



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA NIÈVRE

Département de la Nièvre

Document Général d'Orientation

2023-2027

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**

Table des matières

Lexique.....	3
1 INTRODUCTION.....	4
2 BILAN DU PRECEDENT DGO (2018-2022).....	5
2.1 Préambule.....	5
2.2 Evolution du nombre global des victimes.....	6
2.3 Le risque routier professionnel.....	6
2.4 Les substances psychoactives.....	7
2.5 Les jeunes (tranche 14-24 ans).....	9
2.6 Les seniors.....	11
2.7 Les deux-roues motorisés (2RM).....	12
2.8 Communication.....	13
2.9 Suivi du PDASR.....	14
3 LES CHIFFRES LOCAUX.....	14
3-1 Population.....	14
3-2 L'infrastructure.....	15
3-3 Les forces de l'ordre.....	15
3-4 Les radars dans le département.....	15
4 CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'INSECURITE ROUTIERE DANS LA NIEVRE (PERIODE 2017-2021).....	15
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.....	17
4-5 Temporalité des accidents.....	18
4-6 La vitesse.....	19
4-7 Les usagers vulnérables.....	20
4-8 Les conduites à risques.....	22
4-9 L'accidentalité de la Nièvre de 2017-2021, principaux indicateurs.....	22
5 ENSEIGNEMENTS	22
5-1 Le PDASR.....	22
5-2 L'accidentalité.....	22
6 PROJET de DGO 2023-2027.....	23
6-1 Cadre.....	23
6-2 Les Enjeux.....	23
6-3 Suivi et évaluation.....	24

Lexique

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)

EDPM: Engins de déplacement personnel motorisé (trottinette électrique, cyclomobile...)

2 roues motorisés (2RM): Cyclomoteur et motocyclette

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 dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³ ; 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)

RRP: Risque routier professionnel

VT: Véhicule de tourisme

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

I - DGO: DEFINITION ET BILAN

1. INTRODUCTION

Le Document Général d'Orientation (DGO) de la Nièvre définit les axes prioritaires de la politique locale à mener en termes 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.

L'Union Européenne s'est donnée pour objectif de réduire de 50 % le nombre de morts et de blessés graves d'ici 2030, et d'avoir zéro mort par an en 2050. Le présent DGO s'appuie sur le bilan du précédent DGO (2018-2022) ainsi que l'étude de l'accidentalité du département sur la période 2017-2021.

Son but est de définir les enjeux et orienter les actions à mettre en œuvre afin de faire reculer le nombre et la gravité des accidents.

Chaque année, les enjeux et orientations d'actions ainsi identifiés seront déclinés dans le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) qui indiquera chaque année l'ensemble des actions de sécurité routière à conduire par les services de l'Etat et tous les acteurs locaux impliqués (associations, collectivités, entreprises ...).

2. Bilan du précédent DGO (2018-2022)

2.1 Préambule

Lors de l'élaboration des DGO 2018-2022, la sécurité routière s'était fixée comme objectif de descendre en dessous des 2 000 personnes tuées sur les routes en 2020.

- Le 18 février 2010, le 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 et les principaux objectifs suivants :
 - combattre l'alcool et la drogue au volant
 - dissuader les 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

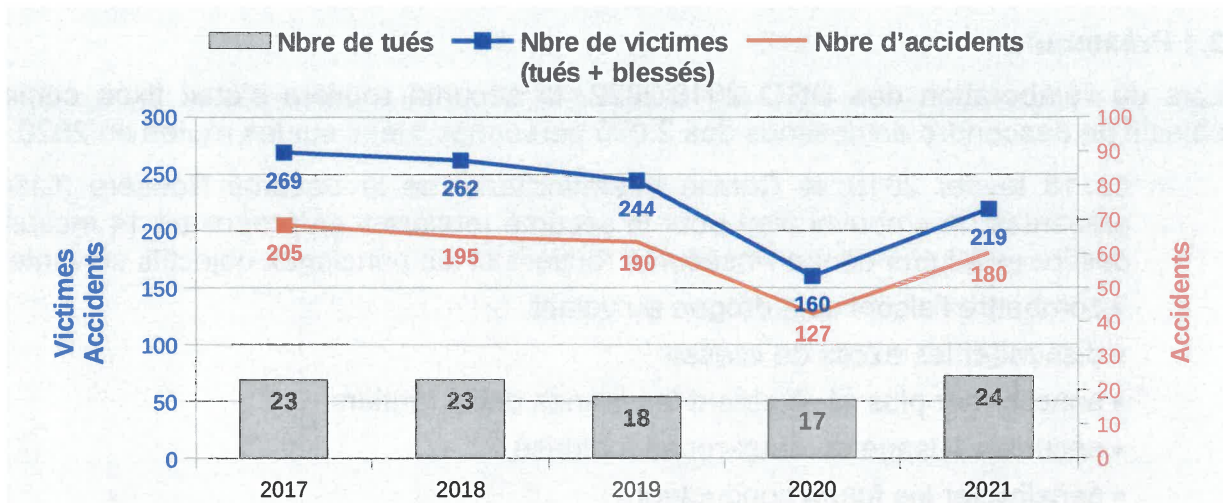
Ces objectifs ont été précisés par les circulaires du 16 avril 2010 et du 5 janvier 2012.

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 2018-2022. Les enjeux retenus étaient :

- Le risque routier professionnel
- les substances psychoactives
- les jeunes
- les seniors
- les deux-roues motorisés

Les quatre premiers enjeux étant fixés au niveau national et l'enjeu «seniors» ayant été retenu spécifiquement.

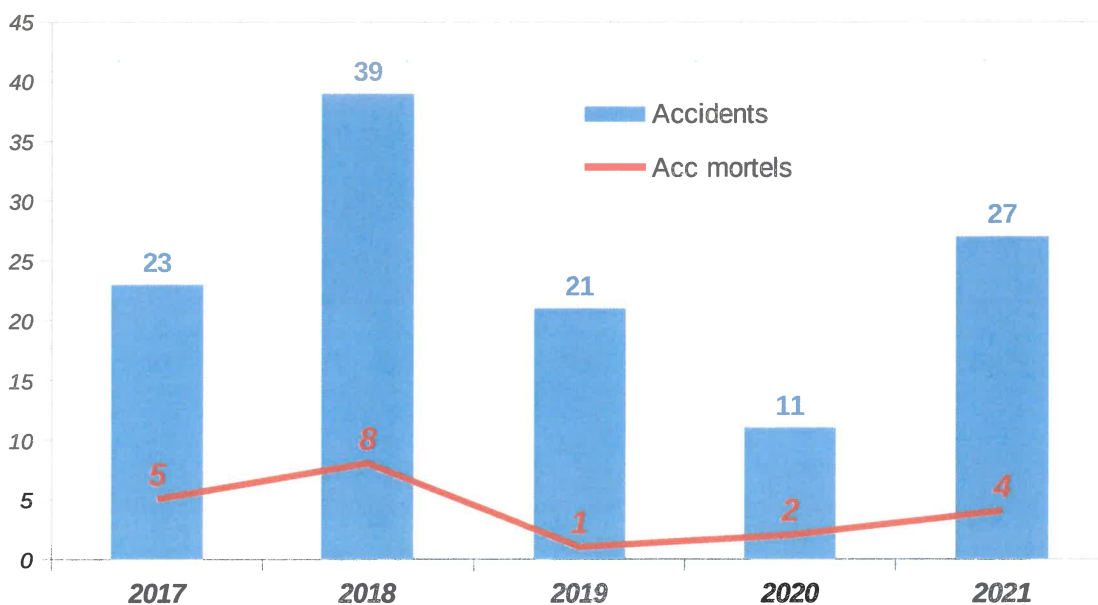
2.2 Stabilité du nombre global des victimes de 2017 à 2021



La baisse observée du nombre de tués entre 2019 et 2020 ne s'est pas poursuivie : 24 décès ont été dénombrés sur les routes de la Nièvre en 2021.

