

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

*Direction départementale de l'Équipement  
de l'Allier*

*Service Risques Sécurité Environnement*

*Bureau Sécurité des Transports*

# SECURITE ROUTIERE DANS L'ALLIER

## Le Document Général d'Orientations (D G O) 2008 - 2012

**Dossier d'Etape**

**Le Document Général d'Orientations  
(D G O)  
2008 - 2012**

## S O M M A I R E

	<i>Page</i>
<b>I. Le contexte</b>	3
<b>II. Les objectifs du Document Général d'Orientations</b>	3
<b>III. Déroulement de l'élaboration</b>	4
<b>IV. 1<sup>ère</sup> phase : Bilan de l'accidentologie et analyse</b>	5
- 4-1 Evolution de l'accidentalité générale dans le département entre 2002 et 2006	5
- 4-1-1 Evolution des A.T.B.	5
- 4-1-2 Evolution des moyennes glissantes sur les 12 derniers mois de janvier 2002 à janvier 2007	6
- 4-2 Répartition des victimes par catégories d'usagers et en fonction des âges	7
- 4-2-1 Répartition des tués, blessés hospitalisés et blessés non hospitalisés pour l'ensemble du département entre 2002 et 2006.	7
- 4-2-1.1 <i>Les tués</i>	7
- 4-2-1.2 <i>Les blessés hospitalisés</i>	7
- 4-2-1.3 <i>Les blessés non hospitalisés</i>	8
- 4-2-2 Répartition des victimes par catégories d'âge	9
- 4-2-3 Répartition des victimes par catégories d'usager	9
- 4-2-4 Répartition du nombre de victimes par catégories d'usagers en fonction de l'âge	9
- 4-3 Bilan de l'accidentologie par territoires	10
- 4-3-1 Le bilan de l'accidentologie par groupement de communes	10
- 4-3-1 Le bilan de l'accidentologie par groupement de communes	11
- Carte des communautés de communes et d'agglomérations de l'Allier	12
- 4-3-2 Répartition de l'accidentologie par groupement de communes	13
- 4-4 La vitesse	13
- 4-4-1 Evolution des vitesses moyennes	14
- 4-4-2 Evolution générale des taux de dépassement	15
- 4-4-3 Contrôles Sanctions Automatisés	16
- 4-5 L'Alcool	16
- 4-5-1 Bilan global de l'accidentologie des accidents avec alcool pour un chauffeur au moins	16
- 4-5-2 Répartition par territoire	16
- 4-5-3 Répartition par catégorie de voiries	16
- 4-5-4 Répartition selon le jour de la semaine	17
- 4-5-5 Répartition par tranches d'âges et modes des accidents avec alcool	18
- 4-6 Les obstacles latéraux	18
- 4-7 Les motifs des déplacements dans les accidents corporels	20
- 4-8 Répartition par réseaux	24
- 4-9 L'accidentologie chez les jeunes de 15 à 24 ans	25
- 4-9-1 Répartition des jours de la semaine de l'accidentalité des jeunes de 15 à 24 ans	26
- 4-10 Hérarchisation des enjeux et des secteurs à forts enjeux	26
<b>V. 2<sup>ème</sup> phase : Approfondissement des enjeux</b>	27
- 5-1 Analyse des enjeux jeunes et deux roues dans la communauté d'agglomération de Vichy-Val d'Allier	27
- 5-1-1 L'accidentologie sur le territoire de la communauté d'agglomération de Vichy-Val d'Allier	27
- 5-1-2 Comparaison des enjeux jeunes et deux roues	30
- 5-1-2-1 <i>Victimes : les Tués</i>	31
- 5-1-2-2 <i>Victimes : les Blessés Hospitalisés</i>	33

# SECURITE ROUTIERE DANS L'ALLIER

## Le Document Général d'Orientations (D G O) 2 0 0 8 - 2 0 1 2

### I - Le contexte

Le Président de la République a présidé, le 21 décembre 2007, un conseil des ministres restreint relatif à la Sécurité Routière et fixé en accord avec le Premier Ministre, l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées par an à moins de 3000 d'ici à 2012.

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

Ainsi, des mesures doivent être prises, pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool, pour diviser par trois le nombre de jeunes tués, et pour diviser par deux le nombre d'accidents mortels liés à l'utilisation de deux roues.

Dans ce contexte, chaque département doit définir, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2008 à 2012, les orientations d'actions de la politique à mener au sein du département, pour faire reculer le nombre et la gravité des accidents et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés.

### II - Les objectifs du Document Général d'Orientations

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'Etat, au Conseil général, aux principales 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'Etat et les élus des collectivités territoriales les plus importantes, le DGO doit également permettre de fédérer, autour des axes prioritaires proposés, l'ensemble des acteurs potentiels concernés.

Le Document Général d'Orientations permettra de définir les orientations d'actions qui seront mises en œuvre, dans le cadre annuel des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière.

Le Document Général D'orientations constitue donc l'outil politique de programmation mais également l'outil de mobilisation locale pour la lutte contre l'insécurité routière.

### **III - Déroulement de l'élaboration**

Un comité de pilotage présidé par monsieur le Préfet de l'Allier a été mis en place le 24 juin 2008 pour élaborer le DGO Sécurité Routière.

Le comité de pilotage regroupe la Préfecture, le Conseil Général, les communautés d'agglomération de Moulins, Montluçon et Vichy Val d'Allier, la gendarmerie, la police nationale, le service départemental d'incendie et de secours, le coordinateur Sécurité Routière, l'observatoire départemental de la Sécurité Routière de la DDE, l'Inspection d'académie, la CRAM Auvergne et la MSA de l'Allier.

Conformément à la circulaire du 15 avril 2008 relative à la mise en œuvre de la politique locale de Sécurité Routière en 2008, madame la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière a précisé que les enjeux suivants seront communs à tous les départements :

- alcool
- vitesse
- jeunes
- deux roues motorisés.

L'analyse de l'accidentologie routière du DGO porte sur les années 2002 - 2006

La 1<sup>ère</sup> phase de l'élaboration du DGO a porté sur la réalisation d'une étude d'enjeu pour l'ensemble du département et par groupement de communes (3 communautés d'agglomération et 19 communautés de communes).

