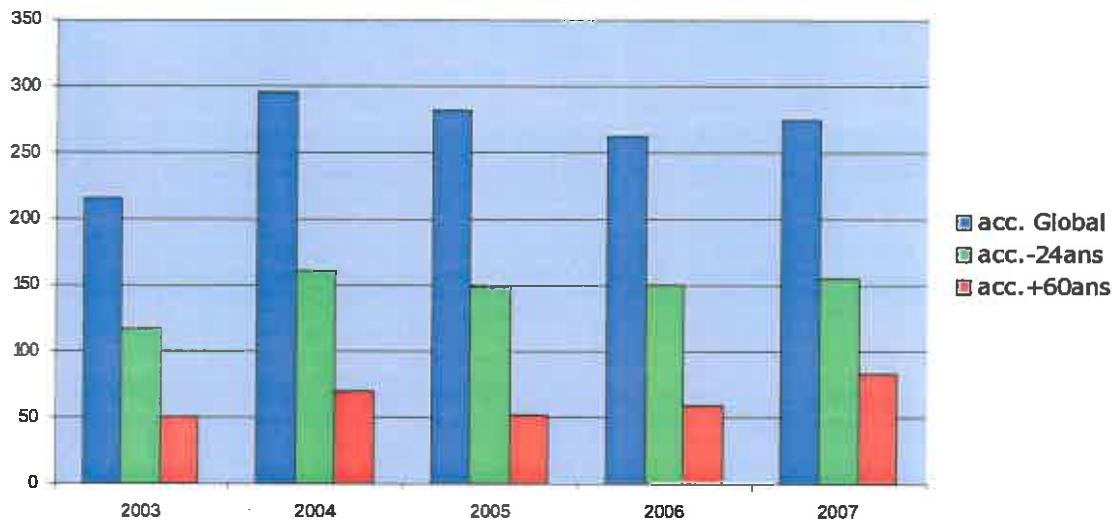
Ces dernières années ont vu le nombre d'accidents hors agglomération diminuer sensiblement. (le taux d'accidents hors agglomération est de 40%, il était de 51% pour la période d'étude du précédent DGO).

Le caractère rural du département explique la sur-représentation du nombre d'accidents hors agglomération (40% pour la Nièvre contre 31% pour la France).



## LES JEUNES

Evolution de l'accidentologie chez les jeunes :



Nota :  $\sum acc. \leq 24ans + \sum acc. \geq 60ans + \sum acc. 25/59ans \neq \sum acc. Global$   
 Ex : 1 accident impliquant 1 usager  $\leq 24ans$  + 1 usager  $\geq 60ans$  ne sera comptabilisé qu'une fois en  $\sum acc. Global$ .

### 4-1 les catégories d'usagers

répartition selon les catégories d'usagers :

Accidents impliquant au moins 1 ...	14/17ans		18/24ans		Total jeunes 14/24ans	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Piéton	18	5	46	6.6	64	6.1
Bicyclette	13	3.6	22	3.1	35	3.3
Cyclomoteur	147	41	147	21	294	27.8
Moto	19	5.3	57	8.2	76	7.2
V.L.	155	43.2	412	58.9	567	53.6
P.L.	6	1.7	15	2.1	21	3
<b>Ensemble des accidents sur la période</b>	<b>358</b>	<b>100.0</b>	<b>699</b>	<b>100.0</b>	<b>1057</b>	<b>100.0</b>

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

Pour la tranche d'âge 14/17 ans, on constate une surexposition des usagers de cyclomoteurs (41% des impliqués).

Pour la tranche d'âge 18/24 ans, les jeunes conducteurs de VL sont particulièrement concernés par l'accidentologie (59%).

