



Préfecture du Cher

Document Général d'Orientations

2009 – 2012

Département du Cher



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

PRÉAMBULE	3
1 - Présentation du département du Cher	4
1-1 Le réseau routier	4
1-2 Données générales	5
2 - Accidentologie générale	6
2-1 Éléments statistiques	6
2-2 Gravité des accidents corporels 2002-2008	6
2-3 Carte des accidents mortels 2002-2008	7
2-4 Indicateur d'accidentologie locale (IAL)	8
3 - L'analyse accidentologique 2002-2007	9
3-1 Facteurs humains	10
3-2 Le véhicule	13
3-3 L'environnement routier	16
3-4 Synthèse	18
4 - Les enjeux et orientations d'actions	19
4-1 L'alcool	21
4-2 La vitesse	24
4-3 Les jeunes	28
4-4 Les 2 Roues-Motorisés	31
4-5 Les Seniors	34
4-6 Le risque professionnel	36
5 – La mise en œuvre et le suivi du DGO	38

PRÉAMBULE

La lutte contre l'insécurité routière a connu des résultats exceptionnels sur la période 2002-2007 : réduction de 43% du nombre de personnes tuées, près de 11 000 vies sauvées et 130 000 blessés épargnés.

Ces résultats enregistrés ces dernières années sont le fruit d'une mobilisation et d'une synergie importantes 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.

LE CONTEXTE

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière et a fixé les objectifs suivants :

- réduire le nombre de personnes tuées sur les routes à moins de 3000 d'ici 2012 (contre 4500 en 2007 et 4300 en 2008)
- diviser par deux les accidents mortels dus à l'alcoolémie excessive
- diviser par trois le nombre de jeunes tués
- diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux-roues

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière, réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008 a décidé des mesures nécessaires pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à la protection des publics encore trop exposés, en particulier les jeunes et les usagers de deux roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont encore l'alcool et la vitesse.

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 2009 à 2012, 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

deux autres enjeux ont été retenus pour le Cher par le collège départemental de sécurité routière lors de sa séance du 2 octobre 2008 :

- ❖ **les seniors** : la prise en compte du risque routier
- ❖ **les déplacements professionnels** : la prévention du risque routier

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.

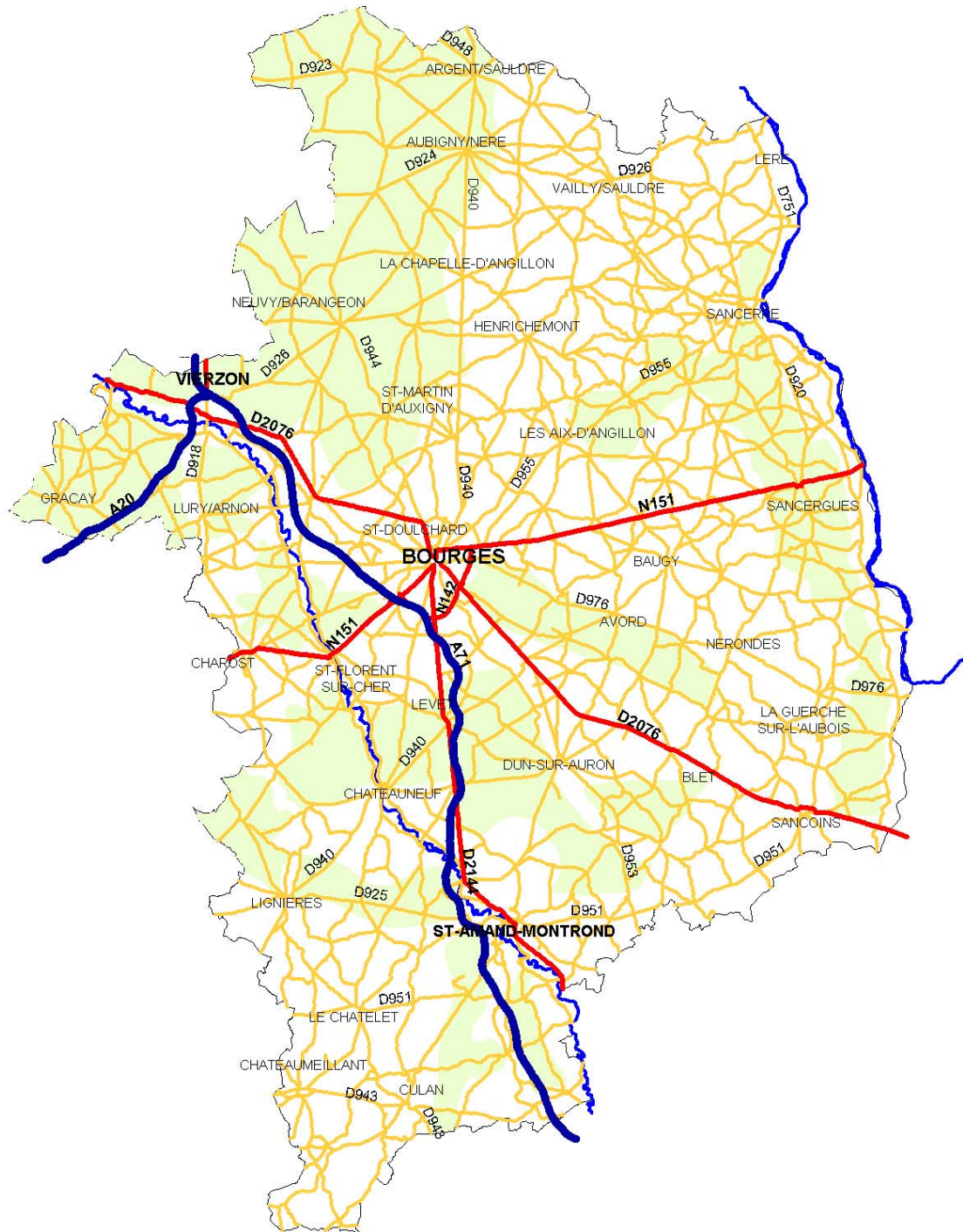
La mise en œuvre des orientations d'actions définies par le DGO sera déclinée annuellement dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière.

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

1 - Présentation du département du Cher

1-1 Le réseau routier

Département du CHER



1-2 Données générales

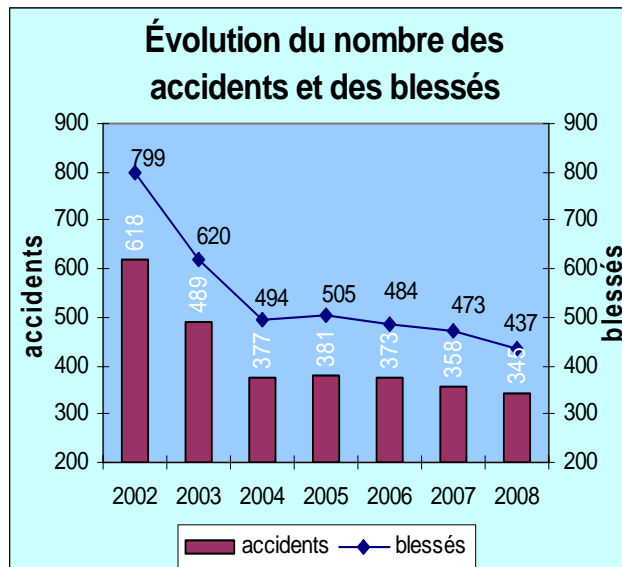
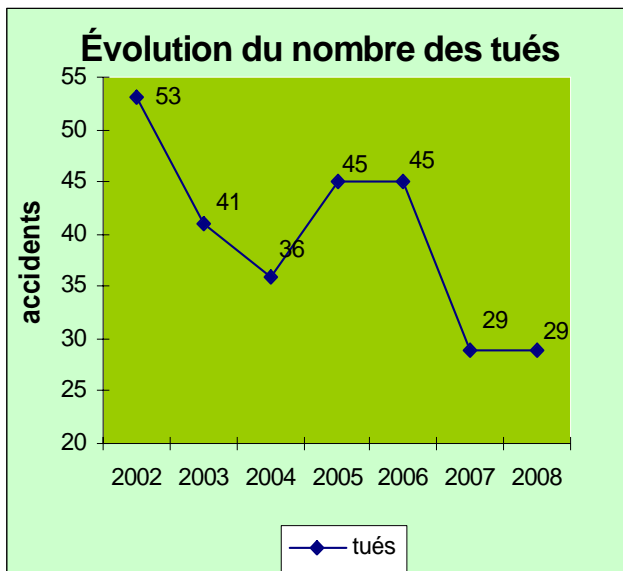
		CHER	RÉGION	FRANCE
Superficie		7 235 km ²	39 395 km ²	549 000 km ²
Population <i>Rgp 2006</i>		314 999 habitants	2 496 654 h.	62 886 171 h.
Densité		43 habitants km ²	63 habitants/km ²	115 habitants km ²
Parc de voitures de tourisme en 2006		170 000 véh. <i>0,54 véh./habitant</i>	non connu	304 000 000 véh. <i>0,48 véh./habitant</i>
Réseau routier <i>(données 2008)</i>	Autoroutes	124 kms	828 kms	11 004 kms
	RN + RD	4 711 kms	28 194 kms	386 100 kms
	VC et autres	14 131 kms	89 988 kms	1 230 000 kms
Trafic moyen <i>(données ONISR 2007)</i>	Autoroutes	16 000 véh./jour	25 850 véh./jour	32 925 véh./jour
	RN	5 700 véh./jour	9 178 véh./jour	12 009 véh./jour
	RD	920 Véh./jour	1 146 véh./jour	1 621 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

Compte tenu du changement, de définition des différentes classes de victimes, intervenu en 2005, les chiffres des tués des années précédentes ont été augmentés d'un coefficient de 1.069 pour permettre la comparaison entre les différentes années. Les chiffres des blessés sont globaux et diminués du nombre de tués résultant du calcul ci-dessus.

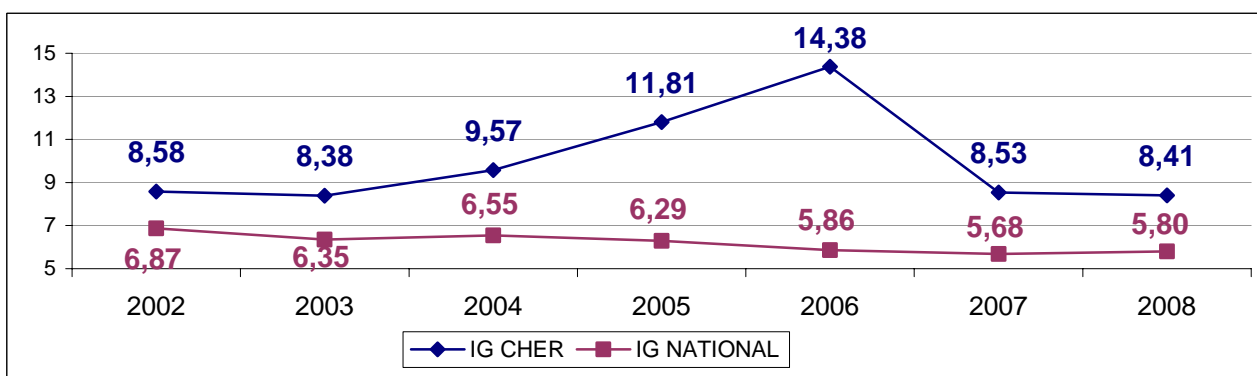


Sur la période 2002 à 2008, on constate une nette amélioration de l'évolution de l'accidentologie ; la baisse est plus particulièrement importante de 2002 à 2004 puis moins prononcée jusqu'en 2008.

Le nombre des tués a été réduit de 45 % : 53 personnes ont perdu la vie dans un accident de la route en 2002 contre 29 en 2008.

Le nombre total de victimes (tués et blessés) a chuté de 852 à 466 en huit ans. Cette diminution est de 45% pour notre département et de 33% au niveau national.

2-2 Gravité des accidents corporels 2002-2008



Gravité : nbre tués / 100 accidents

Même si la gravité reste défavorable dans le département du Cher, cet indice est en nette amélioration pour les années 2007 et 2008 (gravité la plus favorable des 6 départements de la région Centre).

