



**PRÉFET
DU CHER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2023 – 2027

Département du Cher

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Sommaire DGO

Préface.....	4
1. Le cadre général de la démarche.....	5
1.1. Les objectifs du DGO.....	5
1.2. La démarche d'élaboration.....	5
1.2.1. La mobilisation des partenaires.....	5
1.2.2. Les groupes de travail.....	6
2. Le diagnostic territorial partagé.....	7
2.1. Présentation générale du département.....	7
2.1.1. La situation.....	7
2.1.2. Mortalité routière (2017-2021), les victimes (les tués).....	11
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables (2019-2021).....	17
2.1.4. Risque routier professionnel (2017-2021).....	22
2.1.5. Réseau routier (2017-2021).....	23
2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute.....	25
2.2.1. Typologie des accidents (2017-2021).....	25
2.2.2. Modes doux (2017-2021).....	27
2.2.3. Les deux roues motorisés - 2RM (2017-2021).....	29
2.2.4. Facteurs spécifiques (2017-2021).....	31
2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute.....	33
2.3.1. Typologie des accidents (2017-2021).....	33
2.3.2. Modes doux (2017-2021).....	35
2.3.3. Les deux roues motorisés - 2RM (2017-2021).....	37
2.3.4. Facteurs spécifiques (2017-2021).....	39
2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute.....	40
2.4.1. Typologie des accidents (2017-2021).....	40
2.4.2. Les motocyclistes (2017-2021).....	42
2.4.3. Facteurs spécifiques (2017-2021).....	42
3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience.....	45
3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	45
3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	46
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	47
4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire.....	47
4.2. Fiches des enjeux présentées et amendées lors des groupes de travail.....	48

4.2.1. Les deux roues motorisés - 2RM.....	48
4.2.2. Les conduites à risque : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment), médicaments.....	51
4.2.3. Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et marche.....	53
4.2.4. Le risque routier professionnel.....	55
4.3. Les orientations d'actions.....	59
4.3.1. Les deux roues motorisés - 2RM.....	59
4.3.2. Les conduites à risque : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment) et médicaments.....	60
4.3.3. Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et marche.....	63
4.3.4. Le risque routier professionnel.....	64
5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	65
5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	65
5.2. Suivi de l'accidentalité départementale.....	65
5.3. Modalités de suivi du DGO.....	66

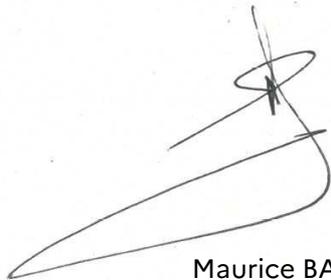
Préface

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

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

Bourges, le 20 Mars 2024

Le préfet,



Maurice BARATE

La procureure de la République,



Céline VISIEDO

Le président du Conseil départemental,



Jacques FLEURY

Le président de l'association des maires,



Philippe MOISSON

1. Le cadre général de la démarche

1.1. Les objectifs du DGO

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

Son élaboration doit permettre à l'ensemble des partenaires locaux de partager le plus largement possible l'analyse de l'insécurité routière du département et les enjeux qui en découlent. La mobilisation de tous les acteurs est nécessaire pour traduire de manière stratégique la prise en compte de ces enjeux.

Pour la période 2023-2027, les enjeux nationaux retenus sont :

- Les deux-roues motorisés ;
- Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment) ;
- Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et marche ;
- Le risque routier professionnel.

1.2. La démarche d'élaboration

Sous la responsabilité du préfet de département, les chefs de projets sécurité routière animent la démarche. Une phase de lancement permettra de mobiliser une pluralité d'acteurs. Un état des lieux de l'accidentalité du département, ainsi qu'un bilan portant sur les cinq années précédentes seront à cette occasion partagés.

Cette étape préalable permettra de dégager les enjeux du nouveau DGO puis les orientations d'actions pour 2023-2027.

1.2.1. La mobilisation des partenaires

La réunion de lancement du DGO a eu lieu lors du collège départemental de sécurité routière qui s'est tenu le 13 décembre 2022.

Cette instance locale se réunit une fois par an en séance plénière pour échanger sur le bilan de l'année en cours et sur les perspectives de l'année suivante en termes de sécurité routière dans le département. Elle est composée :

- du corps préfectoral (préfet, secrétaire général, directrice de cabinet, sous-préfètes de Saint-Amand-Montrond, de Vierzon) ;
- d'élus du département (parlementaires, président du Conseil départemental, président de l'association des maires, maires de Bourges, de Saint-Amand-Montrond et de Vierzon) ;
- du procureur de la République ;
- des forces de l'ordre (gendarmerie nationale et direction départementale de la sécurité publique) ;
- de la direction départementale des services d'incendie et de secours ;
- de la direction des services départementaux de l'éducation nationale ;
- de la direction départementale de l'emploi, du travail, des solidarités et de la protection des populations ;
- de la direction départementale des territoires ;
- de l'agence régionale de santé ;

- du chargé de mission pour les deux roues motorisés ;
- des gestionnaires de voirie (direction des routes du Conseil départemental, direction inter-départementale des routes Centre Ouest, COFIROUTE, Autoroutes-Paris-Rhin-Rhône (APRR) ;
- d'associations : Prévention Routière, Prévention Maïf, l'automobile-club du centre, Berry Esprit Motard, Pilotagemoto-18, Mon Cher Vélo, PProGeM18 ;
- de la caisse d'assurance retraite et de santé au travail - région Centre ;
- de la mutualité sociale agricole - Beauce Cœur de Loire ;
- du conseil national des professionnels de l'automobile (CNPA) ;
- de l'union nationale des indépendants de la conduite (UNIC) ;
- de la chambre nationale des salariés dans l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière (CNSR) ;
- de la fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR) ;
- de l'organisation des TPE et PME du Transport Routier (OTRE).

Lors de cette réunion, il a été proposé la création d'un groupe de travail par enjeux, afin de faire le point sur l'accidentalité et d'échanger sur les orientations d'actions.

1.2.2. Les groupes de travail

4 groupes de travail ont été constitués, ils se sont réunis le :

- Le 11 janvier 2023 : Les deux-roues motorisés
- Le 12 janvier 2023 : Les conduites à risques
- Le 16 janvier 2023 : Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »
- Le 17 janvier 2023 : Le risque routier professionnel

Étaient conviés aux groupes de travail, les membres du collège départemental de sécurité routière et les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR).

Des fiches par enjeu, avec un focus sur l'accidentalité et des propositions d'orientations ont été transmises aux participants.

Lors du groupe de travail du 12 janvier, il a été décidé d'ajouter les médicaments dans la définition de l'enjeu des conduites à risques.

Suite aux réunions, les fiches ont été amendées et renvoyées aux membres du collège départemental de sécurité routière et aux IDSR, afin qu'ils puissent émettre des observations et compléments.

2. Le diagnostic territorial partagé

2.1. Présentation générale du département

2.1.1. La situation

- La géographie

Le département du Cher se situe au croisement du Bassin parisien et du Massif central, au sud-est de la région Centre. Ses altitudes varient d'une centaine de mètres à 500 mètres, pour une altitude moyenne de 186 mètres. Sa surface est de 7235 km².

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

- L'organisation

Le département composé de :

- 3 arrondissements : Bourges, Vierzon et Saint-Amand-Montrond,
- 19 cantons,
- 16 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) :
 - 1 de communauté d'agglomération et 15 de communautés de communes,
- 287 communes.

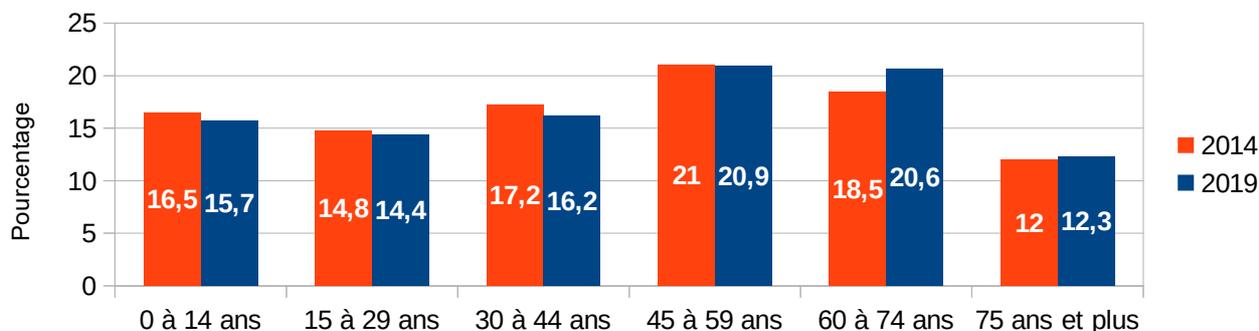
- Les données générales

	CHER	RÉGION	FRANCE
Superficie	7 235,0 km ²	39 150,9 km ²	543 908,3 km ²
Population	302 306 habitants	2 573 180 h.	65 096 768 h.
Densité	41,8 habitants km ²	65,7 habitants/km ²	119,7 habitants km ²

Données INSEE en 2019

- La démographie

La répartition de la population dans le département (comparaison 2014-2019), est la suivante :



Données INSSE

- Le réseau routier

Il se répartit de la manière suivante :

		CHER	RÉGION	FRANCE
Réseau routier	Autoroutes	124 kms	980 kms	11 677 kms
	RN	81 kms	342 kms	9 551 kms
	RD	4 604 kms	27 707 kms	378 693 kms

Source : SDES au 31/12/2019

L'A71 (Orléans – Vierzon – Bourges – Montluçon – Clermont-Ferrand) traverse la partie sud du Cher et permet de rejoindre l'A75 (à Clermont-Ferrand).

Elle croise l'A20 à hauteur de Vierzon, qui permet de rejoindre Toulouse et l'A85 au nord de Vierzon dans le Loir-et-Cher, en direction de Tours .

La RN 151 traverse le département d'est en ouest, de Chârost à la Charité-sur-Loire. Elle rejoint la Nièvre et permet d'accéder à l'A77 .

Un maillage en étoile de routes départementales autour de Bourges, complète ce réseau dont :

la RD 2076 (Vierzon – Bourges – Sancoins), la RD 2144 (Bourges – Saint-Amand-Montrond), la RD 940 (Lignières – Bourges – Argent-sur-Sauldre), la RD 944 (Bourges – Salbris), la RD 976 (Bourges - Nevers), la RD 955 (Bourges – Sancerre – Cosne-sur-Loire).

Bourges est en partie ceinturée par une rocade formée par la RN 142 (entre les deux parties de la RN 151) et de deux tronçons de la RD400 (entre la RN151 et la RD944 et la RN 151 et la RD940).

Les travaux de bouclage de la rocade entre la RD944 et la RD940 sont en cours.

Dans le département du Cher, des comptages routiers sont régulièrement effectués. Un total de 56 stations de comptages permanentes sont implantées au niveau des principaux axes routiers et des comptages temporaires sont opérés sur les autres routes départementales. L'ensemble des comptages sont répertoriés dans une carte du trafic du département qui est éditée tous les ans et consultable à l'adresse suivante :

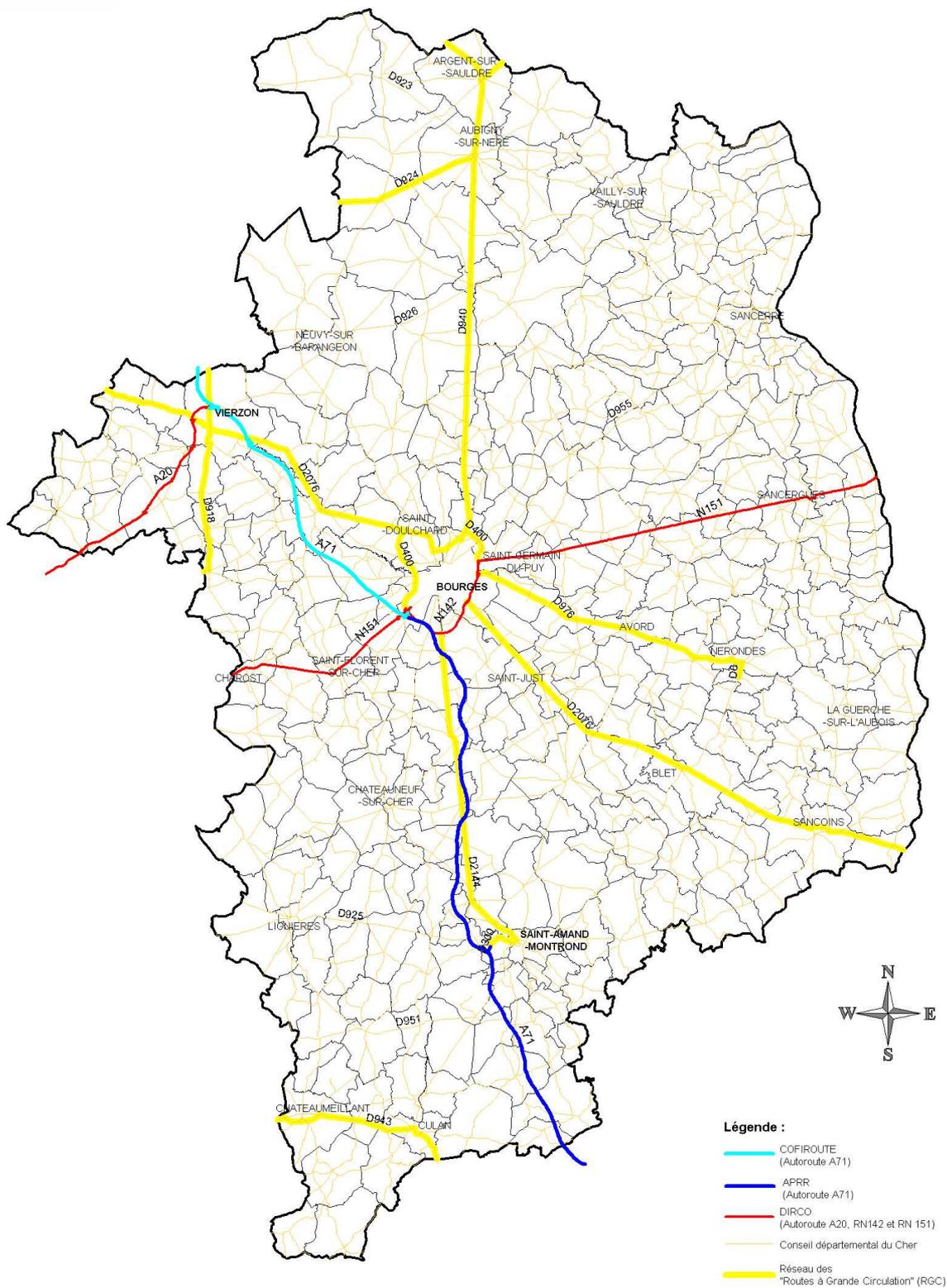
https://www.departement18.fr/IMG/pdf/carte_des_trafics_2021_1_.pdf

- Les gestionnaires routiers



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Les gestionnaires routiers

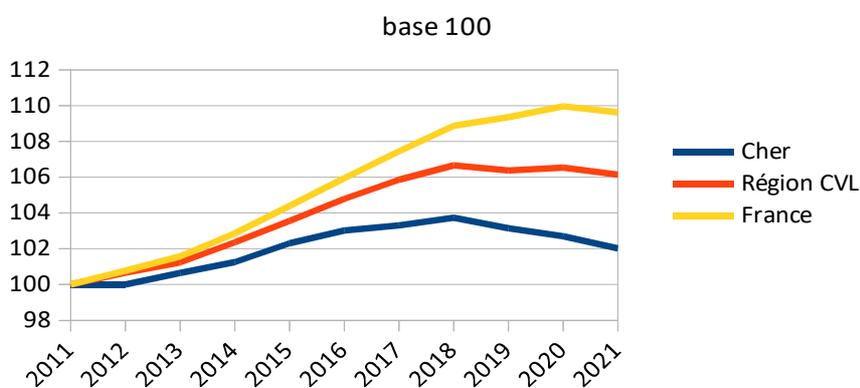


- Le parc routier

	CHER	RÉGION	FRANCE
Nombre de voitures particulières	193 840	1 594 189	38 346 266
Nombre de véhicules utilitaires	33 664	270 074	5 904 396
Nombre de poids lourds	2 517	23 036	600 283
Nombre d'autocars et d'autobus	234	2 866	93 506

Source : SDES, au 01/01/2021

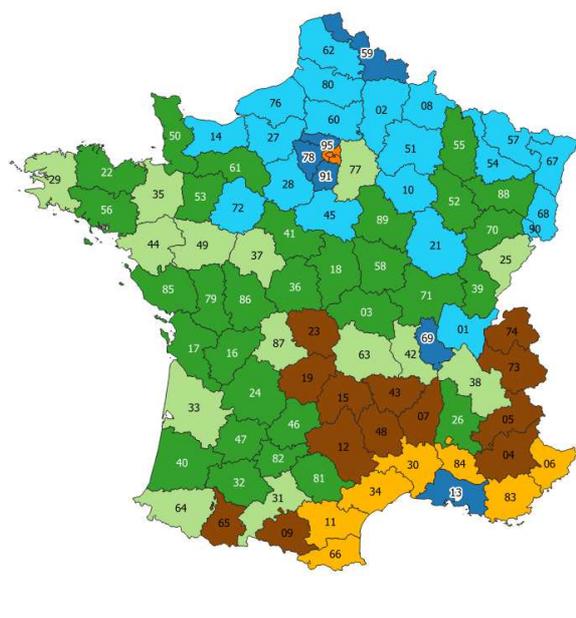
Evolution du parc de véhicules particuliers entre le 1er janvier 2011 et le premier janvier 2021



- Les indicateurs locaux sécurité routière

Dans le cadre des indicateurs locaux de sécurité routière définis par l’ONISR, le Cher fait partie de la famille 2 : départements ruraux à faible densité de population.

Le Loir-et-Cher et l’Indre font aussi partie de cette famille pour les départements de la région Centre-Val de Loire.



- La classification finale obtenue propose 7 familles de départements pour la France métropolitaine.
- - Famille 1 : les départements de montagne (13 départements)
 - - Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
 - - Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)
 - - Famille 4 : les départements monopolarisés (14 départements)
 - - Famille 5 : les départements multipolarisés (20 départements)
 - - Famille 6 : les départements à très forte densité de population (6 départements)
 - - Famille 7 : Paris et la petite couronne (4 départements).

Elle sera mentionnée sous la formule « Famille 2 » dans l’ensemble de l’étude d’accidentologie.

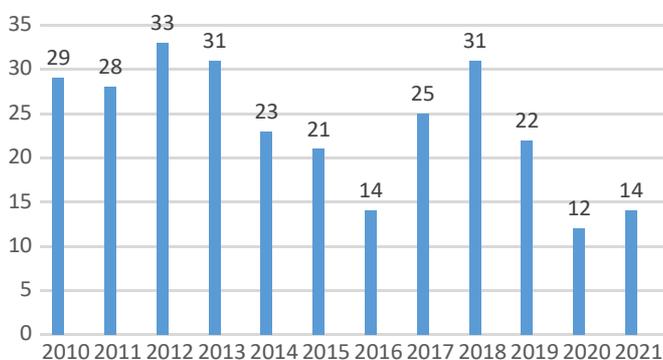
2.1.2. Mortalité routière (2017-2021), les victimes (les tués)

Le nombre de tués sur les 5 dernières années (2017-2021) est de **104** soit une diminution de -14,8 % comparée à la période précédente (2012-2016). Pour la famille 2, cette baisse est de -10,1 %.

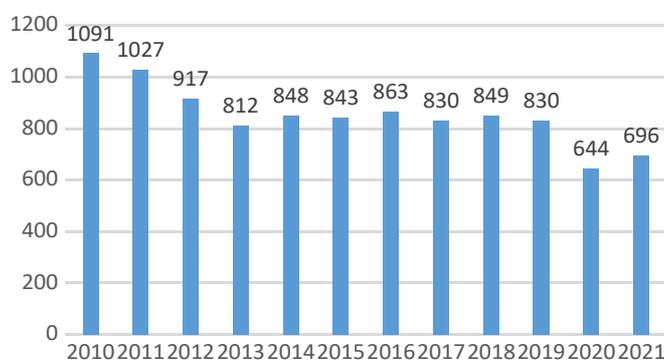
- Evolution « longue » de la mortalité

2017-2021		2012-2016	Évolution
Sur 865 accidents corporels :	607 étaient des accidents graves, entraînant un blessé hospitalisé ou un tué (70,2%)	1317	- 34,3%
	91 étaient des accidents mortels (10,5%)	720	- 15,7%
		108	- 15,7%
Parmi les 104 personnes tuées :	13 étaient usagers de deux-roues motorisés (12,5%)	122	- 14,8%
		18	- 27,8%
	13 étaient des usagers en mode de déplacement doux (12,5%)	15	- 13,3%
Parmi les 1089 blessés :	600 ont été hospitalisés (55,1%)	1698	- 35,9%
		739	- 18,8%
	489 sont des blessés non hospitalisés (44,9%)	959	- 49,0%

Nombre de tués par année depuis 2010 - Cher



Nombre tués par année depuis 2010 - Famille 2



- Taux moyen des tués

	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Mon département	21	70
2- Départements ruraux à faible densité de population	26	69
France métropolitaine	32	47

La moyenne des tués par an dans le département est inférieure à celle de la France métropolitaine et celle de la famille de référence.