- Bilan accidentologique et analyse du bilan
- Caractérisation des 4 enjeux nationaux
- Hiérarchisation des enjeux et des secteurs à forts enjeux.

La 2<sup>ème</sup> phase, compréhension des enjeux, porte sur l'approfondissement des enjeux par une analyse complémentaire de la connaissance de l'accidentalité.

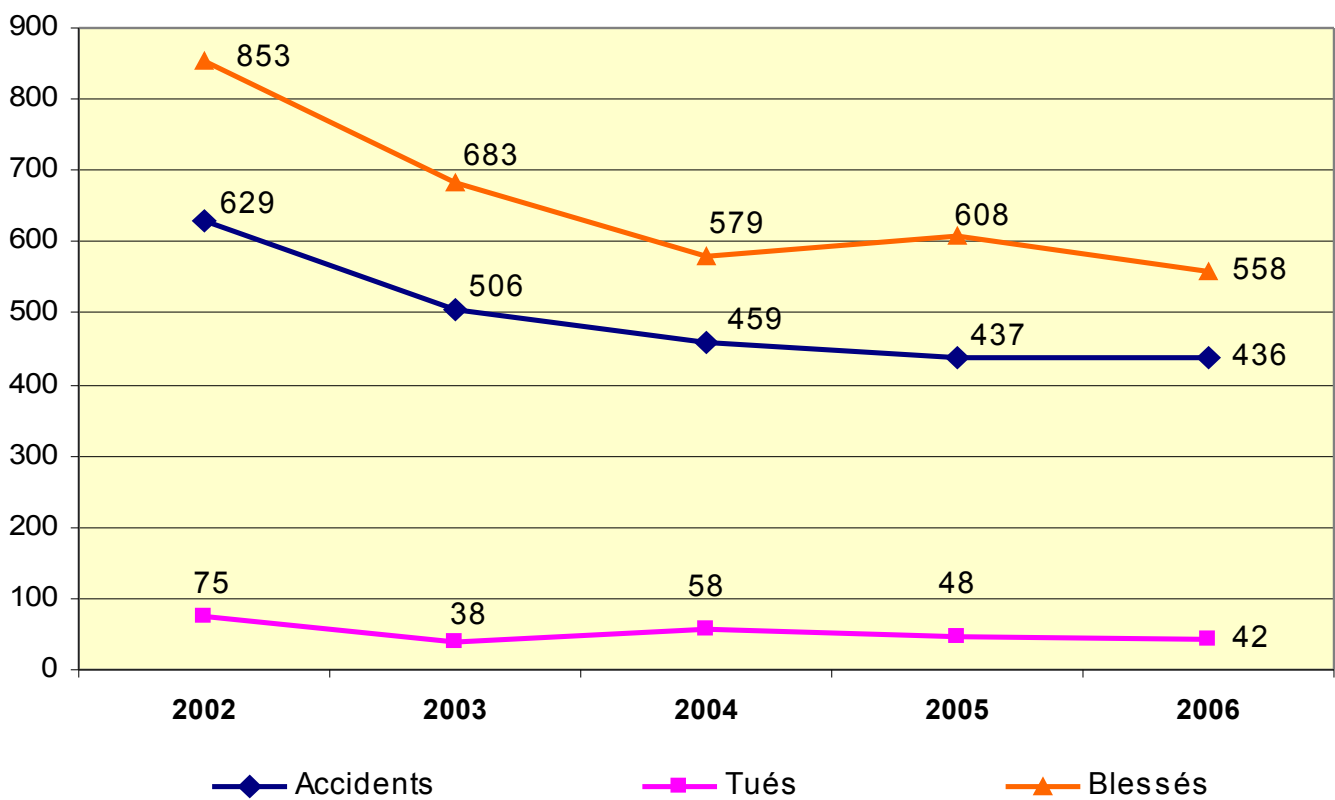
La 3<sup>ème</sup> phase porte sur la définition des orientations d'actions.

#### IV - 1<sup>ère</sup> phase : Bilan de l'accidentologie et analyse

- 4-1 Evolution de l'accidentalité générale dans le département entre 2002 et 2006 :