2.3 Le risque routier professionnel, un enjeu confirmé

Accidents avec DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS	2017		2018		2019		2020		2021		Moyenne / 5 ans	
	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	NIEVRE	
											Nb	% tous accidents
Accidents	23	11 %	39	21 %	21	12 %	11	9 %	27	16 %	24,2	14 %
Acc mortels	5	23 %	8	35 %	1	6 %	2	12 %	4	17 %	4	20 %

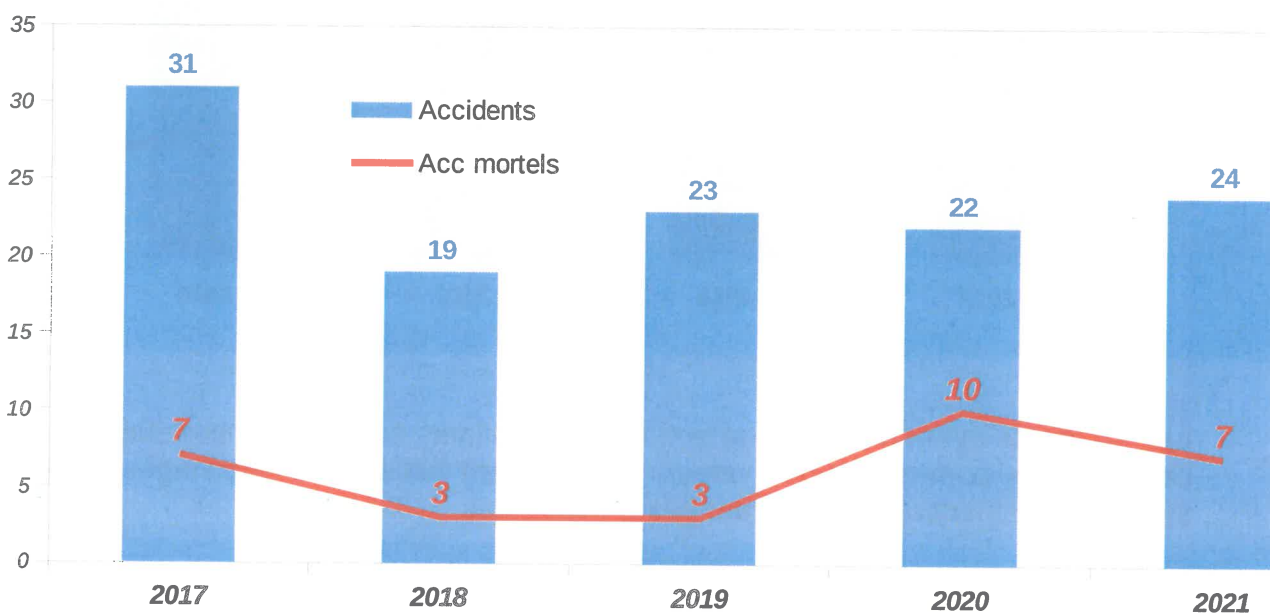


Les accidents routiers professionnels (accidents de trajets domicile-travail et de missions confondus) constituent la première cause de mortalité au travail. En moyenne, 4 personnes chaque année ont ainsi été tuées entre 2017 et 2021. Avec 20 % des accidents mortels sur cette période, les déplacements professionnels représentent une part prépondérante dans les accidents mortels.

2.4 Les substances psychoactives

2.4.1 L'alcool, toujours fortement représenté

Accidents avec ALCOOL	2017		2018		2019		2020		2021		Moyenne / 5 ans	
	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	NIEVRE	
											Nb	% tous accidents
Accidents	31	15 %	19	10 %	23	13 %	22	18 %	24	14 %	23,8	14 %
Acc mortels	7	32 %	3	13 %	3	19 %	10	59 %	7	30 %	6	30 %

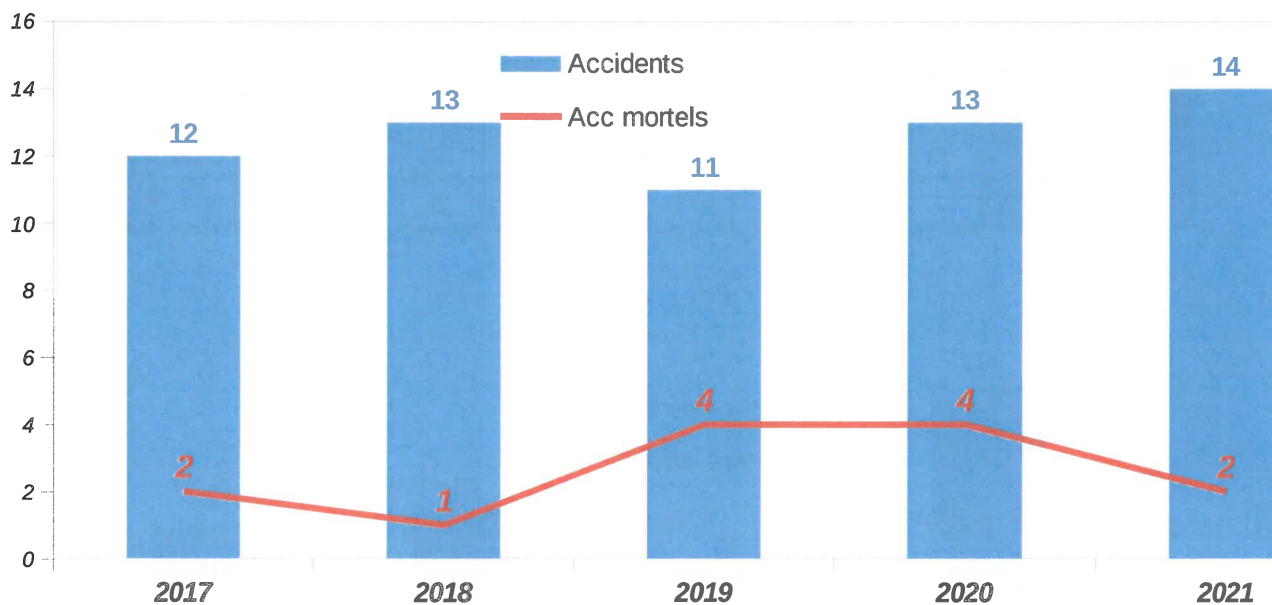


Le bilan de 2017 à 2021 des victimes des accidents avec alcool est de 30 tués et 119 blessés hospitalisés.

30 % des tués, 14 % des blessés hospitalisés étaient impliqués dans un accident avec alcool. L'alcool est l'une des premières causes de mortalité sur les routes du département.

2.4.2 Les stupéfiants

Accidents avec STUPEFIANTS	2017		2018		2019		2020		2021		Moyenne / 5 ans	
	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	NIEVRE	
											Nb	% tous accidents
Accidents	12	6 %	13	7 %	11	6 %	13	11 %	14	8 %	12,6	7 %
Acc mortels	2	9 %	1	4 %	4	25 %	4	24 %	2	9 %	2,6	13 %



Les accidents ayant conduit à détection de stupéfiants sont en nombre stable, même si ces données portent sur des valeurs relativement faibles, les dépistages n'étant pas systématiquement réalisés les années précédentes.