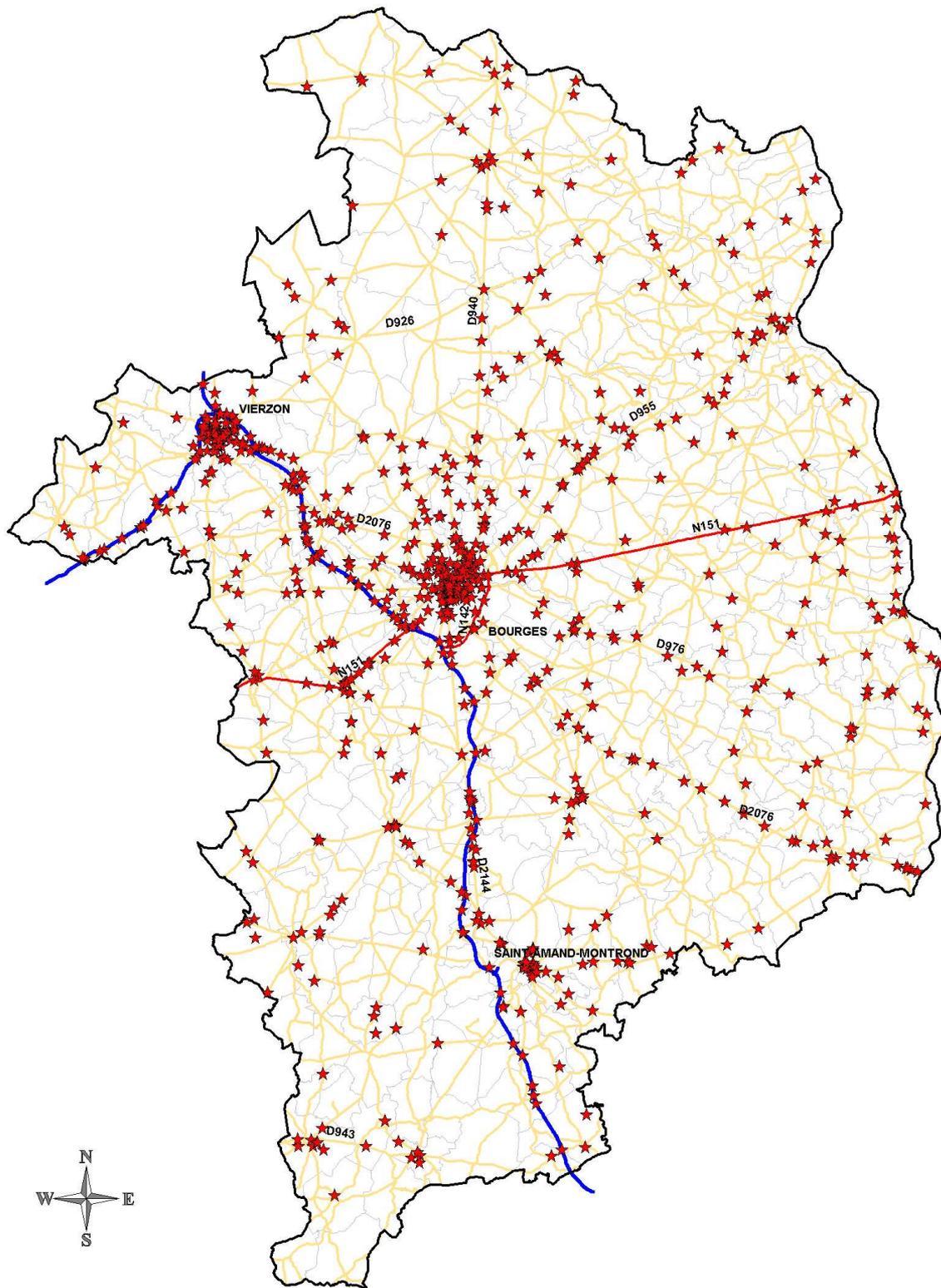
Cependant, ramenée par millions d'habitants, la moyenne du département est au-dessus du fait de sa faible densité.

- Carte des accidents corporels 2017 - 2021 :



Carte des accidents Corporels 865 accidents - 104 tués - 1089 blessés

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,**
ENSEMBLE

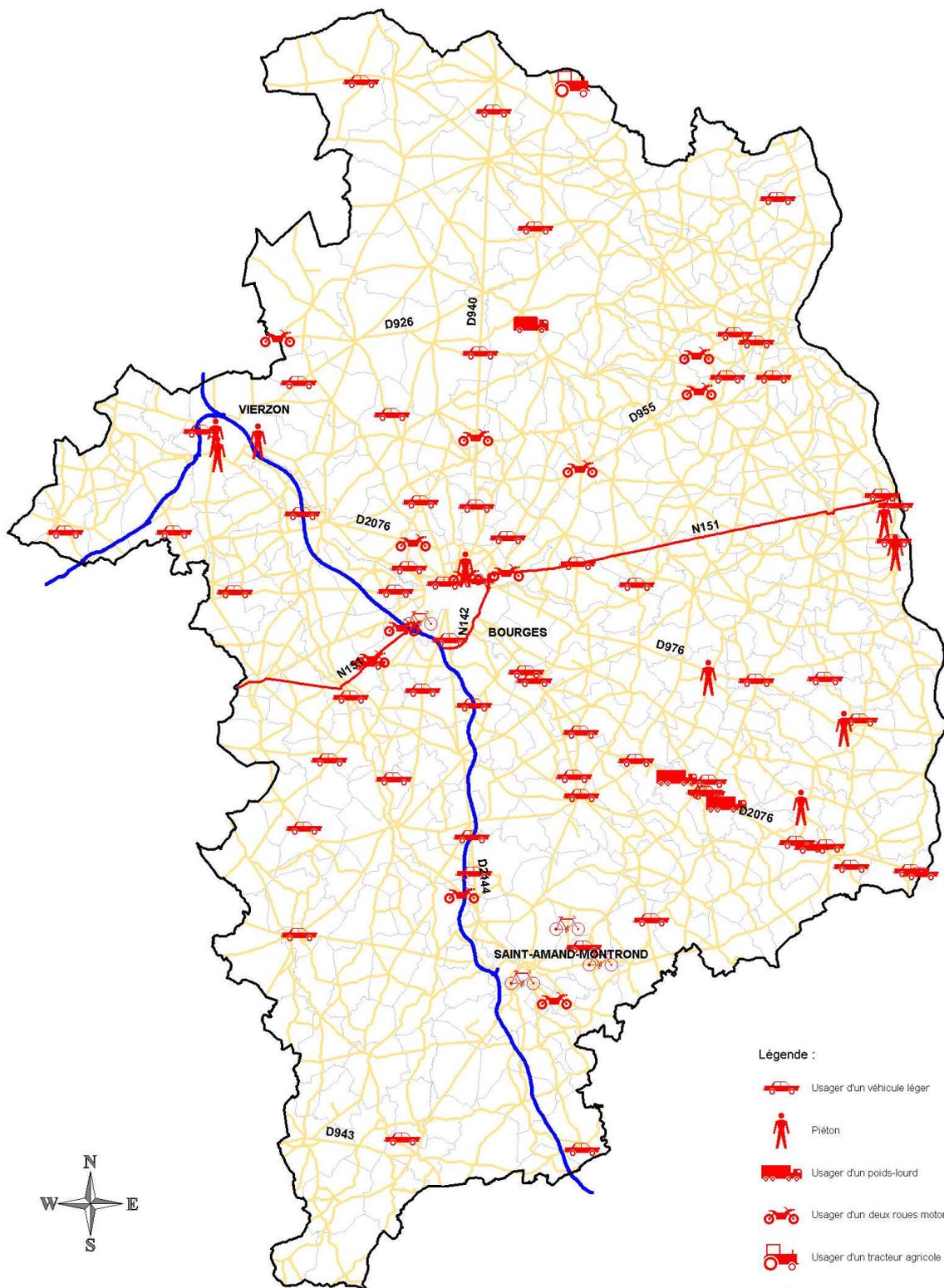


DDT du Cher - BSR - Novembre 2022 - ©IGN : BDcarto®

- Carte des accidents mortels 2017 - 2021 :

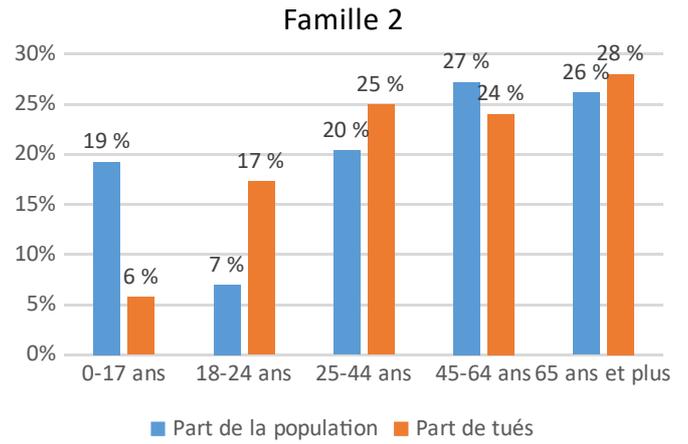
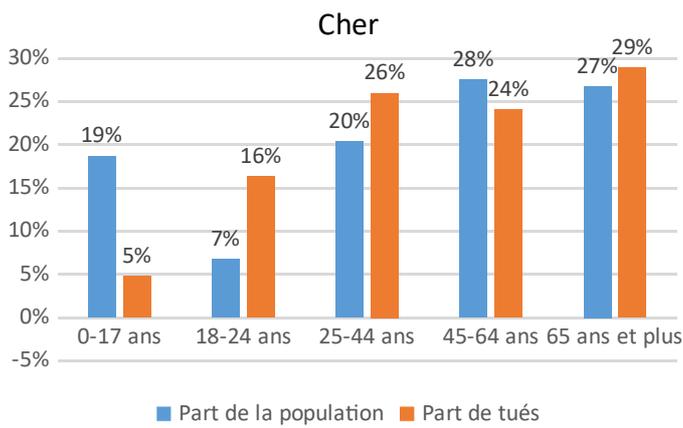


Carte des accidents mortels 91 accidents mortels - 104 tués



- Légende :
- Usager d'un véhicule léger
 - Piéton
 - Usager d'un poids-lourd
 - Usager d'un deux roues motorisé
 - Usager d'un tracteur agricole
 - Cycliste

- Répartition de la population et des tués par âge

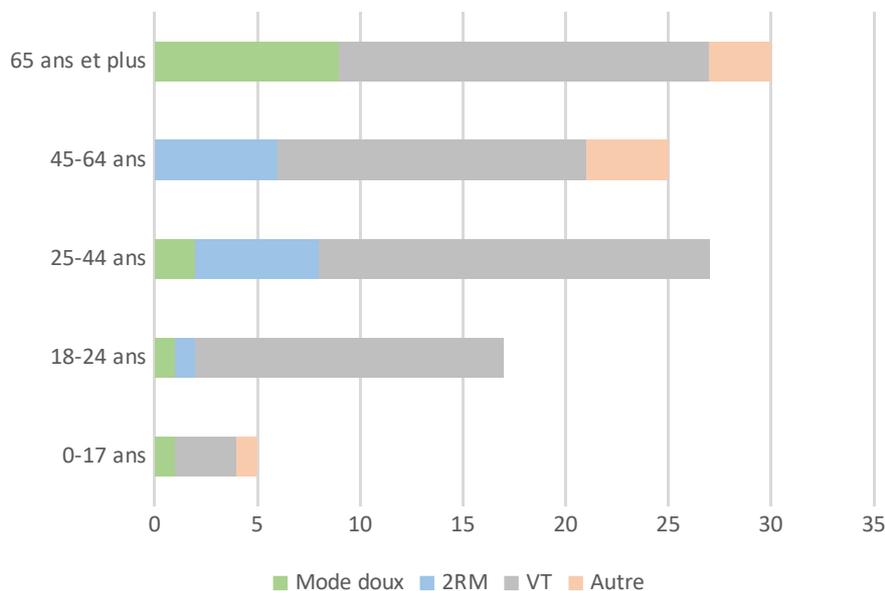


La tranche d'âge la plus touchée est celle des 18-24 ans. La représentativité de cette tranche d'âge est de 7 % dans la population du Cher mais elle comptabilise 16 % des tués.

Pour les 25-59 ans et les 65 ans et plus, la proportion de tués est supérieure à la représentation de ces tranches d'âge dans la population du département.

Les répartitions de la population et des tués entre le Cher et la famille 2 sont similaires.

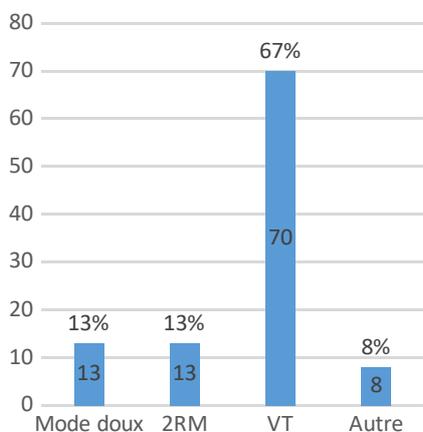
- Nombre de tués par mode de déplacement selon l'âge



Le nombre de tués en déplacement doux est fortement représenté dans la classe d'âge 65 ans et plus. Pour le 2RM, ce sont les classes d'âge 25-44 ans et 45-64 ans les plus représentées.

- Nombre de tués

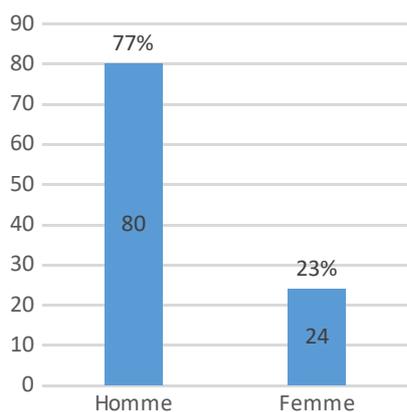
Par mode



Dans le département du Cher, les usagers de véhicules de tourisme sont les plus fortement représentés parmi les tués (67 %) comparés à la famille 2 (57 %).

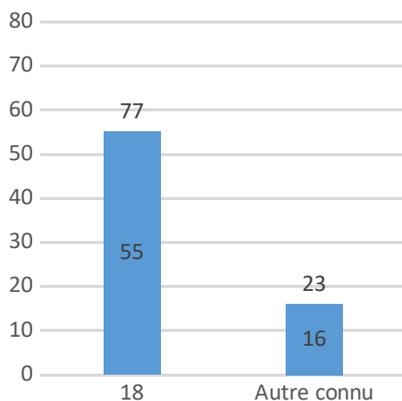
Les déplacements doux (13 %) et les 2RM (13 %) sont moins présents que dans la famille 2 (respectivement 18 % et 19 %).

Par sexe



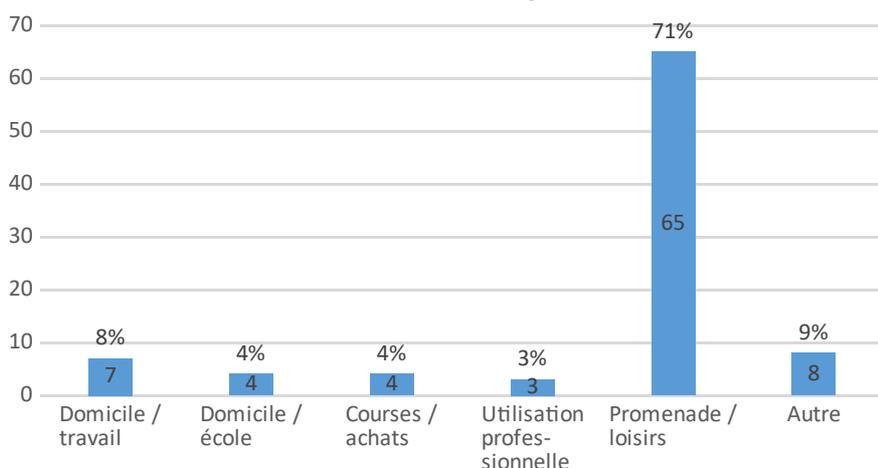
77 % des tués sont des hommes ce qui est comparable à la famille 2.

Par département de résidence connu



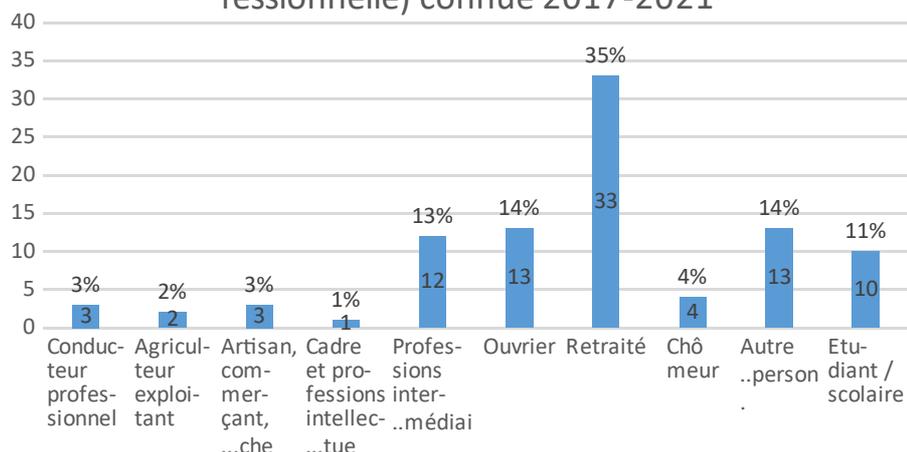
77 % des tués habitaient le département. Pour la famille 2, ce taux est de 88 %.

Selon le motif du trajet connu



71 % des tués le sont à l'occasion d'un déplacement « promenade/loisirs » ce qui est similaire à la famille 2 (70 %).

Nombre de tués selon la CSP (catégorie sociale professionnelle) connue 2017-2021

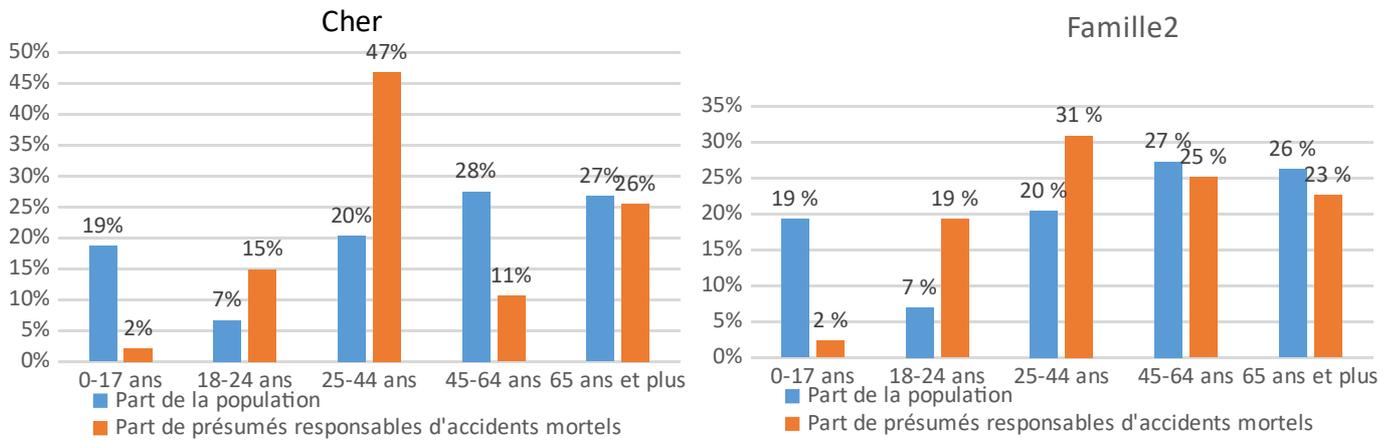


Les retraités sont les plus représentés (35 %)

Au regard de ces éléments, dans le Cher, l'utilisateur tué « type » est un homme, utilisateur de VL, à la retraite, se déplaçant dans le cadre d'un trajet de promenade/loisirs et habitant le département.