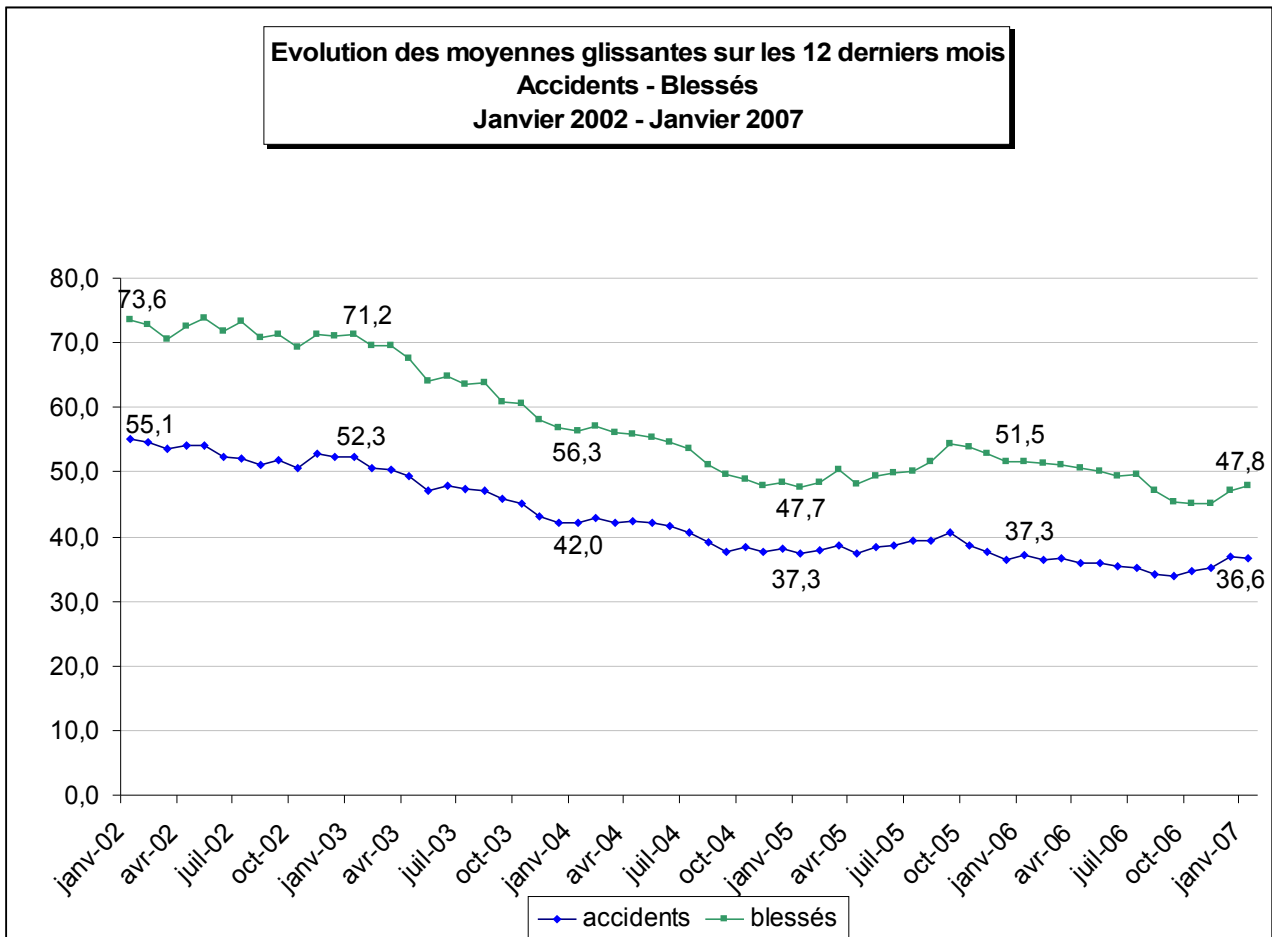
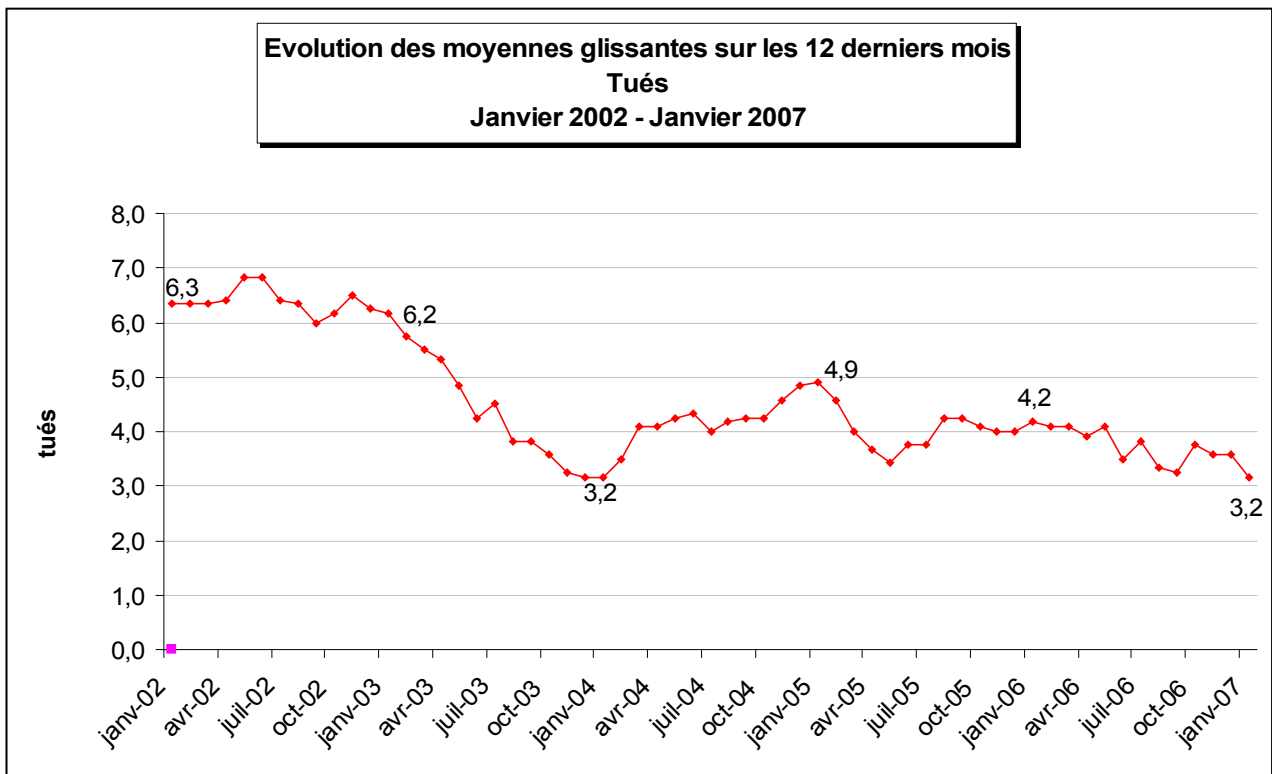
4-1-1 Evolution des A.T.B.

Année	Accidents	Tués	B H	B N H
2002	629	75	192	661
2003	506	38	152	531
2004	459	58	132	447
2005	437	48	284	324
2006	436	42	327	231
<i>ensemble</i>	2467	261	1087	2194



4-1-2 Evolution des moyennes glissantes sur les 12 derniers mois de janvier 2002 à janvier 2007

Les valeurs moyennes sur 12 mois, représentées sur les courbes, "lissent" les bilans mensuels et représentent l'évolution tendancielle des « A.T.B.H. ».



