



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU CHER

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

**Document Général d'Orientations
(DGO)**

2018 – 2022

Département du Cher

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| PRÉFACE | 5 |
| 1 - Définition du DGO | 7 |
| 1-1 Contexte | 7 |
| 1-2 Objectifs nationaux | 7 |
| 1-3 La démarche d'élaboration et le suivi | 7 |
| 1-4 La détermination des enjeux | 7 |
| 2 - L'accidentalité générale du département | 9 |
| 2-1 Présentation du département du Cher | 9 |
| 2-1-1 La géographie | 9 |
| 2-1-2 Les données générales | 9 |
| 2-1-3 Le réseau routier | 10 |
| 2-2 Caractérisation générales d'accidentologie | 11 |
| 2-2-1 Elements statistiques 2012-2016 issus des remontées mensuelles | 11 |
| 2-2-2 Gravités des accidents corporels 2012-2016 | 11 |
| 2-2-3 Carte des accidents corporels 2012-2016 | 12 |
| 2-2-4 Carte des accidents graves 2012-2016 | 13 |
| 2-2-5 Carte des accidents mortels 2012-2016 | 14 |
| 3 - L'analyse accidentologique 2012-2016 | 17 |
| 3-1 Généralités | 17 |
| 3-2 Analyse des accidents corporels | 19 |
| 3-2-1 Répartition selon le mode de déplacement | 19 |
| 3-2-2 Répartition selon les classes d'âges | 21 |
| 3-2-3 Répartition selon l'environnement | 26 |
| 3-2-4 Répartition selon le temps | 28 |
| 3-2-5 Répartition selon la catégorie de voie | 29 |
| 3-2-6 Répartition des communes les plus accidentogènes | 31 |
| 3-2-7 Analyse sur la cause des faits | 32 |
| 3-3 Analyse des accidents graves | 33 |
| 3-3-1 Répartition selon le mode de déplacement | 33 |
| 3-3-2 Répartition selon les classes d'âges | 35 |
| 3-3-3 Répartition selon l'environnement | 39 |
| 3-3-4 Répartition selon le temps | 41 |
| 3-3-5 Répartition selon la catégorie de voie | 42 |
| 3-3-6 Répartition des communes les plus accidentogènes | 44 |
| 3-3-7 Analyse sur l'auteur des faits | 45 |
| 4 - Evaluation du DGO 2013-2017 | 47 |
| 4-1 Suivi des actions par enjeu | 47 |
| 4-2 Utilisation des crédits affectés par enjeu | 47 |
| 5 - Les enjeux | 49 |
| 5-1 Le risque routier professionnel | 51 |
| 5-1-1 L'importance de l'enjeu | 51 |
| 5-1-2 Le panorama de l'enjeu | 52 |

| | |
|--|------------|
| 5-2 Les substances psychoactives..... | 57 |
| 5-2-1-A L'importance de l'enjeu « Alcool »..... | 57 |
| 5-2-2-A Le panorama de l'enjeu « Alcool »..... | 58 |
| 5-2-1-B L'importance de l'enjeu « Stupéfiants »..... | 61 |
| 5-2-2-B Le panorama de l'enjeu « Stupéfiants »..... | 62 |
| 5-3 Les jeunes | 65 |
| 5-3-1-A L'importance de l'enjeu « Les adolescents âgés de 14 à 17 ans »..... | 65 |
| 5-3-2-A Le panorama de l'enjeu « Les adolescents âgés de 14 à 17 ans » | 66 |
| 5-3-1-B L'importance de l'enjeu « Les jeunes âgés de 18 à 24 ans »..... | 69 |
| 5-3-2-B Le panorama de l'enjeu « Les jeunes âgés de 18 à 24 ans »..... | 70 |
| 5-3-1-C L'importance de l'enjeu « Les jeunes âgés de 25 à 29 ans »..... | 75 |
| 5-3-2-C Le panorama de l'enjeu « Les jeunes âgés de 25 à 29 ans »..... | 76 |
| 5-4 Les séniors | 81 |
| 5-4-1-A L'importance de l'enjeu « Les seniors âgés de 65 à 74 ans »..... | 81 |
| 5-4-2-A Le panorama de l'enjeu « Les seniors âgés de 65 à 74 ans »..... | 82 |
| 5-4-1-B L'importance de l'enjeu « Les seniors âgés de 75 ans et plus »..... | 87 |
| 5-4-2-B Le panorama de l'enjeu « Les seniors âgés de 75 ans et plus »..... | 88 |
| 5-7 Synthèse des enjeux | 93 |
| 5-7-1 Les données clés par enjeu | 93 |
| 5-7-2 Hiérarchisation des enjeux | 94 |
| 6 - Les orientations d'actions au regard des enjeux fixés | 95 |
| 6-1 Le risque routier professionnel | 95 |
| 6-2 Les substances psychoactives..... | 96 |
| 6-3 Les jeunes | 98 |
| 6-4 Les séniors..... | 99 |
| 6-5 Le respect des règles élémentaires de prudence | 100 |
| 6-6 Les conducteurs de la classe d'âge 30-60 ans | 101 |
| 7 - Glossaire | 103 |
| 8 - Le suivi du DGO | 105 |

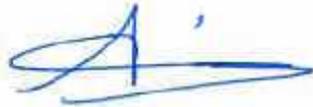
PRÉFACE

Le Document Général d'orientations doit permettre à l'État, au Conseil départemental, aux principales communes, dans le cadre d'une démarche impliquant tous les acteurs, de définir et d'afficher les axes prioritaires de la politique qu'ils mettront en œuvre, ensemble ou de façon individuelle au cours des prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Ainsi, le Document Général d'orientations constitue l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour lutter contre l'insécurité routière.

Bourges, le 23 OCT. 2018

La Préfète



Le Procureur de la République

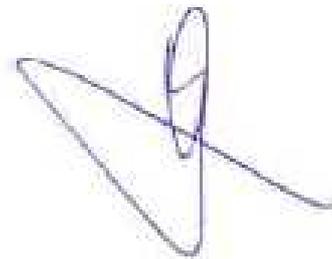


Le Président du Conseil départemental



Michel AUTISSIER

Le Président de l'Association
des maires du Cher



Le Maire de Bourges



Pascal BLANC
Maire de Bourges
Président de Bourges Métropole

Le Maire de Vierzon



Le Maire de
Saint-Amand-Montrond



Mairie des
Saint-Amand-Montrond
Cher

1 - Définition du DGO

1-1 Contexte

Le Gouvernement, dans la continuité des actions décidées lors des précédents comités interministériel de la sécurité routière (CISR), a précisé lors du CISR du 9 janvier 2018 les trois axes majeurs pour la politique de sécurité routière du quinquennat :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière,
- la protection de l'ensemble des usagers de la route,
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

Dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité routière depuis 2013, l'objectif de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs, à l'instar des engagements pris par des représentants du secteur privé et du secteur public pour réduire l'accidentalité dans le cadre des déplacements liés au travail.

1-2 Objectifs nationaux

Le Document général d'orientations 2018-2022 constitue un outil politique de programmation qui définit les orientations d'actions à mener ainsi qu'un outil de mobilisation locale pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

L'élaboration du DGO doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations et de projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

1-3 La démarche d'élaboration et le suivi

Sous la responsabilité du préfet de département, les chefs de projets sécurité routière animent la démarche. Après une phase d'état des lieux de l'accidentalité du département, un bilan portant sur les cinq années précédentes est dressé et partagé avec les partenaires. Sur cette base sont identifiés les enjeux du nouveau DGO, puis les orientations d'actions pour 2018-2022. Chaque année, une mise à jour de l'état de l'accidentalité du département et un suivi de la mise en œuvre des actions déclinées à partir des orientations d'actions proposées seront réalisés. Ceci permettra d'élaborer le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) en cohérence avec les orientations du DGO.

1-4 La détermination des enjeux

La détermination des enjeux est la première étape indispensable d'une étude de sécurité routière. Elle **apporte au décideur une vision précise de l'accidentalité** de son territoire à partir d'éléments constatés et objectifs. Il s'agit de se placer au niveau de la connaissance : répartition spatiale, chronologique, et thématique.

Pour la période 2018-2022, les enjeux nationaux retenus, à reprendre dans les DGO départementaux, sont les suivants :

- quatre enjeux impératifs :

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

2 - L'accidentalité générale du département

2-1 Présentation du département du Cher

2-1-1 La géographie

Il se situe au croisement du Bassin parisien et du Massif central, au sud-est de la région Centre. Ses altitudes varient d'une centaine de mètres à 500 mètres, pour une altitude moyenne de 186 mètres.

Adossé au sud aux premiers contreforts du Massif central, à l'est aux douces collines du Sancerrois (434 m) bordées par le cours de la Loire, le département s'ouvre à l'ouest sur la Champagne berrichonne et au nord-ouest sur la plaine solognote.

Le département du Cher, plutôt rural, dispose d'un réseau routier constitué de longues routes rectilignes.

2-1-2 Les données générales

| | | CHER | RÉGION | FRANCE |
|---|----------------|------------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| Superficie | | 7 289 km ² | 39 151 km ² | 549 000 km ² |
| Population (Données Insee en 2014) | | 310 270 habitants | 2 577 435 h. | 65 801 000 h. |
| Densité | | 43 habitants km ² | 66 habitants/km ² | 120 habitants km ² |
| Parc des voitures particulières de moins de 15 ans (données MTES au 01/01/2017) | | 149 854 véh. | 1 284 392 véh. | 32 074 202 véh. |
| Réseau routier (données MTES au 31/12/2015) | Autoroutes | 124 kms | 981 kms | 11 599 kms |
| | RN | 82 kms | 342 kms | 9 633 kms |
| | RD | 4 604 kms | 28 068 kms | 379 725 kms |
| | VC | 5 181 kms | 38 847 kms | 687 789 kms |
| Trafic moyen (données DREAL 2012) | Autoroutes | 20 150 véh./jour | 23 900 véh./jour | 39 000 véh./jour |
| | RN | 7 050 véh./jour | 11 900 véh./jour | 15 300 véh./jour |
| | RD principales | 4 750 Véh./jour | 6 000 véh./jour | - |

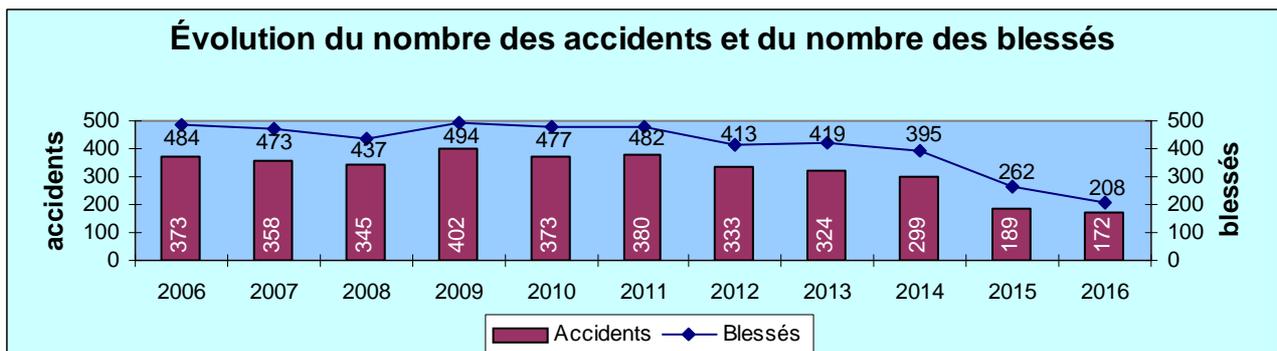
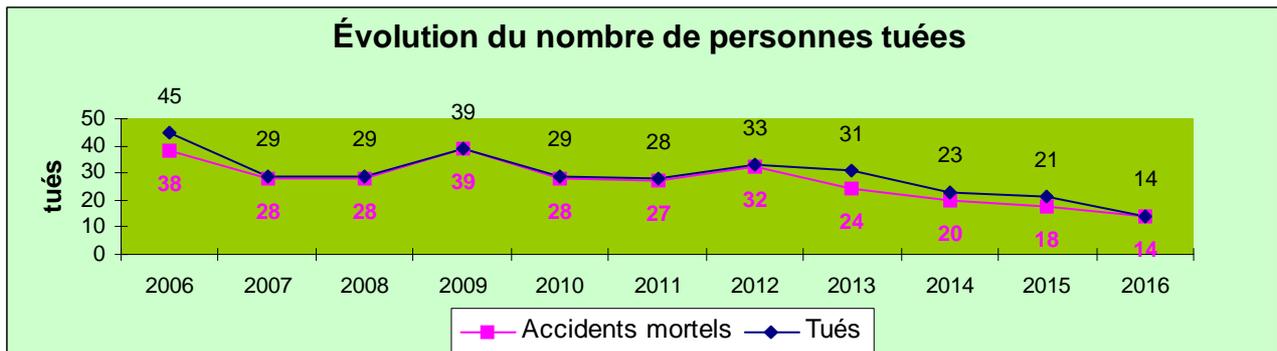
2-2 Caractérisation générales d'accidentologie

2-2-1 Elements statistiques 2012-2016 issus des remontées mensuelles

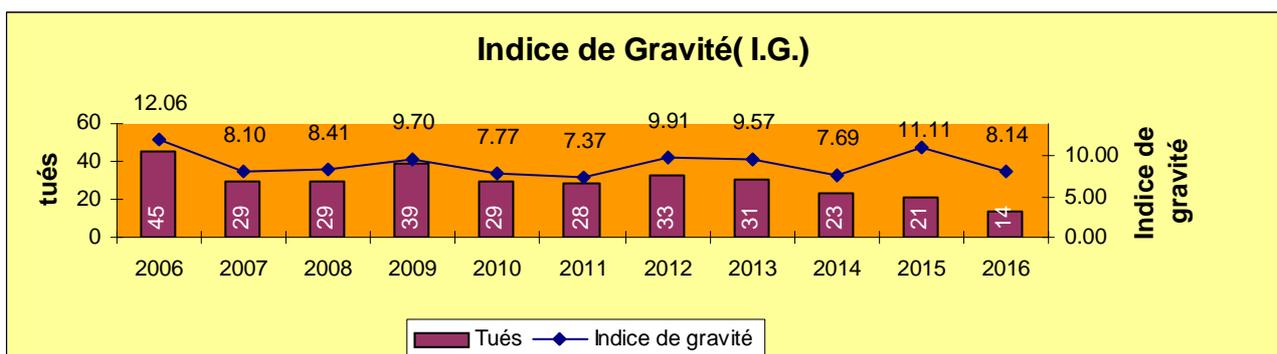
Sur la période 2012-2016, on constate une nette amélioration de l'évolution de l'accidentologie par rapport à la période 2007-2011.

Le nombre des tués a été réduit de 26%, celui des accidents de 29% et celui des blessés de 28%

42 vies ont été épargnées sur la période 2012-2016 par rapport à la période précédente.



2-2-2 Gravités des accidents corporels 2012-2016



Gravité : nbre tués / 100 accidents

Malgré une tendance de long terme à la baisse, la gravité des accidents reste élevée.

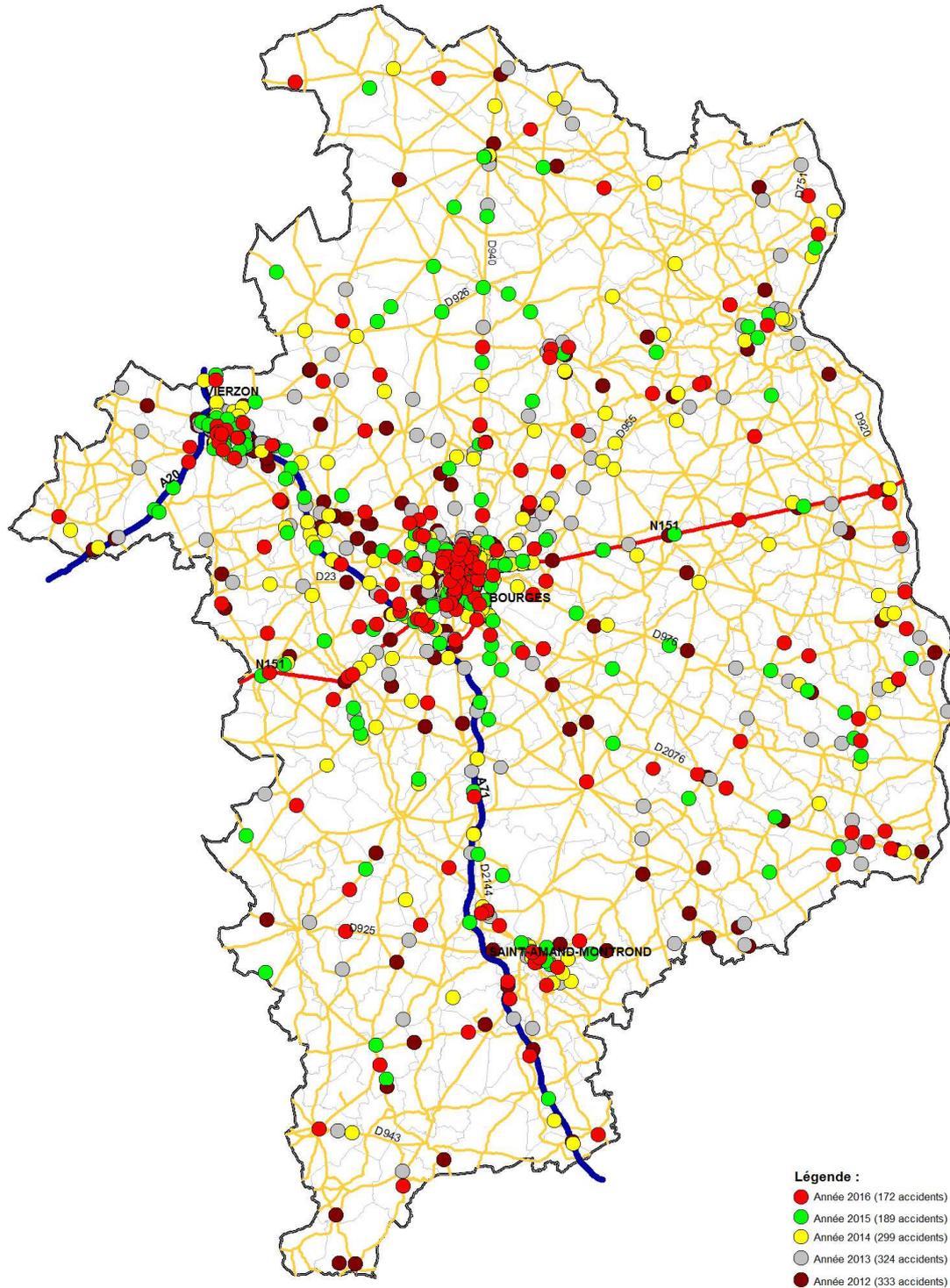
2-2-3 Carte des accidents corporels 2012-2016



Observatoire Départemental de Sécurité Routière du Cher

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Accidents corporels - Années 2012 - 2016
1317 accidents corporels - 122 tués - 1698 blessés



DDT du Cher - MESR - BSR - Aout 2016 - ©IGN : BDcarto®

2-2-4 Carte des accidents graves 2012-2016

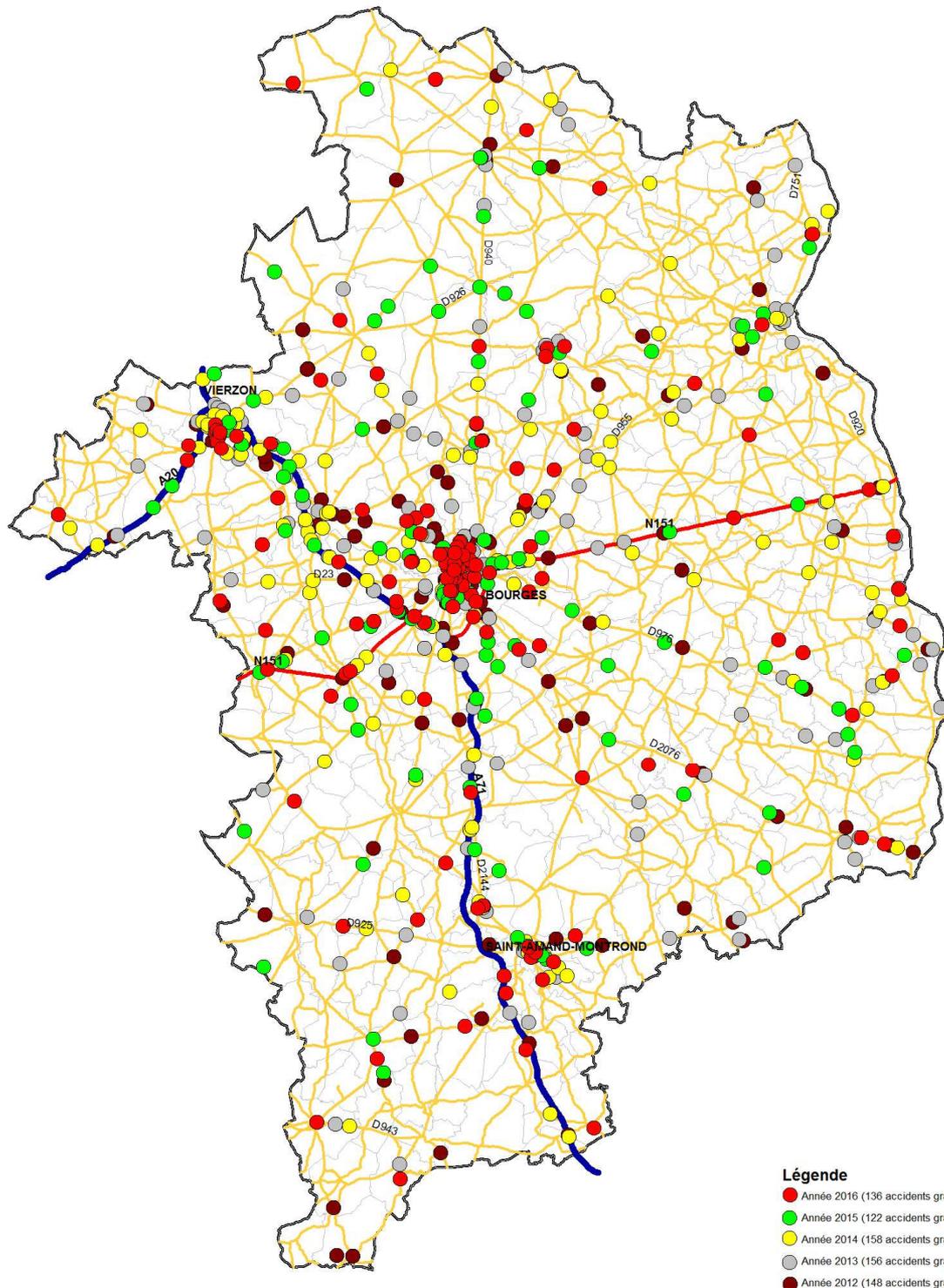


Observatoire Départemental de Sécurité Routière du Cher

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Accidents graves - Années 2012 - 2016

720 accidents graves - 122 tués - 739 blessés hospitalisés



DDT du Cher - MESR - BSR - Aout 2016 - ©IGN : BDcarto®

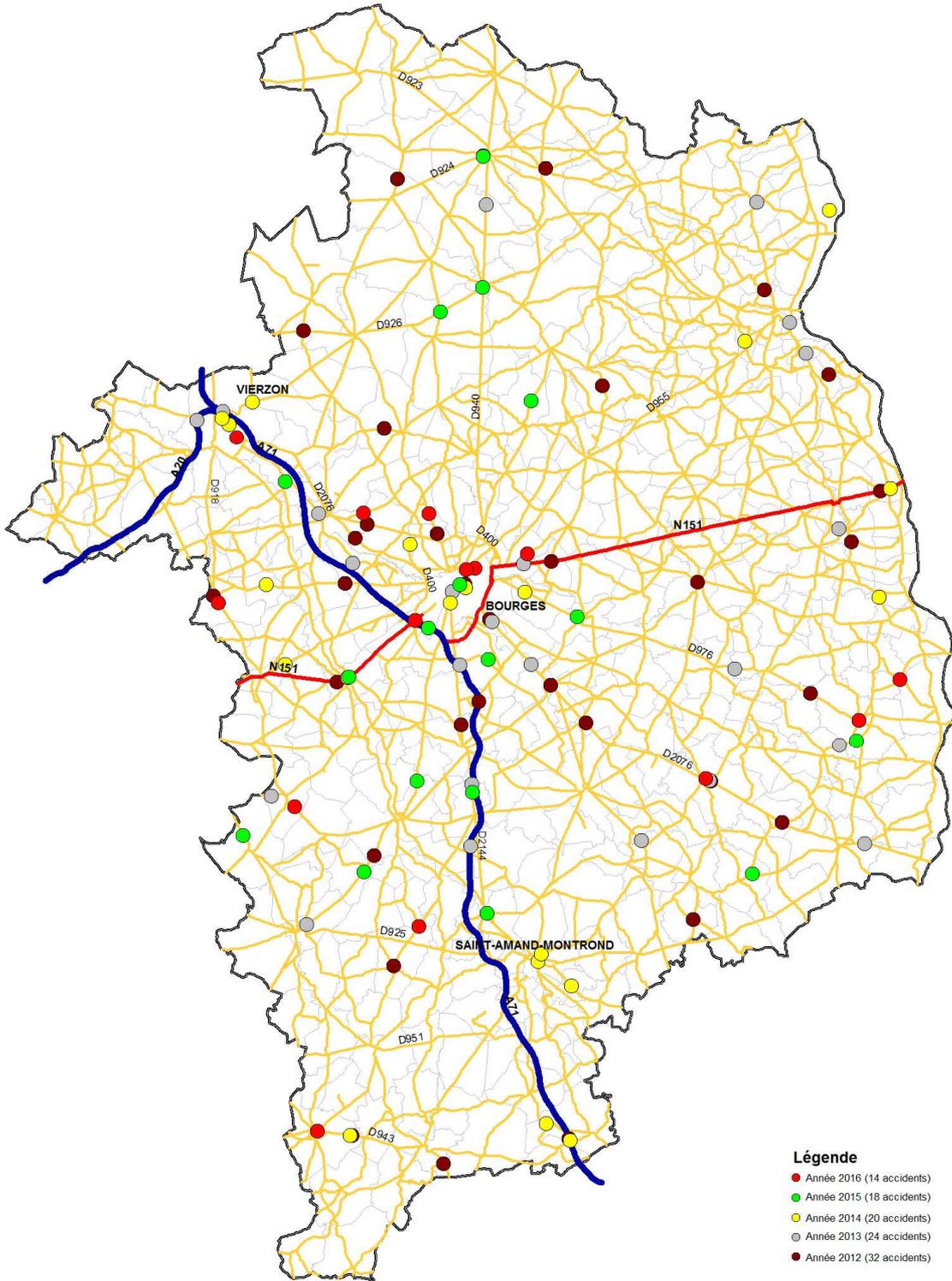
2-2-5 Carte des accidents mortels 2012-2016



Observatoire Départemental de Sécurité Routière du Cher



Accidents mortels - Années 2012 - 2016
108 accidents mortels - 122 tués



DDT du Cher - MESR - BSR - Juillet 2017 - ©IGN : BDcarto®

L'accidentalité et la mortalité sont diffuses sur les différents axes du département.

Toutefois, certains itinéraires ou territoires présentent une concentration plus importante d'accidents :

- Agglomération de Bourges
- Agglomération de Vierzon
- Agglomération de Saint-Amand-Montrond
- Axe Nord de Bourges (RD940)
- Axe Sud de Bourges (RD2144)
- Axe Est – Ouest (RN151, RD976 et RD2076)

3 - L'analyse accidentologique 2012-2016

3-1 Généralités

Les données statistiques, pour le département du Cher, proviennent des éléments contenus dans les fiches BAAC brutes de 2012 à 2016 (Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels). Une différence entre les données des remontées rapides et des BAAC peut être observée.

Pour le Cher, l'étude a porté sur 1317 accidents corporels au cours desquels 122 personnes ont perdu la vie, 1698 personnes ont été blessées.

| 2012-2016 | | 2007-2011 Évolution | |
|-----------------------|--|---------------------|----------------|
| Sur 1 317 | Accidents corporels | 1 835 | - 28,2% |
| 194 | impliquaient au moins un conducteur alcoolisé (14,7%) | 233 | - 16,7% |
| 720 | étaient des accidents graves, entraînant un blessé hospitalisé ou un tué (54,7%) parmi lesquels 145 (20,1%)* impliquaient un conducteur alcoolisé au moins | 1013 | -28,9% |
| 108 | étaient des accidents mortels (8,2%) parmi lesquels 40 (37%)* impliquaient un conducteur alcoolisé au moins | 150 | - 28,0% |
| Parmi les 122 | Personnes tuées | 154 | - 20,8% |
| 19 | étaient usagers de deux-roues motorisés (15,6%) | 22 | - 13,6% |
| 48 | l'ont été dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé* (39,3%) | 39 | + 23% |
| Parmi les 1698 | Blessés : | 2315 | - 26,7% |
| 739 | ont été hospitalisés (43,5%) | 1249 | - 40,8% |
| 959 | sont des blessés non hospitalisés (56,5%) | 1046 | - 8,3% |
| 245 | ont été blessés dans un accident impliquaient un conducteur alcoolisé* (14,4%) | 288 | - 14,9% |

(*) supérieur seuil légal soit supérieur ou égal à 0,50g/l de sang ou à 0,25 mg/l d'air expiré

Dans le département du Cher, en moyenne :

1 blessé par jour et 1 tué tous les 15 jours.

En moyenne par semaine,
5 accidents corporels,
3 blessés hospitalisés,
4 blessés non hospitalisés.

3-2 Analyse des accidents corporels

Accident corporel : Accident provoquant au moins une victime (tué, blessé hospitalisé ou non)

Sur la période, 1317 accidents corporels ont eu lieu.

3-2-1 Répartition selon le mode de déplacement

Sur les victimes

| | Piéton | Vélos | Cyclos | Motos | VL | PL | Autres | Total |
|------------------------|------------|-----------|------------|------------|-------------|-----------|-----------|-------------|
| Accidents | 198 | 53 | 169 | 185 | 1149 | 74 | 44 | 1317 |
| % accidents | 15,0% | 4,0% | 12,8% | 14,0% | 87,2% | 5,6% | 3,3% | >100%* |
| Tués | 12 | 3 | 6 | 12 | 85 | 3 | 1 | 122 |
| % tués | 9,8% | 2,5% | 4,9% | 9,8% | 69,7% | 2,5% | 0,8% | 100% |
| Blessés | 197 | 46 | 169 | 184 | 1057 | 21 | 24 | 1698 |
| % blessés | 11,6% | 2,7% | 10,0% | 10,8% | 62,2% | 1,2% | 1,4% | 100% |
| Blessés Hospitalisés | 100 | 20 | 81 | 108 | 410 | 9 | 11 | 739 |
| % blessés hospitalisés | 13,5% | 2,7% | 11,0% | 14,6% | 55,5% | 1,2% | 1,5% | 100% |
| Total Tués et Blessés | 209 | 49 | 175 | 196 | 1142 | 24 | 25 | 1820 |
| % Tués et Blessés | 11,5% | 2,7% | 9,6% | 10,8% | 62,7% | 1,3% | 1,4% | 100% |

(*) un accident peut impliquer plusieurs usagers et mode de déplacement

Dans le département du Cher, comme sur l'ensemble du territoire français, les usagers de véhicules légers sont le plus fortement représentés parmi les victimes (tués et blessés).

La sinistralité est également importante parmi les piétons suivie par celle des usagers de motos puis celle des cyclos.

Le nombre de tués en motos est 2 fois plus important qu'en cyclos.

Les usagers dits vulnérables (piétons, usagers de vélos, cyclos et motos) représentent 33,0% des tués (33/122), 35,1% des blessés (596/1698) et 41,8% des blessés (309/739). Ils constituent des populations à risque.

