



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'ALLIER

Document Général d'Orientations 2018-2022

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Table des matières

Introduction.....	5
I. Contexte.....	5
II. Les objectifs du DGO.....	5
III. Déroulement de l'élaboration.....	5
PARTIE 1 :État des lieux.....	7
I. Contexte local du département.....	8
1. La géographie de l'Allier.....	8
a. situation géographique au niveau national.....	8
b. typologie du département.....	9
c. les principales villes.....	10
2. Population et démographie.....	11
a. population du département.....	11
b. évolution démographique des cinq dernières années.....	12
c. pyramide des âges.....	12
3. réseaux routiers.....	13
a. le réseau routier concédé.....	13
b. le réseau routier national non concédé (RRN).....	13
c. le réseau routier départemental.....	14
d. synthèse.....	14
4. Parc de véhicules en circulation.....	14
5. Carte des Trafics.....	14
II. Accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011.....	16
1. Évolution de l'accidentalité corporelle sur 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011.....	16
2. Répartition des accidents corporels et des tués selon le mode sur la période 2012-2016.....	17
3. Répartition des accidents corporels et des tués selon les classes d'âge sur la période 2012-2016.....	18
4. Répartition des accidents corporels et des tués selon le milieu sur la période 2012-2016.....	18
5. Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016.....	19
6. L'accidentologie des agglomérations du département.....	19
7. Communes du département les plus accidentogènes en termes d'accidents corporels sur la période 2012-2016.....	20
8. Communes du département les plus accidentogènes en termes de personnes tuées sur la période 2012-2016.....	21
III. Évaluation du DGO 2013-2017.....	22
Partie 2 :Caractéristiques des enjeux.....	24
I. Présentation de l'étude d'enjeu.....	26
1. L'importance de chaque enjeu.....	26
2. Le panorama de l'accidentalité.....	27
3. Les indicateurs de suivi.....	27
II. Les fiches enjeu.....	28
A. Le risque professionnel.....	28
1. importance de l'enjeu « risque professionnel ».....	28
2. Panorama des accidents liés aux trajets professionnels.....	29
a. chiffres de l'accidentalité ATBH (accidents, tués, blessés dont hospitalisés).....	29
b. analyse selon le milieu.....	30
c. analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule).....	30
d. analyse selon l'âge des conducteurs et des piétons.....	31

3. Les accidents liés aux trajets domicile-travail.....	31
a. chiffres de l'accidentalité ATBH (accidents, tués, blessés dont hospitalisés).....	31
b. analyse selon le milieu.....	32
c. analyse selon le jour de la semaine.....	32
4. Les indicateurs de l'enjeu « risque professionnel » à suivre au cours des années 2018-2022.....	34
B. Conduite après usage de substances psychoactives.....	35
1. importance de l'enjeu « alcool ».....	35
2. Panorama des accidents liés à l'alcool.....	36
a. analyse selon la catégorie de jour.....	36
b. analyse selon la luminosité entre 2012 et 2016.....	37
c. analyse selon le mode de déplacement.....	38
3. Importance de l'enjeu « stupéfiants ».....	39
4. Panorama des accidents liés aux stupéfiants.....	40
a. analyse selon la catégorie de jour.....	40
b. analyse selon la luminosité.....	41
c. analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule).....	41
5. Les indicateurs de l'enjeu « conduite après usage de substances psychoactives » à suivre au cours des années 2018 – 2022.....	42
C. Les jeunes.....	43
1. L'importance de l'enjeu.....	43
a. les adolescents âgés de 14 à 17 ans.....	43
b. les jeunes âgés de 18 à 24 ans.....	45
c. les jeunes âgés de 25 à 29 ans.....	46
2. Panorama des accidents des jeunes.....	47
a. analyse selon le milieu.....	47
b. analyse selon le genre.....	48
c. analyse selon le mode de déplacement.....	49
3. Les indicateurs de l'enjeu « jeunes » à suivre au cours des années 2018 – 2022.....	50
D. Les seniors.....	51
1. L'importance de l'enjeu senior.....	51
a. les seniors âgés de 65 à 74 ans.....	51
b. les seniors de 75 ans et plus.....	52
2. Panorama des accidents des seniors.....	53
a. analyse selon le milieu.....	53
b. analyse selon le genre.....	53
c. analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule).....	54
3. Les indicateurs de l'enjeu «seniors » à suivre au cours des années 2018 – 2022.....	55
E. Les deux-roues motorisés (2RM).....	56
1. Importance de l'enjeu « deux-roues motorisés ».....	56
2. Panorama des accidents 2RM.....	57
a. analyse selon l'âge.....	57
b. analyse suivant le type de véhicule.....	57
c. analyse suivant le milieu.....	58
d. analyse selon le genre.....	58
e. analyse selon le jour.....	59
f. analyse selon la luminosité.....	59
3. Les indicateurs de l'enjeu «deux-roues motorisés » à suivre au cours des années 2018 – 2022.....	60
F. La vitesse.....	61

1. Importance de l'enjeu « vitesse ».....	61
2. Panorama de l'accidentalité liée à la vitesse.....	62
a. analyse selon l'âge.....	62
b. analyse selon le genre.....	62
c. analyse selon le milieu.....	63
d. analyse selon le réseau routier.....	63
e. analyse selon le jour.....	64
f. analyse selon la luminosité.....	64
g. analyse selon le mode de déplacement.....	65
f. analyse selon les conditions météorologiques.....	66
3. Les indicateurs de l'enjeu «vitesse» à suivre au cours des années 2018 – 2022.....	66
G. Les distracteurs.....	67
1. Importance de l'enjeu « distracteurs ».....	67
2. Panorama de l'accidentalité liée aux distracteurs.....	68
a. analyse selon l'âge.....	68
b. analyse selon le genre.....	69
c. analyse selon le milieu.....	69
3. Les indicateurs de l'enjeu «distracteur» à suivre au cours des années 2018 – 2022.....	70
III. Les orientations d'action.....	71
A. Risques routiers.....	71
B. Substances psychoactives.....	72
C. Jeunes.....	73
D. Seniors.....	74
E. Deux-roues motorisés.....	75
F. Vitesse.....	76
G. Distracteurs.....	77
IV. Suivi et évaluation du DGO.....	78

Introduction

I. Contexte

Dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité routière depuis 2013, l'objectif du Gouvernement de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs.

Afin de susciter cette implication commune et de définir les orientations d'actions de la politique à mener au sein des départements pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents, le délégué interministériel à la sécurité routière a décidé de relancer l'élaboration du document général d'orientations (DGO) pour les années 2018 à 2022, dans une circulaire du 11 avril 2017 adressée aux préfets.

II. Les objectifs du DGO

Le DGO permet à l'État, au conseil départemental, aux communes et groupements de communes et, compte tenu de leur mission de service public, les assureurs sociaux du risque professionnel, 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 cinq prochaines années, pour faire reculer l'insécurité routière.

Si les principaux protagonistes sont les responsables des administrations de l'État et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO permet également de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Le DGO définit les orientations d'actions qui seront mises en œuvre, dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière.

Le DGO constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'instrument de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

III. Déroulement de l'élaboration

Suite à l'analyse des enjeux, le comité de pilotage réuni le 5 septembre à la préfecture de l'Allier a sélectionné sept enjeux pour le département :

- ◆ le risque routier professionnel ;
- ◆ les substances psychoactives (l'alcool et les stupéfiants) ;
- ◆ les jeunes ;
- ◆ les seniors ;
- ◆ les deux-roues motorisés ;
- ◆ la vitesse ;
- ◆ les distracteurs.

La seconde phase de l'élaboration du DGO, objet des modifications de ce document, porte sur la réalisation d'une évaluation plus détaillée des enjeux retenus afin de proposer des orientations d'actions qui orienteront les objectifs à atteindre pour chaque enjeu identifié. Ces orientations d'actions seront déclinées dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) et de contrôles routiers (PDCR) pour les années 2018 à 2022.

Ce présent rapport comporte :

- un rappel du contexte départemental ;
- une étude de l'accidentalité 2012-2016 comparée à l'accidentologie 2007-2011 ;
- une rapide évaluation du DGO 2013-2017 qui n'avait pas été approuvé ;
- l'analyse des enjeux sélectionnés pour le département ;
- Les propositions d'orientations d'actions.

PARTIE 1 :

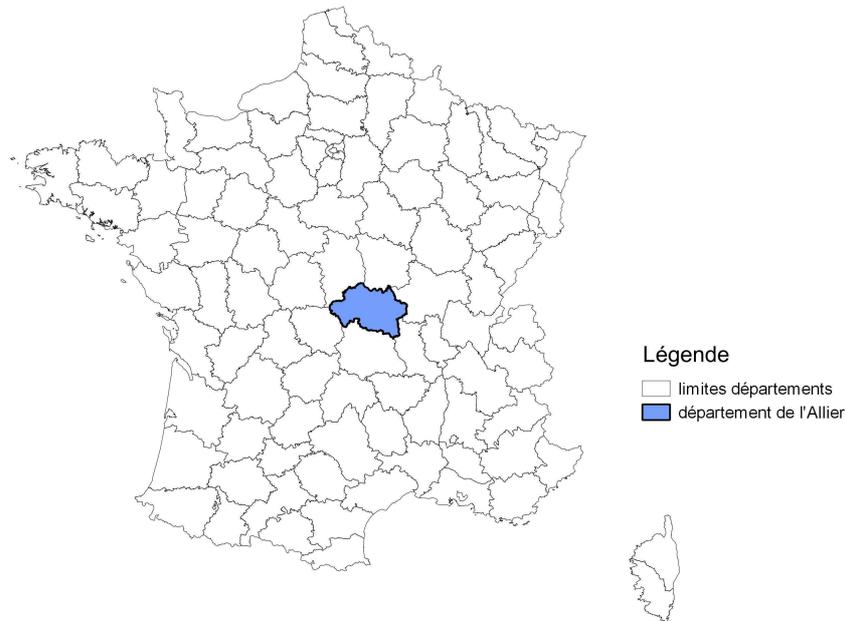
État des lieux

I. Contexte local du département

1. La géographie de l'Allier

a. situation géographique au niveau national

Le département de l'Allier est situé au centre du territoire métropolitain français.



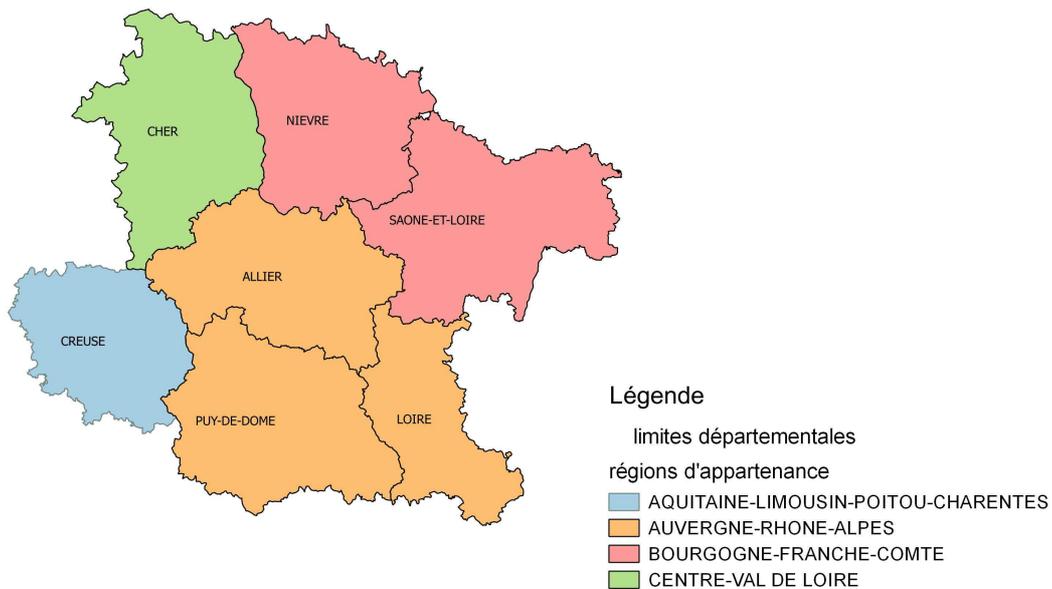
Le département de l'Allier correspond approximativement à l'ancienne province du Bourbonnais. Au pied du Massif central, il est le débouché nord de la Limagne, des Combrailles et du Forez.

Il est le département le plus au nord de la région Auvergne-Rhône-Alpes, dont il fait partie, et est en limite de trois autres régions :

- Centre-Val-de-Loire ;
- Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes ;
- Bourgogne-Franche-Comté.

Il est bordé par six départements :

- Nièvre ;
- Cher ;
- Creuse ;
- Puy-de-Dôme ;
- Loire ;
- Saône-et-Loire.

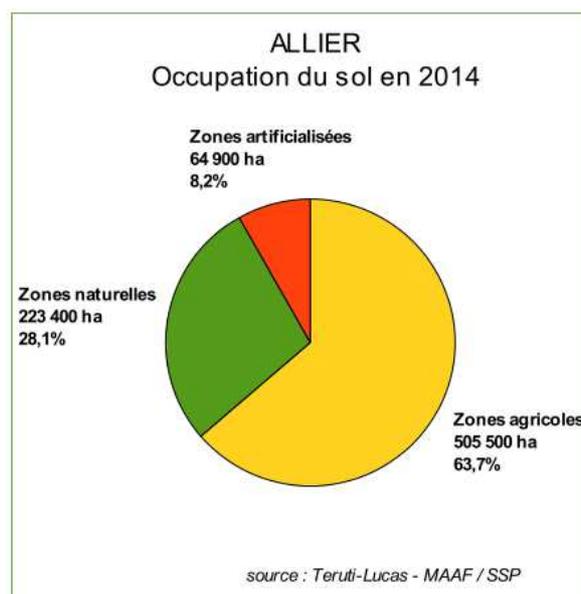


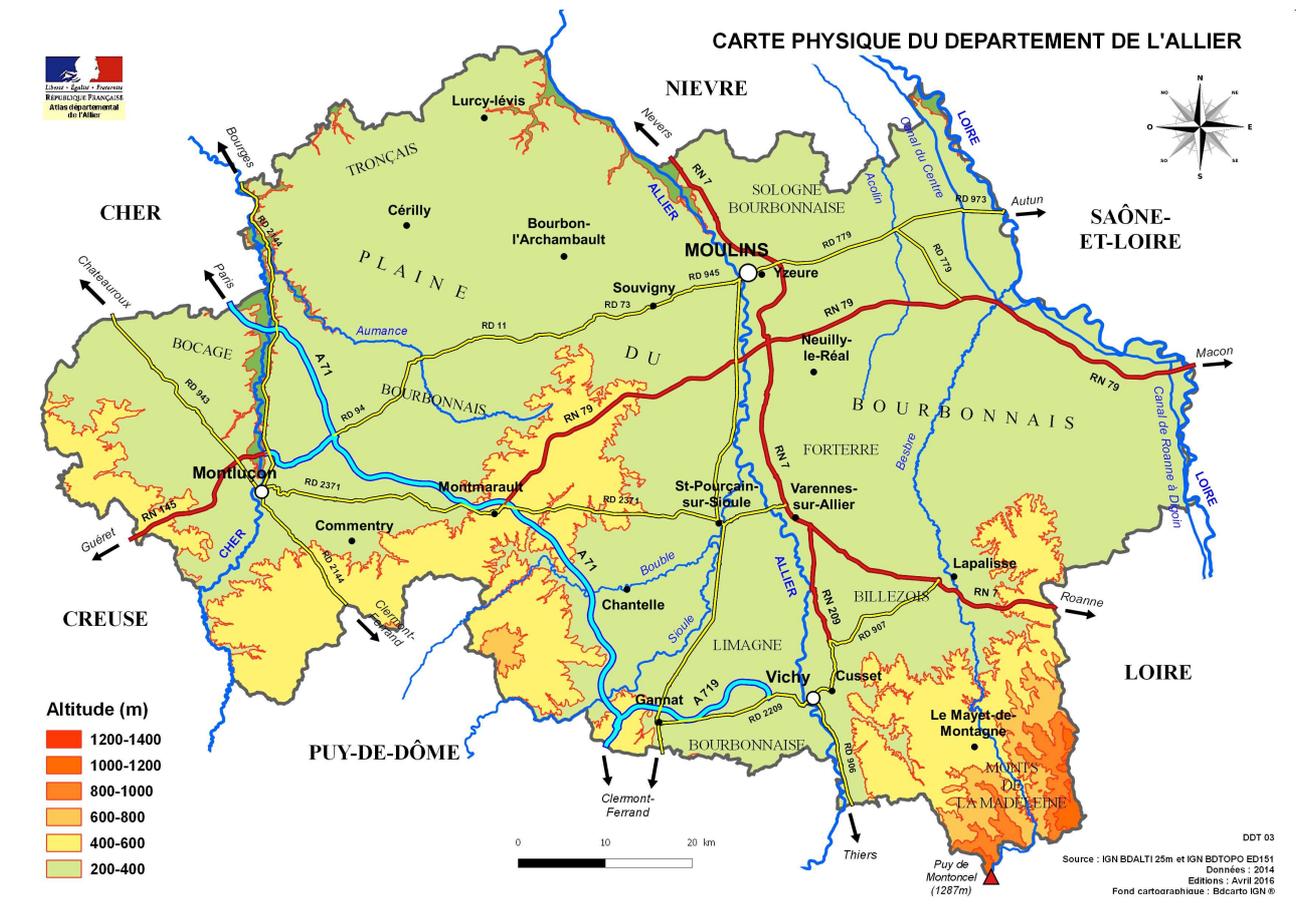
La carte ci-dessus illustre ce positionnement régional de l'Allier.

b. typologie du département

D'une superficie de 7 340 km², le département de l'Allier est avant tout un département rural.

L'analyse de la consommation foncière produite par le ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt en 2014 indique que 505 500 hectares, soit 64 % des surfaces, sont agricoles, ce qui fait de l'Allier le premier département agricole de la région.





La carte physique du département de l'Allier, ci-dessus, permet de visualiser ses faibles reliefs. La plus grande partie du territoire est une plaine, devenant un plateau près de ses limites administratives avec la Creuse et le Puy-de-Dôme, et une montagne dans sa partie sud-est culminant à 1 287m d'altitude.

c. les principales villes

Les trois principales villes du département de l'Allier sont :

- au nord-est, Moulins ;
- au sud-est, Vichy ;
- à l'ouest, Montluçon.

Ces trois villes sont le siège des trois communautés d'agglomération qui structurent le territoire.



2. Population et démographie

a. population du département

D'après les chiffres des populations, arrêtés au 1^{er} janvier 2017 (population municipale, recensement 2014), le département de l'Allier compte 343 062 habitants, ce qui représente 0,5 % de la population nationale métropolitaine et 4,4 % de la population régionale.

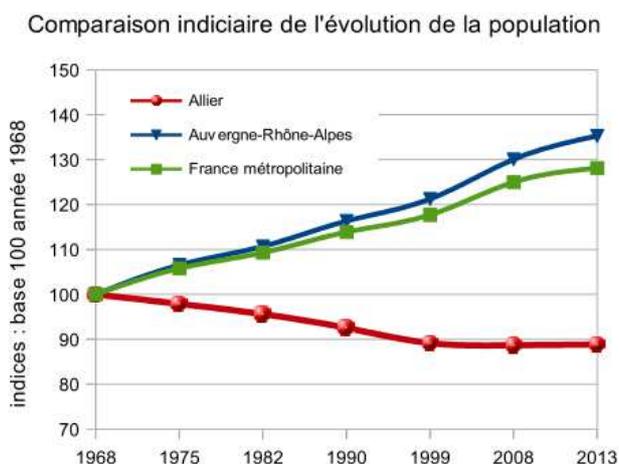
En termes de densité de population, l'Allier compte 46,7 habitants par kilomètre carré. Cette densité est bien plus faible que la densité nationale métropolitaine de 116,0 hab./km² et que la densité régionale de 112,2 hab./km².

Les trois principales villes du département comptent un peu plus de 84 000 habitants et représentent 24 % de la population totale du département. :

- Montluçon : 37 829 habitants ;
- Vichy : 25 704 habitants ;
- Moulins : 20 471 habitants.

