



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFETE DE LA NIÈVRE

Département de la Nièvre

Document Général d'Orientation

2013 - 2017

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Table des matières

1	INTRODUCTION.....	4
2	BILAN DU PRECEDENT DGO (2008-2012).....	5
2.1	Préambule.....	5
2.2	Evolution du nombre global des victimes.....	6
2.3	L'alcool et les addictions.....	6
2.4	La vitesse.....	7
2.5	Les jeunes (tranche 15-24 ans).....	8
2.6	Les deux-roues motorisés.....	9
2.7	Les usagers vulnérables.....	10
2.8	Communication.....	12
2.9	Conclusion.....	12
3	PRESENTATION DU CONTEXTE LOCAL.....	13
3-1	Population.....	13
3-2	Infrastructure.....	13
3-3	Forces de l'ordre.....	13
4	CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'INSECURITE ROUTIERE DANS LA NIEVRE (PERIODE 2008-2011).....	14
4-1	Bilan sur la période.....	14
4-2	Les catégories d'usagers.....	15
4-3	L'âge des usagers.....	15
4-4	Localisation des accidents.....	16
4-5	Temporalité des accidents.....	16
5	L'ALCOOL.....	17
5-1	Evolution de l'accidentalité avec alcool.....	17
5-2	Les catégories d'usagers.....	18
5-3	Localisation des accidents.....	18
5-4	L'âge des usagers.....	19
5-5	Les contrôles d'alcoolémie.....	19
5-6	Analyse.....	19
6	LA VITESSE.....	20
6-1	Les contrôles.....	20
6-2	L'âge des usagers dans les accidents corporels.....	21
6-3	Analyse.....	22
7	LES JEUNES.....	23
7-1	Bilan sur la période.....	23
7-2	Les catégories d'usagers.....	23
7-3	Localisation des accidents.....	24
7-4	Analyse.....	24

8 LES 2 ROUES.....	25
8-1 Bilan sur la période.....	25
8-2 Les catégories d’usagers.....	25
8-3 Localisation des accidents.....	25
8-4 L’âge des usagers.....	26
8-5 Les 2 roues motorisés (2RM) sur la période 2008-2011.....	26
8-5.1 Localisation des accidents.....	26
8-5.2 Age des usagers.....	27
8-5.3 temporalité des accidents.....	27
8-6 Analyse.....	28
9 LES SENIORS (+ de 60ans).....	29
9-1 Bilan sur la période.....	29
9-2 Les catégories d’usagers.....	29
9-3 Les catégories d’usagers.....	30
9-4 Localisation des accidents.....	30
9-5 Analyse.....	30
10 LES ENJEUX - SUIVI ET EVALUATION DU DGO.....	31
Lexique.....	32

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 2008-2012) et comprend l'analyse des actions de sécurité routière ainsi que l'étude de l'accidentalité du département sur la période 2008-2011.

Son but est de définir les enjeux et orientations d'actions à mettre en oeuvre pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents afin d'atteindre l'objectif fixé au niveau national de 2000 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 tous les partenaires impliqués (services de l'Etat, associations, collectivités, entreprises,).

Le **DGO 2013-2017**, outil politique de programmation des actions et de mobilisation des acteurs, élaboré en concertation avec les différents partenaires, contient les **enjeux prioritaires suivants** :

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

Les quatre premiers enjeux sont des enjeux nationaux communs à l'ensemble des départements. L'enjeu « séniors » est spécifique au département de la Nièvre.

2 BILAN DU PRECEDENT DGO (2008-2012)

2.1 Préambule

Le DGO 2008-2012 s'est inscrit dans un contexte politique où la sécurité routière a été réaffirmée comme une grande cause nationale :

- [Le 21 décembre 2007](#), un conseil des ministres restreint présidé par le président de la république a fixé les objectifs d'une réduction annuelle globale de 8% du nombre de victimes par département afin d'atteindre un nombre de personnes tuées sur les routes inférieur à 3000 d'ici 2012.
- [Le 13 février 2008](#), un Comité Interministériel de la Sécurité Routière a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Les objectifs fixés étant :
 - diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool,
 - diviser par trois le nombre de jeunes tués,
 - diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux-roues motorisés.
- [La circulaire du 15 avril 2008](#) relative à la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière précise que les enjeux alcool, vitesse, jeunes et deux-roues motorisés seront communs à tous les départements. Ils pourront être complétés par des enjeux plus spécifiques au département mais dont le nombre devra toutefois rester limité.

Après analyse de l'accidentalité sur la période 2003-2007, le dernier DGO comportait les enjeux suivants :

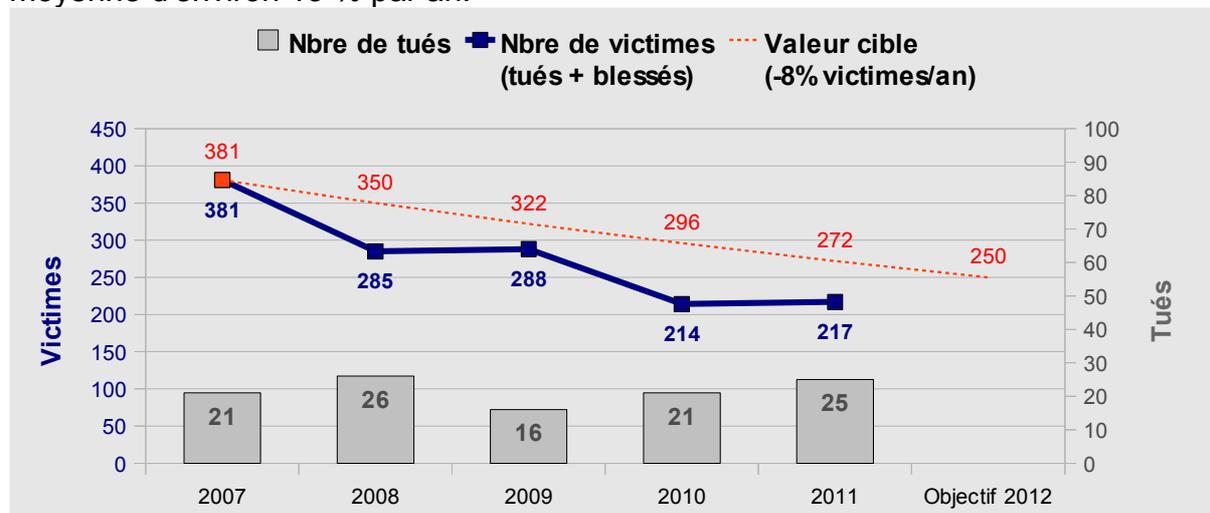
- l'alcool et les addictions,
- la vitesse,
- les jeunes,
- les deux-roues motorisés,
- les usagers vulnérables (séniors, piétons, ...)

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 2008-2012.

2.2 Evolution du nombre global des victimes

On observe une tendance significative à la baisse du nombre global des victimes dans la Nièvre, permettant d'être en deçà de l'objectif fixé par le gouvernement (baisse de 8 % par an).

De 2007 à 2011, la baisse globale du nombre de victimes est ainsi de 57 %, soit une moyenne d'environ 13 % par an.