PDASR – Enjeu substances psychoactives :

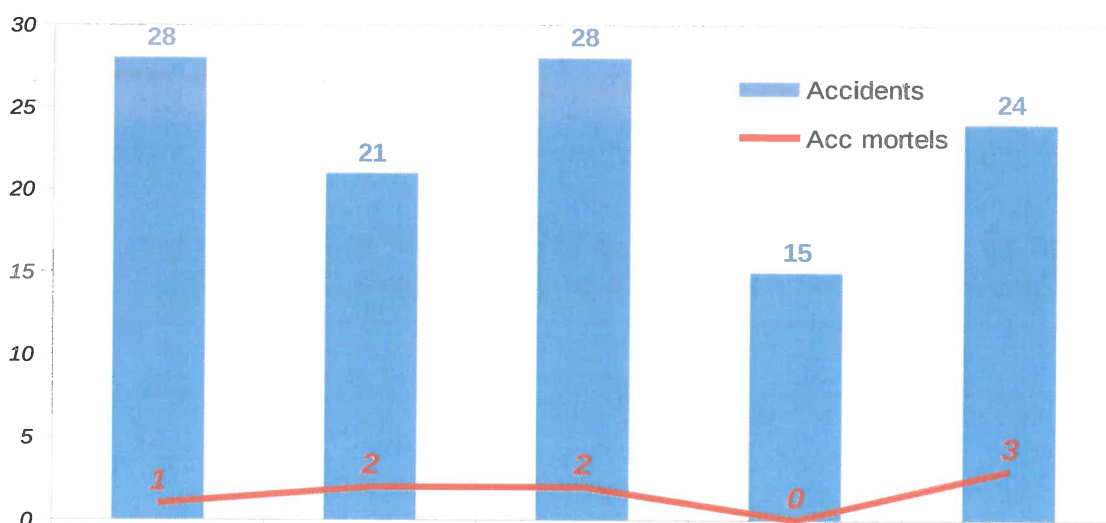
Sur les cinq dernières années, le PDASR a permis de réaliser environ chaque année 20 actions de prévention sur la thématique « alcool », de façon assez constante.

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
		Le RRP	Les sub. psychoactives	Jeunes	SENIORS	2 roues motorisés		
2017	72	22	26	29	21	6	288	35 000
2018	73	8	19	29	11	6	294	32 400
2019	54	2	16	25	6	5	274	27 000
2020	67	6	19	28	8	6	272	24 500
2021	50	4	18	19	4	5	302	26 700
Total	316	42	98	130	50	28	1 430	145 600

2.5 Les jeunes (tranches 14-17 et 18-24 ans)

2.5.1 les 14-17 ans

Accidents avec JEUNES 14/17 ans	2017		2018		2019		2020		2021		Moyenne / 5 ans	
	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	NIEVRE	
											Nb	% tous accidents
Accidents	28	14 %	21	11 %	28	15 %	15	12 %	24	14 %	23,2	13 %
Acc mortels	1	5 %	2	9 %	2	13 %	0	0 %	3	13 %	1,6	8 %

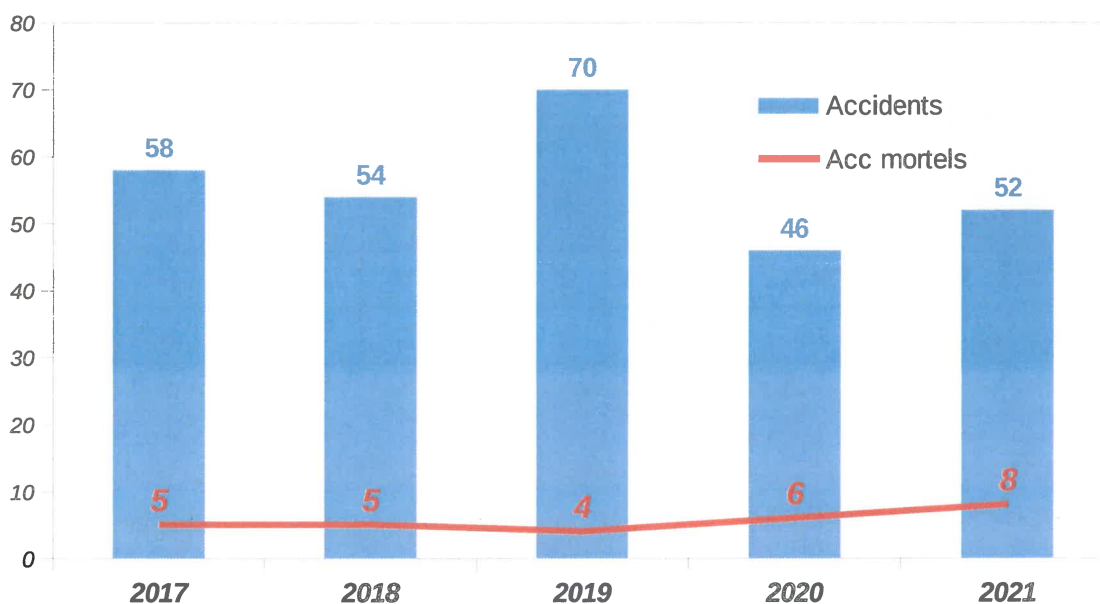


Pendant la période précédente (2013-2017), les 14-17 ans étaient sur-représentés dans l'accidentologie routière : 29,5 % des victimes et plus de 18 % des tués (de 8 à 33 % selon les années) pour une moyenne de 10 % de la population de la Nièvre*.

Sur la période 2017-2021 on constate une baisse des indicateurs. La tranche d'âge représentée, en 2019, 13 % de la population nivernaise* et seulement 8 % des tués et 13 % des victimes.

2.5.2 Les 18-24 ans

Accidents avec JEUNES 18/24 ans	2017		2018		2019		2020		2021		Moyenne / 5 ans	
	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	NIEVRE	
											Nb	% tous accidents
Accidents	58	28 %	54	28 %	70	39 %	46	37 %	52	30 %	56	32 %
Acc mortels	5	23 %	5	22 %	4	25 %	6	35 %	8	35 %	5,6	28 %



Les 18-24 ans représentent 13 % de la population* et 28 % des tués, cette proportion reste stable par rapport à la dernière période analysée (2012-2016).

*Source INSEE

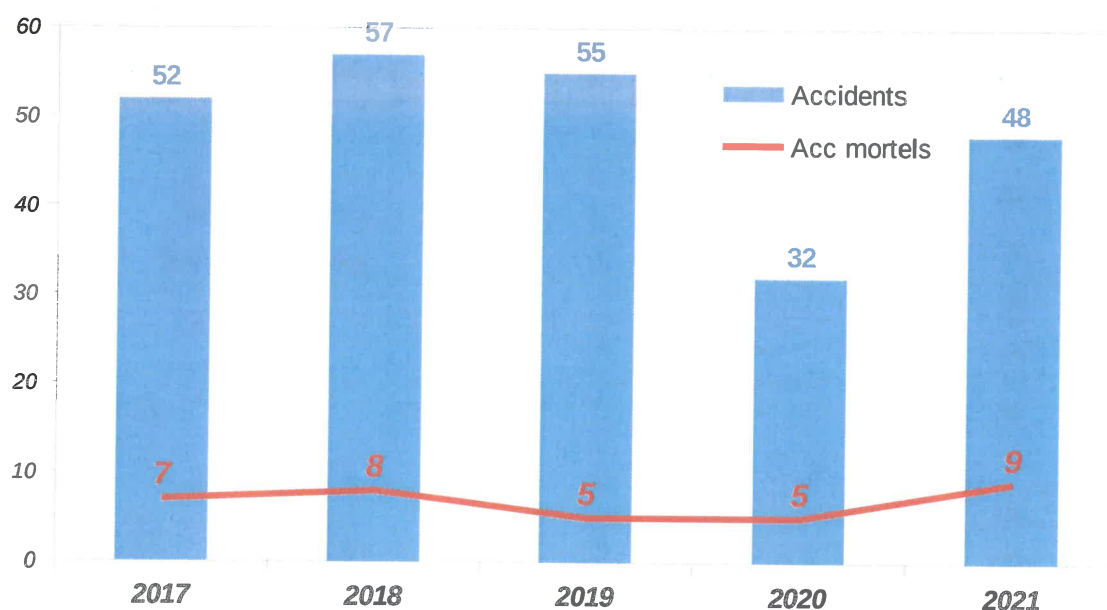
PDASR – Enjeu «jeunes»

Les actions de sécurité routière à destination des jeunes représentent la partie la plus importante du PDASR. Elles bénéficient notamment du concours de l'Éducation Nationale et de nombreuses associations intervenant en milieu scolaire.