## 4-2 localisation des accidents

	<i>14/17ans</i>		<i>18/24ans</i>	
	Nbre acci	%	Nbre acci	%
Hors agglo	57	25.4	194	39
Agglo de 0 à 50000 h	167	74.6	303	61
<b>Total accidents</b>	<b>224</b>	<b>100</b>	<b>497</b>	<b>100</b>

Pour la tranche d'âge 14/17 ans, on constate une surexposition des usagers en milieu urbain (3/4 des impliqués)

Cette analyse confirme que :

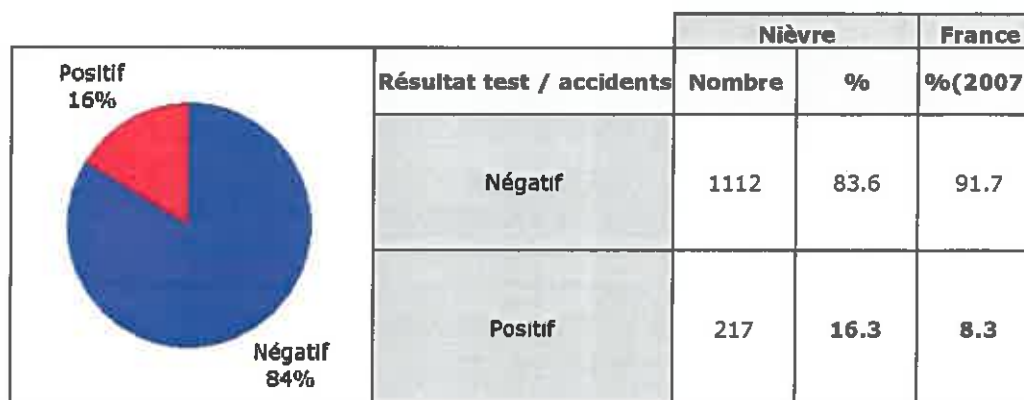
**Les jeunes représentent un enjeu pour le département.**

Les orientations d'actions pour cet enjeu porteront sur :

**Les conducteurs de cyclomoteurs en milieu urbain**

**Les jeunes conducteurs de VL**

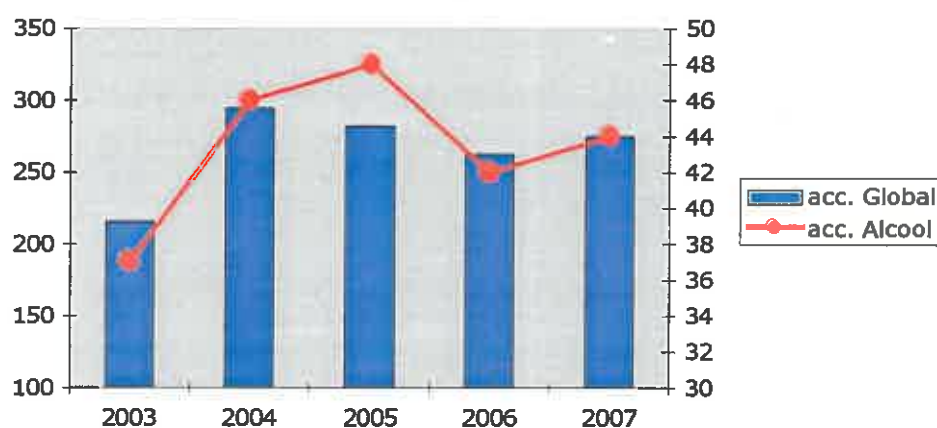
## L'ALCOOL



Lors de l'étude du précédent DGO le taux d'alcoolémie positive présent dans les accidents était de 14%, on constate donc une augmentation de ce taux à 16.3% sur la période 2003/2007.

Le dépassement du taux légal d'alcool est détecté chez 31% des tués, 21% des blessés hospitalisés et 13% des blessés non hospitalisés.

Evolution de l'accidentologie avec alcool :

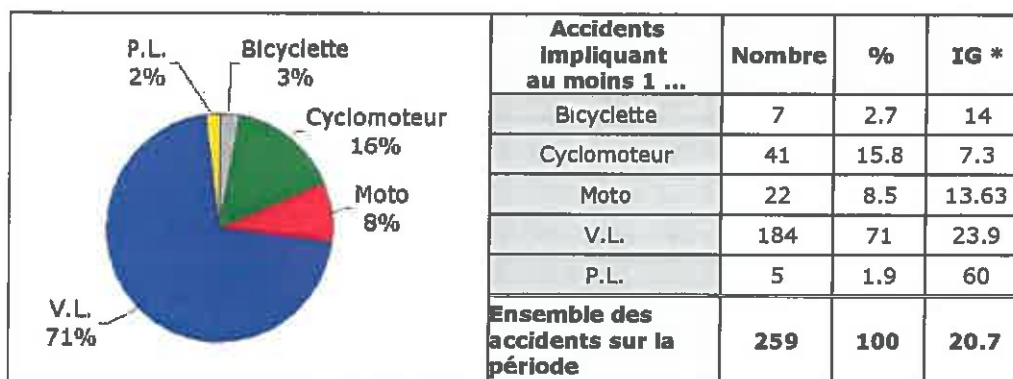


L'évolution de l'accidentologie avec alcool reste proche de celle de l'accidentologie globale hormis 2005, année où le taux d'accident avec alcool est monté à 17% (16.3% pour la période 2003/2007).

