Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU CHER

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Document Général d'Orientations

2013 – 2017

Département du Cher

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

SOMMAIRE

PRÉAMBULE **3**

1 - Présentation du département du Cher **5**

1-1 Le réseau routier 5

1-2 Données générales 6

2 - Accidentologie générale **7**

2-1 Éléments statistiques 7

2-2 Gravité des accidents corporels 2007-2011 7

2-3 Carte des accidents mortels 2007-2011 8

2-4 Carte des accidents corporels 2007-2011 9

3 - L'analyse accidentologique 2007-2011 **11**

3-1 Facteurs humains 11

3-2 Le véhicule 15

3-3 L'environnement routier 16

3-4 Synthèse 20

4 - Les orientations d'actions au regard des enjeux fixés **21**

4-1 L'alcool 22

4-2 La vitesse 26

4-3 Les jeunes 29

4-4 Les deux-roues motorisés 31

4-5 Les usagers vulnérables 34

5 – La mise en œuvre et le suivi du DGO **38**

PRÉAMBULE

LE CONTEXTE

La lutte contre l'insécurité routière demeure une des priorités nationales du gouvernement. L'objectif national annoncé lors de l'installation du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) le 27 novembre 2012 et réaffirmé par le ministre de l'Intérieur, est de diviser par deux le nombre de morts sur les routes à l'horizon 2020.

La lutte contre l'insécurité routière s'appuie sur :

- le plan d'actions de la Commission Européenne adopté le 20 juillet 2010 visant à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des dix prochaines années.
- les dispositions de la loi 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure (LOPPSI 2) et sur sa circulaire d'application du 28 mars 2011.
- les dispositions du décret 2012-3 du 3 janvier 2012, portant diverses mesures de sécurité routière, qui met en œuvre les principales mesures réglementaires décidées par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 11 mai 2011.
- l'instruction ministérielle NOR IOCS 1201336C du 30 janvier 2012 précisant les orientations nationales des politiques locales de sécurité routière pour l'année 2012 et la note de service ministérielle du 9 février 2012.

Les résultats encourageants enregistrés ces dernières années sont le fruit d'une forte mobilisation autour des Préfets, des services de l'État, de leurs partenaires ainsi que de l'ensemble des acteurs locaux pour la mise en œuvre d'une politique coordonnée de prévention, de contrôles et de sanctions.

A l'occasion de l'installation du CNSR, le ministre de l'Intérieur a fixé les axes prioritaires de son action :

- lutter contre les principaux facteurs accidentogènes : alcool, stupéfiants, vitesse
- préserver les personnes les plus exposées : les jeunes et usagers de deux-roues motorisés

C'est dans ce contexte, que chaque département doit définir, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations (DGO) pour les années 2013-2017, les orientations d'actions de la politique à mener localement, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

Outre les 4 enjeux nationaux fixés par le gouvernement :

- **l'alcool** et les stupéfiants : la lutte contre les conduites sous l'emprise de l'alcool
- **la vitesse** : la lutte contre les vitesses excessives
- **les jeunes** : la sensibilisation, la formation à la sécurité routière dès le plus jeune âge
- **les deux-roues motorisés** : la réduction des accidents impliquant ces véhicules

Un enjeu supplémentaire a été retenu pour le Cher par le comité de pilotage chargé de l'actualisation du DGO lors de sa séance du 21 novembre 2012 :

- **les usagers vulnérables** : la sensibilisation au risque routier chez les piétons, cyclistes, et seniors

Le risque routier professionnel identifié lors du précédent DGO sera traité de manière transversale dans le cadre des orientations d'actions du DGO 2013-2017.

*****

Le Document Général d'Orientations doit permettre à l'État, au Conseil Général, 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.

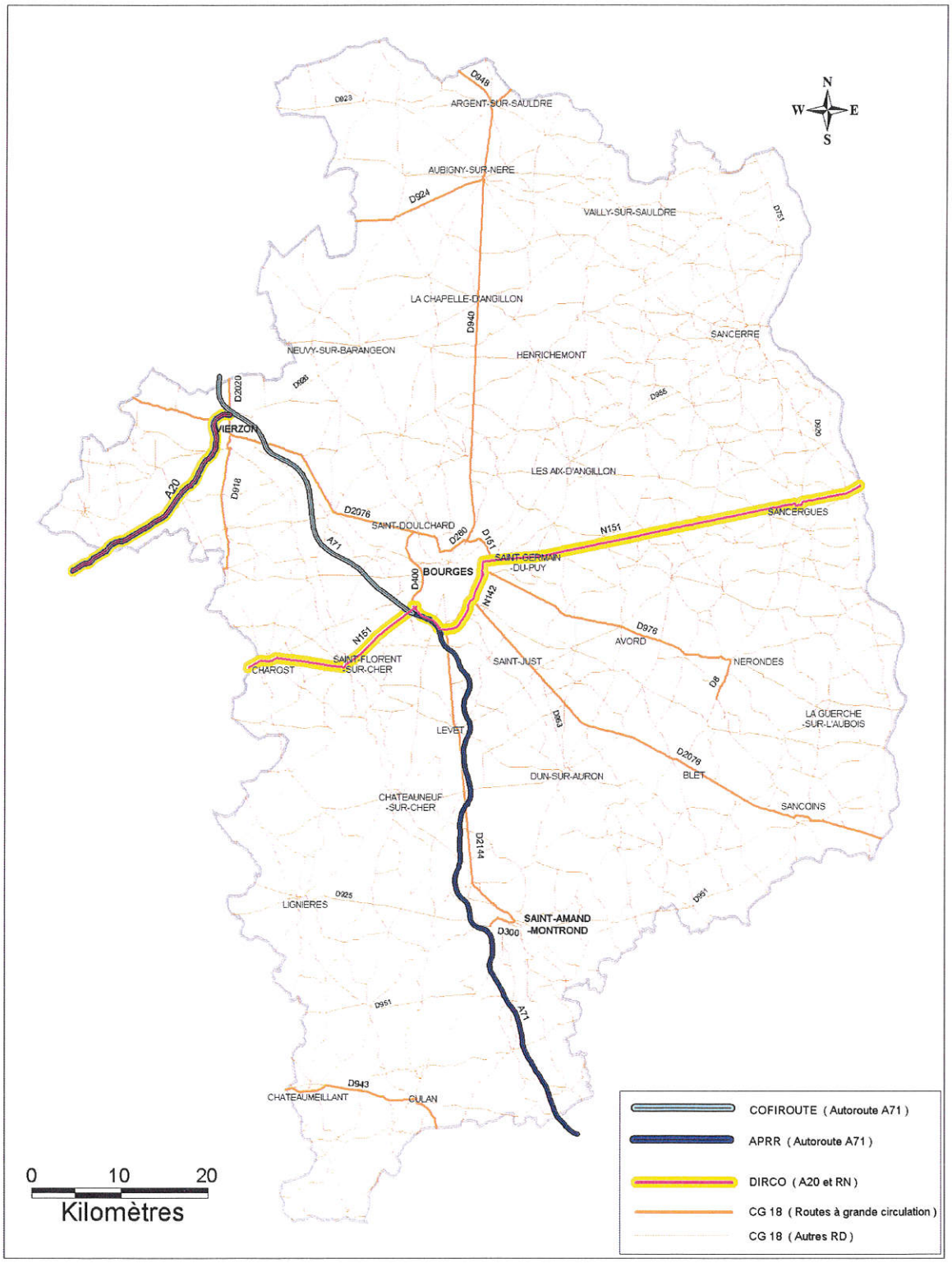
Ainsi, le Document Général d'Orientations constitue l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour lutter contre l'insécurité routière.

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).

1 - Présentation du département du Cher

1-1 Le réseau routier

Les gestionnaires routiers



DDT du Cher - SRI - BATGC - août 2011 - ©IGN - BD CARTO - RIU 2008 MAJ®

1-2 Données générales

		CHER	RÉGION	FRANCE
Superficie		7 235 km^2	39 395 km^2	549 000 km^2
Population *(Données Insee en 2010)*		311 257 habitants	2 548 065 h.	64 612 939 h.
Densité		43 habitants km^2	65 habitants/km^2	118 habitants km^2
Parc des voitures particulières de moins de 15 ans *(données Insee au 01/01/2010)*		157 306 véh. *0,51 véh./habitant*	1 288 216 véh.	31 393 734 véh. *0,49 véh./habitant*
Réseau routier *(données Insee en 2011)*	Autoroutes	124 kms	983 kms	11 392 kms
	RN + RD	4 709 kms	28 427 kms	390 325 kms
	VC et autres	14 500 kms dont 5 061 kms de VC	90 000 kms dont 28 084 kms de VC	1 230 000 kms dont 658 381 kms de VC
Trafic moyen *(données DREAL 2010)*	Autoroutes	*20 500 véh./jour*	*22 800 véh./jour*	*39 000 véh./jour*
	RN	*7 000 véh./jour*	*11 900 véh./jour*	*15 300 véh./jour*
	RD principales	*4 700 Véh./jour*	*5 300 véh./jour*	-

Le département du Cher, plutôt rural, dispose d'un réseau routier constitué de longues routes rectilignes pouvant inciter à des vitesses excessives.

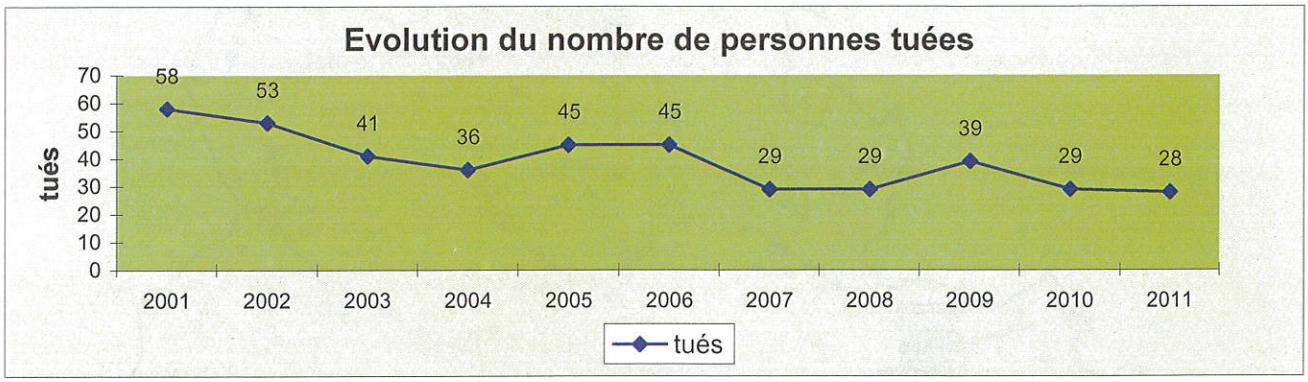
2 - Accidentologie générale

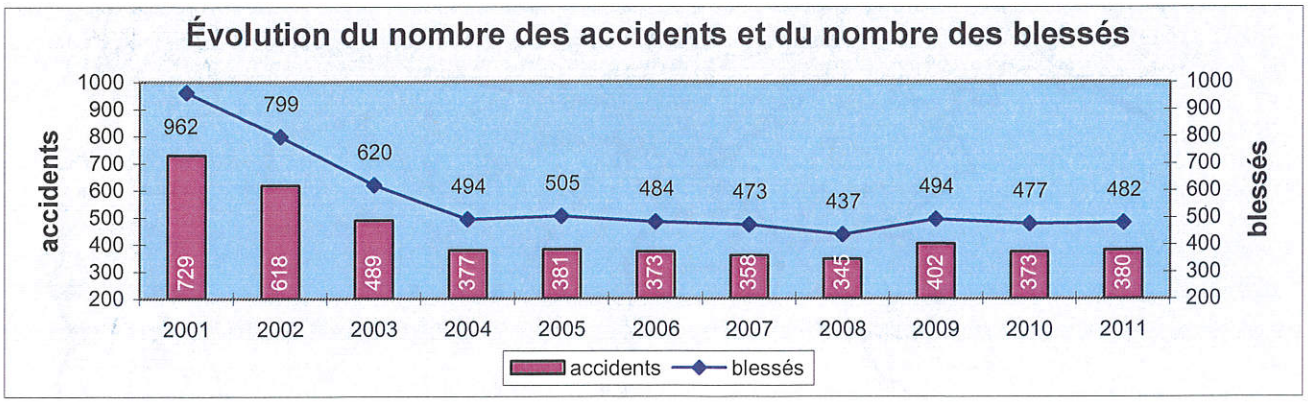
2-1 Éléments statistiques

Sur la période 2007-2011, on constate une nette amélioration de l'évolution de l'accidentologie par rapport à la période 2002-2006.