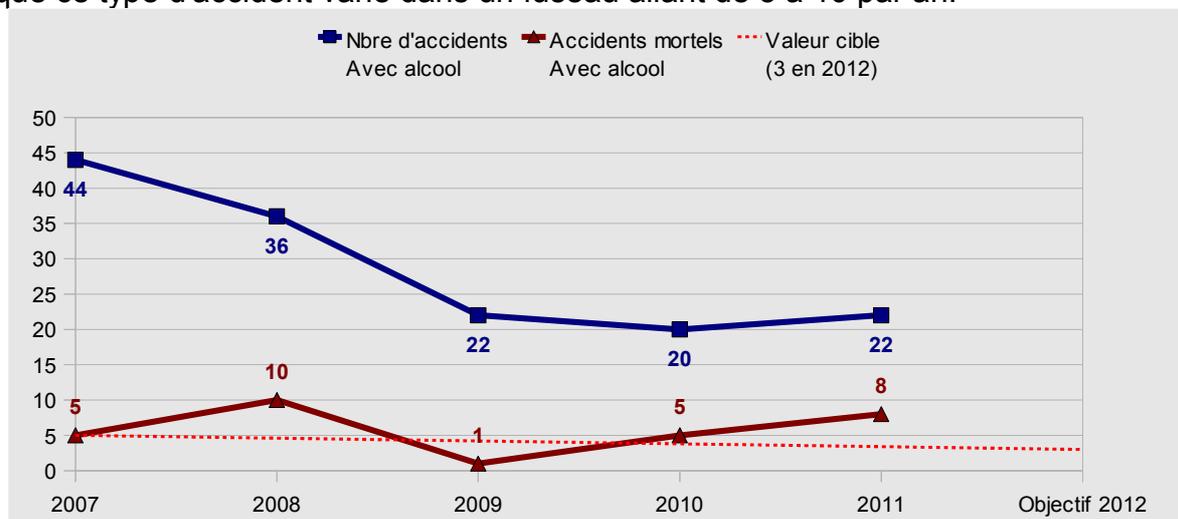


Sur la même période, le nombre de tués oscille quant à lui entre 16 et 26.

2.3 L'alcool et les addictions

On constate une diminution du nombre d'accidents avec alcool et notamment une division par 2 entre 2007 et 2009 (44 à 22). Cet indicateur n'a pratiquement pas évolué depuis.

Concernant l'objectif fixé en 2007 de diviser par 2 le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, celui-ci est difficilement réalisable (passer de 5 en 2007 à 3 en 2012). En effet, les accidents mortels avec l'alcool comme principal facteur sont difficilement identifiables car multifactoriels (alcool, vitesse, non port de ceinture, ...). De plus, 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 l'année 2009, on constate que ce type d'accident varie dans un fuseau allant de 5 à 10 par an.



Le nombre d'accidents avec stupéfiants seuls reste faible. Le constat est identique pour les accidents avec alcool et stupéfiants.

On dénombre moins de 10 accidents chaque année entre 2007 et 2011 avec présence de stupéfiant, associé ou non à l'alcool.

PDASR :

Sur les quatre dernières années, les actions de prévention sur la thématique « alcool » se sont développées (13 actions en 2008 pour 35 en 2011) afin d'informer un maximum d'usagers.

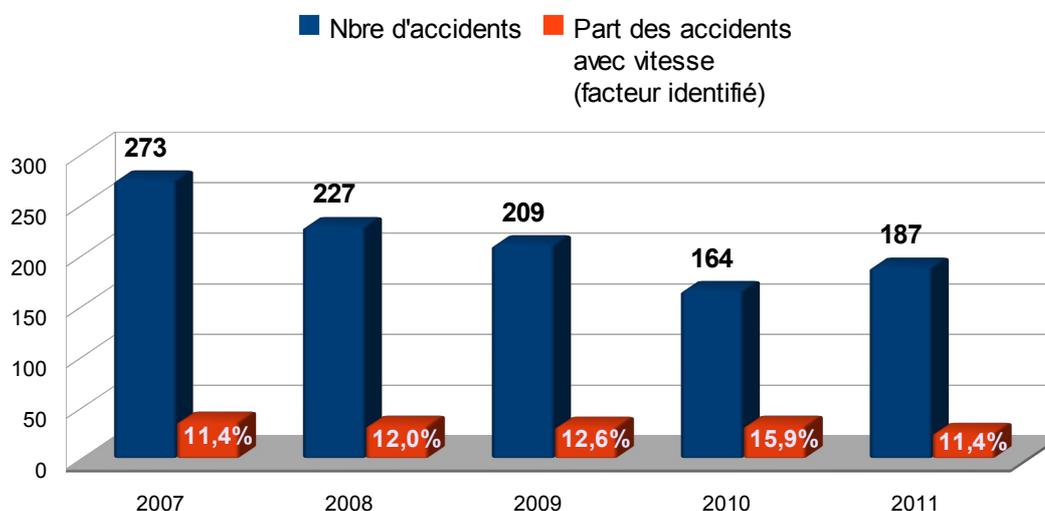
Actions du Plan Départemental de Sécurité Routière							
Année	Nombre d'actions par enjeu						Nbre de personnes sensibilisées
	Alcool	Vitesse	Jeunes	2roues motorisés	Usagers vulnérables		
					Séniors	Autres	
2008	13	10	33	19	4	7	23400
2009	26	23	42	33	6	19	30500
2010	31	28	44	35	8	19	31000
2011	35	41	57	48	9	23	37200
Total	105	102	176	135	27	68	122100

Pas de données détaillées pour l'année 2007

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 graphe 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, de l'ordre de 12 %.



PDASR :

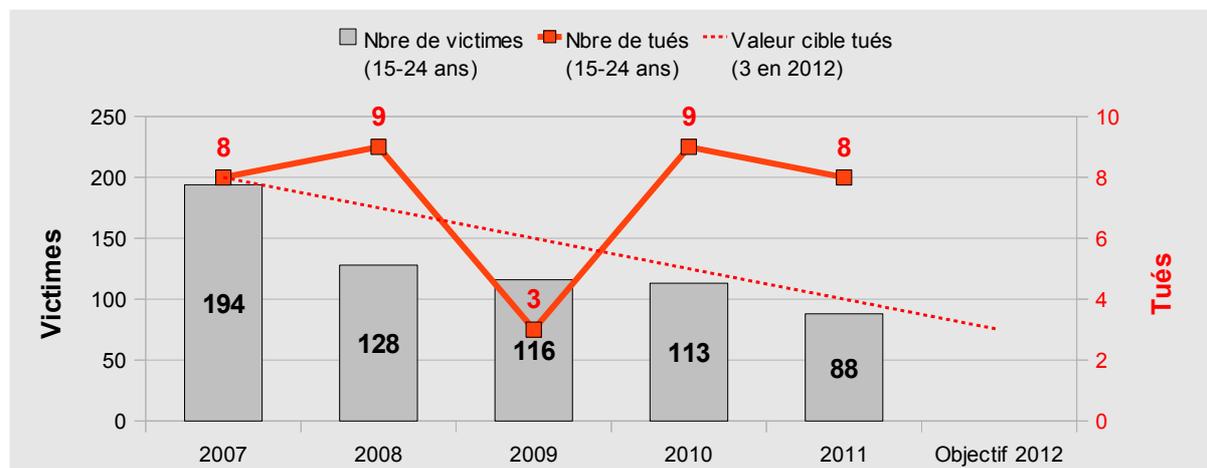
Les actions d'information et de sensibilisation des usagers sur les risques liés à la vitesse ont été multipliées par 4 depuis 2008 (10 en 2008 pour 41 en 2011).