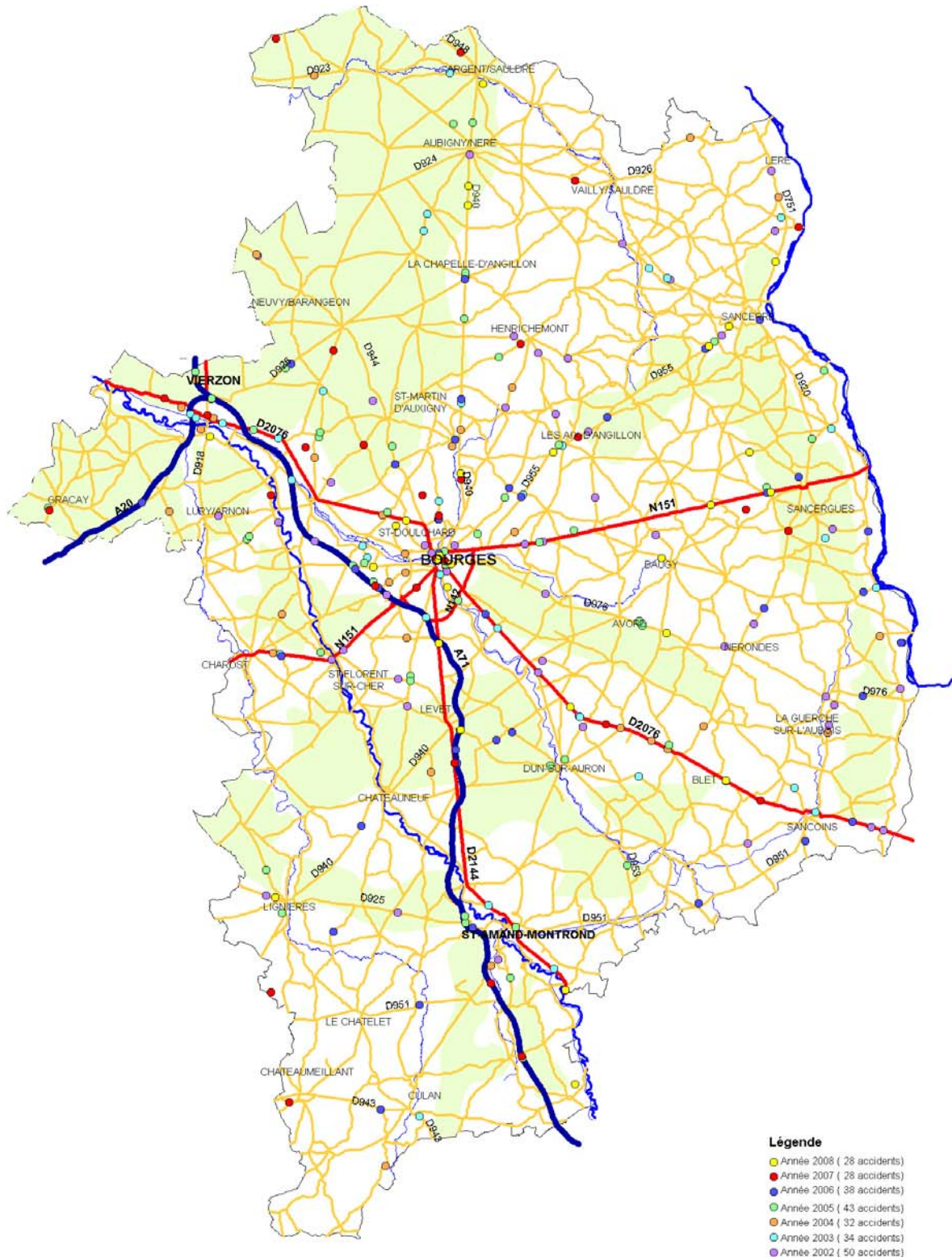
2-3 Carte des accidents mortels 2002-2008



Observatoire Départemental de Sécurité Routière du Cher

SECURITE ROUTIERE
TOUS RESPONSABLES

Accidents mortels - Années 2002 - 2008
253 accidents mortels - 278 tués



SRI/BSR - GR - 21/01/2009 - source : données DDEA18/ODSR (2009) - ©IGN : BDcarto®

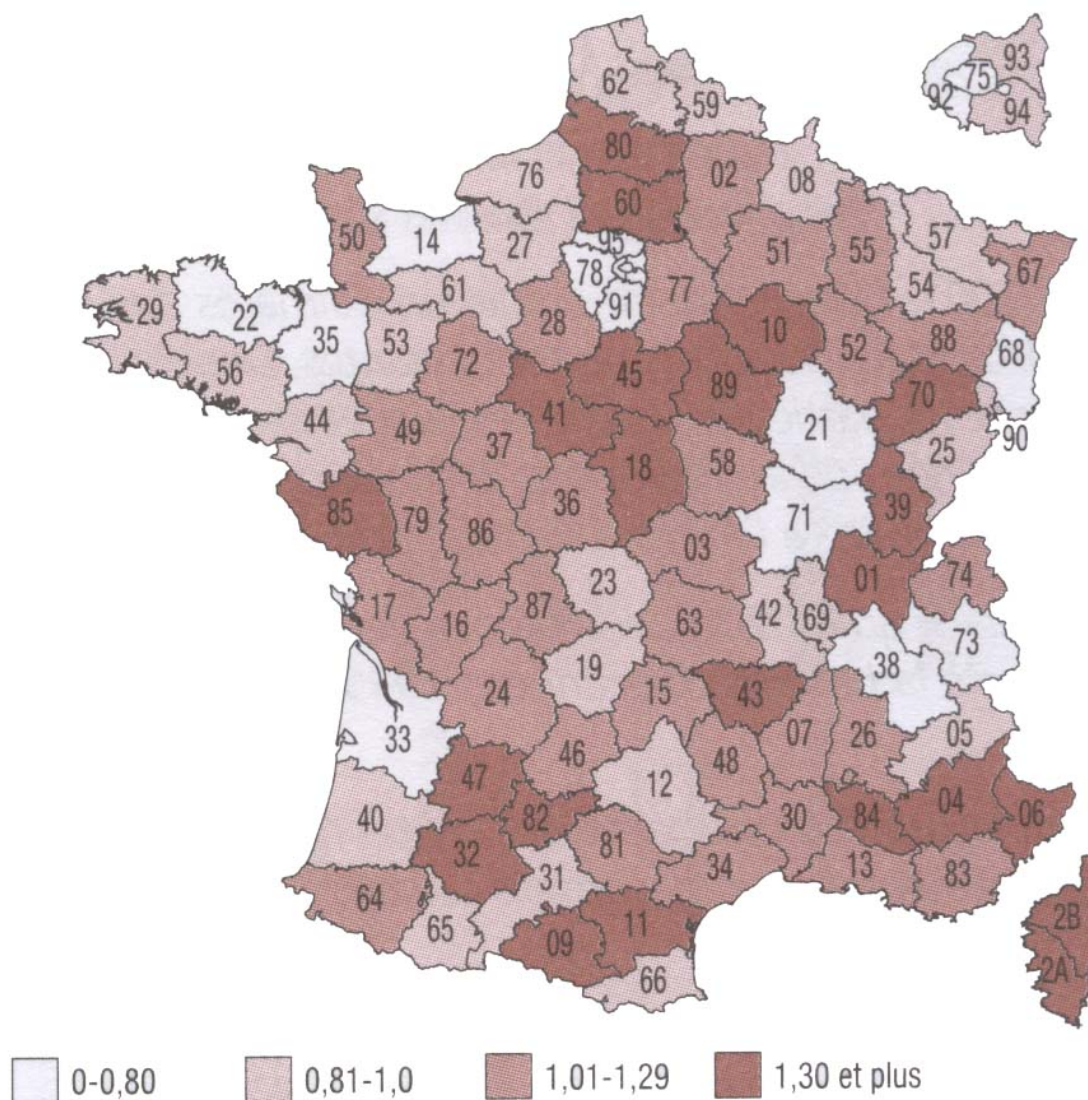
2-4 Indicateur d'accidentologie locale (IAL)

Définition :

L'Indicateur d'Accidentologie Locale (IAL) est une pondération sur 5 ans du risque relatif d'être tué, rapporté au réseau routier et en comparaison au risque « France ».

IAL 2003-2007 par département (tous réseaux)

Cet indice, défavorable sur cette période est en nette amélioration pour les années 2007 et 2008.



		FRANCE	CHER	CENTRE
IAL 2003-2007	Tués	1,00	1,37	1,27
Autoroutes	% tués	6,5 %	9,7 %	8,7 %
	Risque relatif	1,00	1,78	1,29
Routes nationales et départementales	% tués	67,6 %	5,0 %	72,7 %
	Risque relatif	1,00	1,42	1,29
Agglomération de plus de 5000 habitants	% tués	18,6 %	9,2 %	11,2 %
	Risque relatif	1,00	1,04	1,15

3 - L'analyse accidentologique 2002-2007

Les données statistiques, pour le département du Cher, proviennent des éléments contenus dans les fiches BAAC brutes de 2002 à 2007 (Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels). Elles ne tiennent pas compte des modifications intervenues dans la définition des victimes. Les références nationales sont celles de l'année 2007 issues du bilan annuel édité par l'ONISR.

Définitions

Sinistralité : Nombre de victimes (tuées et blessées) par nombre d'accidents

Mortalité : Nombre de tués par nombre d'accidents

Pour le Cher, l'étude a porté sur :

2 517 336 225	Accidents corporels dont impliquaient au moins un conducteur alcoolisé (13,3 %) étaient des accidents mortels (9 %) dont 69 impliquaient au moins un conducteur alcoolisé (au dessus du seuil légal) (30,7 %)
249 42 83	Personnes tuées dont en deux-roues motorisés soit \simeq 17 % dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé (au dessus du seuil légal) soit \simeq 33 %
3 256 1 057 2 199 411	Nombre de blessés dont blessés hospitalisés blessés non hospitalisés blessés dans un accident impliquaient un conducteur alcoolisé (au dessus du seuil légal) soit \simeq 13 %

En moyenne par semaine,
dans le département du Cher,
de 2002 à 2007

8 accidents corporels
3 blessés hospitalisés
7 blessés non-hospitalisés

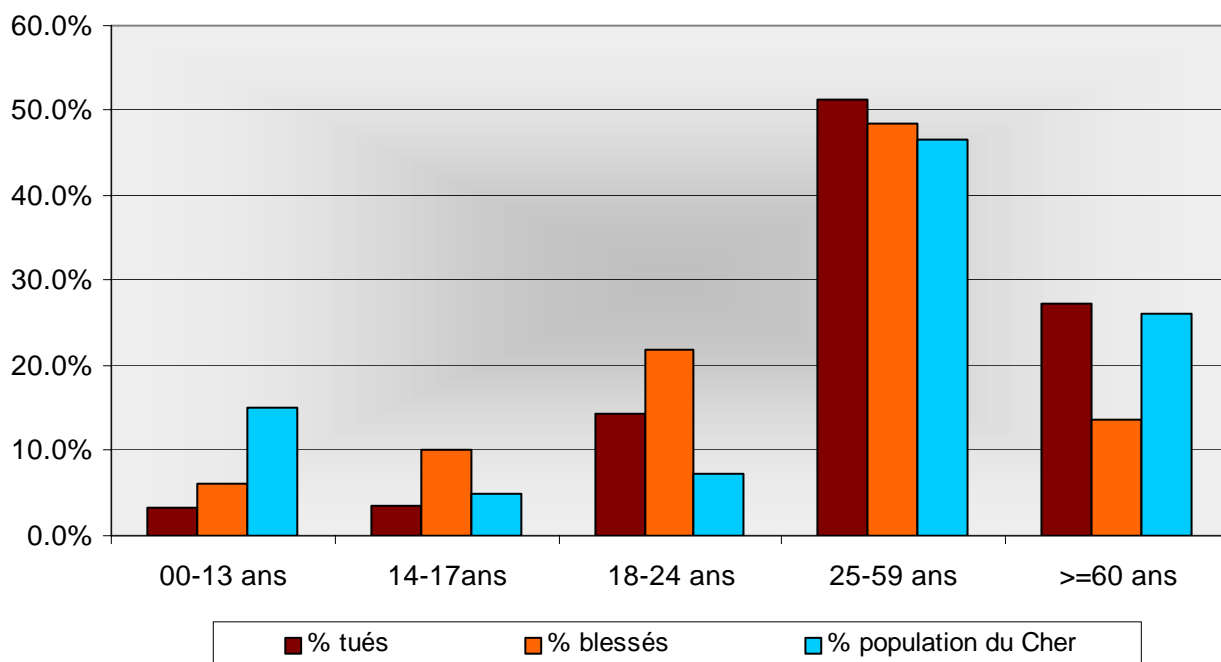
et 1 tué tous les 9 jours

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	3,2 %	3,6 %	14,5 %	51,4 %	27,3 %	100 %
% blessés	6,0 %	10,2 %	21,8 %	48,4 %	13,6 %	100 %
% population du Cher	15,1 %	5,0 %	7,2 %	46,7 %	26,0 %	100 %



Le pourcentage des blessés âgés de 14-17 ans est le double de la représentation de cette population dans le département du Cher ; celui des tués est cependant légèrement inférieur à la représentation de cette population dans le Cher.