Plus des deux tiers de la mortalité routière concerne les VL (69,7%), près de 10 % concerne des piétons et des motos (9,8% chacun)

Rappel

- 2RM = deux roues motorisées (cyclos + motos)
- cyclo= 2RM de cylindrée inférieure à 125 cm³
- moto = 2RM de cylindrée supérieure ou égale à 125 cm³
- La circulation des 2RM est estimée à environ 2% du trafic

Sur les auteurs des faits

(133 procès-verbaux d'accidents corporels de l'année 2016)

| | Piéton | Vélos | Cyclos | Motos | VL | PL | Autres | Indéterminé | Total |
|------------------------|----------|----------|----------|-----------|------------|----------|----------|-------------|------------|
| Accidents | 1 | 2 | 5 | 16 | 103 | 2 | 3 | 1 | 133 |
| % accidents | 0.8% | 1.5% | 3.8% | 12.0% | 77.4% | 1.5% | 2.3% | 0.8% | 99.2% |
| Tués | | | 1 | 1 | 8 | | | | 10 |
| % tués | | | 10.0% | 10.0% | 80.0% | | | | 100.0% |
| Blessés | 1 | 2 | 3 | 14 | 46 | 1 | | | 67 |
| % blessés | 1.5% | 3.0% | 4.5% | 20.9% | 68.7% | 1.5% | | | 100.0% |
| Blessés Hospitalisés | 1 | 2 | 2 | 9 | 33 | | | | 47 |
| % blessés hospitalisés | 2.1% | 4.3% | 4.3% | 19.1% | 70.2% | | | | 100.0% |
| Indemne | | | 1 | 1 | 44 | 1 | 3 | | 50 |
| % Indemne | | | 2.0% | 2.0% | 88.0% | 2.0% | 6.0% | | 100.0% |
| Total Tués et Blessés | 1 | 2 | 4 | 15 | 54 | 1 | | | 77 |
| % Tués et Blessés | 1.3% | 2.6% | 5.2% | 19.5% | 70.1% | 1.3% | | | 100.0% |

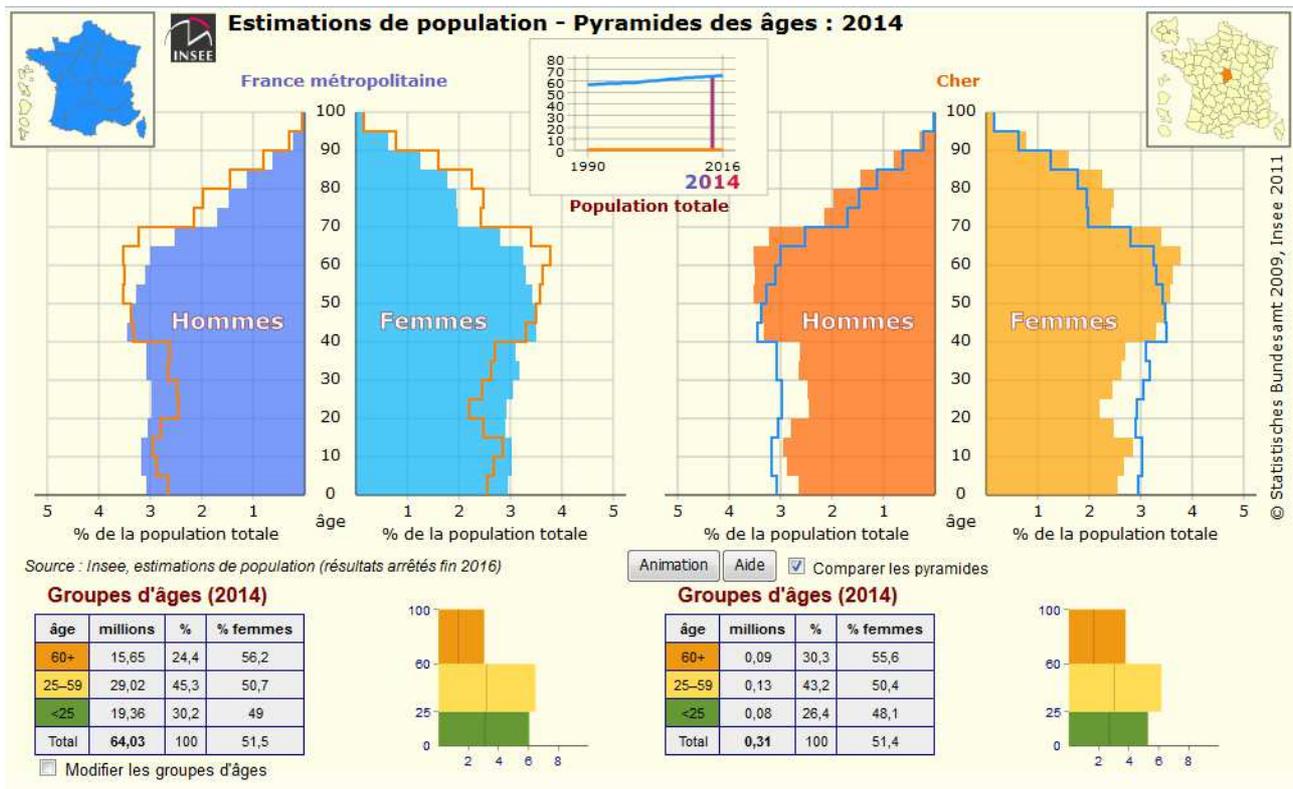
Il est à noter que quatre conducteurs de VL n'ont pas été identifiés, car en fuite.

Les conducteurs de véhicules légers sont le plus fortement représentés parmi les auteurs d'accidents corporels, les conducteurs de motos sont en second.

Les auteurs d'accidents corporels sont principalement des usagers de VL, puis de motos.

3-2-2 Répartition selon les classes d'âges

Généralité



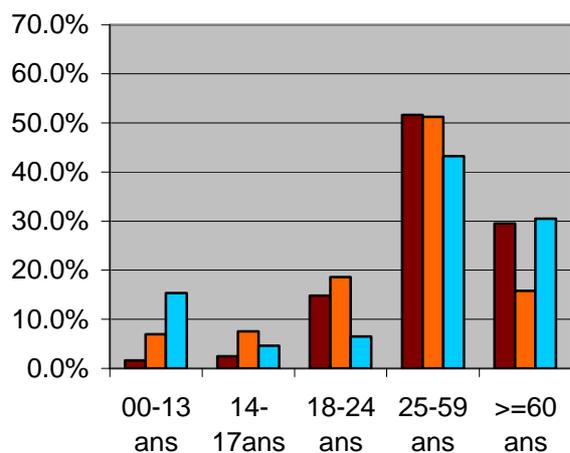
Par gravité

Sur les victimes

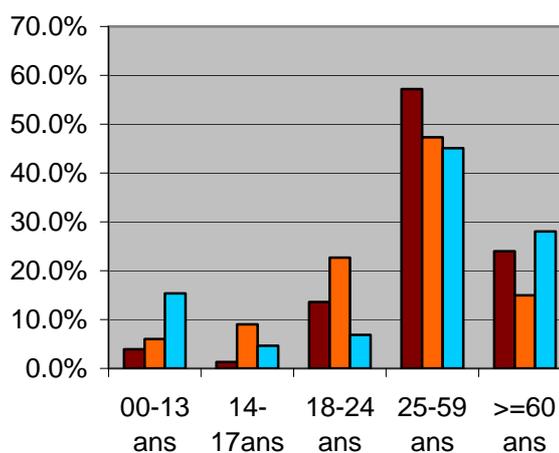
Données 2012-2016

| | 00-13 ans | 14-17ans | 18-24 ans | 25-59 ans | >=60 ans | Total |
|--|-----------|----------|-----------|-----------|----------|-------|
| % tués | 1,6% | 2,5% | 14,8% | 51,6% | 29,5% | 100 % |
| % blessés | 6,9% | 7,5% | 18,6% | 51,2% | 15,8% | 100 % |
| % population du Cher (Source Insee en 2014) | 15,3% | 4,5% | 6,5% | 43,2% | 30,5% | 100 % |

données 2012 - 2016



données 2007-2011



■ % tués ■ % blessés ■ % population du Cher ■ % tués ■ % blessés ■ % population du Cher

La tranche d'âge la plus touchée est celle des 18-24 ans. La représentativité de cette tranche d'âge est de 6,5% dans la population du Cher mais elle comptabilise 14,8% des tués et 18,6% des blessés sur la période 2012-2016. Pour les 25-59 ans, la proportion de tués est supérieure à la représentation de cette tranche d'âge dans la population du département.

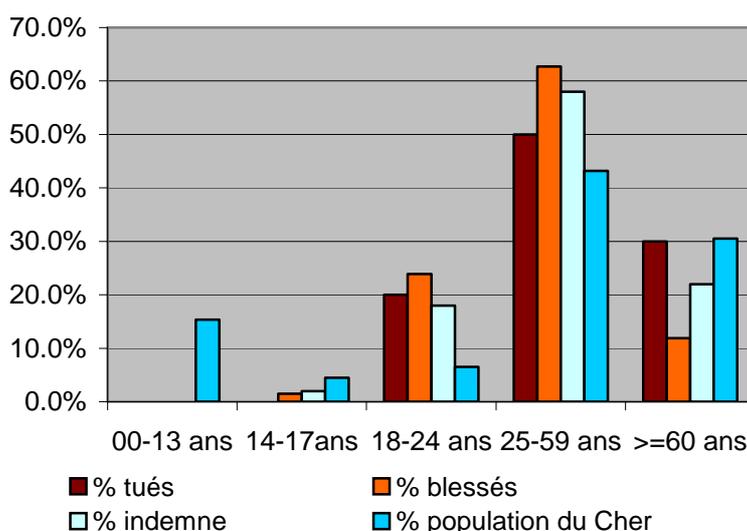
Les victimes des classes d'âge 18-24 ans et 25-59 ans connaissent une « sur-accidentalité » par rapport au reste de la population

Sur les auteurs des faits

(133 procès-verbaux d'accidents corporels de l'année 2016)

Données 2016

| | 00-13 ans | 14-17ans | 18-24 ans | 25-59 ans | >=60 ans | Total |
|--|-----------|----------|-----------|-----------|----------|-------|
| % tués | - | - | 20,0% | 50,0% | 30,0% | 100 % |
| % blessés | - | 1,5% | 23,9% | 62,7% | 11,9% | 100 % |
| % indemne | - | 2,0% | 18,0% | 58,0% | 22,0% | 100% |
| % population du Cher (Source Insee en 2014) | 15,3% | 4,5% | 6,5% | 43,2% | 30,5% | 100 % |



Comme pour les victimes, la tranche d'âge la plus touchée est celle des 18-24 ans. Sa représentativité en tués et blessés, est au minimum 3 fois supérieur à celle de sa part dans la population du Cher.

La tranche d'âge qui suit est celle des 25-59 ans, comme observé dans la partie victimes précédemment.

Les auteurs à l'origine des accidents des classes d'âge 18-24 ans et 25-59 ans connaissent une « sur-représentativité » par rapport au reste de la population

Par mode de déplacement

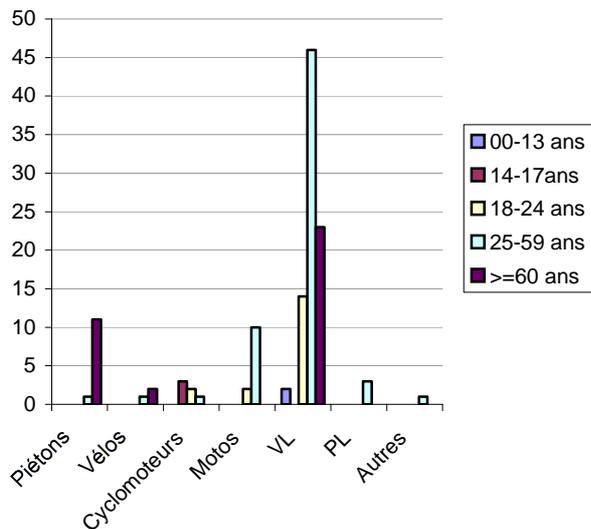
Des victimes

| | 00-13 ans | | 14-17ans | | 18-24 ans | | 25-59 ans | | >=60 ans | | Total | |
|----------------|-----------|------------|----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|------------|-------------|
| | Tués | Blessés | Tués | Blessés | Tués | Blessés | Tués | Blessés | Tués | Blessés | Tués | Blessés |
| Piétons | 0 | 29 | 0 | 22 | 0 | 16 | 1 | 56 | 11 | 74 | 12 | 197 |
| Vélos | 0 | 3 | 0 | 5 | 0 | 3 | 1 | 25 | 2 | 10 | 3 | 46 |
| Cyclos | 0 | 3 | 3 | 60 | 2 | 44 | 1 | 58 | 0 | 4 | 6 | 169 |
| Motos | 0 | 1 | 0 | 7 | 2 | 28 | 10 | 145 | 0 | 3 | 12 | 184 |
| VL | 2 | 81 | 0 | 32 | 14 | 220 | 46 | 549 | 23 | 175 | 85 | 1057 |
| PL | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 20 | 0 | 0 | 3 | 21 |
| Autre * | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 4 | 1 | 16 | 0 | 2 | 1 | 24 |
| Total | 2 | 118 | 3 | 127 | 18 | 316 | 63 | 869 | 36 | 268 | 122 | 1698 |

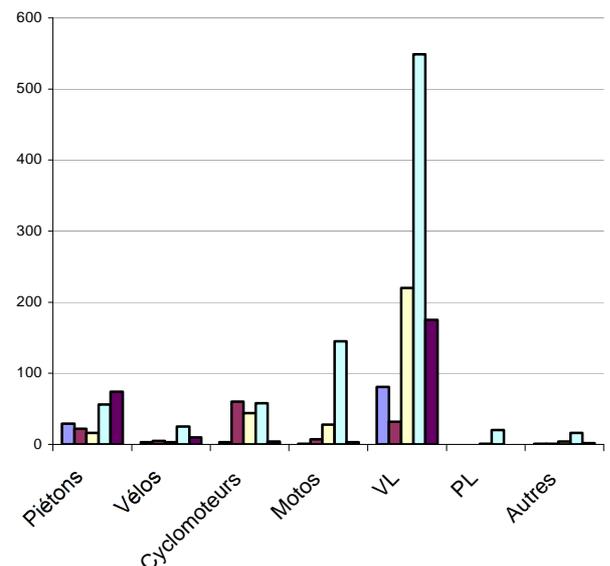
* Autre : voitures, quads, engins agricoles, transports en communs

- **83,3%** des tués en deux-roues motorisés (2RM) sont des usagers de la classe d'âge 25-59 ans
- **78,8%** des blessés en 2RM sont des usagers de la classe d'âge 25-59 ans
- **91,6%** des tués piétons sont de la classe d'âge 60 ans et plus
- **37,6%** des blessés piétons sont de la classe d'âge 60 ans et plus

Tués par type de véhicule



Blessés par type de véhicule



La classe d'âge 60 et plus connaît une « sur-mortalité » dans le mode de déplacement piéton.

Sur les auteurs des faits

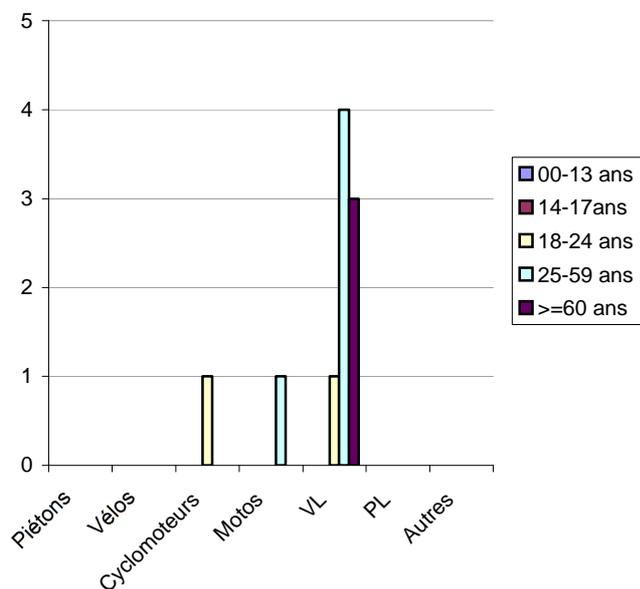
(133 procès-verbaux d'accidents corporels de l'année 2016)

| | 14-17ans | | | 18-24 ans | | | 25-59 ans | | | >=60 ans | | | Total | | |
|----------------|----------|----------|----------|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | Tués | Blessés | Indemne | Tués | Blessés | Indemne | Tués | Blessés | Indemne | Tués | Blessés | Indemne | Tués | Blessés | Indemne |
| Piétons | | 1 | | | | | | | | | | | 0 | 1 | 0 |
| Vélos | | | | | 1 | | | 1 | | | | | 0 | 2 | 0 |
| Cyclos | | | 1 | 1 | | | | 2 | | | | | 1 | 2 | 1 |
| Motos | | | | | 4 | | 1 | 11 | 1 | | | | 1 | 15 | 1 |
| VL | | | | 1 | 10 | 9 | 4 | 28 | 24 | 3 | 8 | 11 | 8 | 46 | 44 |
| PL | | | | | 1 | | | | 1 | | | | 0 | 1 | 1 |
| Autre * | | | | | | | | | 3 | | | | 0 | 0 | 3 |
| Total | 0 | 1 | 1 | 2 | 16 | 9 | 5 | 42 | 29 | 3 | 8 | 11 | 10 | 67 | 50 |

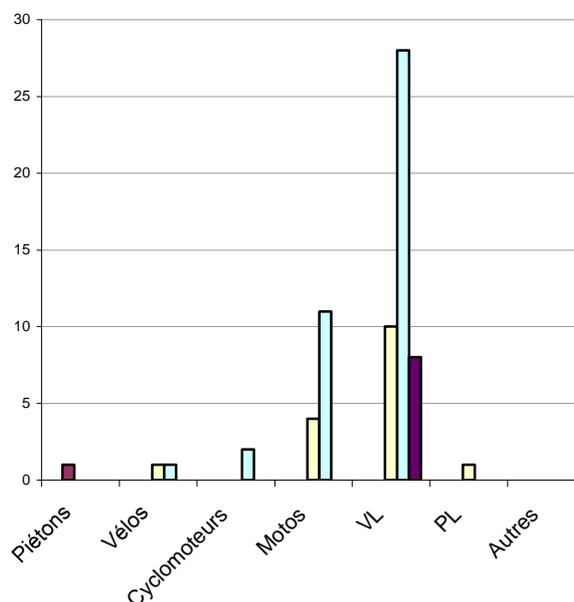
* Autre : voitures, quads, engins agricoles, transports en communs

- **50%** des auteurs tués en véhicules légers sont des conducteurs de la classe d'âge 25-59 ans
- **60,9%** des auteurs blessés en véhicules légers sont des conducteurs de la classe d'âge 25-59 ans

Tués par type de véhicule



Blessés par type de véhicule



La classe d'âge 25-59 ans est la plus fortement représentée dans les auteurs tués.

3-2-3 Répartition selon l'environnement**Le milieu**

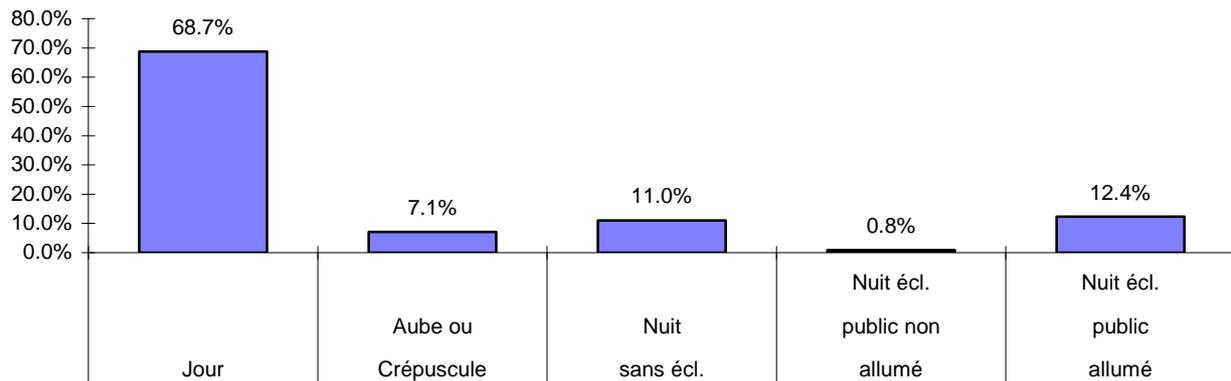
| | En Agglomération | Hors agglomération et hors autoroute | Sur Autoroute | Total |
|----------------------------|------------------|---|---------------|--------|
| Nbre d'accidents corporels | 774 | 490 | 53 | 1317 |
| % | 58.8% | 37.2% | 4.0% | 100.0% |
| Nbre de tués | 33 | 79 | 10 | 122 |
| % | 27.0% | 64.8% | 8.2% | 100.0% |
| Nbre de blessés | 917 | 693 | 88 | 1698 |
| % | 54.0% | 40.8% | 5.2% | 100.0% |

*Agglomération au sens du code de la route – article R 110-2

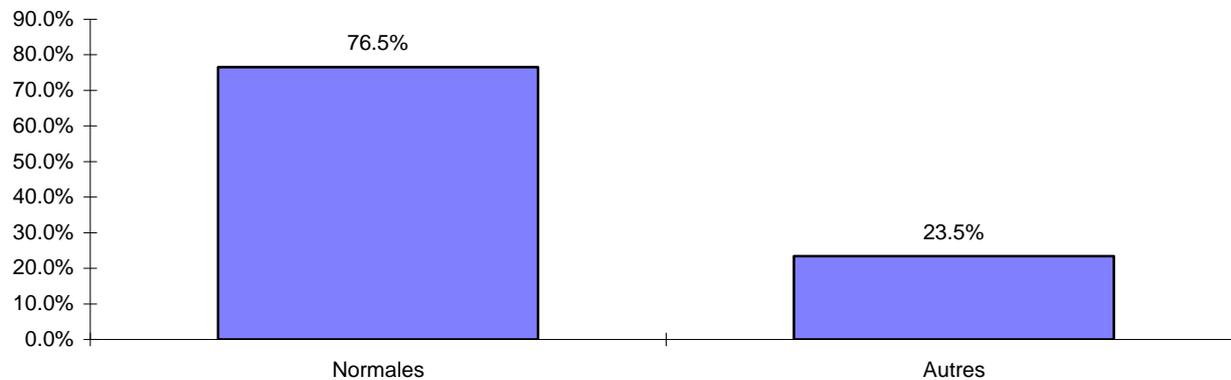
Espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde.

**Les accidents en agglomération sont nombreux mais moins graves :
58,8% des accidents sont localisés en agglomération.
Ils représentent 54,0% des blessés et 27% des personnes tuées.**

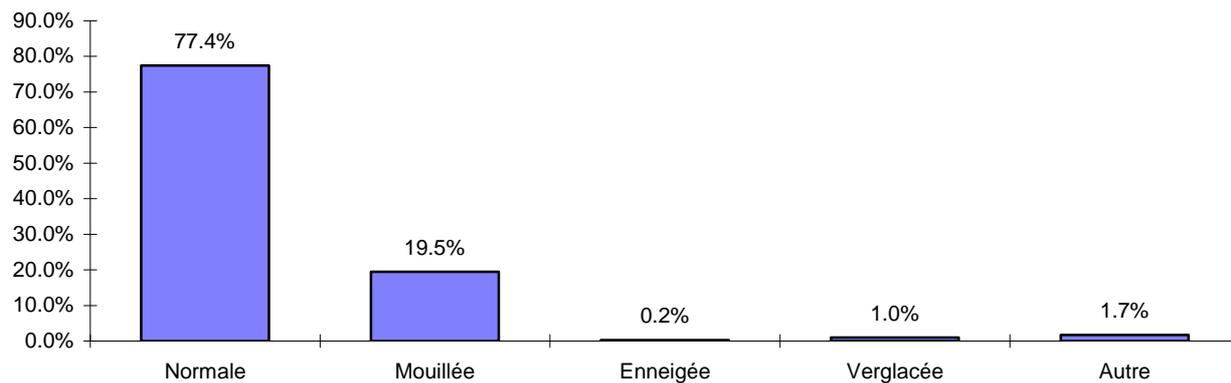
La luminosité



Les conditions atmosphériques



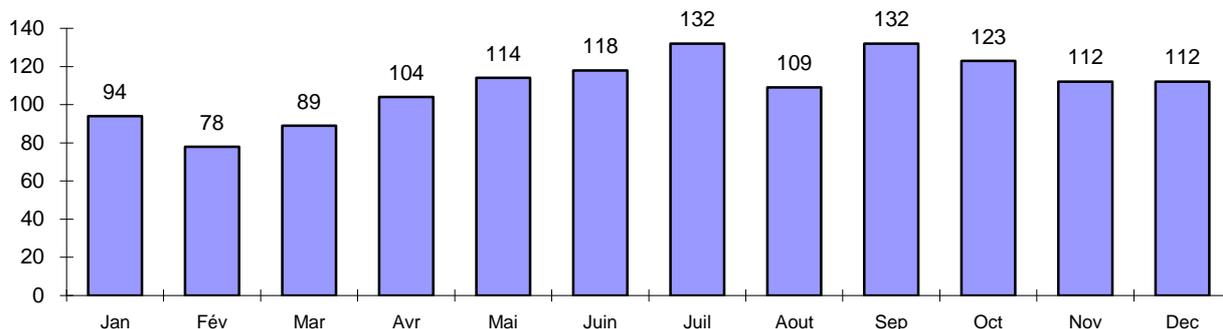
L'état de surface



La majorité des accidents corporels se produit de jour, avec des conditions atmosphériques normales et sur route sèche.

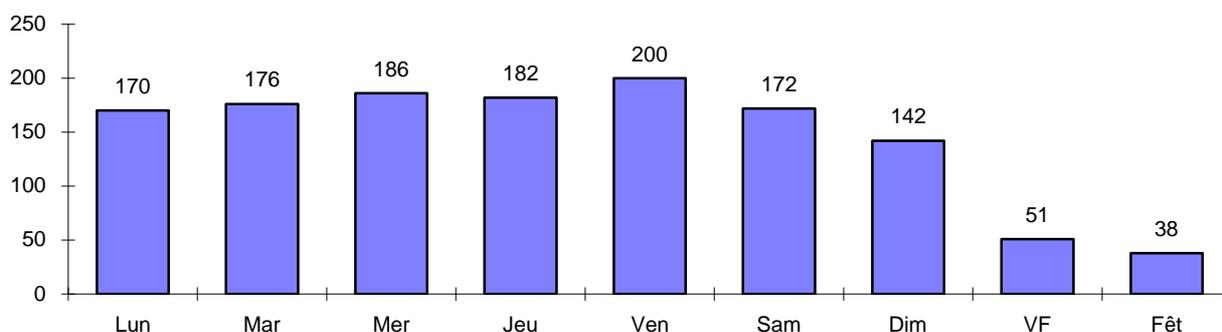
3-2-4 Répartition selon le temps

Selon le mois



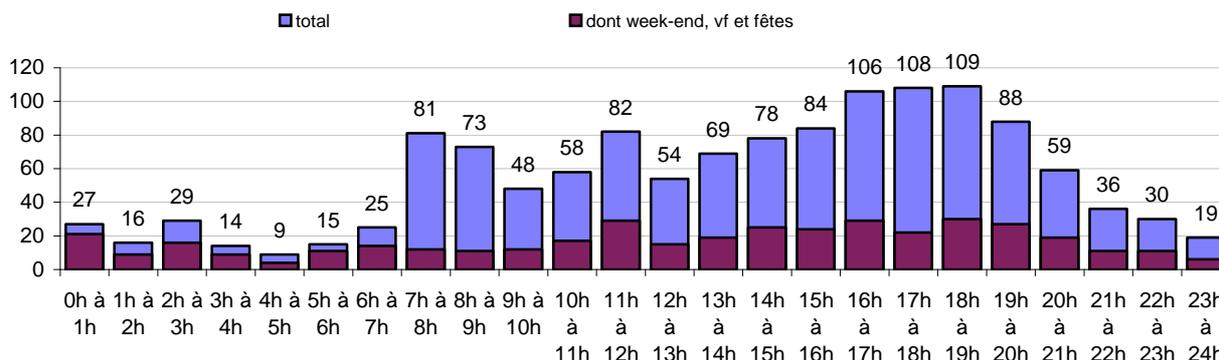
Le mois de février présente un nombre d'accidents moins élevé que les autres mois de l'année. À partir du printemps, l'accidentologie augmente graduellement jusqu'au mois de juillet.

Selon le jour de la semaine



43,1% des accidents corporels du département de Cher ont lieu du mercredi au vendredi, 30,6% ont lieu le samedi, le dimanche et les veilles de fête et jours de fête.

Selon l'heure

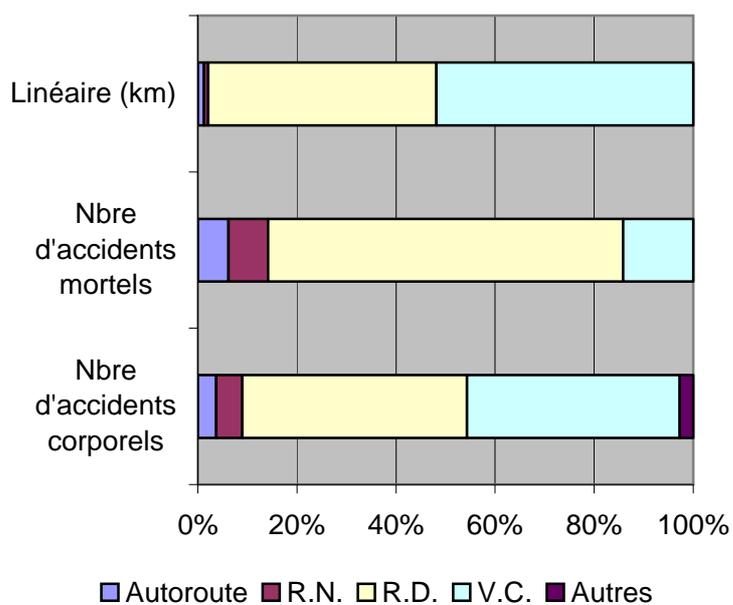


En semaine, c'est au moment des trajets « domicile-travail » ou « école » que se produit le plus grand nombre d'accidents, plus particulièrement en fin de journée et sur la tranche horaire 16h00 - 19h00.

Les périodes les plus à risques sont de juin à octobre, du mercredi au vendredi ainsi que la tranche horaire 16-19 heures.

3-2-5 Répartition selon la catégorie de voie

| | Linéaire (km) | Nbre d'accidents corporels | % des accidents corporels | Densité d'accidents corporels | Nbre d'accidents mortels | % des accidents mortels | Densité d'accidents mortels |
|-----------|---------------|----------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| Autoroute | 124 | 53 | 4.0% | 0.43 | 7 | 5.7% | 0.06 |
| R.N. | 82 | 76 | 5.8% | 0.93 | 9 | 7.4% | 0.11 |
| R.D. | 4604 | 654 | 49.7% | 0.14 | 81 | 66.4% | 0.02 |
| V.C. | 5181 | 619 | 47.0% | 0.12 | 16 | 13.1% | 0.00 |
| Autres | NC | 39 | 3.0% | - | - | - | |



Un accident survenu en intersection, sur 2 catégories de voies, est comptabilisé sur chaque catégorie de voie.

Les 10 voies les plus accidentogènes en terme d'accidents corporels

| | Nbre d'accidents corporels | Part des accidents corporels du dépt. (%) | Tués | Blessés | dont BH |
|---------|----------------------------|---|------|---------|---------|
| RD 2076 | 74 | 5.6% | 13 | 105 | 42 |
| RN 151 | 54 | 4.1% | 8 | 69 | 28 |
| A 71 | 45 | 3.4% | 8 | 72 | 46 |
| RD 940 | 36 | 2.7% | 4 | 53 | 29 |
| RD 955 | 24 | 1.8% | 0 | 31 | 18 |
| RD 2144 | 24 | 1.8% | 6 | 25 | 18 |
| RN 142 | 23 | 1.7% | 2 | 29 | 10 |
| RD 920 | 23 | 1.7% | 7 | 29 | 15 |
| RD 2020 | 23 | 1.7% | 0 | 31 | 9 |
| RD 60 | 22 | 1.7% | 2 | 24 | 10 |

Les 10 voies les plus accidentogènes en terme d'accidents mortels

| | Nbre d'accidents mortels | Part des accidents mortels du dépt. (%) | Tués | Blessés | dont BH |
|---------|--------------------------|---|------|---------|---------|
| RD 2076 | 11 | 10.2% | 13 | 17 | 7 |
| RN 151 | 8 | 7.4% | 8 | 0 | 0 |
| A 71 | 6 | 5.6% | 8 | 5 | 5 |
| RD 920 | 6 | 5.6% | 7 | 5 | 2 |
| RD 2144 | 5 | 4.6% | 6 | 5 | 4 |
| RD 940 | 4 | 3.7% | 4 | 7 | 3 |
| RD 976 | 4 | 3.7% | 5 | 6 | 5 |
| RD 926 | 3 | 2.8% | 4 | 0 | 0 |
| RD 943 | 3 | 2.8% | 3 | 3 | 1 |
| RD 3 | 2 | 1.9% | 2 | 1 | 1 |

Les trois voies les plus accidentogènes sont pour les deux thèmes étudiés les mêmes : la RD2076, la RN151 et l'A71.