Actions du Plan Départemental de Sécurité Routière							
Année	Nombre d'actions par enjeu						Nbre de personnes sensibilisées
	Alcool	Vitesse	Jeunes	2roues motorisés	Usagers vulnérables		
					Séniors	Autres	
2008	13	10	33	19	4	7	23400
2009	26	23	42	33	6	19	30500
2010	31	28	44	35	8	19	31000
2011	35	41	57	48	9	23	37200
Total	105	102	176	135	27	68	122100

Pas de données détaillées pour l'année 2007

2.5 Les jeunes (tranche 15-24 ans)

Le nombre de victimes d'accidents a diminué régulièrement depuis 2007 alors que le nombre de tués est resté relativement stable (hormis en 2009). L'objectif de diviser par trois le nombre de tués dans la Nièvre pour cette catégorie d'utilisateur est théorique (passer de 8 en 2007 à 3 en 2012) compte tenu du très faible échantillon statistique considéré.



PDASR :

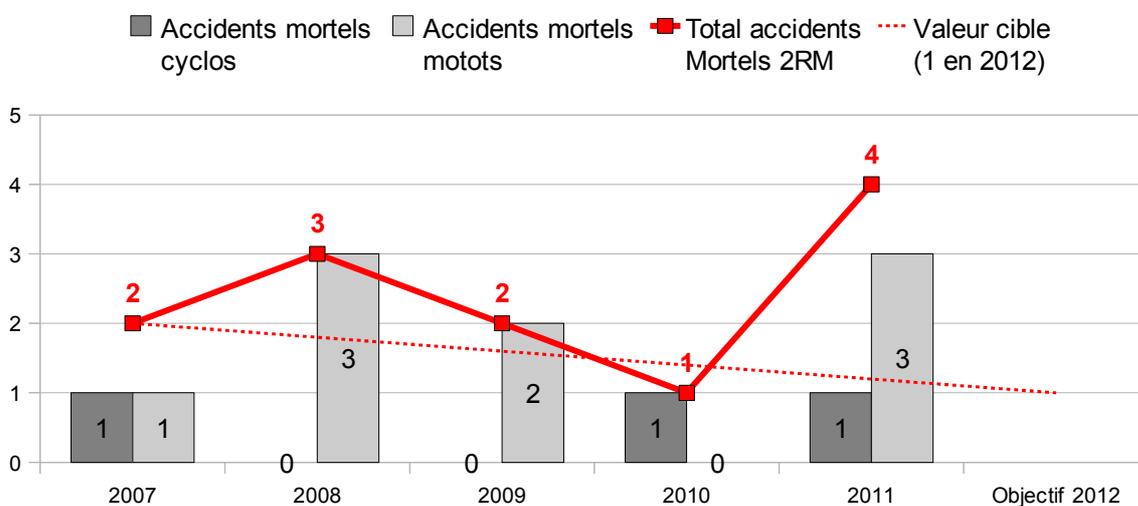
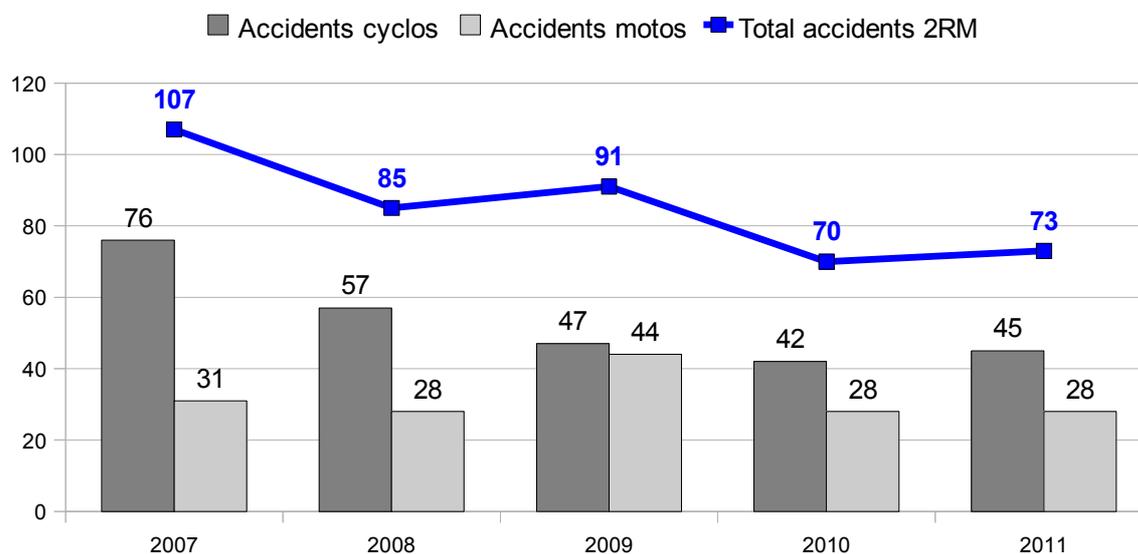
Les actions de sécurité routière à destination des jeunes représentent la partie la plus importante, notamment grâce au partenariat avec l'éducation nationale et les nombreuses interventions en milieu scolaire.

Actions du Plan Départemental de Sécurité Routière							
Année	Nombre d'actions par enjeu						Nbre de personnes sensibilisées
	Alcool	Vitesse	Jeunes	2roues motorisés	Usagers vulnérables		
					Séniors	Autres	
2008	13	10	33	19	4	7	23400
2009	26	23	42	33	6	19	30500
2010	31	28	44	35	8	19	31000
2011	35	41	57	48	9	23	37200
Total	105	102	176	135	27	68	122100

Pas de données détaillées pour l'année 2007

2.6 Les deux-roues motorisés

Le nombre d'accidents a diminué de 32 % en quatre ans, passant de 107 à 73.



L'objectif de diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation d'un deux-roues motorisés est difficilement atteignable en raison du faible nombre de tués chaque année avec ce type de véhicule. On enregistre toutefois de mauvais résultats pour l'année 2011 pour cette catégorie d'usagers avec 4 tués, sachant que l'objectif à atteindre est d'un tué pour 2012.

PDASR :

Le nombre d'actions de sensibilisation sur le risque lié à l'utilisation d'un deux-roues motorisés est passé de 19 en 2008 à 48 en 2011.

Actions du Plan Départemental de Sécurité Routière							
Année	Nombre d'actions par enjeu						Nbre de personnes sensibilisées
	Alcool	Vitesse	Jeunes	2roues motorisés	Usagers vulnérables		
					Séniors	Autres	
2008	13	10	33	19	4	7	23400
2009	26	23	42	33	6	19	30500
2010	31	28	44	35	8	19	31000
2011	35	41	57	48	9	23	37200
Total	105	102	176	135	27	68	122100

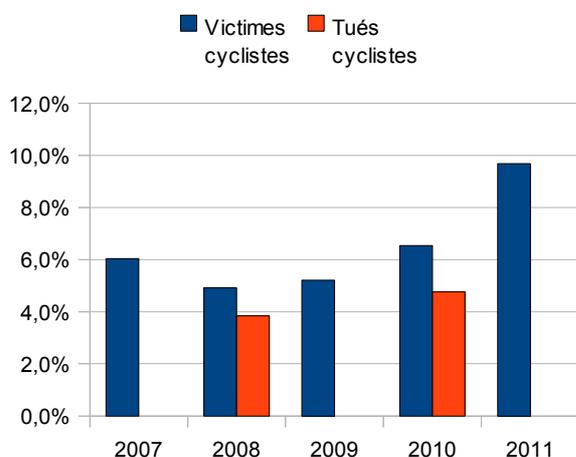
Pas de données détaillées pour l'année 2007