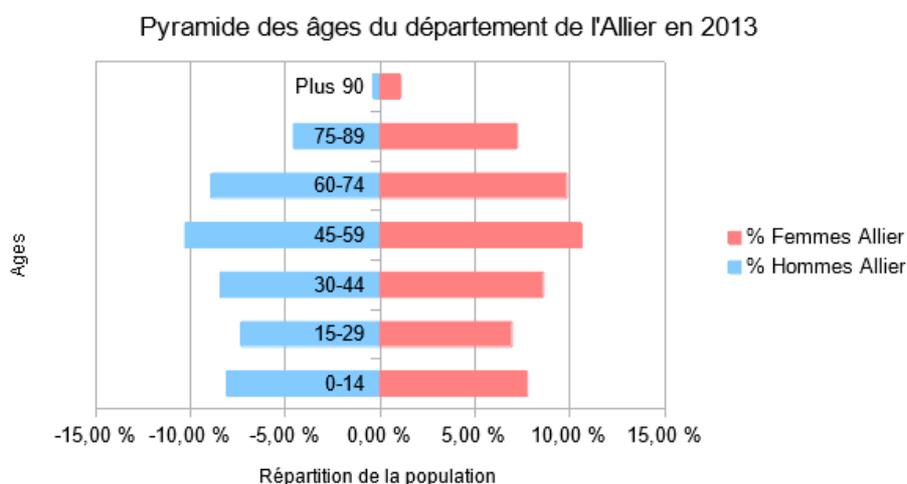
b. évolution démographique des cinq dernières années

La population du département de l'Allier, en forte diminution entre 1968 et 1999, s'est stabilisée, comme il peut être observé sur le tableau de comparaison indiciaire de l'évolution de la population, ci-dessous¹. Il est même constaté une sensible hausse entre 2008 et 2013 de 0,2 %, correspondant à une augmentation de 634 habitants. Cela reste faible par rapport aux augmentations connues en Auvergne-Rhône-Alpes (4 % d'augmentation entre 2008 et 2013) et en France métropolitaine plus généralement (2,5 % de hausse pour cette même période).



c. pyramide des âges

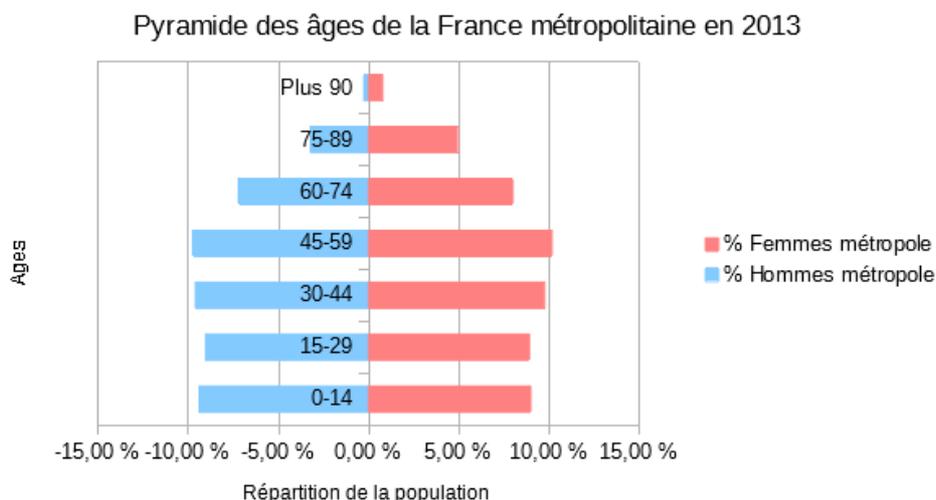
La pyramide des âges ci-dessous montre une population jeune plus masculine jusqu'à 29 ans. Puis cette tendance s'inverse et l'écart se creuse avec l'âge.



1 « Zoom sur... la population du département de l'Allier », Direction Départementale des Territoires, Novembre 2016

Lorsque cette pyramide des âges départementale est comparée à la pyramide des âges nationale, ci-dessous, il est notable que les proportions pour la population de plus de 44 ans sont beaucoup plus fortes dans le département. Inversement, les proportions pour les moins de 45 ans sont plus faibles dans le département par rapport aux chiffres de la France métropolitaine.

A titre d'exemple les plus de 90 ans représentent 0,29 % des hommes et 0,70 % des femmes nationalement. Tandis que les 15 à 29 ans représentent 9,04 % des hommes et 8,91 % des femmes en France métropolitaine.



La population du département de l'Allier est donc une population vieillissante.

3. réseaux routiers

a. le réseau routier concédé

Le réseau autoroutier concédé dans le département de l'Allier est exploité par APRR et composé de :

- l'A71 : 85,560 km ;
- l'A714 : 10,420 km ;
- l'A719 : 22,726 km.

b. le réseau routier national non concédé (RRN)

Le réseau routier national non concédé dans le département de l'Allier est géré par la DIR Centre-Est, et la DIR Centre-Ouest.

Il est composé de :

- la RN7 : 86,111 km ;
- la RN79 : 91,640 km ;
- la RN209 : 13,975 km ;
- la RN145 : 19,529 km.

c. le réseau routier départemental

Le réseau routier départemental compte 5 282 km y compris les anciennes routes nationales transférées. Quelques routes départementales présentent des enjeux spécifiques d'exploitation en raison de leur importance économique et sont classées Routes à Grande Circulation (RGC).

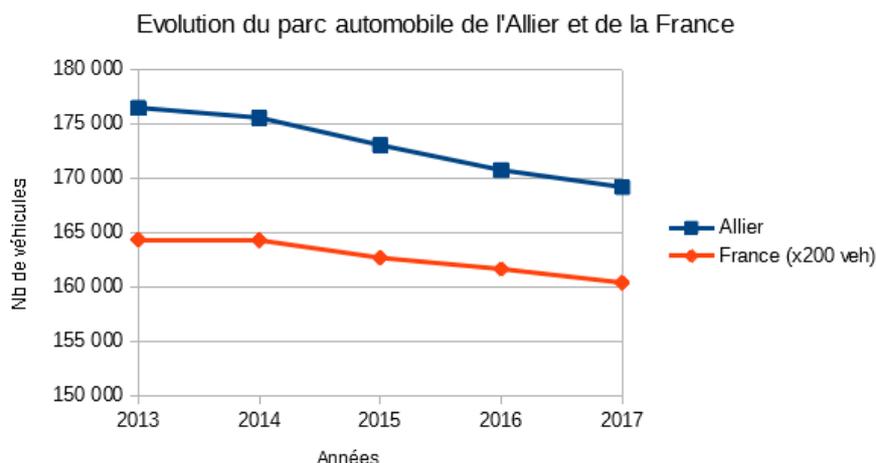
d. synthèse

Le tableau ci-dessous synthétise les données détaillées dans les paragraphes précédents et précise le nombre de kilomètres de voies communales dans le département².

	autoroute	routes nationales	routes départementales	voies communales
linéaire en km	119	211	5 282	7 458

4. Parc de véhicules en circulation

Au 1^{er} janvier 2017, le département de l'Allier compte 169 160 véhicules particuliers, ce qui correspond à 0,53 % du parc automobile français.



L'évolution entre 2013 et 2017 du parc automobile dans l'Allier, représentée ci-dessus, est à la baisse comme pour l'ensemble du territoire français. Cependant cette diminution est plus importante dans l'Allier (-4,1 %) en comparaison au reste de la France (-2,4 %).

5. Carte des Trafics

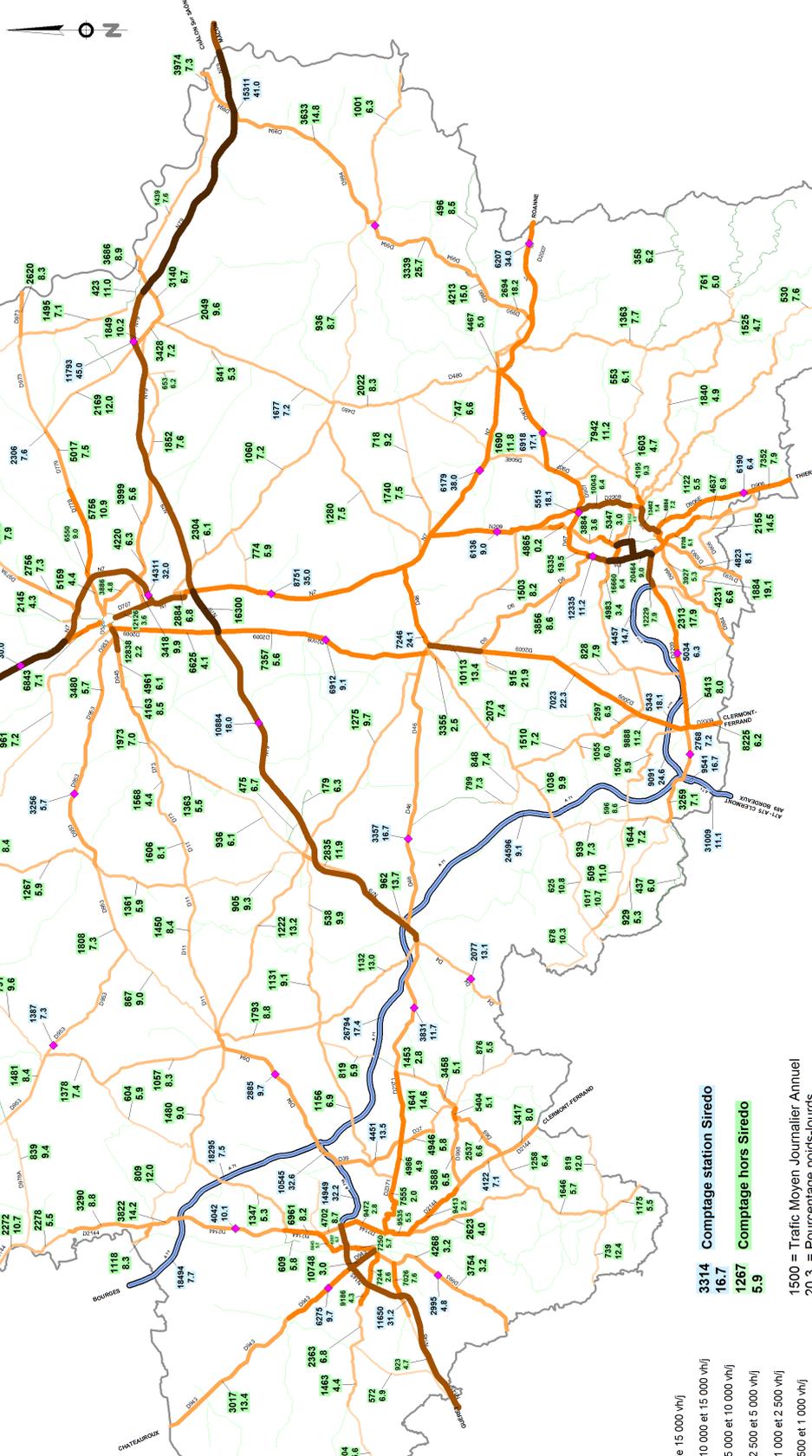
² « Memento des statistiques d'ensemble », Observation et Statistiques, Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, [En ligne]. Disponible sur : <<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-densemble/1869/873/memento-statistiques-transports.html>>

Carte des trafics 2016

Réseau autoroutier, national
et départemental grandes liaisons



direction départementale
des territoires de l'Allier
service aménagement
et urbanisme durable des territoires
bureau transports et déplacements
Tél: 04.70.48.78.71



- LEGENDE**
- plus de 15 000 v/hj
 - entre 10 000 et 15 000 v/hj
 - entre 5 000 et 10 000 v/hj
 - entre 2 500 et 5 000 v/hj
 - entre 1 000 et 2 500 v/hj
 - entre 500 et 1 000 v/hj
- ◆ Stations SIREDO (comptage permanent)

3314 Comptage station Siredo
16.7 Comptage hors Siredo
5.9 Comptage hors Siredo

1500 = Trafic Moyen Journalier Annuel
20.3 = Pourcentage poids-lourds

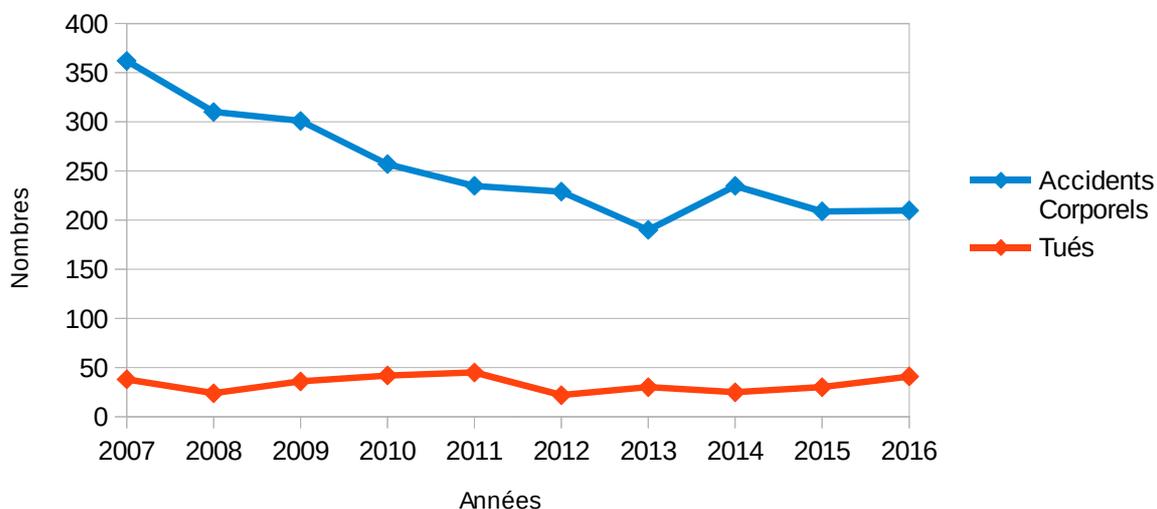
Sources : Conseil Départemental Allier
DIR-CE / DIR-CO / APRR
Annuaire des Travaux
Edition : septembre 2017
Fond carte :
- IGN BD Carco 2012

II. Accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011

1. Évolution de l'accidentalité corporelle sur 2012-2016 et comparaison avec la période 2007-2011

	Accidents Corporels	Accidents Mortels	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés
2007	362	35	38	493	259
2008	310	22	24	426	249
2009	301	31	36	397	224
2010	257	30	42	314	209
2011	235	41	45	265	196
2012	229	21	22	301	174
2013	190	28	30	230	144
2014	235	24	25	302	179
2015	209	26	30	258	187
2016	210	28	41	304	198

Evolution de l'accidentalité du département de l'Allier sur les 2 périodes 2007-2011 et 2012-2016



Commentaires :

Le nombre d'accidents corporels a drastiquement diminué entre 2007 et 2013. En effet ce nombre d'accidents corporels est passé de 362 à 190, soit une diminution de plus de la moitié des accidents en 6 ans. Cependant, ce chiffre est reparti légèrement à la hausse depuis 2013.

La mortalité semble plus variable. Cela s'explique notamment par le fait que les chiffres sont plus faibles que l'accidentologie, ils sont donc plus sensibles aux moindres variations.

Néanmoins, elle a globalement diminué sur la période 2012-2016 (**moyenne de 30 morts/an**) par rapport à la période 2007-2011 (**moyenne de 37 morts/an**).

2. Répartition des accidents corporels et des tués selon le mode sur la période 2012-2016

		Piéton	Cycliste	Usager 2RM (moto/cyclo)	Automobilistes (VL/VU)	Autres usagers	ensemble
accidents corporels	Nombre	187	74	333	908	142	1 073
	%	17,43 %	6,90 %	31,03 %	84,62 %	13,23 %	>100 % (*)
accidents mortels	Nombre	15	7	23	77	5	127
	%	11,81 %	5,51 %	18,11 %	60,63 %	3,94 %	100 %
tués	Nombre	15	7	24	97	5	148
	%	10,14 %	4,73 %	16,22 %	65,54 %	3,38 %	100 %

(*) un accident peut impliquer plusieurs usagers

Commentaires :

Les accidents peuvent impliquer plusieurs usagers, utilisant des modes de déplacement différents, ce qui explique le pourcentage total de 153 %.

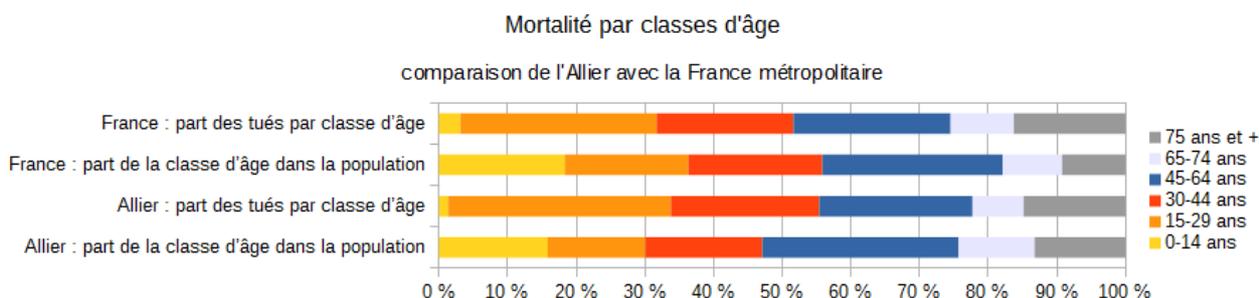
Néanmoins, ces chiffres nous permettent de constater que les automobilistes comprenant les véhicules légers (VL) et les véhicules utilitaires (VU) sont la population la plus touchée. Ce qui semble normal compte tenu du trafic automobile dans le département.

Cependant, la part des deux-roues motorisés (2RM) reste très forte (31 % des accidents corporels) au regard de la proportion de 2RM dans le trafic tout mode qu'on estime beaucoup plus faible que celui des VL et VU (aucun chiffre ne peut être avancé car il n'existe pas de solution industrielle adaptée à la mesure du trafic 2RM).

Les piétons sont également une population vulnérable du département (10 % des tués). Il est important de noter que les cyclistes sont moins présents dans cet état des lieux de l'accidentologie (7 % des accidents corporels).

Enfin, les autres usagers comportent notamment les conducteurs de poids lourds, de voitures sans permis, ou encore de quads, etc.

3. Répartition des accidents corporels et des tués selon les classes d'âge sur la période 2012-2016



Commentaires :

La période 2012-2016 a été particulièrement mortelle pour les jeunes de 15 à 29 ans dans l'Allier, représentant 32,4 % des tués. Ce chiffre est à mettre en parallèle avec la mortalité française pour laquelle 28,6 % des tués avaient entre 15 et 29 ans. Or, la population des 15-29 ans représente 14 % de la population totale du département, contre 18 % au niveau national. Les jeunes de 15 à 29 ans sont donc la population la plus vulnérable du département.

De plus, la catégorie des 30-44 ans constitue 17 % de la population départementale, pour 19 % nationalement. Or, 22 % de cette catégorie ont trouvé la mort dans l'Allier, pour 20 % en France métropolitaine. Cette population des 30-44 ans est donc un enjeu important dans le département de l'Allier.

Les autres catégories d'âge ont des taux de mortalité se rapprochant plus du niveau national et de leur représentation dans la population départementale.

4. Répartition des accidents corporels et des tués selon le milieu sur la période 2012-2016

		En agglomération	Hors agglomération et hors autoroute	Sur autoroute	Total
accidents corporels	Nombre	547	478	48	1 073
	%	50,98 %	44,55 %	4,47 %	100 %
accidents mortels	Nombre	27	90	10	127
	%	21,26 %	70,87 %	7,87 %	100 %
tués	Nombre	27	110	11	148
	%	18,24 %	74,32 %	7,43 %	100 %

Commentaires :

Plus de la moitié des accidents corporels se passent en agglomération. Néanmoins, les tués sont plus de trois fois plus nombreux hors agglomération et hors autoroute.

Il est important de souligner l'accidentalité moindre sur les autoroutes du département (5 % des accidents corporels). Cela s'explique par un linéaire plus faible.

5. Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016

		Autoroute	RN	RD	VC	Autres Voies
accidents corporels	Nombre	48	94	513	401	17
	%	4,47 %	8,76 %	47,81 %	37,37 %	1,58 %
accidents mortels	Nombre	10	27	70	19	1
	%	7,87 %	21,26 %	55,12 %	14,96 %	0,79 %
tués	Nombre	11	42	75	19	1
	%	7,43 %	28,38 %	50,68 %	12,84 %	0,68 %
linéaire	Nb km	119	211	5 282	7 458	NC
	%	0,91 %	1,61 %	40,41 %	57,06 %	

Commentaires :

Entre 2012 et 2016, les accidents et les tués liés à l'insécurité routière se sont majoritairement déroulés sur le réseau départemental. Ces chiffres sont cohérents au regard du linéaire important de routes départementales.

Par ailleurs, le linéaire routier départemental est constitué à 57 % de voies communales, qui représentent 37 % de l'accidentalité corporelle. Ces « bons chiffres » s'expliquent notamment par les vitesses plus faibles pratiquées sur ces routes (50 km/h principalement) et par les trafics moins denses supportés par de nombreuses voies communales.

Il est important de noter que les routes nationales représentent moins de 2 % du linéaire départemental et pourtant 28 % des tués entre 2012 et 2016 se déplaçaient sur ces routes. La différence entre les pourcentages des accidents corporels (9 %) et les tués établit que les routes nationales sont moins accidentogènes mais que la gravité des accidents y est beaucoup plus forte, due notamment aux vitesses pratiquées et aux trafics poids lourds plus importants.

Enfin, les autoroutes représentent moins d'1 % du linéaire pour 5 % des accidents corporels.

6. L'accidentologie des agglomérations du département

	Nb accidents corporels	Part des accidents corporels // dépt	Nb accidents Mortels	Part des accidents mortels // dépt	Nb tués	Part des tués // dépt	Nb habitants
Moulins Communauté	123	11,5%	17	13,4%	31	20,9%	54 226
Vichy Val d'Allier	372	34,7%	14	11,0%	14	9,5%	76 955
Montluçon Communauté	132	12,3%	13	10,2%	13	8,8%	60 511
Reste du département	446	41,6%	83	65,4%	90	60,8%	151 739

Commentaires :

Les périmètres des communautés d'agglomération pris en compte dans le tableau ci-dessus, sont les périmètres antérieurs aux modifications apportées depuis le 1^{er} janvier 2017. Ces chiffres sont ceux de l'accidentologie entre 2012 et 2016.

La communauté de communes de Vichy Communauté est l'agglomération la plus accidentogène, représentant 35 % des accidents corporels du département. Ce taux est à mettre en relation avec la population la plus forte du territoire qui comprend 22 % de la population du département, mais ne suffit pas à expliquer une telle différence.

Par ailleurs, Moulins Communauté a une mortalité plus forte qui peut s'expliquer par la présence de la RN 79, dite RCEA, dans une partie de ses communes comme Montbeugny. Cette communauté de commune a été le lieu de 13 % des accidents mortels du département, représentant 21 % des tués. L'accident datant de mars 2016 ayant entraîné le décès de 12 passagers explique la différence entre la part d'accidents mortels du département et la part des tués du département.

Enfin, l'ensemble de ces trois agglomérations a été le lieu de 58 % des accidents corporels et 61 % des tués du département. Ils sont des territoires avec un enjeu très fort pour la sécurité routière.