3-2-6 Répartition des communes les plus accidentogènes

Analyses réalisées hors réseau autoroutier.

Les 10 communes les plus accidentogènes en terme d'accidents corporels

| | Nbre d'accidents corporels | Part des accidents corporels du dépt. | Tués | Blessés | dont BH | Part de la population du dépt. |
|------------------------|----------------------------|---------------------------------------|------|---------|---------|--------------------------------|
| BOURGES | 463 | 35.2% | 11 | 554 | 158 | 21,4% |
| VIERZON | 170 | 12.9% | 3 | 217 | 50 | 8,7% |
| SAINT-DOULCHARD | 62 | 4.7% | 2 | 78 | 26 | 3,0% |
| SAINT-GERMAIN-DU-PUY | 50 | 3.8% | 2 | 71 | 17 | 1,6% |
| SAINT-AMAND-MONTROND | 33 | 2.5% | 2 | 39 | 26 | 3,3% |
| TROUY | 16 | 1.2% | 1 | 19 | 8 | 1,3% |
| HENRICHEMONT | 12 | 0.9% | 0 | 13 | 10 | 0,6% |
| SAINT-FLORENT-SUR-CHER | 10 | 0.8% | 3 | 8 | 6 | 2,1% |
| SANCOINS | 10 | 0.8% | 2 | 14 | 7 | 1,0% |
| MEHUN-SUR-YEVRE | 10 | 0.8% | 2 | 10 | 8 | 2,2% |

Les communes de Bourges, Vierzon et Saint-Amand-Montrond concentrent sur leurs territoires 50,6% des accidents corporels (666/1317), représentant 49,6% des blessés (842/1698) et 31,7% des blessés hospitalisés (234/739). Elles sont aussi les trois premières communes du département du point de vue de la population (33,4%).

La zone urbaine formée par Bourges, Saint Doulchard et Saint Germain du Puy, regroupent 43,7% des accidents corporels (575/1317) et représente 41,4% des blessés (703/1698) et 27,2% des blessés hospitalisés (201/739).

La forte proportion d'accidents corporels sur ces zones urbaines est dû principalement au fait de la fort densité de flux de circulation.

Les trois grandes communes du département concentrent plus de 50% des accidents corporels

Les 10 communes les plus accidentogènes en terme d'accidents mortels

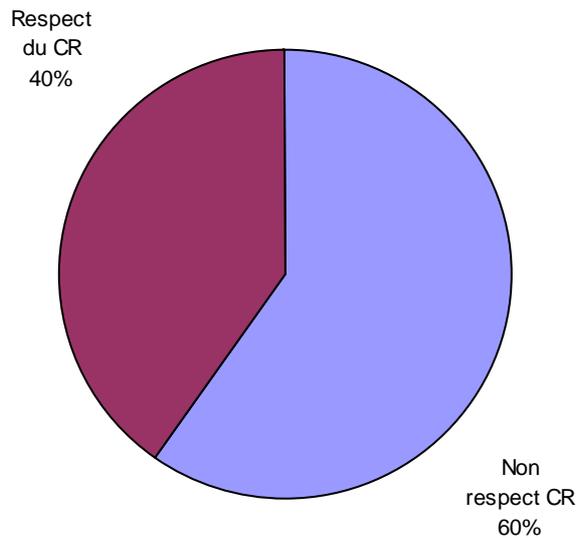
| | Nbre d'accidents mortels | Part des accidents mortels du dépt. | Tués | Blessés | dont BH | Part de la population du dépt. |
|------------------------|--------------------------|-------------------------------------|------|---------|---------|--------------------------------|
| BOURGES | 10 | 9.3% | 11 | 7 | 3 | 21,4% |
| BLET | 3 | 2.8% | 4 | 1 | 1 | 0,2% |
| CHATEAUMEILLANT | 3 | 2.8% | 3 | 3 | 1 | 0,6% |
| SAINT-FLORENT-SUR-CHER | 3 | 2.8% | 3 | 0 | 0 | 2,1% |
| VIERZON | 3 | 2.8% | 3 | 0 | 0 | 8,7% |
| AUBIGNY-SUR-NERE | 2 | 1.9% | 3 | 1 | 0 | 1,8% |
| JUSSY-LE-CHAUDRIER | 2 | 1.9% | 2 | 3 | 3 | 0,2% |
| SAINT-JUST | 2 | 1.9% | 2 | 3 | 2 | 0,2% |
| LAZENAY | 2 | 1.9% | 2 | 2 | 1 | 0,1% |
| MAREUIL-SUR-ARNON | 2 | 1.9% | 2 | 2 | 1 | 0,2% |

Les accidents mortels sont répartis sur 70 communes.

3-2-7 Analyse sur la cause des faits

L'analyse a porté sur 133 procès-verbaux d'accidents corporels de l'année 2016.

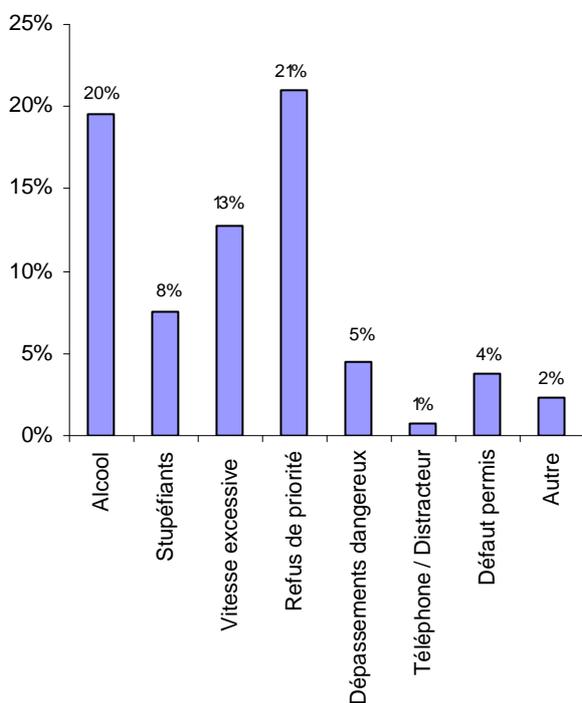
Répartition des causes entre respect et non respect du code de la route



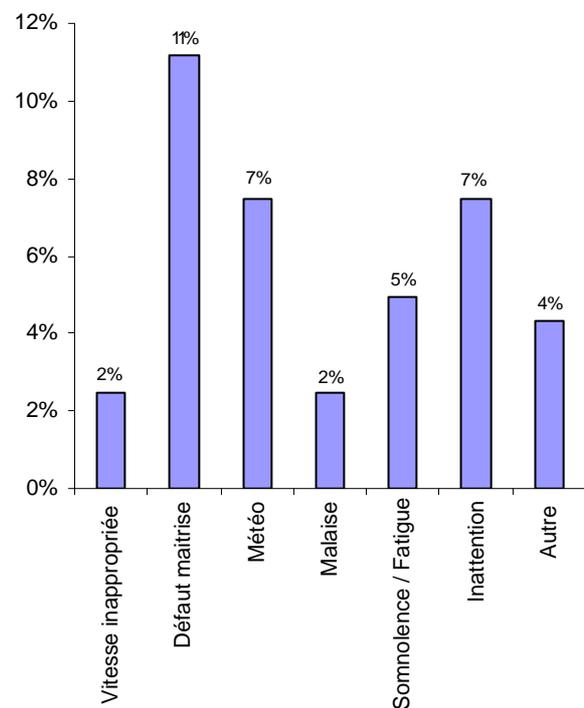
Focus sur les causes

Plusieurs causes peuvent être présentes dans un accident.

"Non respect du code de la route"



"Respect du code de la route"



La conduite sous substances psychoactives (alcool et/ou stupéfiants), le non respect des règles de priorité et le défaut de maîtrise du véhicule, sont les trois premières causes des accidents corporels pour 2016.

4 accidents sur 10 sont dus au défaut élémentaire de prudence ou de maîtrise du véhicule, malgré le respect du code de la route. Le code de la route n'était pas respecté dans 60 % des cas.

3-3 Analyse des accidents graves

Accident grave : Accident provoquant au moins un tué ou un blessé hospitalisé

Sur la période, 720 accidents graves ont eu lieu.

3-3-1 Répartition selon le mode de déplacement

Sur les victimes

| | Piéton | Vélos | Cyclos | Motos | VL | PL | Autres | Total |
|------------------------|------------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|-----------|------------|
| Accidents | 112 | 28 | 84 | 116 | 600 | 51 | 30 | 720 |
| % accidents | 15,6% | 3,9% | 11,7% | 16,1% | 83,3% | 7,1% | 4,2% | >100%* |
| Tués | 12 | 3 | 6 | 12 | 85 | 3 | 1 | 122 |
| % tués | 9,8% | 2,5% | 4,9% | 9,8% | 69,7% | 2,5% | 0,8% | 100% |
| Blessés | 110 | 21 | 84 | 114 | 580 | 16 | 11 | 936 |
| % blessés | 11,8% | 2,2% | 9,0% | 12,1% | 62,0% | 1,7% | 1,2% | 100% |
| Blessés Hospitalisés | 100 | 20 | 81 | 108 | 410 | 9 | 11 | 739 |
| % blessés hospitalisés | 13,5% | 2,7% | 11,0% | 14,6% | 55,5% | 1,2% | 1,5% | 100% |
| Total Tués et BH | 112 | 23 | 87 | 120 | 495 | 12 | 12 | 861 |
| % Tués et BH | 13,0% | 2,7% | 10,1% | 13,9% | 57,5% | 1,4% | 1,4% | 100% |

(*) un accident peut impliquer plusieurs usagers et mode de déplacement

La sinistralité est importante parmi les usagers de motos suivie par celle des piétons et des usagers de cyclos.

Le nombre de blessés hospitalisés en motos et à pied est relativement important.

Les accidents graves impliquent dans 57,5 % des cas des VL ; les motos 13,9 %

Rappel

- 2RM = deux roues motorisées (cyclos + motos)
- cyclo= 2RM de cylindrée inférieure à 125 cm³
- moto = 2RM de cylindrée supérieure ou égale à 125 cm³
- La circulation des 2RM est estimée à environ 2% du trafic

Sur les auteurs des faits

(112 procès-verbaux d'accidents graves de l'année 2016)

| | Piéton | Vélos | Cyclos | Motos | VL | PL | Autres | Total |
|------------------------|----------|----------|----------|-----------|-----------|----------|----------|------------|
| Accidents | 1 | 2 | 4 | 13 | 87 | 2 | 3 | 112 |
| % accidents | 0.9% | 1.8% | 3.6% | 11.6% | 77.7% | 1.8% | 2.7% | 100.0% |
| Tués | | | 1 | 1 | 8 | | | 10 |
| % tués | | | 10.0% | 10.0% | 80.0% | | | 100.0% |
| Blessés | 1 | 2 | 2 | 11 | 40 | 1 | | 57 |
| % blessés | 1.8% | 3.5% | 3.5% | 19.3% | 70.2% | 1.8% | | 100.0% |
| Blessés Hospitalisés | 1 | 2 | 2 | 9 | 33 | | | 47 |
| % blessés hospitalisés | 2.1% | 4.3% | 4.3% | 19.1% | 70.2% | | | 100.0% |
| Indemne | | | 1 | 1 | 35 | 1 | 3 | 41 |
| % Indemne | | | 2.4% | 2.4% | 85.4% | 2.4% | 7.3% | 100.0% |
| Total Tués et Blessés | 1 | 2 | 3 | 12 | 48 | 1 | | 67 |
| % Tués et Blessés | 1.5% | 3.0% | 4.5% | 17.9% | 71.6% | 1.5% | | 100.0% |

Il est à noter que trois conducteurs de VL n'ont pas été identifiés, car en fuite.

Les auteurs d'accidents graves sont dans près de 72 % des cas conducteurs de VL ; ils sont conducteurs de motos dans près de 18 % des cas.

3-3-2 Répartition selon les classes d'âges

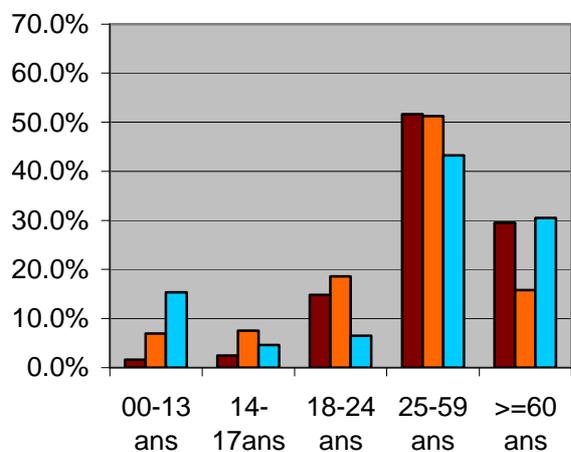
Par gravité

Sur les victimes

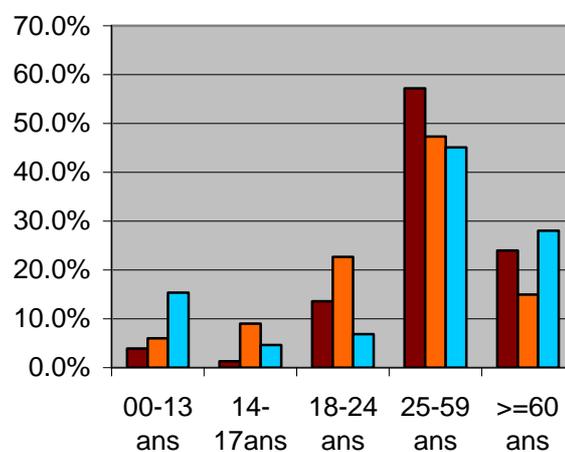
Données 2012-2016

| | 00-13 ans | 14-17ans | 18-24 ans | 25-59 ans | >=60 ans | Total |
|--|-----------|----------|-----------|-----------|----------|-------|
| % tués | 1,6% | 2,5% | 14,8% | 51,6% | 29,5% | 100 % |
| % blessés | 6,9% | 7,5% | 18,6% | 51,2% | 15,8% | 100 % |
| % population du Cher (Source Insee en 2014) | 15,3% | 4,5% | 6,5% | 43,2% | 30,5% | 100 % |

données 2012 - 2016



données 2007-2011



■ % tués ■ % blessés ■ % population du Cher ■ % tués ■ % blessés ■ % population du Cher

La tranche d'âge la plus touchée est celle des 18-24 ans. La représentativité de cette tranche d'âge est de 6,5% dans la population du Cher mais elle comptabilise 14,8% des tués et 18,6% des blessés sur la période 2012-2016.

Pour les 25-59 ans, la proportion de tués est supérieure à la représentation de cette tranche d'âge dans la population du département.

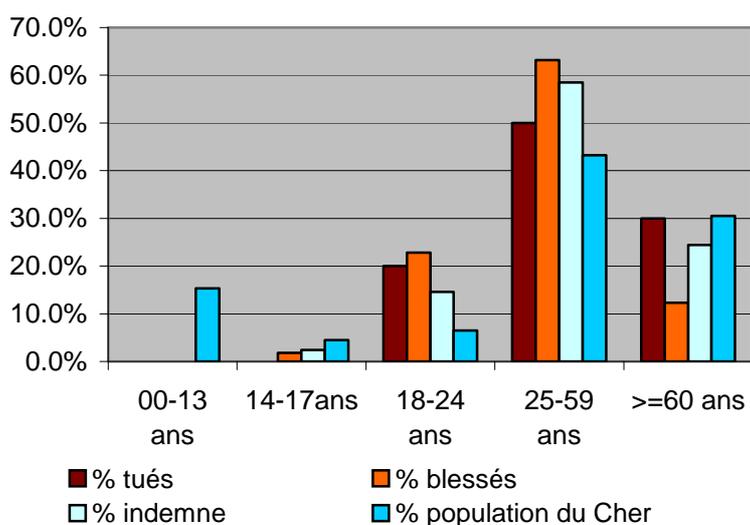
Les victimes des classes d'âge 18-24 ans et 25-59 ans sont sur-représentés dans les accidents graves

Sur les auteurs des faits

(112 procès-verbaux d'accidents graves de l'année 2016)

Données 2016

| | 00-13 ans | 14-17ans | 18-24 ans | 25-59 ans | >=60 ans | Total |
|--|-----------|----------|-----------|-----------|----------|-------|
| % tués | - | - | 20,0% | 50,0% | 30,0% | 100 % |
| % blessés | - | 1,8% | 22,8% | 63,2% | 12,3% | 100 % |
| % indemne | - | 2,4% | 14,6% | 58,5% | 24,4% | 100% |
| % population du Cher (Source Insee en 2014) | 15,3% | 4,5% | 6,5% | 43,2% | 30,5% | 100 % |



Les auteurs des classes d'âge 18-24 ans et 25-59 ans sont sur-représentés dans les accidents graves

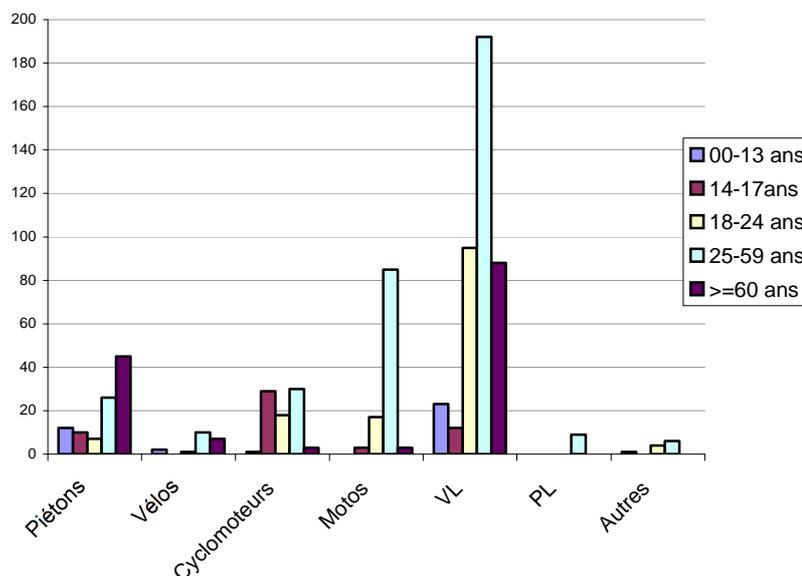
Par mode de déplacement

Des victimes

| | 00-13 ans | | 14-17ans | | 18-24 ans | | 25-59 ans | | >=60 ans | | Total | |
|----------------|-----------|---------------|----------|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|------------|---------------|
| | Tués | Blessés Hosp. | Tués | Blessés Hosp. | Tués | Blessés Hosp. | Tués | Blessés Hosp. | Tués | Blessés Hosp. | Tués | Blessés Hosp. |
| Piétons | 0 | 12 | 0 | 10 | 0 | 7 | 1 | 26 | 11 | 45 | 12 | 100 |
| Vélos | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 10 | 2 | 7 | 3 | 20 |
| Cyclos | 0 | 1 | 3 | 29 | 2 | 18 | 1 | 30 | 0 | 3 | 6 | 81 |
| Motos | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 17 | 10 | 85 | 0 | 3 | 12 | 108 |
| VL | 2 | 23 | 0 | 12 | 14 | 95 | 46 | 192 | 23 | 88 | 85 | 410 |
| PL | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 9 | 0 | 0 | 3 | 9 |
| Autre * | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 | 6 | 0 | 0 | 1 | 11 |
| Total | 2 | 39 | 3 | 54 | 18 | 142 | 63 | 358 | 36 | 146 | 122 | 739 |

* Autre : voiturettes, quads, engins agricoles, transports en communs

Blessés hospitalisés par type de véhicule



La classe d'âge 25-59 ans comptabilise 78,7% des blessés hospitalisés dans le mode de déplacement 2RM.

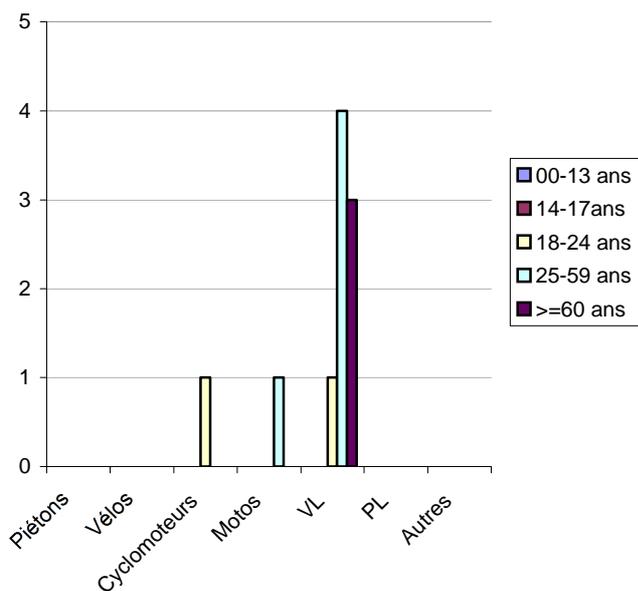
Sur les auteurs des faits

(112 procès-verbaux d'accidents graves de l'année 2016)

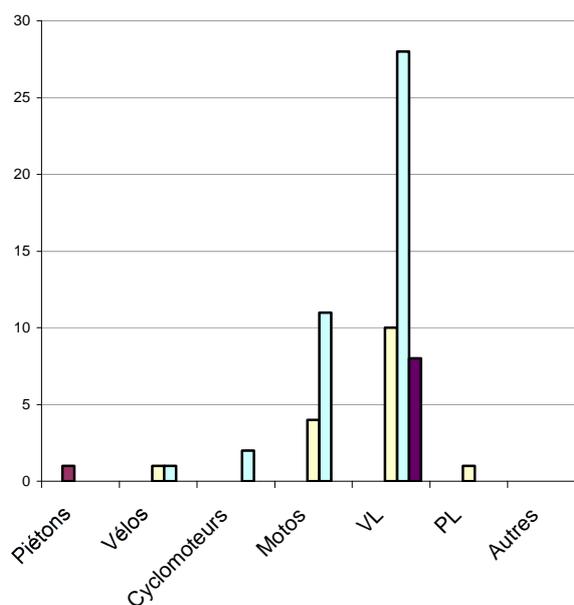
| | 14-17ans | | | 18-24 ans | | | 25-59 ans | | | >=60 ans | | | Total | | |
|----------------|----------|----------|----------|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | Tués | Blessés | Indemne | Tués | Blessés | Indemne | Tués | Blessés | Indemne | Tués | Blessés | Indemne | Tués | Blessés | Indemne |
| Piétons | | 1 | | | | | | | | | | | 0 | 1 | 0 |
| Vélos | | | | | 1 | | | 1 | | | | | 0 | 2 | 0 |
| Cyclos | | | 1 | 1 | | | | 2 | | | | | 1 | 2 | 1 |
| Motos | | | | | 2 | | 1 | 9 | 1 | | | | 1 | 11 | 1 |
| VL | | | | 1 | 9 | 6 | 4 | 24 | 19 | 3 | 7 | 10 | 8 | 40 | 35 |
| PL | | | | | 1 | | | | 1 | | | | 0 | 1 | 1 |
| Autre * | | | | | | | | | 3 | | | | 0 | 0 | 3 |
| Total | 0 | 1 | 1 | 2 | 13 | 6 | 5 | 36 | 24 | 3 | 7 | 10 | 10 | 57 | 41 |

* Autre : voiturettes, quads, engins agricoles, transports en communs

Tués par type de véhicule



Blessés par type de véhicule



La classe d'âge 25-59 ans est la plus fortement représenté dans les auteurs tués.

3-3-3 Répartition selon l'environnement**Le milieu**

| | En Agglomération | Hors agglomération et hors autoroute | Sur Autoroute | Total |
|--------------------------------|------------------|--------------------------------------|---------------|-------------|
| Nbre d'accidents corporels | 329 | 346 | 45 | 720 |
| % | 45.7% | 48.0% | 6.3 % | 100% |
| Nombre de tués | 33 | 79 | 10 | 122 |
| % | 27.0% | 64.8% | 8.2% | 100% |
| Nombre de blessés hospitalisés | 324 | 359 | 56 | 739 |
| % | 36.1% | 55.3% | 8.6% | 100% |

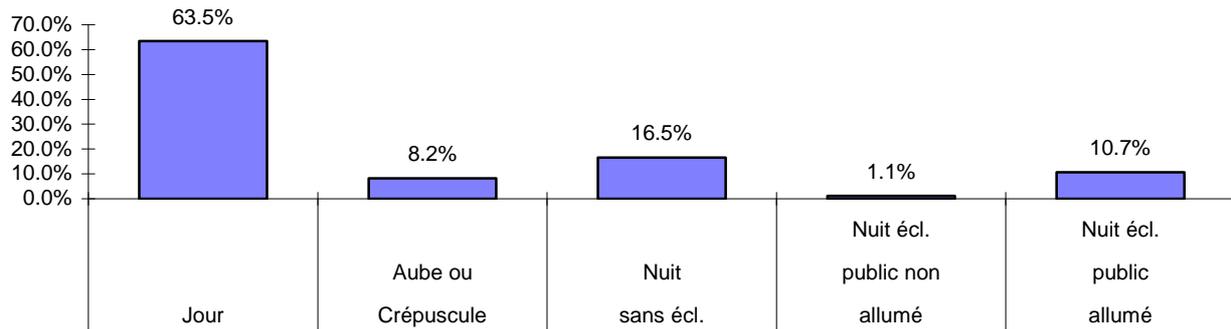
**Agglomération au sens du code de la route – article R 110-2*

Espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde.

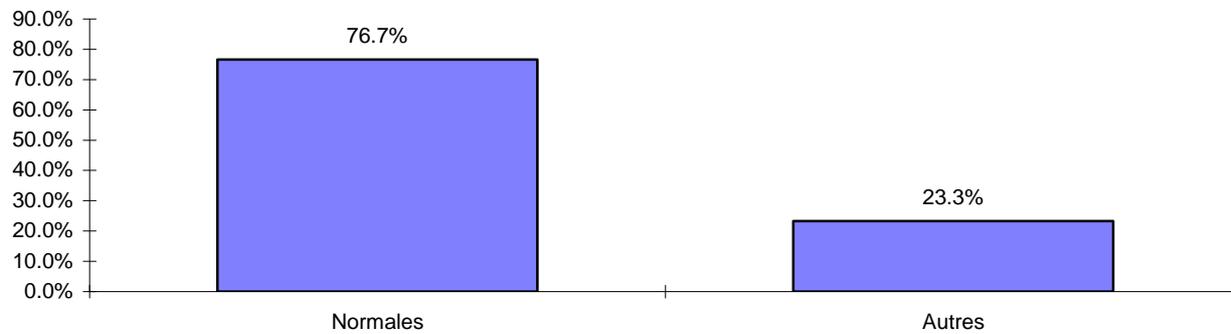
**48,0% des accidents graves sont localisés en hors agglomération.
Ce pourcentage est de 37,2% pour l'ensemble des accidents corporels**

Ils représentent 55,3% des blessés hospitalisés et 64,8% des personnes tuées.

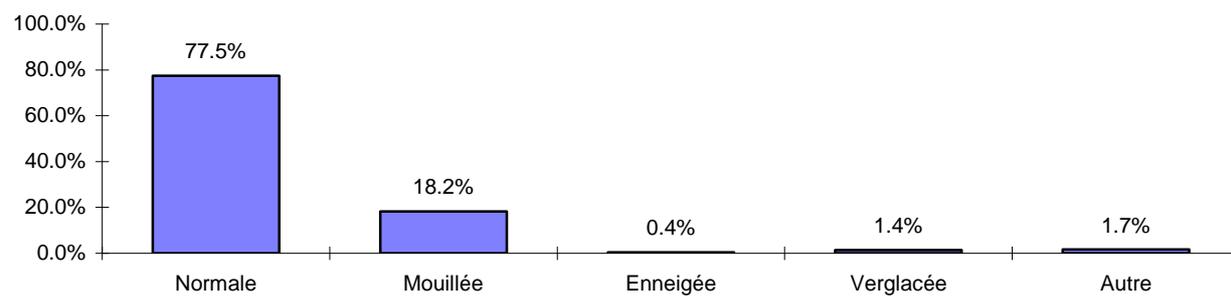
La luminosité



Les conditions atmosphériques



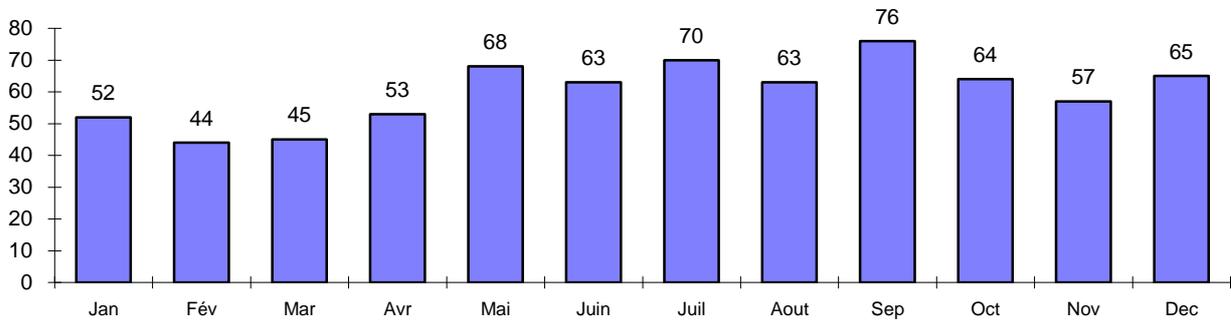
L'état de surface



La majorité des accidents graves se produit de jour, avec des conditions atmosphériques normales et sur route sèche.

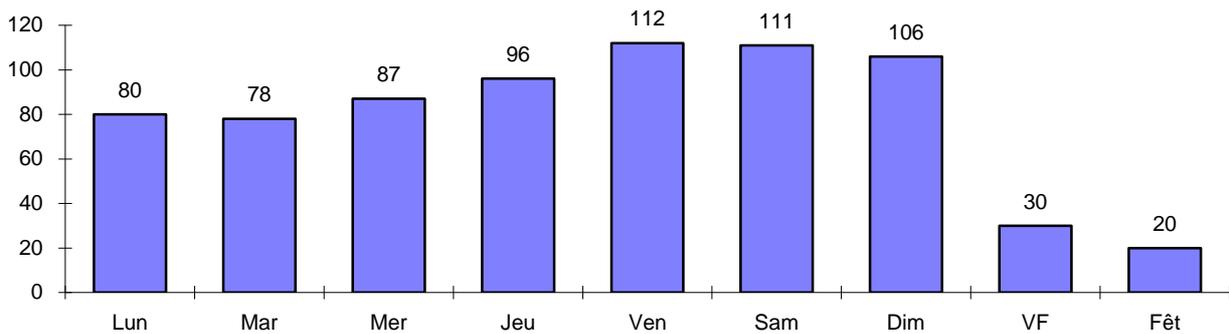
3-3-4 Répartition selon le temps

Selon le mois



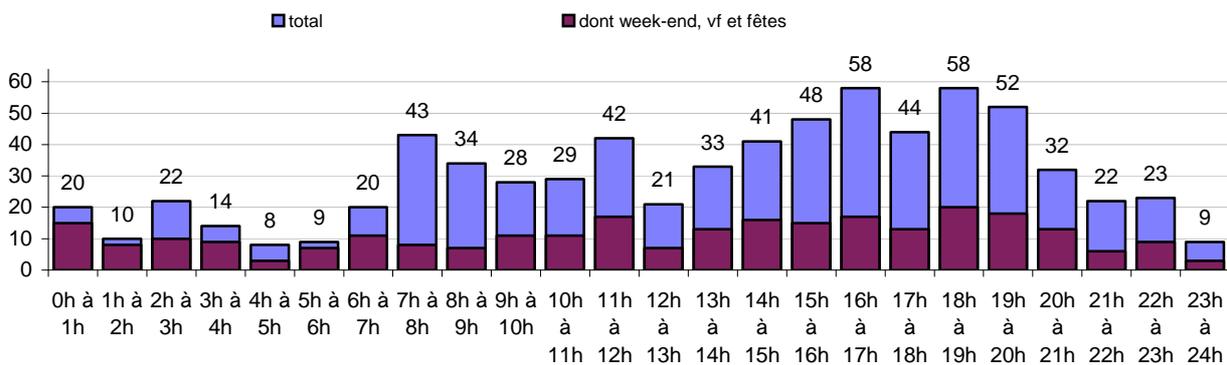
Les mois de février et de mars présentent un nombre d'accidents moins élevé que les autres mois de l'année. Le pic d'accidentalité est au mois de septembre.