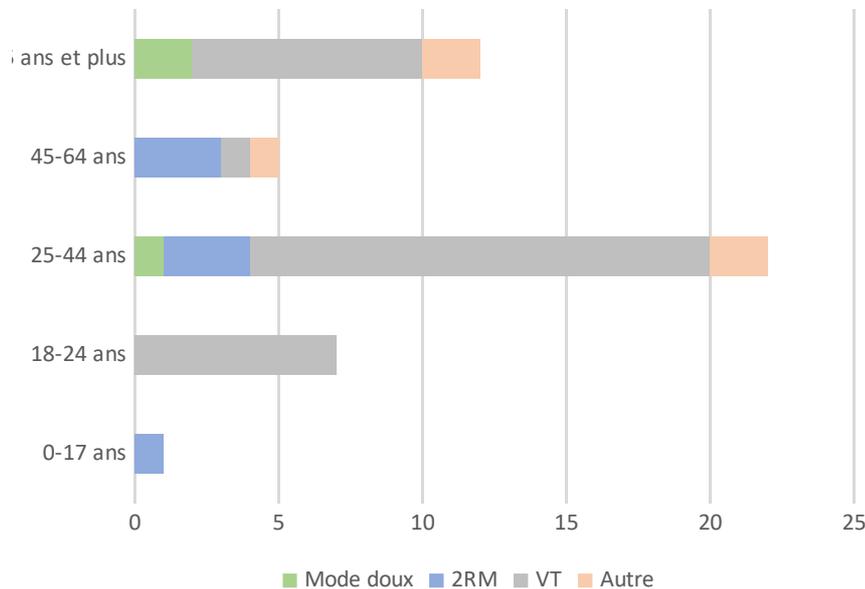
2.1.3. Mortalité routière, les présumés responsables (2019-2021)

- Répartition de la population et des présumés responsables d'accidents mortels par âge



Les tranches d'âge les plus touchées sont celles des 18-24 ans et 25-44 ans. La représentativité de ces tranches d'âge est respectivement de 7 % et 20 % de la population du Cher, mais elles comptabilisent 15 % et 47 % des présumés responsables.

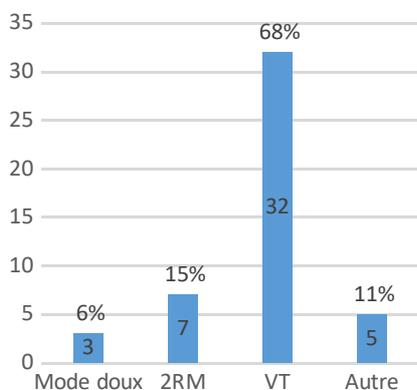
- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par mode de déplacement selon l'âge



La classe d'âge la plus représentée parmi les présumés responsables est celle des 25-44 ans. Cette classe d'âge utilise principalement un véhicule de tourisme.

- Nombre de présumés responsables d'accidents mortels

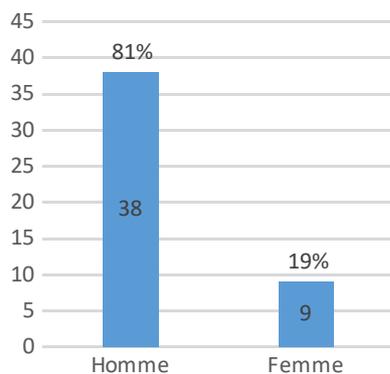
Par mode



Le véhicule de tourisme est le moyen de déplacement le plus utilisé par les présumés responsables d'accidents mortels (68 %).

Ce taux est de 70 % pour la famille 2.

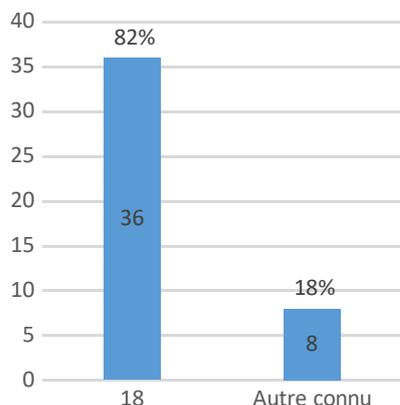
Par sexe



Dans 81 % des accidents mortels le présumé responsable est un homme.

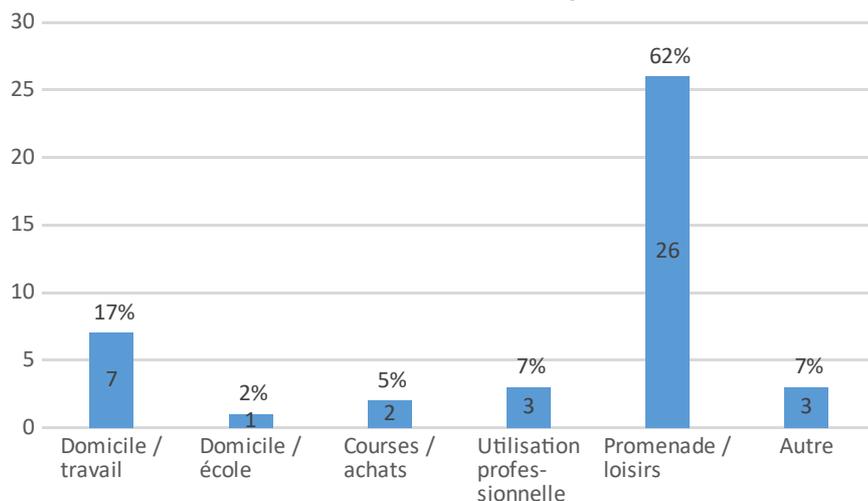
Il est de 82 % pour la famille 2.

Par département de résidence connu



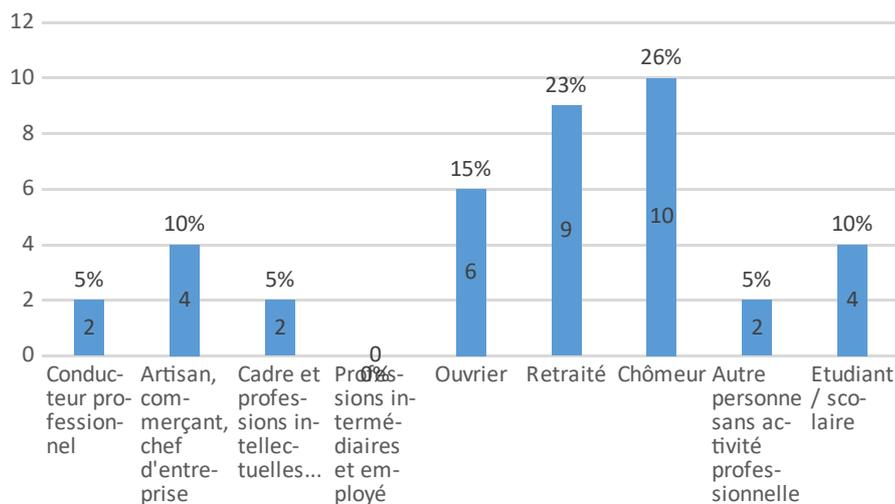
82 % des présumés responsables habitaient le département. Pour la famille 2, ce taux est de 87 %.

Selon le motif du trajet connu



62 % des présumés responsables sont auteurs de l'accident à l'occasion d'un déplacement «promenade/loisirs» ce qui est identique à la famille 2.

Nombre de présumés responsables par CSP connue



Les chômeurs (26%) et les retraités (23%) sont les plus représentés dans les présumés responsables.

Ces taux sont respectivement de 5 % et 29 % pour la famille 2.

Au regard de ces éléments, dans le Cher, le présumé responsable d'un accident mortel « type » est un homme, utilisateur de VL, en recherche d'emploi ou à la retraite, se déplaçant dans le cadre d'un trajet de promenade/loisirs et habitant le département.

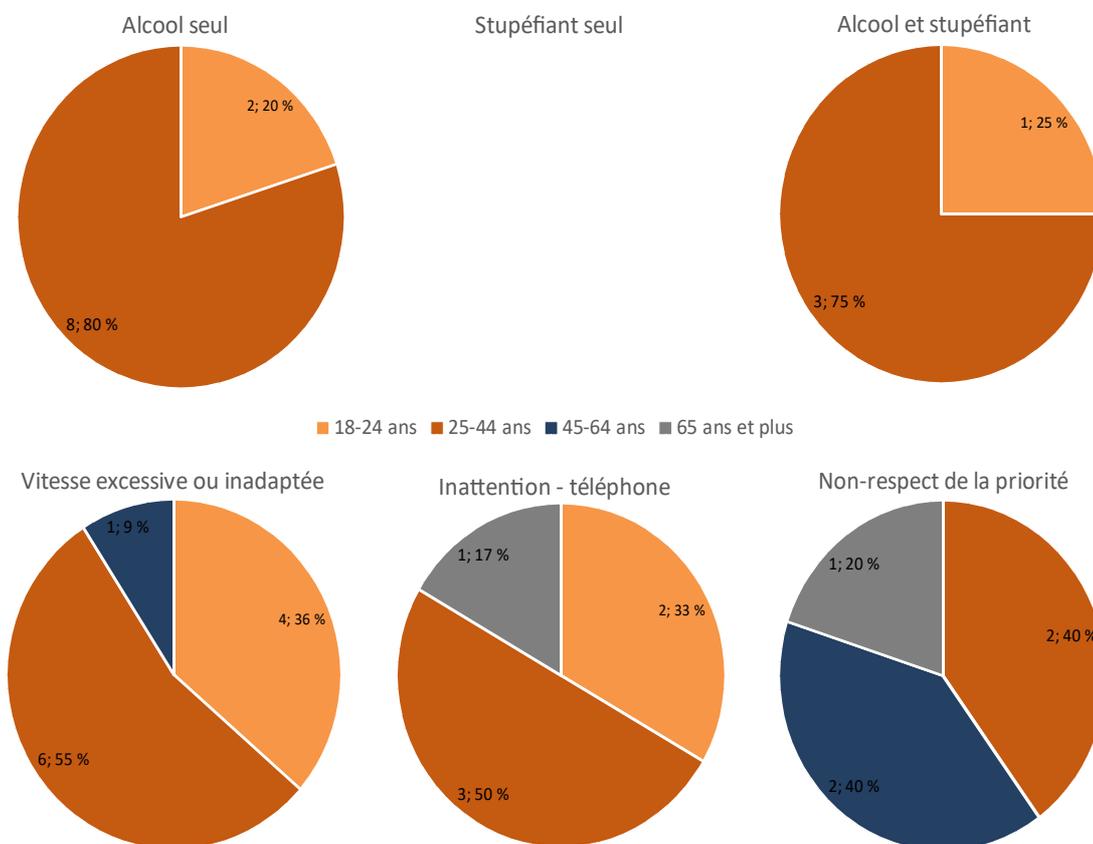
- Répartition de l'ensemble des facteurs liés aux usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels distinction homme/femme

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	11	0	11
Alcool seul	9	1	10
Stupéfiant seul	0	0	0
Alcool et stupéfiant	4	0	4
Inattention - téléphone	5	1	6
Non respect de la priorité	5	1	6
Malaise	5	0	5
Somnolence - fatigue	1	0	1
Médicaments	0	0	0
Contresens	0	1	1
Dépassement dangereux	1	1	2
Changement de file	1	0	1
Non respect des distances de sécurité	0	0	0
Eblouissement	2	0	2
Autre cause	3	2	5
Cause indéterminée	4	3	7
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	37	9	46

Les deux principaux facteurs dans les accidents mortels dans le département sont la « vitesse excessive ou inadaptée » (24%) et « l'alcool » (22%).

Pour la famille de comparaison, ces taux sont de 29 % et 18 %.

- Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels : vitesse, alcool seul, stupéfiant seul, alcool et stupéfiant, inattention - téléphone, non-respect de la priorité.



Sur la période d'étude, il n'y a pas eu d'accident avec stupéfiant seul. A chaque fois, il y avait poly-consommation (alcool et stupéfiant).

La classe d'âge 25-44 ans est la plus représentée.

2.1.4. Risque routier professionnel (2017-2021)

- Nombre de tués dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel et part sur l'ensemble :

	Nombre de personnes tuées dans un accident avec...
... un usager en domicile/travail	18
... un usager en trajet professionnel	26
... un usager en trajet professionnel ou en domicile/travail	42

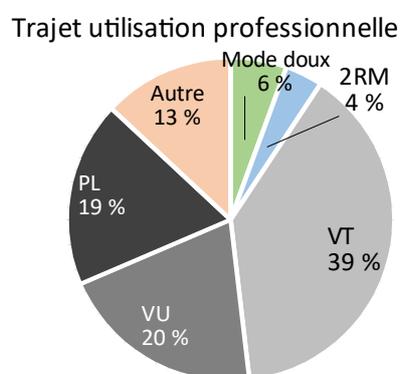
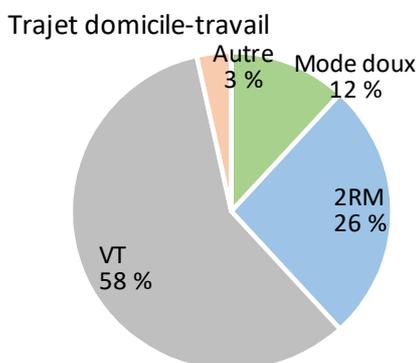
Les 42 tués représentent 40,4 % de l'ensemble des tués (pour mémoire : 104)
 Pour la famille 2, ce taux est de 36 %.

- Nombre de tués ayant pour motif un trajet domicile-travail ou trajet professionnel sur l'ensemble des tués :

Nombre de personnes tuées sur un déplacement domicile travail	7
Nombre de personnes tuées en trajet professionnel	3
Nombre de personnes tuées avec motif trajet renseigné	91
Nombre de personnes tuées total	104

10 tués étaient en déplacement professionnel (5 hommes et 2 femmes en trajet domicile travail et 3 hommes en trajet d'utilisation professionnelle) ce qui représente 9,6 % de l'ensemble des tués (14 % pour la famille 2).

- Répartition des victimes (tués + blessés) en trajet domicile-travail et trajet professionnel selon leur mode de déplacement



N.B. : pour le motif utilisation professionnelle, les véhicules utilitaires et les poids lourds sont détaillés afin de faire apparaître les victimes de ces modes.

2.1.5. Réseau routier (2017-2021)

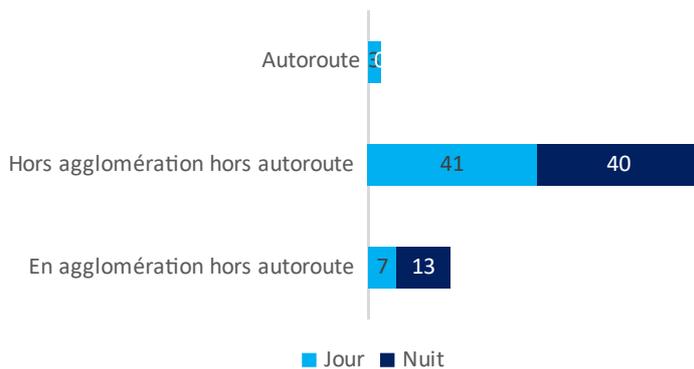
- Nombre de tués sur autoroute/hors agglomération hors autoroute/en agglomération hors autoroute



On constate une faible représentativité des tués sur les autoroutes dans le Cher.

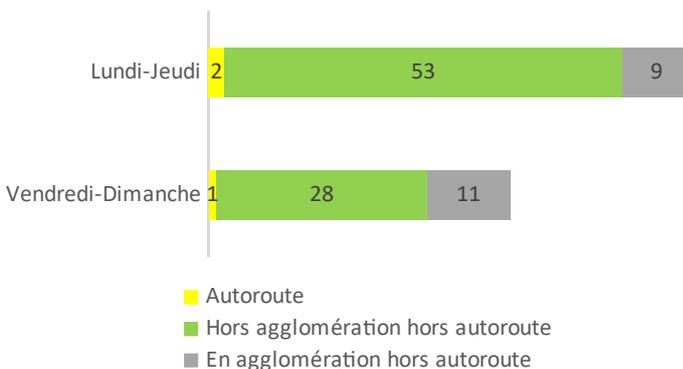
■ En agglomération hors autoroute ■ Hors agglomération hors autoroute ■ Autoroute

- Nombre de tués le jour et la nuit selon le milieu



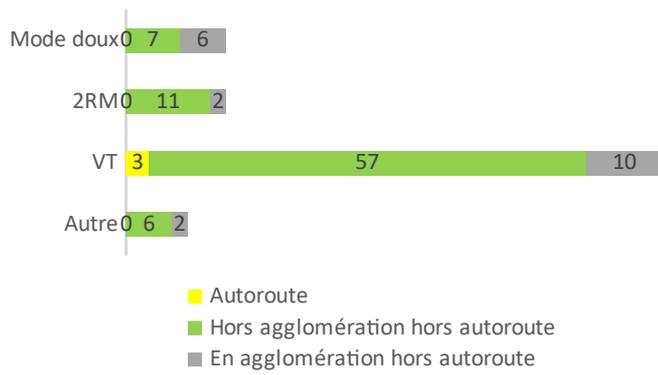
La répartition jour/nuit des tués est respectivement de 49 % et 51 %.

- Nombre de tués du lundi au jeudi et du vendredi au dimanche selon le milieu



Les accidents ont lieu majoritairement en semaine du lundi au jeudi

- Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu



Dans le Cher, les usagers se tuent hors agglomération, en véhicule de tourisme, en semaine du lundi au jeudi.

2.2. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

Dans cette partie, les victimes désignent les tués plus les blessés.

Seuls les accidents hors agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie.

2.2.1. Typologie des accidents (2017-2021)

- Qui tue + blesse qui hors agglomération par mode de déplacement

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	6	11	49	170	10	3	0	14	263

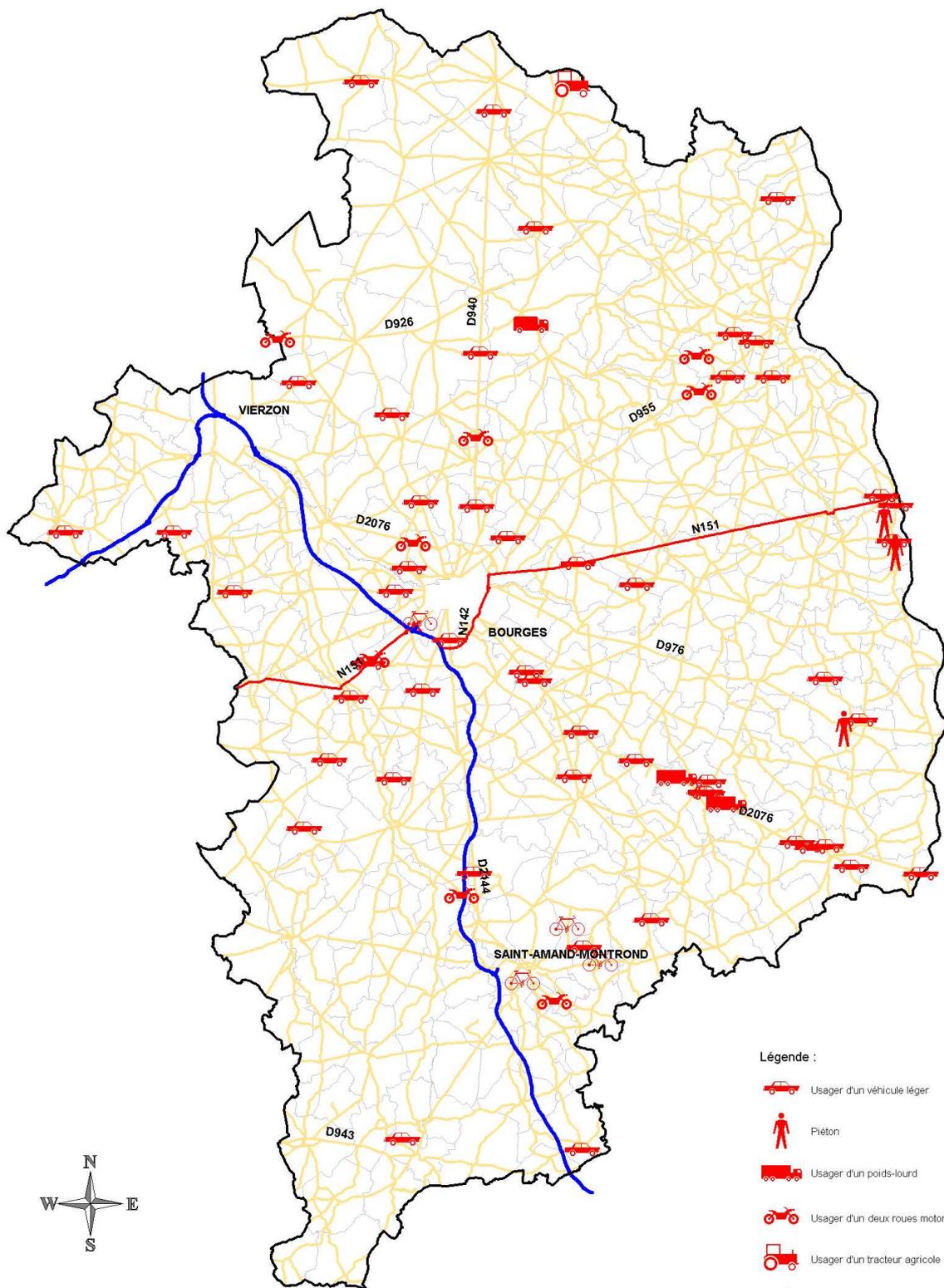
COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4
Cyclo	0	0	0	2	3	0	0	0	0	5
Moto	0	0	2	0	1	0	0	1	0	4
VL	7	14	8	23	143	7	1	0	2	205
VU	1	3	0	2	14	0	0	0	0	20
PL	0	2	0	0	23	0	0	0	2	27
TC	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Autre	0	0	0	1	9	0	0	0	0	10
MULTICOLLISION	0	3	5	2	42	0	2	0	1	55
TOTAL	8	32	26	80	405	17	6	1	19	594
<i>Part de victimes</i>	1%	5%	4%	13%	68%	3%	1%	0%	3%	100,00%

- Carte des accidents mortels situés hors agglomération et hors autoroute



Carte des accidents mortels Hors agglomération - Hors autoroute 71 accidents mortels - 81 tués

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**

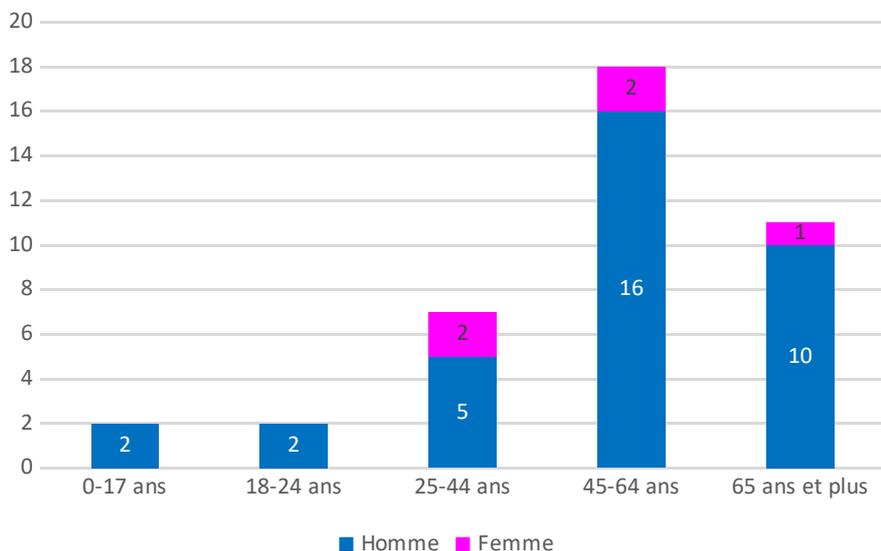


DDT du Cher - BSR - Novembre 2022 - ©IGN : BDcarto®

2.2.2. Modes doux (2017-2021)

Les modes doux regroupent les vélos (y compris à assistance électrique), les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et la marche.