7. Communes du département les plus accidentogènes en termes d'accidents corporels sur la période 2012-2016

	Nombre d'accidents Corporels	Nombre d'accidents Mortels	Tués
Vichy	173	3	3
Montluçon	91	9	9
Cusset	67	1	1
Bellerive sur Allier	55	1	1
Moulins	32	2	2
Gannat	21	2	2
Domérat	18	2	2
Saint-Pourçain-sur-Sioule	17	2	2
Dompierre-sur-Besbre	14	2	2
Yzeure	14	0	0

Commentaires :

Le classement des villes les plus accidentogènes en termes d'accidents corporels confirme la forte accidentalité du bassin vichyssois, avec la présence de Vichy qui dénombre de loin le plus d'accidents corporels entre 2012 et 2016, mais également de Cusset et de Bellerive-sur-Allier dans les 4 villes les plus accidentogènes du département.

Montluçon, qui a presque deux fois moins d'accidents corporels que Vichy, mais environ trois fois plus d'accidents que Moulins, est une ville avec un fort enjeu pour la sécurité routière.

8. Communes du département les plus accidentogènes en termes de personnes tuées sur la période 2012-2016

	Tués	Nombre d'accidents Mortels	Nombre d'accidents Corporels
Montbeugny	17	4	8
Montluçon	9	9	91
Toulon-sur-Allier	4	4	9
Néris-les-Bains	4	2	6
Vichy	3	3	173
Thiel-sur-Acolin	3	3	8
Chemilly	3	2	5
Saulzet	3	3	4
Moulins	2	2	32
Gannat	2	2	21

Commentaires :

Le classement des communes les plus accidentogènes en termes de tués met en exergue la commune de Montbeugny qui a été le lieu d'un accident sur la RCEA ayant entraîné le décès de 12 passagers.

Par ailleurs, si les chiffres des accidents mortels sont analysés, Montluçon est la ville ayant été le lieu du plus d'accidents mortels. Ce qui confirme l'importance de la sécurité routière pour cette ville, souligné lors de l'analyse du tableau précédent.

Il est à noter que la fin du classement prend en compte le nombre d'accidents corporels pour les 25 communes ayant été le lieu de 2 décès suite à un accident de la circulation dans le département de l'Allier.

III. Évaluation du DGO 2013-2017

Le DGO 2013-2017 n'a jamais été approuvé dans l'Allier. Cependant, la dernière version du document datant du 10 juillet 2014, identifie cinq enjeux :

- l'alcool ;
- les jeunes ;
- les deux-roues ;
- les seniors ;
- la vitesse.

Nous nous appuyerons sur cette dernière version du DGO, afin d'établir un rapide bilan des actions menées de 2012 à 2016 concernant ces enjeux, qui sont toujours d'actualité.

Tableau des projets financés de 2013 à 2017 dans le cadre du PDASR

	2013		2014		2015		2016		2017	
	Nombre projets	Crédits alloués								
alcool	3	1 150	6	6 330	6	4 381,22	6	5 809,48	6	4 386,80
jeunes	13	29 474,96	11	19 114,82	8	10 697,48	8	11 351,05	9	8 863,42
2RM	3	8 626,54	6	13 438,82	8	19 281,15	8	10 803,87	6	6 823,69
seniors	1	400	1	846,31	0	0	4	6 561,60	3	1 338
vitesse	0	0	3	5 010	0	0	0	0	0	0
TOTAL	20	39 651,50	27	44 739,95	22	34 359,85	26	34 526	24	21 411,91

Commentaires :

Suite aux appels à projets des PDASR de 2013 à 2017, une vingtaine de projets par an ont été financés pour les enjeux ciblés par le DGO.

Ces projets ont abouti à de nombreuses actions. Pour exemple, le projet de sessions de conduites pour les seniors mis en place en partenariat avec le C.C.A.S. (Centre Communal d'Actions Sociales) de Moulins en 2016 a permis quinze interventions auprès de seniors. De même, la participation du PDASR à l' « Opération anti-cartons » de l'association avenir santé a notamment contribué en 2016 à 5 interventions, auprès des jeunes en amont et en temps festif.

L'enjeu vitesse a été le sujet principal de très peu de projets mais est très régulièrement abordé dans l'ensemble des actions, notamment pour celles à destination des jeunes.

Tableau des interventions des IDSR (Intervenant Départementaux de Sécurité Routière)
de 2013 à 2017 hors appel à projets

	2013	2014	2015	2016	2017
	Nombre actions				
alcool	3	3	8	11	12
jeunes	4	1	5	4	9
2RM	15	13	14	10	11
seniors	0	4	1	6	4
vitesse	1	0	0	1	1
TOTAL	23	21	28	32	37

Commentaires :

Les IDSR sont les bénévoles nommés par le Préfet afin de sensibiliser la population aux dangers routiers, dans le cadre d'actions pilotées par la coordination Sécurité Routière. Ils sont une vingtaine dans le département de l'Allier.

De 2013 à 2017, ces IDSR ont participé à 141 actions correspondant aux enjeux du DGO précédent.

D'autres actions sont effectuées par les IDSR comme lors d'évènements à destination du grand public (rencontres de la sécurité intérieure, bicentenaire des Sapeurs Pompiers de Moulins, etc.) ou auprès d'entreprises engagées pour la Sécurité Routière.

Partie 2 :

Caractéristiques des enjeux

L'état des lieux de l'accidentalité départementale dressé précédemment, a permis une visualisation des problématiques de sécurité routière pour le département de l'Allier.

Ces données ont permis au comité de pilotage du 5 septembre 2017 de définir les sept enjeux départementaux de sécurité routière pour la période de 2018 à 2022.

Il s'agit :

- ◆ du risque routier professionnel ;
- ◆ des substances psychoactives (alcool et stupéfiants) ;
- ◆ des jeunes de 14 à 29 ans ;
- ◆ des seniors de plus de 65 ans ;
- ◆ des deux-roues motorisés ;
- ◆ de la vitesse ;
- ◆ des distracteurs.

I. Présentation de l'étude d'enjeu

Chaque enjeu retenu fait l'objet d'une fiche à la suite de ce document afin d'apporter les éléments nécessaires à l'orientation des actions à mener. Chacune de ces « fiches enjeux » détaille :

- ◆ l'importance de l'enjeu
- ◆ le panorama de l'accidentalité
- ◆ les indicateurs de suivi de l'enjeu

1. L'importance de chaque enjeu

Afin de déterminer l'importance de l'enjeu dans le département de l'Allier, le guide technique de l'élaboration du DGO propose une méthodologie. Cette méthodologie est basée sur l'accidentalité et la mortalité dans le département, ainsi que dans la famille référente de départements de même profil.

Pour le département de l'Allier, la famille de référence est la famille des départements « ruraux peu denses (famille 7 du guide méthodologique). Cette famille est composée de seize départements qui sont l'**Allier**, les Alpes-de-Haute-Provence, les Hautes Alpes, l'Ariège, l'Aveyron, le **Cantal**, la Corrèze, la **Creuse**, la Dordogne, le Gers, l'Indre, la **Haute-Loire**, le Lot, le Lot-et-Garonne, la Lozère, la **Nièvre** et les Hautes-Pyrénées.

Ces données permettent de distinguer les enjeux :

- absolus, c'est-à-dire importants par rapport aux autres enjeux du département ;
- relatifs, c'est-à-dire importants comparativement à une référence plus large, comme la famille des départements « ruraux peu denses ».

La différenciation entre les deux types d'enjeux se fait à l'aide de seuils comme détaillé ci-dessous :

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

Ces seuils sont donnés à dire d'expert. Ils permettront une homogénéisation nationale de détermination des enjeux.

2. Le panorama de l'accidentalité

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

Cette analyse permettra de mieux appréhender les problématiques d'accidentologie du département.

3. Les indicateurs de suivi

Pour chaque enjeu, il est proposé des indicateurs de suivi, répartis en deux familles :

- des indicateurs bruts, permettant un suivi simple et régulier de l'enjeu au niveau départemental
- des indicateurs de référence, permettant lorsque cela s'avère utile, de positionner le département par rapport à sa famille de départements et à la France métropolitaine.

L'intérêt de mettre ces indicateurs est double :

- Établis pour les périodes 2007-2011 et 2012-2016, ils permettent de situer l'importance de l'enjeu au sein de la famille à laquelle est rattaché le département, et d'observer l'évolution entre les deux périodes de cinq ans.
- Il est ainsi possible d'analyser les valeurs des indicateurs calculés pour le département par rapport à celles de sa famille de rattachement.
- Ces mêmes indicateurs seront suivis annuellement à partir de 2017 afin d'observer les tendances et de renforcer les actions spécifiques à l'enjeu en cas d'évaluation négative.

II. Les fiches enjeu

A. Le risque professionnel

1. importance de l'enjeu « risque professionnel »

Part des accidents routiers professionnels par rapport à l'ensemble des accidents corporels avec au moins un usager dont le trajet est renseigné, du département de l'Allier

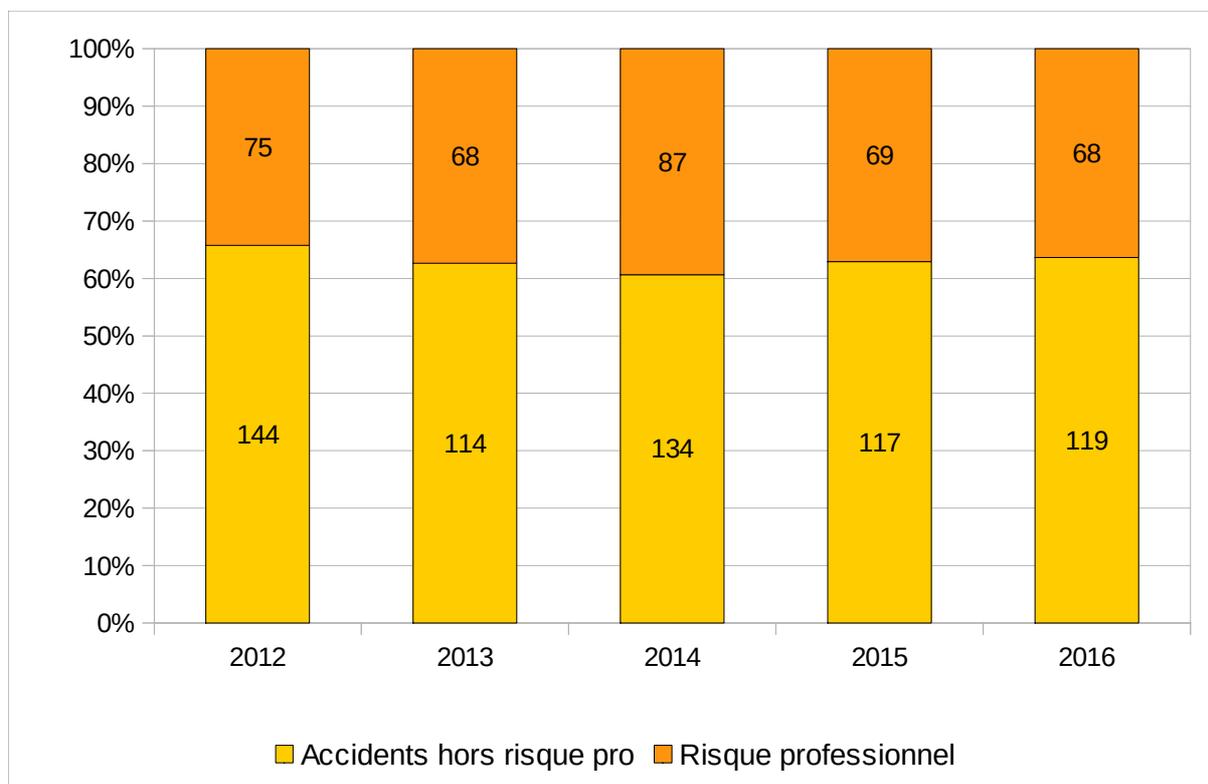


Tableau comparatif des accidents liés aux trajets professionnels du département de l'Allier, de la famille 7 (« ruraux peu denses ») et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012-2016		Nombre dans un contexte professionnel	Nombre	Part risque professionnel
accidents corporels*	Département 03	367	995	37%
	Famille 7	3 943	11 614	34%
	France	108 978	236 841	46%
tués*	Département 03	77	142	54%
	Famille 7	585	1 575	37%
	France	6 446	16 079	40%

* trajets connus

Commentaires :

37 % des accidents corporels où le trajet est connu sont liés à un trajet professionnel, qu'il soit le trajet entre le domicile et le lieu de travail ou un déplacement dans le cadre professionnel. Ces chiffres ont été particulièrement élevés en 2014, atteignant presque 40 %.

A noter que parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec connaissance du trajet est de 93 %, ce qui prouve la pertinence des chiffres évoqués.

En outre, plus de la moitié des tués sur les routes du département sont liés à un trajet professionnel. Ce taux est 17 points plus élevé que la référence des départements ruraux peu denses. Cette différence est statistiquement très significative.

Ces éléments permettent de conclure que les trajets professionnels sont un **enjeu absolu de sécurité routière** dans le département de l'Allier.

2. Panorama des accidents liés aux trajets professionnels

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

- le risque « trajet professionnel » (aussi appelé « utilisation professionnelle ») qui correspond à un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle ;
- le risque « trajet domicile-travail » qui correspond au déplacement entre le domicile et le travail.

Parmi les risques routiers, les déplacements professionnels sont moins accidentogènes que les trajets domicile-travail au niveau national. En 2016, les accidents liés à l'utilisation professionnelle représentent 4 % de la mortalité routière nationale.

a. chiffres de l'accidentalité ATBH (accidents, tués, blessés dont hospitalisés)

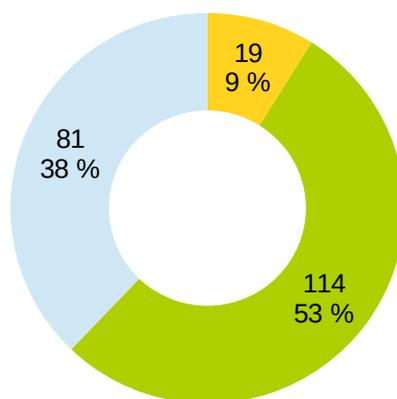
Période 2012-2016		Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
					Tués	BH	BL
Département de l'Allier	Risque professionnel	886	367	62	77	267	158
	Utilisation professionnelle	571	214	45	59	155	99
	Part Utilisation professionnelle	64,4%	58,3%	72,6%	76,6%	58,1%	62,7%

Commentaire: Contrairement aux données nationales, les statistiques départementales montrent une plus forte accidentologie lors des utilisations professionnelles. En effet, 58 % des accidents corporels issus du contexte professionnel sont dus à un déplacement professionnel. Cela signifie que 42 % de ces accidents arrivent lors de trajets domicile-travail.

Par ailleurs, ce chiffre est d'autant plus alarmant concernant les tués puisque 77 % des tués dans un contexte professionnel se déroulent lors d'une utilisation professionnelle, toujours d'après les statistiques départementales.

b. analyse selon le milieu

Trajets "utilisation professionnelle"



■ Autoroute ■ Hors agglomération ■ En agglomération

Commentaire : Les accidents liés aux trajets professionnels arrivent principalement hors agglomération (53 %). Cependant, la part des autoroutes de 9 % n'est pas négligeable puisque les autoroutes représentent moins d'1 % du linéaire d'infrastructure routière dans le département.

c. analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

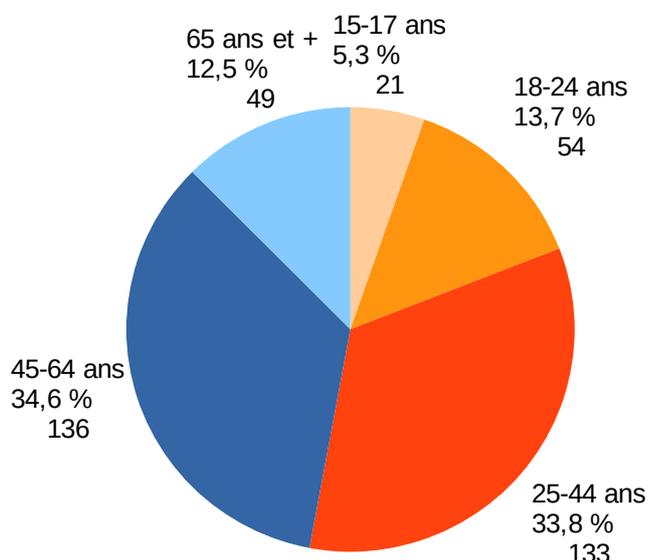
Utilisation Professionnelle Véhicule	Nombre de véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre total de victimes dans les véhicules concernés			
			Tués	BH	BL	Part
vélo	13	13	1	8	4	4 %
cyclomoteur	43	43	1	30	14	13 %
motocyclette	35	35	3	29	4	11 %
VT	196	156	18	58	51	60 %
VU	13	13	0	3	0	4 %
autres	6	6	0	4	0	2 %
Car-bus	1	1	0	0	1	0 %
PL	20	18	0	2	1	6 %

Commentaire : Les accidents impliquant un véhicule de tourisme (VT) lors d'une utilisation professionnelle (60 %) est un enjeu absolu dans le département de l'Allier. De plus, près d'un quart de ces accidents concernent des deux-roues motorisés (2RM). Ce chiffre peut surprendre car les déplacements professionnels s'effectuent généralement en voiture, mis à part pour certaines livraisons.

d. analyse selon l'âge des conducteurs et des piétons

Diagramme des accidents selon la classe d'âge de l'utilisateur sur un trajet « utilisation professionnelle » dans le département de l'Allier

Accidents par classe d'âge de l'utilisateur sur un trajet "utilisation professionnelle"



Commentaire : La part des usagers impliqués dans les accidents liés aux trajets « utilisation professionnelle » concerne principalement les actifs entre 25 et 64 ans (68,4 %). Cependant, la part des usagers impliqués dans ces accidents dont l'âge est supérieur à 65 ans (12,5 %) est étonnamment importante, car la proportion des actifs de plus de 65 ans est beaucoup plus faible.

3. Les accidents liés aux trajets domicile-travail

En 2016, en France métropolitaine, les trajets « domicile-travail » représentent 10 % de la mortalité routière. Nous nous intéresserons dans la suite de cette partie 3 aux statistiques départementales.

a. chiffres de l'accidentalité ATBH (accidents, tués, blessés dont hospitalisés)

Accidents et usagers concernés par un trajet « domicile-travail » dans le département de l'Allier

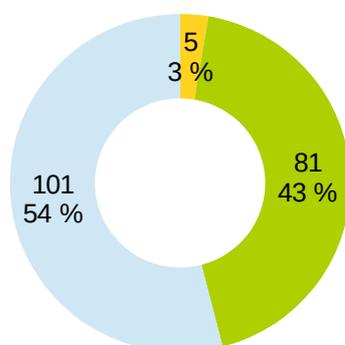
Période 2012-2016	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes		
				Tués	BH	BL
Conducteur	316	176	21	22	130	65
Passager	43	1	0	0	0	1
Piéton	34	13	1	1	5	11

Commentaire : Les conducteurs (dont les cyclistes) ne sont pas les seuls usagers impliqués dans des accidents de la circulation lors de trajets « domicile-travail ». 13 piétons ont été impliqués dans un accident corporel entre 2012 et 2016 alors qu'ils se rendaient ou revenaient du travail.

b. analyse selon le milieu

Répartition des accidents liés au trajet « domicile-travail » selon le milieu entre 2012 et 2016

Trajets "domicile-travail"



■ Autoroute ■ Hors agglomération ■ En agglomération

Commentaire : Contrairement aux accidents liés aux trajets professionnels, les accidents domicile-travail arrivent principalement en agglomération (54 %).

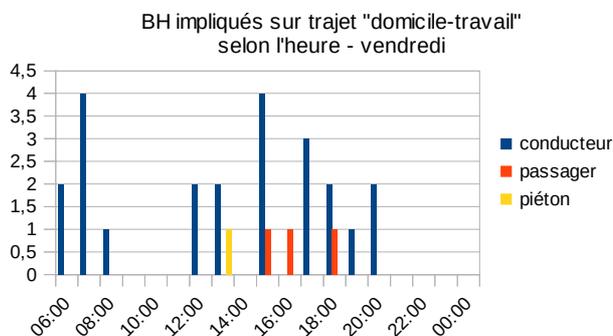
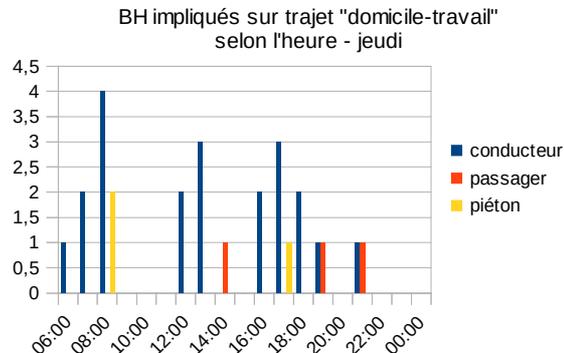
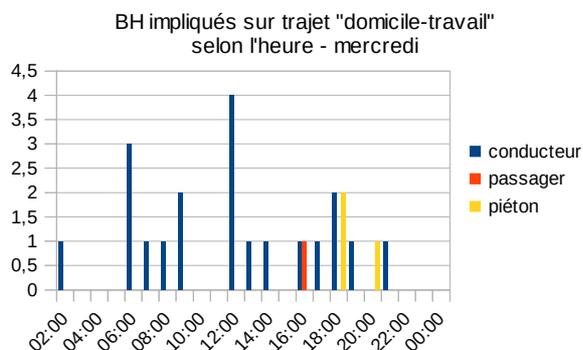
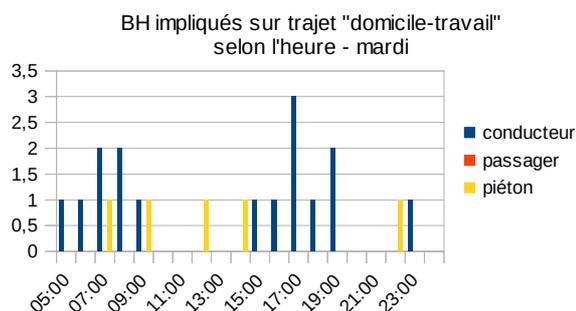
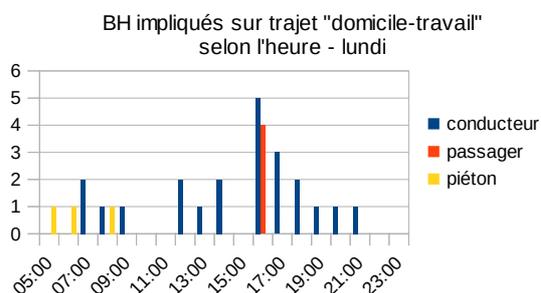
c. analyse selon le jour de la semaine

Accidents et usagers concernés par un trajet « domicile-travail » selon le jour de la semaine dans le département de l'Allier

Période 2012-2016	Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents mortels	Nombre de victimes	
				Tués	BH
lundi	48	36	4	4	29
mardi	42	32	5	5	21
mercredi	42	34	2	2	24
jeudi	55	42	5	5	28
vendredi	37	29	4	5	27
samedi	13	10	2	2	5
dimanche	5	4	0	0	0
Ensemble	242	187	22	23	134

Nombre d'usagers BH sur un trajet « domicile-travail » selon le jour de la semaine et la place dans le véhicule dans le département de l'Allier

BH trajet « domicile-travail » Période 2012-2016	Nombre de conducteurs	Nombre de passagers	Nombre de piétons	Total
lundi	22	4	3	29
mardi	16	0	5	21
mercredi	20	1	3	24
jeudi	21	3	4	28
vendredi	23	3	1	27
samedi	4	0	1	5
dimanche	0	0	0	0
Ensemble	106	11	17	134



Commentaire : La répartition des accidents liés aux trajets domicile-travail selon l'heure de la journée permet de retrouver les horaires les plus accidentogènes :

- de 6h à 9h (horaires d'arrivée sur le lieu de travail) ;
- de 12h à 14h (horaires de la pause déjeuner) ;
- de 16 h à 20h (horaires de retour au domicile).