Selon le jour de la semaine



45,7% des accidents graves ont lieu le vendredi, samedi et dimanche.

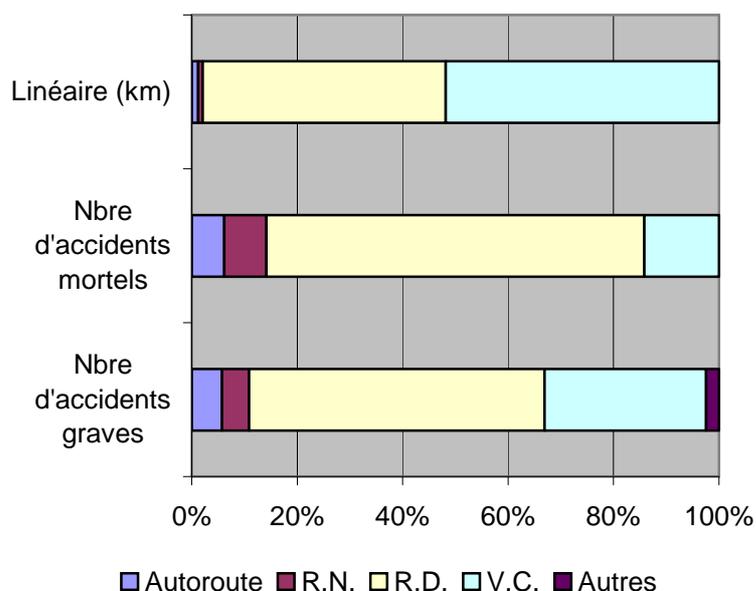
Selon l'heure



Les périodes les plus à risques pour les accidents graves sont de mai à septembre, du vendredi au dimanche ainsi que la tranche horaire 16-19 heures.

3-3-5 Répartition selon la catégorie de voie

| | Linéaire (km) | Nbre d'accidents graves | % des accidents graves | Densité d'accidents graves | Nbre d'accidents mortels | % des accidents mortels | Densité d'accidents mortels |
|-----------|---------------|-------------------------|------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| Autoroute | 124 | 45 | 6.30% | 0.36 | 7 | 5.7% | 0.06 |
| R.N. | 82 | 40 | 5.60% | 0.49 | 9 | 7.4% | 0.11 |
| R.D. | 4604 | 437 | 60.70% | 0.09 | 81 | 66.4% | 0.02 |
| V.C. | 5181 | 239 | 33.20% | 0.05 | 16 | 13.1% | 0.00 |
| Autres | NC | 19 | 2.60% | - | - | - | |



Un accident survenu en intersection, sur 2 catégories de voies, est comptabilisé sur chaque catégorie de voie.

Les 10 voies les plus accidentogènes en terme d'accidents graves

| | Nbre d'accidents graves | Part des accidents graves du dépt. | Tués | Blessés | dont BH |
|----------------|--------------------------------|---|-------------|----------------|----------------|
| RD 2076 | 41 | 5.7% | 13 | 64 | 42 |
| RN 151 | 36 | 5.0% | 8 | 54 | 44 |
| A 71 | 30 | 4.2% | 8 | 37 | 27 |
| RD 940 | 25 | 3.5% | 4 | 40 | 29 |
| RD 955 | 18 | 2.5% | 0 | 24 | 15 |
| RD 2144 | 18 | 2.5% | 6 | 19 | 18 |
| RN 142 | 15 | 2.1% | 2 | 20 | 18 |
| RD 920 | 15 | 2.1% | 7 | 24 | 20 |
| RD 2020 | 14 | 1.9% | 0 | 17 | 15 |
| RD 60 | 12 | 1.7% | 2 | 13 | 11 |

Les trois voies les plus accidentogènes restent la RD2076, la RN151 et l'A71.

3-3-6 Répartition des communes les plus accidentogènes

Analyses réalisées hors réseau autoroutier.

Les 10 communes les plus accidentogènes en terme d'accidents graves

| | Nbre d'accidents graves | Part des accidents graves du dépt. | tués | Blessés | dont BH | Part de la population du dépt. |
|------------------------|-------------------------|------------------------------------|------|---------|---------|--------------------------------|
| BOURGES | 154 | 21.4% | 11 | 180 | 158 | 21,4% |
| VIERZON | 50 | 6.9% | 3 | 60 | 50 | 8,7% |
| SAINT-AMAND-MONTROND | 27 | 3.8% | 2 | 30 | 26 | 3,3% |
| SAINT-DOULCHARD | 23 | 3.2% | 2 | 30 | 26 | 3,0% |
| SAINT-GERMAIN-DU-PUY | 15 | 2.1% | 2 | 21 | 17 | 1,6% |
| MEHUN-SUR-YEVRE | 10 | 1.4% | 2 | 10 | 8 | 2,2% |
| HENRICHEMONT | 10 | 1.4% | 0 | 10 | 10 | 0,6% |
| SAINT-FLORENT-SUR-CHER | 9 | 1.3% | 3 | 7 | 6 | 2,1% |
| SANCERRE | 8 | 1.1% | 1 | 10 | 7 | 0,5% |
| ALLOGNY | 7 | 1.0% | 1 | 12 | 7 | 0,3% |

Les communes de Bourges, Vierzon et Saint-Amand-Montrond concentrent sur leurs territoires 32,1% des accidents graves (231/720), représentant 28,8% des blessés (270/936) et 31,7% des blessés hospitalisés (234/739).

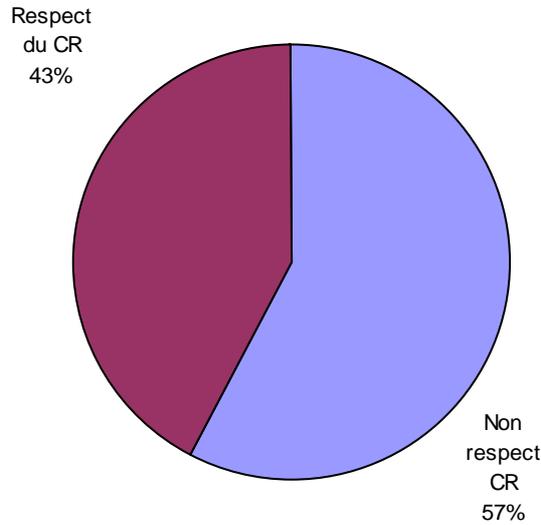
La zone urbaine formée par Bourges, Saint Doulchard et Saint Germain du Puy, regroupent 26,7% des accidents corporels (192/720) et représente 24,7% des blessés (231/936) et 27,2% des blessés hospitalisés (201/739).

**Les trois grandes communes du département
concentrent plus de 32% des accidents graves**

3-3-7 Analyse sur l'auteur des faits

L'analyse a porté sur 112 procès-verbaux des accidents graves de 2016.

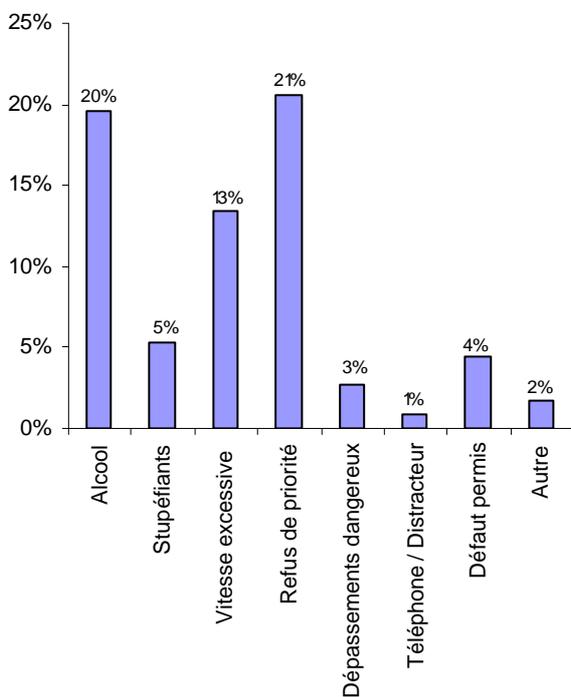
Répartition des causes entre respect et non respect du code de la route



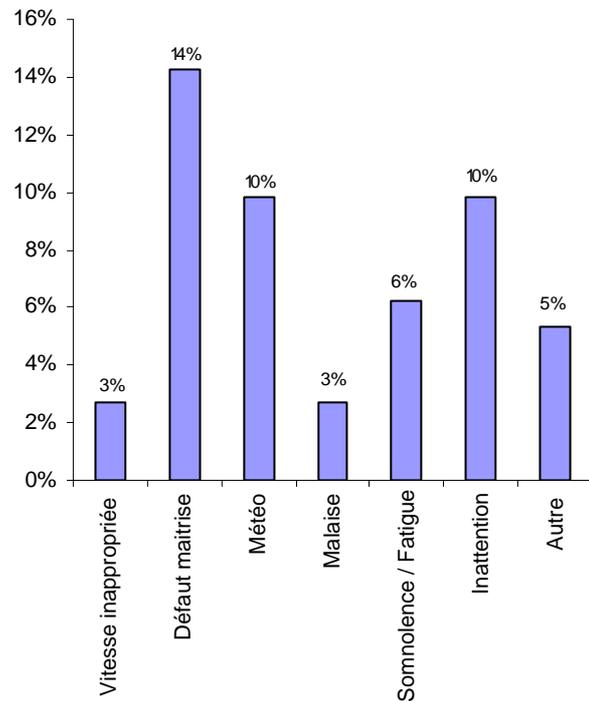
Focus des causes

Plusieurs causes peuvent être présentes dans un accident.

"Non respect du code de la route"



"Respect du code de la route"



La conduite sous substances psychoactives (alcool et/ou stupéfiants), le non respect des règles de priorité et le défaut de maîtrise du véhicule, sont les trois premières causes des accidents graves pour 2016.

**43 % des causes des accidents graves sont liés au défaut élémentaire de prudence ou de maîtrise de son véhicule, sans infraction au code de la route.
Le code de la route n'était pas respecté dans 57 % des cas d'accidents graves.**

4 - Évaluation du DGO 2013-2017

Dans le DGO 2013-2017, le comité de pilotage avait retenu 6 enjeux.

Pour mémoire : L'alcool, la vitesse, les jeunes, les deux-roues motorisés, les usagers vulnérables et le risque professionnel.

Il avait été décidé de traiter ce dernier enjeu transversalement par rapport aux cinq cités précédemment.

4-1 Suivi des actions par enjeu

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Total d'actions par enjeu |
|---------------------------|------|------|------|------|---------------------------|
| L'alcool | 26 | 21 | 19 | 20 | 86 |
| La vitesse | 4 | 2 | 5 | 4 | 15 |
| Les jeunes | 10 | 7 | 10 | 12 | 39 |
| Les deux-roues motorisés | 3 | 4 | 6 | 3 | 16 |
| Les usagers vulnérables | 4 | 3 | 3 | 6 | 16 |
| Le risque professionnel | 3 | 7 | 3 | 3 | 16 |
| Multi-enjeux | 3 | 2 | 3 | 10 | 18 |
| Total d'actions par année | 53 | 46 | 49 | 58 | 206 |

4-2 Utilisation des crédits affectés par enjeu

Le tableau ci-dessous indique le montant du budget alloué au titre du PDASR par année.

Ce montant ne tient pas compte du budget spécifique du Printemps de Bourges.

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--------------------------|----------|----------|----------|----------|
| L'alcool | 44% | 35% | 27% | 18% |
| La vitesse | 19% | 17% | 17% | 15% |
| Les jeunes | 20% | 11% | 17% | 28% |
| Les deux-roues motorisés | 10% | 22% | 22% | 17% |
| Les usagers vulnérables | 4% | 7% | 12% | 22% |
| Le risque professionnel | 3% | 8% | 4% | 0% |
| Budget PDASR | 47 861 € | 37 085 € | 44 071 € | 39 421 € |

5 - Les enjeux

Rappel des enjeux

La détermination des enjeux est la première étape indispensable d'une étude de sécurité routière. Elle **apporte au décideur une vision précise de l'accidentalité** de son territoire à partir d'éléments constatés et objectifs.

Il s'agit de se placer au niveau de la connaissance : répartition spatiale, chronologique, et thématique.

Pour la période 2018-2022, quatre enjeux nationaux doivent figurer impérativement dans les DGO départementaux :

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

Leur développement dans les plans d'actions dépendra de leur poids dans l'accidentalité. Des enjeux locaux peuvent s'y adjoindre.

Du fait du caractère rural du département, l'enjeu partage de la voirie sera traité d'une manière transversale.

Méthode de caractérisation des enjeux

La caractérisation des enjeux se fait en trois étapes :

- la détermination de l'importance de l'enjeu dans le département à partir de l'accidentalité et de la mortalité de la population considérée,
- la réalisation d'un panorama pour les enjeux susceptibles d'être retenus dans le cadre du DGO (importance statistique ou politique),
- la mise en place d'indicateurs de suivi de chaque enjeu.

Le chapitre 3.2.3 du guide méthodologique indique que l'enjeu peut être :

- **absolu**, c'est-à-dire important par rapport aux autres enjeux du département,
- **relatif**, c'est-à-dire important comparativement à une référence plus large, par exemple la famille de départements de même profil (cf. le chapitre 3.2.2 du guide).

Les deux qualités doivent être étudiées.

| Seuils | Enjeu absolu | Enjeu relatif | |
|--|--------------------------------------|---------------|--|
| | | importance | robustesse |
| effectif très faible en nombre ou % | non | | |
| ≥ 20 % des accidents du département | oui (attention, cela peut faire peu) | | |
| ≥ 15 tues/an dans le département | oui | | |
| écart positif > 5 points entre % du département (D) et % de la famille (F) | | oui | |
| écart positif < 5 points entre % du département (D) et % de la famille (F) | | oui | test analyse thématique significatif (TS ou S) |
| | | non | test analyse thématique non significatif (NS) |

Nb : le test d'analyse thématique ne s'applique qu'aux accidents, il ne faut pas l'employer pour les victimes. Les seuils proposés sont donnés à titre d'expert et sont indicatifs.

Il est toutefois recommandé de les utiliser, ne serait-ce que pour une homogénéisation nationale de détermination des enjeux.

L'objectif des panoramas est de dresser un état des lieux de l'accidentalité départementale selon des thématiques pertinentes, sur la période 2012-2016.

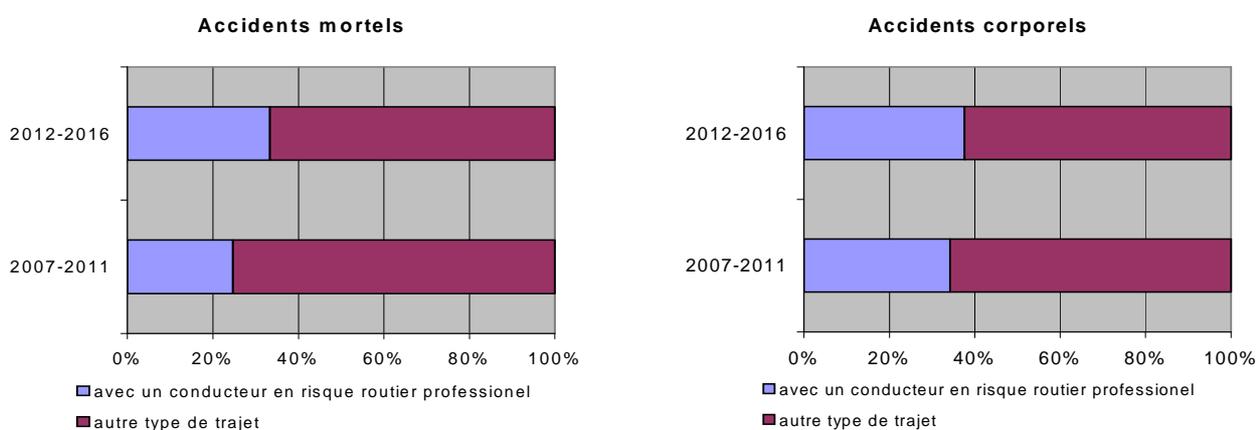
5-1 Le risque routier professionnel

L'accidentologie

Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque «trajet professionnel», qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
- le risque « trajet domicile-travail », qui est un déplacement entre le domicile et le travail.

5-1-1 L'importance de l'enjeu



- **33,3%** des accidents mortels (36/108) ont impliqué au moins un conducteur en risque routier professionnel
- Ce taux est de **37,1%** (489/1317) pour les accidents corporels
- **32,0%** (39/122) des personnes tuées et **35,7%** (606/1698) des blessées ont été impliquées dans accident avec moins un conducteur en risque professionnel

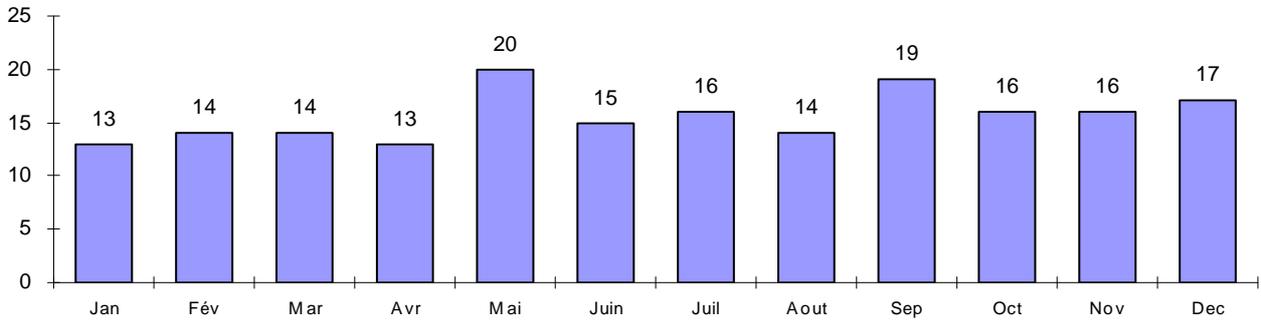
Dans le Cher, on déplore **32%** des tués dans un accident impliquant au moins un conducteur en risque professionnel. Ce taux est de 40% au niveau national et de 39% pour la famille de référence.

Au regard du tableau de caractérisation (page 49 du DGO), cet enjeu **est un enjeu absolu mais pas un enjeu relatif.**

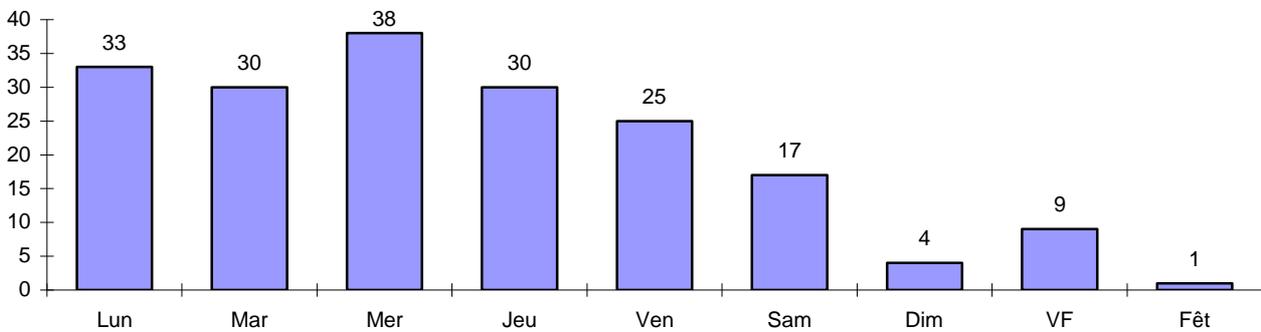
5-1-2 Le panorama de l'enjeu

Les accidents liés aux trajets professionnels

Répartition mensuelle

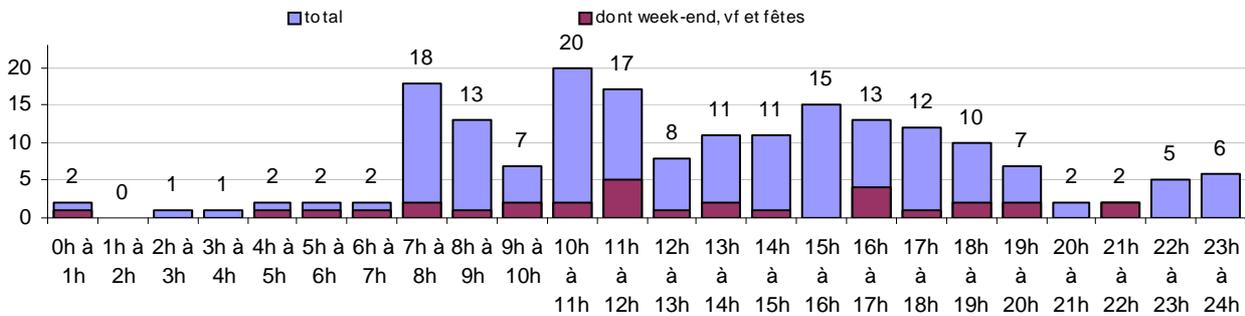


Répartition selon le jour de la semaine

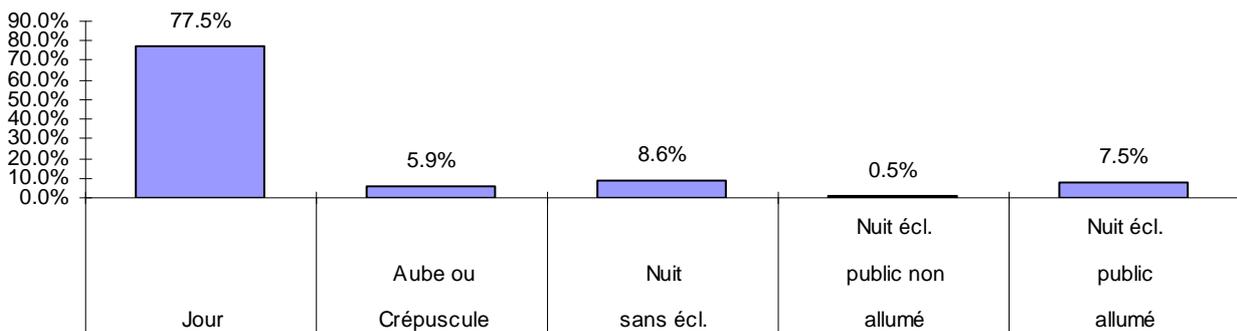


Les accidents dans le cadre d'un trajet professionnel surviennent principalement le mercredi.

Répartition horaire



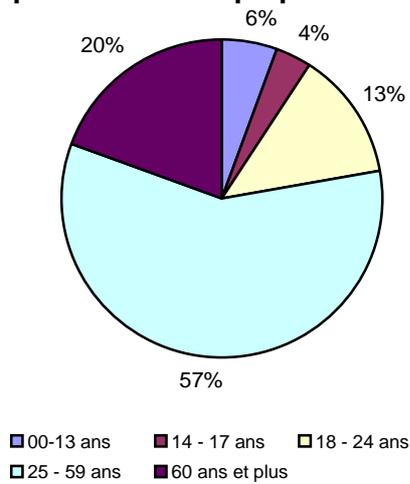
Répartition selon la luminosité



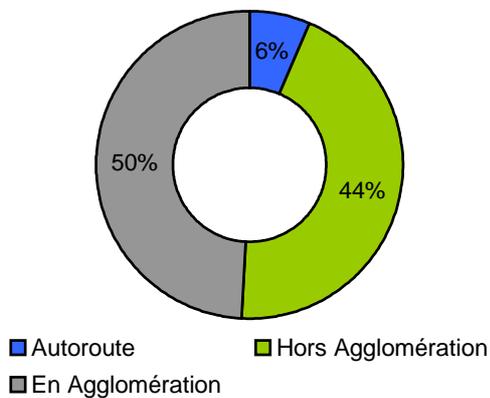
Répartition selon le mode de déplacement

| | Nombre de véhicules concernés | Nombre d'accidents concernés | Nombre total de victimes dans les accidents concernés | | | |
|-----------------|-------------------------------|------------------------------|---|------------|------------|-------|
| | | | Tués | BH | BL | Part |
| bicyclette | 6 | 6 | 2 | 1 | 4 | 3.2% |
| cyclomoteur | 14 | 14 | 0 | 5 | 10 | 7.5% |
| motocyclette | 15 | 15 | 2 | 7 | 8 | 8.0% |
| VL | 189 | 135 | 17 | 75 | 122 | 72.2% |
| VU | 40 | 38 | 7 | 30 | 43 | 20.3% |
| PL | 71 | 65 | 16 | 37 | 40 | 34.8% |
| autres | 20 | 19 | 1 | 11 | 10 | 10.2% |
| Ensemble | 355 | 187 | 26 | 105 | 151 | |

Répartition des impliqués selon l'âge

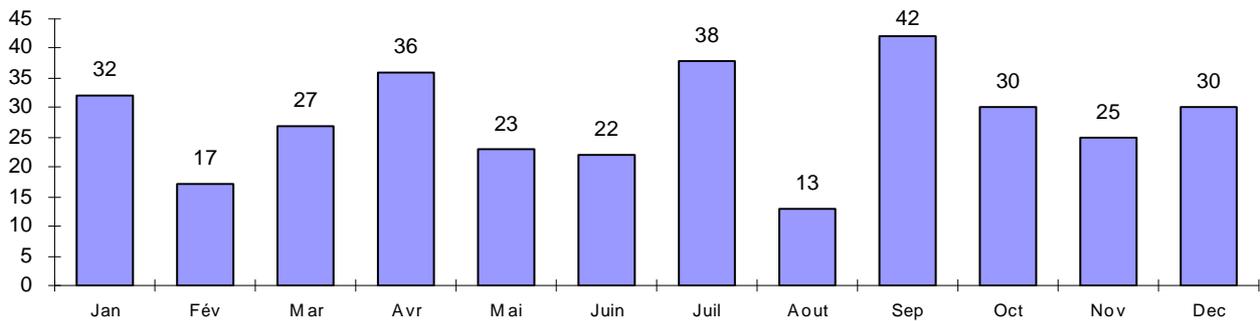


Répartition selon le milieu

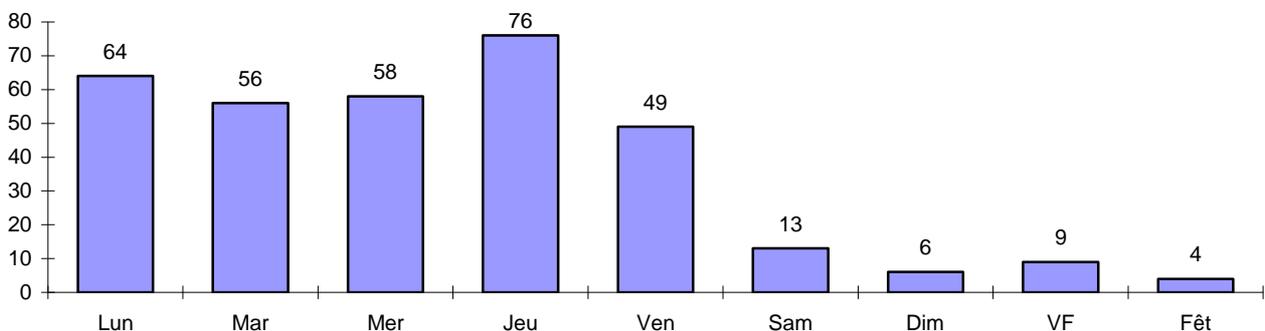


Les accidents liés aux trajets domicile-travail

Répartition mensuelle

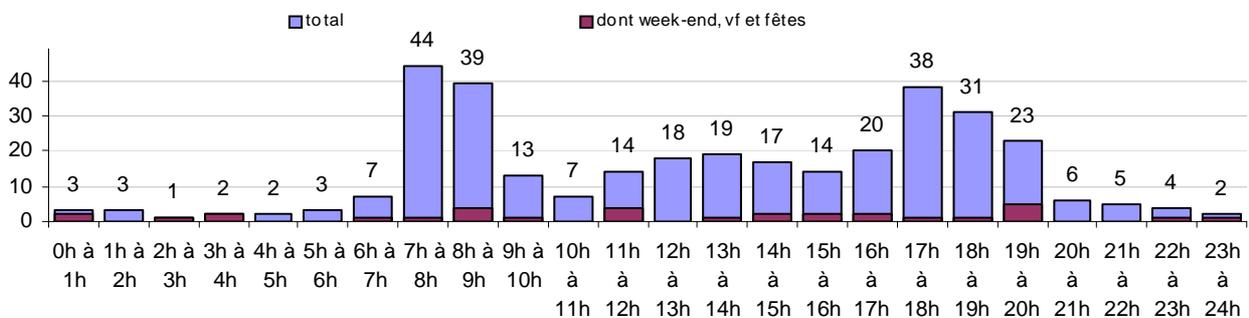


Répartition selon le jour de la semaine



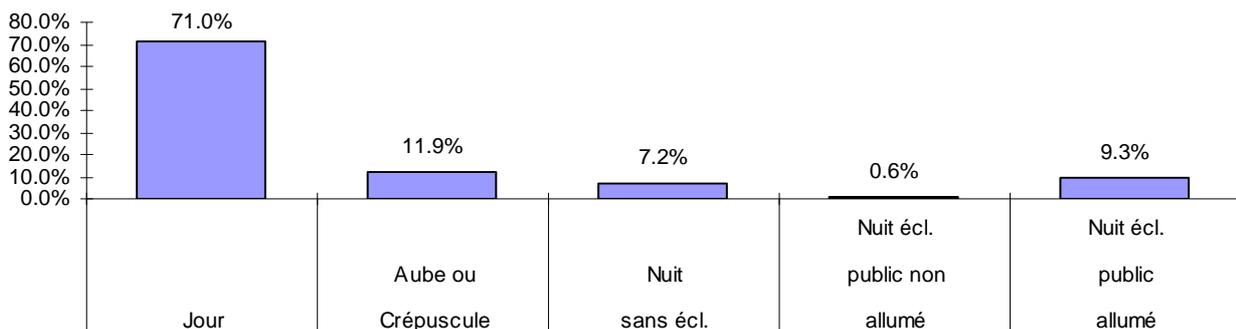
Les accidents dans le cadre d'un trajet domicile-travail surviennent principalement le jeudi.

Répartition horaire



Durant les jours ouvrables, les accidents dans le cadre d'un trajet domicile-travail sont concentrés en fin d'après-midi et début soirée, ainsi qu'au début de matinée.