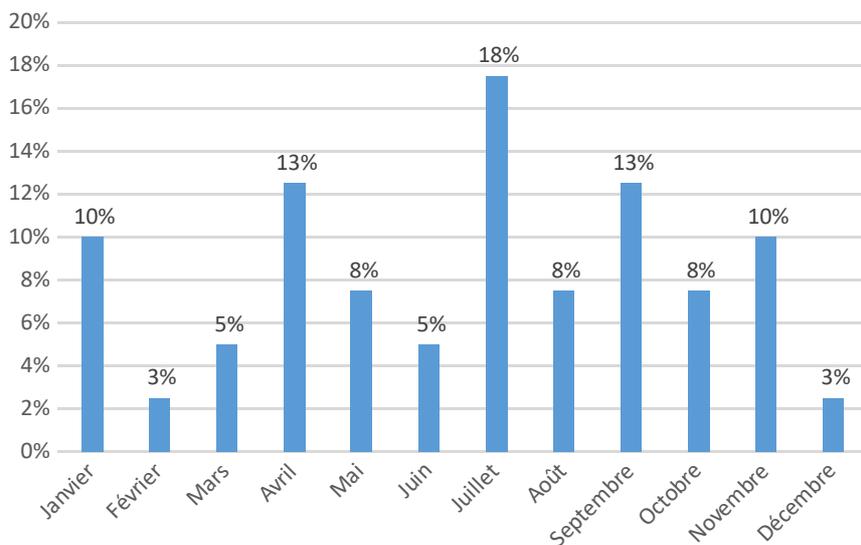
- Victimes en **modes doux** selon l'âge et le sexe, hors agglomération



La classe d'âge la plus impactée est celle des 45-64 ans.

- L'évolution des victimes en **modes doux** entre 2019 et 2021 hors agglomération est de - 56 %, pour la famille 2 il est de + 29 %.

- Répartition des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année hors agglomération



Dans le département, les accidents en mode doux, sont répartis inégalement tout au long de l'année avec un pic maximal en juillet.

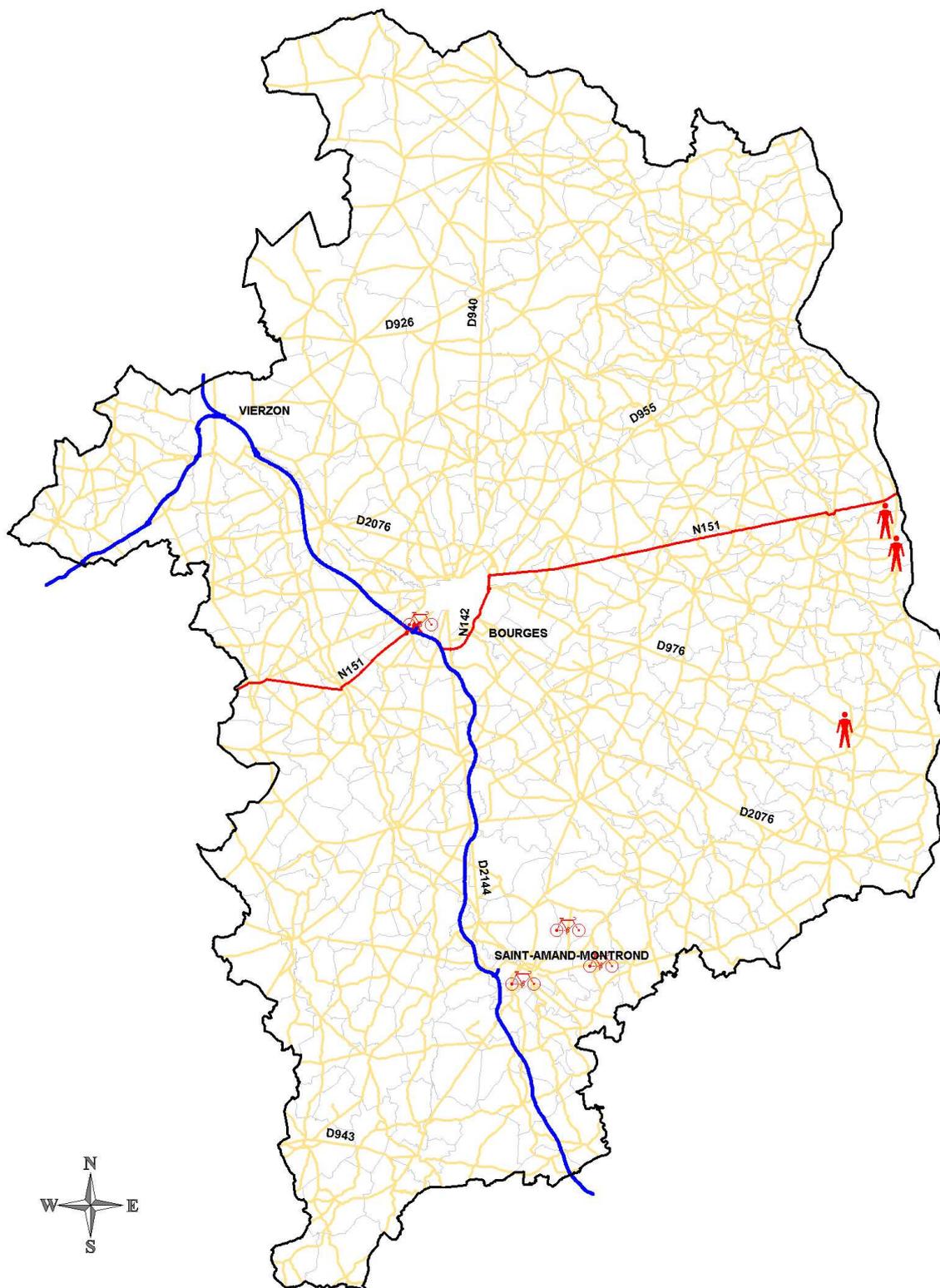
Pour la famille 2, les victimes sont réparties tout au long de l'année avec des pics en juillet, août et septembre.

- Carte des accidents mortels situés hors agglomération et hors autoroute – déplacement doux



Carte des accidents mortels Hors agglomération - Hors autoroute Déplacement doux - 7 accidents mortels

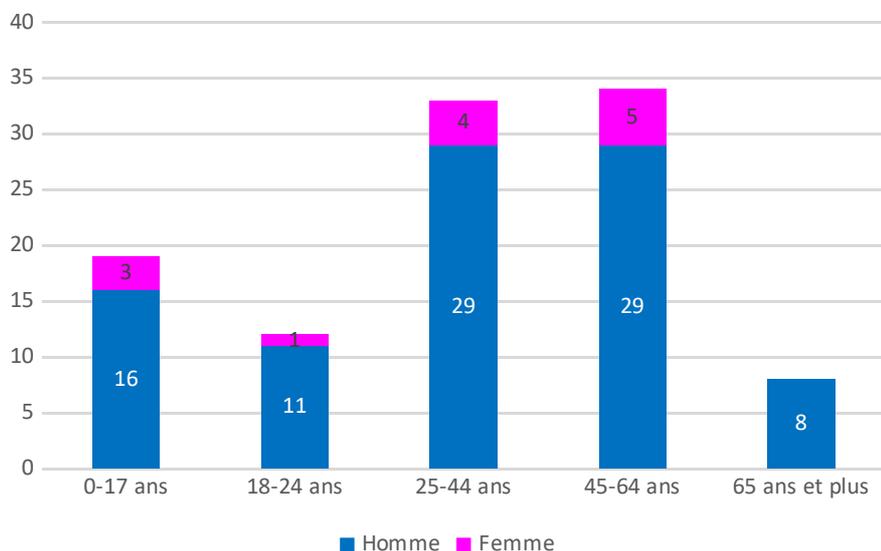
SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**



2.2.3. Les deux roues motorisés - 2RM (2017-2021)

Les deux roues motorisés regroupent les cyclomotoristes et motocyclistes.

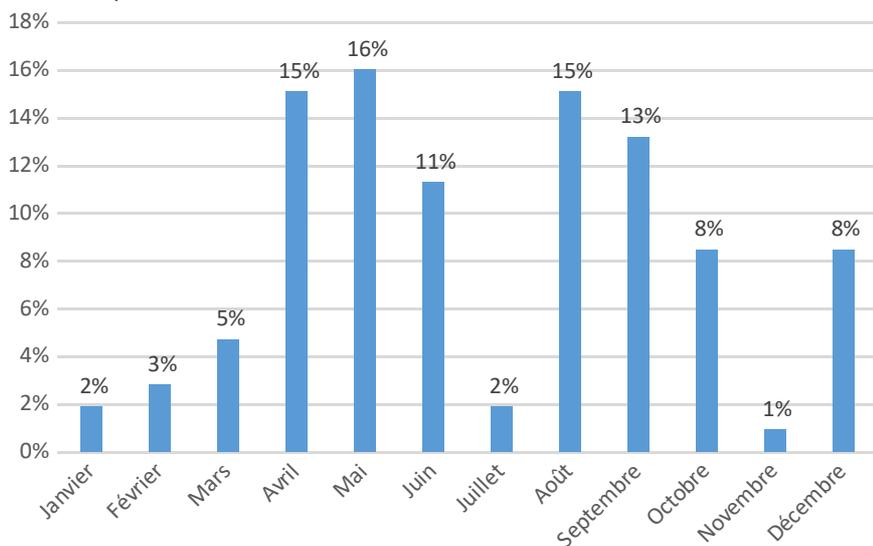
- Victimes en **2RM** selon l'âge et le sexe hors agglomération



Dans le Cher, les victimes en 2RM concernent les classes d'âges 25-44 ans et 45-64 ans.

- L'évolution des victimes en **2RM** entre 2019 et 2021 hors agglomération est de **-19 %**, pour la famille 2 il est de **+ 3 %**.

- Répartition en % des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année hors agglomération



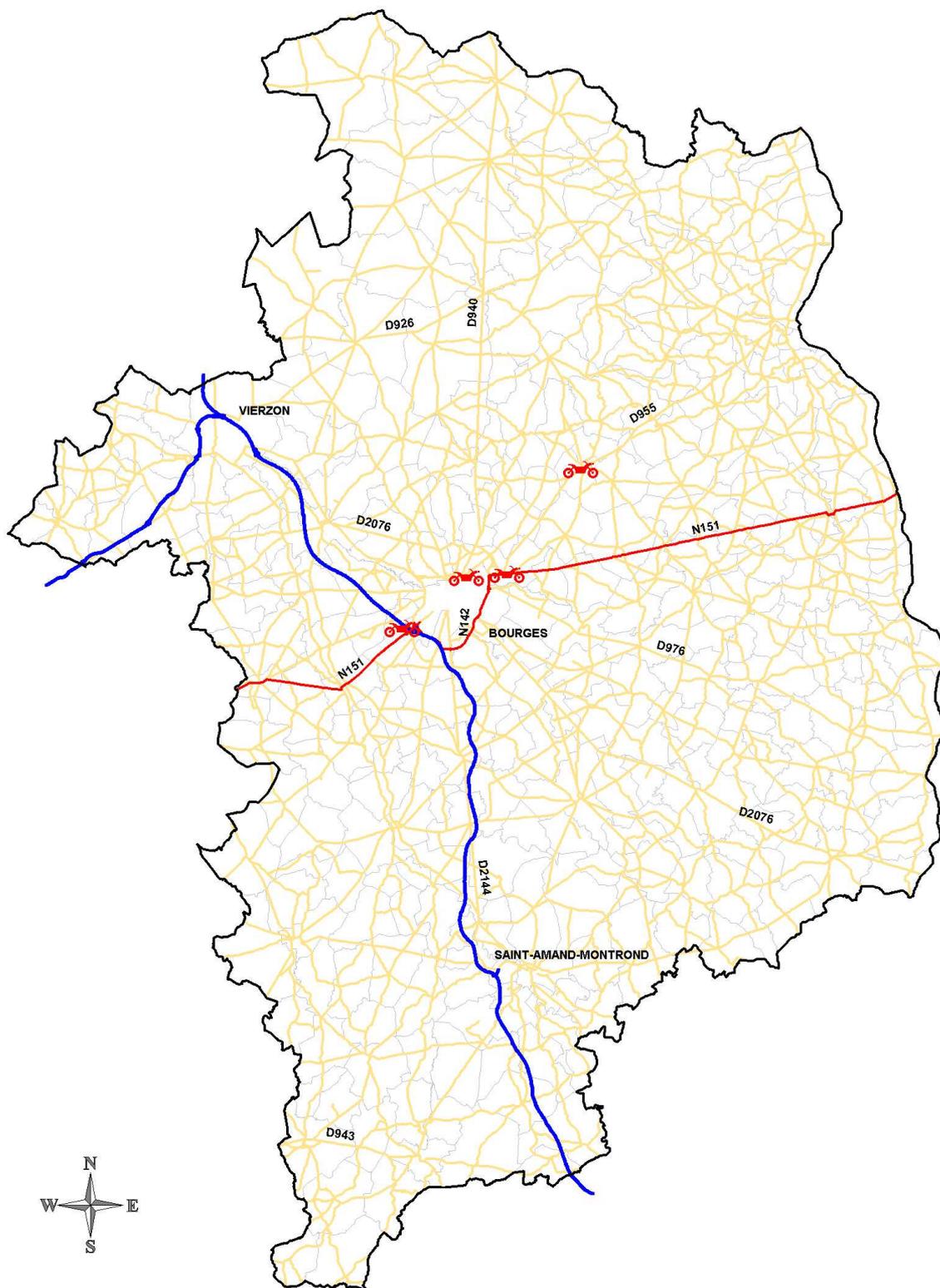
Il y a une grande fluctuation selon les mois de l'année dans la répartition des victimes. Les mois d'avril et mai peuvent être identifiés comme ceux de la reprise de « guidon ».

- Carte des accidents mortels situés hors agglomération et hors autoroute – 2RM



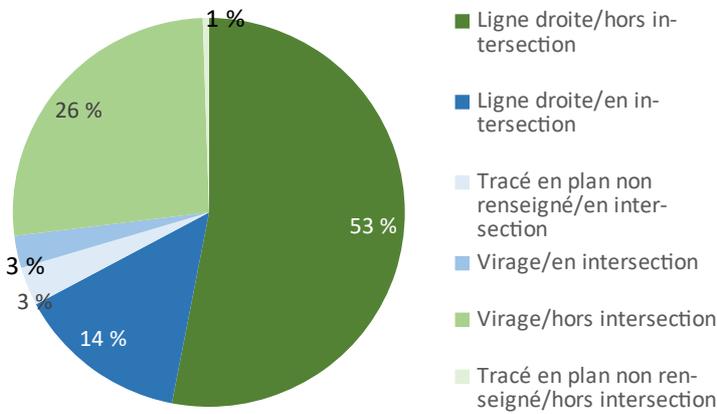
Carte des accidents mortels En agglomération - Hors autoroute Deux roues motorisé - 4 accidents mortels

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**



2.2.4. Facteurs spécifiques (2017-2021)

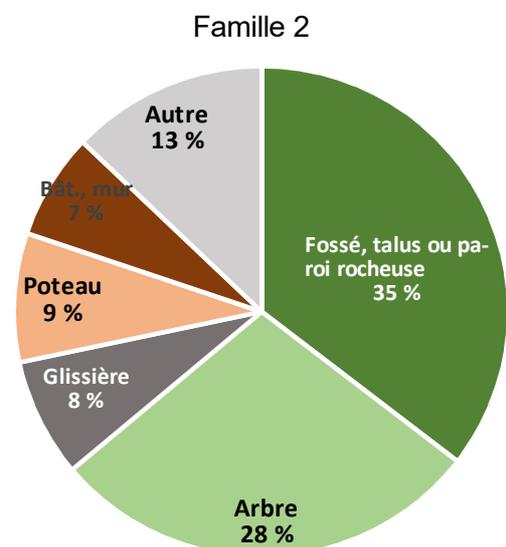
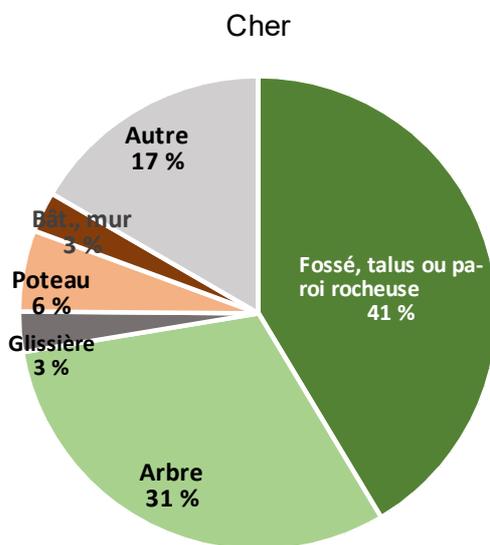
- Répartition des victimes hors agglomération selon que le lieu soit en ligne droite/virage et en/hors intersection



La répartition des victimes hors intersection se lit en additionnant les 3 parties vertes du camembert (80 %), les 3 parties bleues pour les victimes en intersection (20 %). La répartition des victimes en ligne droite se lit sur les 2 parties foncées (67 %), sur les 2 parties claires pour les victimes en virage (29 %). Ces pourcentages sont respectivement de 74 %, 23 %, 60 % et 34 % pour la famille de comparaison.

Dans le Cher, les accidents en 2RM ont lieu en ligne droite, hors intersection.

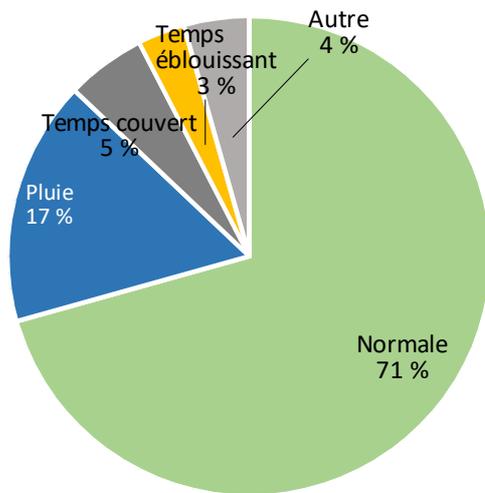
- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule hors agglomération (accident avec véhicule seul)



Dans le département, la majorité des accidents hors agglomération ont lieu contre un fossé, talus, ... (41 %) ou contre un arbre (31 %). Pour la famille 2, ces taux sont de 35 % et 28 %.