Le nombre d'accidents domicile-travail s'élève à une vingtaine par jour avec une légère diminution les mardis et mercredis.

4. Les indicateurs de l'enjeu « risque professionnel » à suivre au cours des années 2018-2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
A- Enjeu « risque routier professionnel »	
Nombre de tués dans un accident « professionnel »	Brut
Part des accidents corporels « mission » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels »	Référence
Part des accidents corporels « trajet domicile-travail » parmi l'ensemble des accidents corporels « professionnels »	Référence
Part des accidents corporels « professionnels » parmi l'ensemble des accidents corporels	Référence

B. Conduite après usage de substances psychoactives

1. importance de l'enjeu « alcool »

Part des accidents liés à l'alcool par rapport aux accidents corporels (taux connus) du département de l'Allier

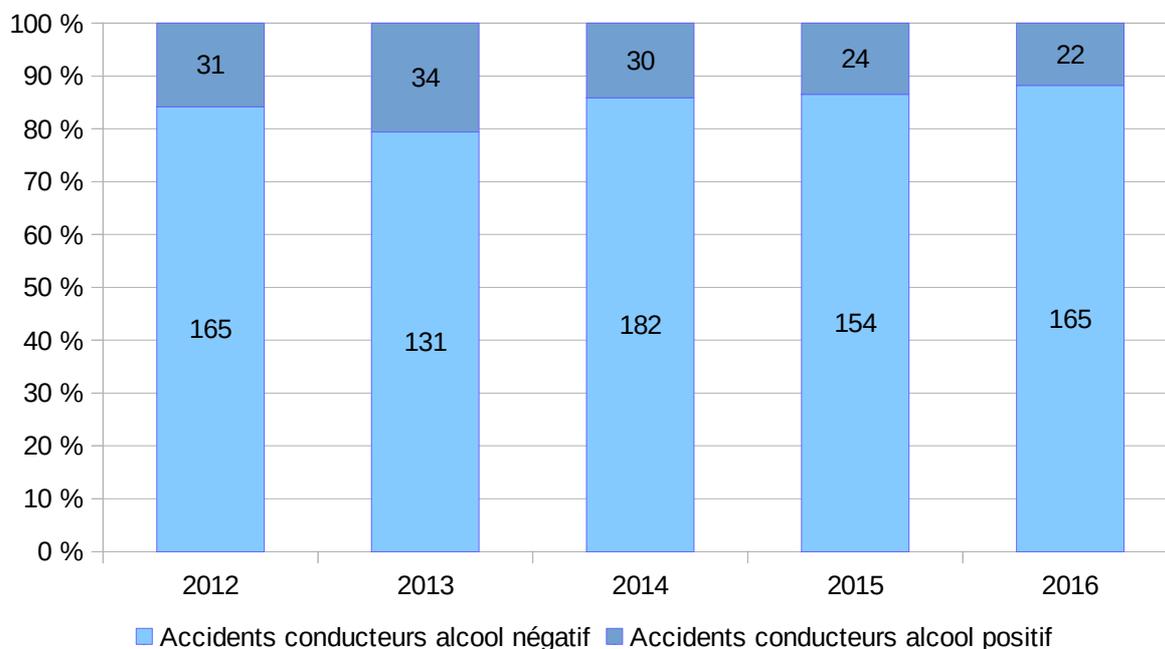


Tableau comparatif des accidents liés à l'alcool du département de l'Allier, de la famille 7 (« ruraux peu denses ») et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre d'accidents, tous conducteurs au taux connu	% alcool / taux connu
Accidents corporels	Département 03	141	938	15%
	Famille 7	1 620	11 144	15%
	France	24 499	228 461	11%

Période 2012-2016		Nombre de tués, accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre de tués, accidents tous conducteurs au taux connu	% alcool / taux connu
tués	Département 03	39	125	31%
	Famille 7	377	1 337	28%
	France	4 151	14 017	30%

Commentaires :

Dans les accidents mortels où le taux d'alcool des conducteurs est connu, **31,2 %** des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive. Ce taux est 3 points plus élevé que la référence des départements ruraux peu denses. Cette différence est statistiquement significative.

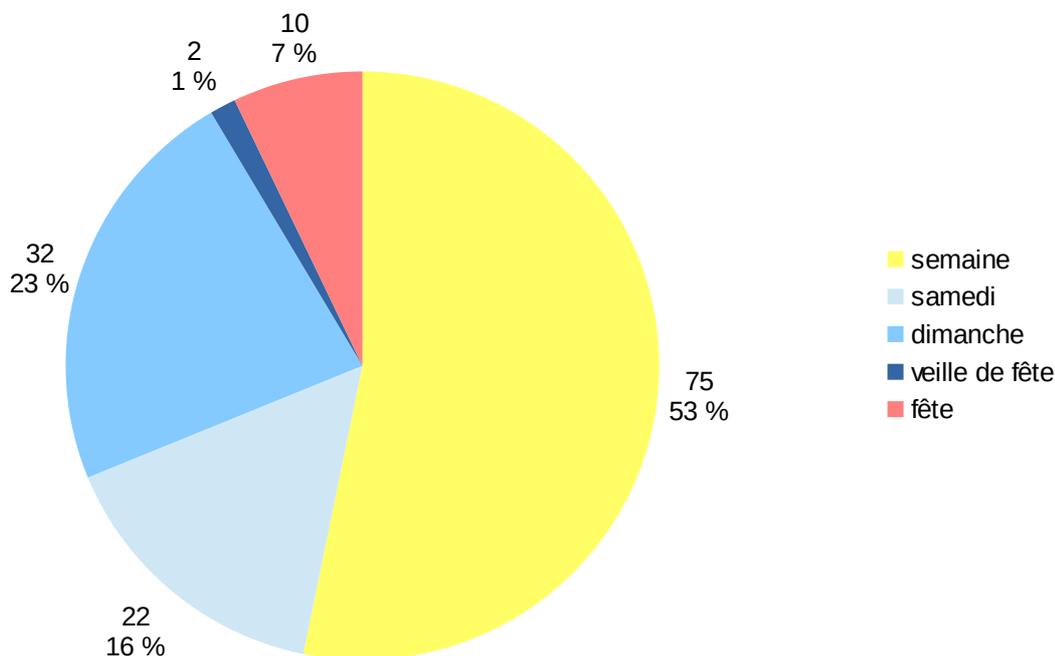
Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec alcool (nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est similaire à la référence (**15 %**). Néanmoins, il est à noter que ce pourcentage est en constante diminution depuis 2013.

Ces éléments permettent de conclure que l'alcool est un **enjeu relatif de sécurité routière** dans le département de l'Allier.

2. Panorama des accidents liés à l'alcool

a. analyse selon la catégorie de jour

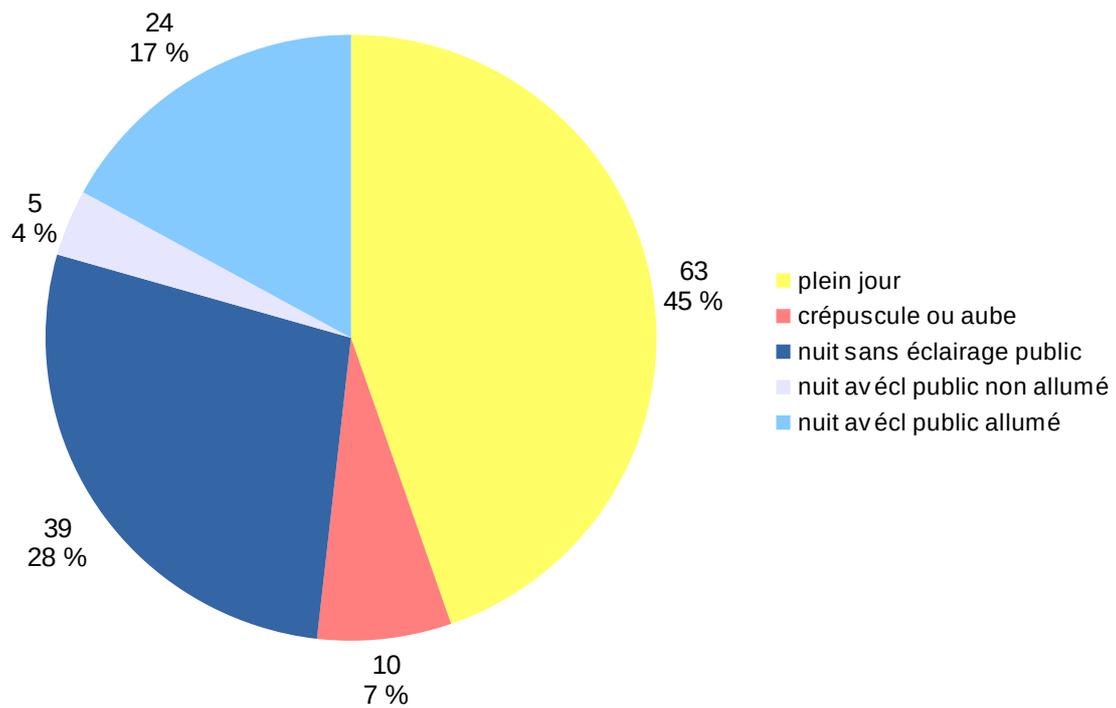
Répartition des accidents liés à l'alcool suivant la catégorie de jour entre 2012 et 2016



Commentaire : Les accidents corporels liés à l'alcool se déroulent pour moitié en semaine. Cependant, les week-end constituant 30 % des jours dans une année, représentent presque 40 % des jours où se produisent des accidents corporels liés à l'alcool. Par ailleurs, l'accidentologie liée à l'alcool se déroule plus souvent le jour de fête que la veille.

b. analyse selon la luminosité entre 2012 et 2016

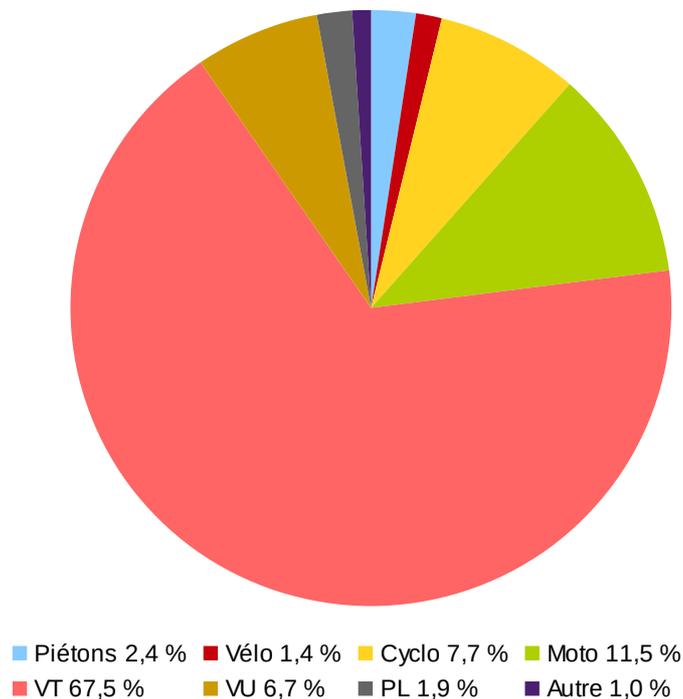
Répartition des accidents liés à l'alcool suivant la luminosité entre 2012 et 2016



Commentaire : 45 % des accidents se produisent de jour, tandis que 49 % se déroulent de nuit. L'idée selon laquelle les problèmes d'alcoolémie sont particuliers aux soirées est erronée. Cette problématique est constante peu importe la luminosité.

c. analyse selon le mode de déplacement

Parts des conducteurs ou piétons sous l'emprise d'alcool selon le mode de déplacement dans le département de l'Allier



Commentaire : Les accidents corporels liés à une consommation d'alcool touchent majoritairement les véhicules de tourisme (67,5 %). Les deux-roues motorisés (2RM) sont également très représentés (19 %). L'équilibre primordial sur des 2RM est dégradé par la consommation d'alcool, rendant les pilotes d'autant plus vulnérables aux accidents.

3. Importance de l'enjeu « stupéfiants »

Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels (stupéfiants connus) du département de l'Allier

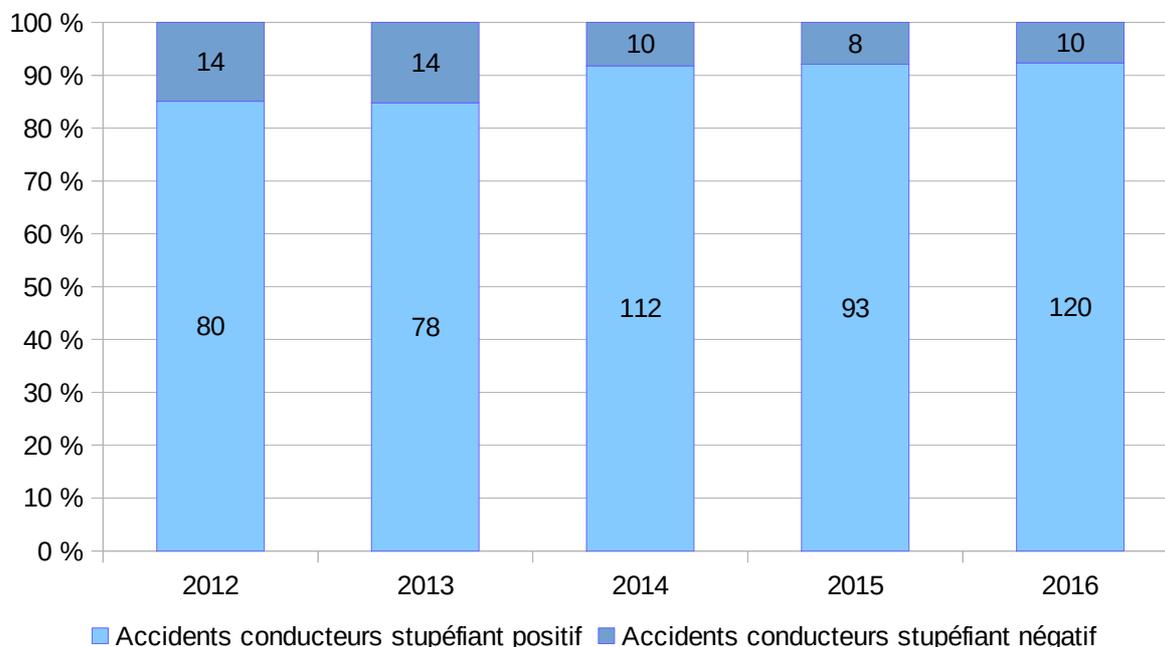


Tableau comparatif des accidents liés aux stupéfiants du département de l'Allier, de la famille 7 (« ruraux peu denses ») et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre d'accidents, tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant / stup. connu
Accidents corporels	Département 03	56	483	12%
	Famille 7	692	4 854	14%
	France	9 512	87 789	11%

Période 2012-2016		Nombre de tués, accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant	Nombre de tués, accidents tous conducteurs stupéfiant connu	% stupéfiant / stup. connu
tués	Département 03	18	110	16%
	Famille 7	205	1 066	19%
	France	2 448	10 959	22%

Commentaires :

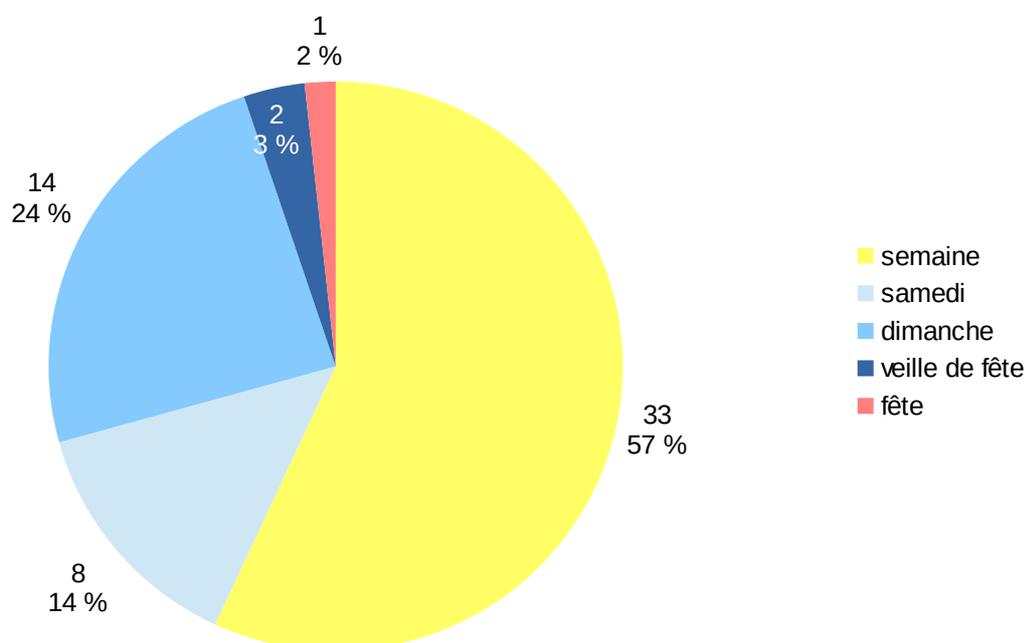
Parmi les accidents corporels, le résultat des tests de stupéfiants n'est pas renseigné dans le BAAC (Bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation) pour l'intégralité des conducteurs (pour le département de l'Allier 483, soit presque 2 fois moins que le nombre de taux d'alcoolémie renseignés). Les pourcentages des nombres d'accidents et de tués avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu sont respectivement de 2 points et 3 points moins élevés dans l'Allier en comparaison de la référence pour les départements ruraux.

Il peut en être conclu que la drogue est un **enjeu relatif de sécurité routière** dans le département de l'Allier.