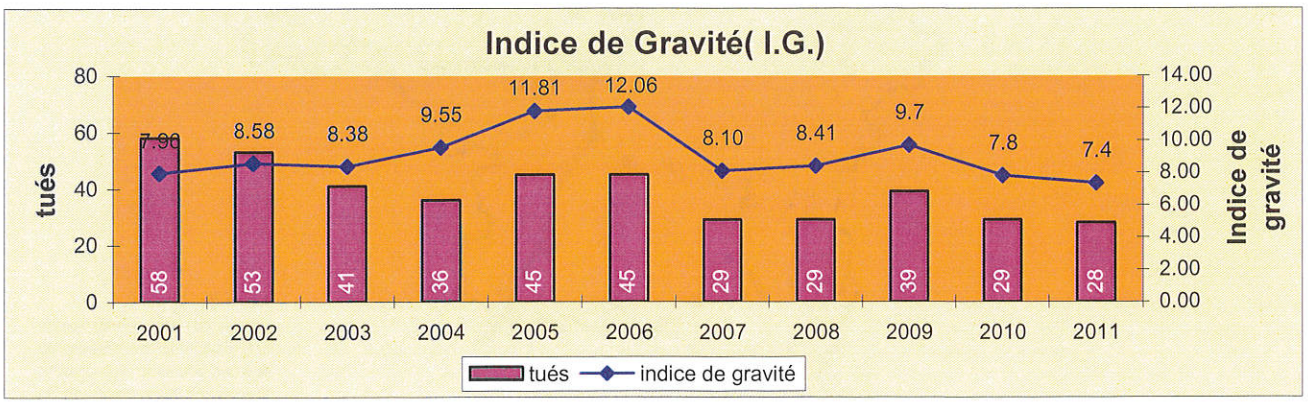
Le nombre des tués a été réduit de 30%, celui des accidents de 17% et celui des blessés de 19%

66 vies ont été épargnées sur la période 2007-2011 par rapport à la période précédente.





2-2 Gravité des accidents corporels 2007-2011



Gravité : nbre tués / 100 accidents

Même si la gravité reste élevée dans le Cher, la tendance est néanmoins à la baisse plus particulièrement sur les années 2010 et 2011

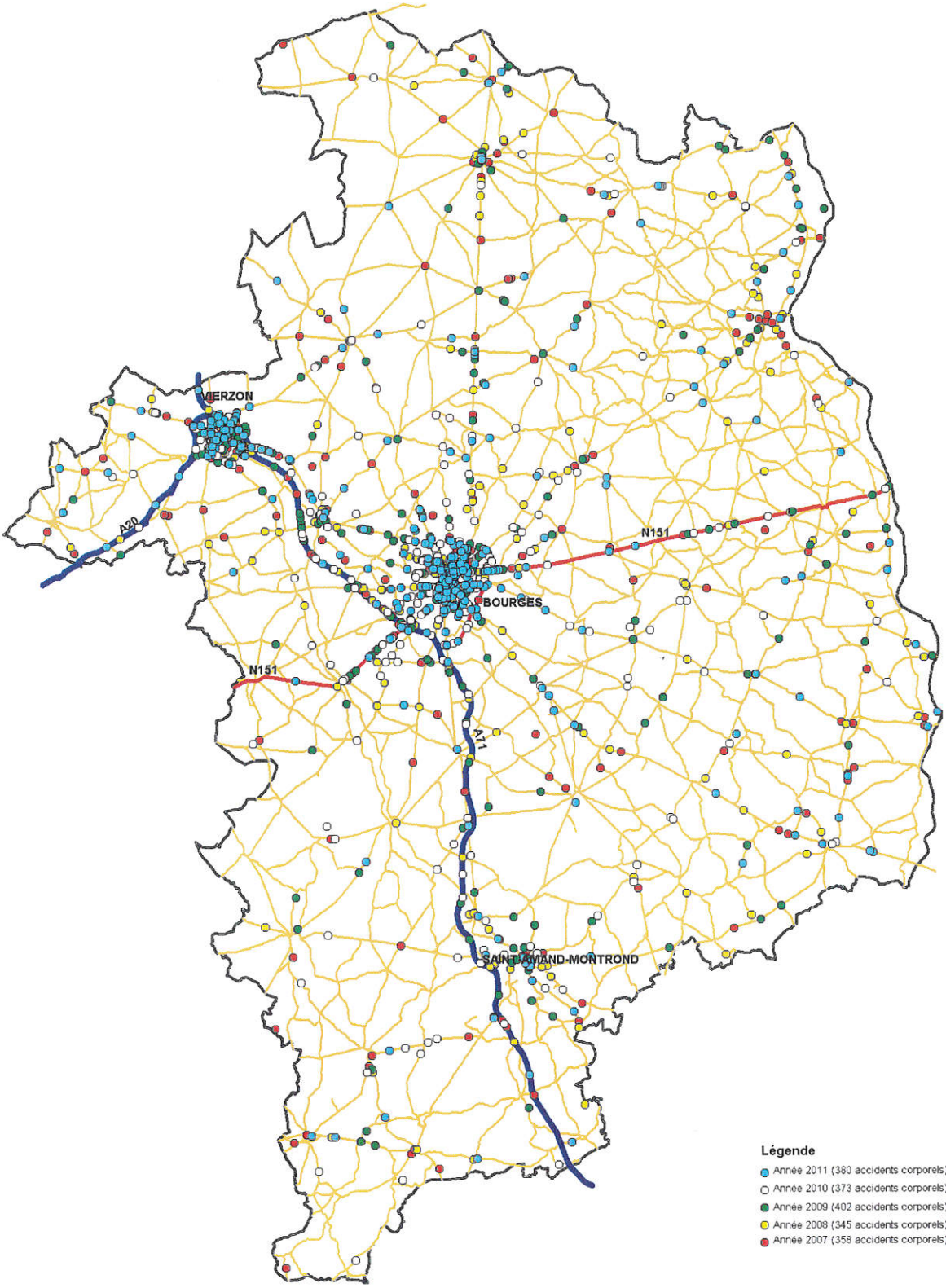
2-3 Carte des accidents corporels 2007-2011

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DU CHER
direction départementale des Territoires

Observatoire Départemental de Sécurité Routière du Cher

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

Accidents corporels - Années 2007 - 2011
1858 accidents corporels - 150 accidents mortels



DDT du Cher - SRI - BCCR - octobre 2012 - ©IGN : BDcarto®

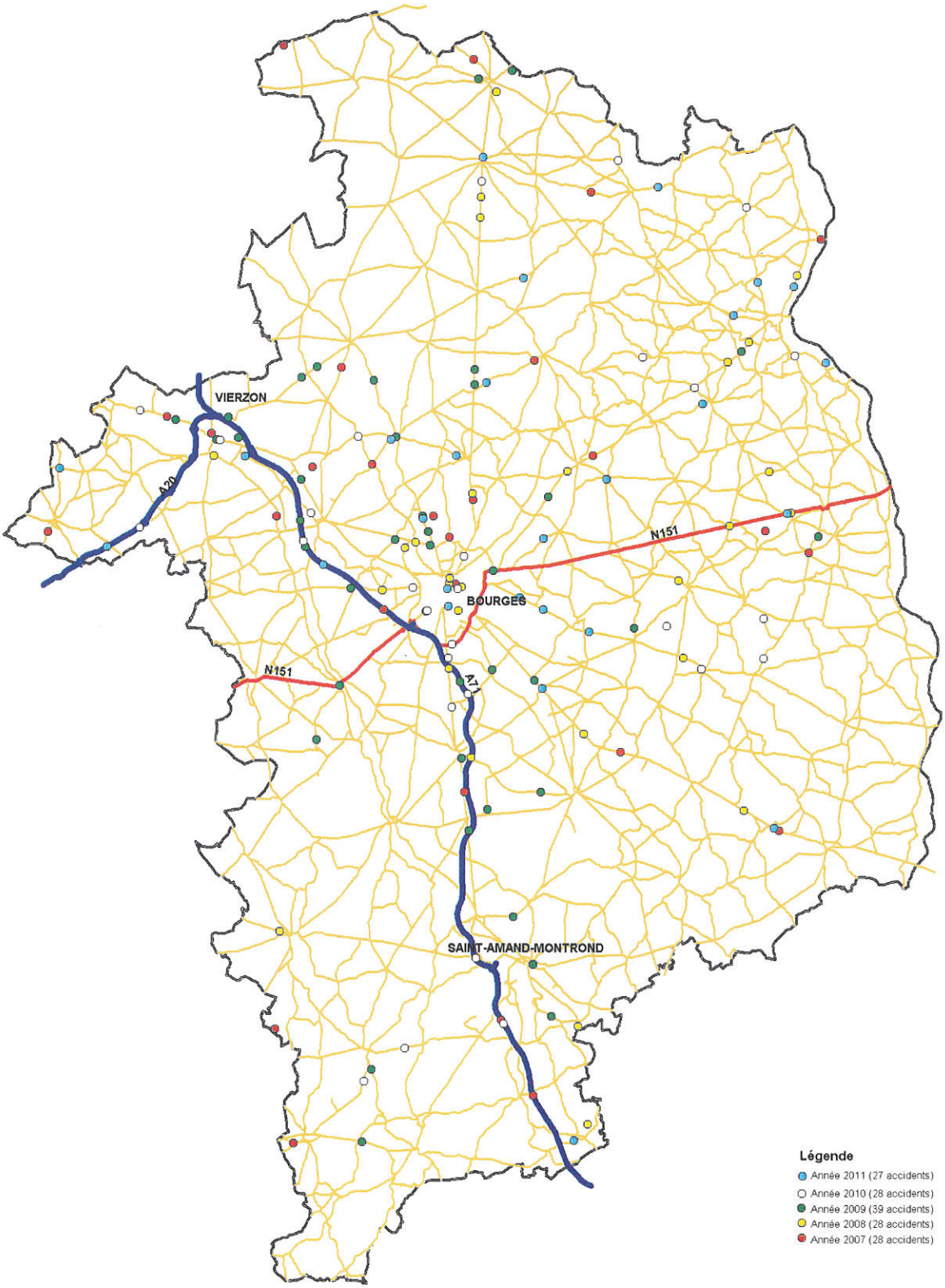
2-4 Carte des accidents mortels 2007-2011

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DU CHER
direction départementale des Territoires

Observatoire Départemental de Sécurité Routière du Cher

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

Accidents mortels - Années 2007 - 2011
150 accidents mortels - 154 tués



DDT du Cher - SRI - BCCR - octobre 2012 - ©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**
- **Axe vers le Nord (RD940)**
- **Axe Est – Ouest (RN151 et RD2076)**
- **Axe vers le Sud (RD2144)**
- **Axe vers Sancerre - Belleville (RD955 et RD751)**

3 - L'analyse accidentologique 2007-2011

Les données statistiques, pour le département du Cher, proviennent des éléments contenus dans les fiches BAAC brutes de 2007 à 2011 (Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels).

Définitions
Sinistralité : Nombre de victimes (tuées et blessées) dans les accidents
Mortalité : Nombre de tués dans les d'accidents

Pour le Cher, l'étude a porté sur 1835 accidents corporels au cours desquels 154 personnes ont perdu la vie, 2315 personnes ont été blessées.