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
		Le RRP	Les sub. psychoactives	Jeunes	SENIORS	2 roues motorisés		
2017	72	22	26	29	21	6	288	35 000
2018	73	8	19	29	11	6	294	32 400
2019	54	2	16	25	6	5	274	27 000
2020	67	6	19	28	5	6	272	24 500
2021	50	6	13	21	4	6	281	26 700
Total	316	44	93	132	47	29	1 409	145 600

2.6 Les seniors

Accidents avec SENIORS +65 ans	2017		2018		2019		2020		2021		Moyenne / 5 ans	
	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	NIEVRE	
											Nb	% tous accidents
Accidents	52	25 %	57	30 %	55	30 %	32	26 %	48	28 %	48,8	28 %
Acc mortels	7	32 %	8	35 %	5	31 %	5	29 %	9	39 %	6,8	34 %



Les seniors de plus de 65 ans sont les usagers les plus touchés. Le nombre de seniors tués sur la période 2017-2021 atteint 34 sur un total de 105 tués.

Le taux de gravité (nombre d'accidents/nombre de tués) caractérisant les seniors est notable, ces derniers étant impliqués dans 28 % des accidents.

PDASR – Enjeu «seniors»

Une attention particulière a été portée vers le public senior qui a bénéficié d'actions ciblées compte tenu de leur taux d'implication dans les accidents et du nombre important de victimes recensées ces 5 dernières années (entre 29 et 39 %).

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
		Le RRP	Les sub psychoactives	Jeunes	SENIORS	2 roues motorisés		
2017	72	22	26	29	21	6	288	35 000
2018	73	8	19	29	11	6	294	32 400
2019	54	2	16	25	6	5	274	27 000
2020	67	6	19	28	5	6	272	24 500
2021	50	6	13	21	4	6	281	26 700
Total	316	44	93	132	47	29	1 409	145 600

2.7 Les deux-roues motorisés (2RM)

Accidents avec 2 ROUES MOTORISÉS	2017		2018		2019		2020		2021		Moyenne / 5 ans	
	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	NIEVRE	
											Nb	% tous accidents
Accidents	41	20 %	27	14 %	23	13 %	15	12 %	21	12 %	25,4	15 %
Acc mortels	6	27 %	0	0 %	3	19 %	1	6 %	0	0 %	2	10 %



Le nombre d'accidents des 2 roues motorisés est en forte baisse ces dernières années : 25,4 contre 60 en moyenne entre 2012 et 2016.

Les accidents de motos, survenant hors agglomération pour la plupart, engendrent une gravité et donc une mortalité bien supérieure aux autres catégories d'usagers.

La part des tués en 2RM dans la Nièvre a pu atteindre 27 % certaines années.

PDASR – Enjeu «2 Roues Motorisés»

Le nombre d'actions de sensibilisation sur le risque lié à l'utilisation d'un deux-roues motorisé reste stable depuis 2017.

Depuis 2018, les actions sur cette thématique restent à un bon niveau. Des actions d'information et de sensibilisation auprès d'un public particulièrement vulnérable avec un stand de 3 jours au mondial Superbike au circuit de Magny-cours et une action annuelle pour la promotion du gilet airbag ont été pérennisées. On constate également un renforcement appréciable de la coopération avec les associations de motards du département (FFMC58).

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
		Le RRP	Les sub psychoactives	Jeunes	SENIORS	2 roues motorisés		
2017	72	22	26	29	21	6	288	35 000
2018	73	8	19	29	11	6	294	32 400
2019	54	2	16	25	6	5	274	27 000
2020	67	6	19	28	8	6	272	24 500
2021	50	6	13	21	4	6	281	26 700
Total	316	44	93	132	50	29	1 409	145 600

2.8 Une communication soutenue

La communication sur la sécurité routière est gérée au niveau national. Elle repose sur de nombreuses campagnes de sensibilisation par affichages, clips vidéos et 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.

Les actions de sécurité routière s'enrichissent d'outils ludiques et accessibles à tous. Les médias (presse et radios locales) les couvrent largement. Depuis 2019, deux affiches rappellent en permanence le nombre de tués dans le département avec un message percutant.



2.9 Suivi du PDASR

Depuis 2017, les différents PDASR ont enregistré une légère baisse du nombre d'actions et de personnes sensibilisées lors de la période de la crise sanitaire. Les services de l'État et l'ensemble des partenaires sont restés mobilisés afin de proposer un maximum d'actions 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
		Le RRP	Les sub. psychoactives	Jeunes	SENIORS	2 roues motorisés		
2017	72	22	26	29	21	6	288	35 000
2018	73	8	19	29	11	6	294	32 400
2019	54	2	16	25	6	5	274	27 000
2020	67	6	19	28	8	6	272	24 500
2021	50	6	13	21	4	6	281	26 700
Total	316	44	93	132	50	29	1 409	145 600

3. Les chiffres locaux

3.1 Une population en baisse

La population du département de la Nièvre est passée sous les 200 000 habitants*. La grande majorité de la population (environ 65 %) se concentre dans le Val de Loire, aux abords des axes de l'A77-RN7 et de la RD981.

3.2 Des infrastructures à dominante rurale

En 2022, 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 :

*Source INSEE

Itinéraire	Trafic journalier moyen en 2016
A77	14 000 véhicules
RN7	14 000 véhicules
RN151	2 500 véhicules
RD 977	4 200 vers Nevers – 1 500 vers Prémery
RD 978	5 500 vers Nevers – 2 600 vers Château-Chinon
RD 981	4 000 vers Nevers – 1 700 vers Luzy
RD 2076	5 300 véhicules

Données gestionnaires de voiries

3.3 Les 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.

3.4 Les radars dans le département

Le département de la Nièvre est doté de 15 radars automatiques fixes, 4 radars embarqués, 2 radars mobile/mobile et 1 radar tronçon.

En 2021, la RD977 entre Nevers et Prémery a été dotée d'un radar autonome déplacé régulièrement le long de cet itinéraire.