4. Panorama des accidents liés aux stupéfiants

a. analyse selon la catégorie de jour

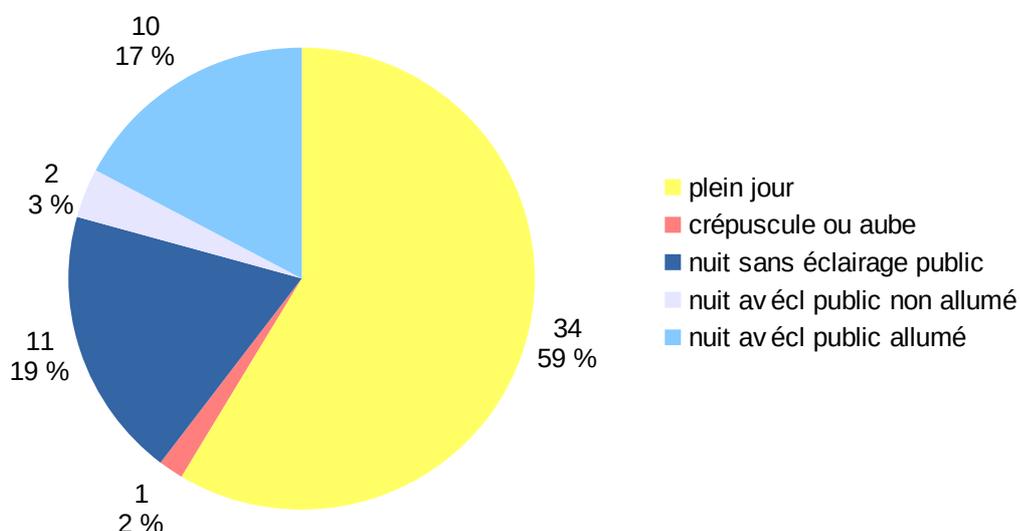
Répartition des accidents liés aux stupéfiants selon la catégorie de jour entre 2012 et 2016



Commentaire : L'accidentologie montre que la consommation de stupéfiants n'est pas seulement un problème du week-end, notamment du dimanche. En effet, la majorité des accidents liés à l'usage de stupéfiants se déroulent en semaine (57 %).

b. analyse selon la luminosité

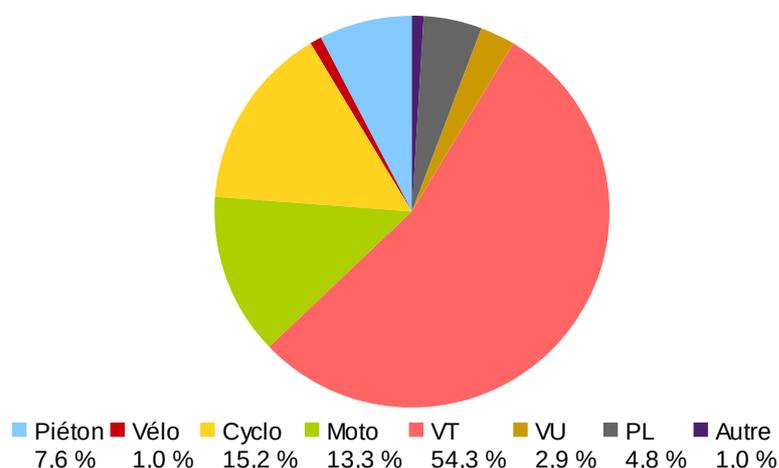
Répartition des accidents liés aux stupéfiants selon la luminosité entre 2012 et 2016



Commentaire : L'accidentologie liée à la consommation de stupéfiants arrive principalement de jour (59 %). Cela est contre-intuitif à l'idée rependue que les stupéfiants seraient davantage accidentogènes aux retours de soirées après une consommation entre pairs.

c. analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Parts des conducteurs ou piétons sous l'emprise d'un stupéfiant selon le mode de déplacement dans le département de l'Allier entre 2012 et 2016



Commentaire : L'accidentologie liée à la consommation de stupéfiants ne concerne pas uniquement les véhicules de tourisme même s'ils restent très représentés (54 %). Les 2RM, notamment les cyclos, sont également impliqués (un peu moins de 30 %). Il peut être déduit que les jeunes conducteurs de cyclos sont une population très touchée par ce phénomène.

5. Les indicateurs de l'enjeu « conduite après usage de substances psychoactives » à suivre au cours des années 2018 – 2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
B- Enjeu « conduite après usage de substances psychoactives »	
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé	Brut
Répartition des impliqués positifs à l'alcool selon le mode de déplacement	Référence
Part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu	Référence
Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiant	Référence
Répartition des impliqués positifs aux stupéfiants selon le mode de déplacement	Référence
Part des accidents corporels avec présence de stupéfiant parmi l'ensemble des accidents corporels avec taux d'alcool connu	Référence

C. Les jeunes

Cette population est segmentée en trois classes d'âge à des fins statistiques : 14-17 ans, 18-24 ans et 25-29 ans.

La population des 14-17 ans permet notamment de représenter les adolescents se déplaçant en cyclomoteurs. La classe des 18-24 ans correspond en particulier aux jeunes conducteurs d'automobiles. Enfin, la catégorie des 25-29 ans est celle des jeunes plus « aguerris » dans la conduite.

Les analyses qui suivent reposent sur ces 3 segments.

1. L'importance de l'enjeu

a. les adolescents âgés de 14 à 17 ans

Part des accidents 14-17 ans par rapport aux accidents corporels du département de l'Allier

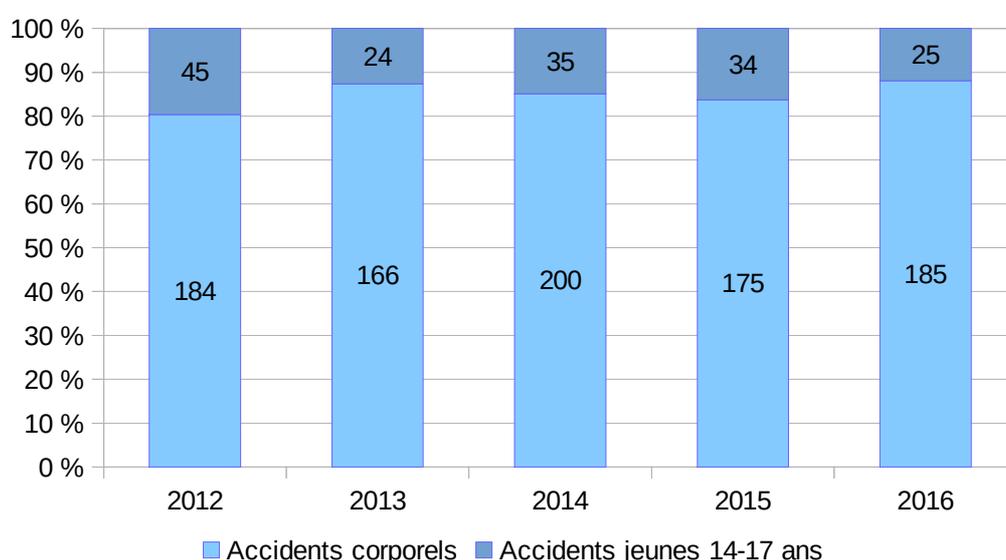


Tableau comparatif des accidents impliquant un 14-17 ans du département de l'Allier, de la famille 7 (« ruraux peu denses ») et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 14-17 ans	Nombre total d'accidents	% accidents avec un usager de 14-17 ans
Accidents corporels	Département 03	163	1 073	15%
	Famille 7	1 548	12 428	12%
	France	25 853	289 565	9%

Période 2012-2016		Nombre de tués 14-17 ans	Nombre total de tués	% de tués 14-17 ans
tués	Département 03	7	148	5%
	Famille 7	52	1 614	3%
	France	635	17 243	4%

Commentaires :

Parmi les accidents corporels, les pourcentages d'accidents corporels et des tués impliquant un adolescent de 14 à 17 ans sont plus élevés que les références de la famille 7 (départements ruraux peu denses) et la France métropolitaine. Ces différences sont statistiquement significatives.

L'enjeu « adolescents âgés de 14 à 17 ans » reste cependant un **enjeu relatif de sécurité routière** dans le département de l'Allier au regard de la méthodologie proposée par le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Céréma) pour caractériser les enjeux.

b. les jeunes âgés de 18 à 24 ans

Part des accidents 18-24 ans par rapport aux accidents corporels du département de l'Allier

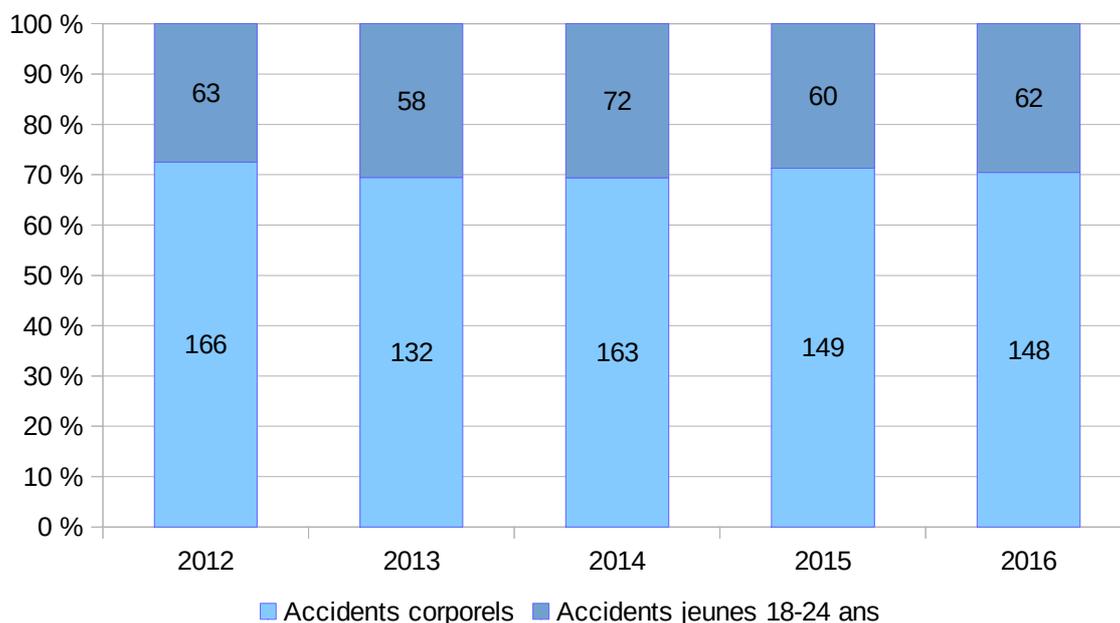


Tableau comparatif des accidents impliquant un 18-24 ans du département de l'Allier, de la famille 7 (« ruraux peu denses ») et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 18-24 ans	Nombre total d'accidents	% accidents avec un usager de 18-24 ans
Accidents corporels	Département 03	316	1 073	29%
	Famille 7	3 592	12 428	29%
	France	92 334	289 565	32%

Période 2012-2016		Nombre de tués 18-24 ans	Nombre total de tués	% de tués 18-24 ans
tués	Département 03	26	148	18%
	Famille 7	262	1 614	16%
	France	3 187	17 243	18%

Commentaires :

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant un jeune âgé de 18 à 24 ans est de 29 %, ce qui est similaire à la référence. Le pourcentage de tués pour cette catégorie d'âge est par ailleurs plus élevé par rapport à cette même référence.

Face à un pourcentage d'accident si élevé, les jeunes âgés de 18 à 24 sont un **enjeu absolu de sécurité routière** dans le département de l'Allier.

c. les jeunes âgés de 25 à 29 ans

Part des accidents 25-29 ans par rapport aux accidents corporels du département de l'Allier

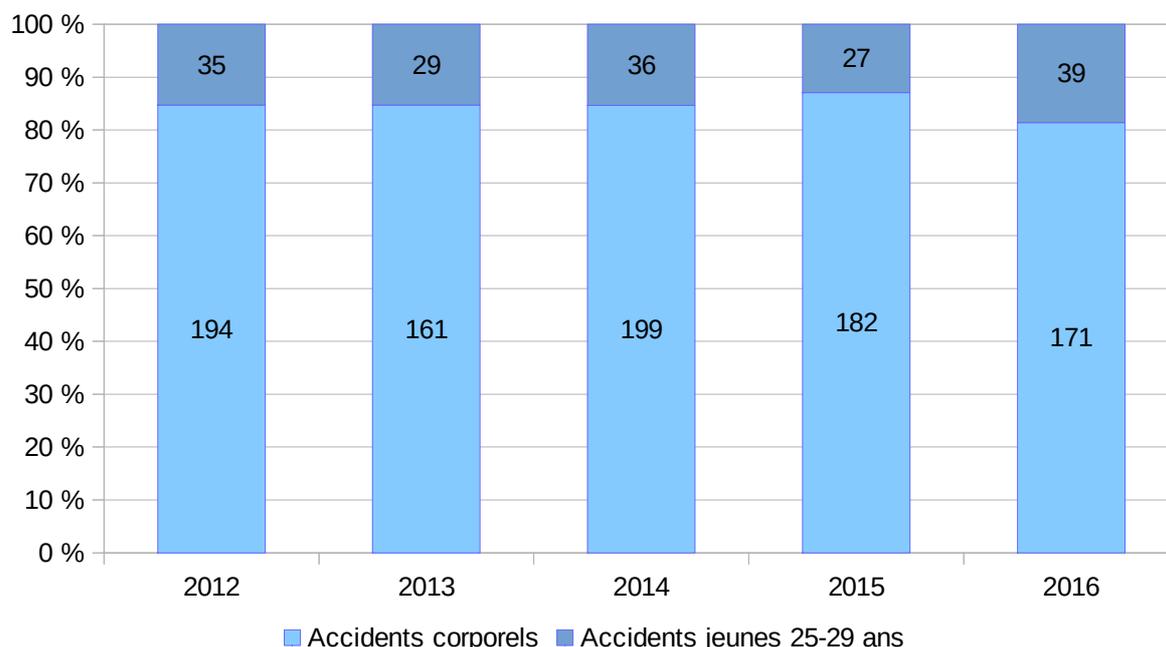


Tableau comparatif des accidents impliquant un 25-29 ans du département de l'Allier, de la famille 7 (« ruraux peu denses ») et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 25-29 ans	Nombre total d'accidents	% accidents avec un usager de 25-29 ans
Accidents corporels	Département 03	166	1 073	15%
	Famille 7	2 024	12 428	16%
	France	65 107	289 565	22%

Période 2012-2016		Nombre de tués 25-29 ans	Nombre total de tués	% de tués 25-29 ans
tués	Département 03	15	148	10%
	Famille 7	115	1 614	7%
	France	1 665	17 243	10%

Commentaires :

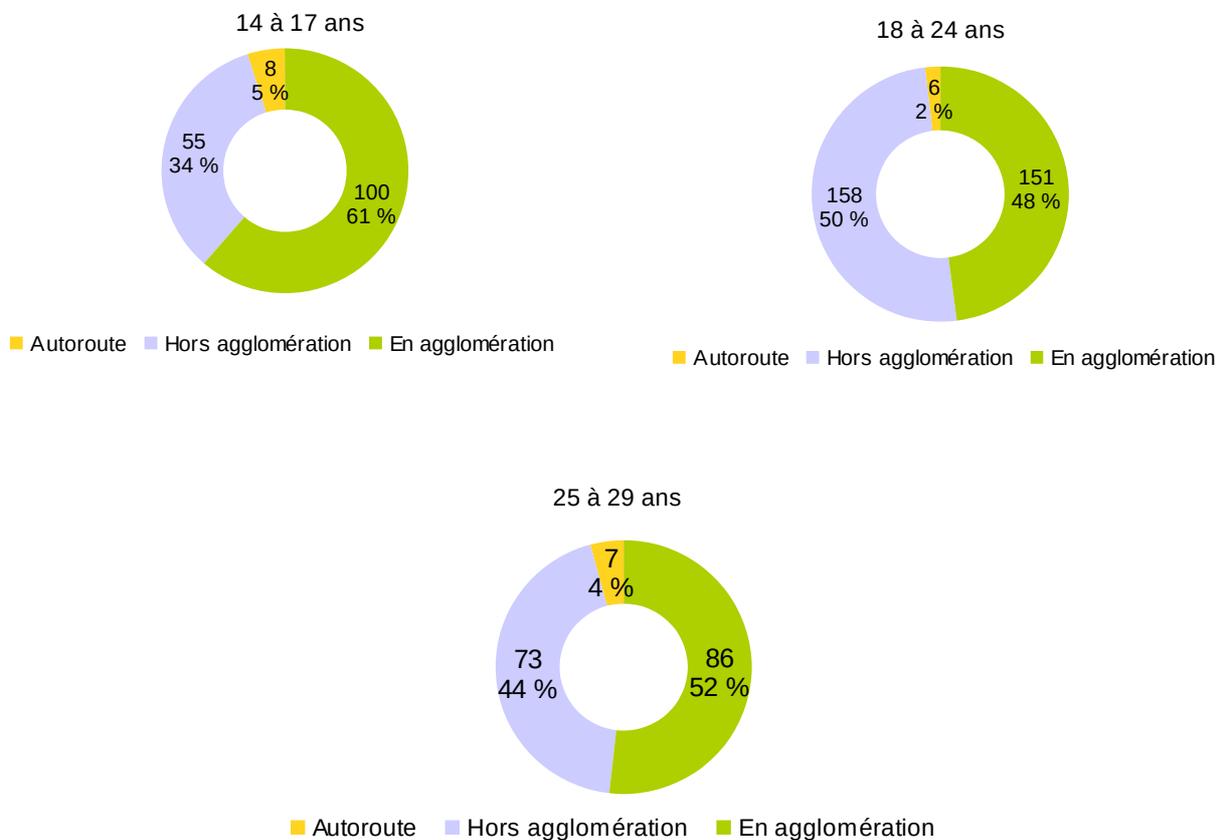
Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant un jeune de 24 à 29 ans est plus faible que les références de la famille 7 et la France métropolitaine. Néanmoins le pourcentage de tués est plus élevé de 3 points par rapport à la référence de la famille de département.

L'enjeu « jeune de 24 à 29 ans » reste par ailleurs un **enjeu relatif de sécurité routière** dans le département de l'Allier.

2. Panorama des accidents des jeunes

a. analyse selon le milieu

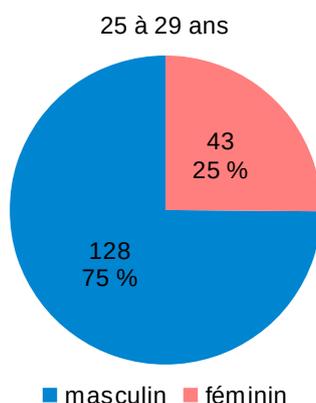
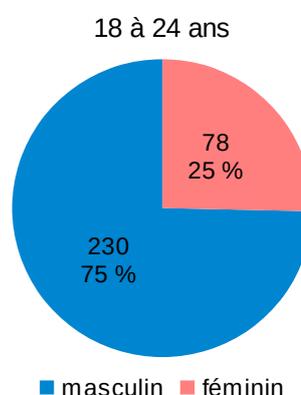
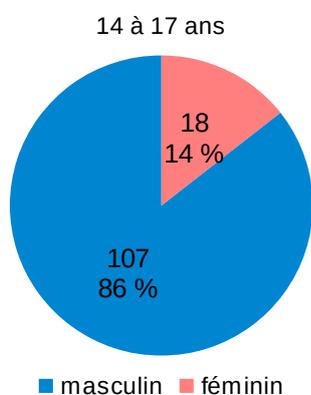
Répartition des accidents des jeunes (14 à 17 ans, 18 à 24 ans et 25 à 29 ans) selon le milieu entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier



Commentaire : Les jeunes de 14 à 17 ans, principalement motorisés par des cyclomoteurs ont une accidentologie se déroulant particulièrement en agglomération (61 %). Tandis que les jeunes entre 18 et 29 ans, principalement motorisés par des véhicules de tourisme, ont une répartition plus équivalente entre les milieux de l'agglomération et du hors agglomération.

b. analyse selon le genre

Répartition des conducteurs et piétons des jeunes (14 à 17 ans, 18 à 24 ans et 25 à 29 ans) impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012-2016 dans le département de l'Allier

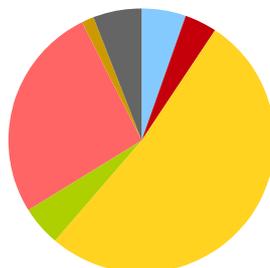


Commentaire : L'accidentologie départementale, comme au niveau national, touche en grande majorité plus les hommes que les femmes, particulièrement pour les jeunes entre 14 et 17 ans. L'explication probable de la très forte représentation des jeunes hommes de 14 à 17 ans résiderait dans leur plus forte motorisation en cyclomoteur que les jeunes femmes des mêmes âges.

c. analyse selon le mode de déplacement

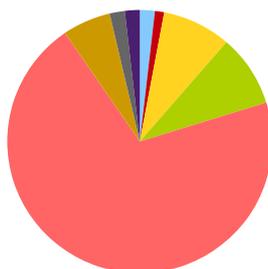
Répartition de l'accidentologie des jeunes (14 à 17 ans, 18 à 24 ans et 25 à 29 ans) selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier

14 à 17 ans



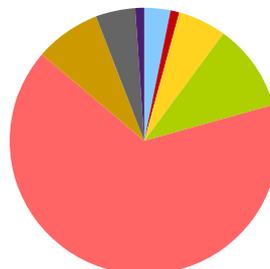
■ Piéton	■ Vélo	■ Cyclo	■ Moto	■ VT	■ VU	■ PL	■ Autre
5,4 %	3,9 %	52 %	4,9 %	26,5 %	1,5 %	0,0 %	5,9 %

18 à 24 ans



■ Piéton	■ Vélo	■ Cyclo	■ Moto	■ VT	■ VU	■ PL	■ Autre
1,8 %	1,1 %	8,4 %	8,9 %	70,2 %	5,9 %	1,8 %	1,8 %

25 à 29 ans



■ Piéton	■ Vélo	■ Cyclo	■ Moto	■ VT	■ VU	■ PL	■ Autre
3,2 %	1,1 %	5,8 %	10,6 %	65,6 %	7,9 %	4,8 %	1,1 %

Commentaire : Les jeunes de 14 à 17 ans ont une accidentologie majoritairement en cyclomoteur (52 %). Ils sont également très impliqués en tant que passagers notamment de véhicules de tourisme. Les modes de déplacement impliqués dans des accidents corporels par les jeunes de 18 à 24 ans et de 25 à 19 ans sont assez similaires entre eux avec 1/3 de véhicules de tourisme et environ 15 % de 2RM.