Sur 1 835	**Accidents corporels**
233	impliquaient au moins un conducteur alcoolisé (12,7%)
150	étaient des accidents mortels (8,2%) parmi lesquels 38 (25,3%)* impliquaient un conducteur alcoolisé au moins
Parmi les 154	**Personnes tuées**
22	étaient usagers de deux-roues motorisés (17,3%)
39	l'ont été dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé* (25,3%)
Parmi les 2 315	**Blessés** :
1 269	ont été hospitalisés
1 046	blessés non hospitalisés
288	blessés dans un accident impliquaient un conducteur alcoolisé* (12,4%)

* 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 par semaine,

7 accidents corporels
5 blessés hospitalisés
4 blessés non hospitalisés

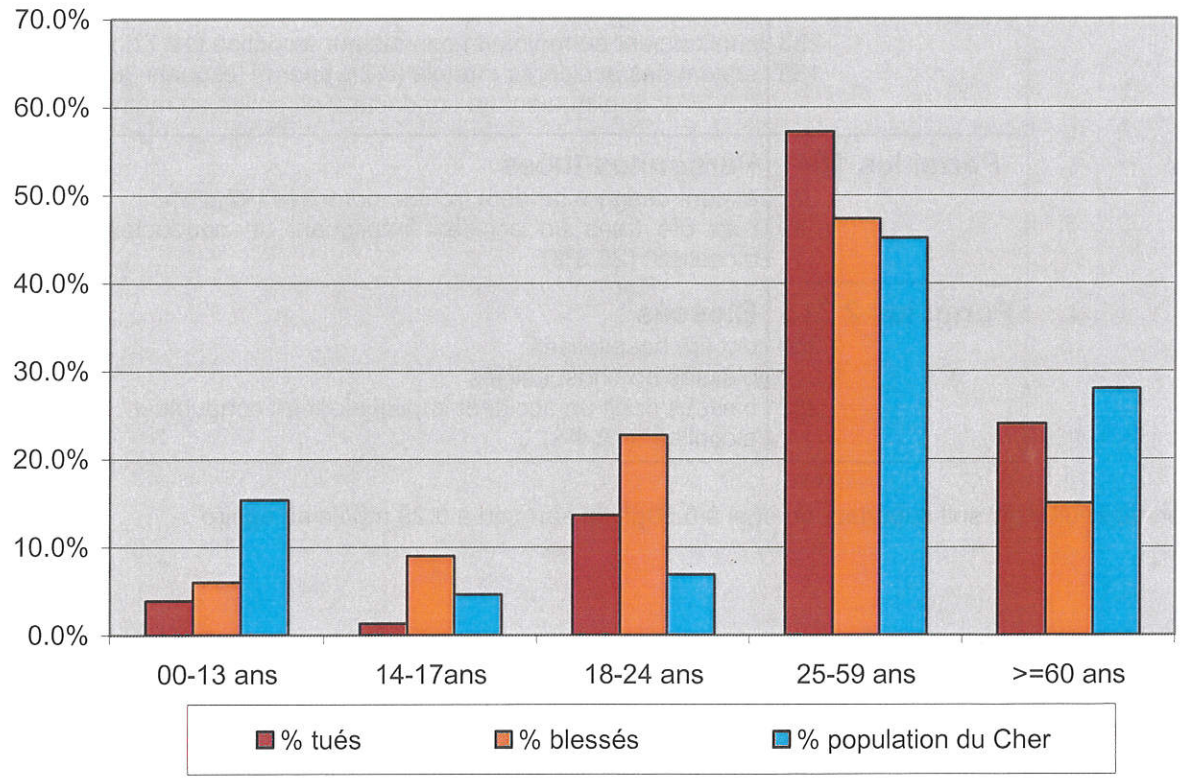
et 1 tué tous les 12 jours

sont à déplorer.

3-1 Facteurs humains

❖ *Sinistralité routière et pyramide des âges*

	00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
% tués	3,9%	1,3%	13,6%	57,2%	24,0%	100 %
% blessés	6,0%	9,0%	22,7%	47,3%	15,0%	100 %
% population du Cher *(Source Insee en 2010)*	15,3%	4,6%	6,9%	45,1%	28,0%	100 %



La tranche d'âge la plus touchée est celle des 18-24 ans. La représentativité de cette tranche d'âge est de 6,9% dans la population du Cher mais elle comptabilise 13,6% des tués et 22,7% des blessés.

Le pourcentage des blessés âgés de 14-17 ans est le double de la représentation de cette tranche d'âge dans la population du département du Cher.

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

Concernant les seniors, leur accidentalité est inférieure à leur représentation dans la population locale, contrairement à la période d'étude du précédent DGO.

Les classes d'âge 14-17 ans et 18-24 ans connaissent une « sur-accidentalité » par rapport au reste de la population.

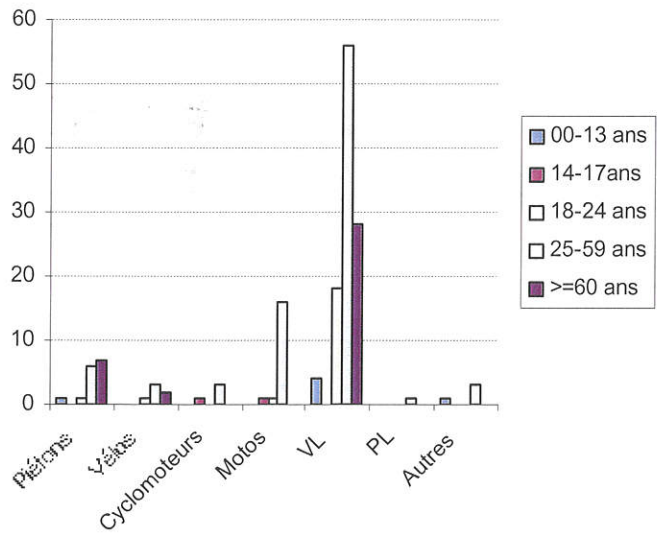
❖ Répartition par classes d'âges et type d'usage

	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	1	47	0	21	1	28	6	65	7	74	**15**	**235**
Vélos	0	13	0	19	1	9	3	34	2	24	**6**	**99**
Cyclos	0	2	1	116	0	122	3	94	0	10	**4**	**344**
Motos	0	3	1	12	1	54	16	189	0	7	**18**	**265**
VL	4	73	0	36	18	300	56	661	28	227	**106**	**1297**
PL	0	1	0	0	0	6	1	30	0	0	**1**	**37**
Autre *	1	1	0	5	0	6	3	21	0	5	**4**	**38**
Total	**6**	**140**	**2**	**209**	**21**	**525**	**88**	**1094**	**37**	**347**	**154**	**2315**

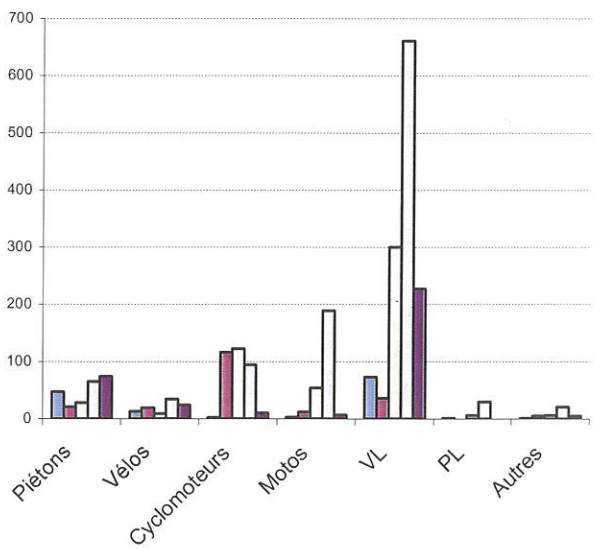
* Autre : voiturettes, quads, engins agricoles, transports en communs

- **86,4%** des tués en deux-roues motorisés sont des usagers de la classe d'âge 25-59 ans (22/154).
- **49,9%** des blessés en 2RM appartiennent à la classe d'âge des 14-24 ans (304/609).

Tués par type de véhicule



Blessés par type de véhicule



❖ Alcoolémie

Sur la période 2007-2011, un conducteur alcoolisé au moins (taux supérieur au seuil légal) est impliqué dans :

- **12,7%** des accidents corporels (233/1835) ;
- **25,3%** des accidents mortels (38/150).

Ces accidents avec alcool (taux supérieur au seuil légal) sont à l'origine de :

- **25,3%** des personnes tuées (39/154) ;
- **12,4%** des blessés (288/2315).

L'indice de gravité des accidents avec alcool est de **16,3** (38/233).
Pour l'ensemble des accidents corporels cet indice est de **8,1** (150/1835).

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

❖ *Le téléphone au volant*

En France, près **d'un accident corporel sur dix** est lié à l'usage du téléphone portable en conduisant, même si son utilisation dans les accidents n'est pas toujours facilement identifiable.

Conduire requiert une concentration permanente pour traiter et interpréter un grand nombre d'informations.

Il ressort des études réalisées sur le plan national, les points suivants :

- **téléphoner accapare l'attention du conducteur** : converser au téléphone en conduisant provoque une perte d'attention à la route qui détermine l'essentiel du risque

- **téléphoner perturbe gravement l'activité de conduite** : le conducteur qui téléphone est tout juste capable d'assurer en parallèle les tâches de conduite routinières, comme s'il se mettait en « pilotage automatique »

- **téléphoner augmente le risque d'accident sur la route** : le sur-risque lié à l'usage du téléphone portable multiplie par 3 les risques d'accidents

- **ceux qui téléphonent en conduisant ont très peu conscience du danger** : les conducteurs sous-estiment très largement le risque pris en téléphonant au volant. Parce que le kit main libres n'est pas interdit, beaucoup estiment que le danger réside dans la manipulation du téléphone alors que le risque vient plutôt de la captation de son attention.

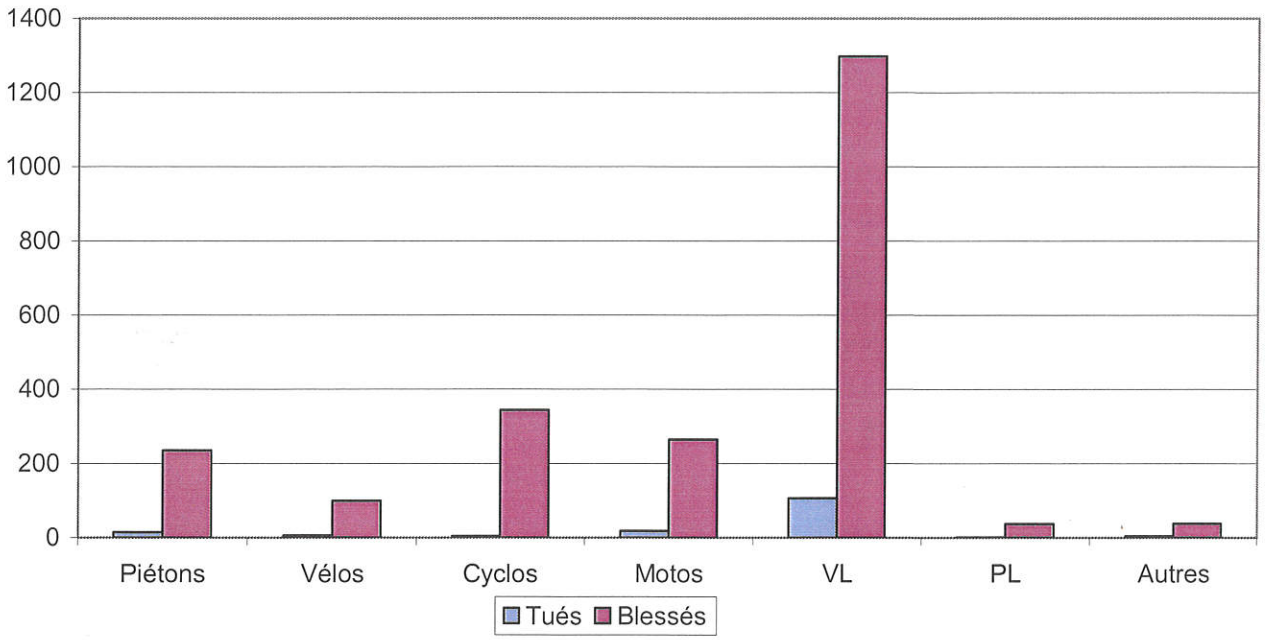
- **progressivement la téléphonie mobile recule au profit d'usage tactile et visuels du téléphone** (échanges de SMS, consultation internet ou applications sur Smartphone par ex.) : ces nouveaux usages, très présents dans la jeune génération qui accède au volant, constituent une source de danger croissante.