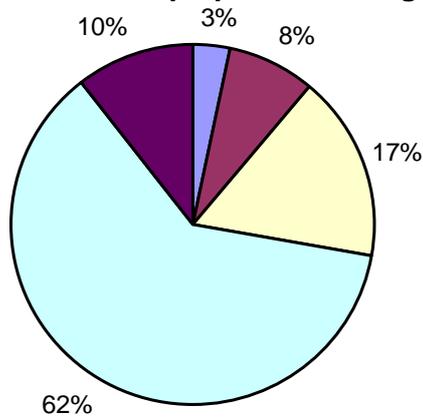
Répartition selon la luminosité



Répartition selon le mode de déplacement

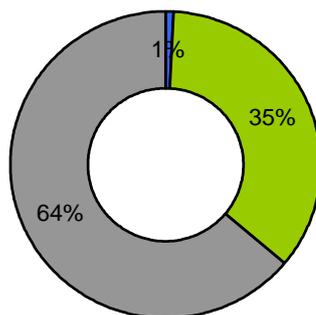
| | Nombre de véhicules concernés | Nombre d'accidents concernés | Nombre total de victimes dans les accidents concernés | | | |
|-----------------|-------------------------------|------------------------------|---|------------|------------|-------|
| | | | Tués | BH | BL | Part |
| bicyclette | 14 | 14 | 0 | 5 | 9 | 4.2% |
| cyclomoteur | 56 | 56 | 0 | 29 | 35 | 16.7% |
| motocyclette | 62 | 62 | 2 | 32 | 31 | 18.5% |
| VL | 416 | 298 | 13 | 120 | 236 | 89.0% |
| VU | 29 | 28 | 2 | 17 | 25 | 8.4% |
| PL | 19 | 17 | 2 | 6 | 13 | 5.1% |
| autres | 6 | 6 | 0 | 5 | 3 | 1.8% |
| Ensemble | 602 | 335 | 15 | 146 | 250 | |

Répartition des impliqués selon l'âge



- 00-13 ans
- 14 - 17 ans
- 18 - 24 ans
- 25 - 59 ans
- 60 ans et plus

Répartition selon le milieu

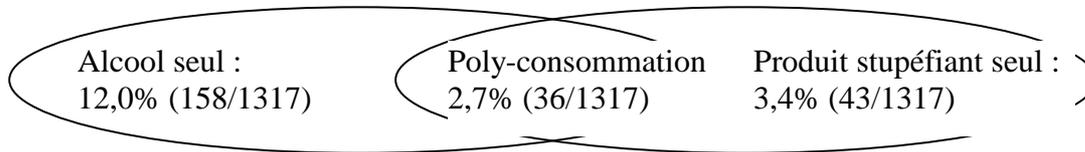


- Autoroute
- Hors Agglomération
- En Agglomération

5-2 Les substances psychoactives

L'accidentologie

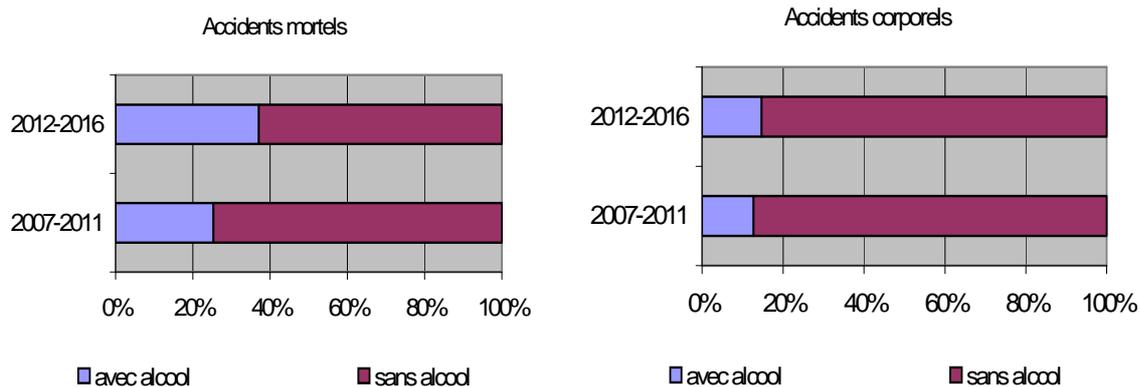
Sur la période d'étude 2012-2016, on déplore 237 accidents avec la présence d'au moins un conducteur sous l'emprise de l'une de ces substances, réparties de la manière suivante :



Rappel : *contravention : 0,50 à 0,79 grammes d'alcool par litre de sang*
délit : à partir de 0,80 grammes d'alcool par litre de sang

A - L'alcool

5-2-1-A L'importance de l'enjeu « Alcool »



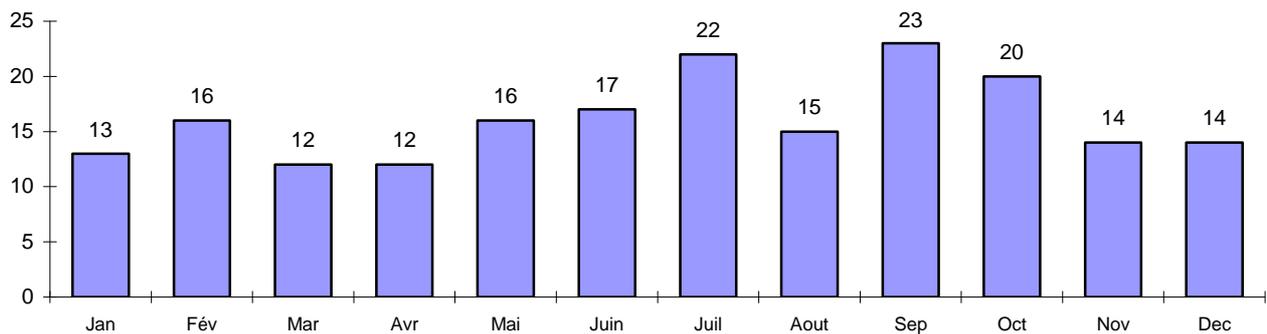
- **37,0%** des accidents mortels (40/108) ont impliqué au moins un conducteur présentant une alcoolémie positive (supérieure au seuil légal)
- Ce taux est de **14,7%** (194/1317) pour les accidents corporels
- 39,3% (48/122) des personnes tuées et 14,4% (245/1698) des blessées ont été impliquées dans un accident impliquant au moins un conducteur alcoolisé

Dans le Cher, on déplore **39,3%** des tués dans un accident impliquant au moins un conducteur en alcoolémie positive. Ce taux est de 30% au niveau national et de 31% pour la famille de référence.

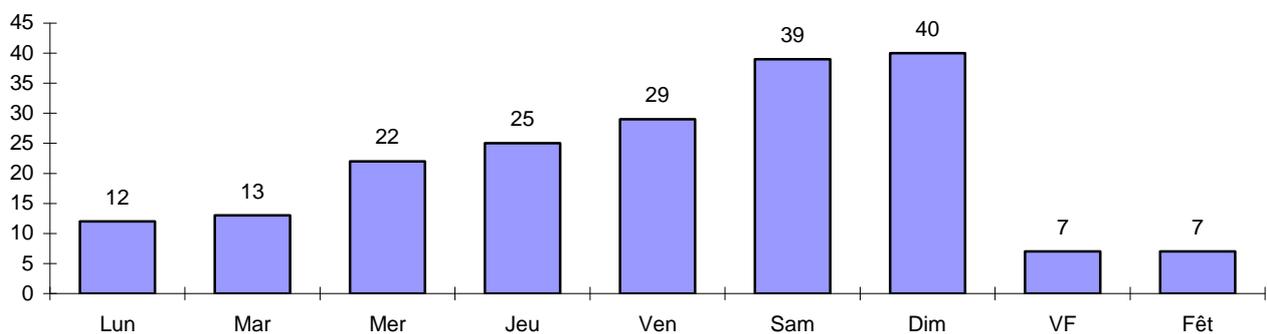
Au regard du tableau de caractérisation (page 49 du DGO), cet enjeu **est un enjeu absolu et un enjeu relatif**.

5-2-2-A Le panorama de l'enjeu « Alcool »

Répartition mensuelle

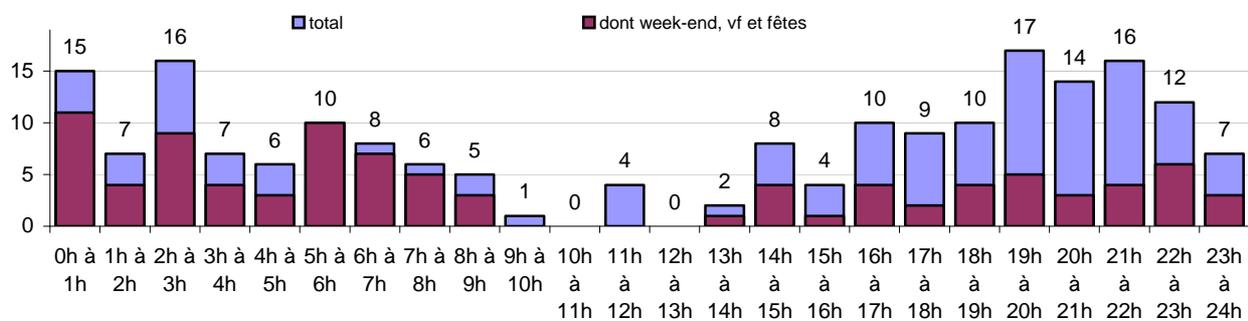


Répartition selon le jour de la semaine



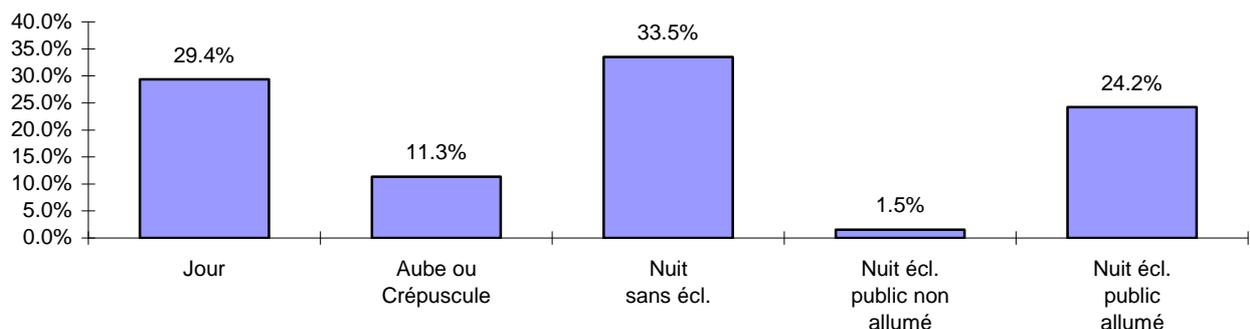
Les accidents avec présence d'alcool surviennent principalement le vendredi et les week-end.

Répartition horaire

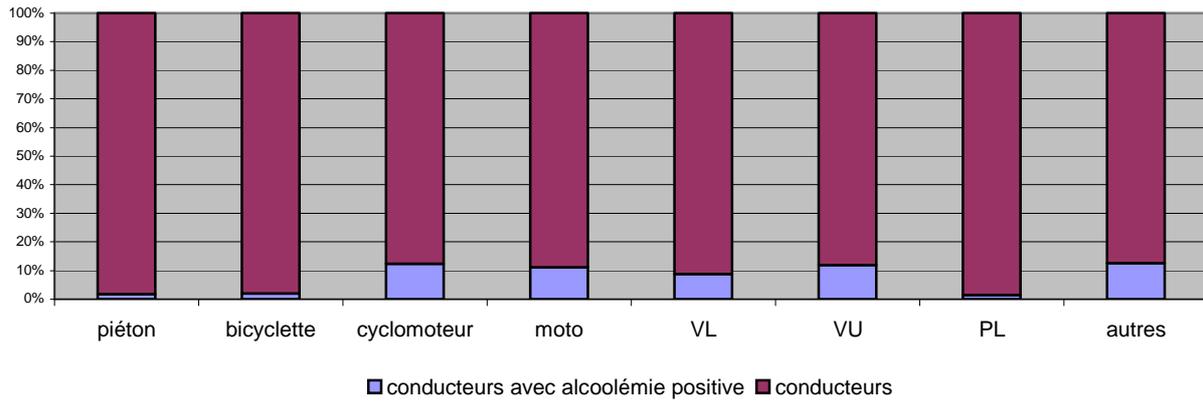


Durant les jours ouvrables, les accidents avec présence d'alcool sont concentrés en début soirée. Les week-end, veille de fête et fête, les accidents ont lieu principalement la nuit.

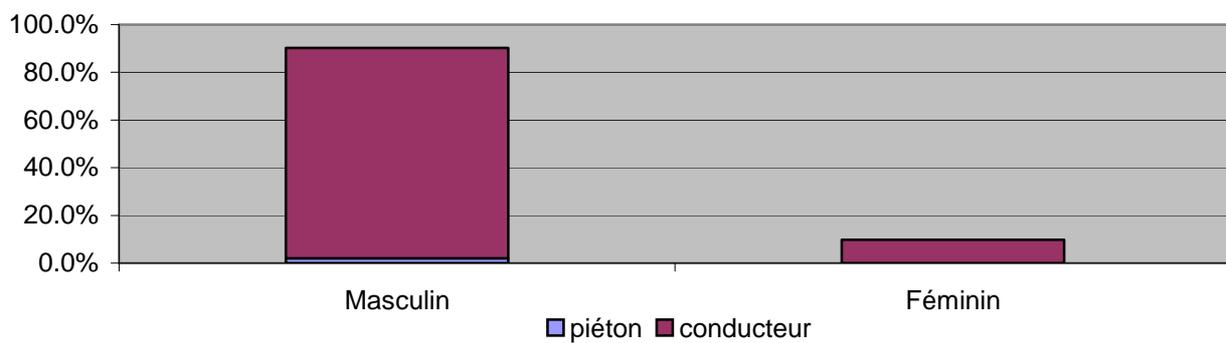
Répartition selon la luminosité



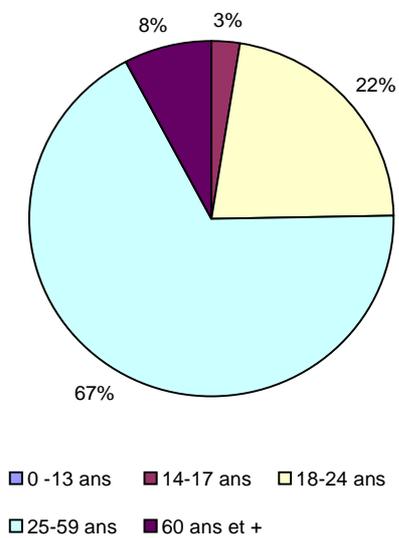
Part des conducteurs ou piétons alcoolisés selon le mode de déplacement



Répartition des conducteurs et piétons alcoolisés selon le sexe



Répartition des conducteurs et piétons alcoolisés selon l'âge

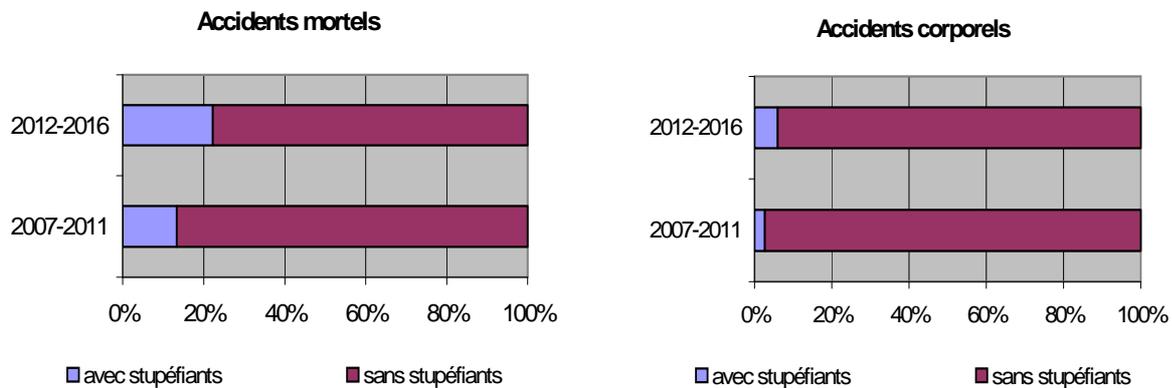


Suspension du permis de conduire dans le Cher

| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------------------------|------|------|------|------|------|
| Nombre de suspension par an | 652 | 558 | 523 | 449 | 543 |

B - Les stupéfiants

5-2-1-B L'importance de l'enjeu « Stupéfiants »



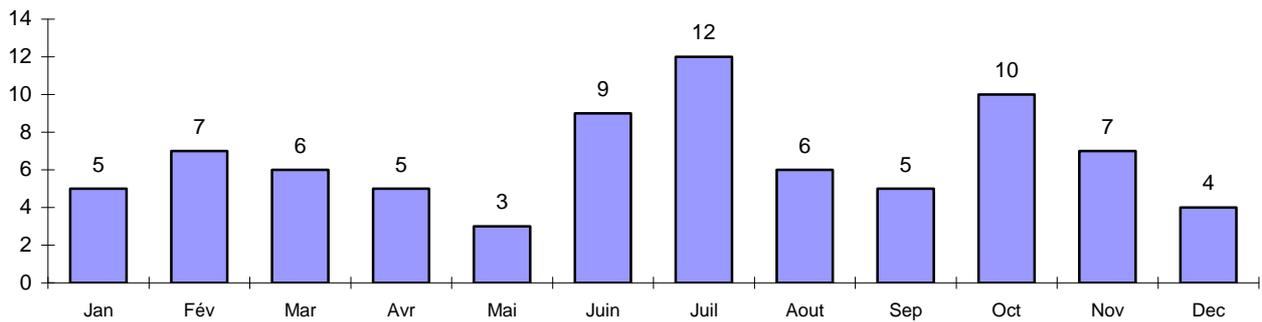
- **22,2%** des accidents mortels (24/108) ont impliqué au moins un conducteur sous stupéfiants
- Ce taux est de **6,0%** (79/1317) pour les accidents corporels
- **23,8%** (29/122) des personnes tuées et **6,0 %** (102/1698) des blessées ont été impliquées dans un accident impliquant au moins un conducteur sous stupéfiant

Dans le Cher, on déplore **23,8%** des tués dans un accident impliquant au moins un conducteur sous stupéfiant. Ce taux est de 22% au niveau national et de 20% pour la famille de référence.

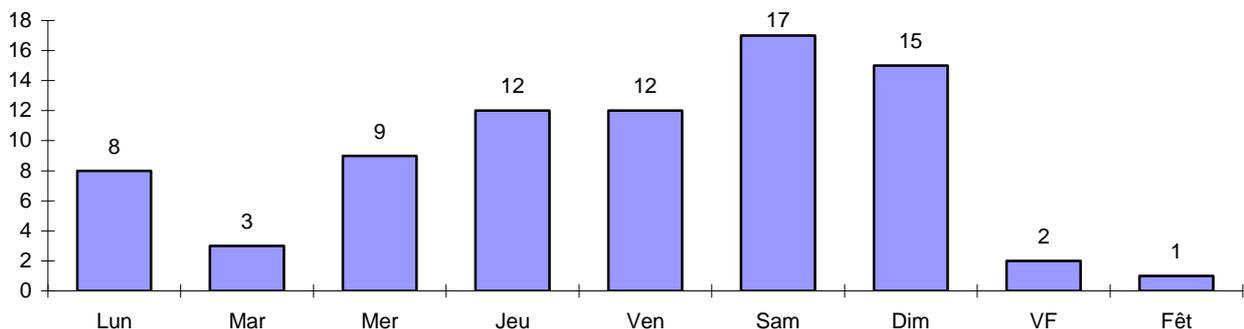
Au regard du tableau de caractérisation (page 49 du DGO), cet enjeu **est un enjeu absolu mais pas un enjeu relatif**.

5-2-2-B Le panorama de l'enjeu « Stupéfiants »

Répartition mensuelle

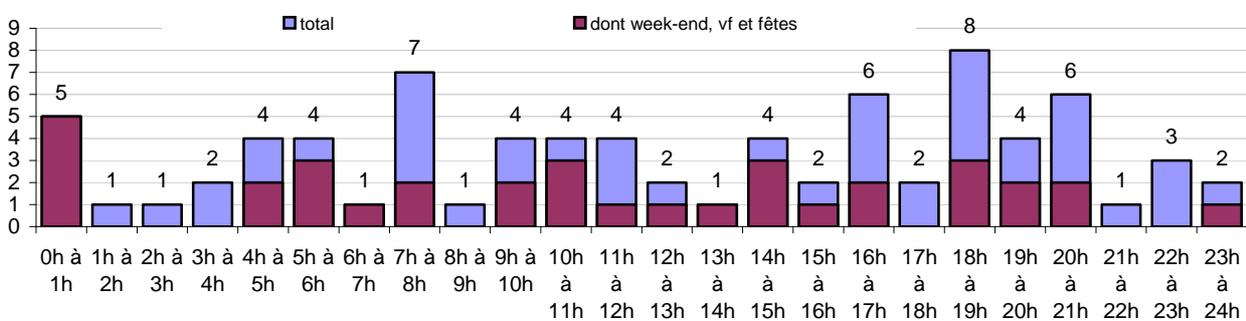


Répartition selon le jour de la semaine



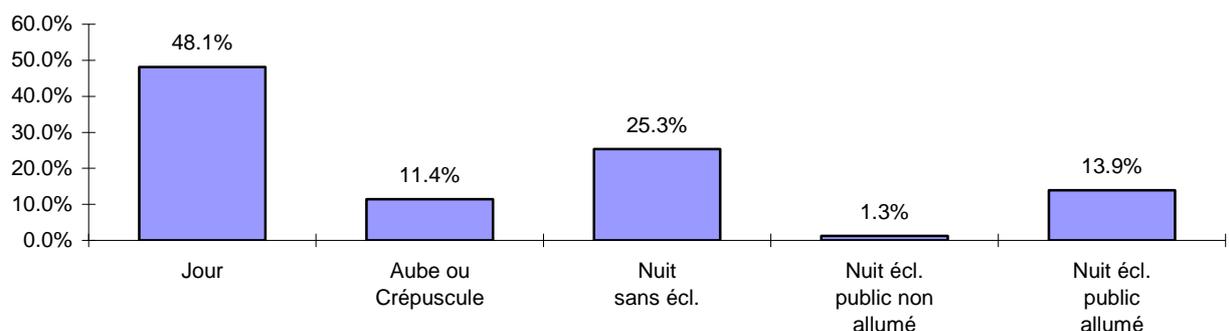
Les accidents avec présence de stupéfiants surviennent principalement les week-end.

Répartition horaire

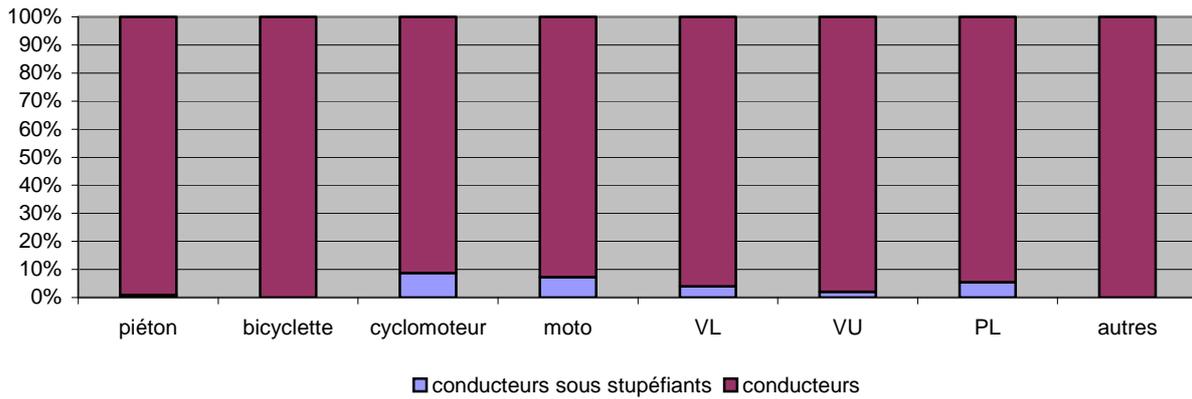


Durant les jours ouvrables, les accidents avec présence de stupéfiants sont concentrés en fin d'après-midi et début soirée. Un pic apparaît aussi en fin de nuit.

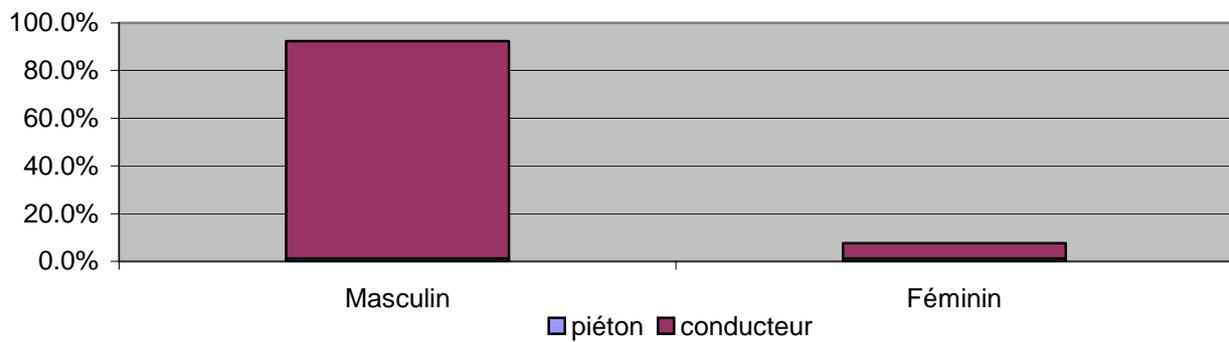
Répartition selon la luminosité



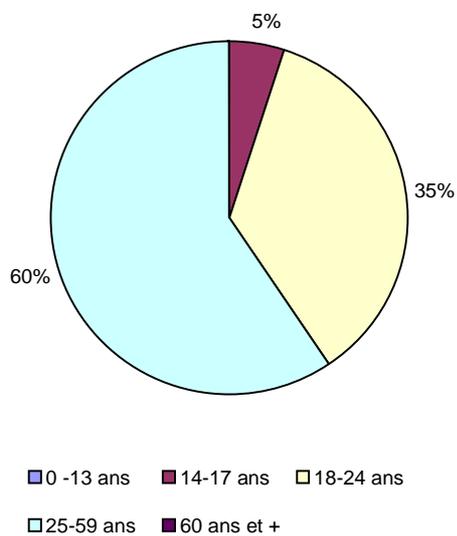
Part des conducteurs et piétons sous stupéfiants selon le mode de déplacement



Répartition des conducteurs et piétons sous stupéfiants selon le sexe



Répartition des conducteurs et piétons sous stupéfiants selon l'âge



Suspension du permis de conduire dans le Cher

| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|
| Nombre de suspension par an | 73 | 132 | 124 | 174 | 237 |

5-3 Les jeunes

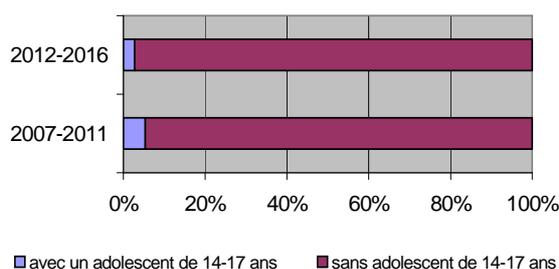
L'accidentologie

Les jeunes divisés en trois classes d'étude (14-17 ans, 18-24 ans et 25-29 ans)

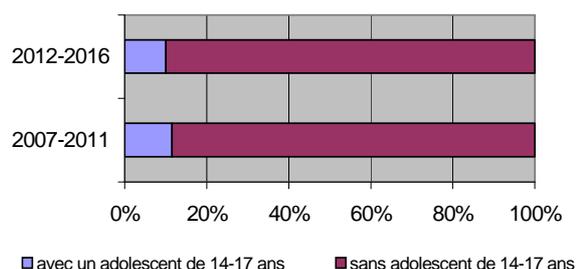
A - Les adolescents âgés de 14 à 17 ans

5-3-1-A L'importance de l'enjeu « Les adolescents âgés de 14 à 17 ans »

Accidents mortels



Accidents corporels



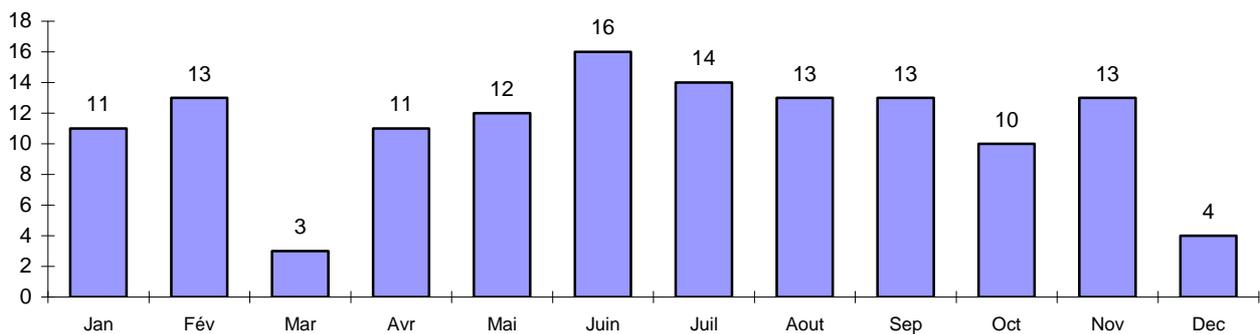
- **2,8%** des accidents mortels (3/108) ont entraîné le décès d'un adolescent de 14 à 17 ans
- **10,1%** (133/1317) des accidents corporels ont impliqué au moins un adolescent de 14 à 17 ans
- **2,5%** (3/122) des personnes tuées et **7,5%** (127/1698) des blessées sont des adolescents de 14 à 17 ans

Dans le Cher, **2,5%** des tués dans un accident de la route sont des adolescents de 14 à 17 ans. Ce taux est de 5% au niveau national et pour la famille de référence.

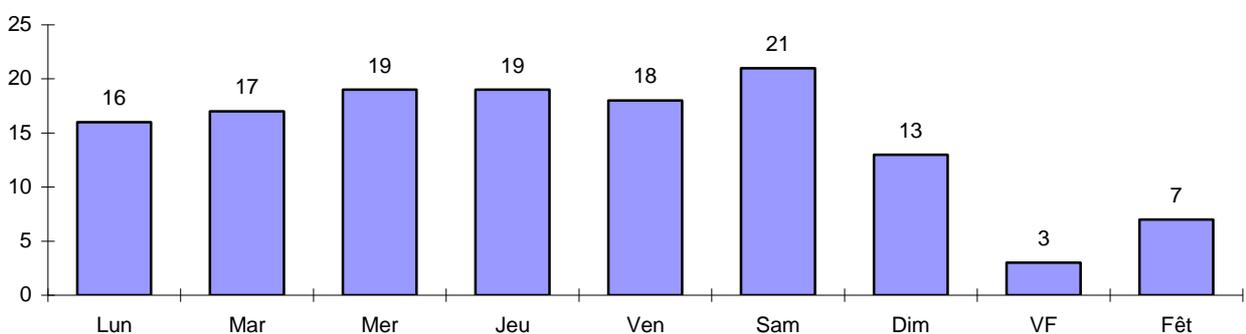
Au regard du tableau de caractérisation (page 49 du DGO), cet enjeu **n'est pas un enjeu absolu ni un enjeu relatif**.