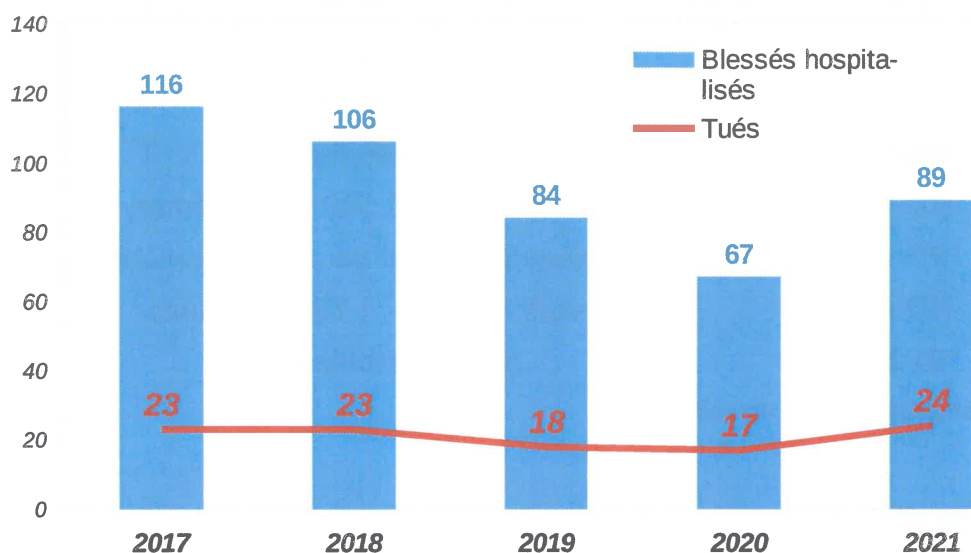
Début 2022, un dispositif de voitures-radar a été mis en place dans le département.

Les voitures-radar sont chargées de contrôler la vitesse des véhicules sur le réseau routier. Elles contrôlent en roulant la vitesse des véhicules qui les doublent ou qui les croisent. Les voitures-radar peuvent être sur les routes 7 jours sur 7, 365 jours par an, de jour comme de nuit.

4. Caractéristiques générales de l'insécurité routière dans la Nièvre

4.1 Bilan sur la période 2017-2021

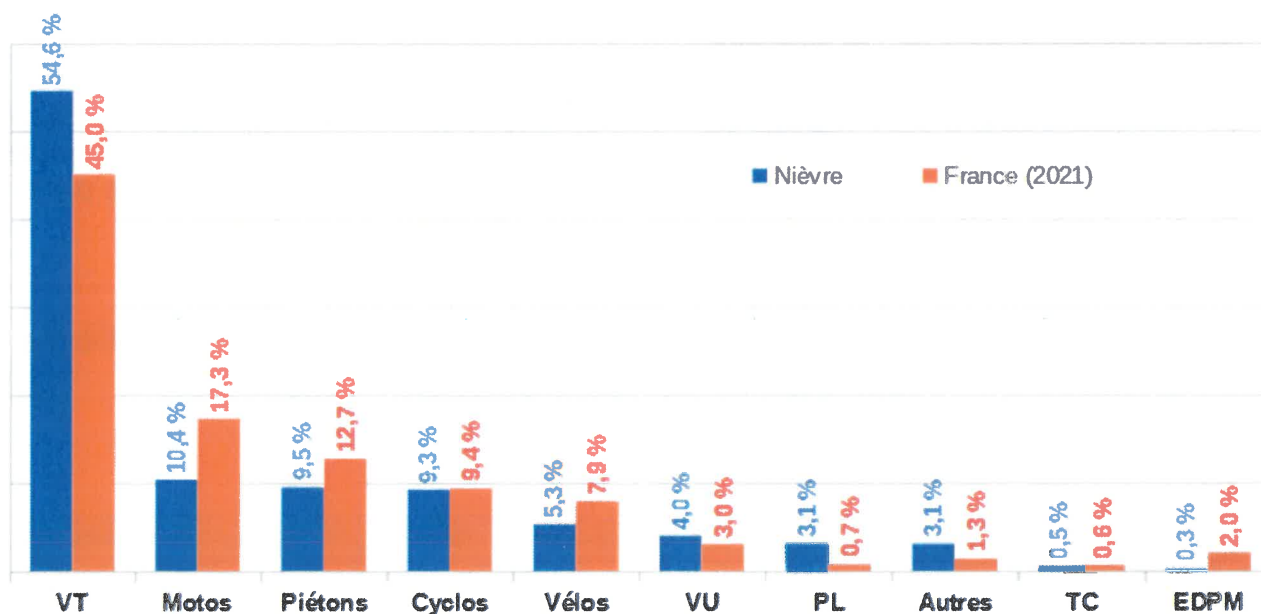
NIEVRE	2017	2018	2019	2020	2021	Moyenne / 5 ans
Tués	23	23	18	17	24	21
Blessés hospitalisés	116	106	84	67	89	92



La baisse du nombre de tués observée entre 2018 et 2020 n'a pu se poursuivre en 2021, année où l'on a dénombré chaque mois en moyenne :

- 14 accidents corporels
- 2 tués
- 16 blessés hospitalisés

4.2 Les catégories d'usagers impliqués dans les accidents de la route (2017-2021)



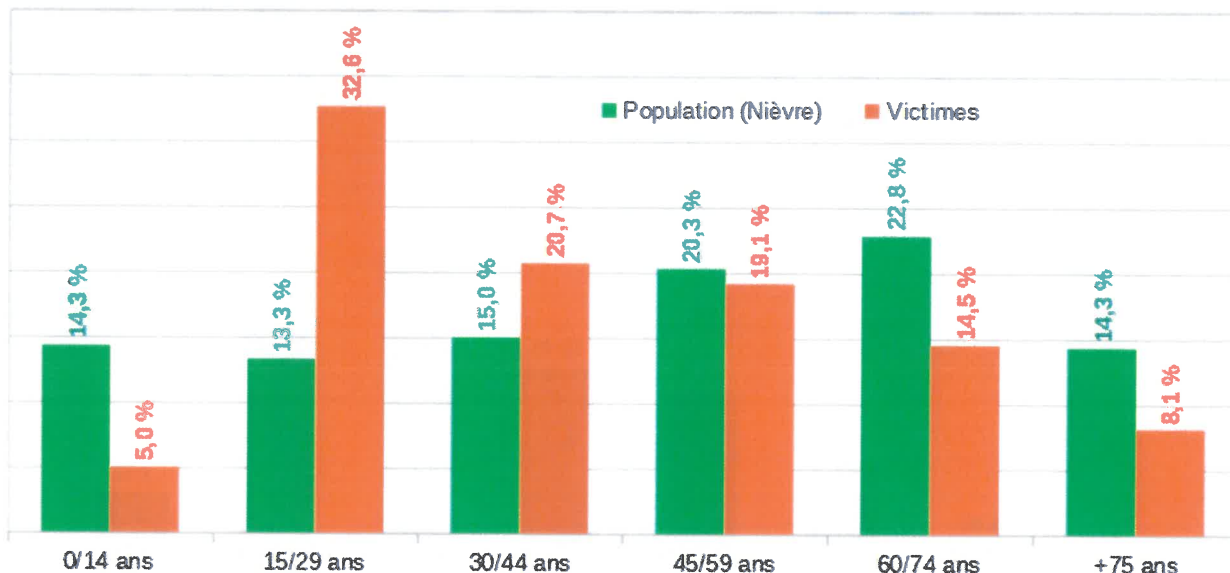
Globalement, une catégorie d'usager se détache nettement de l'ensemble : les « véhicules de tourisme (VT) ».

Les trois catégories principales sont les suivantes :

- La catégorie « VT » est de très loin la plus représentée avec **54,5 %**
- La catégorie « deux roues motorisés » atteint **10,4 %** (baisse de 50 % par rapport à la dernière étude quinquennale (2012-2016))
- La catégorie usagers vulnérables « piétons »: représente environ **9,5 %** de l'ensemble des usagers impliqués.

Les « deux roues motorisés » et les « piétons » restent quant à eux à des niveaux inférieurs aux chiffres nationaux

4.3 L'âge des usagers impliqués : les jeunes toujours nettement surreprésentés



On constate une surreprésentation des 15-29 ans dans les accidents corporels et parmi les victimes, par rapport à la part de cette classe d'âge dans la population (32,6 % des victimes pour 13,3 % de la population*).