D'une manière plus large, l'usage d'appareils qualifiés de « distracteurs » (téléphone portable, outils d'aide à la conduite, écrans…), constitue une augmentation du risque des accidents de la circulation.

3-2 Le véhicule

❖ Victimes par type d'usage dans le Cher

	Piéton	Vélos	Cyclos	Motos	VL	PL	Autres	Total
Tués	**15**	**6**	**4**	**18**	**106**	**1**	**4**	**154**
% tués	*9,7%*	*3,9%*	*2,6%*	*11,7%*	*68,8%*	*0,7%*	*2,6%*	*100%*
Blessés	**235**	**99**	**344**	**265**	**1297**	**37**	**38**	**2315**
% blessés	*10,2%*	*4,3%*	*14,9%*	*11,4%*	*56,0%*	*1,6%*	*1,6%*	*100%*



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 tuées ou blessées.

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

Outre celle liée aux VL, la mortalité routière la plus importante est celle des motos (11,7%) notamment au regard de la part du trafic 2RM estimée à environ 2% du trafic.

Le nombre de tués en motos est 4 fois plus important qu'en cyclos.

Les usagers dits vulnérables (piétons, usagers de vélos, cyclos et motos) représentent 40,7% des blessés (943/2315) et constituent des populations à risque.

Rappel

- *2RM = deux roues motorisées (cyclos + motos)*
- *cyclo= 2RM de cylindrée inférieure à 125 cm^3*
- *moto = 2RM de cylindrée supérieure ou égale à 125 cm^3*

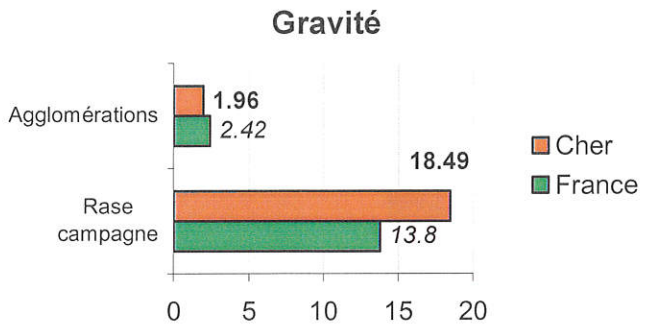
3-3 L'environnement

❖ Accidents corporels par type de milieux

	Rase campagne		Agglomération *	
	Cher	France	Cher	France
Accidents	38,9%	30,3%	61,1%	69,7%
Tués/100 acc	18,49	13,80	1,96	2,42

**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.

La proportion des accidents en rase campagne dans le Cher est significativement plus importante que la moyenne nationale.



	Bourges	Vierzon	St Amand	Autres agglomérations	Hors agglomérations
Accidents	574	266	17	264	714
Tués	10	5	1	6	132
Tués/100 acc	1,74	1,88	5,88	2,27	18,49

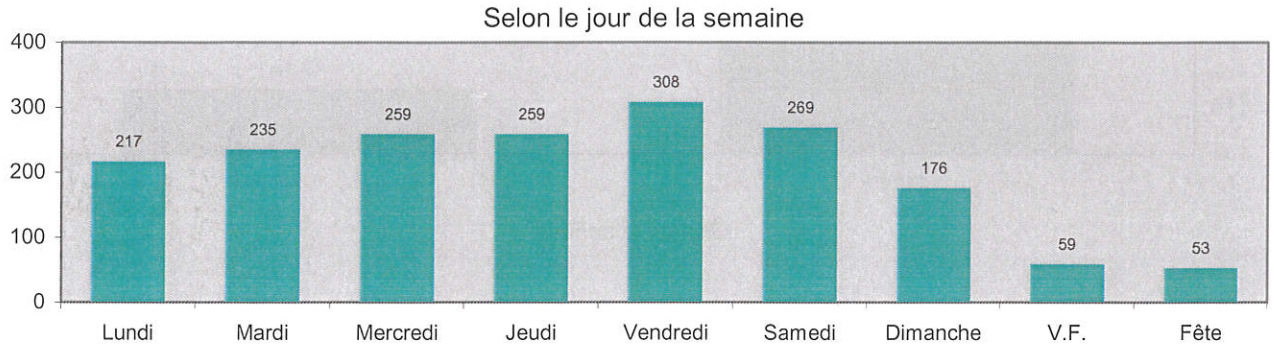
Les agglomérations de Bourges, Vierzon et Saint-Amand-Montrond concentrent sur leurs territoires 46,7% des accidents corporels (857/1835), représentant 10,4% des tués (16/154).

En rase-campagne, on dénombre 38,9% des accidents corporels (714/1835) au cours des quels 85,7% des personnes ont été tuées (132/154).

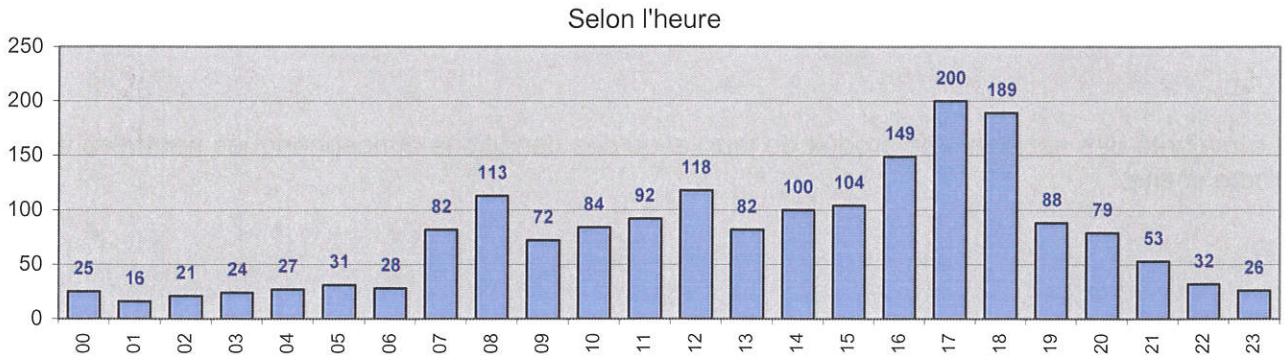
Les trois grandes agglomérations du département concentrent plus d'accidents qu'en rase-campage mais avec une gravité bien plus faible ce qui peut s'expliquer notamment par des vitesses pratiquées moins élevées.

❖ Répartition temporelle des accidents corporels

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.



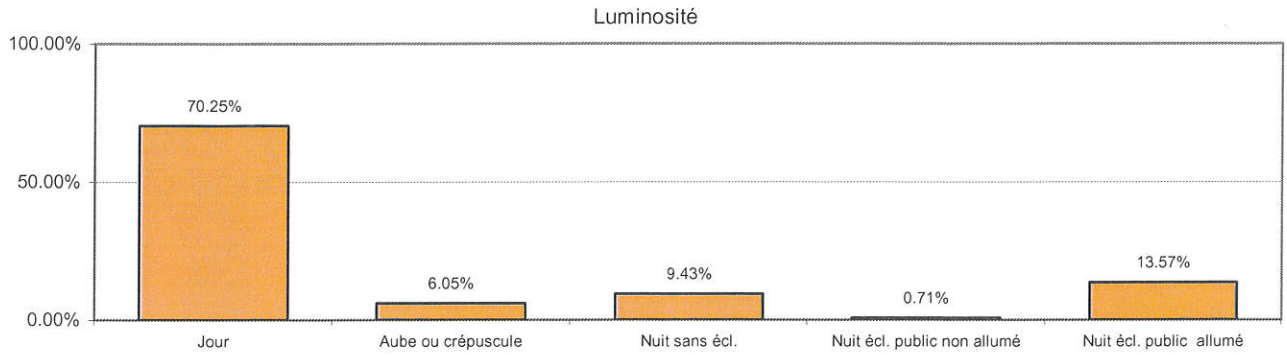
31,4 % des accidents corporels du département de Cher ont lieu les vendredis et samedi, 47% lorsque que l'on inclut le dimanche et les veilles de fête et jours de fête.

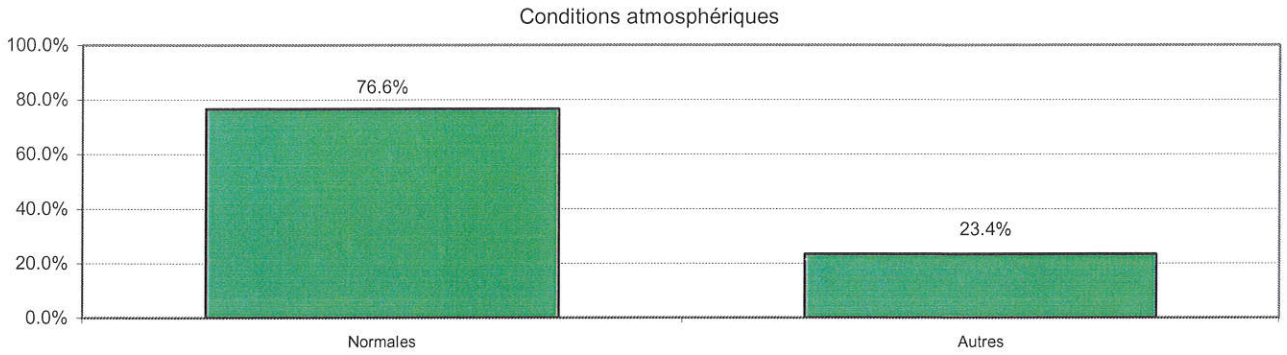


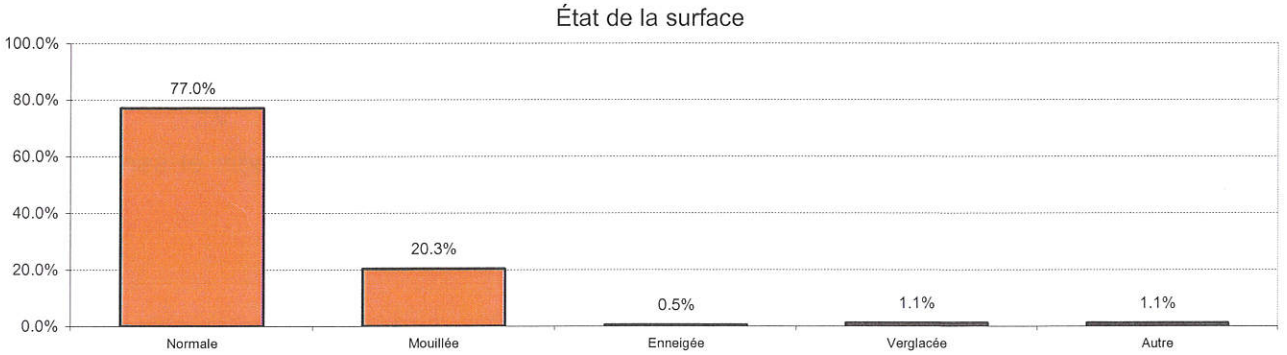
En semaine, c'est au moment des trajets « domicile-travail » ou « école » que se produit le plus grand nombre d'accidents, plus particulièrement en fin de journée et sur la tranche horaire 16h00 - 19h00.

Les périodes les plus à risques sont les vendredis et samedi, la période de mai à octobre ainsi que la tranche horaire 16-19 heures.