La tranche d'âge la plus touchée reste celle des 18-24 ans. Ils représentent 7,2 % de la population mais 14,5 % des tués et 21,8 % des blessés.

Pour les 25-59 ans, les taux de tués et de blessés sont comparables à leur représentation dans la population.

Chez les seniors, la proportion de tués est identique à la population, mais deux fois plus élevée que le pourcentage de blessés.

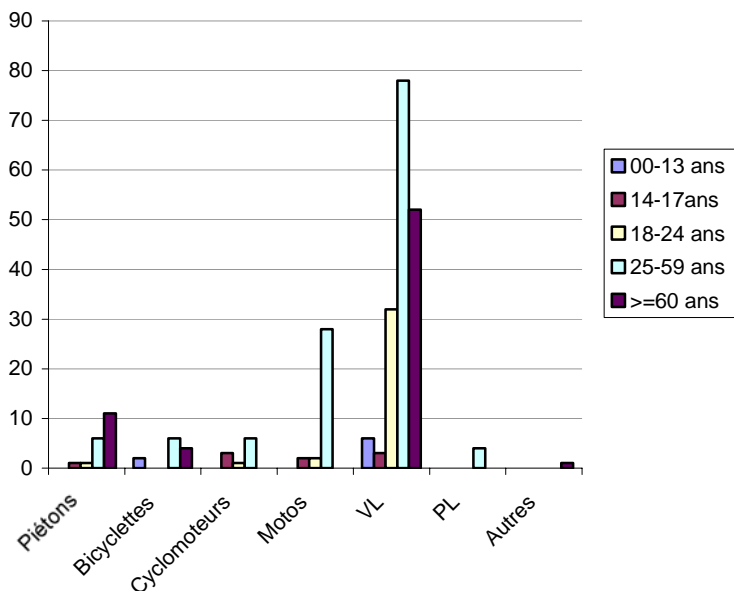
Les classes d'âge à risque sont les 14-17 ans et les 18-24 ans.
Le pourcentage de blessés âgés de 14 à 17 ans est le double de la représentation de cette population dans le département du Cher.
Pour les 18-24 ans, la proportion des blessés est deux fois plus importante et celle des tués trois fois plus importante que la représentation de cette classe d'âge dans le Cher.

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

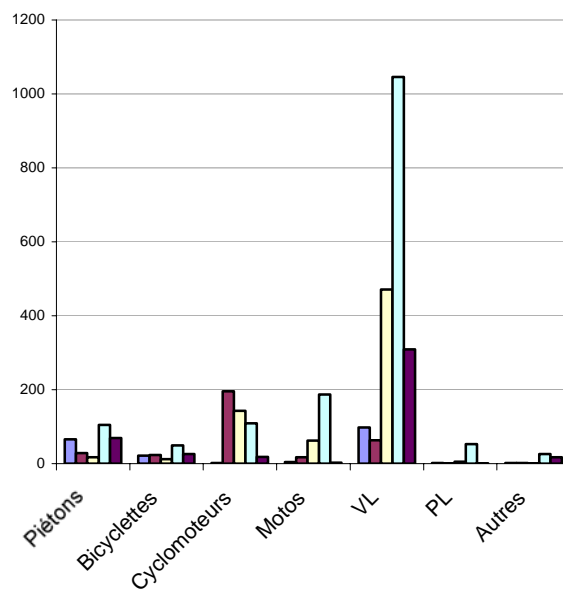
	00-13 ans		14-17ans		18-24 ans		25-59 ans		>=60 ans		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Piéton	0	66	1	29	1	17	6	105	11	69	19	286
Bicyclette	2	22	0	23	0	12	6	49	4	26	12	132
Cyclomoteur	0	2	3	196	1	143	6	109	0	18	10	468
Moto	0	4	2	17	2	62	28	187	0	3	32	273
VL	6	98	3	63	32	471	78	1046	52	309	171	1987
PL	0	2	0	1	0	5	4	53	0	1	4	62
Autre *	0	2	0	2	0	1	0	26	1	17	1	48
Total	8	196	9	331	36	711	128	1575	68	443	249	3256

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

Tués par type de véhicule



Blessés par type de véhicule



❖ **Alcoolémie**

Sur la période 2002-2007, au moins un conducteur alcoolisé est impliqué dans :

- **13,3 %** des 2 517 accidents corporels soit 336 accidents (10,5 % pour la France) ;
- **30,7 %** des 225 accidents mortels soit 69 accidents (29,0 % pour la France).

Ces accidents avec alcool sont à l'origine de :

- **33,3 %** des personnes tuées sur (83/249) ;
- **12,6 %** des blessés (411/3256)

L'indice de gravité des accidents avec alcool est de **24,7**.

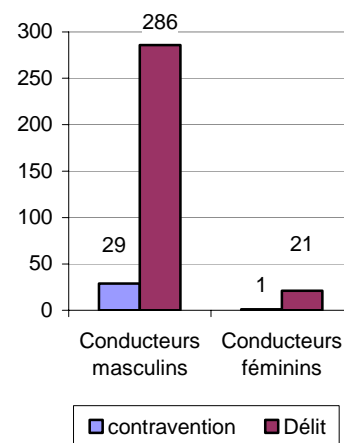
Pour l'ensemble des accidents corporels cet indice est de **9,9**.

4 136 conducteurs furent impliqués dans un des 2 517 accidents corporels dont :

- 1 180 conducteurs féminins, 1 156 conductrices testées, 0,08% en contravention et **1,82% en délit** ;
- 2 956 conducteurs masculins, 2 893 conducteurs testés, 1,00% en contravention et **9,89% en délit**.

Parmi les 285 conducteurs masculins en délit,

- 131 avaient un taux compris entre 1 et 2 gr d'alcool / litre de sang
- 141 avec un taux supérieur à 2 gr/l;

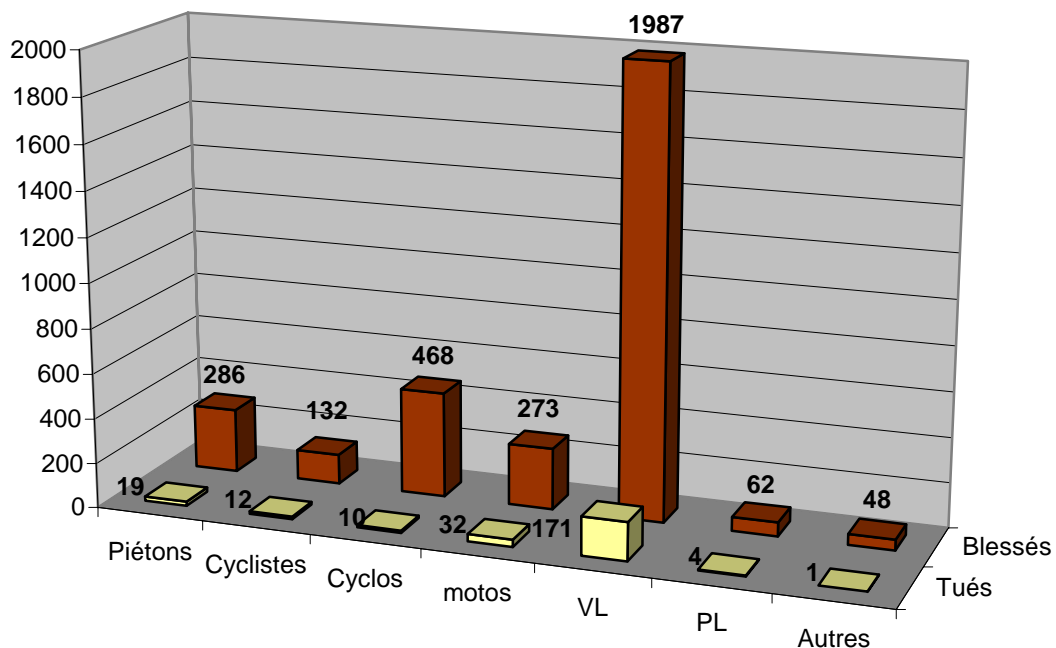


*Rappel : contravention : 0,50 à 0,79 gr/l d'alcool dans le sang
délit : à partir de 0,80 gr/l d'alcool dans le sang*

3-2 Le véhicule

❖ Victimes par type d'usage dans le Cher

	Piéton	Cyclistes	Cyclos	Motos	VL	PL	Autres
Tués	19	12	10	32	171	4	1
Blessés	286	132	468	273	1987	62	48



Dans le département du Cher, comme sur l'ensemble du territoire français se sont les usagers de véhicules légers qui sont le plus fortement représentés parmi les victimes tuées ou blessées.

Mis à part les VL, la sinistralité la plus importante est celle des usagers de cyclomoteurs suivie par celle des piétons puis celle des motocyclistes.

En ce qui concerne la mortalité, outre celle liée aux VL, la plus importante est celle des motards, celle des cyclomotoristes étant en cinquième position.

Le nombre de blessés est 2 fois plus important en cyclomoteur qu'en motocyclette.
Le nombre de tués est 3 fois plus important en moto qu'en cyclomoteur.

Rappel

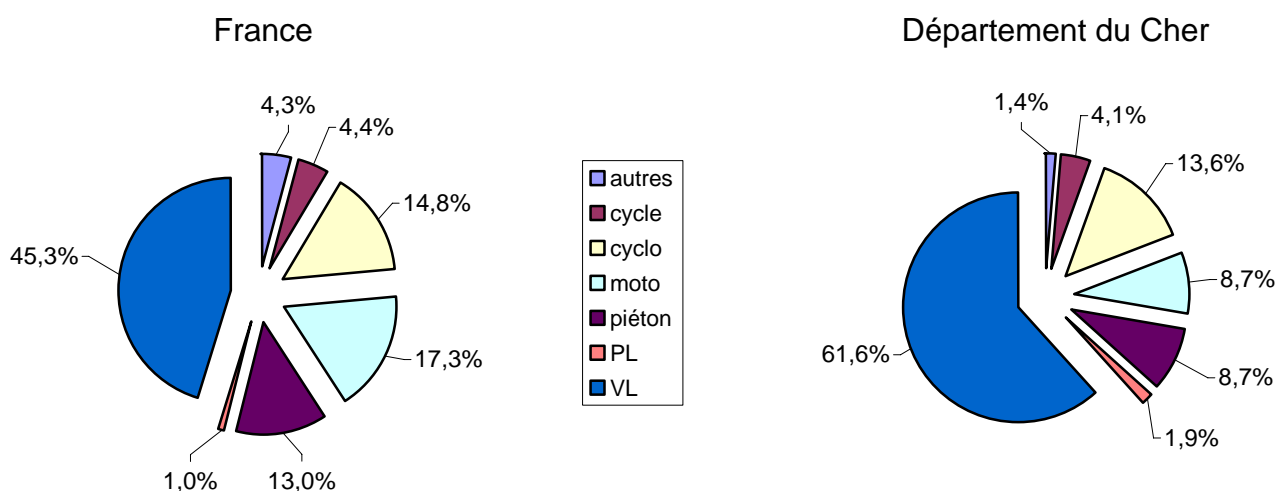
- 2RM = deux roues motorisées
- cyclo= 2RM de cylindrée inférieure à 125 cm³
- moto = 2RM de cylindrée supérieure ou égale à 125 cm³

❖ Victimes par type d'usage Cher-France

	% tués Cher	% tués France	% victimes Cher	% victimes France	Gravité Cher	Gravité France
	2002-2007	2007	2002-2007	2007	Tués/100 victimes	Tués/100 victimes
Piéton	7,6 %	12,1 %	8,7 %	13,0 %	6,23	4,02
Bicyclette	4,8 %	3,1 %	4,1 %	4,4 %	8,33	2,97
Cyclo	4,0 %	7,0 %	13,6 %	14,8 %	2,09	2,04
Moto	12,9 %	18,0 %	8,7 %	17,3 %	10,49	4,45
V.L.	68,7 %	53,3 %	61,6 %	45,3 %	7,92	5,05
P.L.	1,6 %	1,5 %	1,9 %	1,0 %	6,06	6,35
Autres	0,4 %	5,0 %	1,4 %	4,3 %	2,04	4,99