5-3-2-A Le panorama de l'enjeu « Les adolescents âgés de 14 à 17 ans »

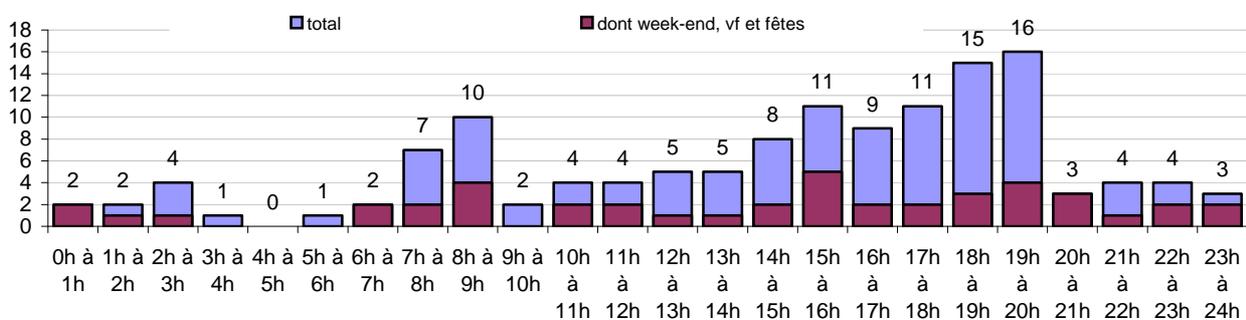
Répartition mensuelle



Répartition selon le jour de la semaine

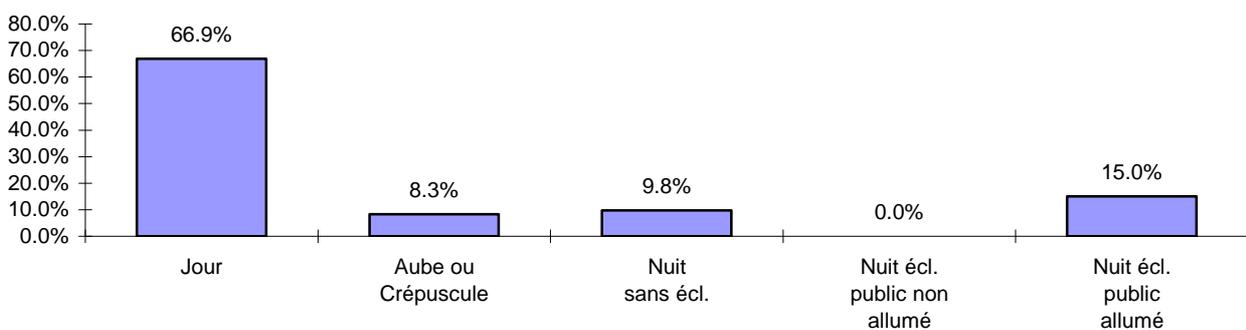


Répartition horaire

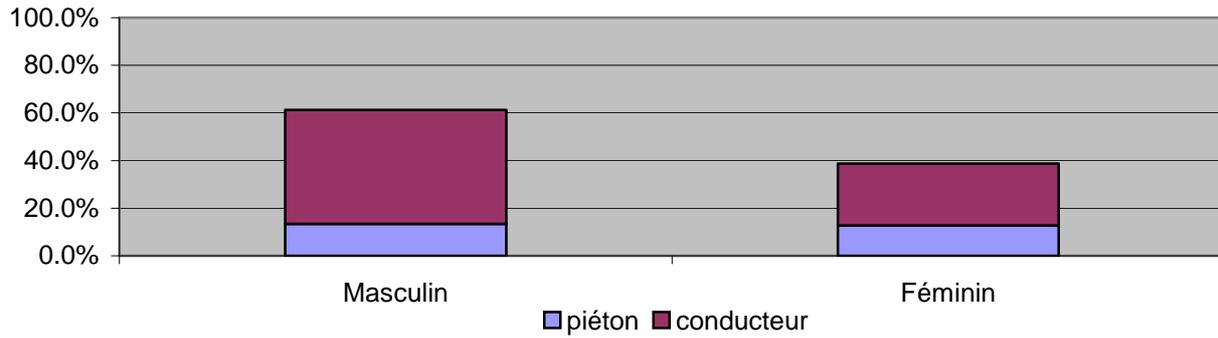


Durant les jours ouvrables, les accidents sont concentrés en fin d'après-midi et début soirée.

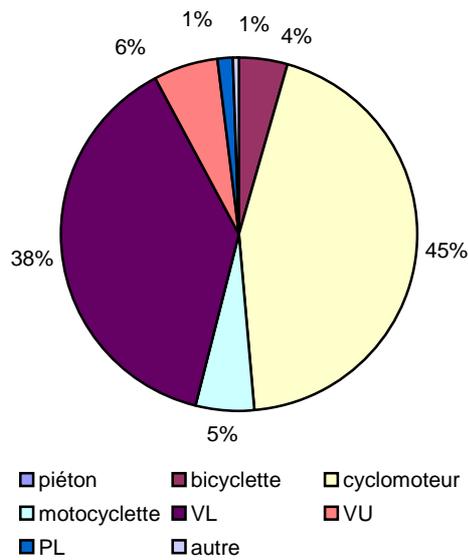
Répartition selon la luminosité



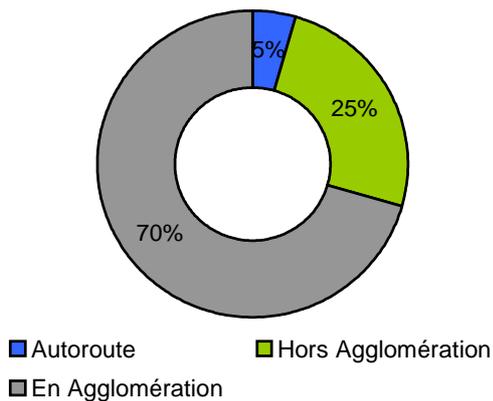
Répartition des conducteurs et piétons selon le sexe



Répartition des impliqués selon le mode de déplacement



Répartition selon le milieu



Les auteurs présumés d'accidents de cette classe d'âge en 2016

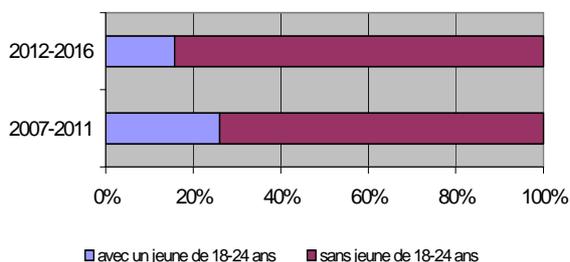
2 adolescents de 15 ans ont été auteurs présumés d'accidents (corporels et graves).

- l'un en tant que piéton par un refus de priorité,
- l'autre en cyclo par un défaut de maîtrise.

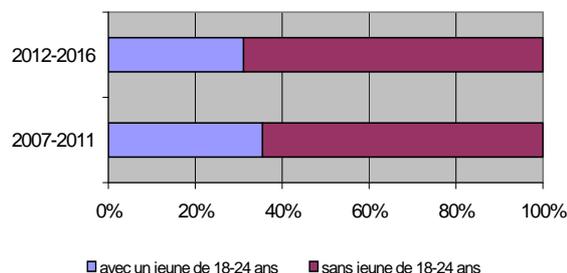
B - Les jeunes âgés de 18 à 24 ans

5-3-1-B L'importance de l'enjeu « Les jeunes âgés de 18 à 24 ans »

Accidents mortels



Accidents corporels



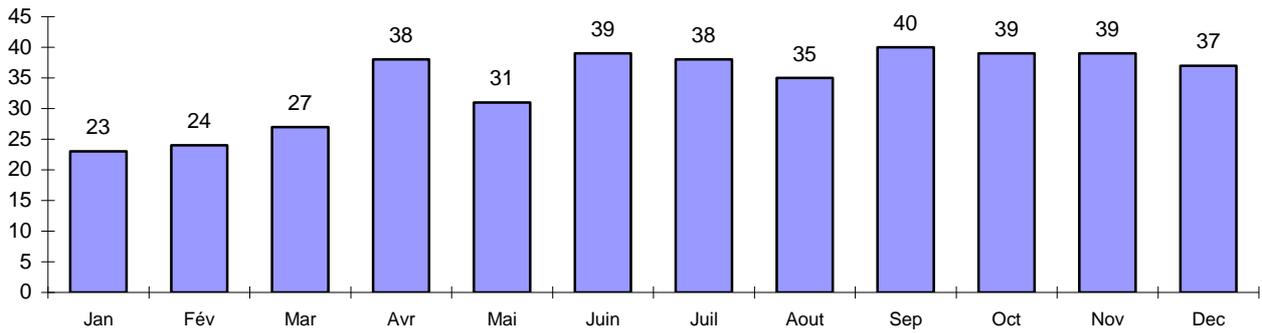
- **15,7%** des accidents mortels (17/108) ont entraîné le décès d'un jeune de 18 à 24 ans
- **31,1%** (410/1317) des accidents corporels ont impliqué au moins un jeune de 18 à 24 ans
- 14,8% (18/122) des personnes tuées et 18,6% (316/1698) des blessées sont des jeunes de 18 à 24 ans.

Dans le Cher, **14,8%** des tués dans un accident de la route sont des jeunes de 18 à 24 ans. Ce taux est de 18% au niveau national et pour la famille de référence.

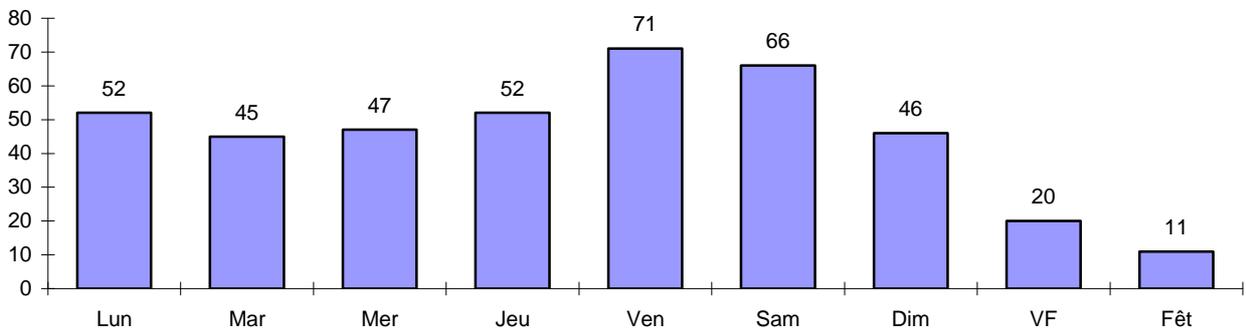
Au regard du tableau de caractérisation (page 49 du DGO), cet enjeu **est un enjeu absolu mais ce n'est pas un enjeu relatif**.

5-3-2-B Le panorama de l'enjeu « Les jeunes agés de 18 à 24 ans »

Répartition mensuelle

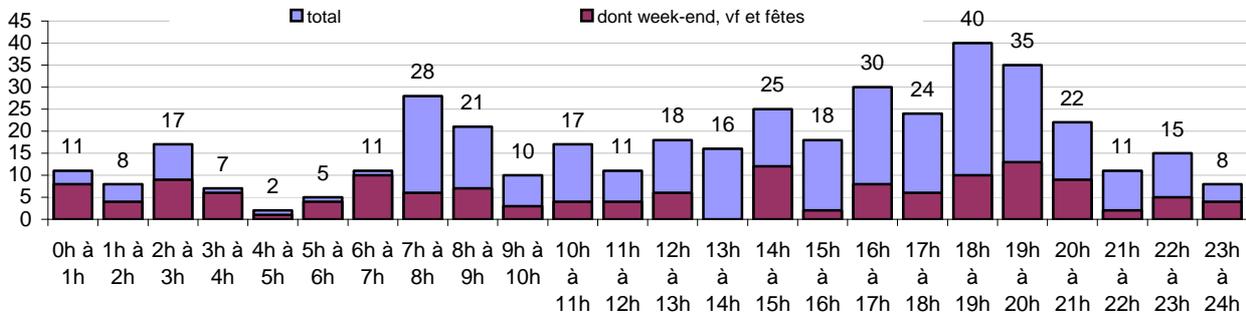


Répartition selon le jour de la semaine



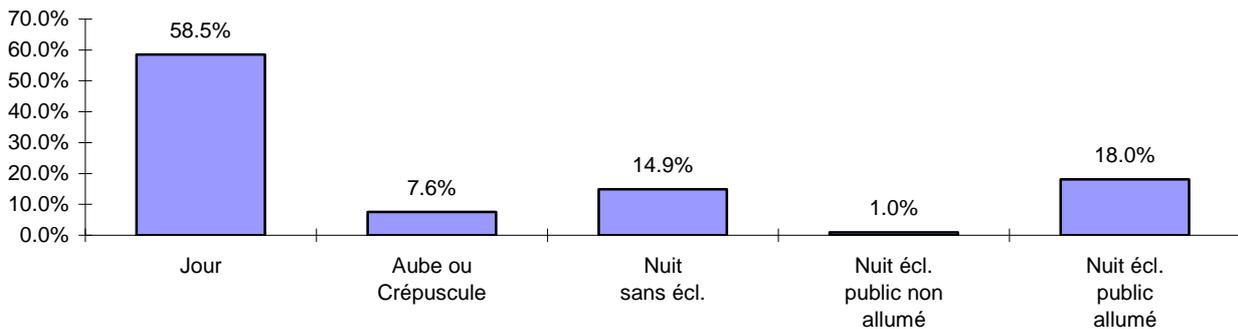
Les accidents surviennent principalement le vendredi et le samedi.

Répartition horaire

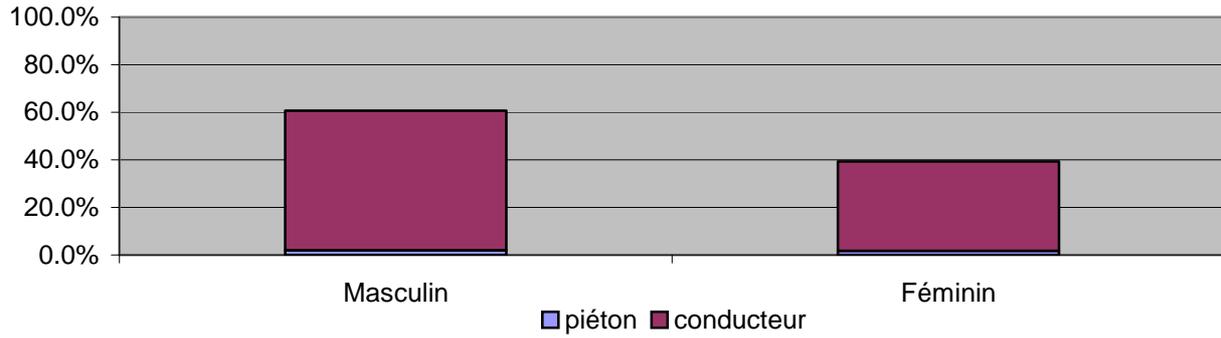


Durant les jours ouvrables, les accidents sont concentrés en fin d'après-midi et début soirée.

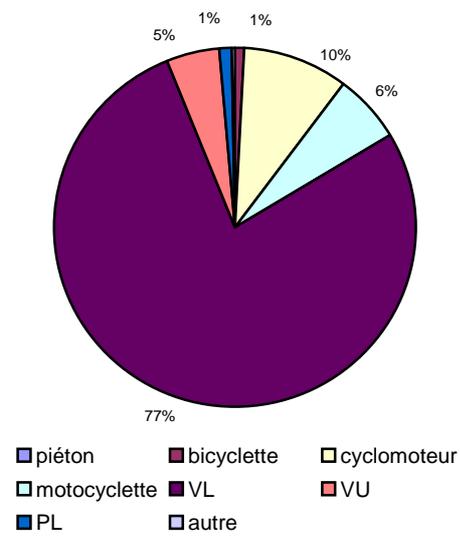
Répartition selon la luminosité



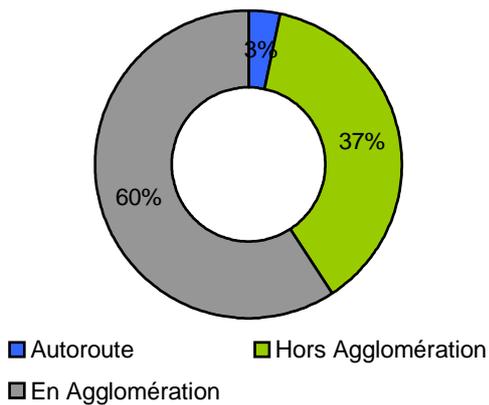
Répartition des conducteurs et piétons selon le sexe



Répartition des impliqués selon le mode de déplacement



Répartition selon le milieu



Les auteurs présumés d'accidents de cette classe d'âge en 2016

26 jeunes de cette classe ont été auteurs présumés d'accidents corporels dont 21 d'accidents graves.

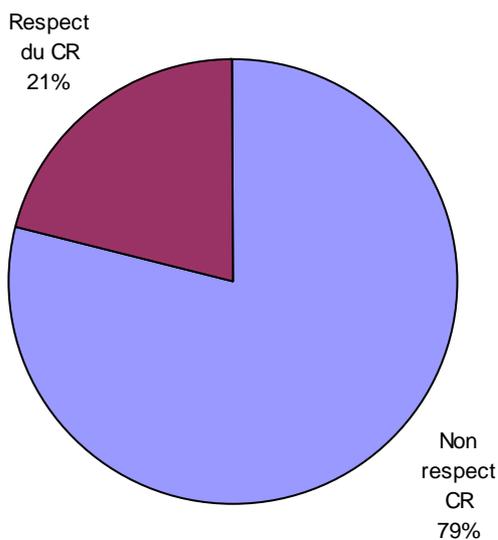
Répartition selon le mode de déplacement

| | Accidents Corporels | | | | | |
|------------------------|---------------------|--------|-------|--------|------|--------|
| | Vélos | Cyclos | Motos | VL | PL | Total |
| Accidents | 1 | 1 | 4 | 19 | 1 | 26 |
| % accidents | 3.8% | 3.8% | 15.4% | 73.1% | 3.8% | 100.0% |
| Tués | | 1 | | 1 | | 2 |
| % tués | | 50.0% | | 50.0% | | 100.0% |
| Blessés | 1 | | 4 | 9 | 1 | 15 |
| % blessés | 6.7% | | 26.7% | 60.0% | 6.7% | 100.0% |
| Blessés Hospitalisés | 1 | | 2 | 7 | | 10 |
| % blessés hospitalisés | 10.0% | 0.0% | 20.0% | 70.0% | | 100.0% |
| Indemne | | | | 9 | | 9 |
| % Indemne | | | | 100.0% | | 100.0% |
| Total Tués et Blessés | 1 | 1 | 4 | 10 | 1 | 17 |
| % Tués et Blessés | 5.9% | 5.9% | 23.5% | 58.8% | 5.9% | 100.0% |

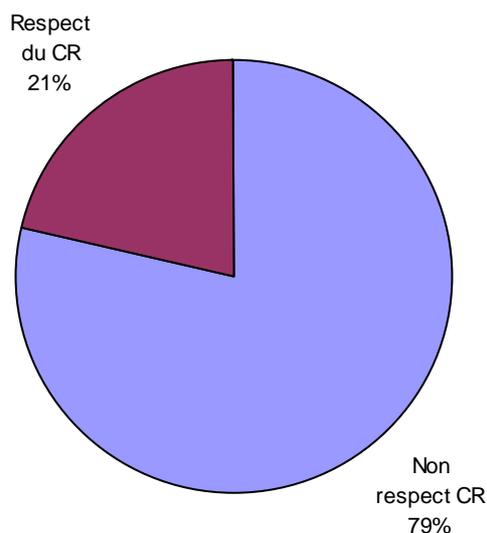
| | Accidents Graves | | | | | |
|------------------------|------------------|--------|-------|--------|------|--------|
| | Vélos | Cyclos | Motos | VL | PL | Total |
| Accidents | 1 | 1 | 2 | 16 | 1 | 21 |
| % accidents | 4.8% | 4.8% | 9.5% | 76.2% | 4.8% | 100.0% |
| Tués | | 1 | | 1 | | 2 |
| % tués | | 50.0% | | 50.0% | | 100.0% |
| Blessés | 1 | | 2 | 9 | 1 | 13 |
| % blessés | 7.7% | | 15.4% | 69.2% | 7.7% | 100.0% |
| Blessés Hospitalisés | 1 | | 2 | 7 | | 10 |
| % blessés hospitalisés | 10.0% | | 20.0% | 70.0% | | 100.0% |
| Indemne | | | | 6 | | 6 |
| % Indemne | | | | 100.0% | | 100.0% |
| Total Tués et Blessés | 1 | 1 | 2 | 10 | 1 | 15 |
| % Tués et Blessés | 6.7% | 6.7% | 13.3% | 66.7% | 6.7% | 100.0% |

Répartition des causes entre respect et non respect du code de la route

Accidents Corporels



Accidents Graves



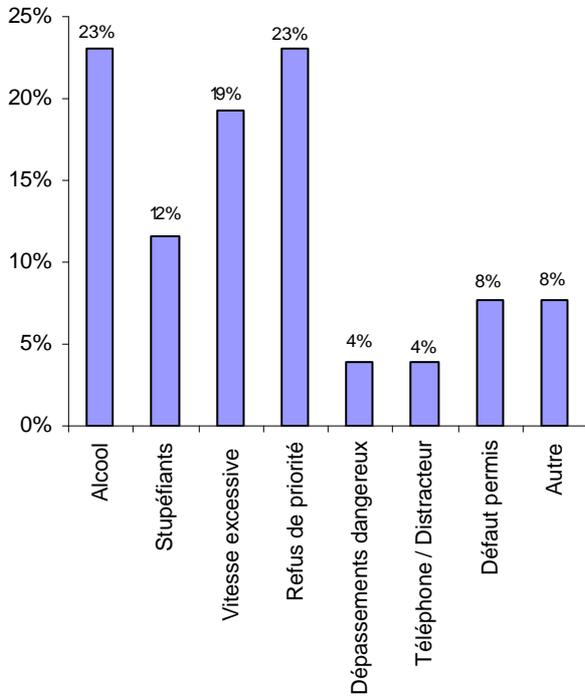
Le non respect du code de la route, en particulier l'alcoolisation excessive et le refus de priorité, est la cause de 80 % des accidents graves causés par la tranche d'âge des 18-24 ans.

Focus sur les causes

Plusieurs causes peuvent être présentes dans un accident.

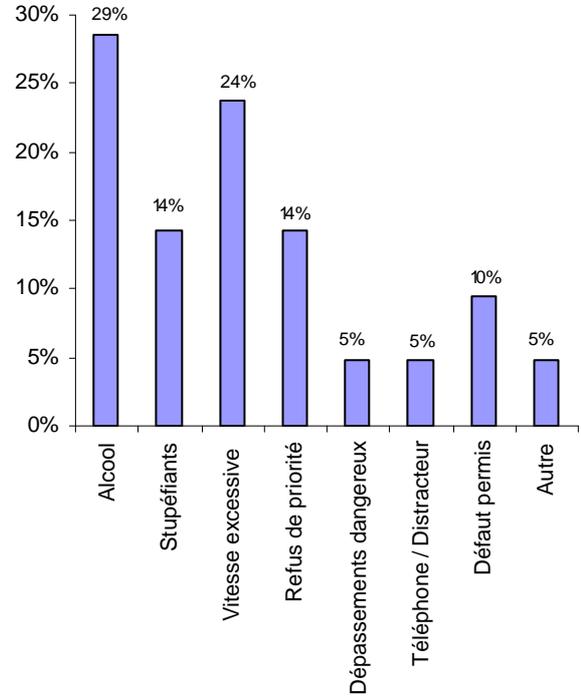
Accidents Corporels

"Non respect du code de la route"

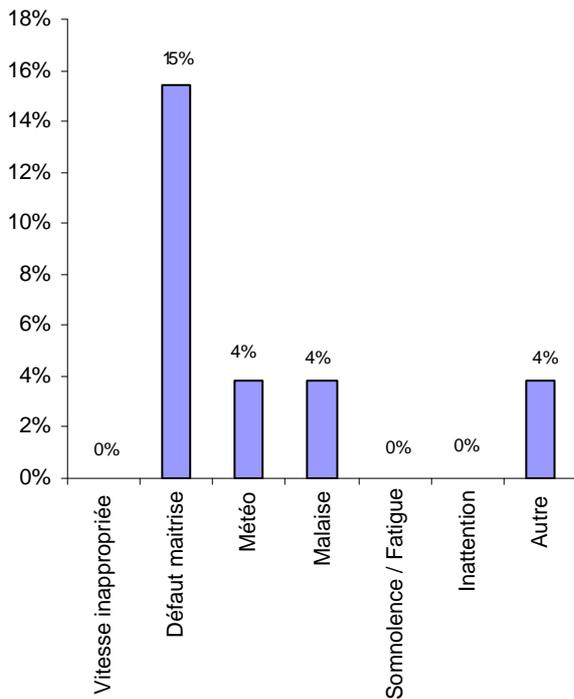


Accidents Graves

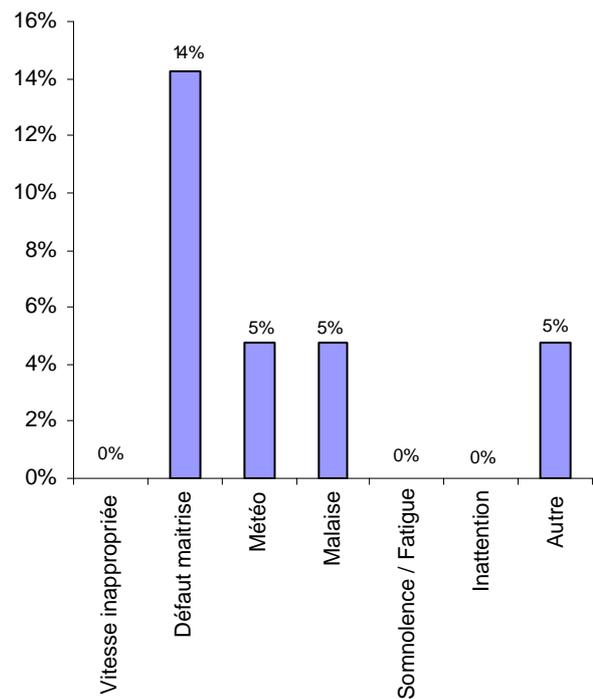
"Non respect du code de la route"



"Respect du code de la route"



"Respect du code de la route"



C - Les jeunes âgés de 25 à 29 ans

5-3-1-C L'importance de l'enjeu « Les jeunes âgés de 25 à 29 ans »



- **13,0%** des accidents mortels (14/108) ont entraîné le décès d'un jeune de 25 à 29 ans
- **19,5%** (257/1317) des accidents corporels ont impliqué au moins un jeune de 25 à 29 ans
- 12,3% (15/122) des personnes tuées et 10,4% (176/1698) des blessées sont des jeunes de 25 à 29 ans

Dans le Cher, **12,3%** des tués dans un accident de la route sont des jeunes de 25 à 29 ans. Ce taux est de 10% au niveau national et pour la famille de référence.

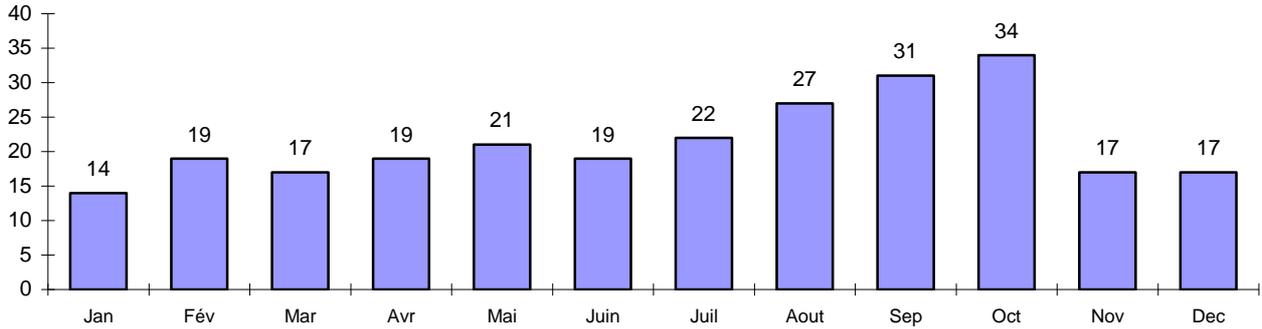
Au regard du tableau de caractérisation (page 49 du DGO), cet enjeu **n'est pas un enjeu absolu ni un enjeu relatif**.

Cette classe d'âge représente :

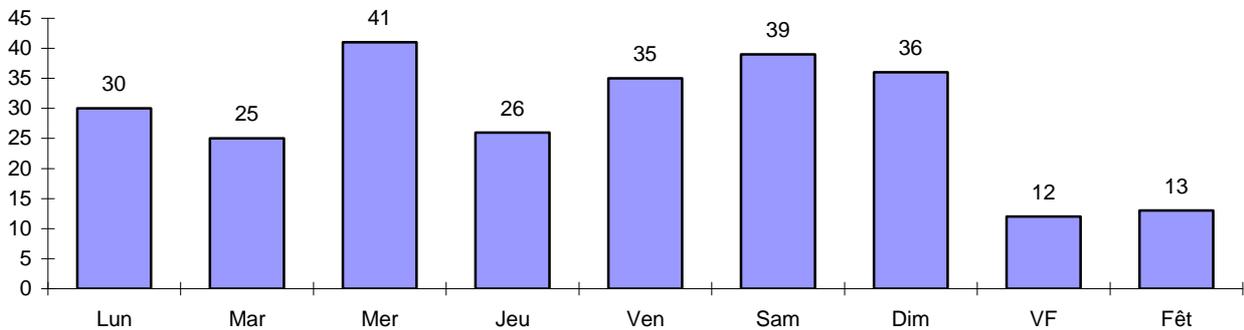
- 5% de la population du département ;
- 11,5% de la classe d'âge de 25-59 ans ;
- 24% (15/63) des personnes tuées de la classe d'âge 25-59 ans.

5-3-2-C Le panorama de l'enjeu « Les jeunes agés de 25 à 29 ans »

Répartition mensuelle

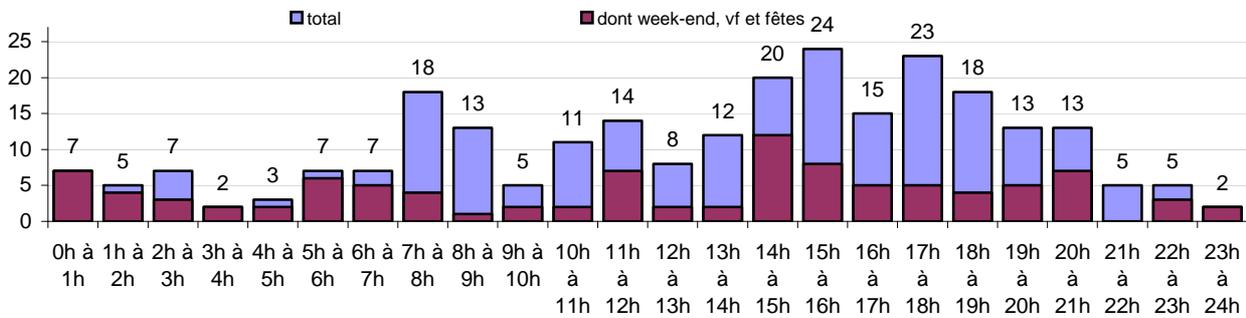


Répartition selon le jour de la semaine



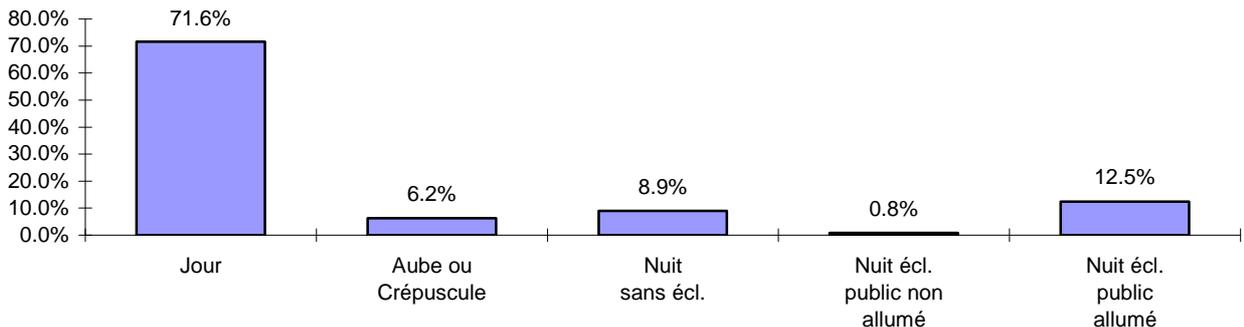
Les accidents surviennent principalement le mercredi et les week-end.

Répartition horaire

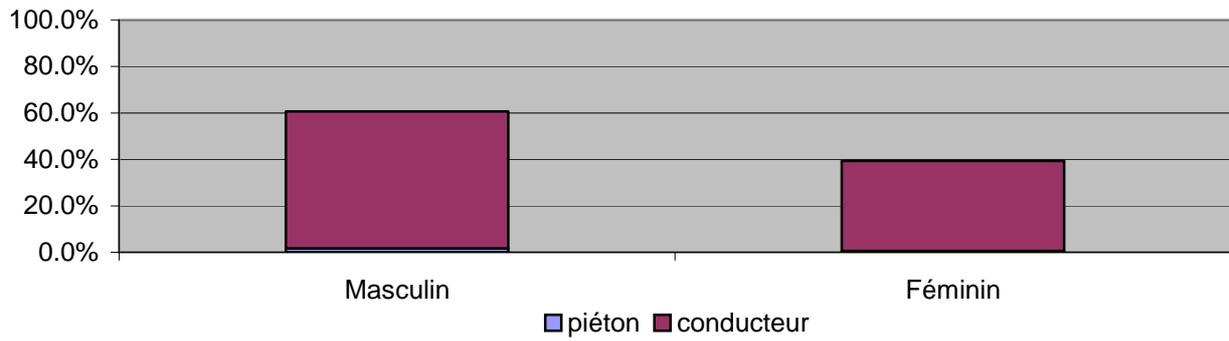


Durant les jours ouvrables, les accidents sont concentrés en fin d'après-midi et début soirée, ainsi qu'au matin.