Les heurts contre les glissières et les poteaux sont moins importants dans le Cher que dans la famille de comparaison.

- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération



La majorité des accidents ont lieu dans des conditions atmosphériques normales. La pluie ne représente que 17 % des situations.

2.3. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

Seuls les accidents en agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie.

2.3.1. Typologie des accidents (2017-2021)

- Qui tue + blesse qui en agglomération par mode de déplacement

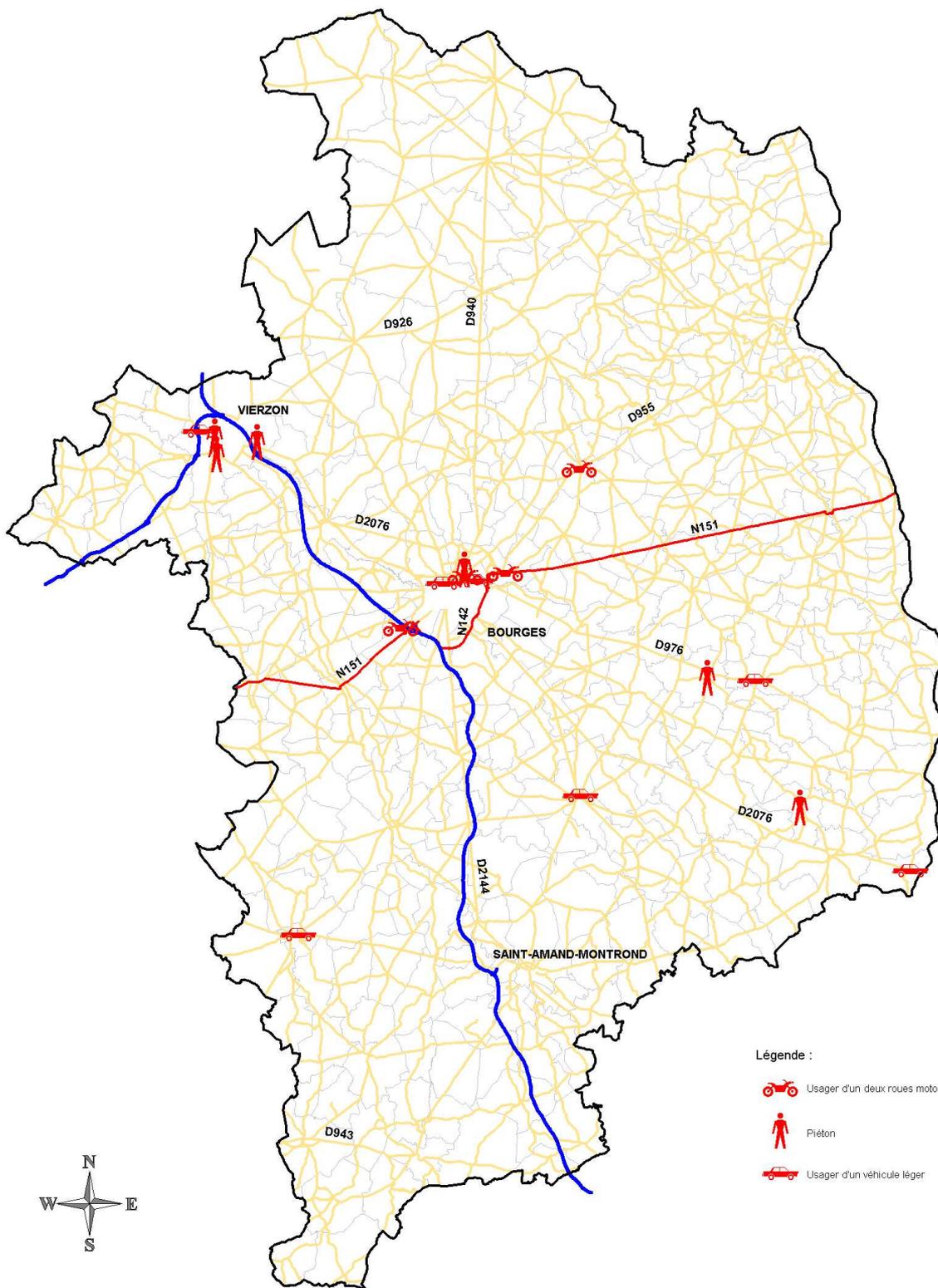
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	9	16	19	68	2	0	1	2	117

COLLISION AVEC										
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
Piéton	0	0	0	2	1	0	0	0	0	3
Vélo	0	1	2	0	0	0	0	0	0	3
Cyclo	0	1	2	2	1	0	0	0	0	6
Moto	4	0	2	1	7	0	0	0	1	15
VL	61	27	38	50	76	7	0	2	2	263
VU	16	3	6	10	5	0	0	0	2	42
PL	0	1	0	0	2	0	0	0	0	3
TC	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Autre	3	0	2	1	0	0	0	0	0	6
MULTICOLLISION	0	2	0	2	17	1	0	1	0	23
TOTAL	88	44	68	87	177	10	0	4	7	485
<i>Part de victimes</i>	18%	9%	14%	18%	36%	2%	0%	1%	1%	100,00%

- Carte des accidents mortels situés en agglomération et hors autoroute



Carte des accidents mortels En agglomération - Hors autoroute 17 accidents mortels - 20 tués

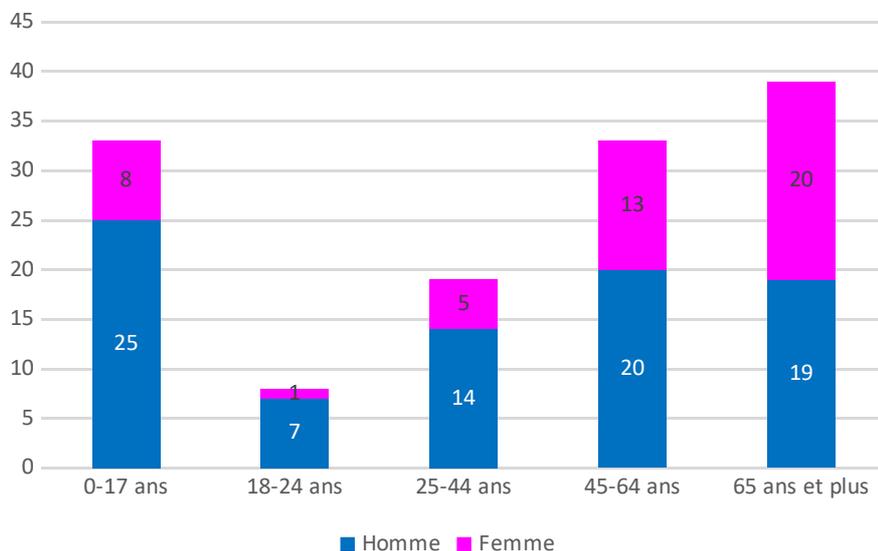


DDT du Cher - BSR - Novembre 2022 - ©IGN : BDcarto®

2.3.2. Modes doux (2017-2021)

Les modes doux regroupent les vélos (y compris à assistance électrique), les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et la marche.

- Victimes en **modes doux** selon l'âge et le sexe, en agglomération

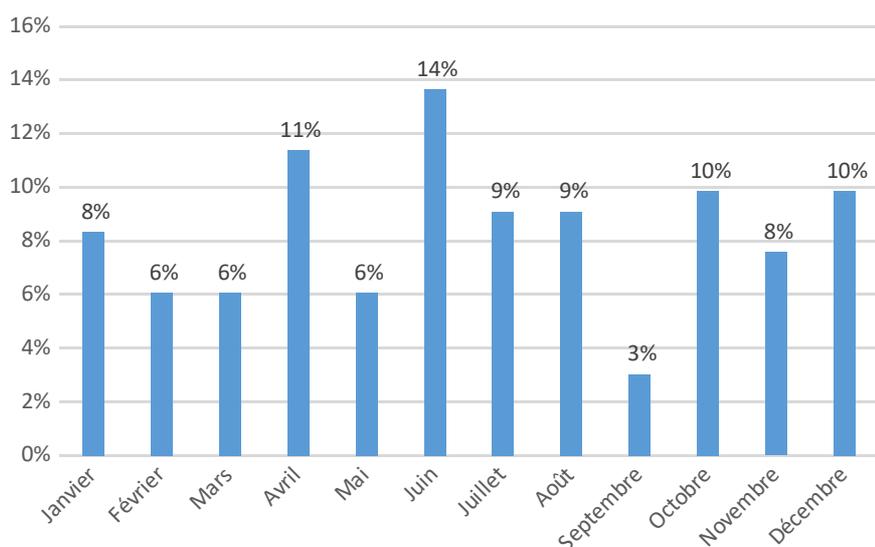


Les classes d'âge les moins impactées par les modes doux sont les 18-24 ans et les 25-44 ans.

Il en est de même pour la famille 2.

- L'évolution des victimes en **modes doux** entre 2019 et 2021 en agglomération est de **+17 %**

- Répartition des victimes en **modes doux** selon le mois dans l'année en agglomération



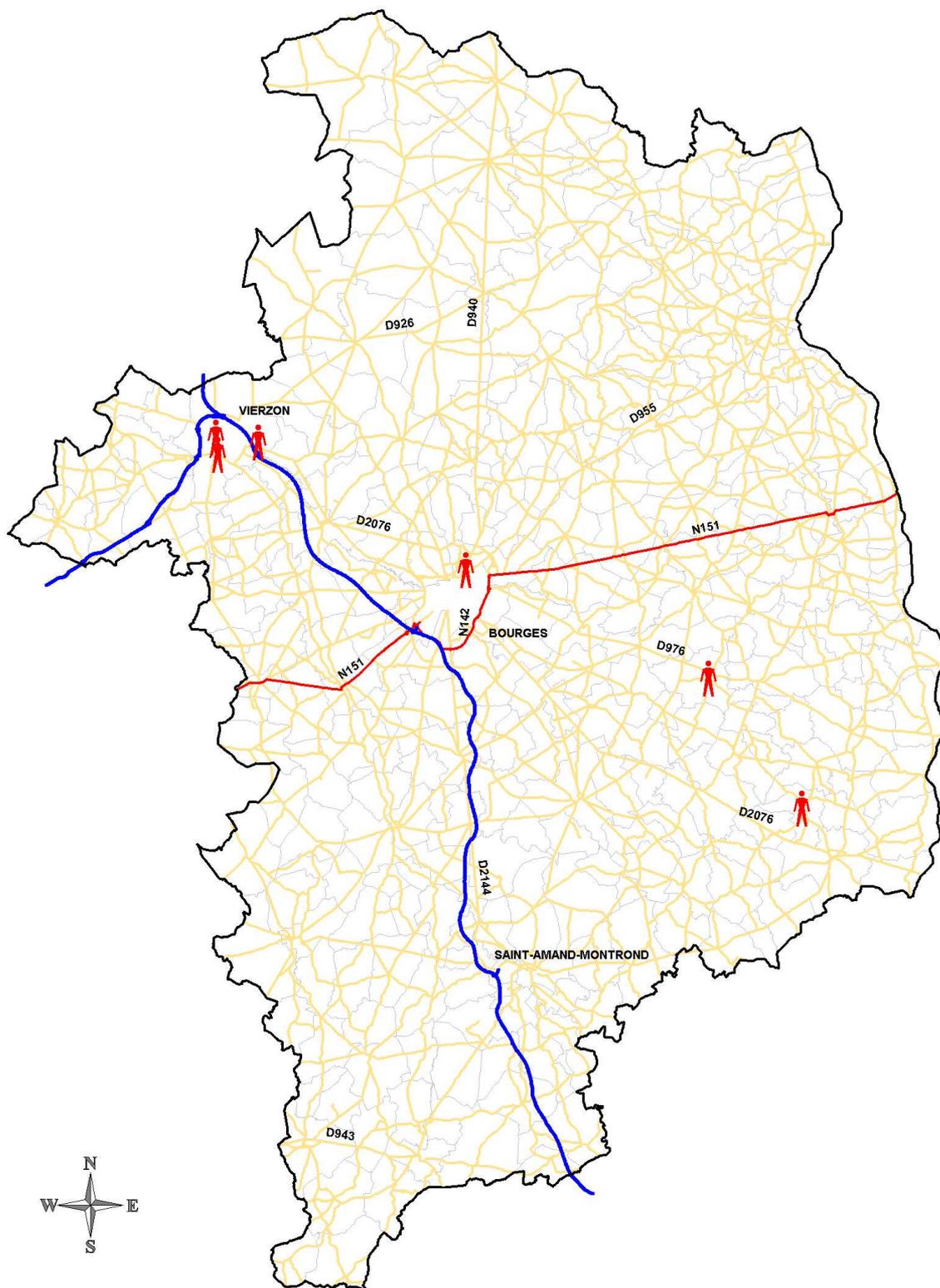
Dans le département, les accidents en mode doux, sont réparties inégalement tout au long de l'année avec un pic maximal en juin.

- Carte des accidents mortels situés en agglomération et hors autoroute – déplacement doux



Carte des accidents mortels En agglomération - Hors autoroute Déplacement doux - 6 accidents mortels

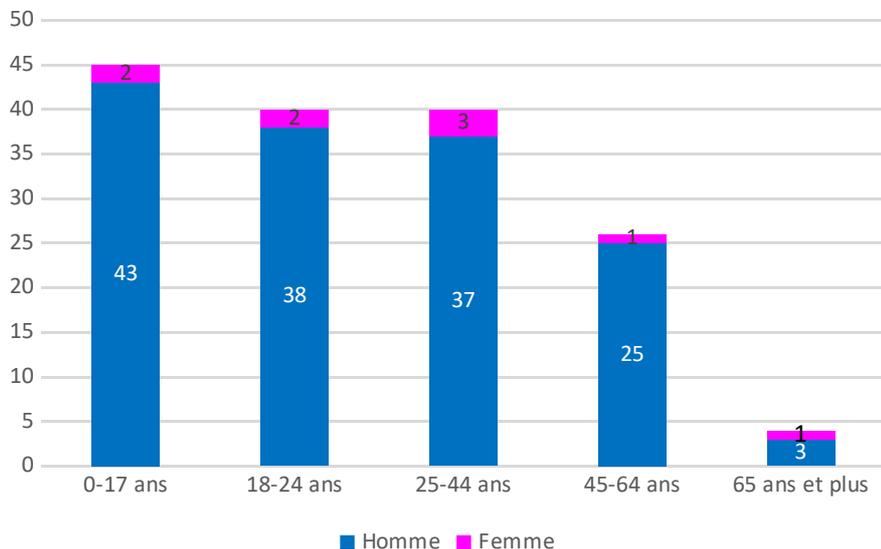
SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**



2.3.3. Les deux roues motorisés - 2RM (2017-2021)

Les deux roues motorisés regroupent les cyclomotoristes et motocyclistes.

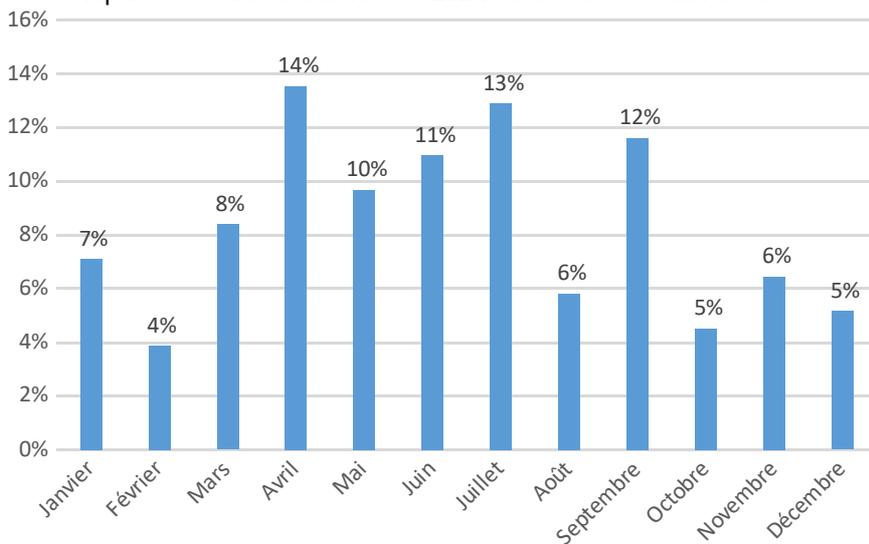
- Victimes en **2RM** selon l'âge et le sexe en agglomération



La classe d'âge des 65 ans et plus est la moins impactée dans la répartition des victimes de 2RM.

- L'évolution des victimes en **2RM** entre 2019 et 2021 en agglomération est de + **43 %**

- Répartition des victimes en **2RM** selon le mois dans l'année en agglomération

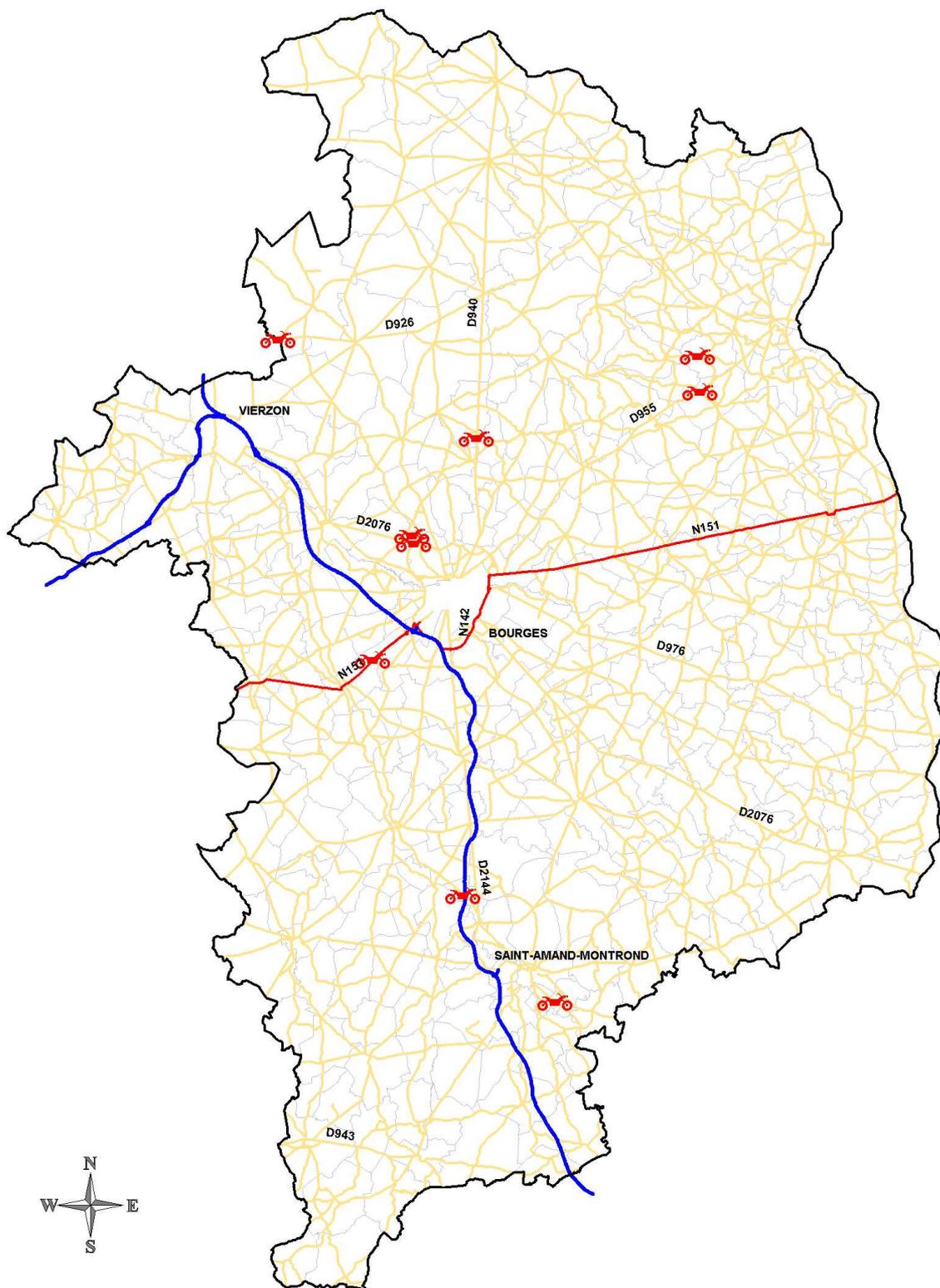


- Carte des accidents mortels situés en agglomération et hors autoroute – 2RM



Carte des accidents mortels Hors agglomération - Hors autoroute Deux roues motorisé - 9 accidents mortels