❖ Environnement des accidents corporels

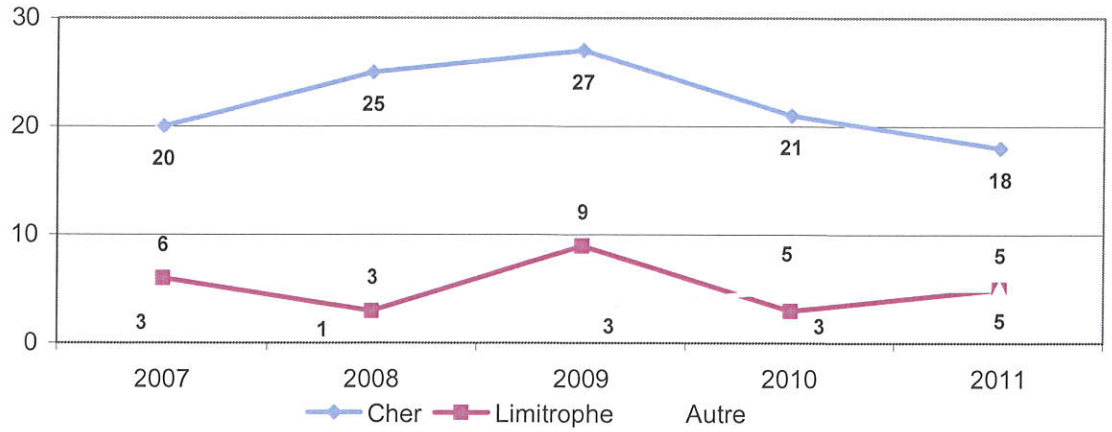






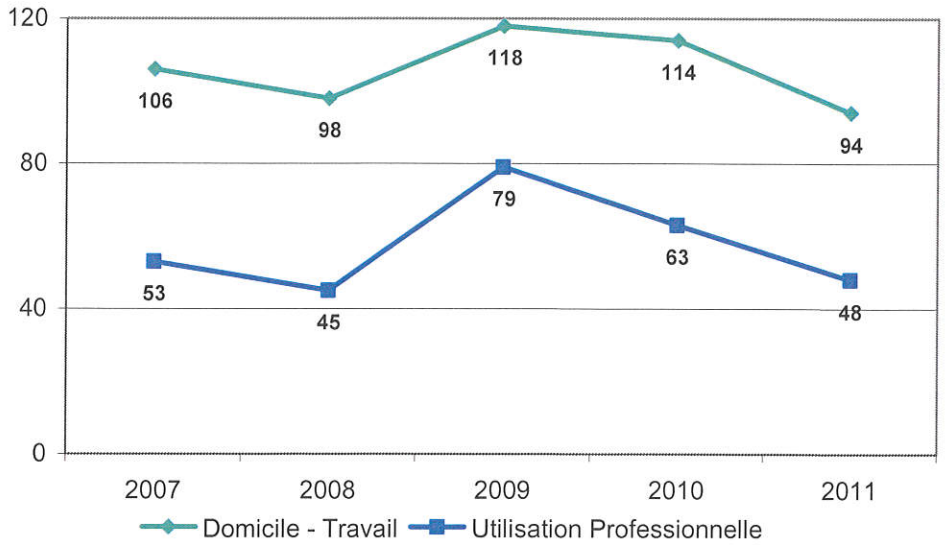
La majorité des accidents se produit de jour, avec des conditions atmosphériques normales et sur route sèche.

❖ Accidents mortels selon l'origine



72,1% des personnes décédées étaient originaires du Cher (111/154)
16,9% de départements limitrophes (26/154).

❖ Accidents corporels liés au travail



41,5% des accidents corporels impliquent un usager dans le cadre d'un déplacement lié au travail (761/1835).

Ces accidents du travail représentent 18,2% des tués (28/154) et 21,7% des blessés (503/2315).

3-4 Synthèse

LES ENJEUX VALIDÉS PAR LE COMITÉ DE PILOTAGE DU DGO DU 21 NOVEMBRE 2012

❖ L'alcool

- **12,7%** des accidents corporels et **25,3%** des accidents mortels ont pour cause un conducteur au moins qui présentait une alcoolémie égale ou supérieure au seuil légal. Ces accidents surviennent principalement durant les week-ends ou en soirée.
- **76,8%** des conducteurs alcoolisés (taux supérieur au seuil légal) dans les accidents corporels étaient de sexe masculin (contre 93% sur la période du précédent DGO)

L'ALCOOL AU VOLANT RESTE LA 1ère CAUSE DE MORTALITÉ ROUTIÈRE
LA GRAVITÉ EST 2 FOIS PLUS IMPORTANTE DANS LES ACCIDENTS AVEC ALCOOL
ON OBSERVE UNE AUGMENTATION DE L'USAGE DES STUPÉFIANTS AU VOLANT

❖ La vitesse

- La vitesse est un facteur aggravant pour une grande partie des accidents corporels et reste une des principales causes de mortalité routière (facteur présent dans 25% environ des accidents).

❖ Les jeunes

- La proportion des jeunes de 18-24 ans tués dans le Cher (13,6%) sur la route est 2 fois plus importante que la représentativité de cette tranche d'âge dans la population locale (6,9%).

❖ Les deux-roues motorisés

- **49,9%** des blessés en 2RM appartiennent à la classe d'âge des 14-24 ans
- **86,4%** des tués en 2RM appartiennent à la tranche d'âges 25-59 ans.

La moto est le moyen de déplacement présentant l'indice de gravité le plus important.

❖ Les usagers vulnérables

- **40,7%** des blessés sur les routes du Cher sont des usagers dits vulnérables (piétons, usagers de vélos, cyclos, motos).

Les « seniors » constituent également une population à risque : 24% des tués dans le Cher sont des seniors.

❖ Le risque professionnel

- **41,5%** des accidents corporels impliquent un usager dans le cadre des trajets « domicile-travail » ou dans l'exercice de missions (761/1835). Cet enjeu transversal sera traité au sein des enjeux précédemment retenus.

L'usage d'appareils qualifiés de « distracteurs » (téléphone portable, outils d'aide à la conduite, écrans…), constitue une augmentation du risque des accidents de la circulation. Ce risque devra être pris en compte dans les actions du PDASR et du plan départemental de contrôles routiers

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

Les groupes de travail relatifs à ces enjeux se sont réunis les 30 novembre et 13 décembre 2012. L'enjeu « risque professionnel » a été examiné de manière transversale.

L'ensemble des services et associations convié au comité de pilotage ou à la réunion technique a été invité à participer à l'ensemble de ces groupes de travail :

Collectivités et services de l'État

- Conseil général du Cher
- Association des maires du Cher
- Mairie de Bourges
- Mairie de Saint-Amand-Montrond
- Mairie de Vierzon
- Groupement de gendarmerie du Cher
- Direction départementale de la sécurité publique
- Direction départementale des services d'incendie et de secours
- Direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations
- Direction départementale des services de l'éducation nationale
- Direction départementale des territoires du Cher
- Laboratoire régional de Blois / Pôle d'appui sécurité routière/Centre d'Études Techniques de l'Équipement de Rouen
- Chargé de mission deux-roues motorisés dans le Cher

Gestionnaires routiers

- Conseil général du Cher
- COFIROUTE
- Autoroutes-Paris-Rhin-Rhône
- Direction interdépartementale des routes centre-ouest

Représentants des associations d'usagers

- Association Prévention Routière
- Association Prévention Maïf
- Automobile club du centre
- Fédération Française des Motards en Colère (FFMC)

Représentants des caisses d'assurance maladie

- Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail, région Centre
- Mutualité sociale agricole, Beauce Cœur de Loire

Représentants des organisations professionnelles

- Chambre Nationale des Salariés Responsables dans l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière (CNSR)
- Conseil National des Professionnels de l'Automobile (CNPA)
- Union Nationale des Indépendants de la Conduite (UNIC)
- Fédération Nationale des Transporteurs Routiers (FNTR)

ENJEU ALCOOL - L'accidentologie

L'accidentologie sur la période 2007-2011

- Rappel : 1835 accidents corporels (dont 150 mortels) sur la période, 154 tués, 2315 blessés

  289 conducteurs alcoolisés (>seuil légal) dans ces accidents corporels

  233 accidents impliquaient un conducteur alcoolisé au moins (>seuil légal)

Les conducteurs et l'imprégnation alcoolique (taux supérieur au seuil légal) :

- **25,3%** des accidents mortels ont impliqué au moins un conducteur présentant une alcoolémie positive (supérieure au seuil légal) (38/150)
- Ce taux est de **12,7%** sur l'ensemble des accidents corporels (233/1835).

- 25,3% des personnes tuées (39/154) et 12,4% des personnes blessées l'ont été dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé au moins (288/2315).

- **Répartition des conducteurs selon les tranches d'âges et le sexe**

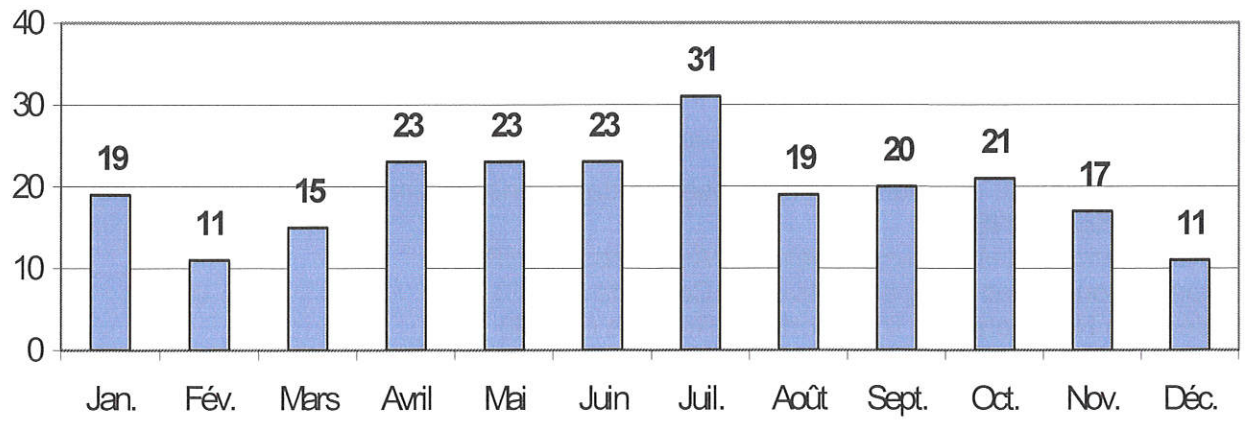
	Conducteurs masculins			Conducteurs féminins			TOTAUX
	Situation en infraction	Situation en délit	Total	Situation en infraction	Situation en délit	Total	
0-13 ans	0	0	0	0	0	0	0
14-17 ans	0	2	2	0	0	0	2
18-24 ans	4	33	37	0	2	2	39
25-59 ans	19	152	171	9	46	55	226
60 ans et +	4	8	12	2	8	10	22
Ensemble	**27**	**195**	**222**	**11**	**56**	**67**	**289**

L'imprégnation alcoolique (taux supérieur au seuil légal) concerne **76,8%** de conducteurs de sexe masculin (222/289). Ce taux était de 93% pour le précédent DGO.