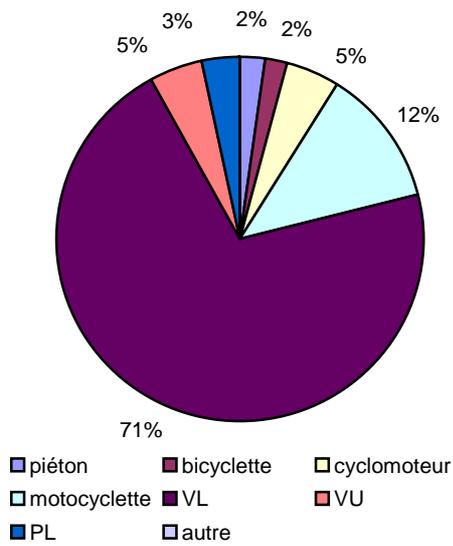
Répartition selon la luminosité



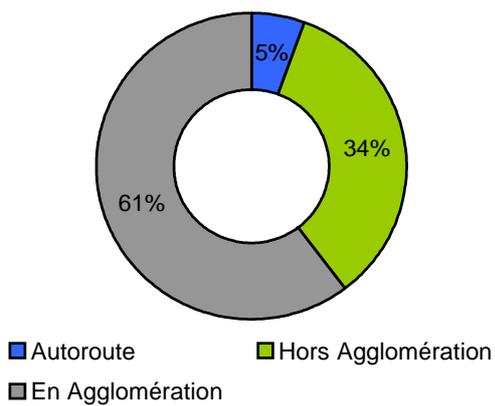
Répartition des conducteurs et piétons selon le sexe



Répartition des impliqués selon le mode de déplacement



Répartition selon le milieu



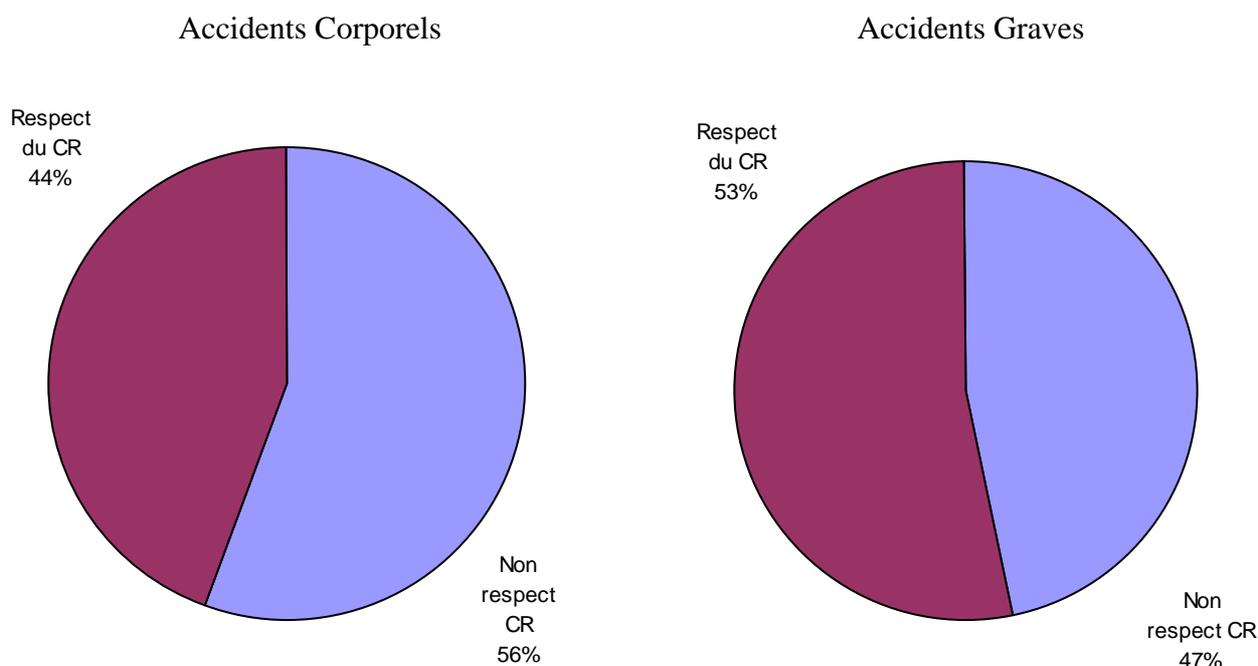
Les auteurs présumés d'accidents de cette classe d'âge en 2016

14 jeunes de cette classe ont été auteurs présumés d'accidents corporels dont 12 d'accidents graves.

Répartition selon le mode de déplacement

| | Accidents Corporels | | | | Accidents Graves | | | |
|------------------------|---------------------|-------|--------|--------|------------------|-------|--------|--------|
| | Vélos | Motos | VL | Total | Vélos | Motos | VL | Total |
| Accidents | 1 | 3 | 10 | 14 | 1 | 2 | 9 | 12 |
| % accidents | 7.1% | 21.4% | 71.4% | 100.0% | 8.3% | 16.7% | 75.0% | 100.0% |
| Tués | | | 2 | 2 | | | 2 | 2 |
| % tués | | | 100.0% | 100.0% | | | 100.0% | 100.0% |
| Blessés | 1 | 3 | 7 | 11 | 1 | 2 | 6 | 9 |
| % blessés | 9.1% | 27.3% | 63.6% | 100.0% | 11.1% | 22.2% | 66.7% | 100.0% |
| Blessés Hospitalisés | 1 | 2 | 5 | 8 | 1 | 2 | 5 | 8 |
| % blessés hospitalisés | 12.5% | 25.0% | 62.5% | 100.0% | 12.5% | 25.0% | 62.5% | 100.0% |
| Indemne | | | 1 | 1 | | | 1 | 1 |
| % Indemne | | | 100.0% | 100.0% | | | 100.0% | 100.0% |
| Total Tués et Blessés | 1 | 3 | 9 | 13 | 1 | 2 | 8 | 11 |
| % Tués et Blessés | 7.7% | 23.1% | 69.2% | 100.0% | 9.1% | 18.2% | 72.7% | 100.0% |

Répartition des causes entre respect et non respect du code de la route



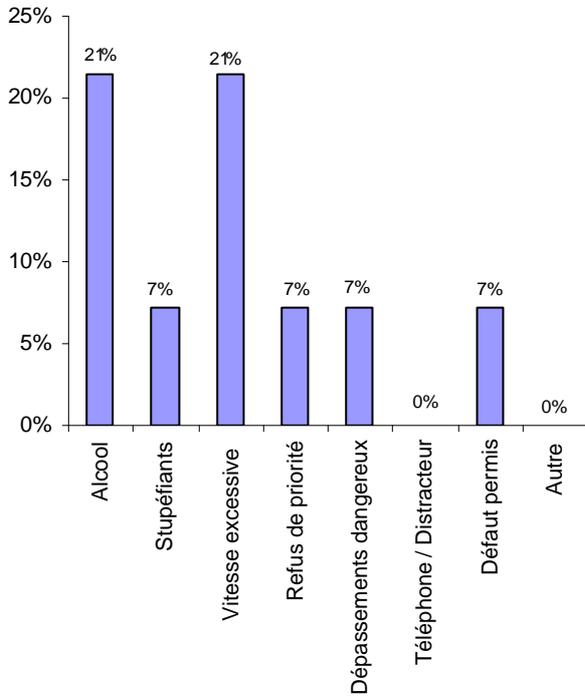
Le non respect du code de la route est la cause de 47 % des accidents graves causés par la tranche d'âge des 25-29 ans ; dans 53 % des cas d'accidents graves causés par cette tranche d'âge, le code de la route était respecté mais pas les règles élémentaires de prudence.

Focus sur les causes

Plusieurs causes peuvent être présentes dans un accident.

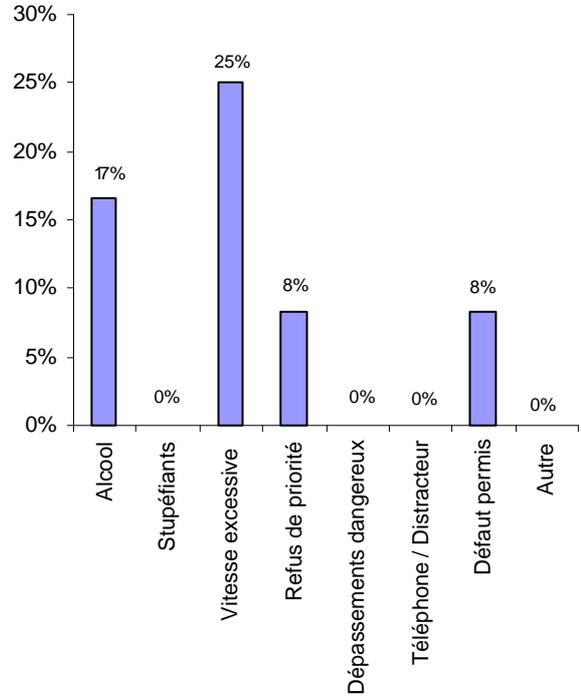
Accidents Corporels

"Non respect du code de la route"

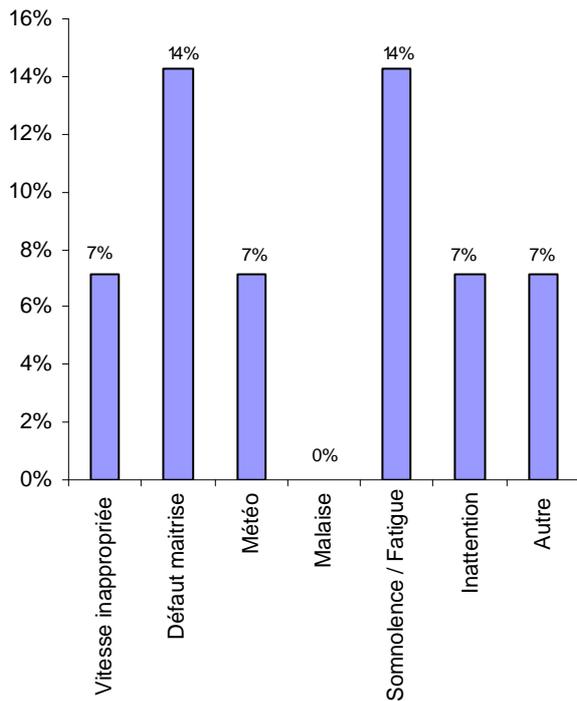


Accidents Graves

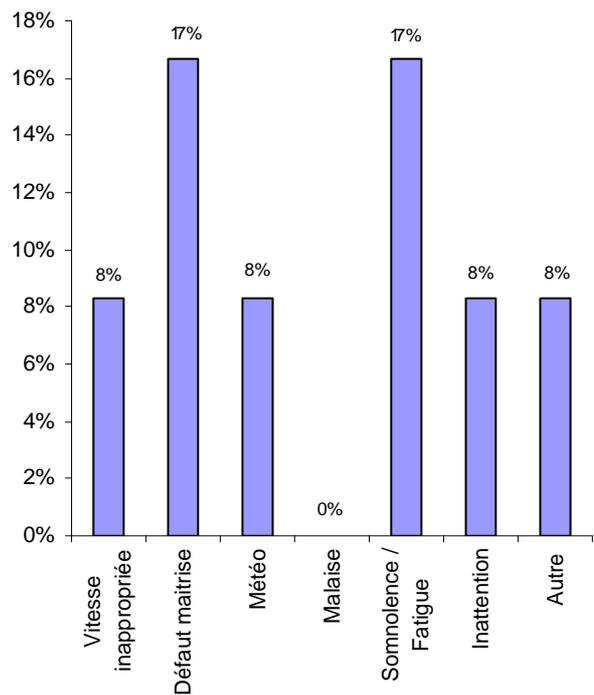
"Non respect du code de la route"



"Respect du code de la route"



"Respect du code de la route"



5-4 Les séniors

L'accidentologie

Les seniors sont divisés en deux classes d'étude (65-74 ans, 75 ans et plus)

A - Les seniors âgés de 65 à 74 ans

5-4-1-A L'importance de l'enjeu « Les seniors âgés de 65 à 74 ans »



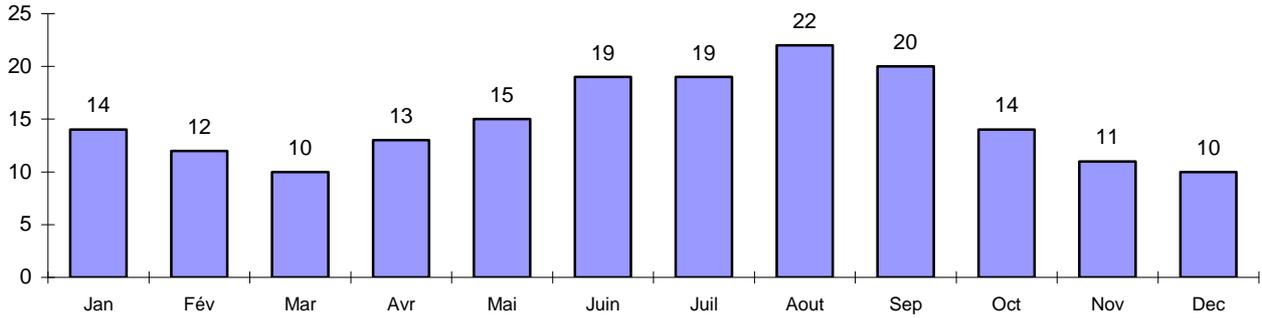
- **11,1%** des accidents mortels (12/108) ont entraîné le décès d'un senior de 65 à 74 ans
- **13,6%** (179/1317) des accidents corporels ont impliqué au moins un seniors de 65 à 74 ans
- 9,8% (12/122) des personnes tuées et 6,7% (113/1698) des blessées sont des seniors de 65 à 74 ans

Dans le Cher, **9,8%** des tués dans un accident de la route sont des seniors de 65 à 74 ans. Ce taux est de 8% au niveau national et 9% pour la famille de référence.

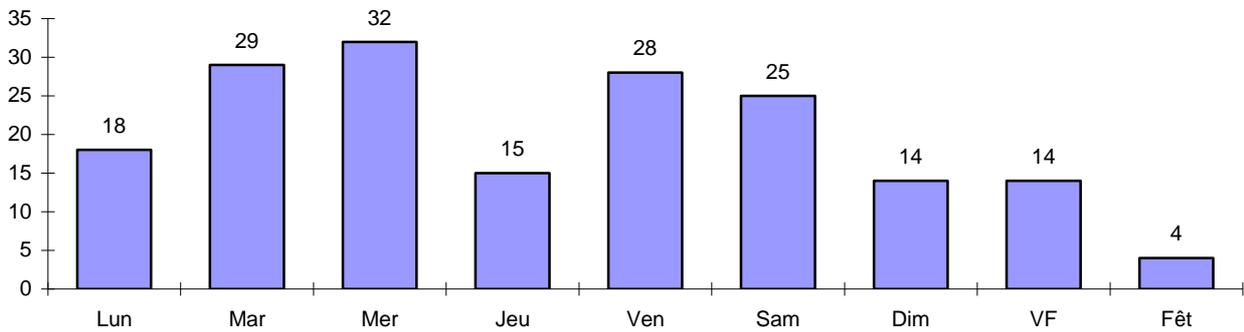
Au regard du tableau de caractérisation (page 49 du DGO), cet enjeu **n'est pas un enjeu absolu ni un enjeu relatif.**

5-4-2-A Le panorama de l'enjeu « Les seniors âgés de 65 à 74 ans »

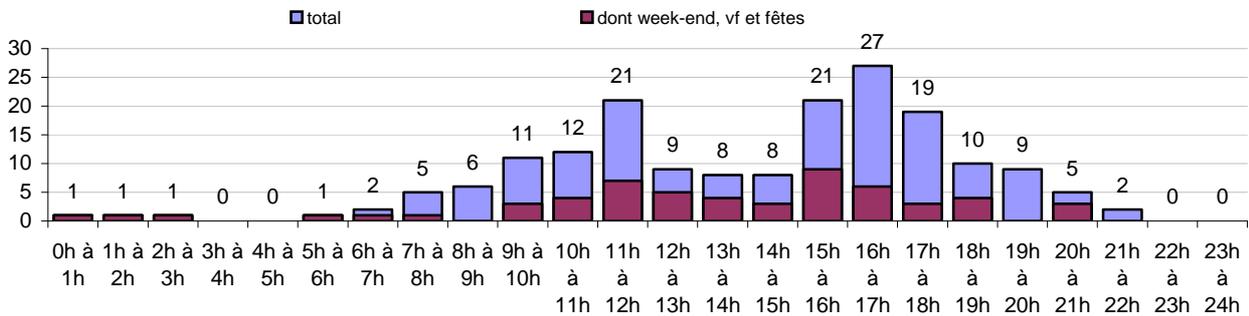
Répartition mensuelle



Répartition selon le jour de la semaine

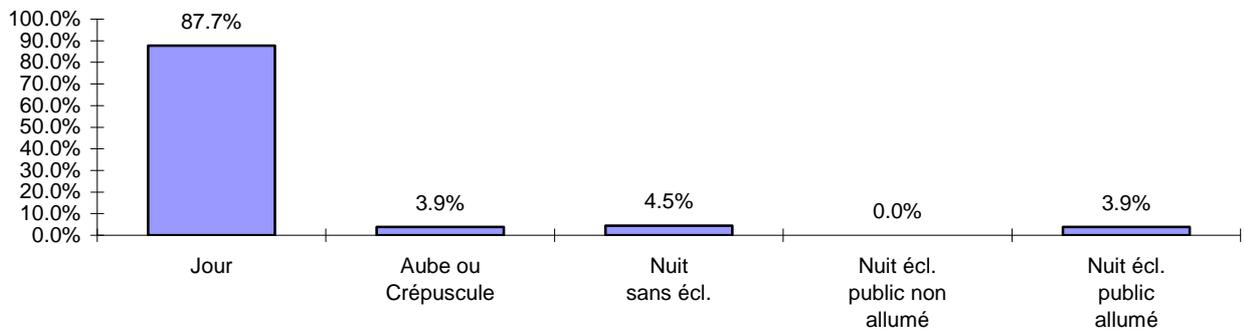


Répartition horaire

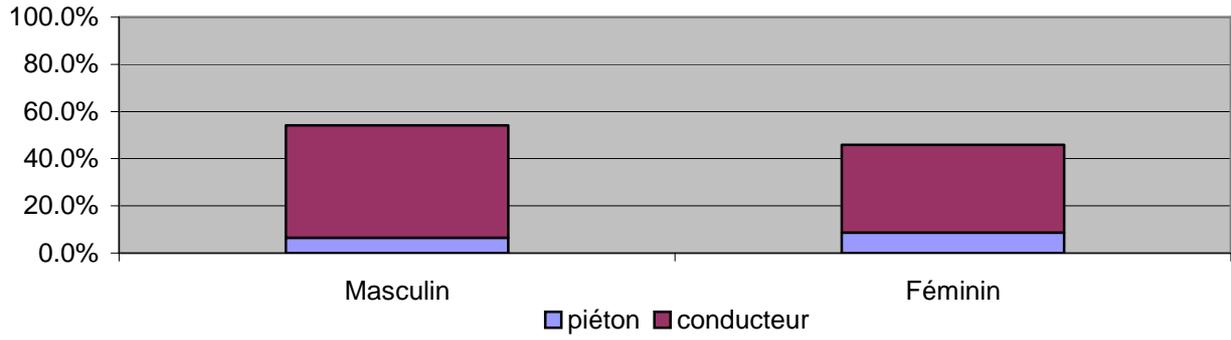


Durant les jours ouvrables, les accidents sont concentrés en en après-midi.

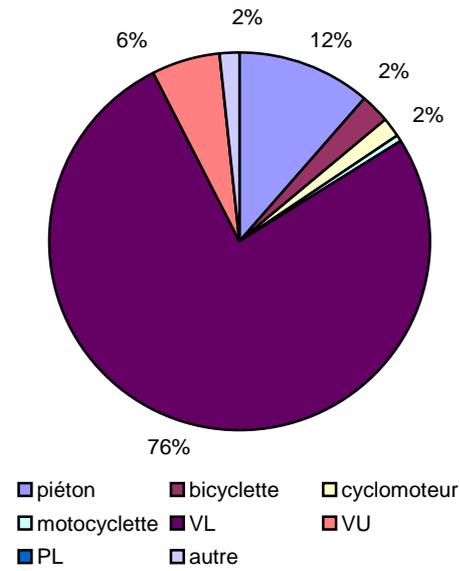
Répartition selon la luminosité



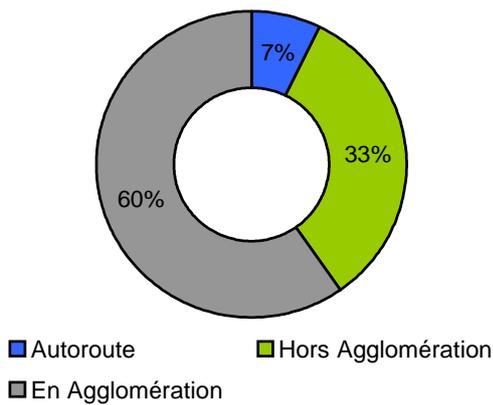
Répartition des conducteurs et piétons selon le sexe



Répartition des impliqués selon le mode de déplacement



Répartition selon le milieu



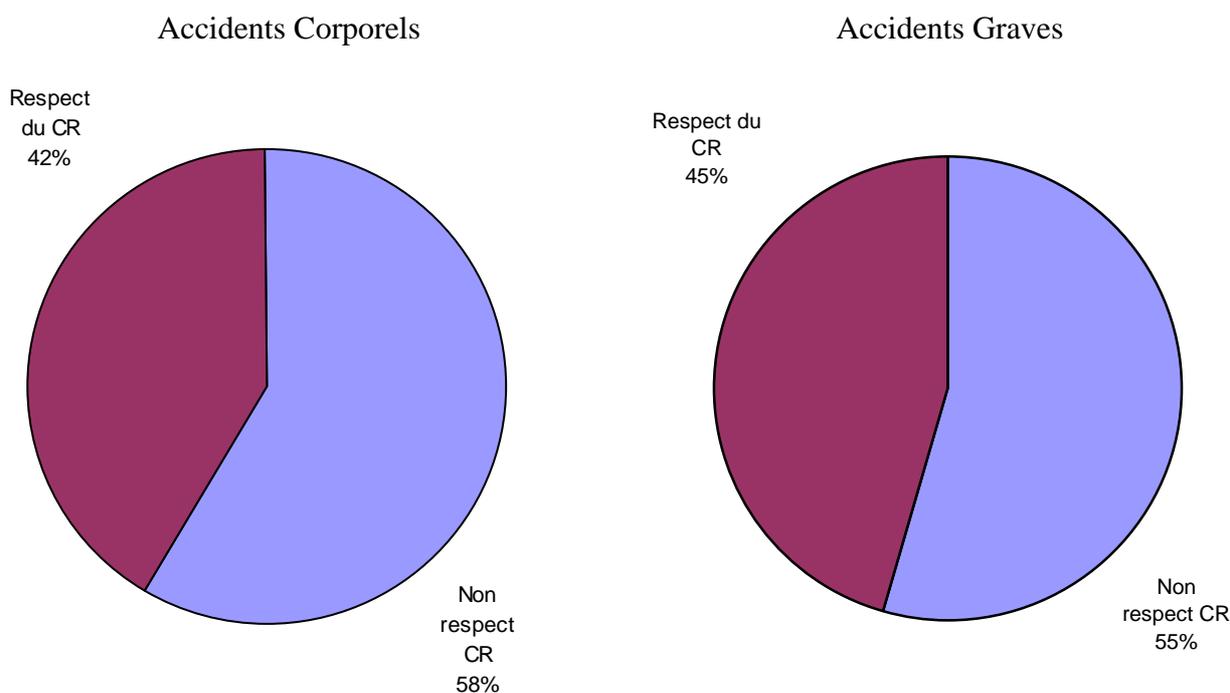
Les auteurs présumés d'accidents de cette classe d'âge en 2016

11 seniors de cette classe ont été auteurs présumés d'accidents corporels dont 10 d'accidents graves.

Répartition selon le mode de déplacement

| | VL | Total | VL | Total |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Accidents | 11 | 11 | 10 | 10 |
| % accidents | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| Tués | 1 | 1 | 1 | 1 |
| % tués | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| Blessés | 6 | 6 | 5 | 5 |
| % blessés | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| Blessés Hospitalisés | 5 | 5 | 5 | 5 |
| % blessés hospitalisés | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| Indemne | 4 | 4 | 4 | 4 |
| % Indemne | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| Total Tués et Blessés | 7 | 7 | 6 | 6 |
| % Tués et Blessés | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |

Répartition des causes entre respect et non respect du code de la route

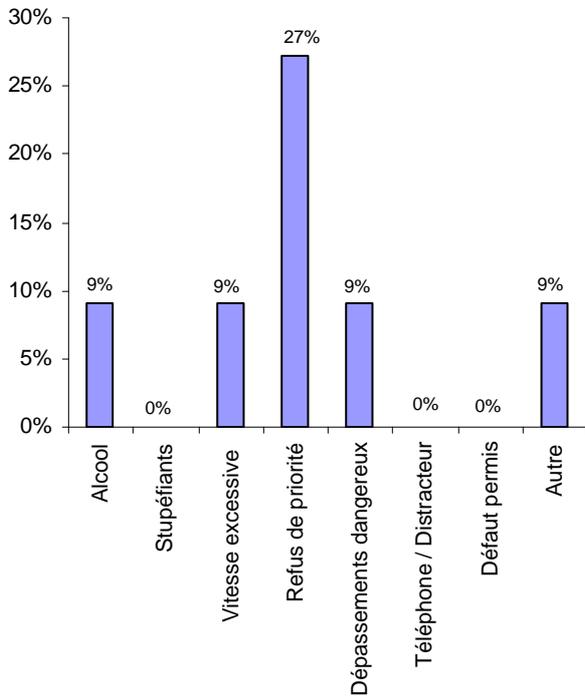


Le non respect du code de la route est la cause de 55 % des accidents graves causés par la tranche d'âge des 65-74 ans, en particulier le refus de priorité.

Focus sur les causes

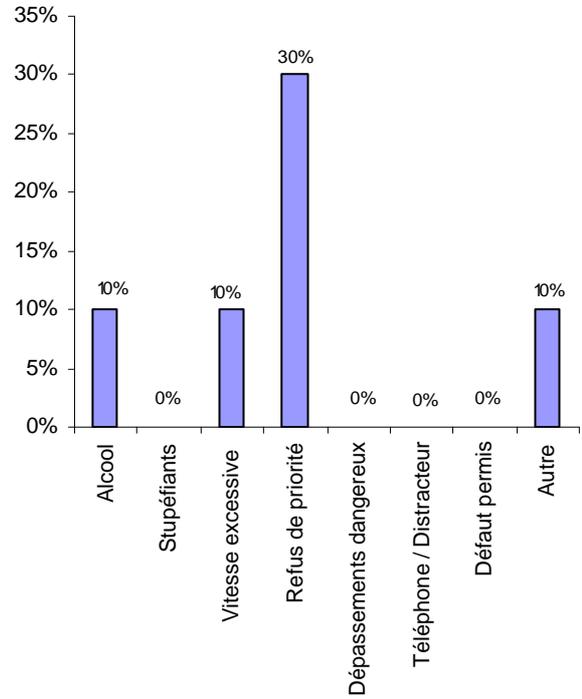
Accidents Corporels

"Non respect du code de la route"

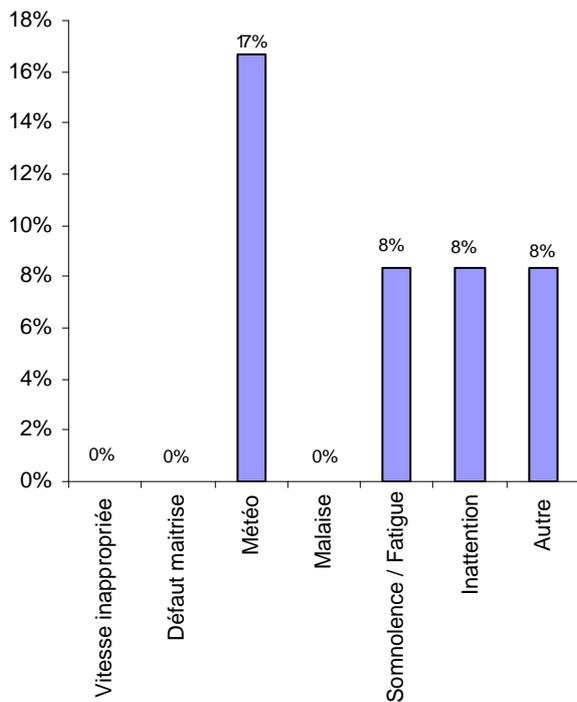


Accidents Graves

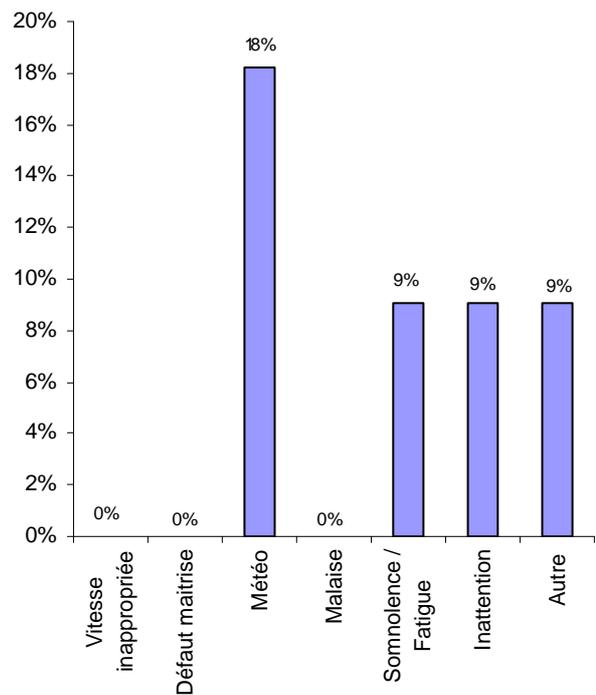
"Non respect du code de la route"



"Respect du code de la route"

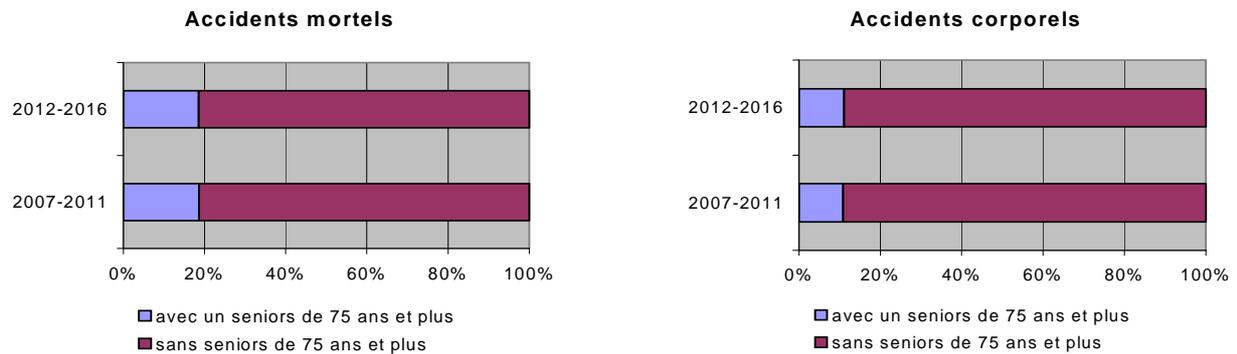


"Respect du code de la route"



B - Les seniors âgés de 75 ans et plus

5-4-1-B L'importance de l'enjeu « Les seniors âgés de 75 ans et plus »



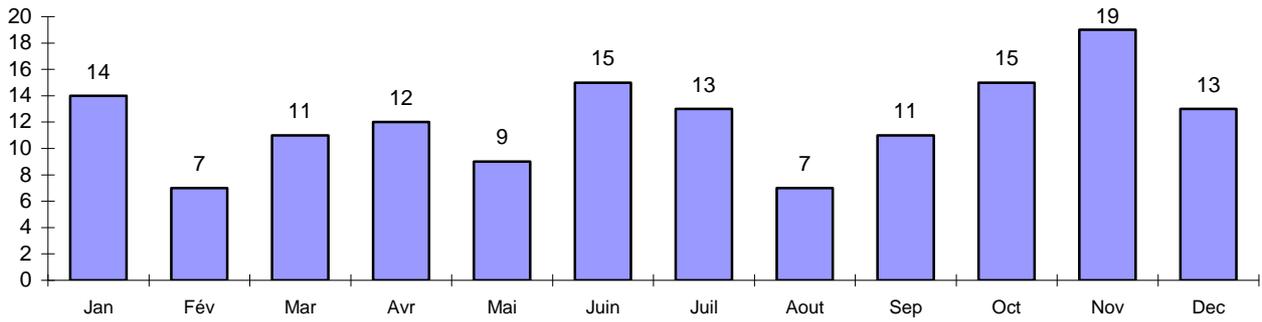
- **18,5%** des accidents mortels (20/108) ont entraîné le décès d'un senior de 75 ans et plus
- **11,1%** (146/1317) des accidents corporels ont impliqué au moins un senior de 75 ans et plus
- 18,0% (22/122) des personnes tuées et 5,4% (91/1698) des blessées sont des seniors de 75 ans et plus

Dans le Cher, **18,0%** des tués dans un accident de la route sont des seniors de 75 ans et plus. Ce taux est de 14% au niveau national et 16% pour la famille de référence.