Une victime est un blessé ou un tué

Pourcentage de victimes par type d'usage



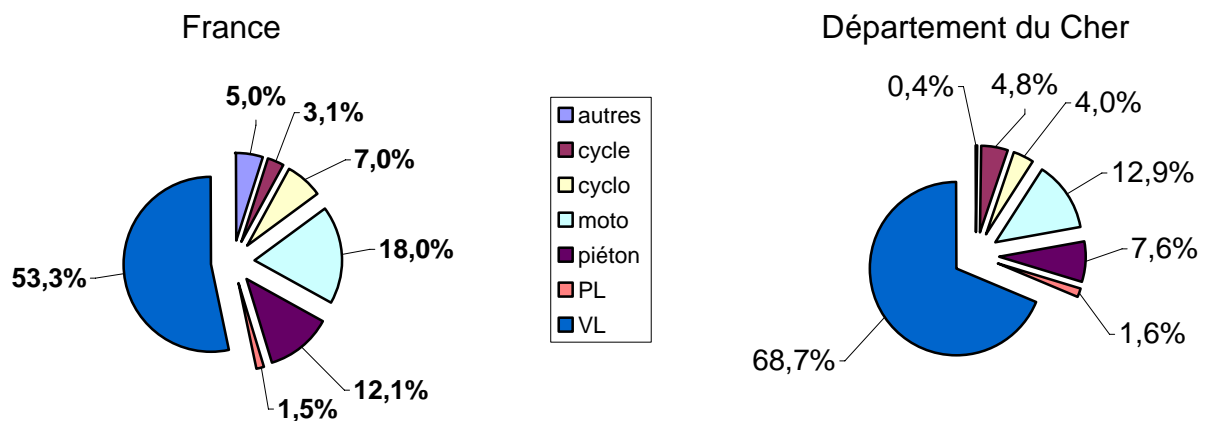
Le département du Cher est un département rural, traversé par deux autoroutes. Une grande partie des déplacements s'effectue en VL. Ceci a pour conséquence une forte sinistralité de ce mode de déplacement par rapport au territoire français.

Pour la même raison, les piétons sont moins vulnérables dans le Cher que sur le territoire français, le caractère rural du département ne favorisant pas ce type de déplacement.

La sinistralité des deux roues 2RM (motos + cyclos) est moindre dans le Cher qu'en France avec 22,3 % de victimes contre 32,1 % pour le territoire français.

La sinistralité des cyclomoteurs du Cher et de la France est comparable, par contre les motocyclettes font proportionnellement moins de victimes dans le département du cher (8,7 %) qu'en France (17,3%).

Pourcentage de tués par type d'usage

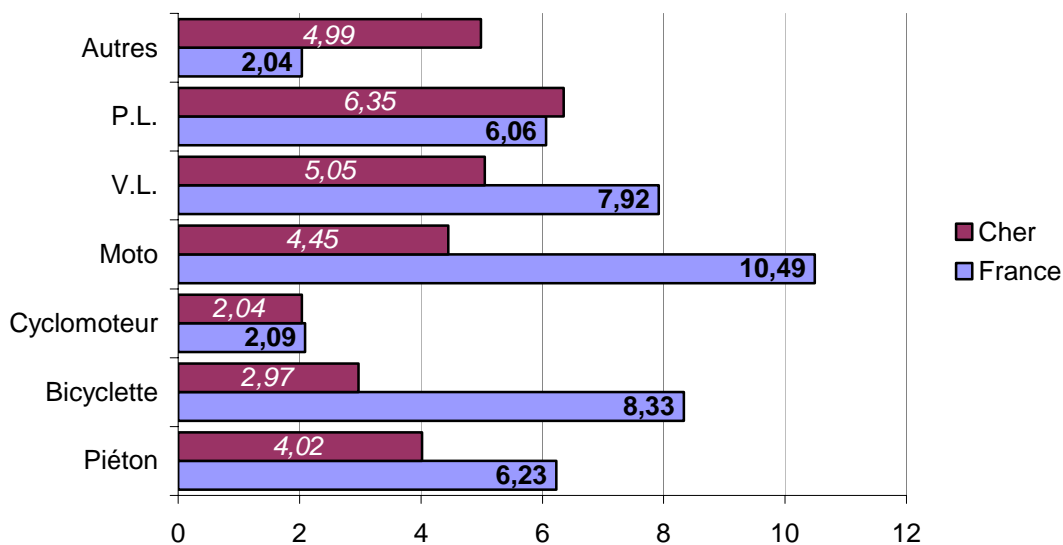


Les usagers de VL représentent 68,7% des tués dans notre département alors qu'ils représentent 53,3 % des tués sur l'ensemble du territoire français.

Les deux roues motorisés (2RM) sont à l'origine dans le Cher de 16,9 % des tués (25,0 % sur l'ensemble du territoire français). Les motocyclettes représentent 1,1 % de la circulation sur le territoire français mais occasionnent 18 % des tués de la route

Les piétons représentent 7,6% des tués (12,1 % en France), les cyclistes 4,8% (3,1 % en France).

Gravité par type d'usage



Gravité = nombre de tués / 100 victimes (tués + blessés).

Les motocyclettes, sont impliqués dans de moindre proportion dans les accidents, dans le Cher qu'en France mais constituent la plus forte gravité.

Les cyclistes ont proportionnellement la même sinistralité dans le Cher que sur le reste du territoire français, mais ces accidents sont plus graves dans le Cher qu'en France.

Les piétons, bien qu'étant moins victimes d'accident de la voie publique dans le Cher que sur le reste du territoire français, ont une gravité plus importante.

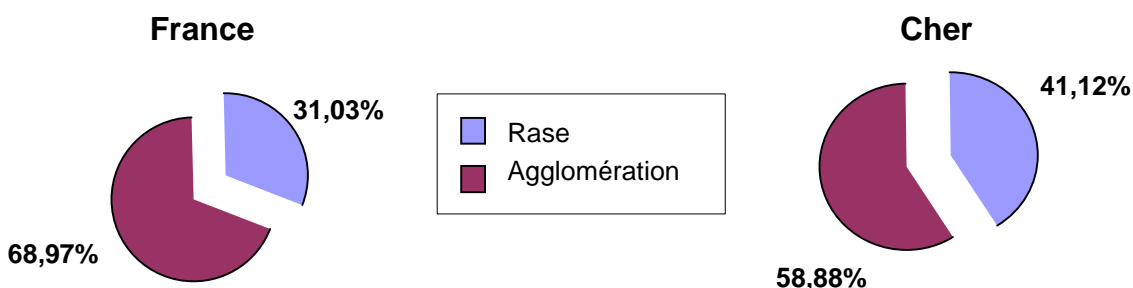
Les VL font proportionnellement plus de victimes, blessés et tués, que sur l'ensemble du territoire français et ont également une gravité bien plus importante.

3-3 L'environnement routier

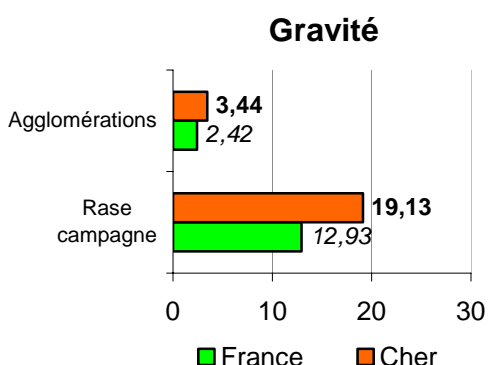
❖ Accidents corporels par type de milieu

	Rase campagne		Agglomération *	
	Cher	France	Cher	France
Accidents	41,12 %	31,03 %	58,88 %	68,97 %
Tués/100 acc	19,13	12,93	3,44	2,42

*Agglomération au sens du code de la route



La forte proportion des accidents en rase campagne dans le Cher est significativement plus importante qu'au niveau national, le Cher étant un département rural.



Par contre, dans le département du Cher, en rase-campagne et dans une moindre mesure en agglomération, la gravité est plus forte que sur l'ensemble du territoire français.

	BOURGES	VIERZON	ST AMAND	Autres agglomérations	Hors agglomérations
Accidents	680	365	72	365	1 035
Tués	12	7	2	30	198
Tués/100 acc	1,76	1,92	2,78	8,22	19,13

Bourges, Vierzon et Saint-Amand-Montrond concentrent sur leurs territoires 44,4 % des accidents corporels et seulement 8,4 % des tués.

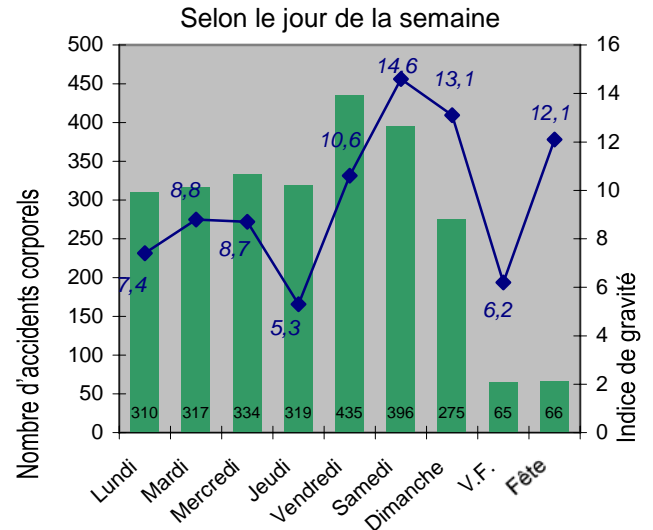
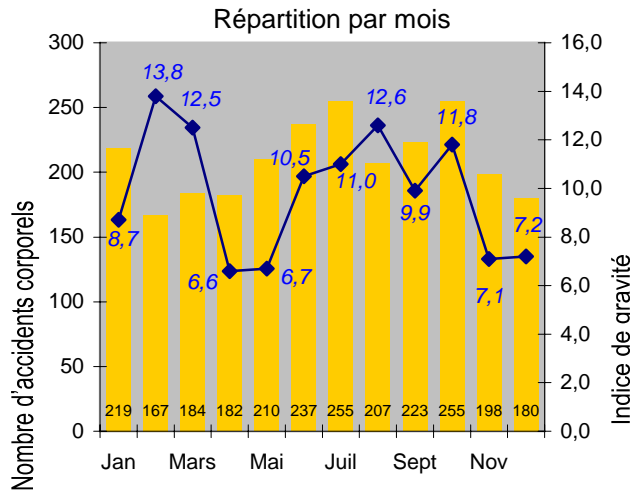
14,5 % des accidents qui occasionnent 12,1 % des tués se sont produits au sein des autres agglomérations du département.

En rase-campagne, on dénombre 41,1% des accidents corporels qui ont occasionné 79,5% des tués.

Les accidents graves sont surtout situés en rase-campagne et dans les agglomérations rurales du département.

Les trois grandes agglomérations du département concentrent autant d'accidents qu'en rase-campagne mais avec une gravité bien plus faible.

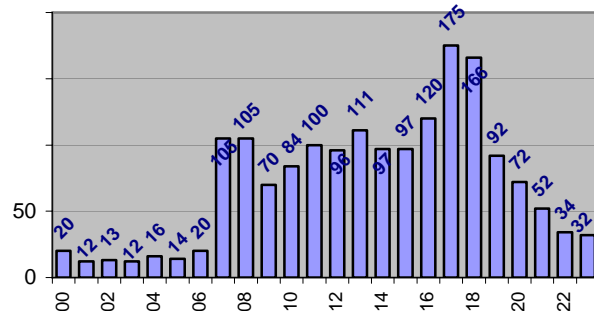
❖ Répartition temporelle des accidents corporels



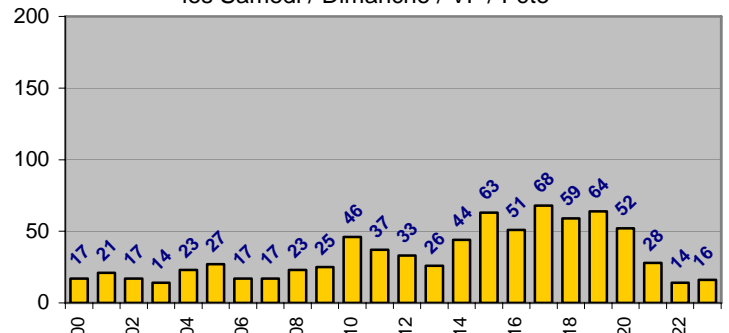
Hormis le mois de janvier, les mois d'hiver présentent un nombre d'accidents moins élevé que les autres mois de l'année. À partir du printemps, l'accidentologie augmente graduellement jusqu'aux mois d'été, mois de trafic les plus intenses.