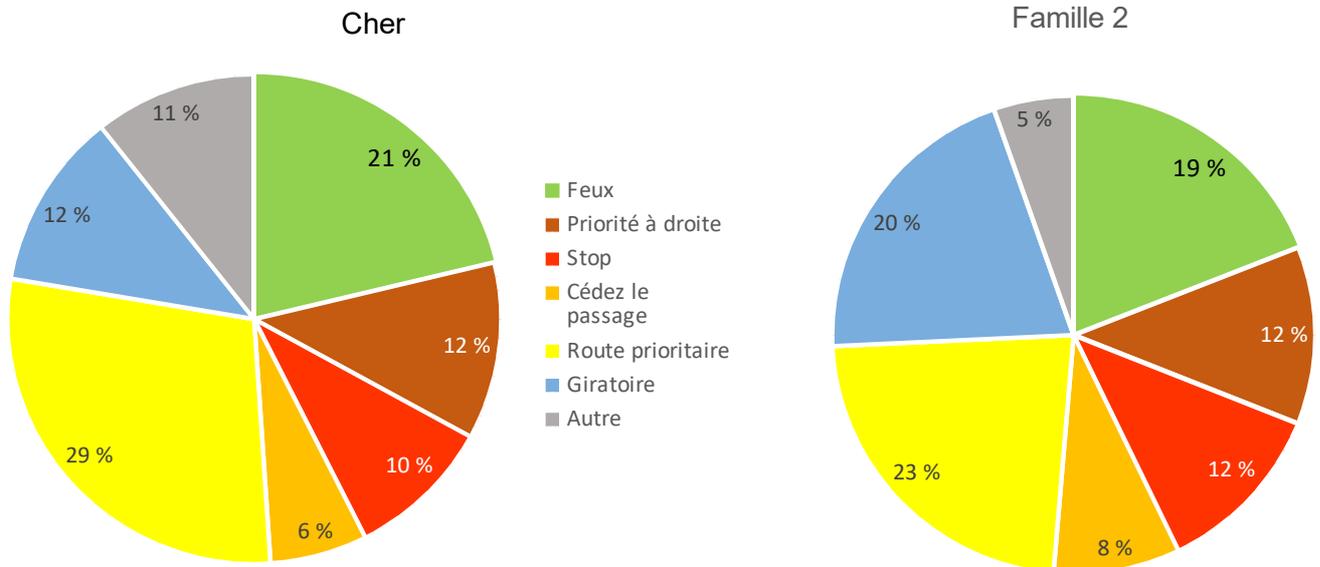
SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**



DDT du Cher - BSR - Novembre 2022 - ©IGN : BDcarto®

2.3.4. Facteurs spécifiques (2017-2021)

- La part des accidents en intersection est de **38 %** pour le Cher et de 41 % pour la famille 2.
- Répartition des victimes selon le régime de priorité



Les régimes de priorité où ont lieu les accidents en agglomération et en intersection concernent principalement les routes prioritaires (29 %) et les feux (21 %). Pour la famille 2, ces taux sont de 23 % et 19 %

2.4. Principales caractéristiques des accidents sur autoroute

2.4.1. Typologie des accidents (2017-2021)

- Qui tue + blesse qui sur autoroute par mode de déplacement

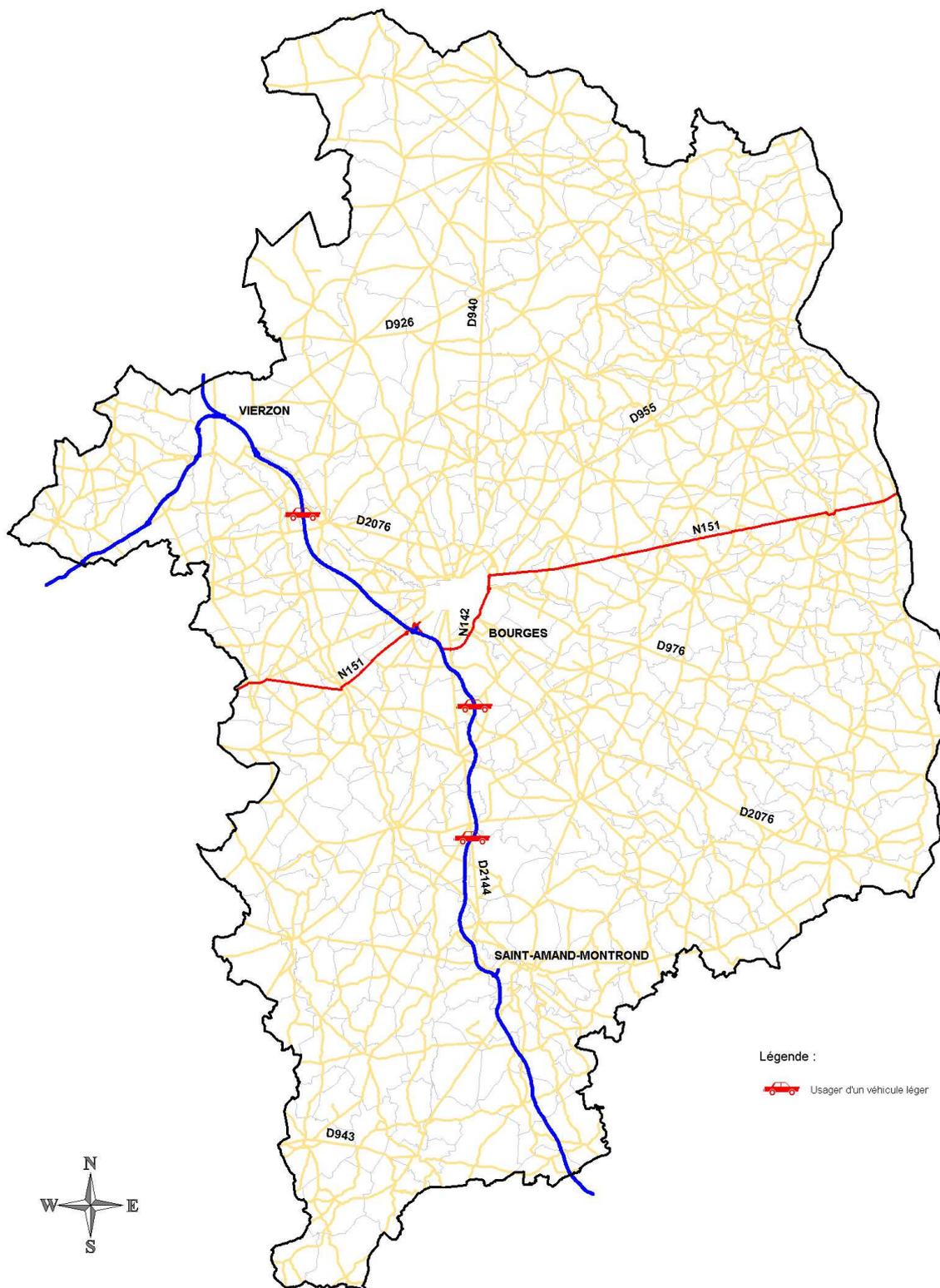
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	2	53	5	2	0	0	62

COLLISION AVEC										
Piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moto	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
VL	0	0	0	2	19	0	2	0	0	23
VU	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PL	1	0	0	0	8	0	0	0	0	9
TC	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MULTICOLLISION	2	0	0	0	14	0	0	0	0	16
TOTAL	3	0	0	4	96	5	4	0	0	112
<i>Part de victimes</i>	3%	0%	0%	4%	86%	4%	4%	0%	0%	100,00%

- Carte des accidents mortels situés sur autoroute



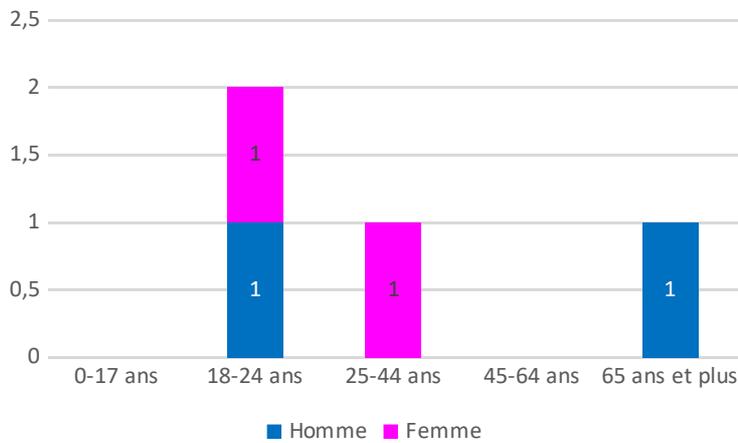
Carte des accidents mortels Sur autoroute 3 accidents mortels - 3 tués



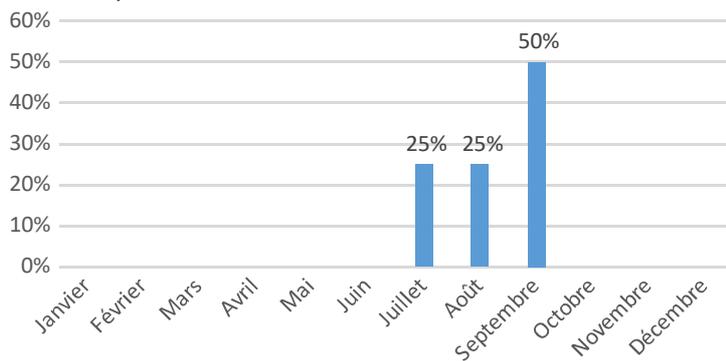
DDT du Cher - BSR - Novembre 2022 - ©IGN : BDcarto®

2.4.2. Les motocyclistes (2017-2021)

- Victimes en **moto** selon l'âge et le sexe sur autoroute

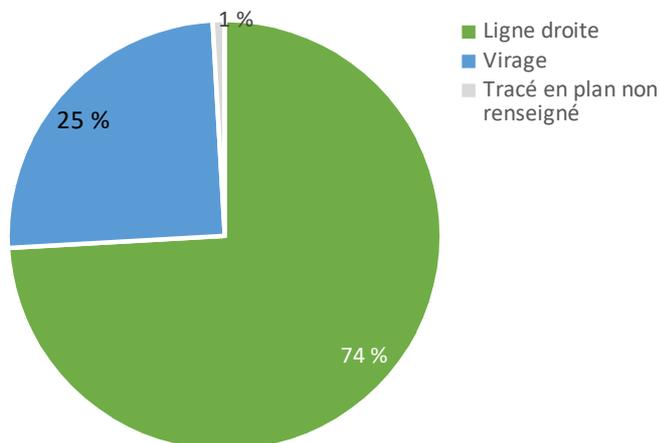


- Répartition en % des victimes en **moto** selon le mois dans l'année sur autoroute (2017-2021)



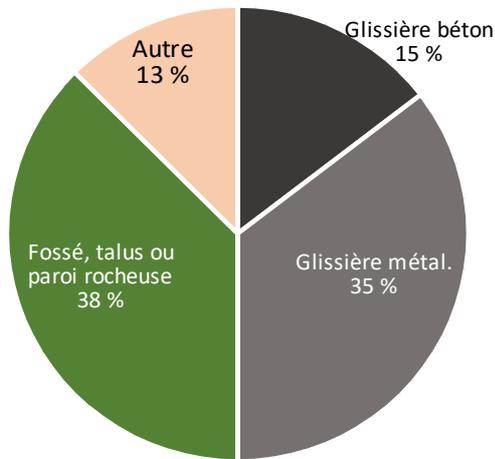
2.4.3. Facteurs spécifiques (2017-2021)

- Répartition des victimes sur autoroute selon que le lieu soit en ligne droite/virage



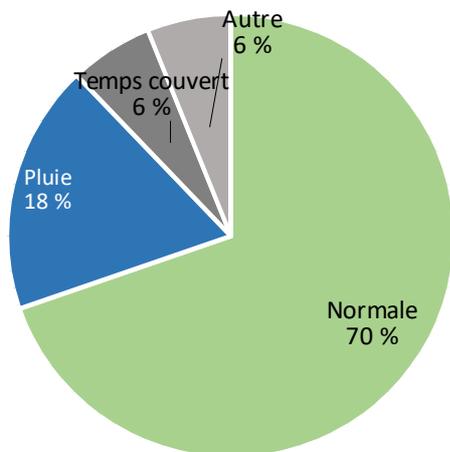
74 % des victimes sont accidentées ont lieu en ligne droite.

- Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté par le véhicule sur autoroutes (accident avec véhicule seul)



Dans le département, la majorité des accidents sur autoroutes ont lieu contre un fossé, talus, ... (38 %) ou contre une glissière métallique (35 %).

- Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques sur autoroute



La majorité des accidents ont lieu dans des conditions atmosphériques normales. La pluie ne représente que 18 % des situations.

3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retours d'expérience

3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu

Dans le DGO 2018-2022, 4 enjeux nationaux ont été définis par le Ministère de l'Intérieur et 2 enjeux au niveau local.

Pour mémoire :

Les enjeux nationaux : le risque routier professionnel, les substances psycho-actives, les jeunes, les seniors

Les enjeux locaux : le respect des règles élémentaires de prudence, les conducteurs de la classe d'âge 30-60 ans

En 2018, les enjeux du DGO précédents avaient été reconduits le temps de la finalisation du document. Fin 2021, le ministère a demandé au coordination de réintégrer l'enjeu « deux roues motorisé - 2RM » si ce dernier ne faisait pas partie des enjeux du département.

Les actions listées ci-dessous sont celles ayant reçues un soutien financier, technique ou un la tenue d'un stand par l'équipe de la coordination départementale.

	2018	2019	2020	2021	2022	Total d'actions par enjeu
Le risque routier professionnel	4	5	4	4	5	22
Les substances psycho-actives	7	5	6	9	5	32
Les jeunes (14-17, 18-24 et 25-29 ans)	16	15	7	13	17	68
Les seniors (65-74 et 75 ans et plus)	3	2	3	3	1	12
Le respect des règles élémentaires de prudence	-	-	1	2	4	7
Les conducteurs de la classe d'âge 30-60 ans	-	-	-	-	-	-
La vitesse	1	-	-	-	-	1
Les 2RM	3	-	-	3	3	11
Multi-enjeux	4	9	4	3	3	23
Total d'actions par année	38	36	27	37	38	176

3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

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

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

	2018	2019	2020	2021	2022
Le risque routier professionnel	7 %	10 %	12 %	3 %	5 %
Les substances psycho-actives	24 %	33 %	22 %	27 %	33 %
Les jeunes (14-17, 18-24 et 25-29 ans)	34 %	25 %	19 %	30 %	23 %
Les seniors (65-74 et 75 ans et plus)	8 %	10 %	14 %	14 %	6 %
Le respect des règles élémentaires de prudence	-	7 %	11 %	1 %	5 %
Les conducteurs de la classe d'âge 30-60 ans	-	7 %	11 %	1 %	5 %
Partage de la voirie	6 %	8 %	11 %	1 %	5 %
La vitesse	7 %	-	-	-	-
Les 2RM	14 %	-	-	23 %	18 %
Crédits consommés	43 731 €	43 442 €	40 286 €	44 052 €	42 835 €
Dotation allouée	45 000 €	44 417 €	40 996 €	44 088 €	42 835 €

4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027

4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire

- Les deux-roues motorisés ;
- Les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment) et médicaments ;
- Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés et marche ;
- Le risque routier professionnel ;

L'enjeu « conduites à risques » sera traité prioritairement au regard de l'accidentologie dans le département.

4.2. Fiches des enjeux présentées et amendées lors des groupes de travail

4.2.1. Les deux roues motorisés - 2RM

1 / les cyclomotoristes

	2017-2021	2012-2016
Nombre d'accidents corporels	9,2 % (85/865)	12,8 % (169/1317)
Nombre de tués	0	4,9 % (6/122)
Nombre de blessés	8,6 % (94/1089)	10,0 % (169/1698)

* Répartition des victimes selon le milieu :

- hors agglomération : 26.

- en agglomération : 68.

* Répartition selon le lieu de résidence :

- hors agglomération : 25 blessés étaient originaires du Cher et 1 d'un département limitrophe.

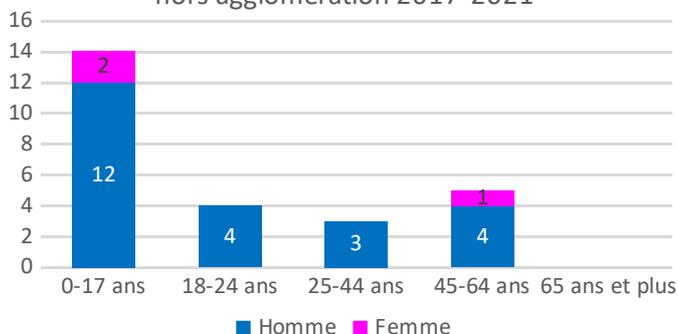
- en agglomération : 66 blessés étaient originaires du Cher, 1 d'un département limitrophe et 1 d'un département non limitrophe.

* Répartition selon la responsabilité :

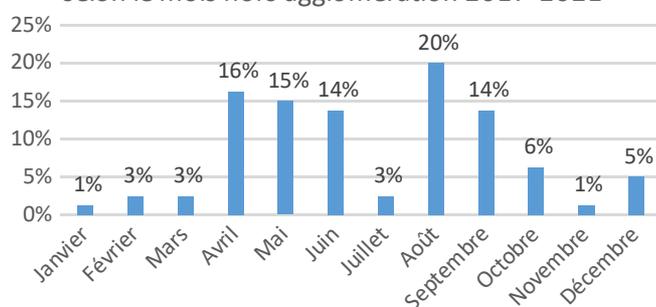
- hors agglomération : 18 blessés présumés responsables (1 accident avec 2 présumés responsables) et 8 présumés non responsables.

- en agglomération : 35 blessés présumés responsables et 33 présumés non responsables.

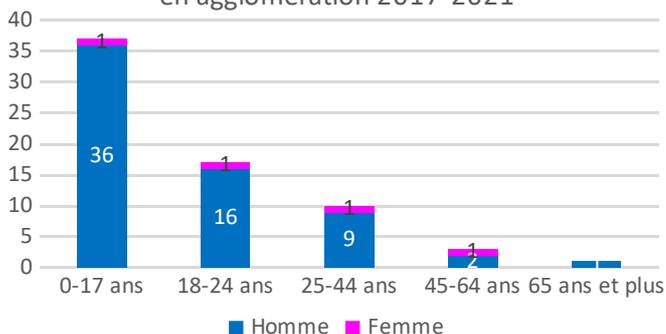
Victimes en cyclo par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



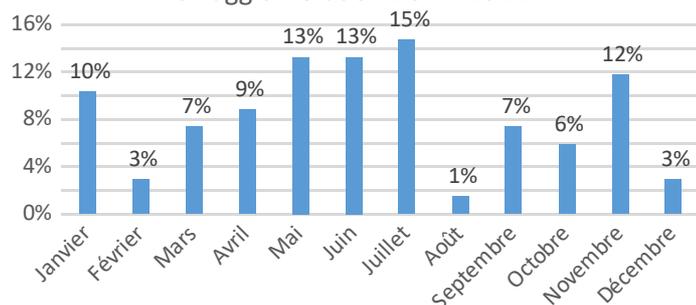
Victimes en moto selon le mois hors agglomération 2017-2021



Victimes en cyclo par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



Victimes en cyclo selon le mois en agglomération 2017-2021



2 / les motocyclistes

	2017-2021	2012-2016
Nombre d'accidents corporels	18,5 % (160/865)	14,0 % (185/1317)
Nombre de tués	12,5 % (13/104)	9,8 % (12/122)
Nombre de blessés	14,5 % (158/1089)	10,8 % (184/1698)

* Répartition des victimes selon le milieu :

- hors agglomération : 80 (11 tués et 69 blessés).
- en agglomération : 87 (2 tués et 85 blessés).
- autoroute : 4 (blessés)

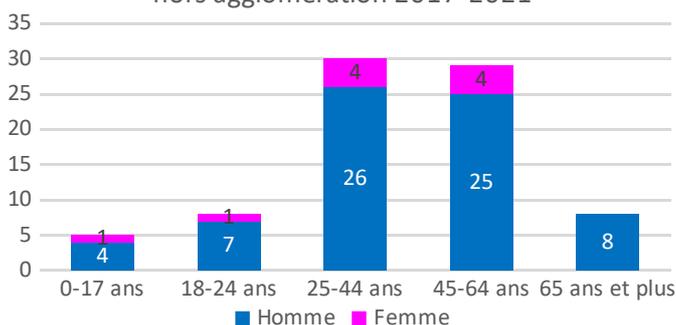
* Répartition selon le lieu de résidence :

- hors agglomération : 7 tués et 49 blessés étaient originaires du Cher, 2 tués et 12 blessés de départements limitrophes, 1 tué et 6 blessés de départements non limitrophes, 2 blessés dont le département est inconnu et 1 tué étranger.
- en agglomération : 2 tués et 73 blessés étaient originaires du Cher, 5 blessés de départements limitrophes, 4 blessés de départements non limitrophes, 1 blessé dont le département est inconnu et 2 blessés étrangers.
- autoroute : 4 blessés de départements non limitrophes.