2.7 Les usagers vulnérables

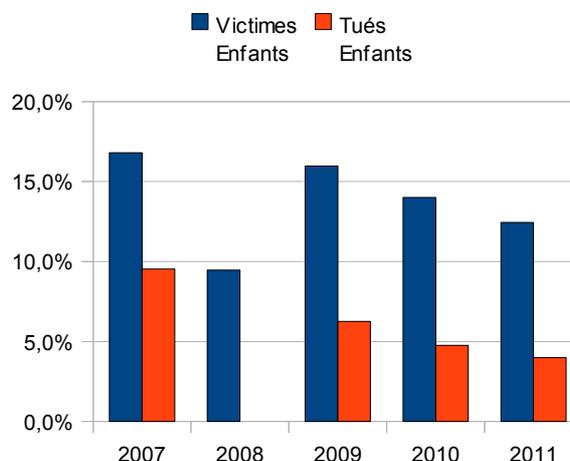
Le nombre de victimes et de tués reste assez faible pour les cyclistes et les enfants de moins de 15 ans.

Sur les 109 tués recensés de 2007 à 2011, 2 sont des cyclistes et 5 des enfants de moins de 15 ans.

Les cyclistes



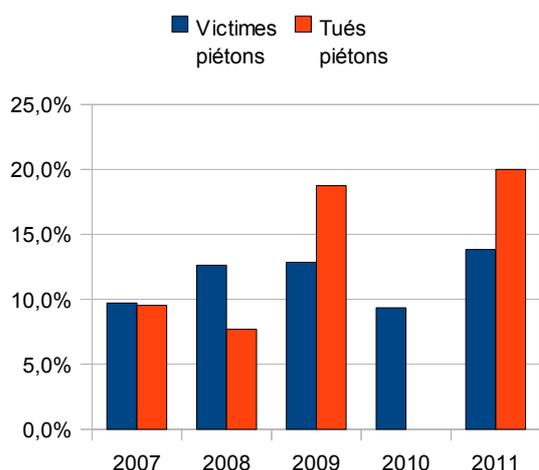
Les enfants (- de 15 ans)



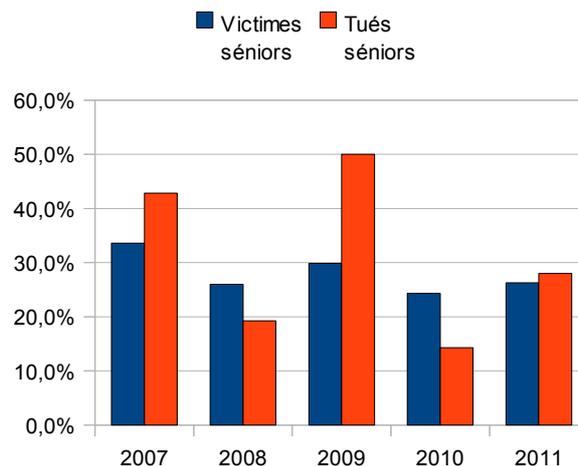
Les piétons représentent environ 10 % des victimes avec une moyenne de 2 tués par an.

La part la plus importante des usagers vulnérables est la catégorie des séniors (+ de 60 ans) avec une proportion de plus de 20 % de victimes chaque année et une représentation marquée dans les accidents mortels

Les piétons



Les séniors (+ de 60 ans)



PDASR :

Entre 2008 et 2011, les PDASR successifs ont pris en compte l'enjeu spécifique des usagers vulnérables avec 95 actions réalisées au total.

L'accent a principalement été mis sur les séniors avec des actions ciblées. Ce nombre d'action a ainsi doublé en quatre ans (4 en 2008 pour 9 en 2011).

Actions du Plan Départemental de Sécurité Routière							
Année	Nombre d'actions par enjeu						Nbre de personnes sensibilisées
	Alcool	Vitesse	Jeunes	2roues motorisés	Usagers vulnérables		
					Séniors	Autres	
2008	13	10	33	19	4	7	23400
2009	26	23	42	33	6	19	30500
2010	31	28	44	35	8	19	31000
2011	35	41	57	48	9	23	37200
Total	105	102	176	135	27	68	122100

Pas de données détaillées pour l'année 2007

2.8 Communication

Depuis 2008, 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 progression dans la couverture de ces actions par les médias.

Plusieurs partenariats ont également permis de développer les interviews radio, la création de visuels (affiches, slogans), l'organisation de forums et débats publics, ...

Communication autour des actions de sécurité routière				
Année	Spots radio	Articles de presse	Visuels	Visites site internet
2008	270	/	2	/
2009	270	180	4	/
2010	270	383	5	/
2011	312	400	5	3433
Total	1122	963	16	3433

2.9 Conclusion

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

- l'objectif de baisse du nombre de victimes a été atteint,
- les chiffres cibles en terme d'accidents mortels et de tués sont difficiles à atteindre (bases statistiques peu représentatives dont les variations sont difficiles à analyser),
- les actions de prévention se sont largement développées ces cinq dernières années grâce à une large mobilisation de tous les acteurs,
- la progression du nombre d'actions entre 2008 et 2011 a permis de sensibiliser directement plus de 122 000 personnes ces quatre dernières années : 23 000 en 2008 à 37 000 en 2011,
- la communication qui s'est développée autour des actions de sécurité routière permet d'informer un nombre croissant d'utilisateurs.

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 (ADN) compte de l'ordre de 66 000 habitants dont 37 000 pour la commune 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.

3-2 Infrastructure

Au 1^{er} décembre 2012, l'ensemble du réseau routier de la Nièvre se décompose comme suit :

- 62 km d'autoroute non concédée (A77)
- 17,5 km d'autoroute concédée à SAPRR (A77)
- 94 km de routes nationales (RN7 et RN151) dont 19 km de voie express (déviation de Magny-Cours et de Saint-Pierre le Moûtier),
- 4 344 km de routes départementales dont les principales sont la RD981 (entre Nevers et la Saône-et-Loire), la RD978 (Nevers – Château-Chinon) et la RD977 (Nevers - Varzy),
- environ 4 450 km de voies communales dont 120 km pour la commune de Nevers.

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

Route	Trafic journalier moyen en 2011
A77	13 000
RN7	13 000
RN151	2 300
RD 977	3 500
RD 978	5 200 vers Nevers – 2 300 vers Château-Chinon
RD 981	3 600 vers Nevers – 1 700 vers Luzuy
RD 2076	5 400

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 commune 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 2008-2011)

4-1 Bilan sur la période

Après une tendance à la baisse enregistrée jusqu'en 2010, les indicateurs de l'accidentalité en 2011 sont en hausse sauf celui concernant les blessés hospitalisés plus de 24 heures (BH+24).

Les accidents sont passés de 164 en 2010 à 187 en 2011 (279 en 2005), les blessés non hospitalisés de 91 en 2010 à 113 en 2011 et les blessés hospitalisés de 107 en 2010 à 99 en 2011.

Le nombre de tués, quand à lui oscille aux alentours de 20 et enregistre une augmentation depuis 2009, année historiquement peu meurtrière sur les routes du département avec 16 tués.