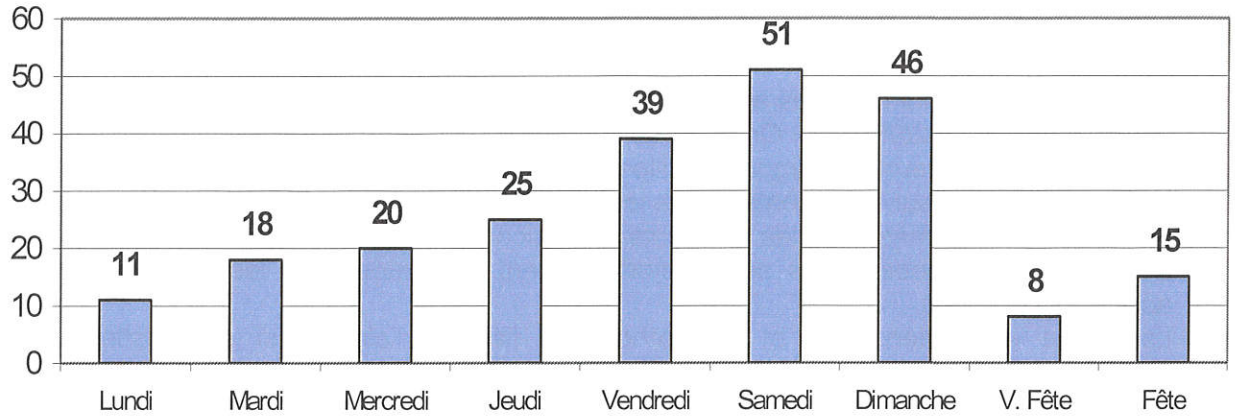
On observe une augmentation du nombre de conductrices alcoolisées par rapport à la période du précédent DGO.

- **Répartition des accidents**

  - selon le mois

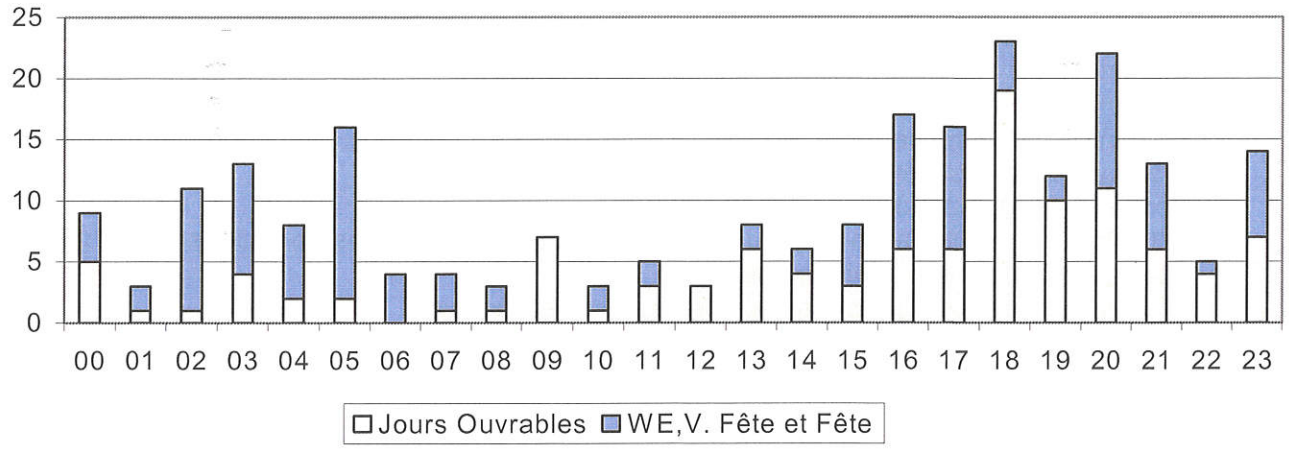


- selon le jour de la semaine



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

- horaire



Durant les jours ouvrables, les accidents avec présence d'alcool sont concentrés en fin d'après-midi et début soirée, avec un pic à 18h.

Les week-ends, veilles de fête et fêtes, les accidents ont lieu principalement en fin d'après-midi et la nuit, avec un pic à 5h.

Synthèse :

- Augmentation de la part des conductrices alcoolisées dans les accidents corporels
- Les accidents avec présence d'alcool surviennent principalement le vendredi et les week-ends.
- On observe une forte part d'accidents corporels avec conducteur alcoolisé en fin d'après-midi et pour les week-ends entre 2 et 6 heures du matin.

ENJEU ALCOOL
constat/orientations – DGO 2013-2017

LE CONSTAT

- La présence d'alcool dans les accidents de la route, concerne toutes les tranches d'âges et principalement les 25/59 ans. On observe également une forte représentation des 18/24 ans.
- L'ivresse chez les jeunes, garçons ou filles, est de plus en plus précoce et importante.
- Les hommes sont sur-représentés dans les accidents avec alcool (76,0%).
- Le nombre de femmes dans les accidents avec alcool est en augmentation.
- De très fortes alcoolisations sont majoritairement constatées sur les impliqués dans les accidents corporels.
- Le risque de dépendance et de pathologies liées à l'alcool est sous-estimé par les consommateurs.
- La prise en compte des personnes concernées par la maladie alcoolique ne peut être réalisée que dans un parcours de soins encadré par des spécialistes.
- La présence de produits stupéfiants est en augmentation dans les accidents corporels et mortels.

LES ORIENTATIONS

INFORMATION – COMMUNICATION

Actions grand public et jeunes

- Communiquer régulièrement sur cet enjeu plus particulièrement à l'occasion des grands évènements 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 avec boissons 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 évènements 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.

FORMATION – ÉDUCATION

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.

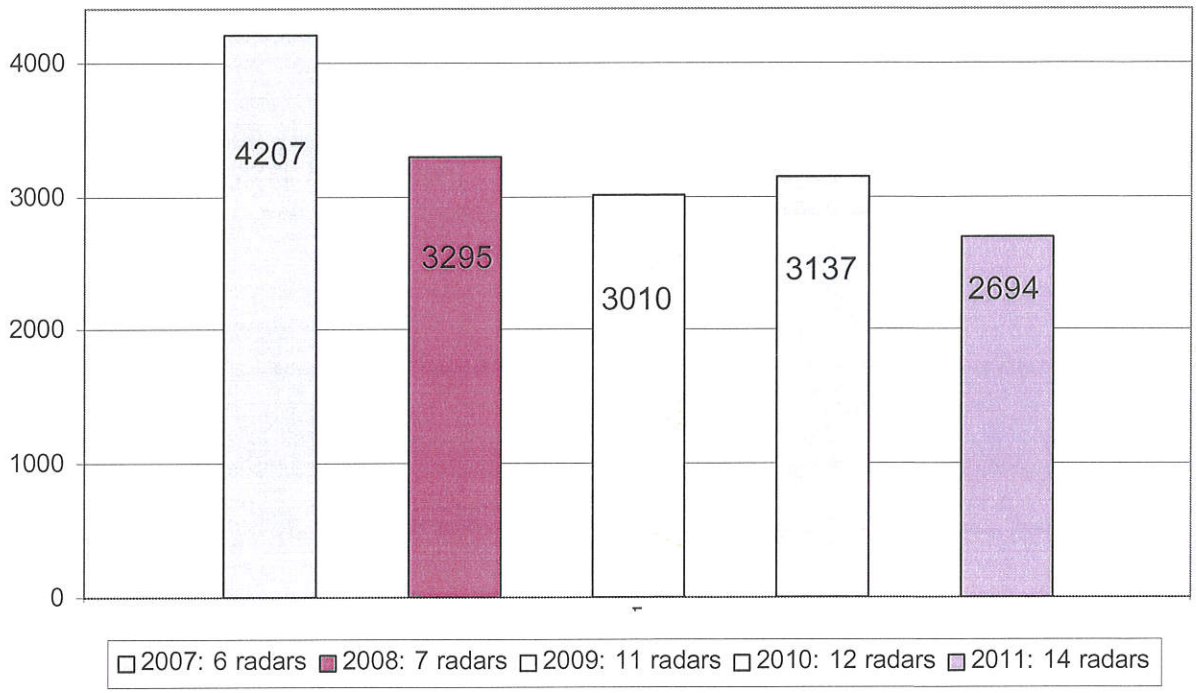
CONTRÔLE – SANCTION

- Mettre en œuvre le plan départemental de contrôles routiers.
- Contrôler le respect de la réglementation par les débits de boissons autorisés à fermer leurs établissements au-delà de deux-heures du matin. (notamment la mise à disposition de dispositifs d'autocontrôle auprès de leurs clients)

ENJEU VITESSE – L'accidentologie – Les infractions

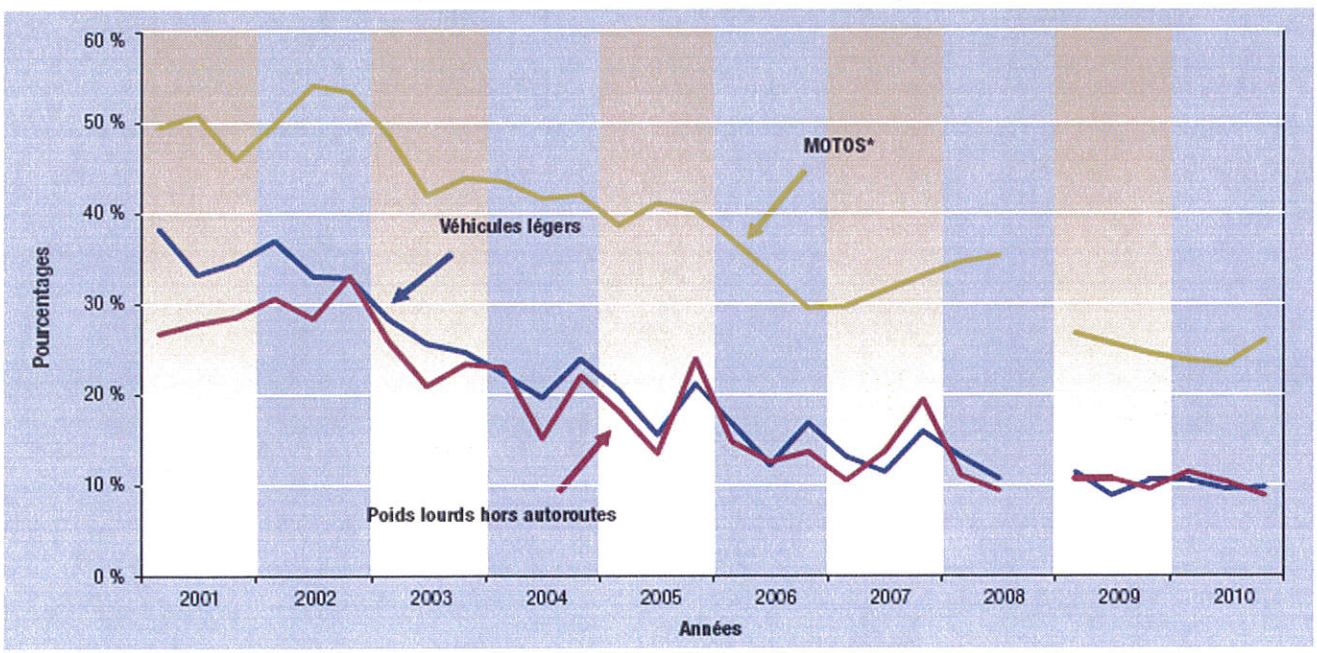
Les infractions constatées sur la période 2007-2011

Bilan des infractions constatées par les radars fixes du département (moyenne annuelle rapportée au nombre de radars installés)



Taux de dépassement de 10 km/h des vitesses maximales autorisées

(données nationales – Bilan 2010 ONISR)



Les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée continuent à baisser pour les poids lourds, sont stables pour les véhicules légers mais ils remontent pour les motos.