33 % des accidents corporels du département de Cher ont lieu les vendredis et samedis, avec les gravités les plus élevées.

Selon l'heure pour les jours ouvrables



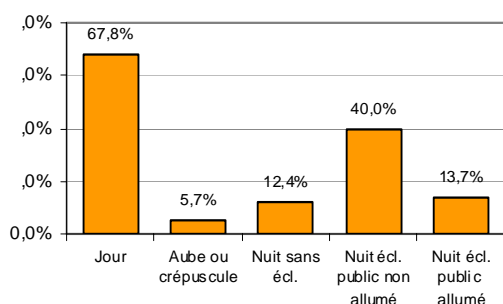
Selon l'heure pour les Samedi / Dimanche / VF / Fête



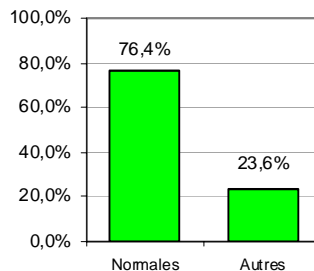
En semaine, c'est au moment des trajets domicile-travail ou école que se produisent le plus grand nombre d'accidents et celui-ci est plus important encore en fin de journée.

Le week-end et les jours fériés, dans le Cher, contrairement au constat national, ce n'est pas forcément la nuit que se produisent le plus grand nombre d'accidents mais le matin entre 10h et 11h et surtout l'après-midi, entre 15h et 20 h.

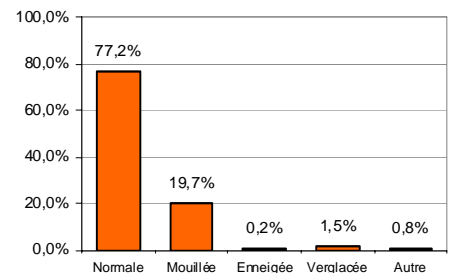
Luminosité



Conditions atmosphériques



État de la surface



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

3-4 Synthèse

RAPPEL DES ENJEUX VALIDÉS PAR LE COLLÈGE DU 2 OCTOBRE 2008

❖ L'alcool

- Dans **13 %** des accidents corporels et **31 %** des accidents mortels, un conducteur au moins présentait une alcoolémie au-dessus du seuil légal. Ces accidents surviennent principalement les week-end ou en soirée.
- **91 %** des conducteurs alcoolisés présentaient une imprégnation alcoolique délictuelle et **44 %** présentaient un taux $\geq 2\text{g/l}$

LA GRAVITÉ EST 3 FOIS PLUS IMPORTANTE DANS LES ACCIDENTS AVEC ALCOOL

❖ La vitesse

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

❖ Les jeunes

La proportion des jeunes de 18-24 ans tués sur la route est 2 fois plus importante que le poids de cette tranche d'âge parmi la population du Cher (14 % pour 7 %)

❖ Les deux-roues motorisés

- **13 % des blessés sont des jeunes de 14-24 ans circulant en deux-roues motorisés.**
- **17 % des personnes tuées sont des usagers de deux-roues motorisés.**
- **67 % des tués en 2RM sont des motards de la tranche d'âges 25-59 ans.**

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

❖ Les seniors

- **27 % des personnes tuées sur les routes du Cher ont plus de 60 ans.**

❖ Le risque professionnel

- Les personnes victimes d'un accident corporel dans le cadre des trajets domicile-travail ou dans l'exercice de leur mission sont de plus en plus nombreuses.

4 - Les enjeux et orientations d'actions

Les groupes de travail relatifs à ces différents enjeux se sont réunis sur la période de décembre 2008 à février 2009. Seul l'enjeu « risque professionnel » n'a pas fait l'objet de réunion, cette thématique étant considérée comme transversale.

Alcool – 12 janvier 2009

Participants	Service
Jean-Paul DOMENECH	Direction Départementale de la Sécurité Publique
Nathalie VERNE	Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie 18
Brigitte CRANSAC	Inspection Académique du Cher
Michel LEPLARD	Chargé de mission sécurité routière pôle Centre BLOIS
Jean VAUDOUX	Chargé de mission sécurité routière pôle Centre BLOIS

Vitesse – 23 février 2009

Participants	Service
Eddy CHAMBON	Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest
Patrick TAILLEUR	Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest
Laurent RICHARD	Conseil Général du Cher
Frédéric DROGUET	Mairie de Bourges
Sylvain DUTOUYAT	Automobile Club du Cher
Capitaine Patrice GANZIN	Gendarmerie

Jeunes – 17 décembre 2008 et 14 janvier 2009

Participants	Service
Serge ZAHRA	Inspection Académique
Michel MELIN	Direction départementale jeunesse et sports
Christelle LAMOUR	Direction de la protection judiciaire de la jeunesse
Pierre AUDUBERT	Association prévention MAIF - Président
Emmanuel CRETIER	Animateur jeunesse - la Chapelle St Ursin
Andrianaina RABARISOA	Préfecture du Cher – stagiaire ENA

Deux-Roues – 20 janvier 2009

Participants	Service
Joël BUISSONNIER	Fédération Française des Motards en Colère
Philippe KIRCHER	Monsieur MOTO – DDEA 18
Olivier LENOIR	Animateur jeunesse – pays de la Septaine
Michèle CHAMOREAU	Intervenante départementale de sécurité routière

Seniors – 3 février 2009

Participants	Service
Henri DI PIZZO	Association Prévention Routière – Président
Catherine BRUNAUD	Caisse Primaire d'Assurance Maladie – Prévention
Francine ROHIV	Préfecture – Bureau des usagers de la route
André OUZET	Intervenant Sécurité Routière

- **Nouveaux moyens d'actions dans le cadre de la réforme de l'État et du transfert du réseau routier**

Les services de l'État

L'État reste coordinateur des exploitants routiers.

La DDEA s'appuiera sur son réseau territorial pour asseoir la politique locale de sécurité routière et sera un interlocuteur privilégié des communes.

Leur action consistera à dynamiser le réseau des correspondants élus de sécurité routière et à apporter des conseils techniques aux communes intéressées.

Les services du Conseil général

Au sein de la Direction des Routes et des Bâtiments, le pôle sécurité routière rattaché au Service Gestion de la Route est chargé de l'ensemble des questions relatives à la sécurité routière : entretien et exploitation, travaux neufs et ce, sur l'ensemble du réseau départemental.

Les Centres de Gestion de la Route, implantés sur tout le territoire viennent en appui du pôle sécurité routière.

En ce qui concerne le volet prévention, le Conseil général est signataire d'une convention avec l'association prévention routière pour la sensibilisation en milieu scolaire et notamment en collège.

Politique du Conseil général en matière de sécurité routière

1) Sur l'utilisateur

- sécurisation des arrêts de cars scolaires
- accompagnement des autorités organisatrices de niveau 2 par des actions en partenariat avec la Prévention routière pour des exercices de sécurité routière (bus, cheminements piétons, ...)

2) Sur l'infrastructure

Depuis 2001, le Conseil général a entrepris plusieurs actions dans ce domaine :

- mise en place de glissières de sécurité motards
- suppression de têtes d'aqueducs sur les axes principaux
- abattage d'arbres sur grands axes : RD 940 traitée en totalité avec 1000 arbres abattus , reste la RD 2144 à traiter
- aménagement d'arrêts de cars
- aménagement de chicanes aux entrées d'agglomération sur les routes départementales les plus importantes
- réalisation de mesures de vitesses : depuis début 2008 le Conseil général s'est doté de 8 nouveaux appareils de mesures de vitesses en supplément des 4 qu'il possédait déjà

3) Autres actions à mettre en œuvre

- identification et déplacement des pylônes électriques en limite de domaine public dans les virages qui sont un facteur aggravant lors d'accidents sur ces points durs
- conseil technique de la Direction adjointe des routes auprès des communes dans le domaine de l'aménagement des traversées d'agglomération (actuellement, des dispositifs de sécurité expérimentaux sont proposés aux Élus, avant la réalisation d'aménagements définitifs)

4-1 L'alcool

L'ACCIDENTOLOGIE

Les conducteurs et l'imprégnation alcoolique selon le sexe

- Dans **13%** (336/2517) des accidents corporels un conducteur au moins présentait une alcoolémie = ou > au seuil légal
- 33 % (83/249) des personnes tuées et 13 % (411/3256) des blessées ont été impliquées dans un accident avec au moins un conducteur alcoolisé

Répartition des 336 accidents corporels impliquant un conducteur alcoolisé au moins.

- Répartition selon les tranches d'âges et le sexe

Âges	non défini	non	situation en infraction	situation en délit
0-13	2	16	0	0
14-17	7	192	1	4
18-24	11	571	10	62
25-59	37	1425	14	201
60-65	2	115	2	8
66-75	1	164	1	8
+76	3	96	1	2
Ensemble	63	2579	29	285

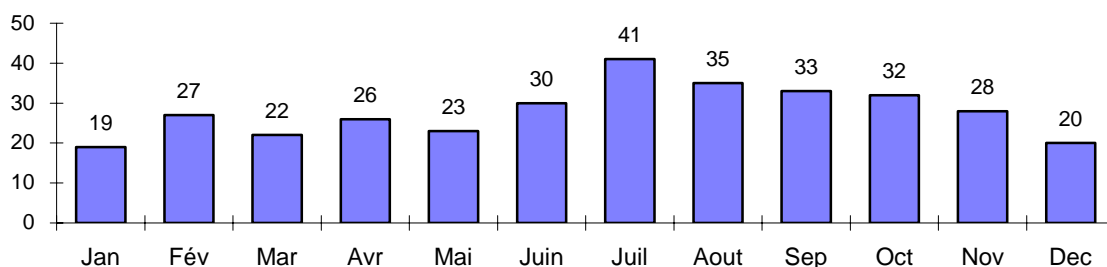
Âges	non défini	non	situation en infraction	situation en délit
0-13	3	4	0	0
14-17	2	32	0	0
18-24	4	219	0	4
25-59	11	729	1	15
60-65	1	44	0	1
66-75	1	62	0	1
+ 76	2	44	0	0
Ensemble	24	1134	1	21

L'imprégnation alcoolique (au-dessus du seuil légal) concerne :

- 8,1 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel (336/2146)
- **93,5 % de ces conducteurs sont de sexe masculin.**

Répartition des 336 accidents corporels impliquant un conducteur alcoolisé au moins.

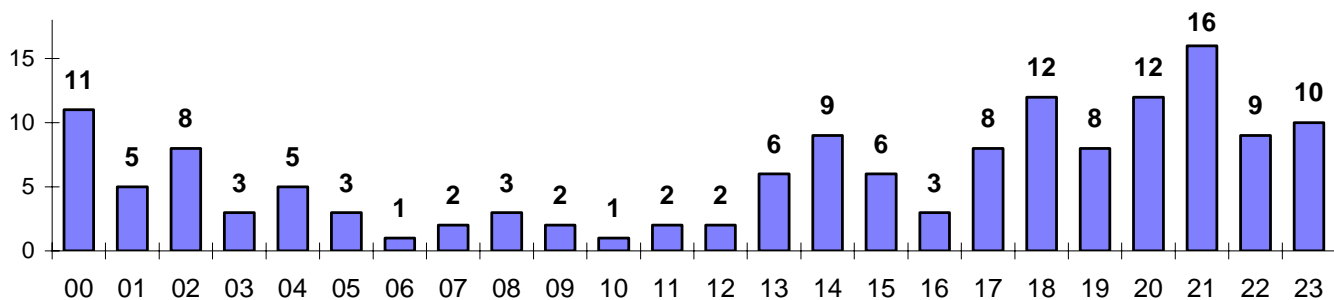
- Répartition mensuelle



1 accident avec alcool sur 3 a lieu durant un des trois mois d'été.