3. Les indicateurs de l'enjeu « jeunes » à suivre au cours des années 2018 – 2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
C- Enjeu « jeunes »	
Nombre de tués par classe d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	Brut
Part des tués par classe d'âge rapporté à la mortalité du département	Référence
Répartition des impliqués dans les accidents corporels des jeunes selon le mode de déplacement	Référence
Répartition des impliqués dans les accidents corporels des jeunes selon le milieu	Référence
Répartition des impliqués dans les accidents corporels des jeunes par genre	Référence

D. Les seniors

1. L'importance de l'enjeu senior a. les seniors âgés de 65 à 74 ans

Part des accidents 65 à 74 ans par rapport aux accidents corporels du département de l'Allier

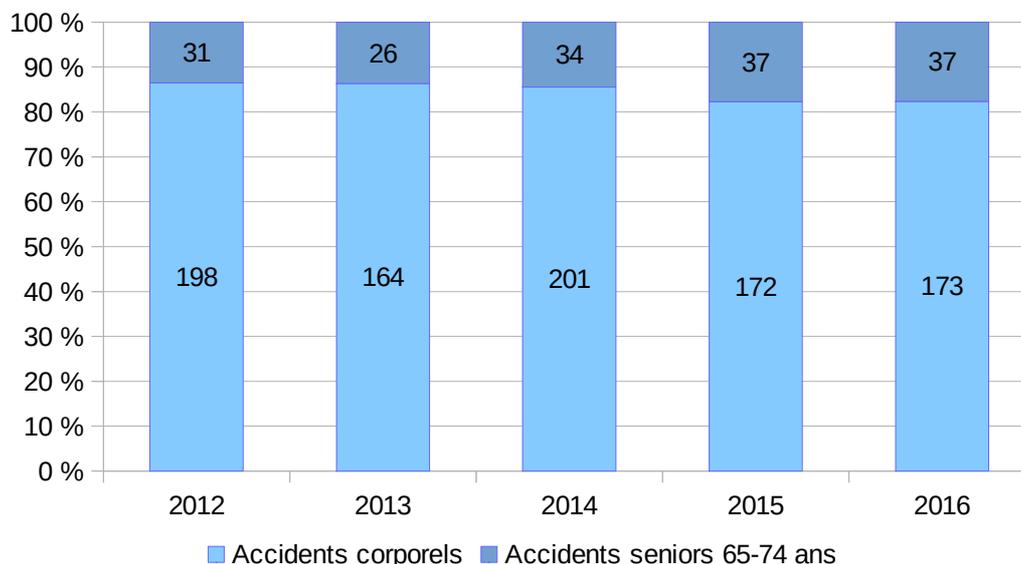


Tableau comparatif des accidents impliquant un 65-74 ans du département de l'Allier, de la famille 7 (« ruraux peu denses ») et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 65-74 ans	Nombre total d'accidents	% accidents avec un usager de 65-74 ans
Accidents corporels	Département 03	165	1 073	15%
	Famille 7	1 940	12 428	16%
	France	30 007	289 565	10%

Période 2012-2016		Nombre de tués 65-74 ans	Nombre total de tués	% de tués 65-74 ans
tués	Département 03	11	148	7%
	Famille 7	189	1 614	12%
	France	1 433	17 243	8%

Commentaires :

Parmi les accidents corporels, les pourcentages d'accidents corporels et des tués impliquant un senior de 65 à 74 ans sont plus faibles que les références de la famille 7 (départements ruraux peu denses) et la France métropolitaine. Ces différences sont statistiquement significatives.

L'enjeu « senior âgés de 65 à 74 ans » est donc un **enjeu relatif de sécurité routière** dans le département de l'Allier.

b. les seniors de 75 ans et plus

Part des accidents 75 ans et plus par rapport aux accidents corporels du département de l'Allier



Tableau comparatif des accidents impliquant un 75 ans et plus du département de l'Allier, de la famille 7 (« ruraux peu denses ») et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager + de 75 ans	Nombre total d'accidents	% accidents avec un usager de + de 75 ans
Accidents corporels	Département 03	149	1 073	14%
	Famille 7	1 869	12 428	15%
	France	25 802	289 565	9%

Période 2012-2016		Nombre de tués + de 75 ans	Nombre total de tués	% de tués + de 75 ans
tués	Département 03	22	148	15%
	Famille 7	306	1 614	19%
	France	2 488	17 243	14%

Commentaires :

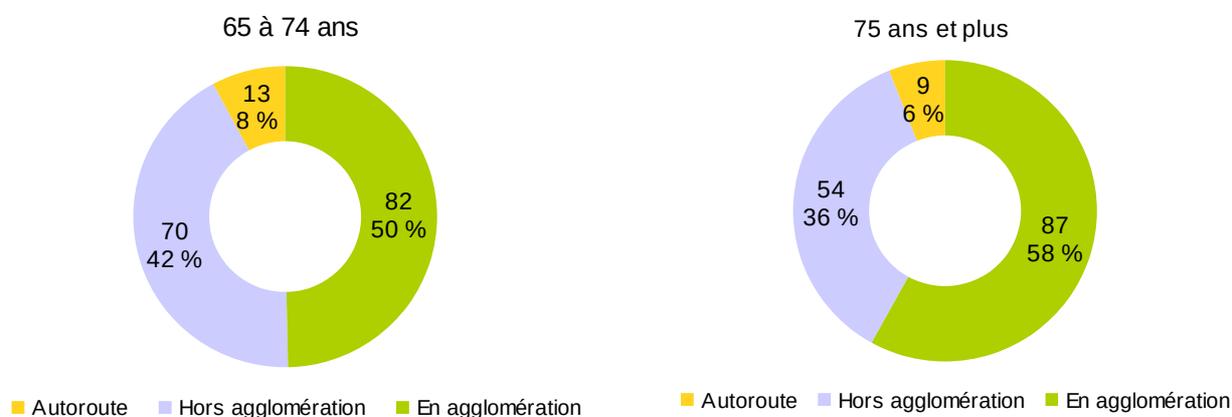
Parmi les accidents corporels, les pourcentages d'accidents corporels et des tués impliquant un senior de plus de 75 ans sont plus faibles que la référence de la famille 7.

L'enjeu « senior âgés de plus de 75 ans » reste ainsi un **enjeu relatif de sécurité routière** dans le département de l'Allier.

2. Panorama des accidents des seniors

a. analyse selon le milieu

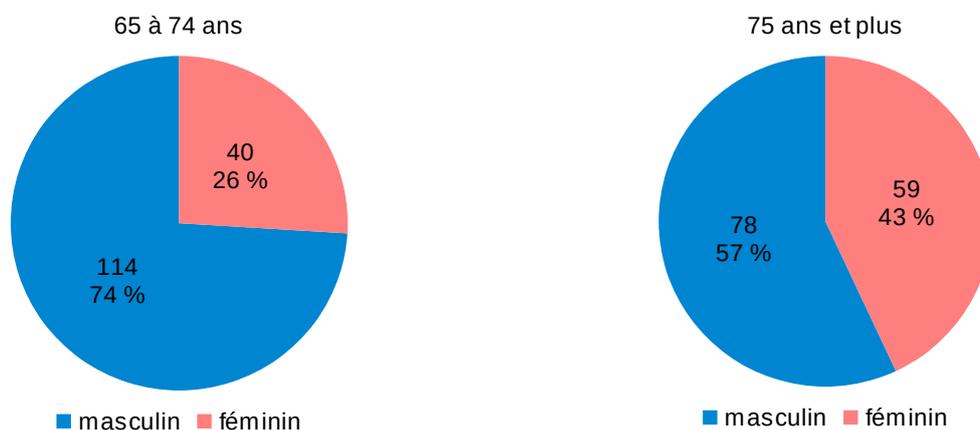
Répartition des accidents impliquant un senior (65 à 74 ans et plus de 75 ans) selon le milieu entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier



Commentaire : Après 75 ans, l'accidentologie des seniors se produit particulièrement en agglomération. Cela peut s'expliquer par les plus faibles distances parcourues avec le vieillissement.

b. analyse selon le genre

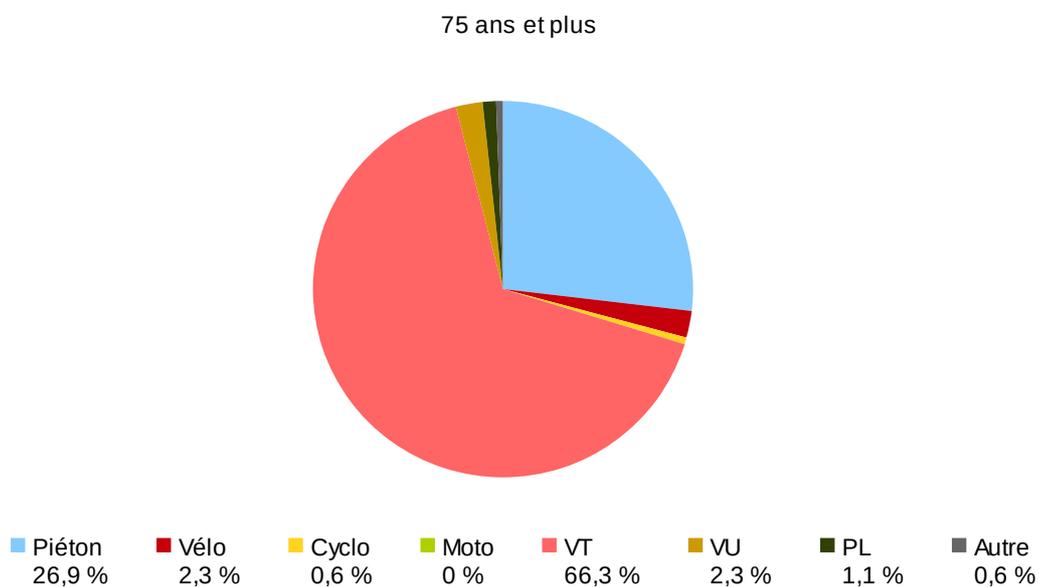
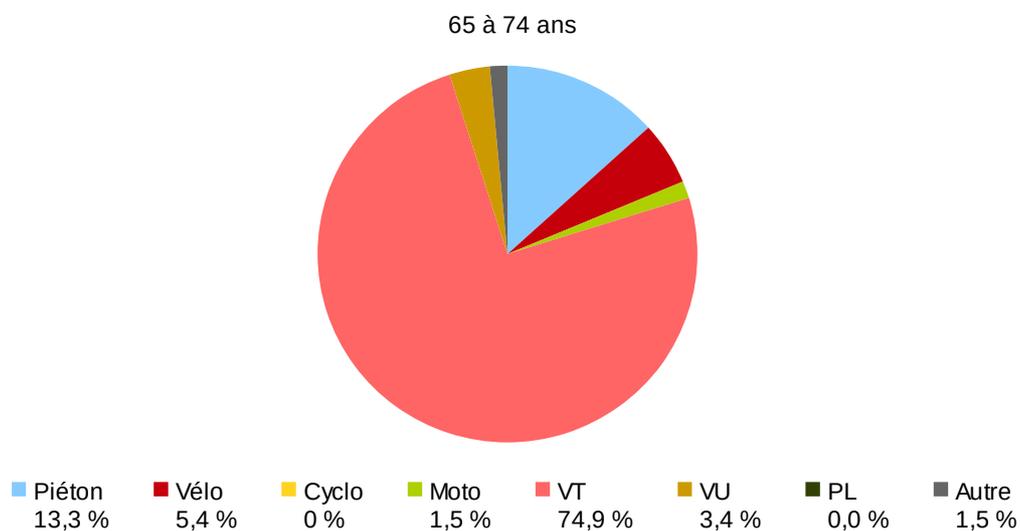
Répartition des seniors (65 à 74 ans et plus de 75 ans) impliqués dans un accident corporel selon le genre entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier



Commentaire : Les seniors entre 65 et 74 ans ont une répartition des impliqués dans un accident corporel selon le genre similaire à celles des jeunes entre 18 et 29 ans. En effet, 3/4 des impliqués sont des hommes pour 1/4 de femmes. Cependant, après 75 ans, cette répartition devient plus « égalitaire », cela peut s'expliquer par la plus grande fragilité des femmes avec l'âge, notamment concernant leurs structures osseuses.

c. analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Part de l'accidentologie des seniors (65 à 74 ans et plus de 75 ans) selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier



Commentaire : Les véhicules de tourisme sont très impliqués dans l'accidentologie des seniors dans le département de l'Allier, particulièrement entre 65 et 74 ans (75 %). Néanmoins les piétons sont également très touchés notamment après 75 ans (plus d'1/4 de leur accidentologie).

3. Les indicateurs de l'enjeu «seniors » à suivre au cours des années 2018 – 2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
D- Enjeu «seniors »	
Nombre de tués par classe d'âge (65-74 ans, 75 ans et plus)	Brut
Part des tués par classe d'âge rapporté à la mortalité du département	Référence
Répartition des impliqués dans les accidents corporels des seniors selon le mode de déplacement	Référence
Répartition des impliqués dans les accidents corporels des seniors selon le milieu	Référence
Répartition des impliqués dans les accidents corporels des seniors par genre	Référence

E. Les deux-roues motorisés (2RM)

1. Importance de l'enjeu « deux-roues motorisés »

Part des accidents survenus avec un 2 RM par rapport aux accidents corporels du département de l'Allier

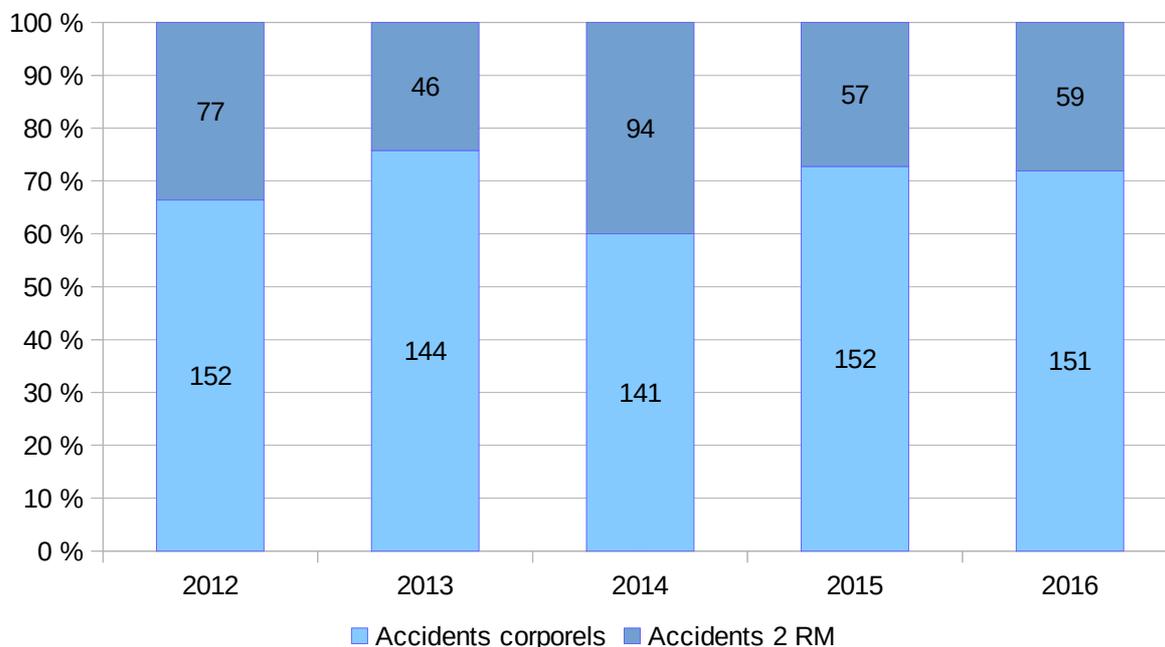


Tableau comparatif des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisés du département de l'Allier, de la famille 7 (« ruraux peu denses ») et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012-2016		Nombre d'accidents impliquant un 2RM	Nombre total d'accidents	% accidents 2RM / totalité accidents
Accidents corporels	Département 03	333	1 073	31%
	Famille 7	3 585	12 428	29%
	France	106 245	289 565	37%

Période 2012-2016		Nombre de tués impliquant un 2RM	Nombre total de tués	% tués 2RM / totalité accidents
tués	Département 03	24	148	16%
	Famille 7	273	1 614	17%
	France	3 926	17 243	23%

Commentaires :

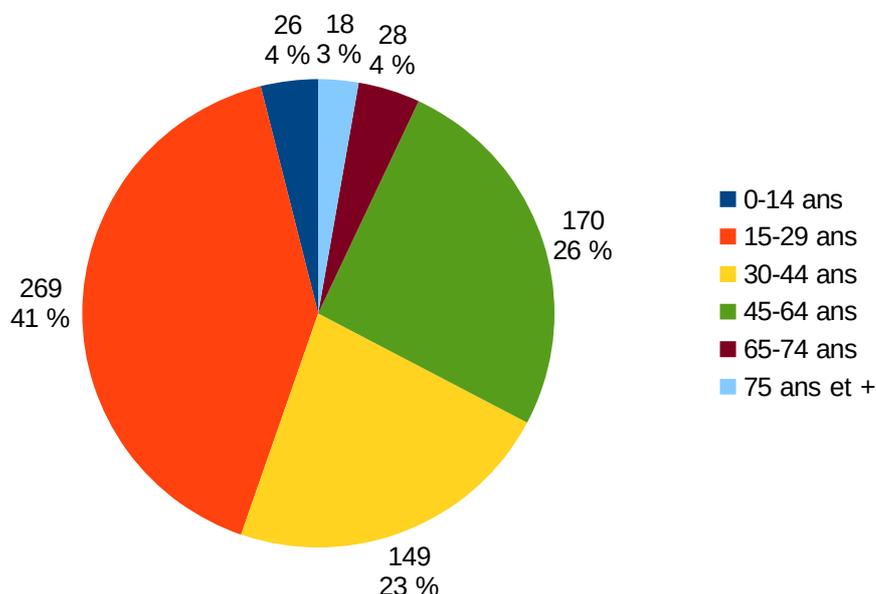
31 % des accidents corporels impliquent un deux-roues motorisé dans le département de l'Allier. Ce taux est 2 points plus élevé que la référence des départements ruraux peu denses. Cette différence est statistiquement significative. Par ailleurs, le pourcentage de tués est plus faible (16 %) et similaire à celui de la famille de référence à moins d'un point près.

Ces éléments permettent de conclure que les deux-roues motorisés demeurent un **enjeu absolu de sécurité routière** dans le département de l'Allier.

2. Panorama des accidents 2RM

a. analyse selon l'âge

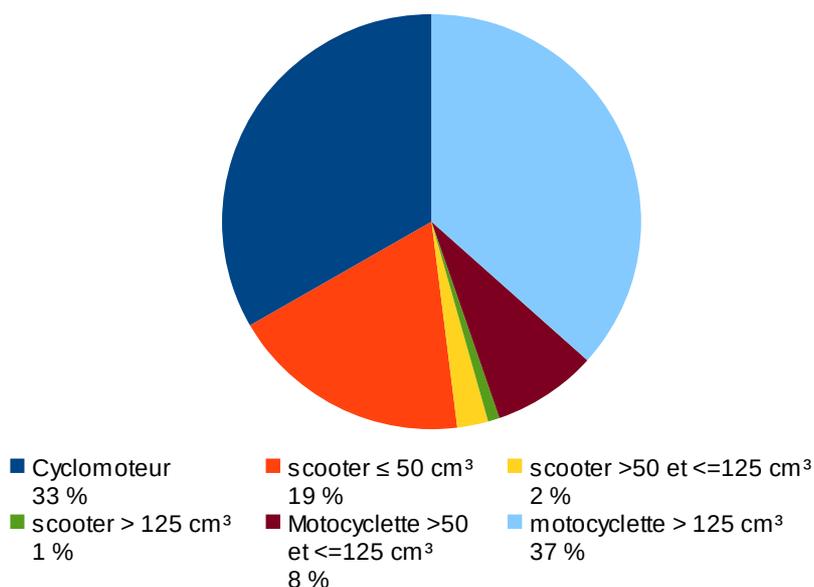
Répartition suivant leurs classes d'âges des pilotes de 2RM impliqués dans un accident de la circulation entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier



Commentaire : L'accidentologie en 2RM concerne principalement les jeunes de 15 à 29 ans, cela s'explique notamment par la forte utilisation de cyclomoteurs entre 14 et 18 ans. Les catégories d'âge de 30 à 44 ans et de 45 à 64 ans sont également très représentées avec une accidentologie en 2RM d'environ 1/4 pour chacune d'elle.

b. analyse suivant le type de véhicule

Répartition suivant le type de 2RM impliqués dans un accident de la circulation entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier

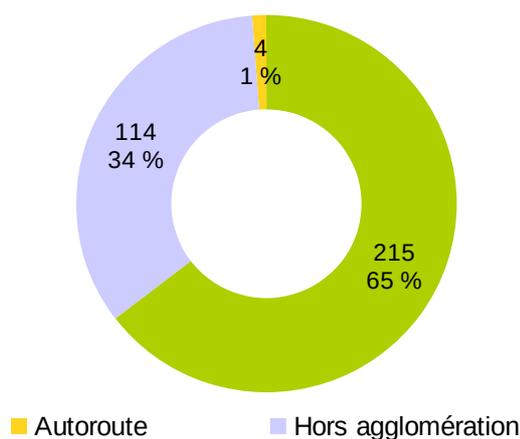


Commentaire : 3 grandes catégories de 2RM constituent 90 % de l'accidentologie départementale du département :

- 1/3 des véhicules impliqués sont des cyclomoteurs ;
- 1/5 des véhicules impliqués sont des scooters ;
- plus d'1/3 sont des motocyclettes de plus de 125 cm³.

c. analyse suivant le milieu

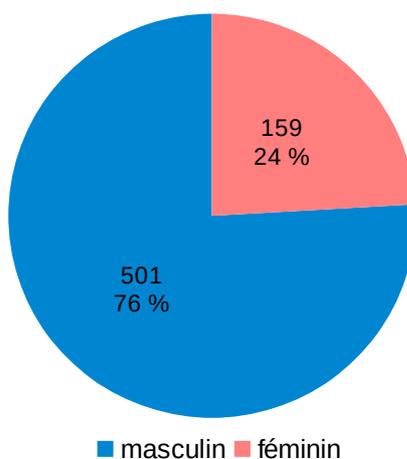
Répartition des accidents de 2RM selon le milieu entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier



Commentaire : L'accidentologie des 2RM se produit à 65 % en agglomération, tandis que l'autoroute est très peu accidentogène pour ce mode de déplacement (1 %).