Malgré les chiffres défavorables de 2011, par rapport à 2010, qui vont à l'encontre de la tendance nationale (baisse de tous les indicateurs), l'accidentalité du département de la Nièvre en 2011 reste inférieure à celle de 2008.

Année	Nombre d'accidents	Nombre de victimes*			
		Tués	BH +24	BH -24	Total*
2008	227	26	123	137	149
2009	209	16	141	124	157
2010	164	21	107	91	128
2011	187	25	99	113	124
Ensemble	787	88	470	465	558

* Dans le calcul du nombre des victimes, il n'a pas été tenu compte du nombre de blessés hospitalisés moins de 24 heures. Cette catégorie n'est pas systématiquement renseignée en zone Gendarmerie alors qu'elle l'est en zone Police.

De 2008 à 2011, en moyenne chaque mois

16 accidents corporels

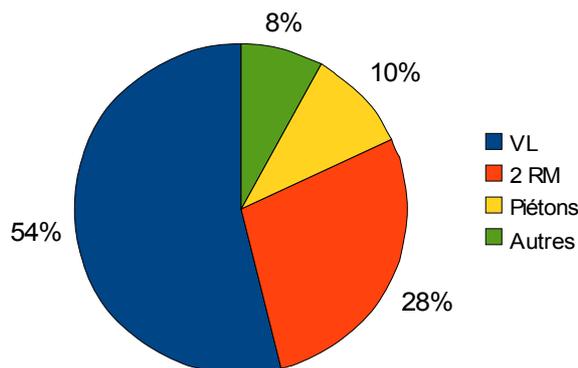
2 tués

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 (environ 54 %);
- **catégorie « deux roues motorisés »**: environ 28 % de la catégorie d'usagers avec une forte dominance des cyclos (60 % des deux roues motorisés) surtout en zone Police;
- **Catégorie « piétons »**: environ 10 % de la catégorie d'usagers.



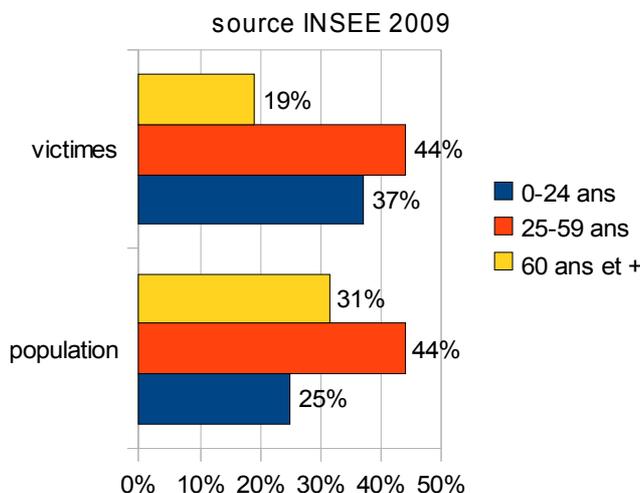
4-3 L'âge des usagers

La représentation des 26-59 ans dans les accidents corporels et du nombre de victimes est proportionnelle à la part de cette classe d'âge dans la population (44%).

Les moins de 25 ans représentant environ 25 % de la population du département sont impliqués dans 41% des accidents corporels et représentent 37% des victimes.

A contrario, les 60 ans et plus sont sous-représentés dans le nombre d'accidents et chez les victimes (respectivement 16% et 19% pour 31% dans la population).

Répartition par tranche d'âge



4-4 Localisation des accidents

Sur la période d'étude concernée, la proportion d'accidents hors agglomération a sensiblement diminué par rapport à la période d'étude du précédent DGO entre 2003 et 2007 (33 % contre 40 %).

Répartition hors agglomération / agglomération :

	Nièvre	
	Nbre accidentés	%
Hors agglomération	260	33
En agglomération	527	67
Total accidents	787	100.0

4-5 Temporalité des accidents

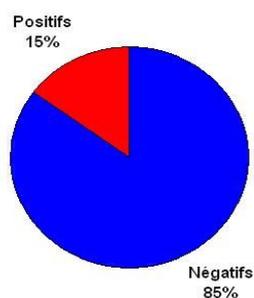
L'analyse des différents critères de temporalité des accidents dans la Nièvre fait ressortir les éléments suivants :

- les mois le plus accidentogènes : **Septembre, octobre et novembre** (75 à 79 accidents mensuels), le mois le moins accidentogène étant février avec 43 accidents.
- le jour le plus accidentogène : **le samedi** avec 148 accidents, le jour le moins accidentogène étant le dimanche avec 78 accidents.
- la tranche horaire la plus accidentogène : **entre 16 et 19 heures** (avec respectivement 81, 92 et 75 accidents), la moins accidentogène étant celle comprise entre 23 et 6 heures.

5 L'ALCOOL

Lors de l'étude du précédent DGO, le taux d'alcoolémie positive présent chez les impliqués d'accidents était de 16,3%. On constate une légère baisse de ce taux à 15,1% sur la période 2008/2011.

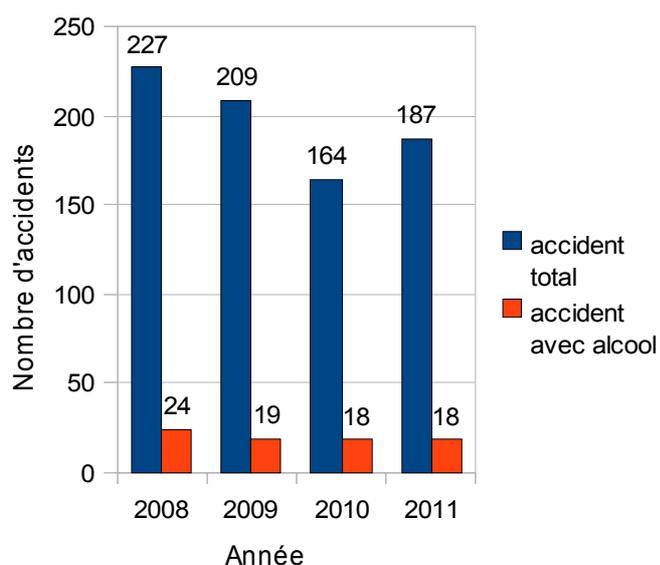
18% des tués de la période d'étude présentaient une alcoolémie positive.



Impliqués d'accidents Nièvre période 2008-2011		
Résultat test / victimes	Nombre	%
Négatif	1070	84.9
Positif	190	15.1

5-1 Evolution de l'accidentalité avec alcool

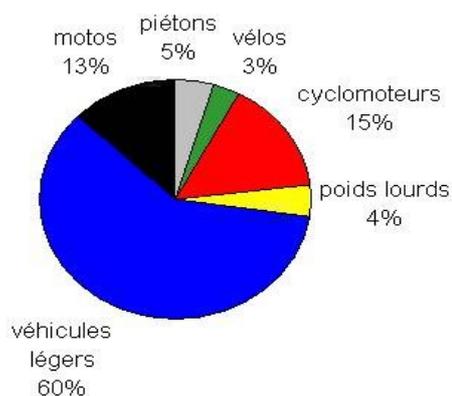
Depuis 2008, la tendance est à la baisse avec un taux qui semble se stabiliser entre 9 et 11% (16% en 2007) du nombre d'accidents.