D'une manière générale, il ressort une tendance à l'augmentation du nombre d'accidents avec alcool et ce, malgré la diminution enregistrée en 2006...

## 6-1 les catégories d'usagers

Répartition selon les catégories d'usagers impliqués et ayant fait l'objet d'un contrôle d'alcoolémie positif :



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

L'indice de gravité global pour la période 2003/2007 est de 10.8. L'alcoolémie positive multiplie par 2 (20.7) l'indice de gravité des accidents.

## 6-2 localisation des accidents

Répartition hors aggro. / aggro. des accidents avec alcool :

	<b>Nièvre</b>	
	Nbre acci	%
Hors aggro	115	53
Aggro de 0 à 50000 h	102	47
<b>Total accidents</b>	<b>217</b>	<b>100</b>

53% des accidents avec alcool ont lieu hors agglomération contre 40% pour l'ensemble des accidents.

## 6-3 l'âge des usagers

Répartition selon les classes d'âges des usagers impliqués dans des accidents avec alcool (hors indemnes) :

<b>Nièvre</b>		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
		Nb	6	27	85	185	17
%		1.9	8.4	26.6	57.8	5.3	100

Les «25-59ans» représentent à eux seuls 57.8% des impliqués dans des accidents avec alcool contre 46.8% pour l'ensemble des accidents.

L'augmentation du taux d'accident avec alcool et de leur gravité fait que :

**L'alcool représente un enjeu pour le département.**

Bien que pris en compte récemment dans l'accidentologie, et difficilement quantifiable, le phénomène des produits addictifs représente un réel danger, notamment en association avec la consommation d'alcool.

En conséquence, les orientations d'actions pour cet enjeu porteront sur :

**L'information des usagers sur les risques liés à l'alcool et aux addictions au volant.**

**Le renforcement des contrôles dans le cadre du Plan Départemental des Contrôles Routiers (PDCR).**

## **LA VITESSE**

Au niveau national et jusqu'en 2006, la vitesse était la première cause de mortalité sur les routes. Aujourd'hui dépassée par la problématique de l'alcool au volant, la vitesse n'en reste pas moins un facteur prépondérant dans le nombre et la gravité des accidents. Un accident mortel sur deux est dû à une vitesse soit excessive soit inadaptée. La vitesse est en cause dans 62% des accidents dans des virages et dans 60% des accidents qui impliquent des motocyclistes

Plus on roule vite, plus la perception visuelle diminue : le champ visuel est de 100° à 40 km/h, il passe à 30° à 130 km/h.

Plus le cerveau reçoit d'images et plus il devient difficile de traiter et d'analyser toutes les informations (présence de piétons, deux roues,...)