– 4-2 Répartition des victimes par catégories d'usagers et en fonction des âges :

4-2-1 – Répartition des tués, blessés hospitalisés et blessés non hospitalisés pour l'ensemble du département entre 2002 et 2006

4-2-1.1 – Les tués

	0-14 ans	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +	Tous âges
<b>VL</b>	5	53	53	47	26	184 (soit 70,5 %)
<b>VU</b>	0	0	1	2	0	3 (soit 1,1 %)
<b>Moto</b>	0	6	14	5	0	25 (soit 9,6 %)
<b>Cyclo</b>	3	6	1	3	0	13 (soit 3,1 %)
<b>Vélo</b>	0	0	0	4	4	8 (soit 3,1 %)
<b>Piétons</b>	0	1	1	3	12	17 (soit 6,5 %)
<b>PL + autre</b>	0	0	4	6	1	11 (soit 4,2 %)
<b>Tous modes</b>	8 (soit 3,0 %)	66 (soit 25,3 %)	74 (soit 28,4 %)	70 (soit 26,8 %)	43 (soit 16,5 %)	261

4-2-1.2 – Les blessés hospitalisés

	0-14 ans	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +	Tous âges
<b>VL</b>	35	157	183	146	86	607 (soit 56,0 %)
<b>VU</b>	2	5	13	9	3	32 (soit 3,0 %)
<b>Moto</b>	0	22	52	24	0	98 (soit 9,0 %)
<b>Cyclo</b>	7	132	19	12	3	173 (soit 16,0 %)
<b>Vélo</b>	10	1	7	11	7	36 (soit 3,3 %)
<b>Piétons</b>	12	11	12	23	53	111 (soit 10,2 %)
<b>PL + autre</b>	0	6	6	7	8	27 (soit 2,5 %)
<b>Tous modes</b>	66 (soit 6,1 %)	334 (soit 30,8 %)	292 (soit 27,0 %)	232 (soit 21,4 %)	160 (soit 14,7 %)	1084

#### 4-2-1.3 – Les blessés non hospitalisés

	0-14 ans	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +	Tous âges
<b>VL</b>	82	333	401	277	178	607 (soit 56,0 %)
<b>VU</b>	1	13	12	9	3	32 (soit 3,0 %)
<b>Moto</b>	3	34	54	22	0	113 (soit 5,2 %)
<b>Cyclo</b>	26	309	46	19	3	403 (soit 18,7 %)
<b>Vélo</b>	13	11	17	12	11	64 (soit 3,0 %)
<b>Piétons</b>	26	22	33	59	71	211 (soit 9,8 %)
<b>PL + autre</b>	3	11	24	17	5	60 (soit 2,8 %)
<b>Tous modes</b>	154 (soit 7,1 %)	733 (soit 33,9 %)	587 (soit 27,2 %)	415 (soit 19,2 %)	271 (soit 12,6 %)	2160

Pour l'ensemble du département on observe que les jeunes compris entre 15 et 24 ans représentent 25,3 % des tués, 30,8 % des blessés hospitalisés et 33,9 % des blessés non hospitalisés alors que cette tranche d'âge correspond à 11 % de la population du département.

La surreprésentation des jeunes dans l'accidentologie de la circulation routière confirme l'enjeu jeunes dans l'Allier.

L'examen de la part des deux roues est la suivante :

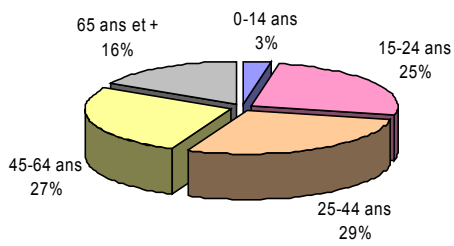
- L'ensemble des modes 2 roues (moto, cyclomoteur, vélo) représente 17,7 % des tués, 29,1 % des blessés hospitalisés et 26,9 % des blessés non hospitalisés alors qu'il correspond à 3 % environ de l'ensemble des modes de déplacements.

Les deux roues correspondent à un enjeu de sécurité routière préoccupant dans l'Allier.