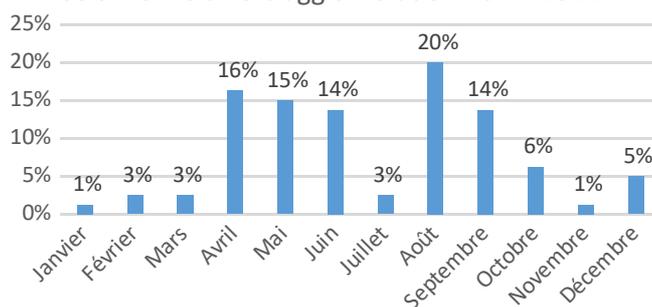
* Répartition selon la responsabilité :

- hors agglomération : 6 tués et 50 blessés étaient présumés responsables de l'accident et 5 tués et 19 blessés étaient présumés non responsables.
- en agglomération : 2 tués et 36 blessés étaient présumés responsables de l'accident et 49 blessés présumés non responsables.
- autoroute : 1 blessé était présumé responsable de l'accident et 3 blessés présumés non responsables.

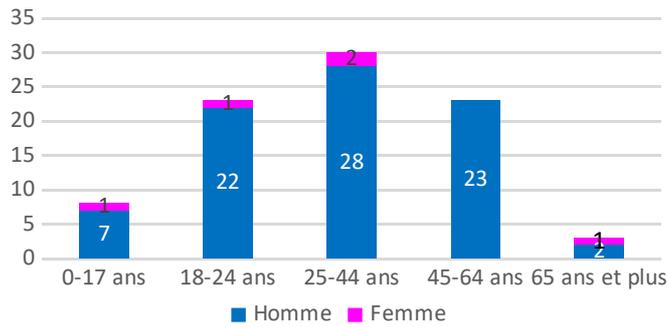
Victimes en moto par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



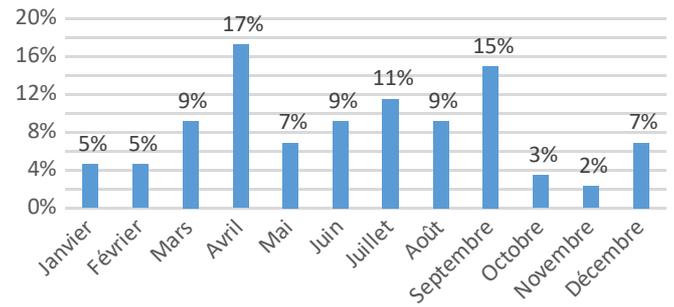
Victimes en moto selon le mois hors agglomération 2017-2021



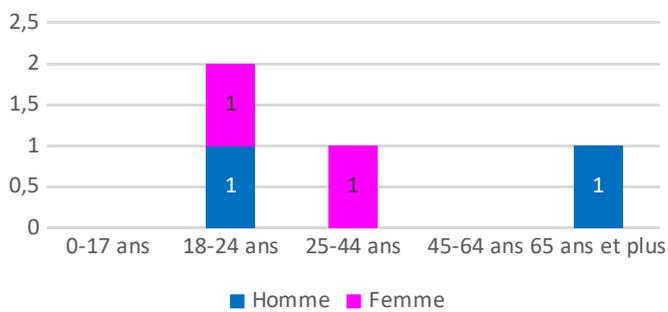
Victimes en moto par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



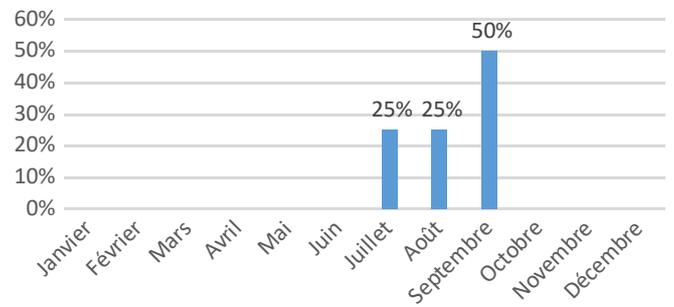
Victimes en moto selon le mois en agglomération 2017-2021



Victimes en moto par âge et par sexe sur autoroute 2017-2021



Victimes en moto selon le mois sur autoroute 2017-2021



4.2.2. Les conduites à risque : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment), médicaments

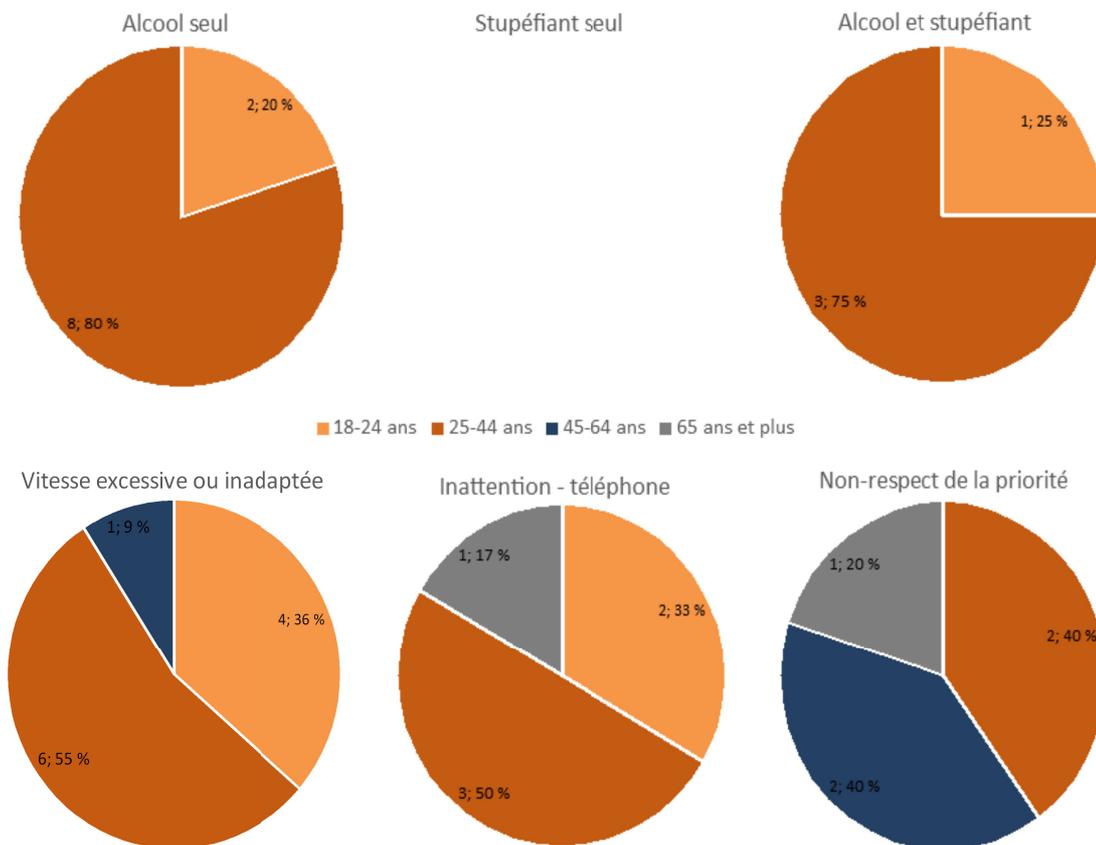
Période d'étude 2019-2021, données issues des auteurs présumés d'accidents mortels :

- Répartition de l'ensemble des facteurs liés aux usagers pour les présumés responsables d'accidents mortels distinction homme/femme

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	11	0	11
Alcool seul	9	1	10
Stupéfiant seul	0	0	0
Alcool et stupéfiant	4	0	4
Inattention - téléphone	5	1	6
Non respect de la priorité	5	1	6
Malaise	5	0	5
Somnolence - fatigue	1	0	1
Médicaments	0	0	0
Contresens	0	1	1
Dépassement dangereux	1	1	2
Changement de file	1	0	1
Non respect des distances de sécurité	0	0	0
Eblouissement	2	0	2
Autre cause	3	2	5
Cause indéterminée	4	3	7
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	37	9	46

Les deux principaux facteurs dans les accidents mortels dans le département sont la « vitesse excessive ou inadaptée » (24 %) et « l'alcool » (22 %).

- Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels : vitesse, alcool seul, stupéfiant seul, alcool et stupéfiant, inattention - téléphone, non-respect de la priorité.



Sur la période d'étude, il n'y a pas eu d'accident avec stupéfiant seul. A chaque fois, il y avait poly-consommation (alcool et stupéfiant).

La classe d'âge 25-44 ans est la plus représentée.

4.2.3. Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et marche

1 / les piétons

	2017-2021	2012-2016
Nombre d'accidents corporels	10,9 % (94/865)	15,0 % (198/1317)
Nombre de tués	8,7 % (9/104)	9,8 % (12/122)
Nombre de blessés	8,0 % (87/1089)	11,6 % (197/1698)

* Répartition des victimes selon le milieu :

- hors agglomération : 8 (3 tués et 5 blessés)
- en agglomération : 88 (6 tués et 82 blessés).

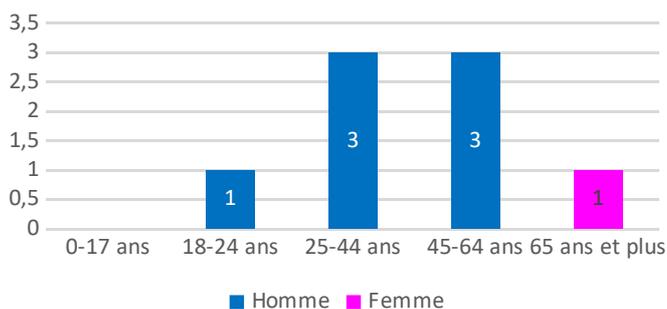
* Répartition selon la responsabilité :

- hors agglomération : 2 tués et 2 blessés présumés responsables et 1 tué et 3 blessés présumés non responsables.
- en agglomération : 1 tué et 5 blessés présumés responsables et 5 tués et 77 blessés présumés non responsables.

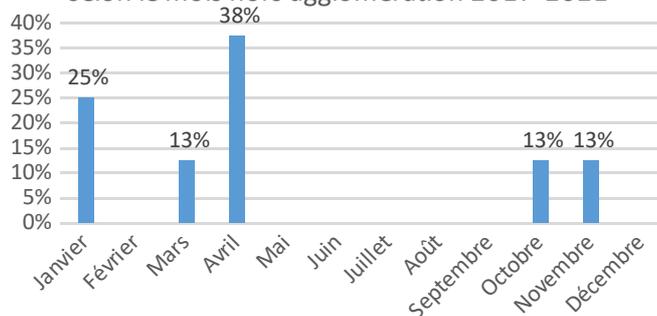
* Répartition selon le type de trajet :

- hors agglomération : 1 blessé était en déplacement « domicile-travail » et 3 tués et 4 blessés en déplacement « promenade-loisir ».
- en agglomération : 5 blessés étaient en déplacement « domicile-travail », 2 tués et 14 blessés en déplacement « courses-achats », 1 tué et 9 blessés en déplacement « domicile-école », 3 tués et 33 blessés en déplacement « promenade-loisir », 6 blessés en déplacement « autre » et 15 blessés dont le déplacement n'a pas été renseigné.

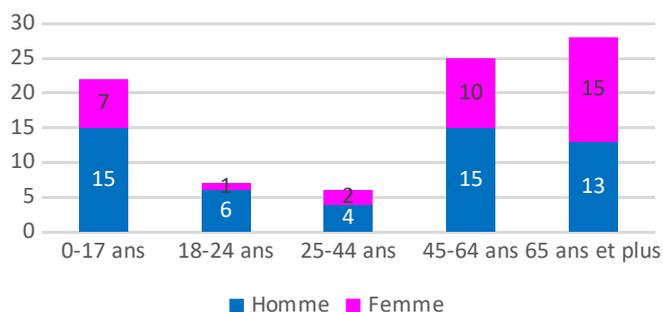
Victimes piétons par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



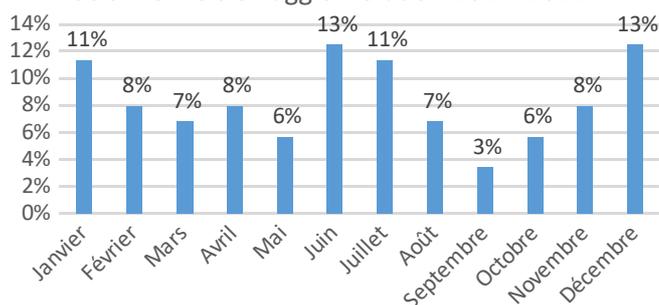
Victimes piétons selon le mois hors agglomération 2017-2021



Victimes piétons par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



Victimes piétons selon le mois en agglomération 2017-2021



2 / les cyclistes et usagers engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)

	2017-2021	2012-2016
Nombre d'accidents corporels	8,6 % (74/865)	4,0 % (53/1317)
Nombre de tués	3,8 % (4/104)	6,4 % (3/122)
Nombre de blessés	6,6 % (72/1089)	2,7 % (46/1698)

* Répartition des victimes selon le milieu :

- hors agglomération : 32 (4 tués et 28 blessés)
- en agglomération : 44 (blessés dont 2 EDPM).

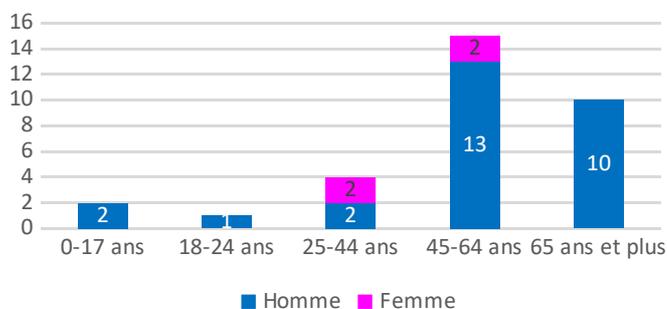
* Répartition selon la responsabilité :

- hors agglomération : 1 tué et 11 blessés présumés responsables et 3 tués et 17 blessés présumés non responsables.
- en agglomération : 20 blessés présumés responsables (dont les 2 EDPM) et 24 blessés présumés non responsables.

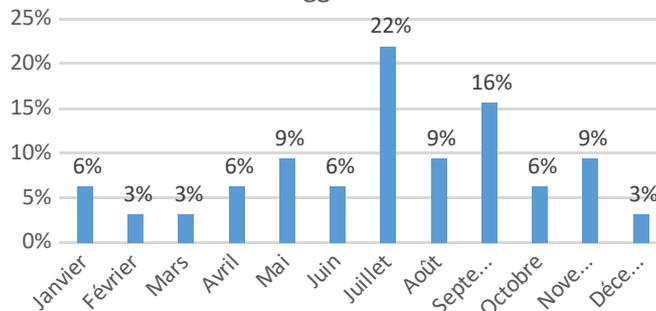
* Répartition selon le type de trajet :

- hors agglomération : 1 tué et 3 blessés étaient en déplacement « domicile-travail » et 3 tués et 25 blessés en déplacement « promenade-loisir ».
- en agglomération : 7 blessés étaient en déplacement « domicile-travail », 1 blessé en déplacement « courses-achats », 1 blessé en déplacement « domicile-école », 27 blessés en déplacement « promenade-loisir » (dont 1 EDPM), 2 blessés en déplacement « autre » et 6 blessés dont le déplacement n'a pas été renseigné (dont 1 EDPM).

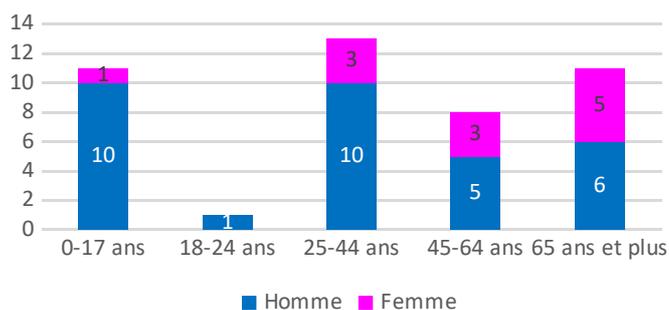
Victimes en cycle et EDPM par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



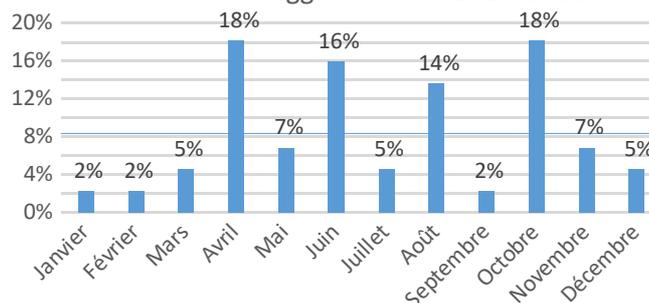
Victimes en cycle et EDPM selon le mois hors agglomération 2017-2021



Victimes en cycle par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



Victimes en cycle et EDPM selon le mois en agglomération 2017-2021



4.2.4. Le risque routier professionnel

Dans le Cher, l'accidentalité liée au risque professionnel (trajet domicile-travail, utilisation professionnelle) au cours de la période d'étude 2017-2021, représente :

- **33,9 % des accidents** (293/865) ont impliqué **un usager en déplacement professionnel**.
- **40,4 % des tués** (42/104) l'ont été dans un accident concernant un usager en déplacement professionnel.
- **9,6 % des tués** (10/104) étaient en **déplacement professionnel**, 5 hommes et 2 femmes en trajet domicile travail et 3 hommes en trajet d'utilisation professionnelle.
- **17,3 % des blessés** (188/1089) étaient en **déplacement professionnel**, 94 hommes et 43 femmes en trajet domicile travail et 38 hommes et 13 femmes en trajet d'utilisation professionnelle.

1 / Trajet domicile-travail

	2017-2021	2012-2016
Nombre d'accidents corporels	22,0 % (190/865)	25,4 % (335/1317)
Nombre de tués	6,7 % (7/104)	5,7 % (7/122)
Nombre de blessés	12,6 % (137/1089)	13,4 % (228/1698)

* Répartition des victimes selon le milieu :

- hors agglomération : 79 (6 tués et 73 blessés).
- en agglomération : 57 (3 tués et 51 blessés).
- autoroute : 8 (1 tué et 7 blessés).

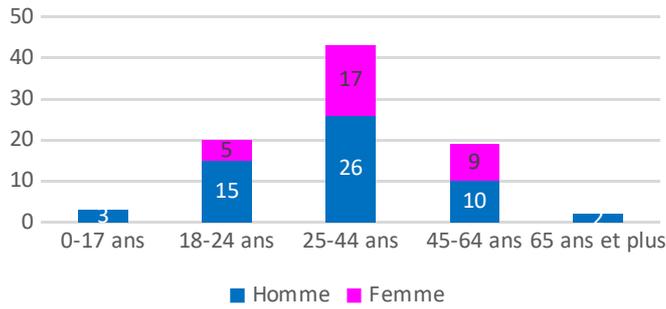
* Répartition selon le lieu de résidence :

- hors agglomération : 6 tués et 62 blessés étaient originaires du Cher, 7 blessés de départements limitrophes, 2 blessés de départements non limitrophes et 2 blessés dont le département est inconnu.
- en agglomération : 51 blessés étaient originaires du Cher, 3 de départements limitrophes, 1 d'un département non limitrophe, 1 dont le département est inconnu et 1 blessé étrangers.
- autoroute : 4 blessés étaient originaires du Cher, 1 tué et 1 blessé de départements non limitrophes et 2 blessés dont le département est inconnu.

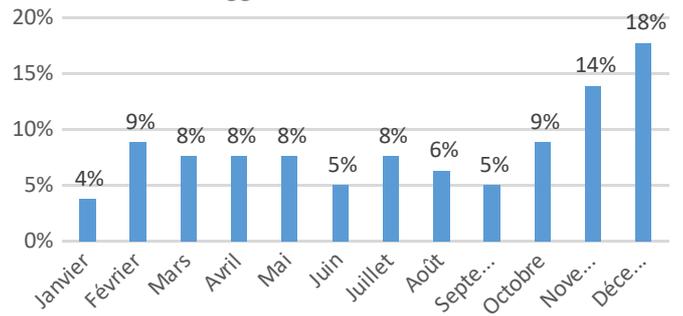
* Répartition selon la responsabilité :

- hors agglomération : 3 tués et 37 blessés présumés responsables et 3 tués et 36 blessés présumés non responsables.
- en agglomération : 18 blessés présumés responsables et 39 présumés non responsables.
- autoroute : 1 tué et 4 blessés présumés responsables et 3 blessés présumés non responsables.