d. analyse selon le genre

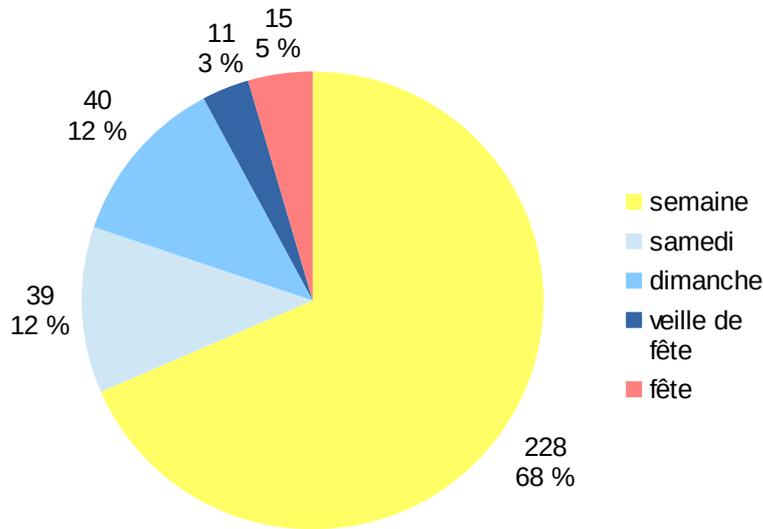
Répartition suivant le genre des pilotes de 2RM impliqués dans un accident de la circulation entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier



Commentaire : La représentation hommes/femmes de l'accidentologie des 2RM est particulièrement masculine (3/4), comme pour les jeunes de 18 à 29 ans et les seniors de 65 à 74 ans.

e. analyse selon le jour

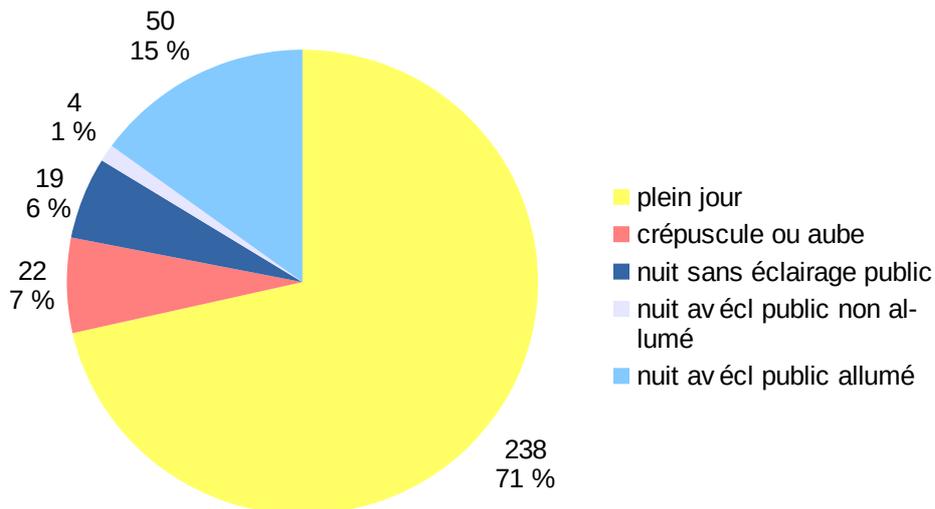
Répartition des accidents de la circulation selon le jour entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier



Commentaire : L'accidentologie des 2RM se déroule à plus de 2/3 en semaine et 1/4 en week-end. Il ne s'agit donc pas majoritairement d'une accidentologie lors d'une activité de loisir, très commune les week-end d'avril à octobre. On peut y deviner une accidentologie utilitaire confortée par les statistiques du risque professionnel qui comprend une part de 2RM non négligeable.

f. analyse selon la luminosité

Répartition des accidents de la circulation selon la luminosité entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier



Commentaire : L'accidentologie des 2RM se produit à 71 % de jour. La représentation du crépuscule est de 7 %. Ce chiffre important, lorsqu'il est mis en rapport avec la durée moyenne de cette période de la journée, s'explique par la grande dégradation de la visibilité des 2RM comme pour les piétons et les cyclistes (l'utilisateur étant moins « imposant » qu'un véhicule de tourisme par exemple).

3. Les indicateurs de l'enjeu «deux-roues motorisés » à suivre au cours des années 2018 – 2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
E- Enjeu « 2RM »	
Nombre de tués en 2RM	Brut
Répartition des impliqués usagers 2RM dans les accidents corporels par classes d'âges	Référence
Répartition suivant le type de 2RM impliqués dans un accident corporel	Référence
Répartition des accidents corporels 2RM selon le milieu	Référence
Répartition des impliqués 2RM selon le genre	Référence
Répartition des accidents corporels 2RM selon le jour	Référence

F. La vitesse

1. Importance de l'enjeu « vitesse »

Part des accidents avec infraction vitesse par rapport aux accidents corporels du département de l'Allier

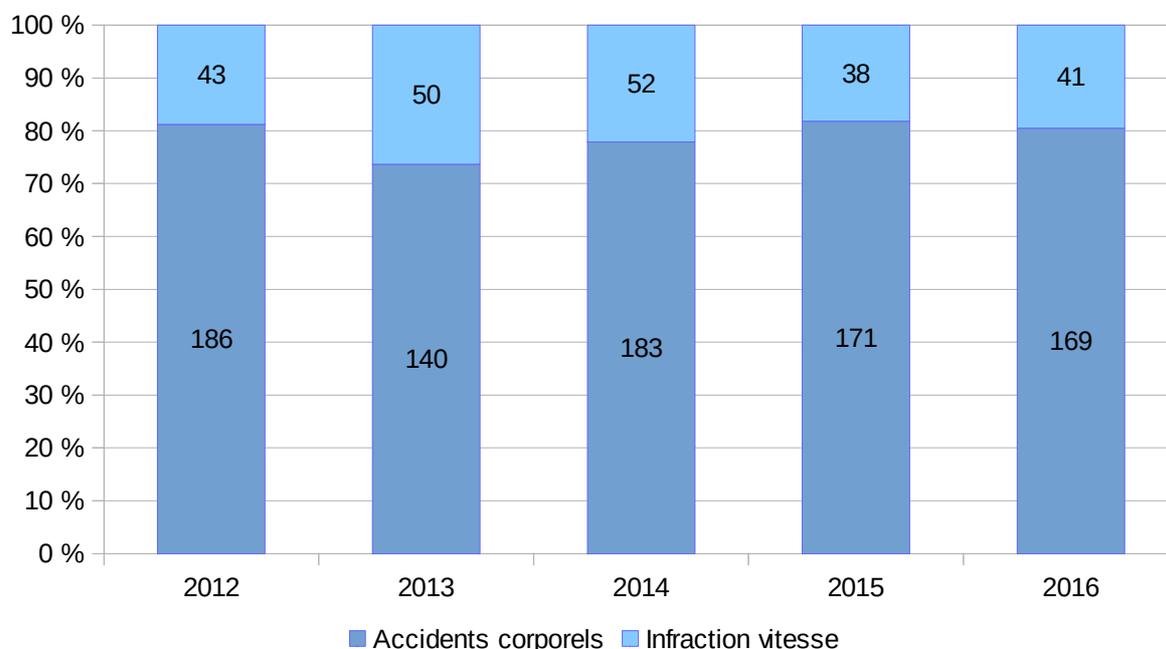


Tableau comparatif des accidents liés à la vitesse du département de l'Allier, de la famille 7 (« ruraux peu denses ») et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012-2016	Nombre « causés par la vitesse »	Nombre « toutes causes »	% « causés par la vitesse » / « toutes causes »
accidents corporels	224	1 073	21%
Accidents mortels	24	127	19%
tués	36	148	24%

Commentaires :

Dans le département de l'Allier, **21 %** des accidents corporels et **24 %** des tués entre 2012 et 2016 sont dus à une vitesse excessive.

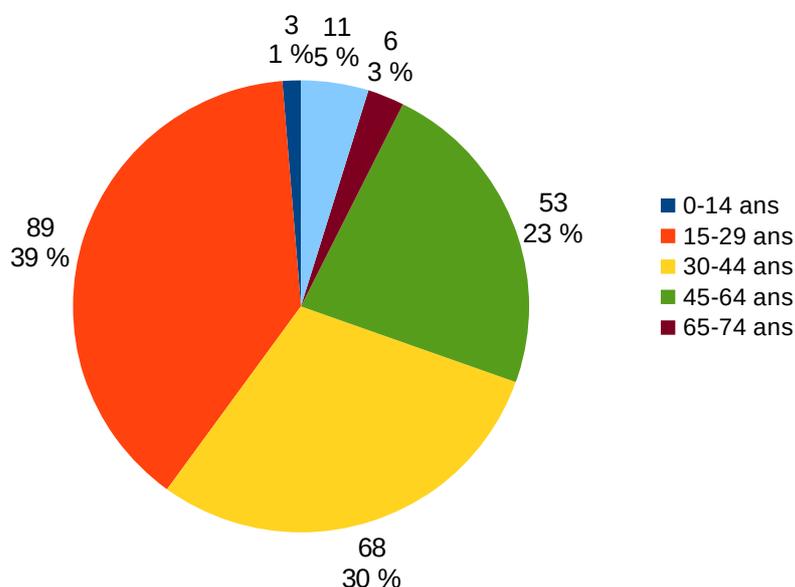
Les données pour la famille des départements ruraux peu denses et pour la France ne sont pas disponibles, empêchant toute comparaison.

Cependant, ces éléments sont suffisants pour nous permettre de conclure que la vitesse demeure un **enjeu absolu de sécurité routière** dans le département de l'Allier.

2. Panorama de l'accidentalité liée à la vitesse

a. analyse selon l'âge

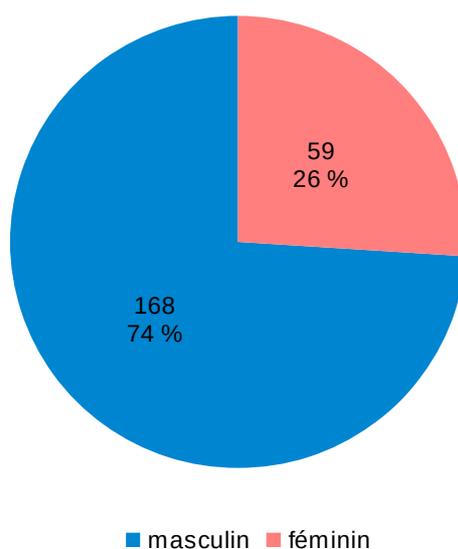
Répartition par classes d'âges des usagers impliqués dans un accident avec infraction à la vitesse entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier



Commentaire : Les jeunes de 15 à 29 ans sont les impliqués les plus représentés dans l'accidentologie avec infraction à la vitesse (39 %). Les deux autres classes d'âge les plus représentées sont les actifs de 30 à 44 ans et ceux de 45 à 64 ans.

b. analyse selon le genre

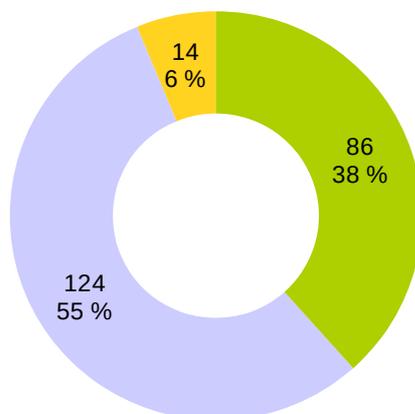
Répartition suivant le genre des conducteurs impliqués dans un accident de la circulation avec infraction à la vitesse entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier



Commentaire : La répartition entre les hommes et les femmes impliquées dans les accidents avec infraction à la vitesse est similaire à celle des 2RM, des jeunes de 18 à 29 ans et des seniors de 65 à 74 ans. Les hommes représentent 3/4 de cette accidentologie.

c. analyse selon le milieu

Répartition des accidents de la circulation avec infraction à la vitesse selon le milieu entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier

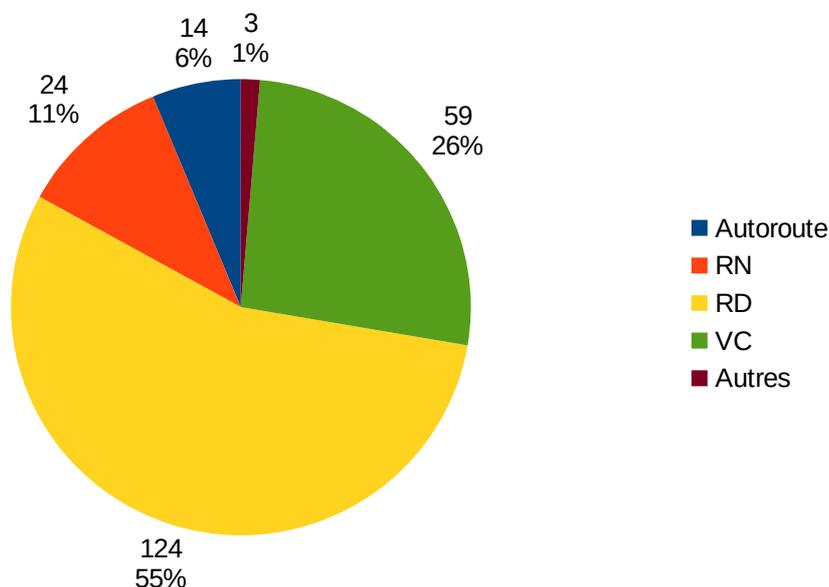


■ Autoroute ■ Hors agglomération ■ En agglomération

Commentaire : Le problème de l'accidentologie avec infraction à la vitesse concerne principalement les zones hors agglomération (55 %). Le pourcentage pour l'autoroute est notable (6 %) puisque l'autoroute représente moins de 1 % du linéaire départemental.

d. analyse selon le réseau routier

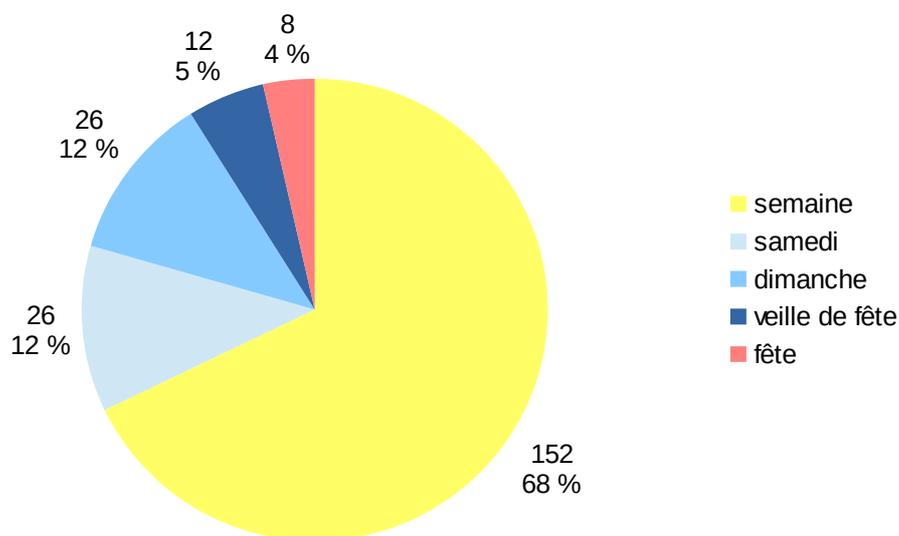
Répartition des accidents de la circulation avec infraction à la vitesse selon le réseau routier entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier



Commentaire : Cette accidentologie liée à la vitesse a majoritairement lieu sur le réseau départemental (55 %). La part des accidents avec infraction à la vitesse de 11 % sur les routes nationales est également significative puisqu'elles représentent moins de 2 % du linéaire dans le département.

e. analyse selon le jour

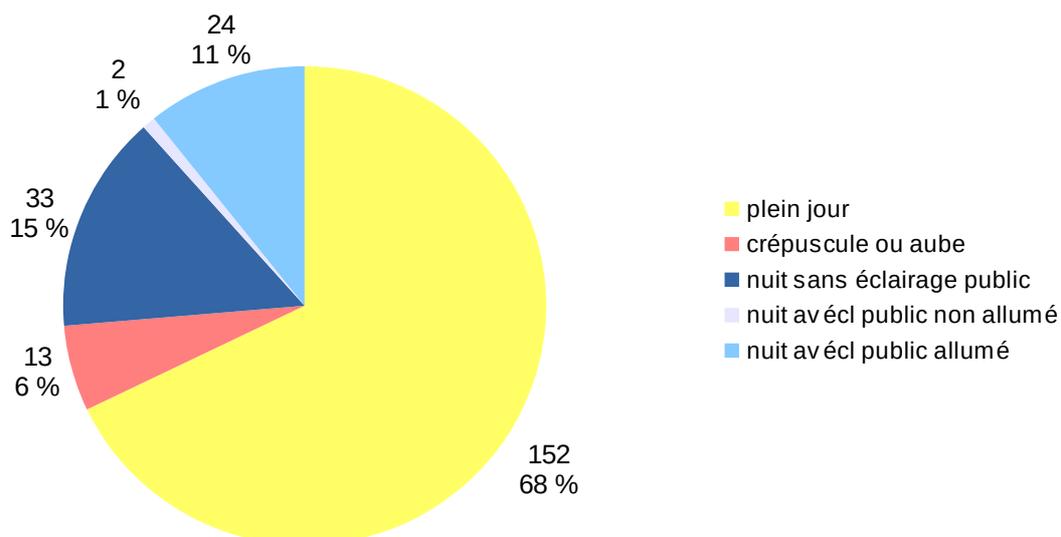
Répartition des accidents de la circulation avec infraction à la vitesse selon le jour entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier



Commentaire : Les accidents avec infraction à la vitesse se déroulent principalement en semaine (68 %). Les week-end ont une répartition similaire entre le samedi et le dimanche de 12 %.

f. analyse selon la luminosité

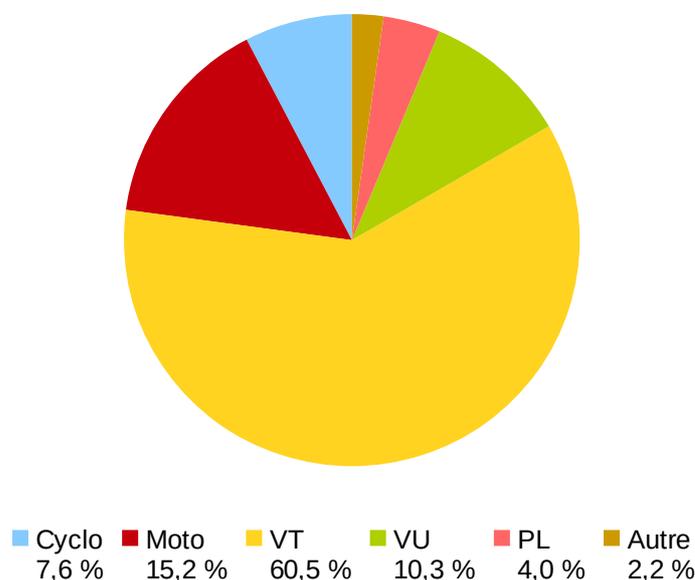
Répartition des accidents de la circulation avec infraction à la vitesse selon la luminosité entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier



Commentaire : Les accidents liés aux infractions à la vitesse se déroulent majoritairement en plein jour (68 %).

g. analyse selon le mode de déplacement

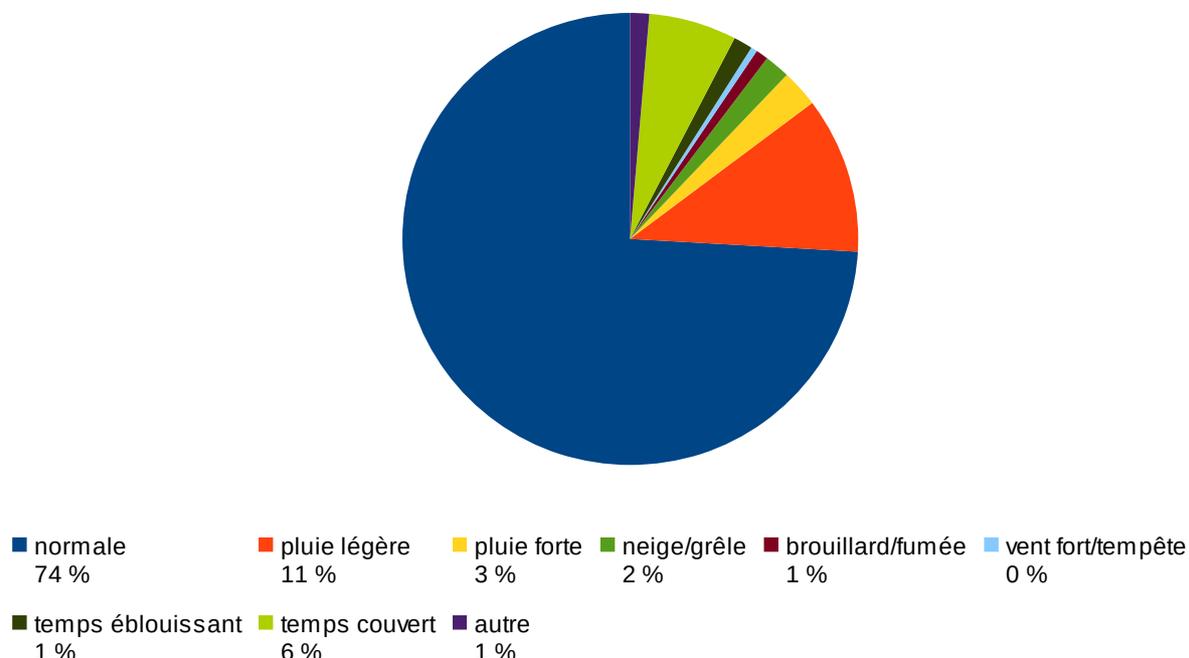
**Répartition des accidents de la circulation avec infraction à la vitesse
selon le mode de déplacement entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier**



Commentaire : Tous les modes de déplacements motorisés sont touchés par l'accidentologie avec infraction à la vitesse. Les VT sont très représentés dans cette accidentologie (60,5 %), les VU sont également impliqués à 10 %. Or, les déplacements de ces VU sont liés principalement à une activité économique. Leur accidentologie est ainsi directement à mettre en relation avec le risque professionnel, tout comme les PL (4 %). Les motos sont également très concernées par cette problématique puisqu'elles représentent 15 % de l'accidentologie avec infraction à la vitesse.

f. analyse selon les conditions météorologiques

Répartition des accidents de la circulation avec infraction à la vitesse selon les conditions météorologiques entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier



Commentaire : L'accidentologie avec infraction à la vitesse se produit principalement lorsque le temps est normal. Les pluies légères sont par ailleurs représentées à 11 %. En effet, les usagers ne réalisent pas les dangers lorsque la pluie est légère. Or, cette pluie rend la chaussée glissante notamment par un phénomène nommé « verglas d'été ».