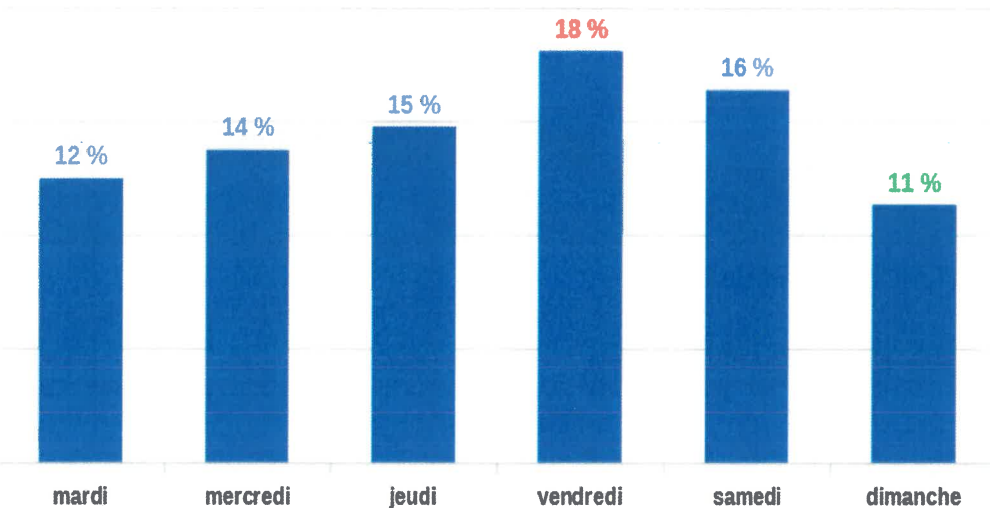
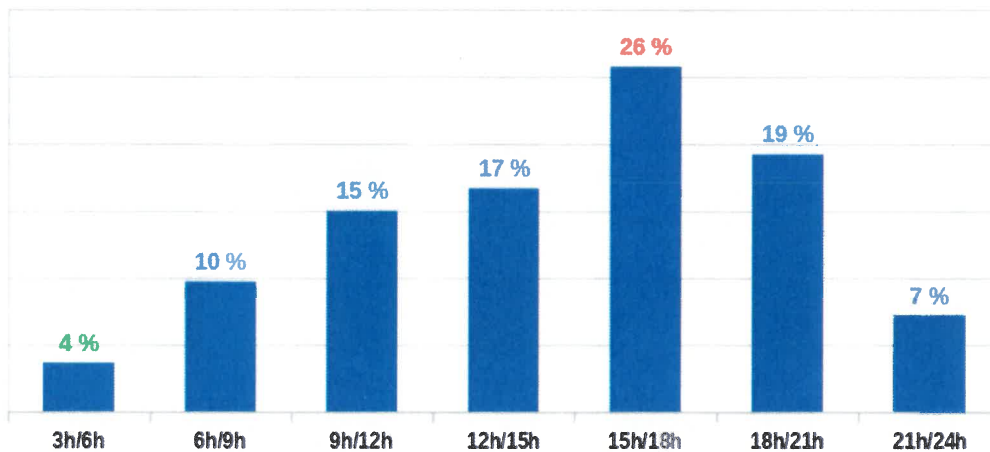
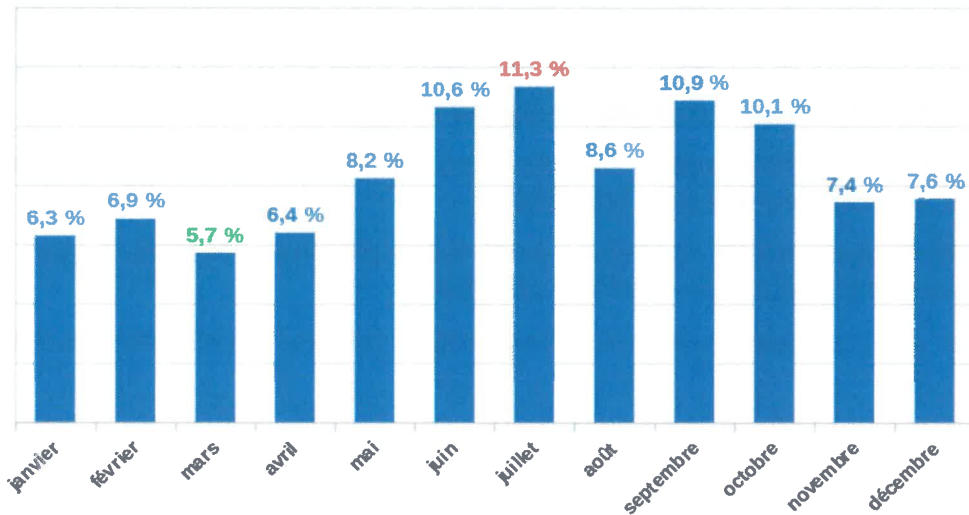
4.4 Localisation des accidents

	NIEVRE			FRANCE
	Nb d'accidents	Tués	% tués	% tués
En agglomération	485	22	21 %	31 %
Hors agglomération	389	83	79 %	69 %
Total	874	105	100 %	100 %

Sur la période d'étude concernée (2017-2021), le plus grand nombre d'accidents se situent en agglomération. Du fait des vitesses moins élevées, ils sont de moindre gravité. Près de 79 % des tués le sont hors agglomération, sur les routes départementales.

* source INSEE

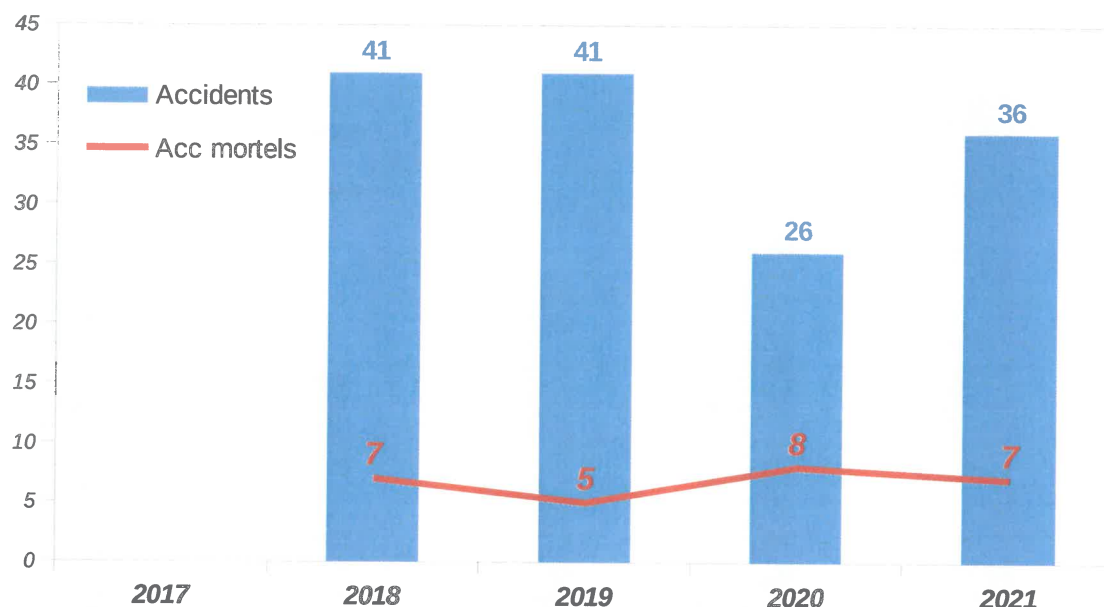
4.5 Temporalité des accidents



L'analyse des différents critères de temporalité des accidents dans la Nièvre fait ressortir une accidentalité plus élevée de juin à octobre, en fin de semaine et en début du week-end, de 15h à 18h. Ces éléments sont similaires aux données nationales.