ENJEU VITESSE – L'accidentologie – Les infractions

Répartition des infractions relevées par les radars fixes ou mobiles Département du Cher

Répartition des infractions en pourcentage pour l'ensemble des radars

	< 20 Kmh	Entre 20 et 30 Kmh	Entre 30 et 40 Kmh	Entre 40 et 50 Kmh	> 50 Kmh
2007	92.18%	5.51%	1.43%	0.50%	0.38%
2008	93.28%	4.78%	1.21%	0.42%	0.30%
2009	92.63%	5.12%	1.49%	0.48%	0.28%
2010	92.31%	5.56%	1.50%	0.39%	0.24%
2011	92.92%	5.14%	1.34%	0.35%	0.25%
	↗	↘	↘	↘	=

Répartition des infractions en pourcentage pour les radars fixes

	< 20 Kmh	Entre 20 et 30 Kmh	Entre 30 et 40 Kmh	Entre 40 et 50 Kmh	> 50 Kmh
2007	91.05%	5.80%	1.82%	0.72%	0.61%
2008	91.27%	5.80%	1.64%	0.70%	0.59%
2009	90.78%	6.01%	2.05%	0.71%	0.46%
2010	89.23%	7.51%	2.26%	0.61%	0.39%
2011	90.65%	6.45%	1.94%	0.51%	0.44%
	↗	↘	↘	↘	↗

Répartition des infractions en pourcentage pour les radars fixes sur autoroutes

	< 20 Kmh	Entre 20 et 30 Kmh	Entre 30 et 40 Kmh	Entre 40 et 50 Kmh	> 50 Kmh
2007	91.97%	5.51%	1.63%	0.58%	0.30%
2008	91.90%	5.53%	1.53%	0.63%	0.41%
2009	91.80%	5.43%	1.71%	0.71%	0.35%
2010	91.90%	5.42%	1.64%	0.66%	0.38%
2011	91.40%	5.43%	1.98%	0.58%	0.62%
	↘	=	↗	↘	↗

Répartition des infractions en pourcentage pour les radars mobiles

	< 20 Kmh	Entre 20 et 30 Kmh	Entre 30 et 40 Kmh	Entre 40 et 50 Kmh	> 50 Kmh
2007	93.57%	5.14%	0.95%	0.23%	0.10%
2008	94.45%	4.19%	0.96%	0.26%	0.13%
2009	94.39%	4.28%	0.96%	0.26%	0.11%
2010	95.00%	3.85%	0.84%	0.20%	0.10%
2011	94.99%	3.94%	0.80%	0.20%	0.08%
	=	↗	↘	=	↘

ENJEU VITESSE
constat/orientations – DGO 2013-2017

L'ACCIDENTOLOGIE

La vitesse est un facteur aggravant pour une grande partie des accidents corporels et reste une des principales causes des accidents mortels.

LE CONSTAT

- Vitesse, facteur aggravant, 2ème cause des accidents de la route.
- Valorisation de la vitesse dans la société et notamment sur la route.
- Méconnaissance du sur-risque lié à la vitesse.
- Diminution globale des vitesses mais persistance de grands excès de vitesse.
- Augmentation de la prise de risques pour échapper aux contrôles.
- Variation des vitesses moyennes en fonction du coût des carburants.
- Vitesses excessives ou inadaptées à l'environnement constatée (milieu urbain, traverse de centre-bourgs, zones de travaux, conditions météo…).
- Limitations de vitesse parfois mal comprises au regard de l'environnement, problèmes de cohérence.
- Prises de risques liées à la vitesse par les jeunes conducteurs notamment.
- Non respect de vitesses dans les zones de travaux balisées.
- Vitesses et inter-distances non-respectées notamment entre véhicules du groupe lourd.

LES ORIENTATIONS

INFORMATION - COMMUNICATION

- Renforcer la communication afin d'informer le grand public sur les risques liés à la vitesse
- Promouvoir une conduite apaisée.
- Développer le travail en partenariat avec les gestionnaires de réseaux.
- Sensibiliser en milieu professionnel.

FORMATION - ÉDUCATION

- Valoriser le respect de la règle pour sauver des vies.
- Poursuivre et développer les actions de sensibilisation aux risques routiers chez les jeunes en intégrant le volet «vitesse» et chocs.
- Sensibiliser au partage de la rue afin que chacun adopte une conduite apaisée et responsable.
- Développer l'éco-conduite, la conduite apaisée.
- Accompagner les communes pour favoriser la prise en compte du risque lié à la vitesse par les citoyens.

CONTRÔLE – SANCTION

- Mettre en œuvre le plan départemental de contrôles routiers.
- Poursuivre le développement des équipements de contrôles de sanctions automatisés.
- Mettre en place des contrôles de vitesse dans les zones de travaux.

INFRASTRUCTURES

- Poursuivre les études de « Lecture de la route » et de réduction des obstacles, avec les gestionnaires routiers, afin de mettre en cohérence la signalisation.
- Sensibiliser les élus à l'aménagement des traversées d'agglomération et aux abords des établissements scolaires, incitant à la réduction des vitesses en respectant les dispositions réglementaires.
- Sensibiliser les différents gestionnaires de voirie à une meilleure prise en compte des caractéristiques des différentes catégories d'usagers notamment celles des deux-roues ainsi que les piétons (les usagers vulnérables).

ENJEU JEUNES – L'accidentologie

L'accidentologie sur la période 2007-2011

Sur la période 2007-2011, les jeunes (0-24 ans) ont été impliqués dans :

- 49,4% des accidents corporels (907/1835) ;
- 27,3% des accidents mortels (41/150).

	00-13 ans		14-17ans		18-24 ans		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Total	6	140	2	209	21	525	29	874

789 conducteurs « jeunes » (dont 80% de 18-24 ans) ont été impliqués dans ces 907 accidents corporels :

	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	Total
vélo	14	18	10	42
cyclomoteur	1	106	118	225
motocyclette	0	10	51	61
VL	0	5	410	415
VUL ou PL	0	0	41	41
autre	0	0	5	5
Ensemble	15	139	635	789

36,2% des conducteurs « jeunes » sont des usagers de 2RM (286/789).

	Conducteurs masculins			Conducteurs féminins			TOTAUX
	Situation en infraction	Situation en délit	Total	Situation en infraction	Situation en délit	Total	
0-13 ans	0	0	0	0	0	0	0
14-17 ans	0	2	2	0	0	0	2
18-24 ans	4	33	37	0	2	2	39
Ensemble	4	35	39	0	2	2	41

90,2% des conducteurs « jeunes » impliqués dans un accident corporel présentaient un taux d'alcoolémie délictuel (37/41).

On constate une alcoolémie positive majoritairement chez des conducteurs de sexe masculin, et présentant de fortes alcoolémies (89,7% de taux délictueux (35/39)).

Synthèse :

- **49,4%** : part des jeunes impliqués dans les accidents corporels (907/1835).
- **36,2%** : part des conducteurs jeunes impliqués dans un accident de 2RM (286/789).
- Ils représentent **18,8%** des tués (29/154) et **37,8%** des blessés (874/2315).
- **90,2%** : part des conducteurs « jeunes », majoritairement de sexe masculin, impliqués dans un accident corporel et présentant une alcoolémie >= à 0,8 g/ls (37/41).

ENJEU JEUNES
constat/orientations – DGO 2013-2017

LE CONSTAT

- Comme au niveau national, les jeunes de 14 à 24 ans constituent la tranche d'âge qui présente un risque le plus élevé, par rapport à sa représentativité dans la population du département du Cher.
- Le manque d'expérience associé à un sentiment d'invulnérabilité, chez les hommes jeunes, conduit à des prises de risques importantes (vitesse, alcool, drogues….).
- L'enfant piéton, tout comme ses parents, ne respecte pas nécessairement les règles de bon comportement sur le domaine public.
- La mauvaise ou non-utilisation des dispositifs de retenue (sièges auto, ceintures) constitue un facteur aggravant dans les accidents.
- L'enfant en cours d'acquisition d'autonomie peut avoir des comportements inadaptés dans l'espace routier.
- Les véhicules utilisés par les jeunes conducteurs ne sont pas toujours adaptés à leur inexpérience (puissance des véhicules, mauvais entretien, débridage des deux-roues).
- Multiplicité des acteurs de la sécurité routière et besoin d'identification des intervenants, (rôles et actions réalisées).

LES ORIENTATIONS

INFORMATION - COMMUNICATION

- 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.
- Réaliser, diffuser aux partenaires et porteurs de projets sécurité routière, un guide des acteurs « Sécurité Routière » et établir un recensement des actions mise en œuvre auprès des jeunes.

FORMATION - ÉDUCATION

- Développer l'éveil à la sécurité routière chez les plus petits.
- Mobiliser, sensibiliser l'ensemble des acteurs des structures éducatives et d'insertion professionnelle afin d'intégrer systématiquement la présence de la Sécurité Routière dans les actions de prévention en milieu scolaire et dans celui de la formation professionnelle.
- 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.

INFRASTRUCTURE

- 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, patrouilleurs scolaires…).

ENJEU DEUX-ROUES MOTORISÉS (2RM)

L'ACCIDENTOLOGIE SUR LA PÉRIODE 2007-2011

- Rappel : 154 tués sur la période, 2315 blessés

26,3% des blessés sont des usagers de 2RM (609/2315).
13,1% des blessés sont des jeunes de 14 à 24 ans circulant en 2RM (304/2315).
14,3% des tués sont des usagers de 2RM (22/154).

Les deux-roues motorisés : 22 tués, 609 blessés

		00-13 ans	14 - 17 ans	18 - 24 ans	25 - 59 ans	60 ans et plus	Total
2RM < 50cm3	Tués	0	1	0	3	0	4
	Blessés	2	116	122	94	10	344
2RM >= 50 et <= 125cm3	Tués	0	1	0	2	0	3
	Blessés	1	11	10	33	4	59
2RM > 125cm3	Tués	0	0	1	14	0	15
	Blessés	2	1	44	156	3	206
Total	Tués	0	2	1	19	0	22
	Blessés	5	128	176	283	17	609

- **56,5% des blessés en 2RM sont des usagers d'un 2RM < 50 cm 3** (344/609).
- **49,9% des blessés en 2RM sont des jeunes de 14 à 24 ans** (304/609).
- **86,4% des tués en 2RM appartiennent à la tranche d'âges 25/59 ans** (19/22).
- **68,2% des tués en 2RM sont des usagers de cylindrées > 125 cm3** (15/22).

La mortalité des usagers de 2RM est environ 5 fois plus importante pour les cylindrées >= à 50 cm3 (18/22) en comparaison des cylindrées < à 50 cm3 (4/22)

94,5% des conducteurs de 2RM portaient leur casque au moment de l'accident (630/666) contre **3%** qui ne le portaient pas (20/666).

40,9% des conducteurs de 2RM tués présentaient une alcoolémie > au seuil légal (9/22) dont **66,7%** conduisant une cylindrée > à 125 cm3 (6/9).

40,9% des tués en 2RM étaient seuls impliqués dans l'accident (9/22).

Synthèse :

- 47,8% des victimes d'accidents corporels appartiennent à la tranche d'âge 25-59 (302/631).
- 49,9% des blessés en 2RM sont des jeunes de 14-24 ans (304/609).
- 56,5% des blessés en 2RM sont des cyclomotoristes (344/609).
- 68,2% des tués en 2RM sont des usagers de cylindrée > 125 cm3 (15/22).
- 40,9% des conducteurs tués de 2RM présentaient une alcoolémie supérieure au seuil légal (9/22).
- 40,9% des tués en 2RM étaient seuls impliqués dans l'accident (9/22).

ENJEU 2RM
constat/orientations – DGO 2013-2017

LE CONSTAT

LES 2RM < 125CM^3

- L'accidentalité la plus importante après celle des VL est celle des cyclomoteurs.
- Différents facteurs d'accidents peuvent être observés qu'ils soient liés à l'équipement du véhicule, du conducteur, ou qu'ils soient d'origine comportemental :
  - « kitage » des petites cylindrées : ignorance des limites physiques des 2-roues motorisés, manque d'information des parents vis à vis de leur responsabilité si défaut d'assurance en cas d'accident.
  - manque d'entretien des petites cylindrées : pneus, freins, éclairage, clignotants…
  - médiocre qualité de l'équipement du cyclomotoriste voir même absence totale d'équipement.
  - manque de formation à la conduite de certains jeunes cyclomotoristes.
  - prise de risque de certains jeunes conducteurs.
- Difficultés de cohabitation entre les cyclomotoristes, et les autres usagers de la route.