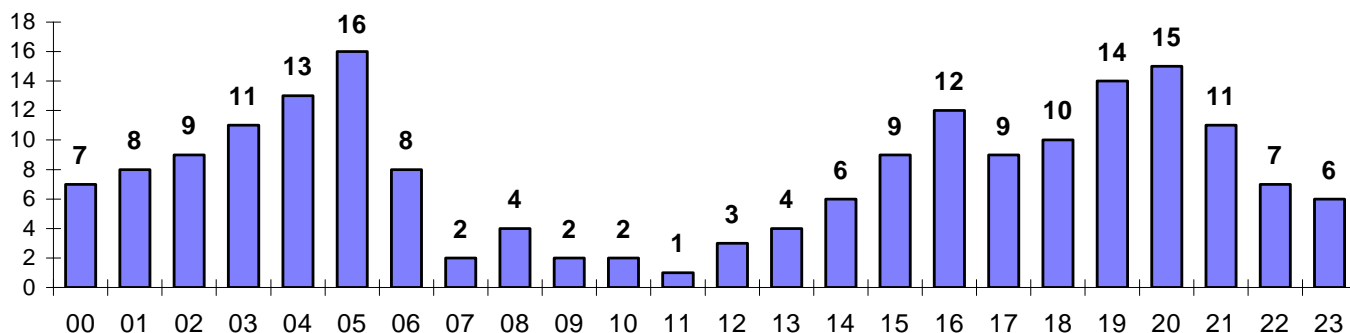
L'enjeu alcool

- Répartition horaire pendant les jours ouvrables



Durant les jours ouvrables, les accidents avec présence d'alcool sont concentrés en début d'après-midi, début de soirée et soirée ou début de nuit.

- Répartition horaire les Samedi / Dimanche / VF / Fête



Les accidents avec présence d'alcool surviennent principalement les week-end, veilles de fêtes et jours de fêtes l'après-midi, fin de journée, en début de soirée et nuit ou petit matin.

LE CONSTAT

- La recherche de l'ivresse chez les jeunes, garçons ou filles, est de plus en plus précoce et importante.
- L'alcoolisation, dans les accidents de la route, concerne principalement les tranches d'âges de 14 à 59 ans avec une très forte représentation des 18/24 ans.
- Les très fortes alcoolisations sont en augmentation.
- Les hommes sont sur-représentés dans les accidents avec alcool (93,5 %).
- 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.

L'enjeu alcool

LES ORIENTATIONS

INFORMATION – COMMUNICATION

Actions grand public et jeunes

- Communiquer régulièrement sur cette thématique 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.
- Promouvoir l'auto-contrôle de l'alcoolémie.
- Poursuivre et renforcer la promotion de la modération des consommations et valoriser les fêtes non alcoolisées.

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.

FORMATION – ÉDUCATION

Collège-Lycée-Centres de Formation d'Apprentis-Enseignement supérieur

- Informer sur le risque alcool dès la préparation de l'ASSR 1 conformément au plan régional de santé publique (classe de 5^{ème} correspondant à l'âge des premières consommations pour certains).
- Sensibiliser et impliquer les parents et les adultes encadrants au sein des structures éducatives dans les démarches de prévention.
- Développer la prise en compte de la Sécurité Routière dans les actions de prévention en milieu scolaire.
- Renforcer 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.

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 charte signée par les exploitants d'établissement de nuit bénéficiant d'une ouverture tardive.

4-2 La vitesse

L'ACCIDENTOLOGIE

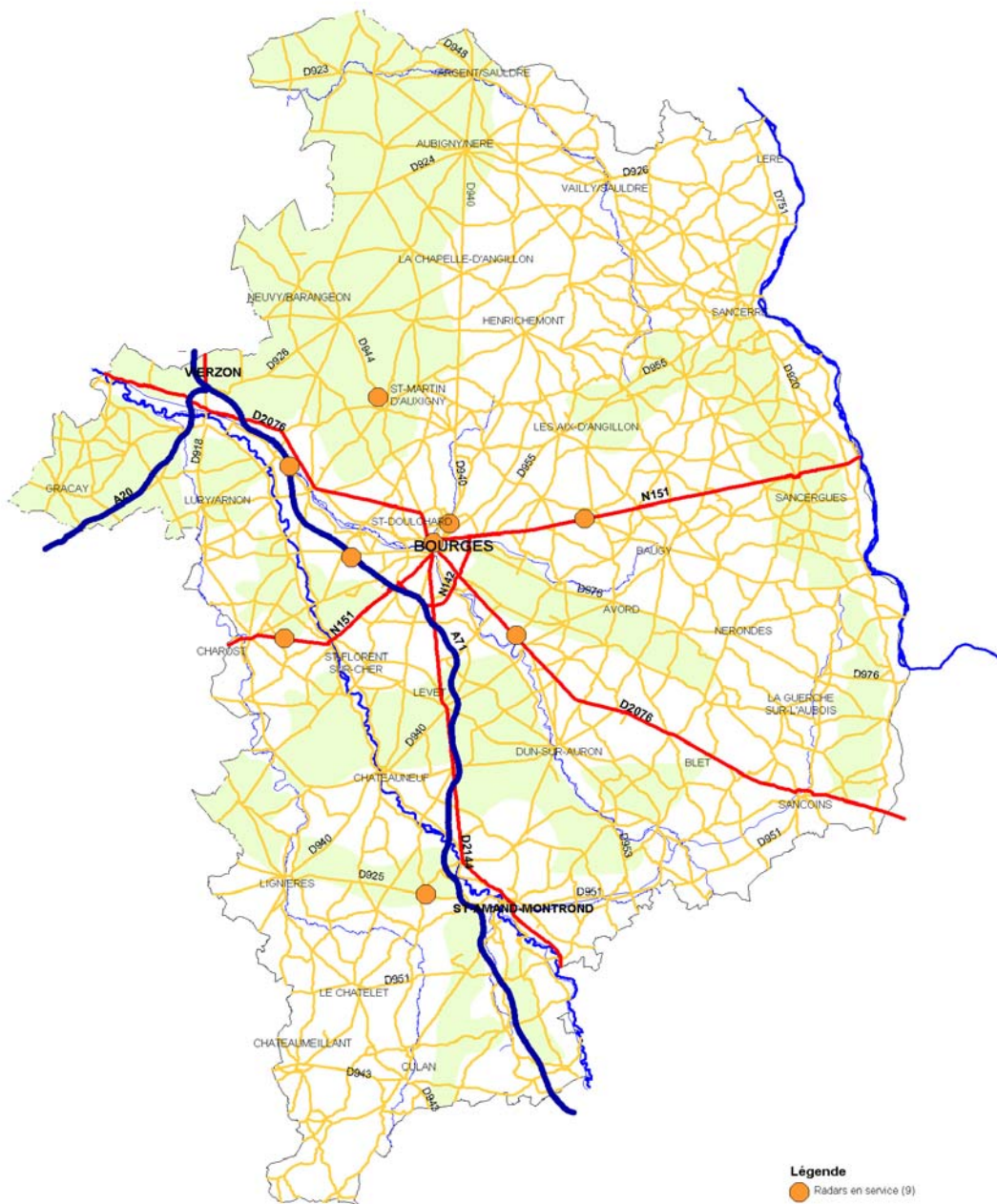
La vitesse est la 2^{ème} cause des accidents de la route en 2008 après l'alcool.
 La vitesse est un facteur aggravant pour une grande partie des accidents corporels.

LES INFRACTIONS CONSTATÉES



Observatoire Départemental de Sécurité Routière du Cher Radars fixes au 02 avril 2009

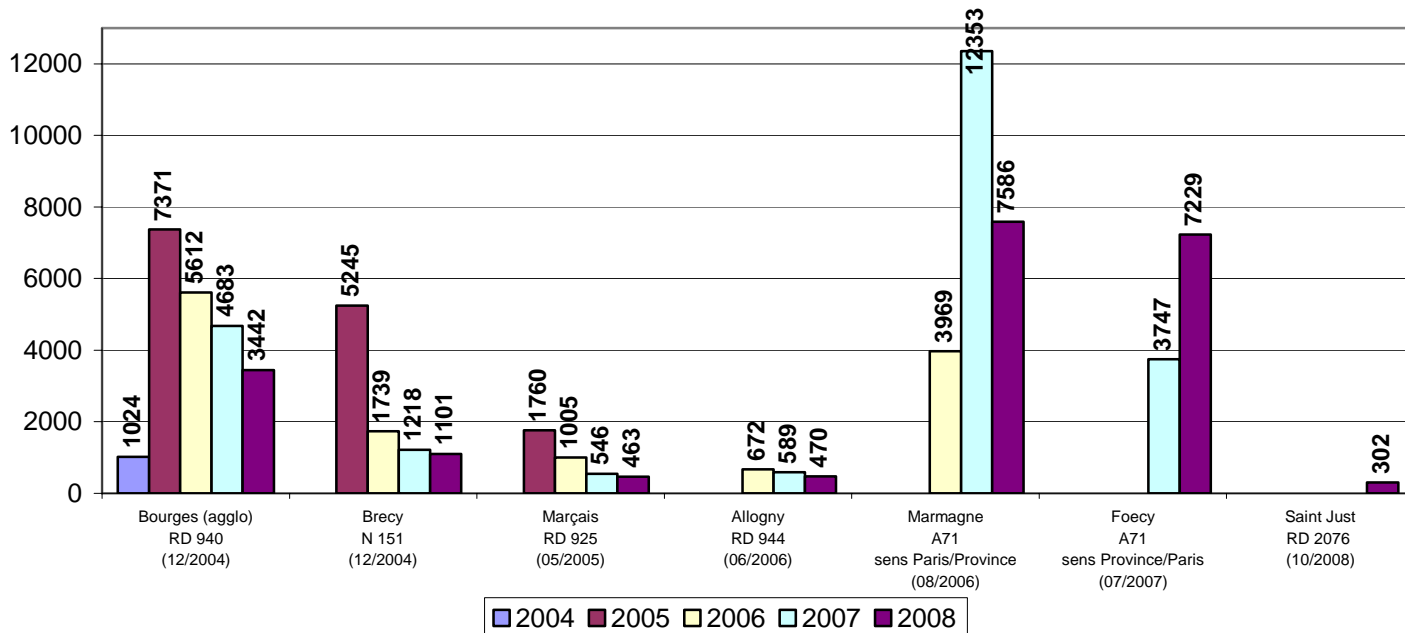
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
 TOUS RESPONSABLES



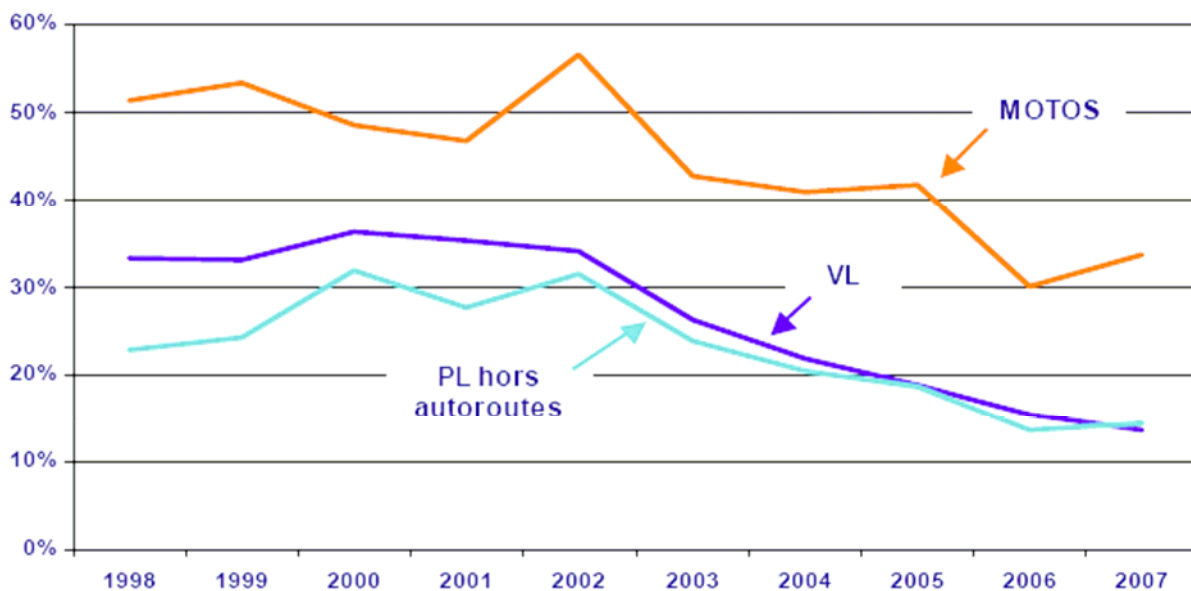
SRI/BSR - GR - 02/04/2009 - source : données DDEA18/ODSR (2009) - ©IGN : BDcarro®