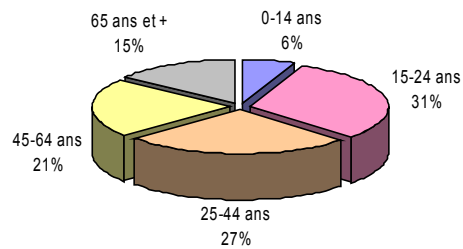


## 4-2-2 Répartition des victimes par catégories d'âge

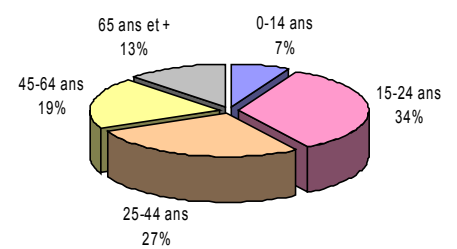
### Tués



### Blessés Hospitalisés

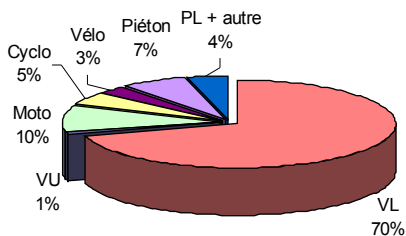


### Blessés non Hospitalisés

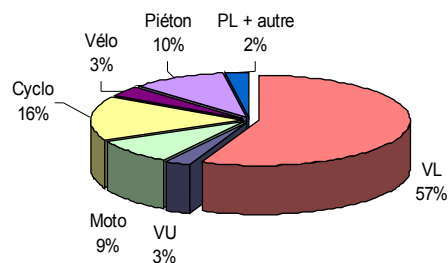


## 4-2-3 Répartition des victimes par catégories d'usagers

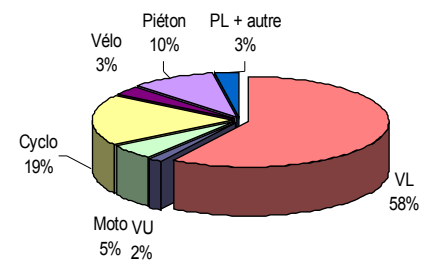
### Tués



### Blessés Hospitalisés

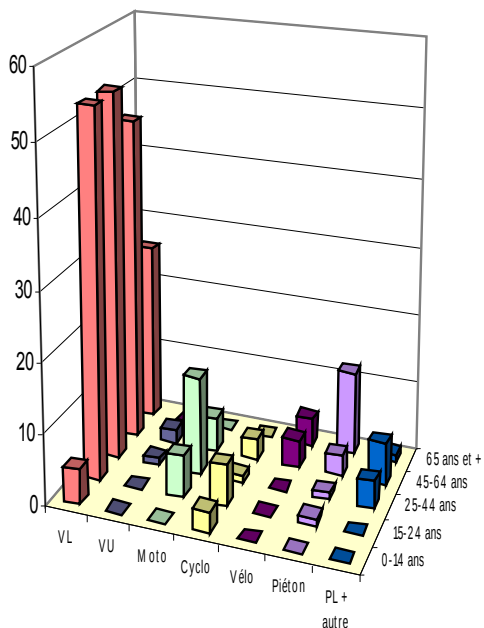


### Blessés non Hospitalisés

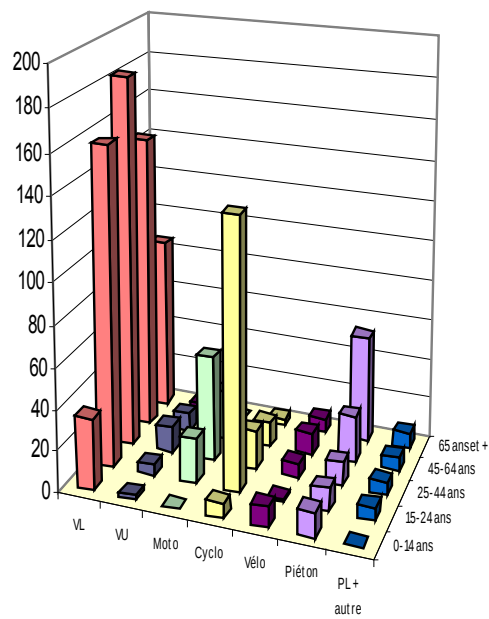


## 4-2-4 Répartition du nombre de victimes par catégories d'usagers en fonction de l'âge

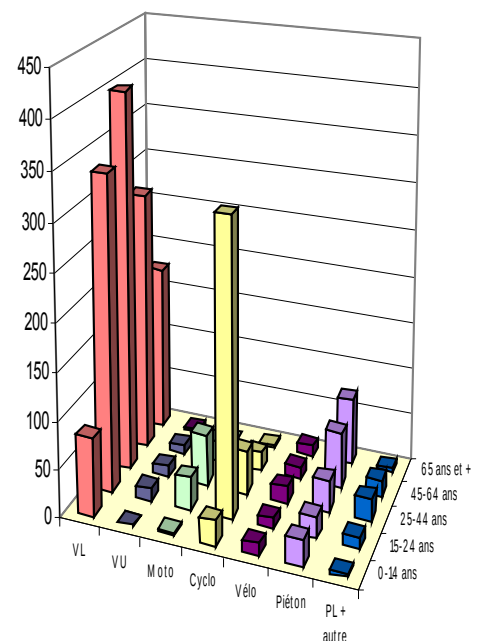
### Tués



### Blessés Hospitalisés



### Blessés non Hospitalisés



- 4-3 Bilan de l'accidentologie par territoires :

4-3-1 Le bilan de l'accidentologie par groupement de communes

La présentation détaillée de l'accidentologie dans chaque communauté d'agglomération ou de communes figure en annexe au présent document.

Globalement pour chaque groupement de communes et pour l'ensemble du département le bilan 2002-2006 est le suivant :

Communautés	Nbre de communes	Pop. 2007	Total			
			Acc.	Tués	BH	BNH
Communauté d'Agglomération de Moulins	26	53 854	366	36	132	336
Communauté d'Agglomération de Vichy-Val d'Allier	23	75 299	872	35	223	880
Communauté d'Agglomération de Montluçon	10	60 580	305	20	124	274
Communauté de communes de Bocage Sud	14	6 160	48	12	43	33
Communauté de communes de Commentry-Néris les Bains	12	15 668	122	12	60	97
Communauté de communes de la Montagne Bourbonnaise	15	6 495	28	4	22	13
Communauté de communes de la région de Montmarault	21	11 216	62	10	46	49
Communauté de communes de Varennes-Forterre	14	9 785	51	13	33	34
Communauté de communes du Bassin de Gannat	16	12 482	94	11	48	64
Communauté de communes du Pays d'Huriel	14	7 297	30	2	15	33
Communauté de communes du Pays de Chevagnes en Sologne Bourbonnaise	9	5 175	50	16	43	35
Communauté de communes du Pays de Lapalisse	14	8 604	60	12	53	28
Communauté de communes du Pays de Lévis en Bocage Bourbonnais	8	4 196	22	2	11	17
Communauté de communes du Pays de Marcillat en Combraille	11	4 246	22	4	9	11
Communauté de communes du Pays de Tronçais	16	8 014	43	8	28	31
Communauté de communes du Val de Cher	9	5 548	35	5	17	31
Communauté de communes du Val de Loire	3	2 332	17	7	14	22
Communauté de communes en Bocage Bourbonnais	11	7 682	40	4	21	35
Communauté de communes en Pays Saint-Pourçinois	27	15 517	92	22	64	91
Communauté de communes Le Donjon-Val Libre	14	4 718	22	6	22	11
Communauté de communes Sioule, Colettes et Bouble	18	5 372	35	8	18	31
Communauté de communes Val de Besbre et Sologne Bourbonnaise	15	11 749	52	12	42	38
Ensemble du département	<b>320</b>	<b>341 989</b>	<b>2 467</b>	<b>261</b>	<b>1 087</b>	<b>2 194</b>

*Rappel des définitions :*

Accident corporel : accident de la circulation dans lequel il y a au moins un blessé ou un tué.

Tué : personne décédée dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Blessé hospitalisé (BH) : personne qui reste plus de 24 heures à l'hospital.

Blessé non hospitalisé (BNH) : personne qui reste moins de 24 heures à l'hospital.