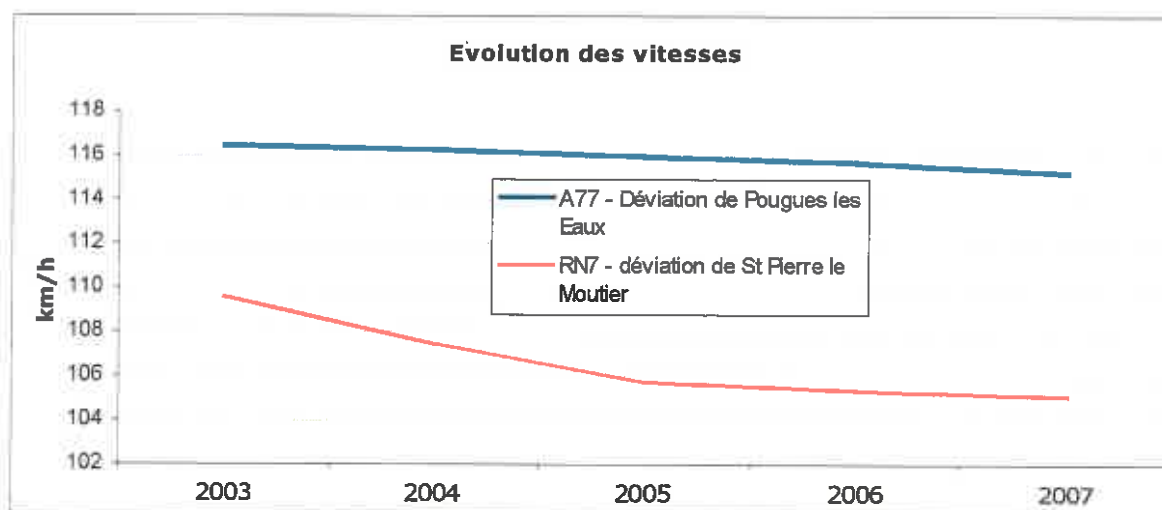
Plus on roule vite, plus le choc est violent : lors d'un choc frontal à 80 km/h, tout passager du véhicule, même ceinturé, n'a pratiquement aucune chance de survie. Si vous renversez un piéton à 40 km/h, le risque de le tuer est de 80% et à 60 km/h il n'a aucune chance de survie.

**Une diminution de 10% des vitesses entraîne une baisse de 10% des accidents légers, de 20% des accidents graves et de 40% des accidents mortels.**

Evolution des vitesses moyennes mesurées par des stations SIREDO.

Vitesses moyennes relevées dans les 2 sens

Localisation	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution 2003/2007
A77 - Déviation de Pougues les Eaux	116.48	116.26	116.01	115.74	115.26	-1%
RN7 - déviation de St Pierre le Moutier	109.57	107.49	105.77	105.34	105.08	-4.3%



L'évolution des vitesses moyennes montre une tendance à la baisse. Bien que faible, cette tendance est calculée sur une base de 200.000 véhicules par an.

Depuis 2004, pas moins de 11 radars automatiques fixes ont été installés dans la Nièvre. Il sont désormais secondés par 5 radars automatiques embarqués.

La mise en service de ces dispositifs a eu un effet quasi immédiat sur la vitesse des usagers, comme en témoigne la baisse quasi constante du nombre d'infractions par radar.

Années	2005	2006	2007	2008
CSA RN7 MOIRY SUD	465	118	130	89
CSA RN7 MOIRY NORD	184	108	77	56
CSA RD977 POISEUX	360	603	320	188
CSA RD907 NEVERS	668	937	755	511
<b>Global</b>	<b>1677</b>	<b>1766</b>	<b>1282</b>	<b>844</b>

*Ce tableau prends en compte les 4 radars installés depuis 2005 (pour les autres, installés en 2007 et 2008, il n'est pas encore permis d'apprécier une évolution de leurs résultats).*

## **La vitesse représente un enjeu pour le département.**

Les orientations d'actions pour cet enjeu porteront sur :

**L'information des usagers sur le respect des règles de conduite (temps de réaction, distances de sécurité...).**

**La poursuite du programme de déploiement des Contrôles Sanctions Automatisés (CSA).**

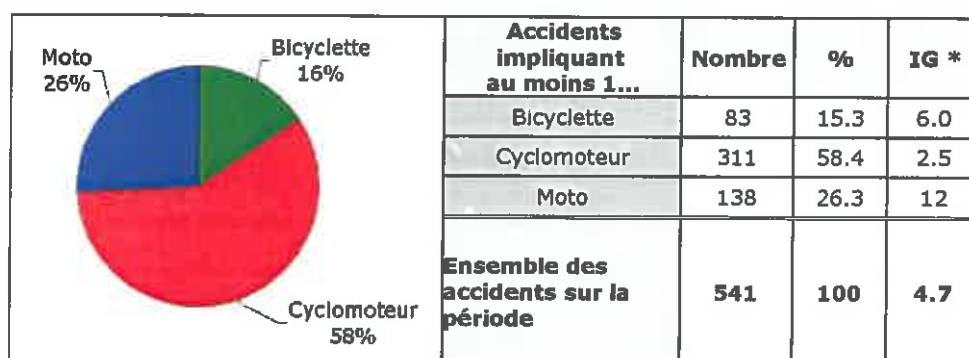
## LES 2 ROUES

accidents	Nièvre		France
	Nombre	%	%
2 roues	532	40.0	36.9
Total	1329	100	100

Lors de l'étude du précédent DGO le taux d'accidents impliquant des 2 roues était de 36%. Ce taux est passé à 40% sur la période 2003/2007.