LES 2RM >= 125CM^3

- Le nombre de tués est 5 fois plus important en motocyclette qu'en cyclomoteur.
- Des vitesses excessives sont constatées chez certains conducteurs.
- La vulnérabilité des usagers de 2RM est insuffisamment prise en considération y compris par les motocyclistes eux-mêmes.
- L'accidentologie locale défavorable des 2RM est souvent sous-estimée.

LES ORIENTATIONS

LES 2RM < 125CM^3

INFORMATION - COMMUNICATION

- Informer les parents via les établissements scolaires ou par voie de presse (locale, communale …), de leur responsabilité vis à vis de la conformité des engins, des risques encourus si absence d'assurance ou de non couverture par les assurances en cas d'accident si débridage ou kitage.
- Renforcer la communication auprès des automobilistes et des motocyclistes sur la vulnérabilité des usagers de 2RM, le partage de la route.
- Impliquer les motos-écoles, les concessionnaires de 2RM et les clubs motos en tant que relais de sensibilisation.

FORMATION - ÉDUCATION

- Renforcer la sensibilisation des usagers de 2RM aux ports d'équipements de protection adaptés (casque, gants, blouson, chaussures, pantalon), notamment lors des formations aux ASSR 1 & 2, ASR et BSR.
- Sensibiliser au partage de la route.
- Sensibiliser aux risques et aux responsabilités liés à la conduite des cyclomoteurs (équipement, entretien, modification de puissance, assurance).
- Dès la préparation du BSR, responsabiliser les futurs conducteurs de 2RM et insister sur leur vulnérabilité.

CONTRÔLE - SANCTION

- Renforcer la lutte contre la pratique du débridage.
- Renforcer la lutte contre la vente de matériels de kitage.
- Procéder à des contrôles pédagogiques ou non et vérifier les engins ainsi que les équipements des conducteurs, à la sortie des établissements scolaires, sur la voie publique.
- Impliquer les concessionnaires sur la vérification de la conformité des engins.

LES 2RM >= 125CM^3

INFORMATION - COMMUNICATION

- Communiquer sur le respect des règles et sensibiliser sur l'importance du rôle protecteur de celles-ci.
- Communiquer auprès de l'ensemble des usagers de la route y compris des motocyclistes sur la vulnérabilité des usagers de 2RM.
- Promouvoir la conduite apaisée.

FORMATION – ÉDUCATION

- Renforcer la sensibilisation des usagers de 2RM aux ports d'équipements de protection adaptés (casque, gants, blouson, chaussures, pantalon), notamment lors des formations.
- Dès la formation initiale, développer la connaissance du risque 2RM chez les conducteurs automobiles mais également chez les motocyclistes.

CONTRÔLE - SANCTION

- Mettre en œuvre le plan départemental de contrôles routiers.

INFRASTRUCTURE

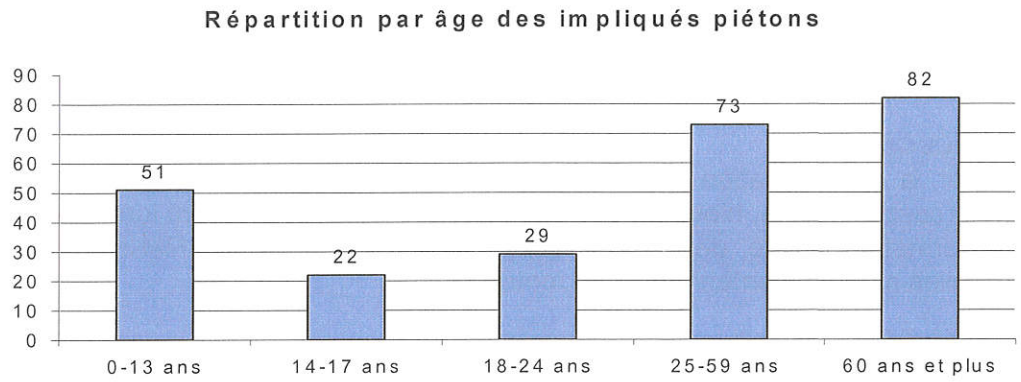
- Poursuivre la politique de traitement des obstacles latéraux notamment au sein des communes.
- Sensibiliser les différents gestionnaires de voirie à une meilleure prise en compte des caractéristiques des deux-roues motorisés.
- Adapter les infrastructures routières aux spécificités des 2RM.

ENJEU USAGERS VULNÉRABLES

1. Les piétons

L'accidentologie sur la période 2007-2011

- **13,1%** des accidents impliquent au moins un piéton (240/1835).
- **10,1%** des victimes sont des piétons (250/2469).
- **72,9%** des accidents ont eu lieu de jour (175/240).
- **31,9%** des impliqués piétons sont des seniors (82/257).
- **19,8%** des impliqués piétons ont moins de 13 ans (51/257).

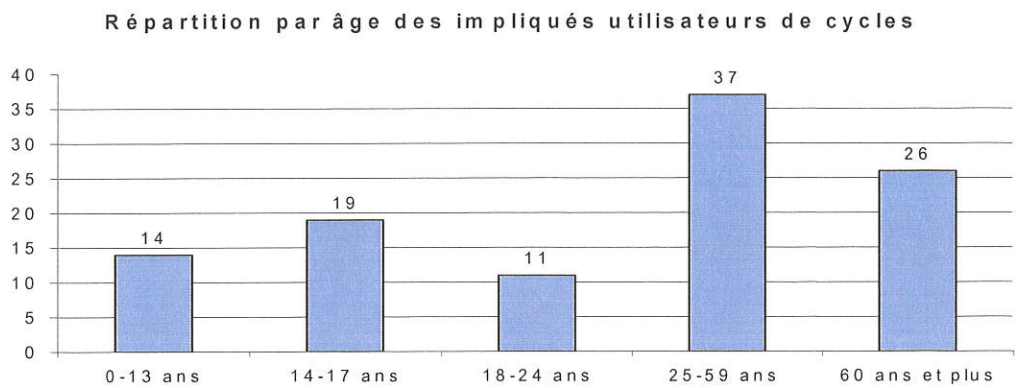


- **97,3%** des impliqués piétons sont des victimes (250/257).

2. Les cyclistes

L'accidentologie sur la période 2007-2011

- **5,5%** des accidents impliquent au moins un cycle (102/1835).
- **4,3%** des victimes (tués ou blessés) sont des utilisateurs de cycles (105/2469).
- **88,2%** des accidents ont eu lieu de jour (90/102).
- **41,1%** des impliqués cycles sont des jeunes entre 0 et 24 ans (44/107).
- **24,3%** des impliqués cycles sont des seniors (26/107).



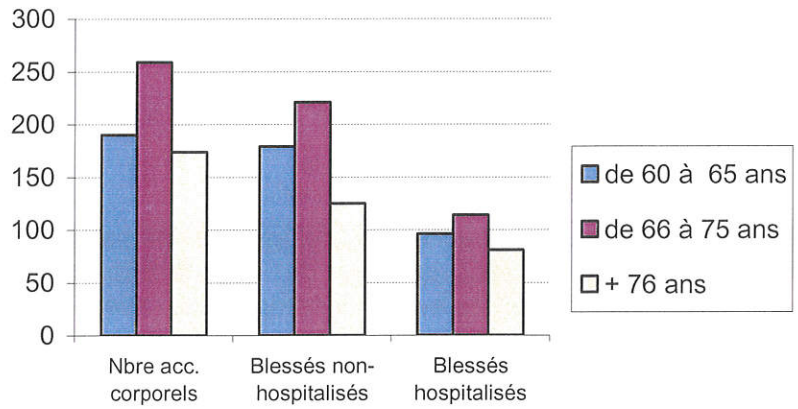
- **98,1%** des impliqués cyclistes sont des victimes (105/107).

3. Les seniors

L'ACCIDENTOLOGIE

- **24%** des personnes tuées sur les routes du Cher ont plus de 60 ans (37/154).
- **15%** ont été blessés (347/2315).

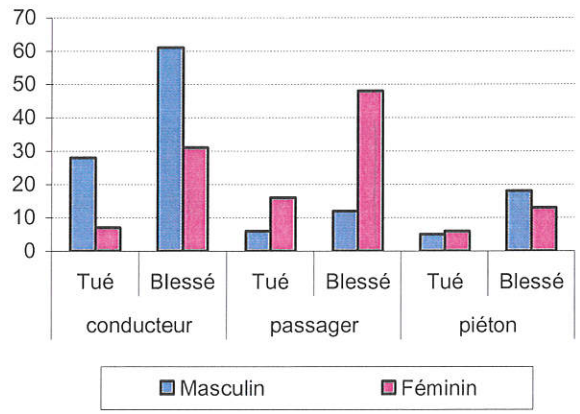
Résultats selon l'âge des conducteurs impliqués



NB : un accident corporel peut impliquer plusieurs conducteurs de classes d'âges différentes.

Les seniors de 66 à 75 ans sont plus impliqués dans les accidents corporels.

Gravité des blessures des seniors selon le sexe



Les hommes sont plus tués ou blessés lorsqu'ils sont conducteurs, tandis que les femmes sont plus vulnérables en tant que passagères.

L'implication des piétons féminins ou masculins est comparable dans les accidents corporels.

Alcool et conduite

Les seniors sont moins impliqués dans les accidents avec alcool que les autres classes d'âges.

ENJEU USAGERS VULNÉRABLES
- constat/orientations – DGO 2013-2017

LE CONSTAT

1. LES PIÉTONS

- 97,3% des piétons sont des victimes.
- 31,9% des impliqués sont des seniors.
- 19,8% des impliqués ont moins de 13 ans.

2. LES CYCLISTES

- 98,1% des piétons sont des victimes.
- 41,1% des impliqués sont des jeunes de 0 à 24 ans.
- 24,3% des impliqués sont des seniors.

3. LES SENIORS

- La diminution progressive des capacités physiologiques, les pathologies diverses nécessitant une prise médicamenteuse, sont facteurs de vulnérabilité quel que soit le mode de déplacement utilisé. Ils peuvent s'avérer incompatibles avec la conduite et difficilement accepté par les seniors.
- Fréquence des accidents de seniors en intersection.
- Piétons, ils représentent 31,9% des impliqués.
- Cyclistes, ils représentent plus de 24,0% des impliqués.
- Méconnaissance de certaines règles de circulation (giratoires, zone 30, 2X2 voies, autoroutes…).
- Manque d'offres alternatives de transport dans le Cher qui peut retarder l'âge d'arrêt de la conduite.

LES ORIENTATIONS

INFORMATION - COMMUNICATION

- Communiquer sur le respect des règles et sensibiliser sur l'importance du rôle protecteur de celles-ci pour les usagers vulnérables.
- Promouvoir les examens de santé régulier pour les seniors (public prioritaire pour l'assurance maladie).
- Promouvoir les transports en communs et les possibilités de modes de déplacement (transports) alternatifs.
- 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.

FORMATION - ÉDUCATION

- 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...)
- Sensibiliser les piétons au port d'équipements de visibilité.
- Sensibiliser les cyclistes au port d'équipements de visibilité et de protection.
- Sensibiliser les cyclistes à l'entretien de leur matériel (éclairage notamment).

CONTRÔLE – SANCTION

- Organiser des opérations de contrôles, à vertu pédagogique ou non à destination des piétons et des cyclistes

INFRASTRUCTURE

- Favoriser les aménagements de sécurité routière (positionnement, visibilité et éclairage des passages piétons, pistes et bandes cyclables).
- Favoriser les aménagements sécurisant les déplacements piétons et vélos.
- Promouvoir le partage de la rue.

5 – La mise en œuvre et le suivi du DGO

Le Document Général d'Orientations est établi pour la période 2013-2017.

Les orientations d'actions seront déclinées annuellement au travers de projets et actions du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

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

****

Bourges, le 28 MARS 2014

Le Préfet,

Marie-Christine DOKHÉLAR

Le Président du Conseil général

Jean-Pierre SAULNIER

Le Président de l'Association des maires du Cher

Rémy POINTEREAU

Le Maire de Bourges

LEPELTIER

Le Maire de Vierzon

Le Maire de Saint-Amand-Montrond

Thierry VINÇON