- 4-3-2 Répartition de l'accidentologie par groupement de communes

Communautés	Nbre de communes	% Pop. 2007	%			
			Acc.	Tués	BH	BNH
Communauté d'Agglomération de Moulins	26	15,7 %	14,8 %	13,8 %	12,1 %	15,3 %
Communauté d'Agglomération de Vichy-Val d'Allier	23	22 %	35,4 %	13,4 %	20,5 %	40,1 %
Communauté d'Agglomération de Montluçon	10	17,7 %	12,4 %	7,7 %	11,4 %	12,5 %
Communauté de communes de Bocage Sud	14	1,8 %	1,9 %	4,6 %	4 %	1,5 %
Communauté de communes de Commentry-Néris les Bains	12	4,6 %	4,9 %	4,6 %	5,5 %	4,4 %
Communauté de communes de la Montagne Bourbonnaise	15	1,9 %	1,1 %	1,5 %	2 %	0,6 %
Communauté de communes de Varennes-Forterre	14	2,8 %	2,1 %	5 %	3,1 %	1,5 %
Communauté de communes du Bassin de Gannat	16	3,6 %	3,8 %	4,2 %	4,4 %	2,9 %
Communauté de communes du Pays d'Huriel	14	2,1 %	1,2 %	0,7 %	1,4 %	1,5 %
Communauté de communes du Pays de Chevagnes en Sologne Bourbonnaise	9	1,6 %	2 %	6,1 %	4 %	1,6 %
Communauté de communes du Pays de Lapolis	14	2,6 %	2,4 %	4,6 %	4,9 %	1,3 %
Communauté de communes du Pays de Lévis en Bocage Bourbonnais	8	1,2 %	9 %	0,7 %	1 %	0,7 %
Communauté de communes du Pays de Marcillat en Combraille	11	1,2 %	9 %	1,5 %	0,8 %	0,5 %
Communauté de communes du Pays de Tronçais	16	2,3 %	1,7 %	3,1 %	2,6 %	1,4 %
Communauté de communes du Val de Cher	9	1,6 %	1,4 %	1,9 %	1,5 %	1,4 %
Communauté de communes du Val de Loire	3	0,7 %	0,7 %	2,7 %	1,3 %	1 %
Communauté de communes en Bocage Bourbonnais	11	2,2 %	1,6 %	1,5 %	1,9 %	1,6 %
Communauté de communes en Pays Saint-Pourçinois	27	4,6 %	3,7 %	8,4 %	5,9 %	4,1 %
Communauté de communes Le Donjon-Val Libre	14	1,4 %	0,9 %	2,3 %	2 %	0,5 %
Communauté de communes Sioule, Colettes et Bouble	18	1,6 %	1,4 %	3,1 %	1,6 %	1,4 %
Communauté de communes Val de Besbre et Sologne Bourbonnaise	15	3,4 %	2,1 %	4,6 %	3,8 %	1,7 %
Communauté de communes Val de Besbre et Sologne Bourbonnaise	15	3,4 %	2,1 %	4,6 %	3,8 %	1,7 %

Le tableau ci-dessus fait apparaître que les trois communautés d'agglomération qui représentent 55,4 % de la population départementale concentrent 62,6 % des accidents corporels, 34,9 % des tués, 44 % des blessés hospitalisés et 67,9 % des blessés non hospitalisés.

La communauté d'agglomération de Vichy-Val d'Allier dont la population représente 22 % de la population départementale concentre 35,4 % des accidents corporels, 13,4 % des tués, 20,5 % des blessés hospitalisés et 40,1 % des blessés non hospitalisés. Dans cette communauté d'agglomération l'accidentalité routière est surreprésentée par rapport au reste du département.

On observe également une surreprésentation des accidents mortels dans les communautés de communes du Bocage Sud, du Pays de Chevagnes et du Pays Saint-Pourçinois. Ces trois communautés de communes représentent 8 % de la population et concentrent 19,1 % des tués de la circulation routière entre 2002 et 2006.

#### - 4-4 La vitesse :

Le département de l'Allier dispose, hors autoroutes A71 et A719, de 38 équipements de comptages permanents appelés stations SIREDO (Système Informatisé de Recueil de Données), 14 sur le réseau national et 24 sur le réseau départemental.

Le système SIREDO permet d'exploiter les vitesses pratiquées sur chaque itinéraire équipé.

On peut ainsi mesurer l'évolution des vitesses pratiquées et le niveau de dépassement en regard des limitations.

Sur le département de l'Allier, l'étude a été faite à partir des données de vitesses recueillies depuis 31 stations SIREDO en continu 24 h sur 24.

L'indicateur de vitesse choisi est le taux de dépassement c'est-à-dire la proportion de véhicules circulant au-delà de la vitesse réglementaire mise en place.

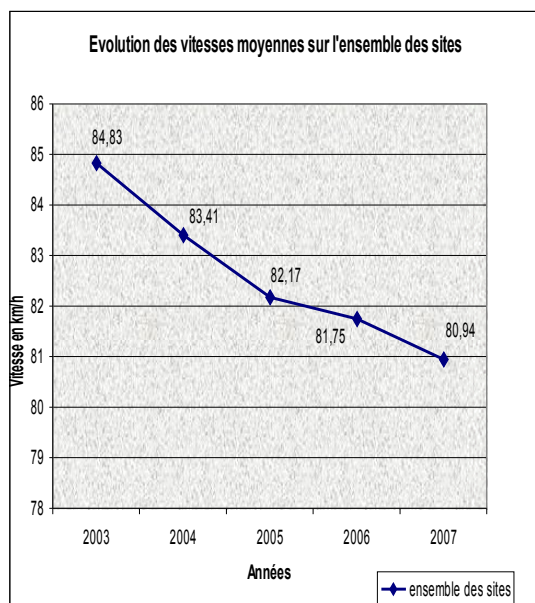
Les usagers dits « rapides » sont quant à eux caractérisés par le pourcentage d'usagers circulant 20 km/h au-delà de cette même limitation de vitesse.