5-2 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 positif :



Accidents impliquant au moins 1 ...	Nombre	%	IG *
Piéton	6	4.8	17
Bicyclette	4	3.2	25
Cyclomoteur	19	15.3	0
Moto	16	12.9	12.5
V.L.	74	59.7	27
P.L.	5	4	40
Ensemble des accidents sur la période	124	100.0	23.2

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

L'indice de gravité global pour la période 2008/2011 est de 11.1
L'alcoolémie positive multiplie par plus de 2 (23.2) l'indice de gravité des accidents.

5-3 Localisation des accidents

Un peu plus de la moitié des accidents avec alcool se produisent en agglomération (57%).

Répartition hors agglomération / agglomération des accidents avec alcool :

	Nièvre	
	Nombre d'accidents	%
Hors agglomération	43	43
En agglomération	56	57
Total accidents	99	100

5-4 L'âge des usagers

Les «26-59 ans» sont fortement majoritaires dans les accidents avec alcool (70%) alors qu'ils représentent 43 % de l'ensemble des accidents.

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

âge	0-25 ans	26-59 ans	60 ans et +	Total
Nombre	21	55	3	79
%	27%	70%	3%	100%

Cette tranche d'âge peut être découpée de la manière suivante :

- 25-29 ans : 11 %
- **30-39 ans : 42 %**
- 40-49 ans : 30 %
- 50-59 ans : 17%

5-5 Les contrôles d'alcoolémie

Sur la période 2008/2011, 245 058 contrôles d'alcoolémie ont été effectués par les forces de l'ordre.

Parmi eux, 6 457 se sont révélés positifs, soit 2,64%. Ce taux est assez proche du taux national de 2,82%.

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.

5-6 Analyse

Il ressort des analyses ci-dessus:

- environ 3% des personnes contrôlées sont positives;
- les « 26-59 ans » sont majoritaires avec une forte représentation des 30-49 ans,
- l'alcoolémie multiplie par deux l'indice de gravité des accidents.

Compte tenu des analyses ci-dessus, **l'alcool et les addictions représentent un enjeu pour le département.**

En conséquence, les orientations d'actions (*définies avec les partenaires en groupe de travail du 06/11/12*) pour cet enjeu porteront sur :

- Ensemble des conduites addictives (alcool et stupéfiants) pour tous les usagers de tous les âges.

- Renforcement de la sensibilisation sur les risques liés à la prise de médicaments.

6 LA VITESSE

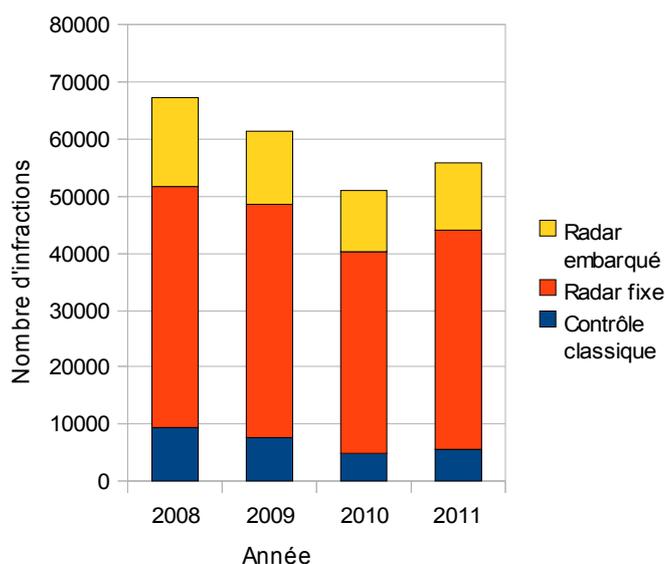
6-1 Les contrôles

On constate une baisse des infractions liées à la vitesse de 2008 à 2010. L'année 2011 a vu le nombre de ces infractions repartir à la hausse.

Cette diminution globale, également constatée, au niveau national, témoigne d'une baisse générale de la vitesse des usagers sur les routes.

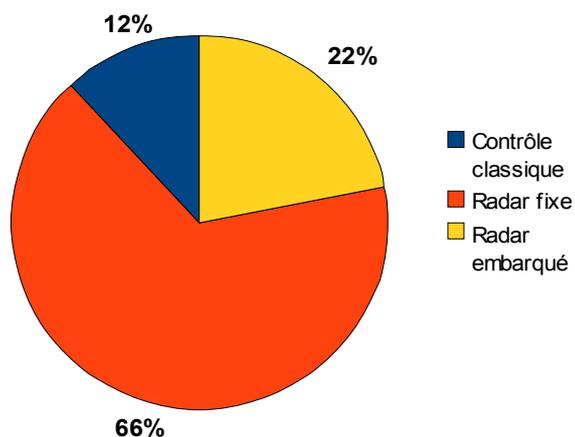
Toutefois, le nombre le plus élevé d'infraction a été enregistré en 2008 alors que le nombre de radars fixes et embarqués était moindre (15 pour 20 à partir de 2010).

	Type de contrôle *		Nombre d'infractions	Total
	radar	Nombre		
2008	Classique		9 378	67186
	Fixe	10	42 106	
	Embarqué	5	15 702	
2009	Classique		7 653	53 754
	Fixe	13	40 947	
	Embarqué	5	12 807	
2010	Classique		4 994	45 765
	Fixe	15	35 102	
	Embarqué	5	10 663	
2011	Classique		5 474	50 234
	Fixe	15	38 416	
	Embarqué	5	11 818	
Ensemble				216 939



*Types de contrôles :
 Classique = avec interception physique
 Fixe = radar automatique fixe
 Embarqué = radar automatique embarqué à bord des véhicules.

Répartition des infractions à la vitesse



La moyenne est de l'ordre de 5 000 excès de vitesse par mois (dont 92% de – de 20km/h).

Les grands excès de vitesse (> à 40 km/h) représentent environ 4%.

6-2 L'âge des usagers dans les accidents corporels

Les « 0-25 ans » sont majoritaires dans les accidents avec vitesse excessive (44%) pour 41% de l'ensemble des accidents corporels.

Les «26-59 ans» sont présents dans les 41 % des accidents avec vitesse alors qu'ils représentent 43 % de l'ensemble des accidents corporels.

Les « 60 ans et plus » représentent 15% des accidents avec vitesse et se situent dans les mêmes proportions que pour l'ensemble des accidents corporels (16 %).

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

âge	0-25 ans	26-59 ans	60 ans et +	Total
Nombre	51	47	18	116
%	44%	41%	15%	100%

6-3 Analyse

Il est admis qu'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.

Compte tenu des analyses ci-dessus, **la vitesse représente un enjeu pour le département.**

Les orientations d'actions (*définies avec les partenaires en groupe de travail du 06/11/12*) pour cet enjeu porteront sur :

Le rappel des règles :

- prévention / information,
- mesures alternatives à la sanction en cas d'excès de vitesse inférieur au seuil fixé par monsieur le Procureur de la République (ateliers de sensibilisation ou stage de sensibilisation aux frais du contrevenant).

Les alternatives à la vitesse sur route (actions pédagogiques sur les dangers liés à la vitesse).

7 LES JEUNES

7-1 Bilan sur la période

De 2008 à 2011, les jeunes (moins de 25 ans) représentent :

- 41% de l'ensemble des accidents,
- 39% des blessés hospitalisés plus de 24 heures,
- 28% des tués.

L'alcoolémie positive est présente dans 27% des accidents impliquant des jeunes et la vitesse dans 44%.