### 8-1 les catégories d'usagers

Répartition selon les catégories d'usagers impliqués :



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

L'indice de gravité global pour la période 2003/2007 est de 10.8. L'utilisation d'un 2 roues divise par plus de 2 (4.7) l'indice de gravité de accidents. Cependant, cet indice ne prend en compte que les accidents mortels. On remarquera l'IG particulièrement élevé des accidents impliquant une moto (12).

### 8-2 localisation des accidents

Répartition hors aggro. / aggro. des accidents impliquant un 2 roues :

accidents	Nombre	%
Hors aggro	124	23.3
Aggro de 0 à 50000 h	408	76.7
<b>Total accidents</b>	<b>532</b>	<b>100</b>

76.7% des accidents de 2 roues ont lieu en agglomération contre 40% pour l'ensemble des accidents.



### 8-3 l'âge des usagers

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

		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
Nièvre	Nb	27	167	169	233	27	623
	%	4.3	26.9	27.1	37.4	4.3	100

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

On constate une sur-représentation de la classe d'âge 14/17 ans (26.9% alors qu'ils ne représentent 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 27.1% de des usagers impliqués dans un accident de 2 roues (et ne représente que 9% de la population).

Cette analyse confirme que :

**Les usagers de 2 roues représentent un enjeu pour le département**

Les orientations d'actions pour cet enjeu porteront sur :

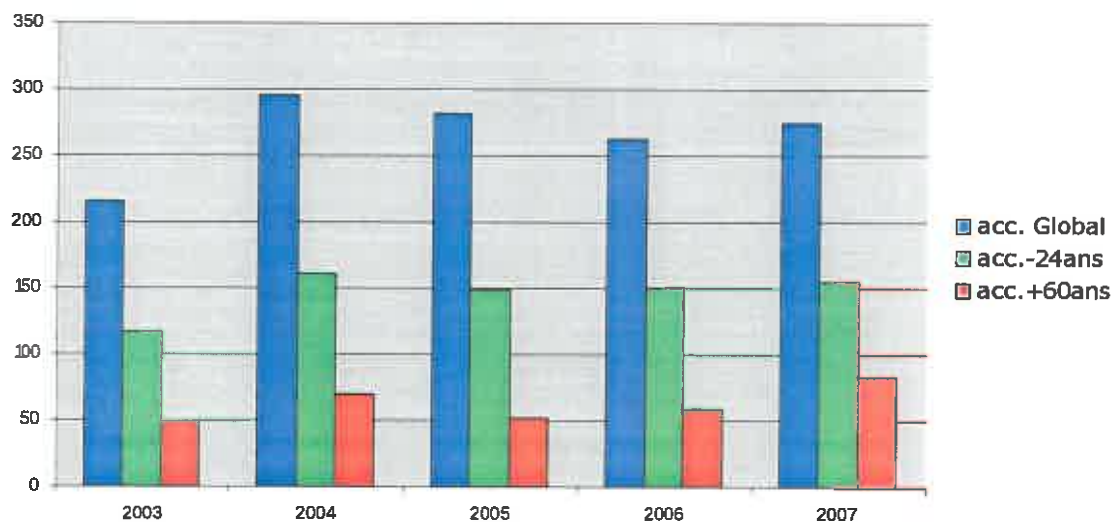
**Les jeunes conducteurs de cyclomoteurs en milieu urbain.**

**Les conducteurs de motos.**

## USAGERS VULNERABLES

### LES SENIORS (+ de 60ans)

Evolution de l'accidentologie chez les seniors :



Nota :  $\sum acc. \leq 24ans + \sum acc. \geq 60ans + \sum acc. 25/59ans \neq \sum acc. Global$   
 Ex : 1 accident impliquant 1 usager  $\leq 24ans$  + 1 usager  $\geq 60ans$  ne sera comptabilisé qu'une fois en  $\sum acc. Global$ .