#### 4-4-1 Evolution des vitesses moyennes

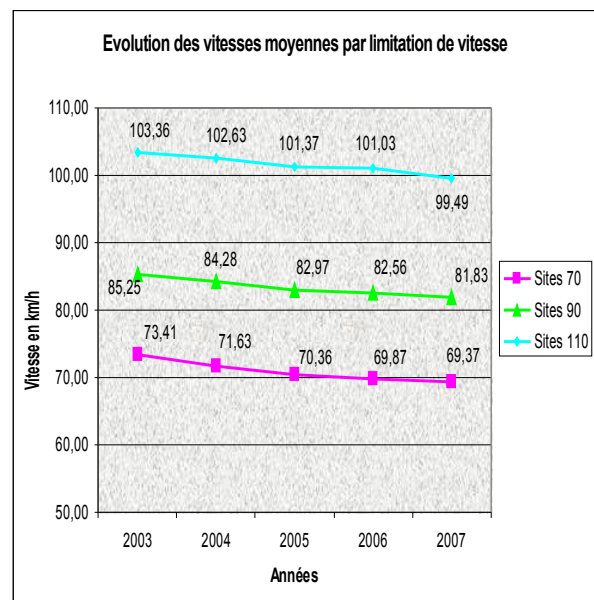
La vitesse moyenne est déterminée à partir des vitesses pratiquées pour l'ensemble des véhicules à hauteur des stations SIREDO, sur une année.

Le graphique II.1 représente la vitesse moyenne pour l'ensemble des points de mesures.

Le graphique II.2 représente la vitesse moyenne en fonction de la vitesse légale autorisée à hauteur des différents sites.



Graphique II.1



Graphique II.2

La vitesse moyenne sur l'ensemble des sites a diminué de 4 km/h entre 2003 et 2007, quelle que soit la vitesse en place.

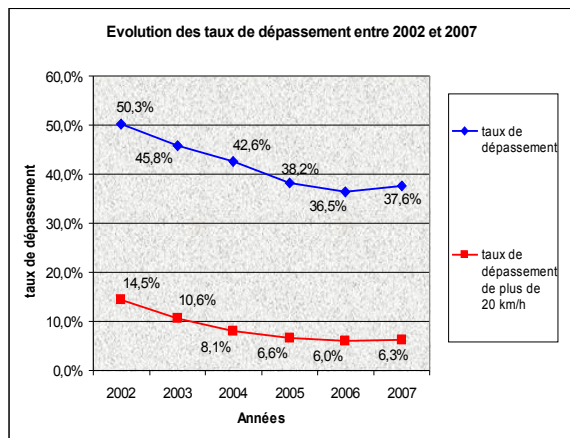
#### 4-4-2 Evolution générale des taux de dépassement

Le taux de dépassement correspond à la part des usagers qui circulent au-dessus de la vitesse légale autorisée.

Le graphique III.1 représente les taux de dépassement pour l'ensemble des points de mesures.

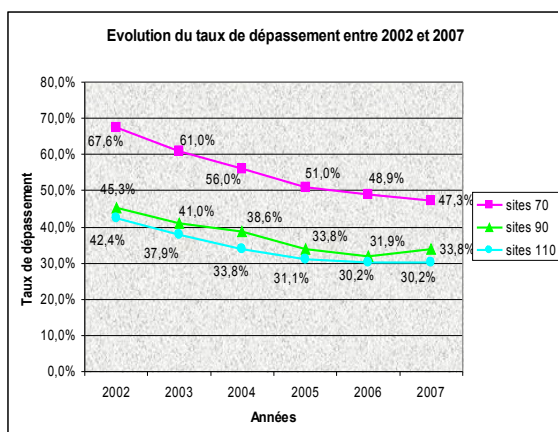
Le graphique III.2 représente les taux de dépassement en fonction de la vitesse légale autorisée à hauteur des différents sites de mesures.

Le graphique III.3 représente les taux de dépassement supérieurs à 20 km/h par rapport à la vitesse légale autorisée à hauteur des différents sites de mesures



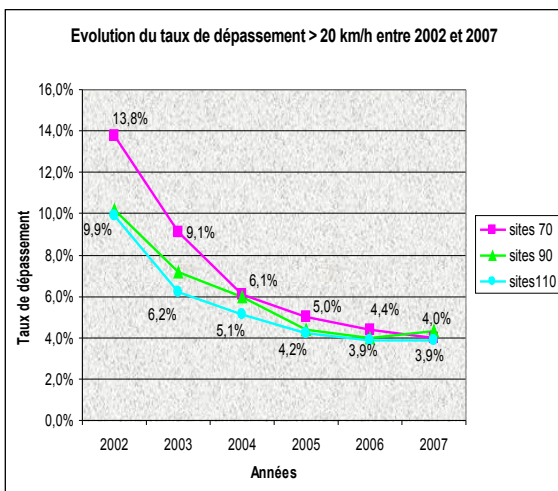
Graphique III.1

Les taux de dépassement ont baissé de 13 % et ceux de plus de 20 km/h de 8 % entre 2002 et 2007.



Graphique III.2

La plus forte baisse des taux de dépassement est observée pour les sites limités à 70 km/h avec moins de 20 % entre 2002 et 2007.



Graphique III.3

Pour ce qui concerne les taux de dépassement de plus de 20 km/h, on observe une diminution comprise entre 8 et 10 % entre 2002 et 2007, avec une stabilité depuis 2006.

### 4-4-3 Contrôles Sanctions Automatisés

routes	site	2006					2007				
		<20 km/h	entre 20 et 30 km/h	entre 30 et 40 km/h	entre 40 et 50 km/h	> 50 km/h	<20 km/h	entre 20 et 30 km/h	entre 30 et 40 km/h	entre 40 et 50 km/h	> 50 km/h
RN7	St Gérard Le Puy	2310	229	69	43	36	1640	164	54	29	63
RD2009	Bayet	2499	146	24	13	5	1475	66	15	6	2
RN209	Creuzier Le Neuf	1384	82	26	12	1	751	57	17	12	5
RN7	Bessay Sur Allier	5052	472	115	35	39	3485	343	109	53	50
RN7	Bessay Sur Allier	1949	106	28	14	10	1152	45	16	6	3
RN79	Toulon Sur Allier	10379	918	250	83	39	6903	508	140	52	46
RD2144	Lavault Ste Anne	6392	264	92	36	40	2726	186	97	38	27
RD2009	Contigny	2480	73	21	13	9	1268	48	13	6	8
RN79	Toulon Sur Allier	12291	1238	372	106	72	10031	865	242	100	58
A71	Doyet (mise en service 2007)						4297	275	77	37	15
	TOTAL	44736	3528	997	355	251	33728	2557	780	339	277

Le nombre total d'infractions constatées a baissé de 24,4% entre 2006 et 2007, à l'exception des excès de vitesse de plus de 50 km/h qui ont augmenté de 4,4 %.