ACCIDENTOLOGIE DE 2008 A 2011 CHEZ LES MOINS DE 25 ANS															
ANNEE	Accidentologie globale					Accidentologie des moins de 25 ans									
	ATB			Causes		ATB					Causes				
	Accidents	Tués	Blessés	Alcool	Vitesse	A	% / Global	T	% / Global	B	% / Global	Alcool	% / Global	Vitesse	% / Global
2008	227	26	123	24	31	86	38%	9	35%	43	35%	8	33%	10	32%
2009	209	16	141	19	30	81	39%	3	19%	51	36%	6	32%	13	43%
2010	164	21	107	18	31	75	46%	5	24%	52	49%	3	17%	17	55%
2011	187	25	99	18	24	81	43%	8	32%	36	36%	4	22%	11	46%
Total	787	88	470	79	116	320	41%	25	28%	182	39%	21	27%	51	44%

De 2008 à 2011, en moyenne chaque mois

9 accidents corporels

0,5 tué

4 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 (65 % des victimes).
- **Les jeunes conducteurs de VL** : 47 % des victimes pour la tranche 18/24 ans.

répartition selon les catégories d'usagers impliqués* :

* impliqués : tués + BH+24 + BH-24

Types d'usagers impliqués	14/17ans		18/24ans		Total jeunes 14/24ans	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Piéton	11	6.4%	11	3.6%	22	4.6%
Bicyclette	12	7.0%	15	4.9%	27	5.6%
Cyclomoteur	112	65.1%	81	26.2%	193	40.1%
Moto	10	5.8%	56	18.1%	66	13.7%
V.L.	23	13.4%	145	46.9%	168	34.9%
P.L.	4	2.3%	1	0.3%	5	1.0%
Ensemble des victimes sur la période	172	100.0%	309	100.0%	481	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 (86% 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	16	13.8	79	30.9
En agglomération	100	86.2	177	69.1
Total accidents	116	100.0	256	100.0

7-4 Analyse

Il ressort des analyses ci-dessus que la catégorie des moins de 24 ans est fortement représentée dans les accidents (37% des victimes):

- en cyclomoteurs
- dus à une vitesse excessive

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 06/11/12*) pour cet enjeu porteront sur :

Les jeunes enfants :

- piétons,
- cyclistes,
- partage de la rue.

Les jeunes adolescents :

- 2 roues motorisés (cyclos),
- alcool et addictions,
- risques juridiques.

Les jeunes adultes :

- tous risques routiers (addictions, vitesse, 2 roues motorisés, ...),
- rappel code de la route.

8 LES 2 ROUES

8-1 Bilan sur la période

Lors de l'étude du précédent DGO le taux d'accidents impliquant des 2 roues était de 37%. Bien que le nombre global d'accidents (moins 625) a plus diminué que celui des 2 roues (moins 156), le taux est passé à 47% sur la période 2008/2011.

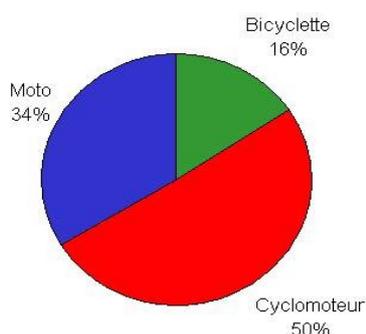
Accidents	2003-2007		2008-2011		Différence
	Nombre	%	Nombre	%	
2 roues	532	37,00%	376	47,00%	-156
Total	1412	100,00%	787	100,00%	-625

8-2 Les catégories d'usagers

Parmi les trois catégories d'usagers de 2 roues, la plus impliquée est celle des cyclomoteurs (50 % des accidents).

L'indice de gravité le plus élevé pour les accidents de cette catégorie concerne les motocyclettes (6.5).

Répartition selon les catégories d'usagers impliqués :



Accidents impliquant au moins 1...	Nombre	%	IG *
Bicyclette	60	16	3.2
Cyclomoteur	189	50	1
Moto	127	34	6.5
Ensemble des accidents sur la période	376	100	3.1

* Indice de gravité = tués / 100 accidents

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

8-3 Localisation des accidents

80% des accidents de 2 roues ont lieu en agglomération contre 67% pour l'ensemble des accidents.

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

accidents	Nombre	%
Hors agglomération	74	19.7
En agglomération	302	80.3
Total accidents	376	100

8-4 L'âge des usagers

On constate une sur-représentation de la classe d'âge 14/17 ans (22% 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 26% 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	20	136	161	263	36	616
	%	3	22	26	43	6	100

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

8-5 Les 2 roues motorisés (2RM) sur la période 2008-2011

L'indice de gravité des accidents de moto est largement supérieur à celui des accidents de cyclos. Plus d'un tiers des accidents de moto concernent des véhicules seuls.

Sur la période, on dénombre 10 tués (8 en moto et 2 en cyclomoteur) et 170 blessés hospitalisés +24h (91 en moto et 79 en cyclomoteur).

Accidents impliquant au moins 1...	Nombre	%	IG *	Accidents impliquant un véhicule seul
Cyclomoteur	189	60	1	59 (31,2 %)
Moto	127	40	6.5	49 (38,5 %)
Ensemble des accidents sur la période	316	100	3.1	

8-5.1 Localisation des accidents

Près de 93% des accidents impliquant un cyclomoteur se produisent en agglomération, contre 60% des accidents de motos.

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

CYCLOMOTEURS			MOTOS		
accidents	Nombre	%	accidents	Nombre	%
Hors agglomération	14	7.4	Hors agglomération	51	40
En agglomération	175	92.6	En agglomération	76	60
Total accidents	189	100	Total accidents	127	100

8-5.2 Age des usagers

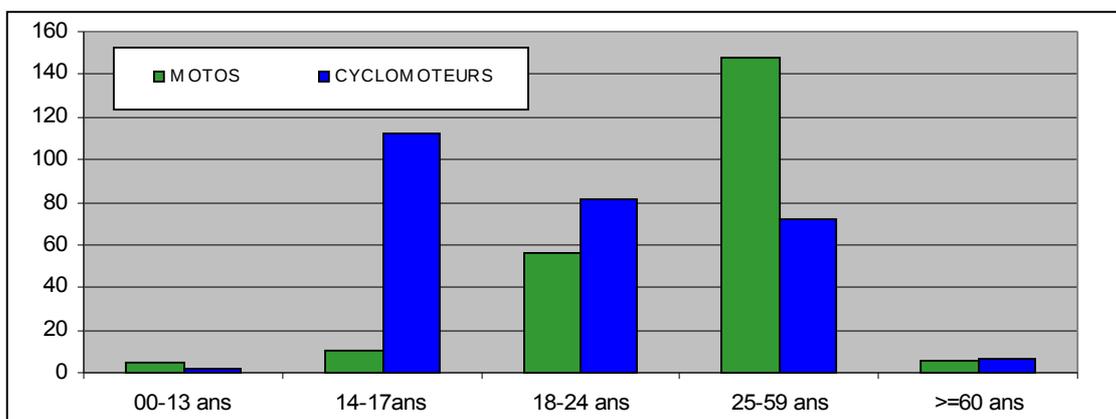
L'âge des usagers impliqués dans les accidents de 2 roues motorisés est :

- pour les cyclos : 41% appartiennent à la tranche 14 -17 ans,
- pour les motos : 65 % appartiennent à la tranche 25-59 ans.