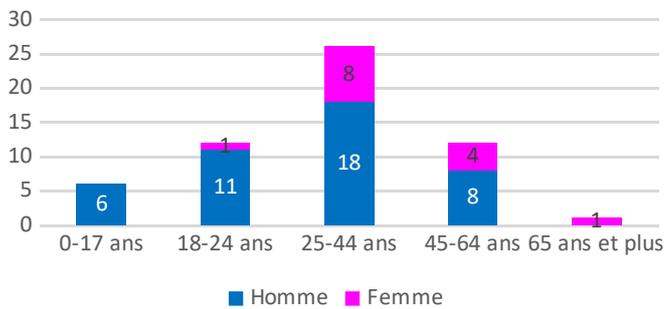
Victimes en trajet domicile-travail par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



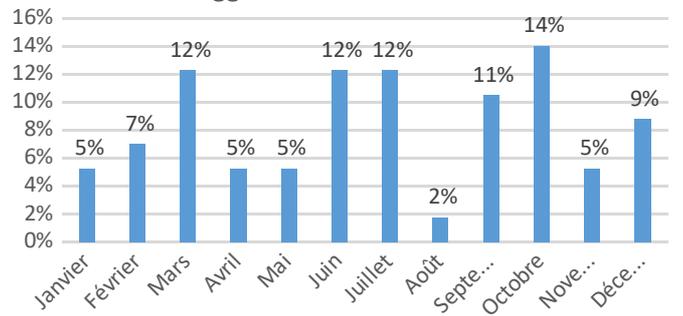
Victimes domicile-travail selon le mois hors agglomération 2017-2021



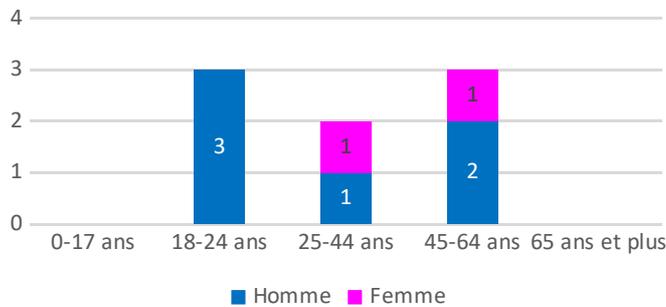
Victimes en trajet domicile-travail par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



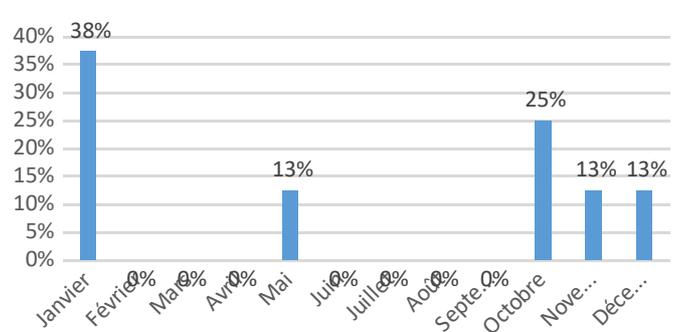
Victimes domicile-travail selon le mois en agglomération 2017-2021



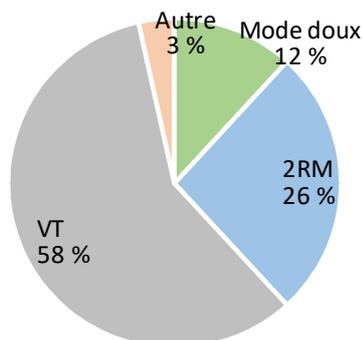
Victimes en trajet domicile-travail par âge et par sexe sur autoroute 2017-2021



Victimes domicile-travail selon le mois sur autoroute 2017-2021



Victimes en trajet domicile-travail par véhicules 2017-2021



Sous la rubrique « autre » sont regroupés les victimes en véhicule utilitaire (4) et transport en commun (1).

2 / Utilisation professionnelle

	2017-2021	2012-2016
Nombre d'accidents corporels	13,2 % (114/865)	14,1 % (186/1317)
Nombre de tués	2,9 % (3/104)	4,1 % (5/122)
Nombre de blessés	4,7 % (51/1089)	5,1 % (86/1698)

* Répartition des victimes selon le milieu :

- hors agglomération : 30 (3 tués et 27 blessés).
- en agglomération : 7 (blessés).
- autoroute : 17 (blessés)

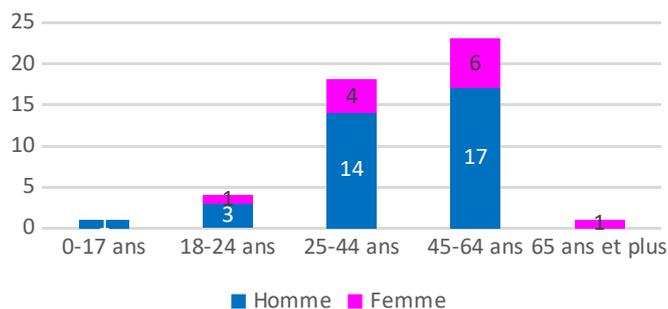
* Répartition selon le lieu de résidence :

- hors agglomération : 2 tués et 17 blessés étaient originaires du Cher, 2 blessés de départements limitrophes, 6 blessés de départements non limitrophes, 1 blessé dont le département est inconnu et 1 tué et 1 blessé étranger.
- en agglomération : 7 blessés étaient originaires du Cher.
- autoroute : 4 blessés étaient originaires du Cher, 5 blessés de département limitrophes et 8 de départements non limitrophes.

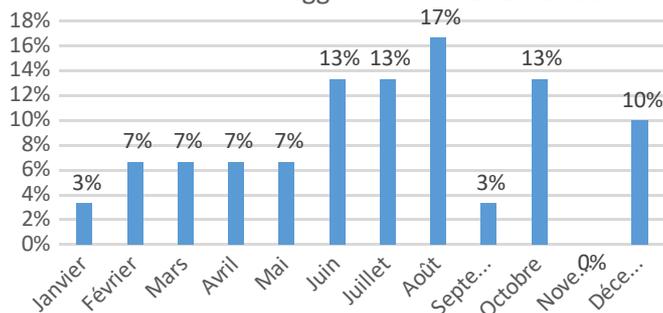
* Répartition selon la responsabilité :

- hors agglomération : 1 tué et 12 blessés étaient présumés responsables de l'accident et 2 tués et 15 blessés étaient présumés non responsables.
- en agglomération : 4 blessés étaient présumés responsables de l'accident et 3 blessés présumés non responsables.
- autoroute : 8 blessés étaient présumés responsables de l'accident et 9 blessés présumés non responsables.

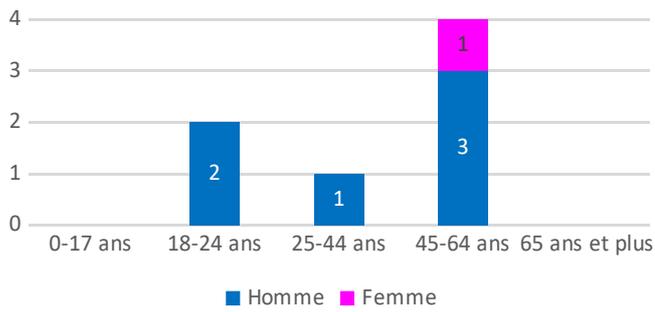
Victimes en utilisation professionnelle par âge et par sexe hors agglomération 2017-2021



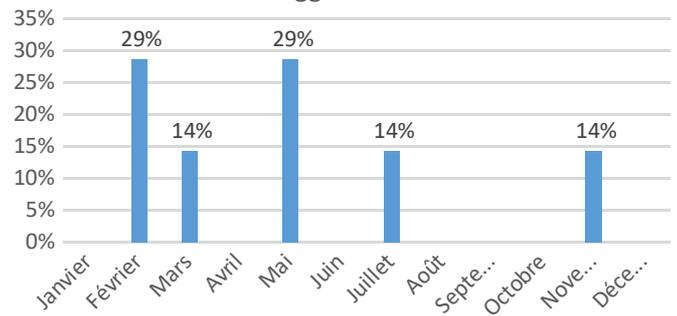
Victimes en utilisation professionnelle selon le mois hors agglomération 2017-2021



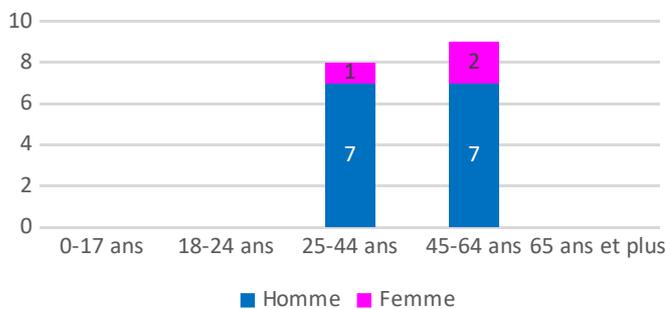
Victimes en utilisation professionnelle par âge et par sexe en agglomération 2017-2021



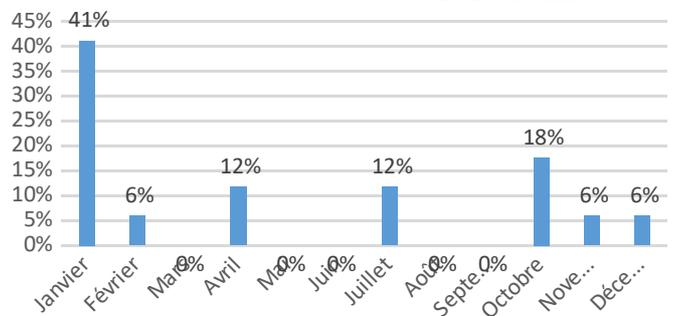
Victimes en utilisation professionnelle selon le mois en agglomération 2017-2021



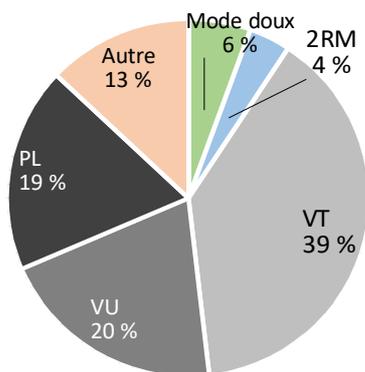
Victimes en utilisation professionnelle par âge et par sexe sur autoroute 2017-2021



Victimes en utilisation professionnelle selon le mois sur autoroute 2017-2021



Victimes en trajet utilisation professionnelle par véhicules 2017-2021



Les 19 % en PL représentent 10 victimes : 2 sont des étrangers, 5 sont hors département et 3 sont du Cher.
 Les 20 % en VU représentent 11 victimes : 8 sont hors département et 3 sont du Cher.
 Sous la rubrique « autre » sont regroupés les victimes en tracteur agricole (4) et engins spéciaux (3).

4.3. Les orientations d'actions

4.3.1. Les deux roues motorisés - 2RM

- Éducation – Sensibilisation – Formation – Information

- 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.
- Responsabiliser dès la formation, les futurs conducteurs de 2RM et insister sur leur vulnérabilité.
- Communiquer auprès de l'ensemble des usagers de la route sur la vulnérabilité des usagers de 2RM.
- Communiquer sur le respect des règles et sensibiliser sur l'importance du rôle protecteur de celles-ci.
- Promouvoir la conduite apaisée.
- Sensibiliser aux risques et aux responsabilités liés à la conduite des cyclomoteurs (équipement, entretien, modification de puissance, assurance).
- 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.
- Impliquer les motos-écoles, les concessionnaires de 2RM et les clubs motos en tant que relais de sensibilisation.
- Informer les motards que la modification de carburation (boîtier éthanol) entraîne une modification de la carte grise.
- Attirer l'attention des motards sur les risques liés aux longs trajets.
- Informer les utilisateurs dès l'entrée en vigueur sur le contrôle technique « 2RM ».

- Contrôle – Sanction

- Renforcer la lutte contre toutes les modifications illégales apportées aux 2RM.
- 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.

- 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.

4.3.2. Les conduites à risque : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités, distracteurs (l'usage du téléphone notamment) et médicaments

- Amélioration de la connaissance

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

- Déplacement

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

- Éducation – Sensibilisation – Formation – Information

- Sensibiliser au fait que les aides à la conduite (régulateur, ABS, radar de recul, etc.) sont positives pour la sécurité mais n'exonèrent pas le conducteur d'une vigilance soutenue.
- Inciter les auto-écoles et les centres de stage "récupération de points" à insister sur les risques liés au non-respect des règles de priorité, aux distracteurs, à la somnolence, pendant la formation.
- Inciter les points de vente des appareils à écran, des téléphones portables, à communiquer sur les risques de l'utilisation des appareils lors de la conduite.
- Relayer les campagnes de communication nationale sur les distracteurs.
- Renforcer la communication afin d'informer le grand public sur les risques liés à la vitesse.
- Développer le travail en partenariat avec les gestionnaires de réseaux.
- 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.
- Accompagner les communes pour favoriser la prise en compte du risque lié à la vitesse par les citoyens.
- Sensibiliser les usagers, les pharmacies sur l'impact de la prise de médicaments sur la conduite.

Actions grand public et jeunes

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

Actions des collectivités

- Inciter les organisateurs de manifestations festives à prendre en compte le risque routier et développer les mesures de prévention.
- Inviter les maires des communes à développer la prévention du risque alcool dans l'organisation des fêtes locales.
- Promouvoir la signature de charte de bonne conduite dans le cadre des contrats de location de salles municipales pour des événements privés.
- Rappeler le cadre réglementaire relatif à la vente d'alcool lors de manifestations publiques et/ou privées.
- Attirer l'attention des associations sportives sur les risques liés aux fins de journée « 3ème mi-temps » avec la fatigue, l'alcool, les stupéfiants, ...

Actions en milieu professionnel

- Sensibiliser en milieu professionnel.
- Mobiliser les entreprises sur les risques : alcool, stupéfiants, distracteurs.
- Rappeler le cadre réglementaire relatif à la consommation d'alcool lors d'événements / manifestations / repas

Collège-Lycée ...

- 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.

Éducation routière

- Améliorer la prise en compte des conduites à risque dans la formation initiale du conducteur.
- Proposer des actions de sensibilisation à destination des professionnels des écoles de conduites.
- Mobiliser les entreprises sur le risque alcool.
 - Contrôle – Sanction
- Contrôler le respect de la réglementation imposée aux débits de boissons autorisés à fermer leurs établissements au-delà de deux heures du matin. (mise à disposition de dispositifs d'autocontrôle).
- Coordonner les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire.
- Établir des recommandations à l'égard des récidivistes (développer les contrôles spécifiques des alcooliques chroniques, développer l'éthylotest anti-démarrage).
- Recourir à l'immobilisation ou à la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants.
- Organiser des contrôles cibles à la sortie de lieux festifs (discothèques...) ou les soirs de fête (St Sylvestre...).
- 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.
- Renforcer le contrôle de l'utilisation de distracteurs lors de la conduite.

- Infrastructure

- 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.

4.3.3. Les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et marche

- Éducation – Sensibilisation – Formation – Information

- Communiquer sur le respect des règles et sensibiliser sur l'importance du rôle protecteur de celles-ci.
- Promouvoir ces types de transports alternatifs.
- Sensibiliser les piétons au port d'équipements de visibilité.
- Sensibiliser les cyclistes / utilisateurs de trottinettes au port d'équipements de visibilité et de protection.
- Sensibiliser les cyclistes à l'entretien de leur matériel (éclairage principalement).
- Développer les actions « reprise de guidon » et campagne d'éclairage à destination des cyclistes.
- Informer sur la condition physique lors de l'utilisation du vélo.
- Responsabiliser les parents sur la sécurité des enfants lors des déplacements (vélo, marche, ...).
- Communiquer sur les nouveaux panneaux et règles de circulation qui y sont liés.
- Sensibiliser les usagers sur les risques liés au stationnement sur les pistes cyclables.

- Contrôle – Sanction

- Organiser des opérations de contrôles, à vertu pédagogique ou non à destination des piétons, des cyclistes et des utilisateurs de trottinettes.
- Contrôle des automobilistes en stationnement sur le sas vélo.

- 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, meilleure gestion des feux et règles de priorité pour ces catégories.
- Promouvoir le partage de la rue.

4.3.4. Le risque routier professionnel

- Amélioration de la connaissance

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

- Éducation – Sensibilisation – Formation – Information

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

- Contrôle – Sanction

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

5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027

5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

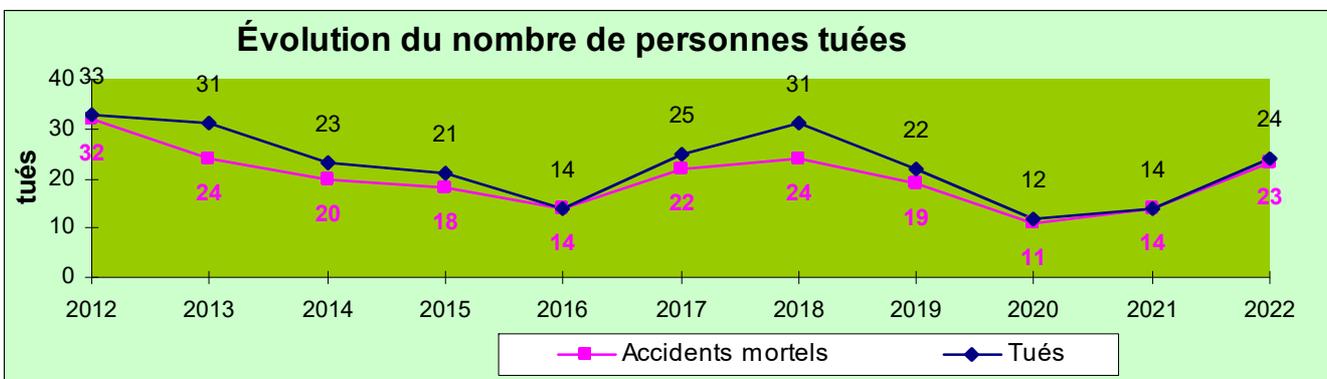
L'application du DGO se traduit par la mise en oeuvre des orientations au travers des actions définies dans le PDASR.

Chaque année, le PDASR dresse un bilan des actions réalisées et présente les actions concrètes à mettre en oeuvre dans le département en y impliquant les acteurs locaux.

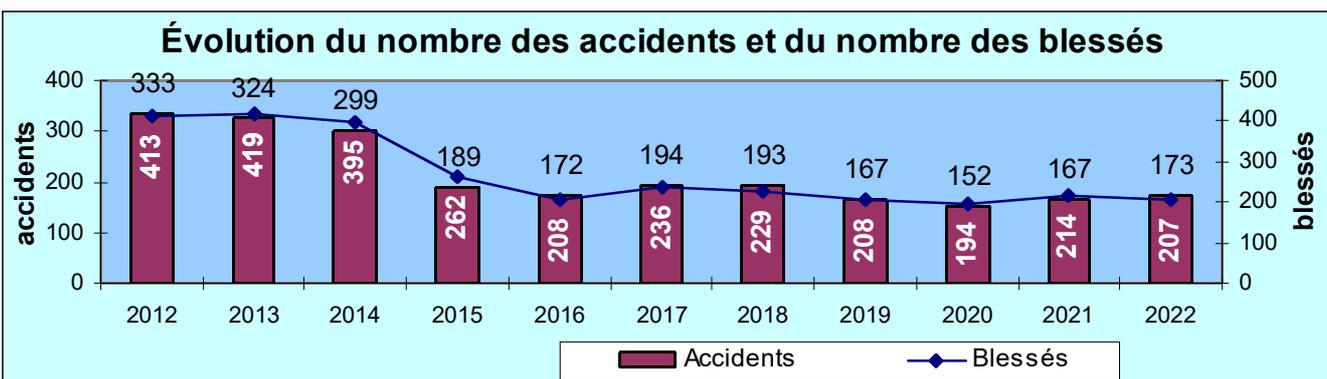
Le travail sur le PDASR est l'occasion d'apporter des ajustements au DGO lorsque c'est nécessaire. Il constitue ainsi un bon moyen de suivi du DGO.

5.2. Suivi de l'accidentalité départementale

- Suivi du nombre de tués



- Suivi des blessés



5.3. Modalités de suivi du DGO

Chaque année, une mise à jour de l'état de l'accidentalité du département et un suivi de la mise en œuvre des actions déclinées à partir des orientations d'actions proposées seront réalisés. Ceci permettra d'élaborer le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) en cohérence avec les orientations du DGO.

Ces éléments seront présentés lors de la réunion plénière du collège départemental de sécurité routière.