### 5-1 les catégories d'usagers

répartition selon les catégories d'usagers de + de 60 ans :

Accidents impliquant au moins 1 ...	Nombre	%	IG *
Piéton	70	22.3	10
Bicyclette	18	5.7	11.1
Cyclomoteur	40	12.7	2.5
Moto	21	6.7	14.3
V.L.	297	94.6	15.5
P.L.	16	5.1	50
<b>Ensemble des accidents sur la période</b>	<b>497</b>	<b>100.0</b>	<b>15.3</b>

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

On remarque 2 catégories particulièrement vulnérables, les usagers de VL pour 95% et les piétons (22%).

Même si les seniors ne sont impliqués que dans 13% des accidents, il convient de noter l'indice de gravité (IG) particulièrement élevé chez les seniors (15.3). L'IG global du département se situe à 10.8. Il est de 8.1 chez les moins de 24 ans.

## LES PIETONS

accidents	Nièvre		France
	Nombre	%	%
Piétons	143	10.8	16
Total	1329	100	100

Lors de l'étude du précédent DGO, le taux d'accidents impliquant des piétons était de 10% dans la Nièvre contre 14% pour la France. Ce taux est passé à 10.8% sur la période 2003/2007 contre 16% pour la France. L'augmentation n'est que peu significative, mais il subsiste une différence notable entre les données départementales et les données nationales.

### 9-1 localisation des accidents

Répartition hors aggro. / aggro. des accidents impliquant un piéton :

accidents	Nombre	%
Hors aggro	16	11.2
Aggro de 0 à 50000 h	127	88.8
<b>Total accidents</b>	<b>143</b>	<b>100</b>

Seulement 11.2% des accidents impliquant un piéton ont lieu hors agglomération contre 40% pour l'ensemble des accidents.

### 9-2 l'âge des usagers

Répartition selon les classes d'âges des usagers piétons impliqués dans des accidents (hors indemnes) :

		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
<b>Nièvre</b>	<b>Nb</b>	24	8	15	45	51	143
	<b>%</b>	17	6	10	31	36	100
	<b>IG*</b>	4	0	0	6.7	10	6.3

\* Indice de gravité = tués / 100 accidents

On constate une sur-représentation de la classe d'âge des + de 60 ans (36% alors qu'ils ne représentent que 19% de la population). De la même façon, l'indice de gravité de cette classe d'âge est logiquement plus élevé que pour les moins de 60 ans.

Cette analyse confirme que :

**Les usagers vulnérables, notamment les piétons et les seniors  
représentent un enjeu pour le Département**

Les orientations d'actions pour cet enjeu porteront sur :

**L'information et la sensibilisation des seniors aux risques routiers.**

**L'information et la sensibilisation des piétons aux risques routiers et  
notamment les plus jeunes.**

## ***BILAN DU DGO 2004 – 2008***

Parmi les enjeux du DGO 2004-2008, l'alcool, la vitesse et les jeunes ont eu la priorité des outils que sont le PDASR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière) et le PDCR (Plan Départemental de Contrôles Routiers).

Parmi les principaux enjeux que l'on retrouvait dans le précédent DGO :

**Obstacles latéraux** : Cet enjeu a permis la mise en place d'un programme pluriannuel de pose de glissières de sécurité (y compris d'écrans moto), d'abattages d'arbres, de pose de têtes d'aqueduc de sécurité. Les gestionnaires de voiries poursuivent ces actions.

**Jeunes** : Enjeu pris en compte et traité dans les PDASR et à renouveler auprès des nouveaux jeunes qui prennent leur autonomie en matière de déplacements.

**Alcool** : Malgré les efforts consentis en termes de mesures préventives et répressives, cet enjeu reste prioritaire pour notre département.

## **CONCLUSION**

Compte-tenu des prescriptions nationales en matière de lutte contre l'insécurité routière avec pour objectif d'arriver à moins de 3000 tués d'ici 2012, ainsi que des particularités locales de notre département, les enjeux retenus pour ce DGO 2008-2012 sont :

- ▣ L'alcool et les addictions
- ▣ La vitesse
- Les 2 roues motorisés
- ▣ Les jeunes
- ▣ Les usagers vulnérables (seniors, piétons, ...)