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
MOTOS	5	10	56	148	6
CYCLOMOTEURS	2	112	81	72	7

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



8-5.3 temporalité des accidents

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

- selon l'heure :

MOTOS	16h à 19h
CYCLOMOTEURS	7h à 21h

- selon le jour de la semaine :

MOTOS	Vendredi, samedi, jour et veille de fêtes
CYCLOMOTEURS	Mardi et vendredi

- selon le mois de l'année :

MOTOS	Mai, juillet, août et septembre
CYCLOMOTEURS	Septembre, octobre et novembre

8-6 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 sur le trajet domicile/collège en début d'année scolaire.
- **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 06/11/12*) pour cet enjeu porteront sur :

Les cyclomoteurs : respect des règles, équipements, déplacements, ...

Les motos :

- usagers motards,
- autres usagers (partage de l'espace),
- collectivités (prise en compte de la particularité des 2 roues motorisés dans les aménagements).

9 LES SENIORS (+ de 60ans)

9-1 Bilan sur la période

De 2008 à 2011, les séniors (plus de 60 ans) représentent :

- 15% de l'ensemble des accidents,
- 18% des blessés hospitalisés plus de 24 heures,
- 30% des tués.

L'alcoolémie positive est présente dans 4% des accidents impliquant des séniors et la vitesse dans 16%.

DETAIL DE L'ACCIDENTOLOGIE DE 2008 A 2011 CHEZ LES PLUS DE 60 ANS																				
ANNEE	Accidentologie de 60 ans à 74 ans										Accidentologie des plus de 75 ans									
	ATB					Causes					ATB					Causes				
	A	% / Global	T	% / Global	B	% / Global	Alcool	% / Global	Vitesse	% / Global	A	% / Global	T	% / Global	B	% / Global	Alcool	% / Global	Vitesse	% / Global
2008	24	11%	2	8%	19	15%	1	4%	4	13%	18	8%	3	12%	9	7%	0	0%	3	10%
2009	19	9%	5	31%	11	8%	1	5%	1	3%	16	8%	3	19%	12	9%	0	0%	3	10%
2010	12	7%	0	0%	11	10%	0	0%	3	10%	12	7%	3	14%	8	7%	0	0%	1	3%
2011	10	5%	2	8%	4	4%	1	6%	1	4%	13	7%	5	20%	7	7%	0	0%	2	8%
Total	65	8%	9	14%	45	10%	3	4%	9	8%	59	7%	14	16%	36	8%	0	0%	9	8%

De 2008 à 2011, en moyenne chaque mois

3 accidents corporels

0,5 tué

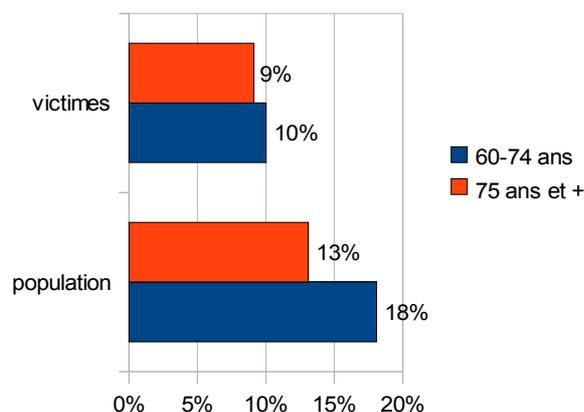
2 blessés hospitalisés plus de 24 heures

9-2 Les catégories d'usagers

Dans le département, la tranche d'âge « 60-74 ans » compte environ 40 000 habitants soit 18% de l'ensemble de la population, la tranche « 75 ans et plus » en représentant 13%.

Répartition par tranches d'âge

source INSEE 2009



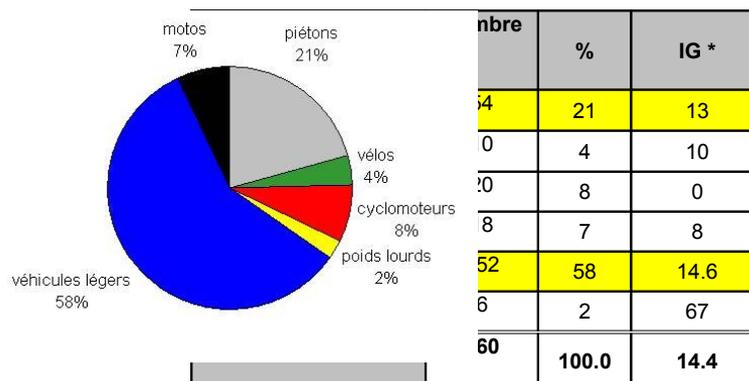
9-3 Les catégories d'usagers

Deux catégories d'usagers sont bien distinctes :

- **Les usagers de VL** : 58 % pour la tranche des plus de 60 ans.
- **Les piétons** : 21 % des victimes pour la tranche des plus de 60 ans.

Même si les + de 60 ans ne sont pas sûr-représentés en terme de nombre d'accidents (14%), la gravité des accidents dans lesquels ils sont impliqués est supérieur à la gravité globale du département 14.4 contre 11.1.

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



9-4 Localisation des accidents

Pour les seniors, les accidents interviennent majoritairement en agglomération

	+ de 60 ans	
	Nombre d'accidents	%
Hors agglomération	56	33.7
En agglomération	110	66.3
Total accidents	166	100

9-5 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 06/11/12*) pour cet enjeu porteront sur :

Les usagers de VL et les piétons :

- **rappel des règles de conduite (code de la route, nouveaux panneaux, rond-point, ...),**
- **changements liés à l'âge,**
- **audit de conduite.**

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 2008-2011, associé aux particularités locales de notre département, a permis de confirmer et compléter les enjeux définis au niveau national.

Pour le département de la Nièvre, **les 5 enjeux retenus** avec leurs orientations d'actions pour le DGO 2013-2017 sont :

– L'alcool et les addictions

- . L'ensemble des conduites addictives (alcool et stupéfiants) pour tous les usagers et l'ensemble des classes d'âge,
- . Le renforcement de la sensibilisation sur les risques liés à la prise de médicaments.

– La vitesse

- . Le rappel des règles (prévention / information, mesures alternatives à la sanction),
- . Les alternatives à la vitesse sur route (actions pédagogiques sur les dangers liés à la vitesse).

– Les jeunes

- . Les jeunes enfants (piétons, cyclistes, partage de la rue),
 - . Les jeunes adolescents (cyclos, alcool et addictions, risques juridiques),
- . Les jeunes adultes (tous risques routiers, rappel code de la route).

– Les 2 roues motorisés

- . Les cyclomoteurs (respect des règles, équipements, déplacements, ...),
- . Les motos (usagers motards, partage de l'espace, prise en compte de la particularité des 2 roues motorisés dans les aménagements).

– Les séniors

- . Les usagers de VL (rappel des règles de conduite, changements liés à l'âge, audit de conduite) et les piétons.

Pour la période d'application du présent DGO, de 2013 à 2017, les enjeux et orientations d'actions définis seront déclinés 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 une fois par trimestre et un bilan annuel permettra de quantifier les résultats obtenus et de modifier ou réorienter éventuellement les actions.

La Préfète,

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

Blessé H-24 : Blessé hospitalisé moins de 24 heures

Blessé H+24 : Blessé hospitalisé plus de 24 heures

Cyclomoteur : véhicule à deux ou trois roues équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ 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)