4.6 La vitesse, détectée dans 1/3 des accidents avec tués.

Accidents avec VITESSE	2017		2018		2019		2020		2021		Moyenne / 5 ans	
	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	NIEVRE	
											Nb	% tous accidents
Accidents	NC	VALEUR	41	22 %	41	23 %	26	21 %	36	21 %	36	21 %
Acc mortels	NC	VALEUR	7	30 %	5	31 %	8	47 %	7	30 %	6,75	33 %

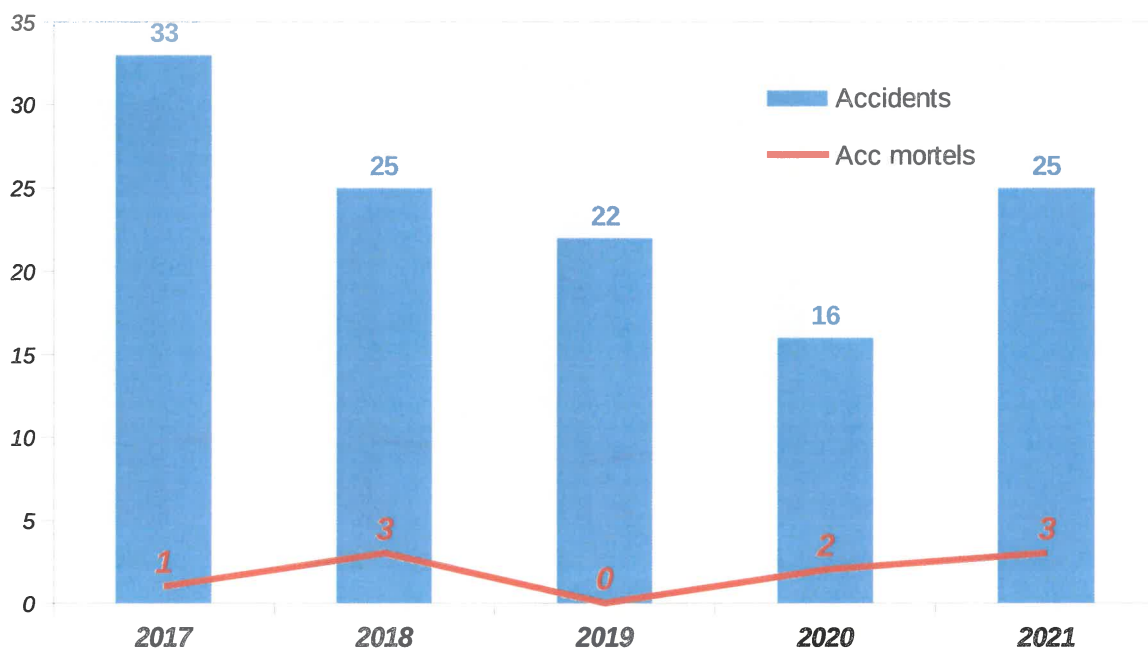


La vitesse excessive est un facteur déclenchant et aggravant. Les accidents mortels où la vitesse est signalée représentent 33 % sur les années 2017-2021. Dans notre département, lors des accidents mortels, ce facteur est souvent associé à l'alcool. Malgré les progrès techniques, les véhicules ne sont pas conçus pour résister aux chocs à grande vitesse (au-delà de 55 km/h).

4.7 les usagers vulnérables

4.7.1 Les piétons

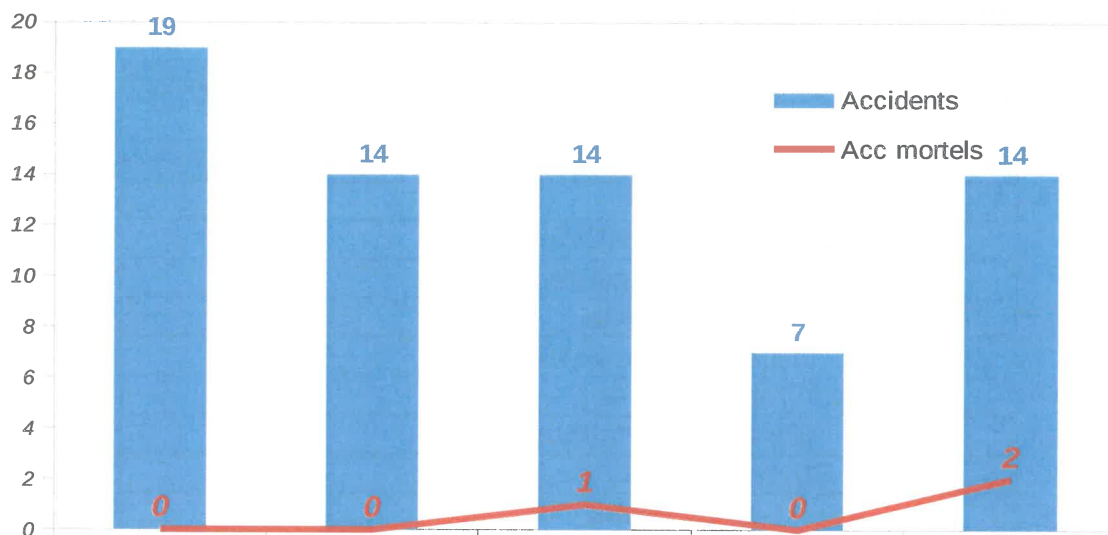
Accidents avec PIETONS	2017		2018		2019		2020		2021		Moyenne / 5 ans	
	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	NIEVRE	
											Nb	% tous accidents
Accidents	33	16 %	25	13 %	22	12 %	16	13 %	25	14 %	24,2	14 %
Acc mortels	1	5 %	3	13 %	0	0 %	2	12 %	3	13 %	1,8	9 %



On constate une baisse du nombre d'accident impliquant un piéton sur la période 2017- 2020, puis une légère augmentation en 2021. Le pourcentage des tués reste stable à 9 %.

4.7.2 Les cyclistes

Accidents avec VELOS	2017		2018		2019		2020		2021		Moyenne / 5 ans	
	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	NIEVRE	
											Nb	% tous accidents
Accidents	19	9 %	14	7 %	14	8 %	7	6 %	14	8 %	13,6	8 %
Acc mortels	0	0 %	0	0 %	1	6 %	0	0 %	2	9 %	0,6	3 %



Dans le département, il y a peu d'accidents avec cycliste (8 %) et peu de tués sur la période observée (3 %).

4.7.3 Les EDPM (trottinettes, cyclomobiles...)

Accidents avec EDPM	2017		2018		2019		2020		2021		Moyenne / 5 ans	
	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	Nb	% tous accidents	NIEVRE	
											Nb	% tous accidents
Accidents	0	0 %	0	0 %	0	0 %	2	2 %	2	1 %	0,8	0 %
Acc mortels	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %

Pour la catégorie des EDPM (engins de déplacement personnel motorisés), qui existe depuis peu à la fois sur les routes et dans les statistiques, on n'observe pas pour l'instant de risque important lié à la circulation de ces engins. Cependant une forte augmentation des tués en EDPM est soulignée au niveau national : +140 %.