3. Les indicateurs de l'enjeu «vitesse» à suivre au cours des années 2018 – 2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
F- Enjeu «vitesse »	
Nombre de tués avec infraction à la vitesse	Brut
Répartition des impliqués dans les accidents corporels avec infraction à la vitesse par classes d'âges	Référence
Répartition des accidents corporels avec infraction à la vitesse selon le milieu	Référence
Répartition des accidents corporels avec infraction à la vitesse selon le jour	Référence
Répartition des accidents corporels avec infraction à la vitesse selon les conditions météorologiques	Référence

G. Les distracteurs

1. Importance de l'enjeu « distracteurs »

Part des accidents avec un état lié à l'utilisateur « attention perturbée » par rapport aux accidents corporels du département de l'Allier

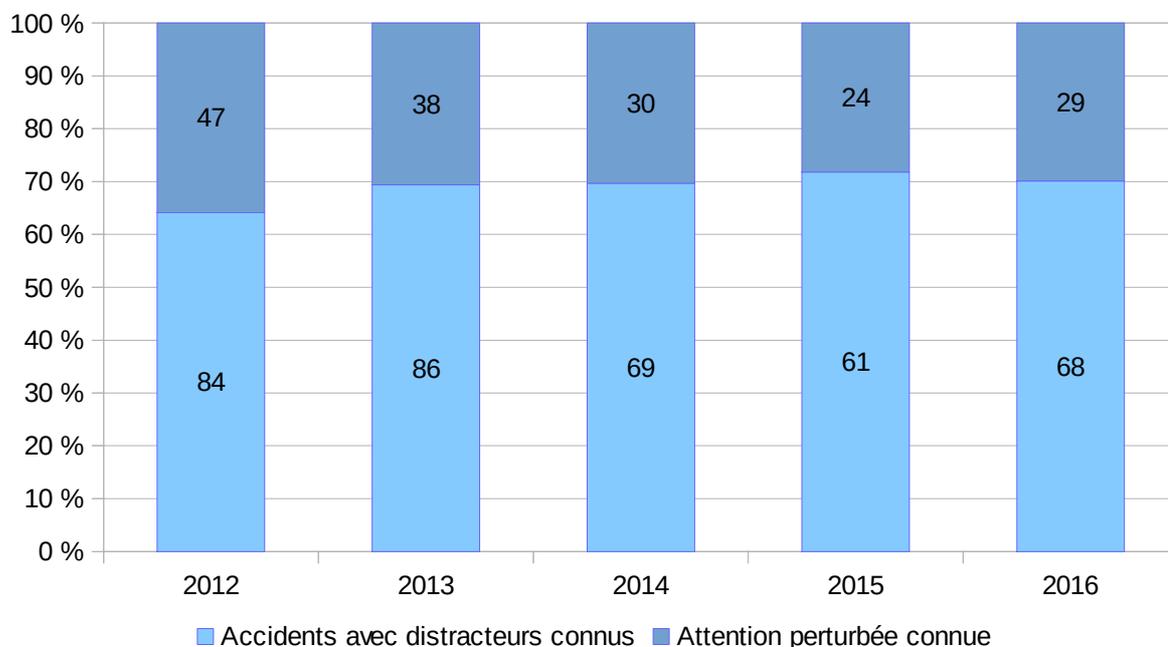


Tableau comparatif des accidents liés aux distracteurs du département de l'Allier, de la famille 7 (« ruraux peu denses ») et de la France métropolitaine entre 2012 et 2016

Période 2012-2016		Nombre d'accidents « attention perturbée »	Nombre d'accidents distracteurs connus	% accidents « attention perturbée » / distracteurs connus
Accidents corporels	Département 03	168	368	46%
	Famille 7	1 798	4 158	43%
	France	26 087	58 927	44%

Période 2012-2016		Nombre de tués, accidents « attention perturbée »	Nombre de tués, accidents tous conducteurs avec distracteurs connus	% tués « attention perturbée » / distracteurs connus
tués	Département 03	13	48	27%
	Famille 7	156	602	26%
	France	1 417	5 592	25%

Commentaire :

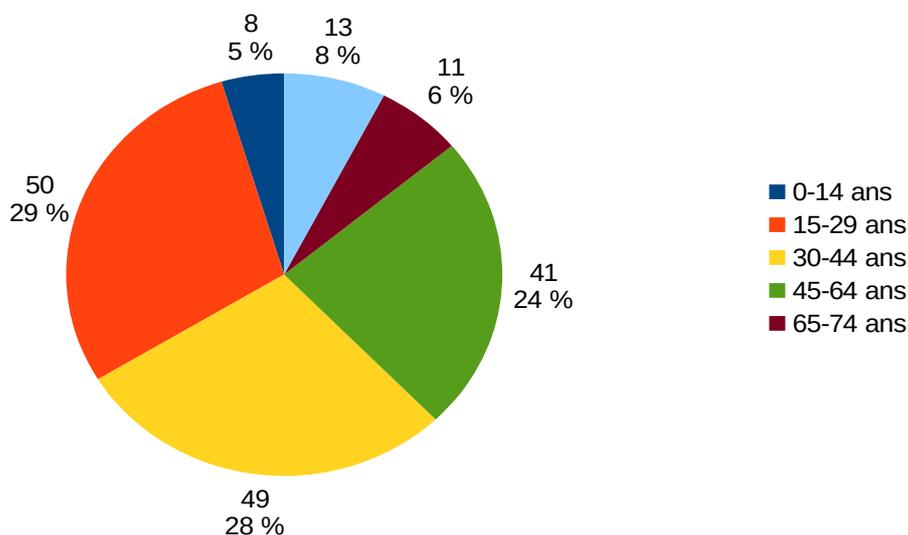
Parmi les accidents corporels, les données sur les distracteurs ne sont pas disponibles pour l'intégralité des conducteurs (pour le département de l'Allier 368 sur 1 073 accidents corporels, soit 34 % de l'ensemble des accidents corporels). Cela biaise les statistiques proposées ci-dessous avec notamment un pourcentage d'accidents liés à l'« attention perturbée » de 46 % pour les accidents avec distracteurs connus.

Il est donc difficile de conclure sur cet enjeu. Cependant, selon la méthodologie du Céréma, il s'agit d'un **enjeu absolu de sécurité routière** dans le département de l'Allier.

2. Panorama de l'accidentalité liée aux distracteurs

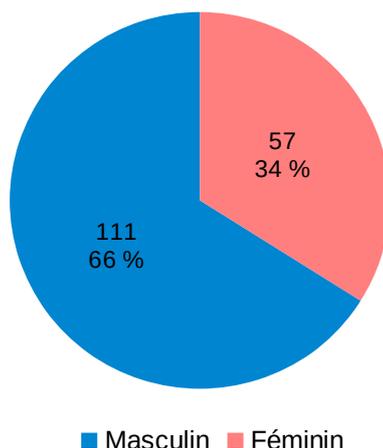
a. analyse selon l'âge

Répartition par classes d'âges des usagers impliqués dans un accident avec distracteur entre 2012 et 2016 dans le département de l'Allier



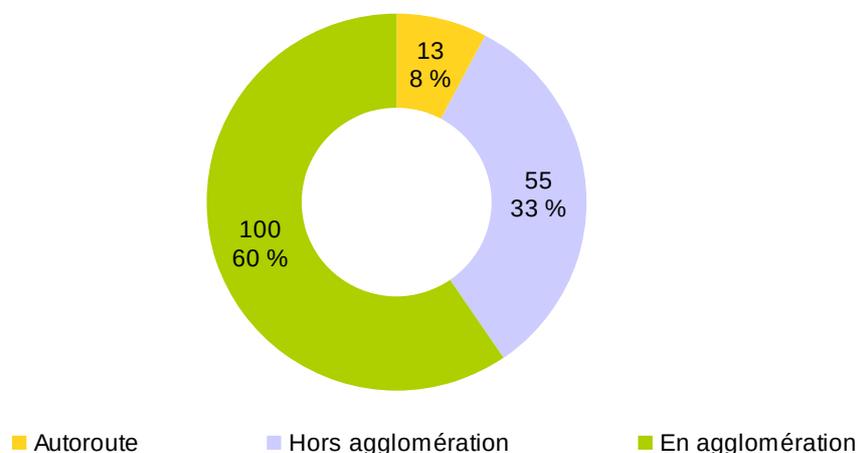
Commentaire : Les distracteurs touchent autant les jeunes de 15 à 29 ans que les actifs de 30 à 44 ans (autour de 30 %). De même, les actifs de 45 à 64 ans sont très impliqués dans les accidents avec distracteur (1/4 environ). Cependant, les seniors ne sont pas exempts de cette problématique, même si les distracteurs les concernant le plus souvent ne sont pas les smartphones mais plutôt les postes de radios, les GPS, etc.

b. analyse selon le genre



Commentaire : La répartition de l'accidentologie avec distracteur est plutôt masculine. Cependant, les femmes sont plus représentées qu'habituellement (34 %). En effet, elles représentent généralement 1/4 (impliqués pour les jeunes de 18 à 29 ans, les seniors de 65 à 74 ans, les 2RM, les accidents avec infraction à la vitesse). Nationalement, elles représentent 1/4 des décès sur les routes.

c. analyse selon le milieu



Commentaire : Les problèmes de distracteurs concernent principalement les zones hors agglomération, avec une part notable de 8 % sur les autoroutes.

3. Les indicateurs de l'enjeu «distracteur» à suivre au cours des années 2018 – 2022

Définition de l'indicateur	Type d'indicateur
G- Enjeu « distracteur »	
Nombre de tués dans un accident avec distracteur	Brut
Répartition des impliqués dans les accidents corporels avec distracteur par classes d'âges	Référence
Répartition des accidents corporels avec distracteur selon le milieu	Référence
Répartition des impliqués avec distracteur selon le genre	Référence

III. Les orientations d'action

A. Risques routiers

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile-travail et utilisation professionnelle
- Promouvoir la réalisation de diagnostics ou de veille de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour détecter d'éventuels problèmes
- Travailler avec les branches professionnelles qui ont des risques routiers spécifiques (horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue, etc.)
- Continuer les enquêtes « Comprendre pour agir » (ECPA) pour les accidents nécessitant une compréhension approfondie

Infrastructure :

- Inviter les entreprises à dialoguer avec les gestionnaires d'infrastructure en cas de problèmes spécifiques d'accès au lieu de travail pour tous les modes
- Promouvoir les plans de déplacements entreprise (PDE) et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations

Education – sensibilisation – formation – information :

- Inviter les entreprises à s'organiser différemment afin de limiter aux cas d'extrêmes nécessités les déplacements lors d'intempéries marquées
- Sensibiliser les agents à la préparation de leurs déplacements et à prévoir un délai de sécurité permettant d'assurer leurs ponctualités
- Sensibiliser les entreprises à l'utilisation du numérique (audioconférence, visioconférence, télétravail, etc.) pour limiter les déplacements
- Promouvoir les formations à la conduite et à l'écoconduite
- Sensibiliser les salariés dans les entreprises aux risques routiers
- 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 et les professionnels de la conduite
- Informer sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité
- Promouvoir la signature de la charte d'engagement pour une route plus sûre

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, ainsi que le port de la ceinture de sécurité

B. Substances psychoactives

Amélioration de la connaissance :

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

Infrastructure :

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

Education - sensibilisation - formation - information :

- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre
- Développer le dépistage précoce des comportements liés à l'alcool et aux stupéfiants
- Maintenir des campagnes publicitaires (relais des campagnes nationales et organisation de campagnes locales) sur les risques aux addictions
- Sensibiliser aux risques liés à l'alcool et aux drogues sur la conduite à tous les stades du développement de l'adolescent usager de la route et lors de la formation à la conduite
- Développer les actions d'information dans les établissements scolaires et les entreprises
- Informer sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues (effet sur le champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes, etc.)
- Mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations, mairies, etc.) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants pour les conducteurs et les piétons, et promouvoir la vente de boissons non alcoolisées

Contrôle - sanction :

- S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation dans certains cas de la mise à disposition d'un éthylotest
- 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
- Etablir des recommandations à l'égard des récidivistes (développer l'éthylotest anti-démarrage (EAD), développer les contrôles spécifiques des alcooliques chroniques, etc.)
- 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 lorsque cela est prévu par la loi
- Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs ou les soirs de fête

C. Jeunes

Amélioration de la connaissance :

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

Infrastructure :

- Développer les aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisir ou sur le parcours habituel des jeunes
- Optimiser la circulation aux abords des établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacements, et plus particulièrement la marche

Education - sensibilisation - formation - information :

- Impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis sur le risque routier des jeunes
- Favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant des jeunes, enseignants, animateurs, organisateurs de transport, transporteurs, conducteurs d'autocars, etc., dans le but de sécuriser les déplacements
- Sensibiliser dans les collèges, lycées, établissements d'enseignement supérieur et associations étudiantes aux risques encourus dans les déplacements lors de la prise d'alcool ou de stupéfiants
- Utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention
- Informer et sensibiliser au port des équipements de sécurité à vélo et deux-roues motorisés (casques, gilets jaunes, gants, etc.)
- Transmettre les données relatives à l'accidentalité des jeunes aux établissements d'enseignement de la conduite en vue de leur diffusion
- Sensibiliser à la sécurité routière dès le plus jeune âge
- Mettre en place un projet pédagogique éducatif en lien avec l'éducation nationale

Contrôle – sanction :

- S'assurer du respect des règles de circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes
- Vérifier le port des équipements et dispositifs de sécurité (dispositifs de retenue, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants, etc.)
- Contrôler les équipements des cycles et deux-roues motorisés (notamment les cyclomoteurs) et lutter contre le débridage
- Développer des alternatives à la sanction pour les jeunes

D. Seniors

Amélioration de la connaissance :

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

Infrastructure :

- Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors (par exemple en dégageant les passages piétons pour permettre une meilleure covisibilité, ou encore en supprimant ou diminuant les différentiels de niveaux pour éviter les chutes)
- Intégrer les problématiques liées à la sécurité des déplacements des seniors dans les nouveaux aménagements

Education - sensibilisation - formation - information :

- Organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route
- Organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité, etc.) avec interventions de gériatres
- Promouvoir le contrôle des aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactiomètre
- Sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit
- Améliorer la formation dans les auto-écoles sur les problématiques liées au vieillissement
- Sensibiliser les acteurs de la sécurité routière comme les forces de l'ordre à la thématique senior et sécurité routière

Contrôle - sanction :

- Contrôler le fonctionnement des équipements d'éclairage et de signalisation de tous les véhicules pour une meilleure visibilité réciproque
- Diriger vers le médecin du permis de conduire lors d'une forte suspicion de problèmes de santé pouvant être une contradiction à la conduite

E. Deux-roues motorisés

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance des accidents de deux-roues motorisés
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents

Infrastructure :

- Intégrer les problématiques liées à la circulation des deux-roues motorisés lors de la réalisation des ouvrages routiers
- Balade de deux-roues motorisés avec sensibilisation à la « lecture de la route »

Education - sensibilisation - formation - information :

- Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuit » encadré ...) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles et les associations
- Réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques) en valorisant les conduites responsables
- Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casques et gants) et facultatifs (vêtements renforcés, etc.)
- Sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leurs véhicules
- Sensibiliser sur la fragilité des usagers de deux-roues motorisés et la nécessité d'éviter les sur-risques (usage de substances psychoactives et conduite, vitesse inadaptée, absence d'équipement, deux-roues motorisés modifiés, non-respect du code de la route, ...)
- Valoriser les connaissances relatives aux spécificités des accidents deux-roues motorisés auprès des utilisateurs
- Réunir régulièrement les acteurs du milieu motocycliste pour favoriser le dialogue (motos clubs, associations, professionnels de vente/réparation, enseignants de la conduite)
- Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique d'un deux-roues motorisé (opération « motard d'un jour » notamment)

Contrôle - sanction :

- Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules (contrôles préventifs en amont possibles, notamment sur les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires) et des équipements (casque, gants, etc.)
- Cibler les contrôles de deux-roues motorisés sur les axes et/ou périodes accidentogènes
- Contrôler la possession du permis AM

F. Vitesse

Amélioration de la connaissance :

- Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées en circulation et lors des accidents
- Créer ou maintenir un observatoire des vitesses
- Distinguer, lors de l'analyse d'accidents, les cas d'excès de vitesse et ceux de vitesse non adaptée eu égard aux circonstances

Infrastructure :

- Promouvoir la mise en cohérence des vitesses en intégrant la logique d'itinéraire
- Adapter les entrées d'agglomérations à l'environnement afin de rendre les limitations de vitesses lisibles, efficaces et cohérentes
- Optimiser la lisibilité de l'infrastructure notamment en virages et en intersections

Education - sensibilisation - formation - information :

- Sensibiliser les conducteurs sur les notions de freinage et de distance de sécurité
- Sensibiliser les usagers sur les conséquences de vitesses inadaptées (une vitesse inadaptée est aussi grave qu'un excès de vitesse et plus difficile à appréhender)
- Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive
- Mener des campagnes sur la nécessité de contrôler régulièrement l'état de son véhicule (organes de freinage, état pneu et gonflage, huile, etc.), les vitesses soutenues (sur autoroute par exemple) sollicitant plus fortement la mécanique
- Sensibiliser au port de la ceinture de sécurité et autres équipements de sécurité

Contrôle – sanction :

- Mettre en œuvre un plan départemental de contrôles routiers (PDCR) annuel
- Maintenir un haut niveau de contrôle avec une démarche de cohérence des limitations de vitesse et une communication permettant une meilleure acceptation sociale des contrôles
- Développer le contrôle automatisé sur le territoire

G. Distracteurs

Amélioration de la connaissance :

- Développer un volet distracteurs dans les bilans annuels d'accidentalité
- Améliorer la connaissance sur les accidents avec distracteurs

Infrastructure :

- Optimiser et simplifier la lisibilité de la signalisation routière

Education - sensibilisation - formation - information :

- Sensibiliser les parents à montrer l'exemple afin de bannir l'utilisation du téléphone au volant pour les générations futures de conducteurs (au même titre que mettre la ceinture ou être courtois)
- Sensibiliser au fait que les aides à la conduite (régulateur, ABS, radars de recul, etc.) sont positives pour la sécurité mais n'exonèrent pas le conducteur d'une vigilance soutenue
- Inciter les auto-écoles à insister pendant la formation sur les risques liés à l'usage des distracteurs
- Sensibiliser les référents en entreprise aux risques liés à la conduite avec un téléphone portable
- Former les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) à ce risque
- Informer les conducteurs qu'en cas d'accidents l'utilisation de distracteurs est une preuve de responsabilité
- Communiquer sur les dangers des distracteurs (réseaux sociaux, etc.)

Contrôle - sanction :

- Poursuivre la répression de l'utilisation des distracteurs en développant les contrôles banalisés
- Sanctionner de manière spécifique l'utilisation d'un téléviseur ou d'une console de jeux vidéo en situation de conduite.

IV. Suivi et évaluation du DGO

La démarche de partenariat mise en œuvre dans le cadre de l'élaboration du DGO sera poursuivie au-delà de la validation de ce document.

Le comité de pilotage se réunira annuellement afin de constater l'évolution de l'accidentologie dans le département de l'Allier et réfléchir à d'éventuelles nouvelles pistes d'actions au regard de ces changements.

Chaque année, le PDASR et le PDCR devront permettre une mise en cohérence des actions en fonction des enjeux départementaux et des orientations fixés dans le présent document, ceci afin de réduire de manière significative l'accidentalité routière du département de l'Allier.

Fait en 7 exemplaires

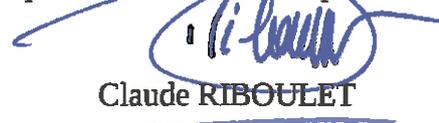
À Moulins, le **22 DEC. 2017**

Le préfet de l'Allier



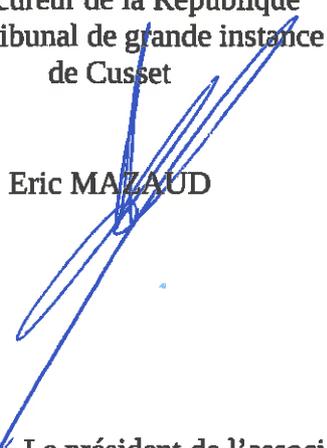
Pascal SANJUAN

Le président du conseil départemental



Claude RIBOULET

Le procureur de la République
près le tribunal de grande instance
de Cusset



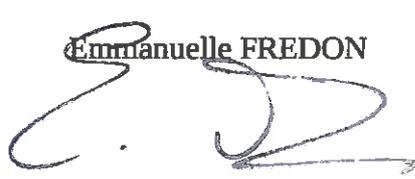
Eric MAZAUD

La procureure de la République
près le tribunal de grande instance
de Montluçon



Julie BERNIER

La procureure de la République
près le tribunal de grande instance
de Moulins



Emmanuelle FREDON

Le président de l'association des maires
et des présidents de communautés de
l'Allier



Bruno ROJOUAN

Le président de l'association des maires
ruraux de l'Allier



Dominique BIDET