L'enjeu vitesse

Bilan des infractions constatées par les radars fixes du département



Taux de dépassement de 10 km/h des vitesses maximales autorisées (données nationales)



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

L'enjeu vitesse

Répartition des infractions par nature et par an

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
2004	93.78%	5.17%	0.52%	0.26%	0.26%
2005	90.85%	6.63%	1.69%	0.52%	0.31%
2006	92.11%	5.48%	1.44%	0.53%	0.43%
2007	92.18%	5.51%	1.43%	0.50%	0.38%
2008	93.28%	4.78%	1.21%	0.42%	0.30%
	↗	↘	↘	↘	↘

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
2004	93.65%	5.08%	0.49%	0.39%	0.39%
2005	90.53%	6.66%	1.79%	0.61%	0.42%
2006	91.21%	5.74%	1.66%	0.62%	0.76%
2007	91.05%	5.80%	1.82%	0.72%	0.61%
2008	91.27%	5.80%	1.64%	0.70%	0.59%
	↗	→	↘	↘	↘

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
2004	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
2005	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
2006	91.38%	5.97%	1.71%	0.55%	0.38%
2007	91.97%	5.51%	1.63%	0.58%	0.30%
2008	91.90%	5.53%	1.53%	0.63%	0.41%
	↘	↗	↘	↗	↗

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
2004	94.04%	5.37%	0.60%	0.00%	0.00%
2005	91.33%	6.58%	1.54%	0.41%	0.14%
2006	92.94%	5.24%	1.24%	0.44%	0.13%
2007	93.57%	5.15%	0.95%	0.23%	0.10%
2008	94.46%	4.19%	0.96%	0.26%	0.13%
	↗	↘	→	↗	↗

Répartition des infractions en pourcentage pour les radars mobiles sur autoroutes

	< 20 Kmh	Entre 20 et 30 Kmh	Entre 30 et 40 Kmh	Entre 40 et 50 Kmh	> 50 Kmh
2004	93.81%	5.50%	0.69%	0.00%	0.00%
2005	94.68%	4.13%	0.92%	0.17%	0.10%
2006	94.08%	4.42%	1.00%	0.42%	0.09%
2007	94.75%	4.26%	0.75%	0.15%	0.09%
2008	95.05%	3.81%	0.79%	0.23%	0.12%
	↗	↘	↗	↗	↗

L'enjeu vitesse

LE CONSTAT

- 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 des irréductibles sont à l'origine 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.
- Vitesse excessive ou inadaptée à l'environnement (milieu urbain, traverse de centre-bourgs, conditions météorologiques...).
- Limitation de vitesse parfois mal comprise au regard de l'environnement
- Prise de risques liée à la vitesse par les jeunes conducteurs notamment.
- Absence d'exemplarité de certains parents notamment lors de l'apprentissage anticipé de la conduite.

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.

FORMATION - ÉDUCATION

- Valoriser le respect de la règle pour sauver des vies.
- Faire prendre conscience, aux conducteurs et futurs conducteurs, de la notion de vitesse inadaptée aux circonstances de circulation et/ou à l'environnement, au-delà des limitations de vitesse réglementaires.
- Développer les formations à l'éco-conduite (inspecteurs du permis de conduire, services de l'État)
- Sensibiliser au partage de la rue afin que chacun adopte une conduite apaisée et responsable.
- Poursuivre et développer les actions de sensibilisation aux risques routiers chez les jeunes en intégrant le volet «vitesse» et chocs.
- 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 fixes.

INFRASTRUCTURES

- Poursuivre les études de pertinence de vitesse et de suppression des obstacles, avec les gestionnaires du réseau routier, afin de mettre en cohérence les limitations de vitesse avec l'environnement.
- Sensibiliser les élus à l'aménagement des traversées d'agglomération et aux abords des établissements scolaires, incitant à la réduction des vitesses.

4-3 Les jeunes

L'ACCIDENTOLOGIE

Sur la période 2002-2007, les 14-24 ans ont été impliqués dans :

- 40 % d'accidents corporels (1 010/2517 accidents) ;
- 18 % des tués sont des jeunes appartenant à cette tranche d'âge (45/249).

1147 jeunes conducteurs furent impliqués dans ces 1010 accidents :

Conducteurs de :	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans
Vélo	24	24	12
Cyclo	0	197	141
Moto	2	8	56
VL	1	8	629
VUL ou PL	0	0	38
Autre	0	2	5
Ensemble	27	239	881

7 % des jeunes conducteurs impliqués dans un accident étaient en état alcoolique.

Conducteurs masculins

	Contravention 0,5-0,79	délit 0,8-1,0	délit 1,0-2,0	délit >=2,0
14-17	1	1	2	1
18-24	9	4	35	24

Conducteurs féminins

	Contravention 0,5-0,79	délit 0,8-1,0	délit 1,0-2,0	délit >=2,0
14-17	0	0	0	0
18-24	0	1	3	0

Les jeunes en état alcoolique, impliqués dans un accident corporel sont majoritairement des garçons, présentant de fortes alcoolémies puisque 87,0 % d'entre eux présentaient une alcoolémie délictuelle.

L'enjeu jeunes

LE CONSTAT

- 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 de l'autonomie (piéton, vélos, cyclos) peut avoir des comportements inadaptés dans l'espace routier.
- Comme au niveau national, les jeunes de 14 à 24 ans constituent la tranche d'âge qui a le risque le plus élevé par rapport à sa représentativité dans le 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....).
- Les véhicules utilisés par les jeunes conducteurs ne sont pas toujours adaptés à leur inexpérience (puissance des véhicules, mauvais entretien, débridage des deux-roues).
- Les difficultés psychologiques de certains publics ne sont pas suffisamment pris en compte lors de l'apprentissage de la conduite et de l'acquisition de l'autonomie.
- Les besoins d'accompagnement des jeunes déscolarisés et désociabilisés doivent mieux être pris en considération.
- 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.
- Valoriser dans la presse, et auprès des citoyens, les actions organisées pour les jeunes dans les communes.
- Rappeler aux professionnels du transport de passagers, la réglementation concernant le port de la ceinture dans leurs véhicules.
- Sensibiliser les responsables d'établissements scolaires et d'associations concernant leurs obligations relatives à l'organisation des déplacements en toute sécurité.
- Valoriser l'Attestation de Sécurité Routière obtenue par les jeunes publics (dès la préparation au sein des différentes structures éducatives et par les institutionnels et professionnels).
- Réaliser, diffuser aux partenaires et porteurs de projets sécurité routière, un guide des acteurs « Sécurité Routière » et établir un recensement des actions mises en œuvre auprès des jeunes.

FORMATION - ÉDUCATION

- Développer l'éveil à la sécurité routière chez les plus petits.
- 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.
- Mobiliser, sensibiliser l'ensemble des acteurs des structures éducatives afin d'intégrer la prise en compte de la Sécurité Routière dans les actions de prévention en milieu scolaire.
- Dynamiser le réseau des correspondants sécurité routière des lycées et l'étendre à l'enseignement privé, agricole et en CFA .
- Soutenir l'implication des enseignants de la conduite pour améliorer la formation initiale du conducteur.
- Favoriser et développer l'apprentissage anticipé de la conduite et l'accompagnement des jeunes conducteurs.

L'enjeu jeunes

CONTRÔLE – SANCTION

- Organiser des opérations de contrôles, à vertu pédagogique ou non, aux abords des établissements scolaires.
- Informer les jeunes sur les risques de sanctions encourues.

INFRASTRUCTURE

- Favoriser les aménagements de sécurité routière aux abords des établissements scolaires.
- Inciter les élus à développer les moyens de déplacements alternatifs (pistes cyclables, pédibus, carapatte, patrouilleurs scolaires...).

4-4 Les deux-roues motorisés (2RM)

L'ACCIDENTOLOGIE

	00 – 13 ans		14 – 17 ans		18 – 24 ans		25 – 59 ans		60 ans et plus		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Cyclos	0	2	3	196	1	143	6	109	0	18	10	468
Motos	0	2	17	2	2	62	28	187	0	3	32	273
Ensemble	0	4	20	198	3	205	34	296	0	21	42	741

- **23 % des blessés sont des usagers circulant en deux-roues motorisés (741/3256).**
- **13 % des blessés sont des jeunes de 14 à 24 ans circulant en 2RM (418/3256).**
- **17 % des tués sont des usagers de deux-roues motorisés (42/249).**
- **81 % des tués en 2RM appartiennent à la tranche d'âges 25/59 ans (34/42) et 67 % de ces tués sont des motards (28/42).**

La gravité des accidents impliquant un 2RM est près de 3 fois plus importante pour les grosses cylindrées qui ont occasionné 31 tués, les plus petites cylindrées ayant occasionné 12 décès.

Pour les cyclomoteurs et les motocyclettes, les accidents ont eu lieu majoritairement de jour, sur des routes sèches et avec des conditions atmosphériques normales.

Les conducteurs masculins sont **10 fois** plus impliqués que les femmes dans les accidents de 2RM (687 hommes pour 70 femmes).

95,4 % des conducteurs de 2RM portaient leur casque au moment de l'accident contre **3,5%** qui ne le portaient pas. Ce constat est identique quelle que soit la cylindrée.

9,7 % des 755 conducteurs de 2RM étaient en infraction par rapport à la législation sur l'alcool (8,1% pour l'ensemble des conducteurs) :

- ⇒ 9,8 % pour les conducteurs de 2RM < 125 cm³
- ⇒ 9,5 % pour les conducteurs de 2RM ≥ 125 cm³

L'enjeu deux-roues motorisés (2RM)

LE CONSTAT

LES 2RM < 125CM³

- La sinistralité la plus importante est celle des cyclomoteurs après celle des VL.
- 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 :
 - o kitage des petites cylindrées : ignorance des limites physiques des 2-roues motorisés, ignorance des parents vis à vis de leur responsabilité si absence d'assurance en cas d'accident.
 - o manque d'entretien des petites cylindrées : pneus, freins, éclairage, clignotants...
 - o médiocre qualité de l'équipement du cyclomotoriste voir même absence totale d'équipement.
 - o manque de formation à la conduite de certains jeunes cyclomotoristes.
 - o prise de risque de certains jeunes conducteurs.
 - o utilisation des minis-motos sur les voies de circulation ouvertes au public.
- Difficultés de cohabitation entre les cyclomotoristes, les automobilistes et les autres usagers.

LES 2RM >= 125CM³

- Le nombre de tués est 3 fois plus important en motocyclette qu'en cyclomoteur.
- Des vitesses excessives sont constatées chez certains conducteurs.
- Les infrastructures intègrent parfois trop peu la spécificité 2RM dans la conception, la réalisation et l'entretien des aménagements.
- La vulnérabilité des usagers de 2RM est insuffisamment prise en considération par les automobilistes MAIS ÉGALEMENT par les motocyclistes eux-mêmes.
- Le niveau de conduite d'une motocyclette s'avère parfois insuffisant :
 - lors de l'achat d'une 125 cm³ avec le seul permis B
 - lors de la reprise de la conduite après la saison hivernale (manque de pratique)
 - lors de l'achat d'une nouvelle machine
 - après l'obtention du permis moto.

L'enjeu deux-roues motorisés (2RM)

LES ORIENTATIONS

LES 2RM < 125CM³

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 kitage.
- Communiquer sur les conditions d'utilisation des minis motos.
- Renforcer la communication auprès des automobilistes et des motocyclistes sur la vulnérabilité des usagers de 2RM, le partage de la route et la courtoisie au volant.
- Impliquer les motos-écoles, les concessionnaires de 2RM et les clubs motos en tant que relais de sensibilisation.

FORMATION - ÉDUCATION

- A l'occasion des préparations au passage des ASR, ASSR1&2, du BSR, insister sur les aspects non directement liés à la conduite du cyclomoteurs (kitage, assurance, équipement du conducteur, entretien du cyclomoteurs...).
- Dès la préparation du BSR, responsabiliser les futurs conducteurs de 2RM et insister sur leur vulnérabilité.