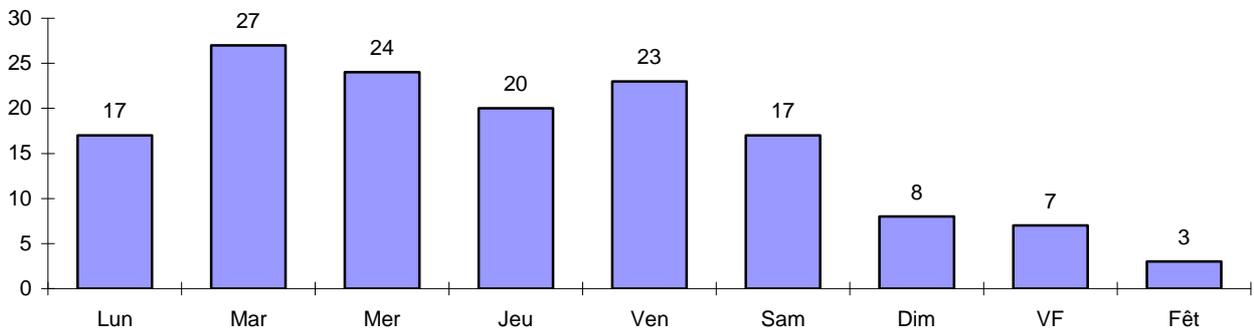
Au regard du tableau de caractérisation (page 49 du DGO), cet enjeu **n'est pas un enjeu absolu ni un enjeu relatif**.

5-4-2-B Le panorama de l'enjeu « Les seniors âgés de 75 ans et plus »

Répartition mensuelle

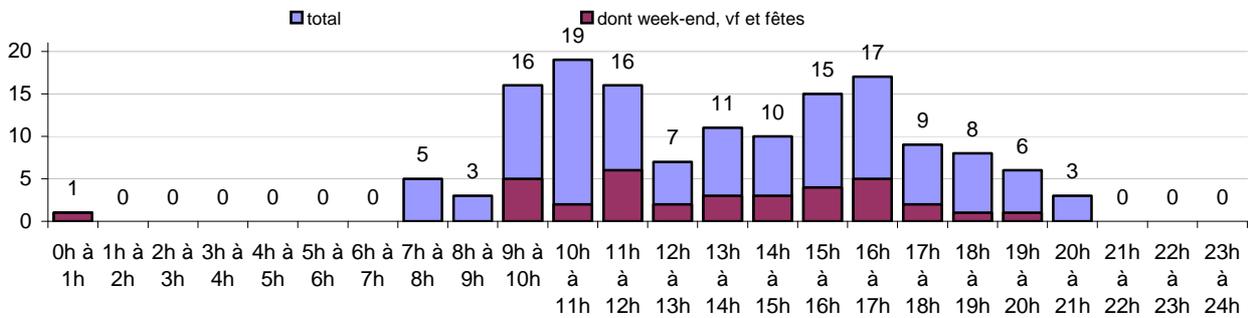


Répartition selon le jour de la semaine



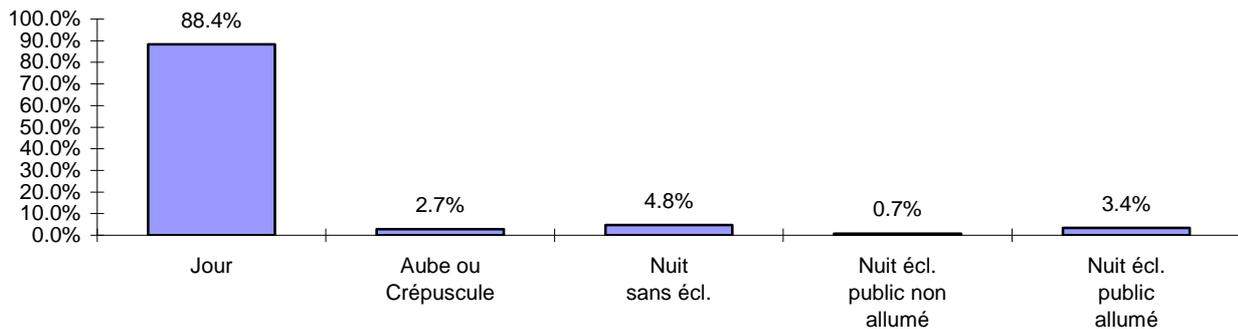
Les accidents surviennent principalement le mardi.

Répartition horaire

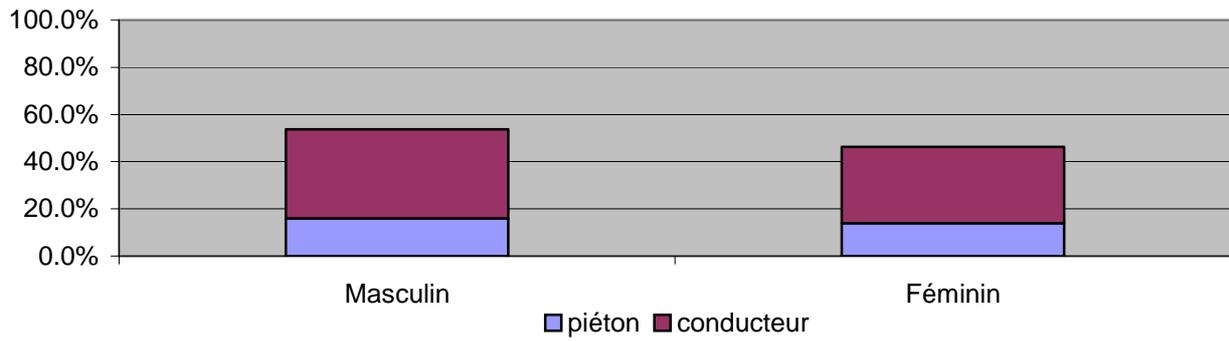


Durant les jours ouvrables, les accidents sont concentrés en matinée et en après-midi.

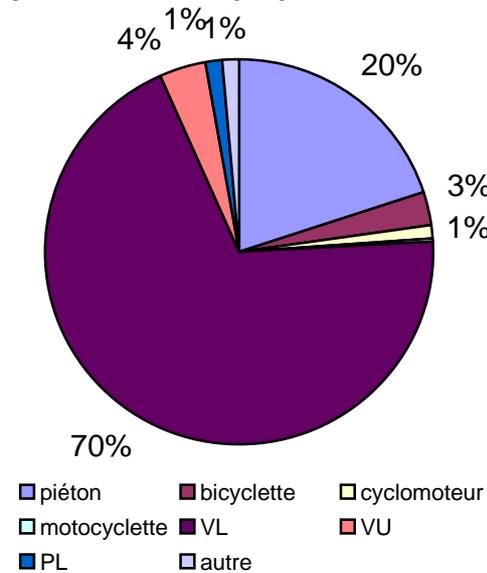
Répartition selon la luminosité



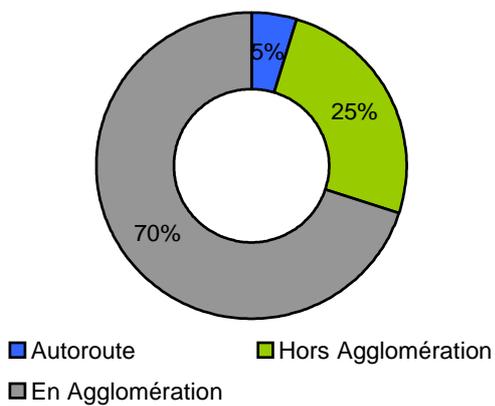
Répartition des conducteurs et piétons selon le sexe



Répartition des impliqués selon le mode de déplacement



Répartition selon le milieu



Les auteurs présumés d'accidents de cette classe d'âge en 2016

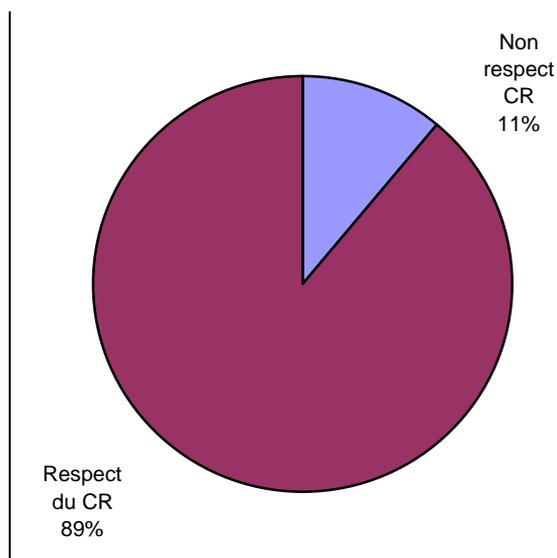
8 seniors de cette classe ont été auteurs présumés d'accidents corporels. Tous ont été graves.

Répartition selon le mode de déplacement

| | VL | Total | VL | Total |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Accidents | 8 | 8 | 8 | 8 |
| % accidents | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| Tués | 2 | 2 | 2 | 2 |
| % tués | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| Blessés | 2 | 2 | 2 | 2 |
| % blessés | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| Blessés Hospitalisés | 0 | 0 | 0 | 0 |
| % blessés hospitalisés | | | | 0.0% |
| Indemne | 4 | 4 | 4 | 4 |
| % Indemne | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| Total Tués et Blessés | 4 | 4 | 4 | 4 |
| % Tués et Blessés | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |

Répartition des causes entre respect et non respect du code de la route

Accidents Corporels et Graves

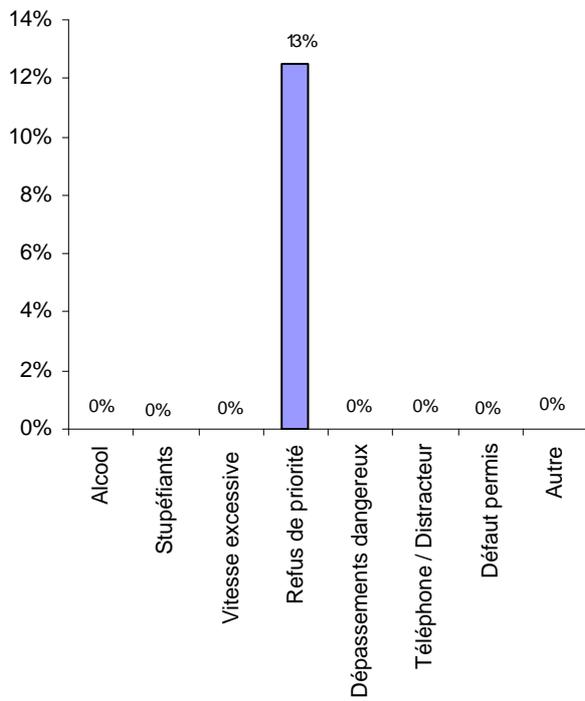


Le non respect du code de la route est la cause de 11% seulement des accidents graves causés par la tranche d'âge des plus de 75 ans ; dans 89% des cas d'accidents graves causés par cette tranche d'âge, le code de la route était respecté mais pas les règles élémentaires de prudence (inattention et défaut de maîtrise notamment).

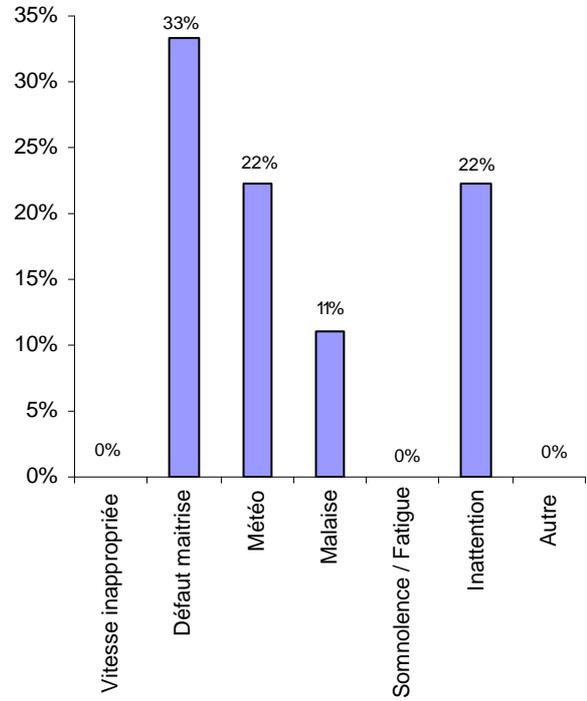
Focus sur les causes

Accidents Corporels et Graves

"Non respect du code de la route"



"Respect du code de la route"



5-7 Synthèse des enjeux

5-7-1 Les données clés par enjeu

❖ **Le risque routier professionnel**

- **37,1%** des accidents corporels ont impliqué au moins un conducteur en risque routier professionnel.

❖ **Les substances psychoactives**

- **14,7%** des accidents corporels et **37%** des accidents mortels ont pour cause au moins un conducteur qui présentait une alcoolémie positive (supérieure au seuil légal). Ces accidents surviennent principalement durant le vendredi et les week-ends. Les tranches d'âges 18-24 ans et 25-59 ans sont principalement touchées.
- **6%** des accidents corporels et **22%** des accidents mortels ont pour cause au moins un conducteur sous stupéfiants. Ces accidents surviennent principalement durant les week-ends. Les tranches d'âges 18-24 ans et 25-59 ans sont principalement touchées.

❖ **Les jeunes**

- **45%** des impliqués de la tranche d'âge 14-17 ans utilisent le cyclomoteur. **70%** des accidents impliquant cette classe d'âge ont lieu en agglomération
- **14,8%** des tués sont de la classe d'âge 18-24 ans mais ils ne représentent que 6,5% de la population du département. **77%** des impliqués de cette classe d'âge utilisent le VL et **10%** le cyclomoteur.
- **12,3%** des tués sont de la classe d'âge 25-29 ans mais ils ne représentent que 5% de la population du département. **71%** des impliqués de cette classe d'âge utilisent le VL et **12%** la moto.

❖ **Les séniors**

- **87,7%** des accidents impliquant un séniors de 65-74 ans ont lieu de jour. Ils ont lieu principalement en fin d'après-midi. **76%** des impliqués de cette classe d'âge utilisent le VL et **12%** sont piétons.
- **88,4%** des accidents impliquant un séniors de 75 ans et plus ont lieu de jour. **70%** des impliqués de cette classe d'âge utilisent le VL et **20%** sont piétons.

5-7-2 Hiérarchisation des enjeux

Aux enjeux identifiés par l'analyse de l'accidentologie il convient d'ajouter deux enjeux complémentaires, concernant **les règles élémentaires de prudence**, dont l'inobservation est souvent facteur d'accident grave, ainsi que l'enjeu des **conducteurs, principalement masculins, de la tranche d'âge des 30-60 ans** : s'il ne s'agit pas d'un public vulnérable, c'est bien dans cette cible que se retrouve la majorité des auteurs des faits.

| Enjeu | | Absolu | Relatif | Hiérarchisation |
|---|-----------------------|--------|---------|-----------------|
| Le risque routier professionnel (p51) | | O | N | 2 |
| Les substances psychoactives | L'alcool (p57) | O | O | 1 |
| | Les stupéfiants (p61) | O | N | |
| Les jeunes | 14-17 ans (p65) | N | N | 3 |
| | 18-24 ans (p69) | O | N | |
| | 25-29 ans (p75) | N | N | |
| Les séniors | 65-74 ans (p81) | N | N | 4 |
| | 75 ans et plus (p87) | N | N | |
| Respect des règles élémentaires de prudence (complémentaire) | | | | |
| Conducteurs, principalement masculins, de la tranche d'âge des 30-60 ans (complémentaire) | | | | |

6 - Les orientations d'actions au regard des enjeux fixés

6-1 Le risque routier professionnel

AMÉLIORATION DE LA CONNAISSANCE

- Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile travail et utilisation professionnelle
- Travailler avec les branches professionnelles qui ont des risques routiers spécifiques (horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue...)

ÉDUCATION – SENSIBILISATION – FORMATION – INFORMATION

- Rappeler aux chefs d'entreprises la nécessaire prise en compte du volet routier dans le cadre de l'élaboration du document unique.
- Relayer les campagnes relatives à la sécurité sur la route et destinées aux professionnels.
- Inciter les entreprises à favoriser les déplacements des personnels en utilisant des moyens de transports alternatifs à la voiture (train, vélo, bus...).
- Développer les actions de sensibilisation aux risques routiers par les entreprises et insister sur les problématiques alcool et vitesse.
- Sensibiliser les entreprises sur la nécessité d'anticiper et de préparer ses déplacements professionnels des personnels.
- Renforcer la connaissance de risques locaux spécifiques (intempéries)
- Promouvoir les formations à la conduite (stage/perfectionnement)
- Participer à la formation des auto-entrepreneurs organisée par les Chambres de commerce et d'industrie (par ex. 2 heures de sensibilisation intégrées au module de formation)
- Promouvoir les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations
- Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les centres de formation d'apprentis (CFA) et les lycées professionnels, en lien avec le tissu professionnel, les forces de l'ordre, le monde médical, les professionnels de la conduite

CONTRÔLE – SANCTION

- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite
- S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire : arrimage, immobilisation et séparation des charges de l'habitacle
- Contrôler strictement l'équipement des véhicules de service et de fonction et le port de la ceinture de sécurité
- Renforcer le déploiement de stations de pesées poids-lourds sur autoroute

6-2 Les substances psychoactives

AMÉLIORATION DE LA CONNAISSANCE

- Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool /stupéfiants
- Mieux comprendre les accidents graves liés au facteur alcool : travailler en partenariat avec le dispositif d'appui territorial de la MILDECA, l'agence régionale de la santé, les professionnels de santé
- Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations alcool /stupéfiants lors des contrôles et accidents

DÉPLACEMENT

- Développer le réseau de transports en commun (linéaire, fréquence)

ÉDUCATION – SENSIBILISATION – FORMATION – INFORMATION

Actions grand public et jeunes

- Communiquer régulièrement sur cet enjeu plus particulièrement à l'occasion des grands événements du département
- Pérenniser la présence de la Sécurité Routière lors des grands rassemblements festifs
- Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné
- Renforcer l'auto-contrôle de l'alcoolémie
- Poursuivre et renforcer la promotion de la modération des consommations et valoriser les fêtes non alcoolisées
- Développer une sensibilisation spécifique au public féminin
- Informer sur les risques liés aux consommations de stupéfiants

Actions des collectivités

- Inciter les organisateurs de manifestations festives à prendre en compte le risque routier et développer les mesures de prévention
- Inviter les maires des communes à développer la prévention du risque alcool dans l'organisation des fêtes locales
- Promouvoir la signature de charte de bonne conduite dans le cadre des contrats de location de salles municipales pour des événements privés
- Rappeler le cadre réglementaire relatif à la vente d'alcool lors de manifestations publiques et/ou privées

Actions en milieu professionnel

- Sensibiliser en milieu professionnel
- Mobiliser les entreprises sur le risque alcool

Collège-Lycée ...

- Informer sur le risque alcool dès la fin du cycle primaire
- Impliquer et sensibiliser les parents et les adultes encadrants au sein des structures éducatives dans les démarches de prévention
- Renforcer la présence de la Sécurité Routière dans les actions de prévention en milieu scolaire
- Développer les actions vers les jeunes lycéens, étudiants et en alternance, en lien avec le plan départemental de lutte contre le tabac, les drogues et la toxicomanie
- Accompagner les jeunes organisateurs de soirées étudiantes et lycéennes en les invitant à prendre systématiquement en compte le risque routier et développer les mesures de prévention
- Développer les actions hors milieu scolaire

Éducation routière

- Améliorer la prise en compte du risque alcool dans la formation initiale du conducteur
- Proposer des actions de sensibilisation à destination des professionnels des écoles de conduites
- Mobiliser les entreprises sur le risque alcool

CONTRÔLE – SANCTION

- Contrôler le respect de la réglementation imposée aux débits de boissons autorisés à fermer leurs établissements au-delà de deux heures du matin. (mise à disposition de dispositifs d'autocontrôle)
- Coordonner les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire
- Établir des recommandations à l'égard des récidivistes (développer les contrôles spécifiques des alcooliques chroniques, développer l'éthylotest anti-démarrage)
- Recourir à l'immobilisation ou à la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants
- Organiser des contrôles cibles à la sortie de lieux festifs (discothèques...) ou les soirs de fête (St Sylvestre...)

6-3 Les jeunes

AMÉLIORATION DE LA CONNAISSANCE

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacement
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents
- Recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, associations sportives, culturelles, ...) et identifier les actions menées par les différents intervenants

DÉPLACEMENT

- Favoriser les aménagements de sécurité routière aux abords des établissements scolaires et des points d'arrêt des transports (positionnement, visibilité et éclairage des passages piétons).
- Inciter les élus à développer les moyens de déplacements alternatifs (pistes cyclables, pédibus, carapate, patrouilleurs scolaires...).

ÉDUCATION – SENSIBILISATION – FORMATION – INFORMATION

- Informer, sensibiliser les parents, les professionnels de la petite enfance sur les systèmes de retenue et la réglementation.
- Rappeler aux professionnels du transport de passagers, la réglementation concernant le port de la ceinture dans leurs véhicules.
- Communiquer sur les valeurs d'exemplarité parentale et professionnelle.
- Informer, sensibiliser sur les risques liés à l'utilisation du téléphone portable.
- Valoriser l'Attestation de Sécurité Routière obtenue par les jeunes publics en difficultés.
- Valoriser dans la presse, et auprès des citoyens, les actions organisées pour les jeunes dans les communes.
- Développer l'éveil à la sécurité routière chez les plus petits.
- Mobiliser, sensibiliser l'ensemble des acteurs des structures éducatives afin d'intégrer systématiquement la présence de la Sécurité Routière dans les actions de prévention en milieu scolaire.
- Promouvoir le passage des permis piéton et vélo.
- Inciter au port du casque à vélo et du gilet de sécurité.
- Former, dès le plus jeune âge, à la nécessité d'un comportement responsable, en qualité de passager, dans les transports.
- Soutenir l'implication des enseignants de la conduite pour améliorer la formation initiale du conducteur.

CONTRÔLE – SANCTION

- Organiser des opérations de contrôles, à vertu pédagogique ou non, aux abords des établissements scolaires.
- S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes
- Vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (dispositifs de retenue, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants...)
- Contrôler les équipements des cycles et deux-roues motorisés (notamment les cyclomoteurs) et lutter contre le déridage

6-4 Les séniors

AMÉLIORATION DE LA CONNAISSANCE

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement
- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents

DÉPLACEMENT

- Étudier et poursuivre l'aménagement des intersections
- Préserver l'autonomie des séniors en développant les modes de transports alternatifs et en communs
- Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors (par exemple en dégagant les passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, ou en favorisant la présence d'îlot refuge pour les traversées sans feux de plus de 8 m de large, etc.)
- Travailler avec les gestionnaires de réseaux et de voirie pour disposer de cheminements piétons libres d'obstacles (tels que poteaux, mobilier urbain...), en particulier avec les concessionnaires EDF-GDF et France Telecom pour l'implantation des poteaux et transformateurs

ÉDUCATION – SENSIBILISATION – FORMATION – INFORMATION

- Promouvoir les transports en communs, faire connaître l'existant et les possibilités de transports alternatifs
- Promouvoir les examens de santé régulier pour les seniors (public prioritaire pour l'assurance maladie)
- Développer et faire connaître les stages de remise à niveau de code et conduite chez les partenaires associatifs ou par des établissements d'enseignement de la conduite.
- Promouvoir l'utilisation de véhicules simples mais sécurisant (air-bag, ABS, etc.) et équipés de boîtes automatiques.
- Informer les seniors sur les systèmes de retenue des jeunes enfants
- Rappeler l'obligation du port de la ceinture aux places arrières des véhicules.
- Sensibiliser les aidants naturels (famille...) ainsi que le personnel médical afin de favoriser la prise de conscience des seniors sur le risque routier.
- Préserver l'autonomie des seniors en promouvant l'auto-évaluation des aptitudes physiques et cognitives.
- Inciter les seniors à évaluer leurs connaissances, leurs propres limites et à adopter les comportements adéquats (fin de la conduite de nuit, des longs trajets, éviter les départs au moment des grandes migrations estivales...)

CONTRÔLE – SANCTION

- Proposer des stages de sensibilisation incitatifs à la suite d'un accident ou/et d'une infraction rave
- Contrôler le fonctionnement des équipements d'éclairage et de signalisation de tous les véhicules pour une meilleure visibilité réciproque

6-5 Le respect des règles élémentaires de prudence

AMÉLIORATION DE LA CONNAISSANCE

- Améliorer la connaissance des causes lors des accidents
- Améliorer la connaissance de l'usage des distracteurs

DÉPLACEMENT

- Veiller à la cohérence de la signalisation routière et des règles de priorité, en fonction de l'usage et de la qualité des différentes voies
- Simplifier les régimes de priorité sur un axe ou dans un secteur homogène
- Sensibiliser les gestionnaires d'infrastructure aux risques induits par des linéaires trop monotones (sommolence, vitesse élevée)

ÉDUCATION – SENSIBILISATION – FORMATION – INFORMATION

- Sensibiliser au fait que les aides à la conduite (régulateur, ABS, radar de recul, etc.) sont positives pour la sécurité mais n'exonèrent pas le conducteur d'une vigilance soutenue
- Inciter les auto-écoles et les centres de stage "récupération de points" à insister sur les risques liés à l'imprudence, aux distracteurs, à la somnolence, pendant la formation
- Inciter les points de vente des appareils à écran, des téléphones portables, à communiquer sur les risques de l'utilisation des appareils lors de la conduite
- Relayer les campagnes de communication nationale sur les distracteurs
- Renforcer la communication sur les règles de prudence des 2RM (équipement, entretien, bridage, obstacles latéraux, vulnérabilité accrue, etc.)
- Communiquer régulièrement sur cet enjeu, plus particulièrement à l'occasion des grands événements du département où la fatigue accumulée est élevée chez les conducteurs

CONTRÔLE – SANCTION

- Renforcer le contrôle de l'utilisation de distracteurs lors de la conduite
- Renforcer la lutte contre toutes les modifications illégales apportées aux 2RM

6-6 Les conducteurs de la classe d'âge 30-60 ans

AMÉLIORATION DE LA CONNAISSANCE

- Améliorer la connaissance des comportements à risque
- Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées en circulation et lors des accidents
- Améliorer la connaissance de l'écart entre la perception de sa propre qualité de conduite et la qualité réelle pour ces usagers et en analyser les causes (estime et affirmation de soi, etc.)

ÉDUCATION – SENSIBILISATION – FORMATION – INFORMATION

- Agir sur les comportements pour que l'estime de soi soit décorrélée de la conduite automobile : valoriser les modes doux, les transports collectifs et stigmatiser l'autosolisme.
- Renforcer la communication afin d'informer le grand public sur les risques routiers
- Promouvoir l'éco-conduite (conduite apaisée)
- Marquer les esprits en communiquant largement sur des cas réels de retrait de permis lié à une mauvaise conduite, et les conséquences sur la vie quotidienne
- Sensibiliser en milieu professionnel
- Sensibiliser les usagers sur la définition et les conséquences d'une vitesse inadaptée, et du risque pénal associé
- Valoriser le respect de la règle pour sauver des vies.
- Sensibiliser au partage de la rue afin que chacun adopte une conduite apaisée et responsable.
- Communiquer régulièrement sur cet enjeu, plus particulièrement à l'occasion des grands événements du département
- Promouvoir et valoriser le principe du conducteur sobre désigné

CONTRÔLE – SANCTION

- Mettre en oeuvre le plan départemental de contrôles routiers
- Renforcer le contrôle des rallyes et courses sauvages

7 - Glossaire

ATBH : Accidents ; Tués ; Blessés dont Hospitalisés

Accident corporel : Accident provoquant au moins une victime

Accident grave : Accident provoquant au moins un tué ou un blessé hospitalisé

Blessé : Les personnes blessées sont les victimes non tuées.

On distinguera parmi les personnes blessées :

- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patient dans un hôpital plus de 24h.
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patient à l'hôpital plus de 24 heures

Cyclomoteur : Véhicule à 2 à 3 roues dont la cylindrée est inférieure ou égale à 50 cm³ et dont la vitesse de construction n'excède pas 45km/h.

2RM : Deux roues motorisés (regroupe les cyclomoteurs et les motocyclettes)

Gravité en points (indice de gravité) : Nombre de tués pour 100 accidents
(nombre de tués/nombre d'accidents)X100

Hors agglomération : Espace en dehors des panneaux d'entrée et de sortie d'**agglomération**.

Indemnes : Impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical du fait de l'accident.

Milieu urbain : Ensemble des voies ou sections de voies situées à l'intérieur d'une agglomération au sens de la définition du Code de la route (sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération). La taille de l'agglomération (c'est-à-dire sa population) n'entre pas en ligne de compte. À l'inverse toute voie ou section de voie située **hors agglomération** relève de la **rase campagne**.

Motocyclettes : 2RM de cylindrée supérieure ou égale à 50 cm³.

Piéton : Usager qui circule à pied. Sont également assimilées aux piétons, les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirmes, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur (trotinette, patins et planches à roulettes)

PDASR : Plan Départemental d'Action de Sécurité Routière

PL : Poids lourd (toute catégorie supérieure à 3,5 tonnes).

RD : Route Départementale

RGC : Route à Grande Circulation

RN : Route Nationale (RN151 et RN142 pour le Cher)

Tué : Victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

VC : Voie Communale

Victime : Impliqué non indemne, dans un accident corporel.

Parmi les **victimes**, seront distinguées :

- **Les personnes tuées** : décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- **Les blessés** : victimes non tuées.

Véhicule : Tout moyen de transport. (véhicule à moteur, à traction animale, cycle...).

VL : Véhicule léger

8 - Le suivi du DGO

Le Document Général d'Orientations est établi pour la période 2018-2022.

Les orientations d'actions définies par le DGO seront déclinées annuellement dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) et du Plan Départemental de Contrôles Routiers (PDCR).

Sous la responsabilité du Directeur de Cabinet, Chef de Projet Sécurité Routière, un bilan annuel sera réalisé portant sur :

- l'évolution de l'accidentologie locale
- la pertinence des orientations
- la réalisation et l'efficacité des actions



**Direction départementale des Territoires du Cher
6, place de la Pyrotechnie
CS 20001
18019 BOURGES CEDEX**

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**