4.8 Les conduites à risques

Causes des accidents mortels de 2017 à 2021	Nombre
Vitesse excessive ou inadaptée	27
Alcool sans stupéfiant	16
Malaise	10
Inattention et téléphone	8
Alcool et stupéfiant	7
Autre cause	7
Cause indéterminée	7
Non respect de la priorité	4
Somnolence fatigue	4
Stupéfiant sans alcool	3
Contresens	3
Dépassement dangereux	3
Changement de file	3
Eblouissement	2
Non respect des distances de sécurité	1
Total	105

<i>Principales multi-causalités</i>	<i>% / total accidents</i>
Alcool + vitesse excessive	12 %
Alcool + stupéfiants	10 %
Stupéfiants + vitesse excessive	6 %
Alcool + stupéfiants + vitesse excessive	6 %

Sur la période 2017-2021, les deux principales causes d'accidents mortels sont la vitesse excessive (27 tués) et l'alcool avec et sans stupéfiants (23 tués).

Les dépistages positifs aux stupéfiants sont relevés dans 7 % des accidents et 10 % des accidents mortels.

La vitesse, l'alcool et les stupéfiants se cumulent pour une part sensible des accidents mortels de cette période.

5. Enseignements

5.1 PDASR

Au regard du suivi de l'accidentalité sur les cinq enjeux retenus, quatre ans après la mise en œuvre du précédent DGO et de sa déclinaison annuelle en actions concrètes de prévention via le PDASR, on peut constater que malgré la crise sanitaire les accidents mortels se sont maintenus à un niveau élevé.

5.2 Accidentalité et actions de préventions conduites dans la Nièvre

Le nombre d'accident reste stable autour de 200 chaque année. Après trois années de baisse du nombre de tués (23 en 2018 à 18 en 2019, 17 en 2020), l'année 2021 a été particulièrement meurtrière avec 24 tués recensés.

Les conduites à risques sont la première cause des décès dans notre département (alcool, vitesse excessive).

L'accident type dans la Nièvre, avec tués est un conducteur masculin en voiture de tourisme, avec une alcoolémie positive, en fin d'après-midi, en fin de semaine, en été et hors agglomération.

Les actions de préventions (plus de 250) se sont maintenues à un bon niveau ces cinq dernières années grâce à une large mobilisation de tous les acteurs (associations, IDSR, services de l'État).

Le nombre d'actions entre 2018 et 2021 a permis de sensibiliser plus de 100 000 personnes.

La communication qui s'est développée autour des actions de sécurité routière, notamment via les réseaux sociaux, permet de sensibiliser un nombre d'utilisateurs de plus en plus important.

6. Projet de DGO 2023-2027

6.1 Le cadre

L'objectif européen en matière de lutte contre l'insécurité routière est de réduire de 50 % le nombre de tués d'ici à 2030. 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 2017-2021, associée aux particularités locales de notre département, a permis de confirmer et compléter les enjeux définis au niveau national.**

Les futurs PDASR intégreront l'ensemble des actions proposées à l'initiative des acteurs locaux (collectivités, organismes, associations...) ou des services de l'Etat qui répondront aux enjeux prioritaires du DGO.

6.2 Les enjeux

Pour le département de la Nièvre, **les 6 enjeux** retenus avec leurs orientations d'actions pour le DGO 2023-2027 sont :

Les enjeux locaux :

- **la conduite sous l'emprise de stupéfiants**
- **les jeunes**
- **les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs...)**

Les autres enjeux nationaux :

- **Les deux roues motorisés**
- **les nouveaux modes de mobilité dite «douce» (vélo, EDPM...)**
- **le risque routier professionnel**

Ces enjeux permettront d'adapter notre politique de prévention et d'orienter les actions de sécurité routière pour les prochains PDASR.

6.2.1 La conduite sous l'emprise de stupéfiants

Objectif : Lutter contre la conduite sous l'emprise de stupéfiants par des actions de prévention de sensibilisation pour tous publics.

Les actions seront axées sur le développement de stands dédiés (lunettes, simulateur de conduite...), l'accompagnement des associations œuvrant sur les addictions, des actions conjointes avec les forces de l'ordre pour l'information sur les risques encourus.

6.2.2 Les jeunes

Objectif : Informer les 14-29 ans sur l'accès au permis de conduire et les conduites à risques.

Les actions devront améliorer l'information des jeunes sur l'accès au permis de conduire (l'inscription au permis, la promotion de la conduite accompagnée, la formation initiale...) et les sensibiliser sur les causes d'accidents les plus fréquentes chez eux (alcool, stupéfiants, vitesse excessive...).

6.2.3 Les conduites à risques (alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs...)

Objectif : prévenir les conduites à risques par des actions de prévention auprès de tous les publics (de l'école primaire jusqu'aux seniors).

Dans ce domaine, les actions pourront intégrer :

- le développement de l'information sur les conséquences de la consommation de certains produits (suites judiciaires, sociales ...),
- le renforcement de la sensibilisation sur les risques liés à la prise de médicaments,
- les risques liés à l'usage du téléphone et des distracteurs,
- la coordination des actions de prévention, notamment entre l'éducation nationale et les associations spécialisées.

6.2.4 Les 2 roues motorisés

Objectif : Améliorer la sécurité des motards pour limiter le nombre d'accidents par la formation (avant et post permis), l'adaptation de certains aménagements routiers, l'usage des équipements de sécurité et le partage de la route.

Les actions devront inciter les aménageurs (collectivités et bureaux d'études) à prendre en compte le risque moto dans les projets routiers (respect des règles d'aménagement, équipements ...), former les motards (respect des règles, équipements, post-permis ...), sensibiliser les autres usagers au bon partage de la route.

Elles devront continuer de reposer sur une bonne collaboration entre les services de l'État et les associations de motards.

6.2.5 Les nouveaux modes de mobilité dite « douces » (vélo, EDPM...)

Objectif : Accompagner le développement des mobilités douces par la formation et la sensibilisation.

Les actions devront sensibiliser aux risques routiers, liés à l'usage du vélo et des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), à la présence de piétons, et devront rappeler les règles de conduite des EDPM (création d'une formation en ligne). Elles pourront être conçues et pilotées par un atelier EDPM animé par les IDSR. Elles contribueront au plan vélo, en faveur du « savoir rouler à vélo ». Elles pourront accompagner les aménageurs (collectivités et bureaux d'études) dans le développement des pistes et bandes cyclables.

6.2.6 Le risque routier professionnel

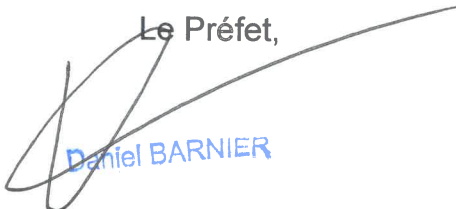
Objectif : Aider les entreprises et les administrations à améliorer la sécurité routière dans les déplacements professionnels et domicile-travail.

Les actions devront sensibiliser des chefs d'entreprises, notamment les TPE et PME, et les collectivités territoriales, en formant tous les acteurs, de l'apprenti au chef d'entreprise). Elles intégreront les risques liés à l'usage du téléphone et des distracteurs. Le plan de prévention du risque routier (PPRR) sera étendu à toutes les administrations, comme les sessions de formation à l'écoconduite.

6.3 Suivi et évaluation

De 2023 à 2027, les enjeux et orientations du présent DGO seront déclinés 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 préalable du comité de pilotage de la sécurité routière. Elles seront évaluées chaque année et leur bilan sera mis à disposition du comité.

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

Le Préfet,

Daniel BARNIER

Sources :

Les données exploitées pour l'ensemble des analyses présentées dans le présent DGO sont issues :
du logiciel TRAXY (base de donnée des fiches BAAC - Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels)
de l'INSEE pour la population
des gestionnaires de voiries pour les informations relatives aux réseaux routiers