CONTRÔLE - SANCTION

- 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 >= 125CM³

INFORMATION - COMMUNICATION

- Communiquer auprès des automobilistes et des motocyclistes sur la vulnérabilité des usagers de 2RM, le partage de la route et la courtoisie au volant.
- Promouvoir la conduite apaisée.

FORMATION – ÉDUCATION

- Dès la formation initiale, développer la connaissance du risque 2RM chez les conducteurs automobiles MAIS ÉGALEMENT chez les motocyclistes.
- Développer les formations post-permis et plus spécifiquement pour les nouveaux conducteurs de 125 cm³ qui ont eu le permis B avant 2007.
- Impliquer les revendeurs de 2RM dans cette démarche de formation.

CONTRÔLE - SANCTION

- Mettre en œuvre le plan départemental de contrôles routiers.

INFRASTRUCTURE

- Poursuivre la politique de traitement des obstacles latéraux
- Tenir compte de la spécificité des 2RM pour les aménagements routiers.

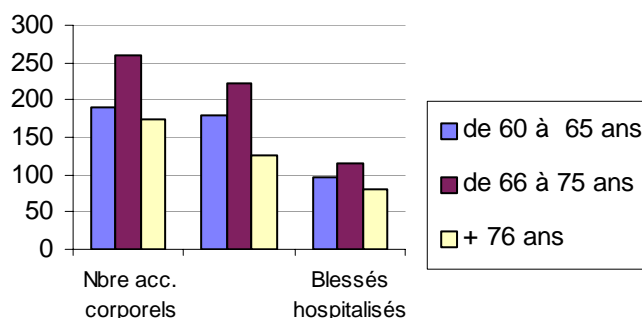
4-5 Les Seniors

L'ACCIDENTOLOGIE

- 27 % des personnes tuées sur les routes du Cher ont plus de 60 ans.

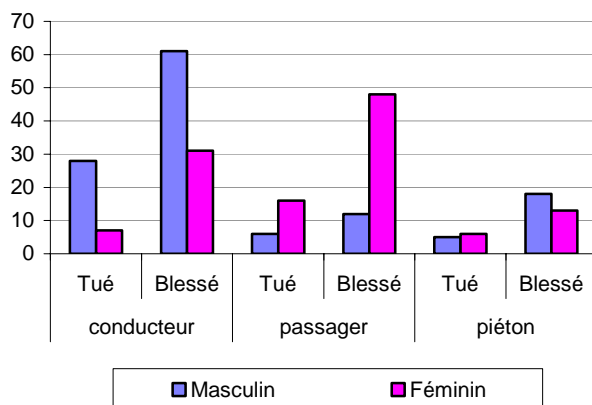
Résultats selon l'âge des conducteurs impliqués

ATTENTION, 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.

L'enjeu Seniors

LE CONSTAT

- Diminution progressive des capacités physiologiques nécessaires à la conduite et difficultés à reconnaître cette altération.
- Pathologies diverses nécessitant une prise médicamenteuse pouvant s'avérer incompatible avec la conduite.
- Fréquence des accidents de senior en intersection.
- Méconnaissance de certaines règles de circulation (giratoires, zone 30, 2X2 voies, autoroutes...).
- Vieillesse du parc automobile utilisé par certains seniors (2 véhicules dont une petite voiture moins bien entretenue pour les déplacements de proximité).
- Manque de transports alternatifs qui peut retarder l'arrêt de la conduite.

LES ORIENTATIONS

INFORMATION - COMMUNICATION

- 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.

FORMATION – ÉDUCATION

- 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...)

INFRASTRUCTURE

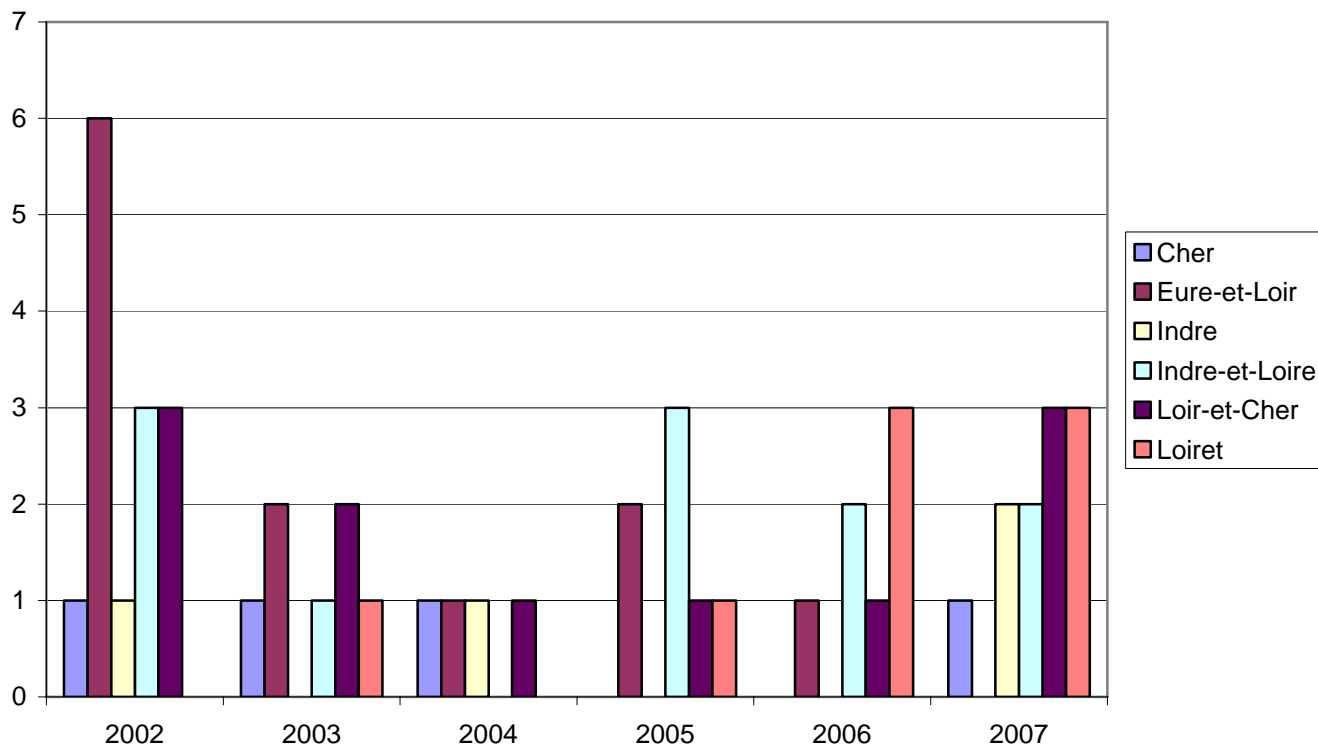
- Étudier et poursuivre l'aménagement des intersections.
- Préserver l'autonomie des seniors en développant les modes de transports alternatifs et en communs.

4-6 Le risque professionnel

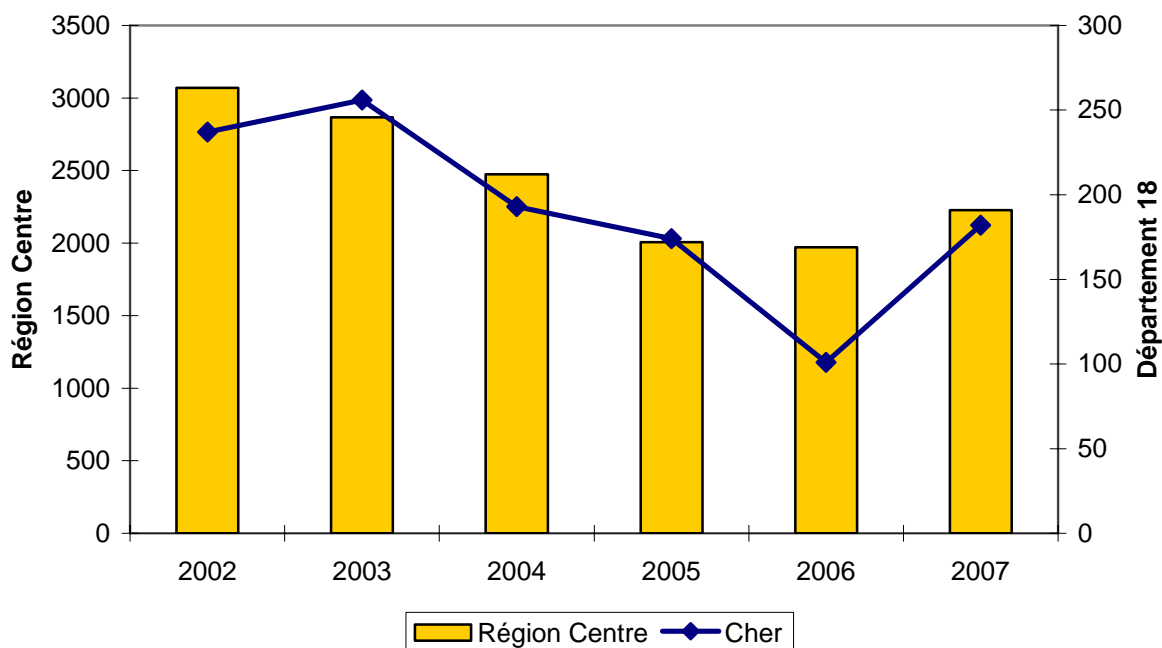
L'ACCIDENTOLOGIE

- Le risque routier est la 1^{ère} cause d'accidents mortels au travail.

Nombre d'accidents mortels en région Centre « en missions »



Nbre d'arrêts de travail / Trajet



L'enjeu risque professionnel

LE CONSTAT

- Difficultés pour les entreprises à identifier et gérer la problématique des consommations d'alcool et prise de stupéfiants.
- Augmentation des accidents liés aux déplacements de trajets et professionnels.
- De nombreuses infractions sont constatées avec l'usage du téléphone portable (4^{ème} cause de mortalité routière).

LES ORIENTATIONS

INFORMATION - COMMUNICATION

- Rappeler aux chefs d'entreprises la nécessaire prise en compte du volet routier dans le cadre de l'élaboration du document relatif à la prise en compte de la prévention des risques en entreprise.
- Informer les chefs d'entreprises et leurs salariés sur les responsabilités de chacun notamment dans le cadre des infractions et délits routiers.
- 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...).

FORMATION - ÉDUCATION

- Accompagner et favoriser le développement de l'apprentissage de la conduite en entreprise.
- 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.
- Dynamiser le fonctionnement de la charte de partenariat avec la CRAM.

CONTRÔLE – SANCTION

- Mettre en œuvre le plan départemental de contrôles routiers notamment en ciblant les plages de déplacements domicile/travail.

5 – La mise en œuvre et le suivi du DGO

Le Document Général d'Orientations est établi pour la période 2009-2012.

Les orientations d'actions seront déclinées annuellement au travers de projets et actions dans le cadre 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

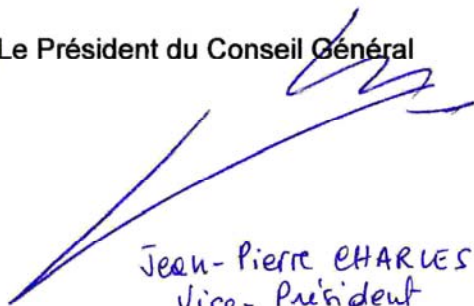
Bourges, le 14 septembre 2009

Le Préfet



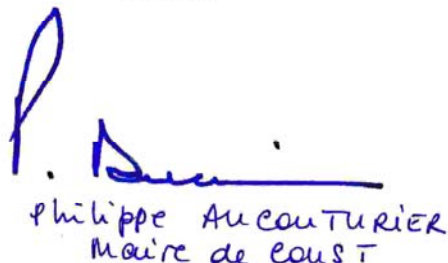
Catherine DELMAS-COMOLLI

¶) Le Président du Conseil Général



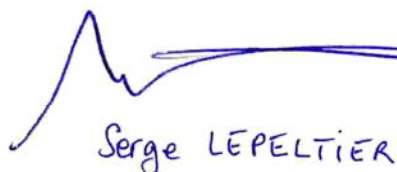
Jean-Pierre CHARLES
Vice-Président

¶) Le Président de l'Association des Maires du Cher



Philippe AU COURTOURIER
Maire de LOUST

Le Maire de Bourges



Serge LEPELTIER

¶) Le Maire de Vierzon



Philippe FOURNIÉ
Maire-Adjoint

¶) Le Maire de Saint-Amand Montrond



Claude ROGER
Maire-Adjoint