#### **Bilan vitesse :**

Quelque soit la limitation de vitesse et le type de route, on observe que le taux de dépassement de la vitesse autorisée notamment celui supérieur à 20 km/h et la vitesse moyenne ont baissé de manière significative depuis les 5 dernières années.

Il faut rappeler que si la vitesse moyenne baisse de 1 %, le nombre d'accidents diminuera de 2 %, le nombre des blessés de 3 % et le nombre de tués de 4 %.

Le comportement des usagers a fortement évolué avec une prise de conscience des dangers de la vitesse.

L'enjeu vitesse reste un facteur déterminant dans l'accidentologie départementale.

- 4-5 L'Alcool :

4-5-1 Bilan global de l'accidentologie des accidents avec alcool pour un chauffeur au moins

<b>Bilan global</b>	<b>Accidents</b>	<b>Tués</b>	<b>B H</b>	<b>B N H</b>
Période considérée 2002-2006	352	64	197	245

4-5-2 Répartition par territoire

<b>Zones</b>	<b>Accidents avec alcool</b>	<b>Tués</b>	<b>B H</b>	<b>B N H</b>
Hors agglomération	197	47	121	126
En agglomération	155	17	76	119

4-5-3 Répartition par catégorie de voiries

<b>Routes</b>	<b>Accidents avec alcool</b>	<b>Tués</b>	<b>B H</b>	<b>B N H</b>
Autoroute	2	1	0	7
RN actuelle	37	5	25	25
Ex RN + RD	235	53	138	153
V.C. Et autres	78	5	34	60
Ensemble	352	64	197	245

4-5-4 Répartition selon le jour de la semaine

<b>Jours</b>	<b>Accidents avec alcool</b>	<b>Tués</b>	<b>B H</b>	<b>B N H</b>
Lundi				
Mardi				
Mercredi				
Jeudi				
Vendredi				
Samedi				
Dimanche				
Ensemble				



#### 4-5-5 Répartition par tranches d'âges et modes des accidents avec alcool

		00-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
<b>Piétons</b>	Tués BH BNH						
<b>Bicyclettes</b>	Tués BH BNH						
<b>Cyclomoteurs</b>	Tués BH BNH						
<b>Motos</b>	Tués BH BNH						
<b>VL</b>	Tués BH BNH						
<b>PL</b>	Tués BH BNH						
<b>Autres</b>	Tués BH BNH						
<b>Total</b>	<b>Tués BH BNH</b>						

– 4-6 Les obstacles latéraux :

Les accidents contre des obstacles latéraux constituaient un des enjeux du DGO 2002-2006.

Au titre du DGO 2008-2012 il convient de vérifier si ce type d'accident correspond à un enjeu de l'accidentologie routière dans l'Allier.

Le bilan des accidents contre des obstacles latéraux entre 2002 et 2006 est le suivant :

Année	Total Accidents corporels				Part des accidents corporels contre Poteau				Part des accidents corporels contre Arbre				Part des accidents corporels contre Talus			
	Acc.	Tués	BH	BNH	Acc.	Tués	BH	BNH	Acc.	Tués	BH	BNH	Acc.	Tués	BH	BNH
2002	629	75	192	661	18 3 %	2 3 %	7 4 %	19 3 %	28 4 %	3 4 %	10 5 %	28 4 %	58 9 %	14 19 %	24 13 %	46 7 %
2003	506	38	152	531	14 3 %	3 8 %	2 1 %	12 2 %	18 4 %	4 11 %	6 4 %	15 3 %	47 9 %	3 8 %	22 14 %	36 7 %
2004	459	58	132	447	16 3 %	3 5 %	6 5 %	15 3 %	17 4 %	10 17 %	4 3 %	6 1 %	47 10 %	7 12 %	16 12 %	44 10 %
2005	437	48	284	324	13 3 %	3 6 %	9 3 %	9 3 %	23 5 %	4 8 %	19 7 %	19 6 %	24 5 %	1 2 %	19 7 %	11 3 %
2006	436	42	327	231	14 3 %	1 2 %	13 4 %	4 2 %	24 6 %	5 12 %	18 6 %	4 2 %	34 8 %	5 12 %	31 9 %	6 3 %
<b>TOTAL</b>	<b>2465</b>	<b>261</b>	<b>1087</b>	<b>2194</b>	<b>75 3 %</b>	<b>12 4,6 %</b>	<b>37 3,4 %</b>	<b>59 2,7 %</b>	<b>110 4,4 %</b>	<b>26 9,9 %</b>	<b>57 5,2 %</b>	<b>72 3,3 %</b>	<b>210 8,5 %</b>	<b>30 11,5 %</b>	<b>112 10,3 %</b>	<b>143 6,5 %</b>

Le % représente la part du type d'accident et de victimes par rapport à l'ensemble des accidents et victimes intervenu au cours de l'année.

Les accidents contre les obstacles latéraux de type poteaux ou arbres sont des accidents représentant une part relativement faible de l'accidentologie routière dans l'Allier, ils ont pour causes des pertes de contrôle dues soit à la conduite avec alcool, soit à la vitesse ou à une perte de vigilance liée à la fatigue.

Les opérations de sécurité pour isoler les poteaux ou les arbres ont contribué à réduire sensiblement la gravité des accidents contre les obstacles latéraux suite à des pertes de contrôles des usagers.

Dans ce type d'accidents le facteur vitesse est essentiel avec celui du port de la ceinture.

– 4-7 Les motifs des déplacements dans les accidents corporels :

En vue de connaître les motifs des déplacements lors des accidents corporels le bilan suivant a été réalisé en fonction des principaux motifs.

« Trajet à caractère professionnel »(\*)

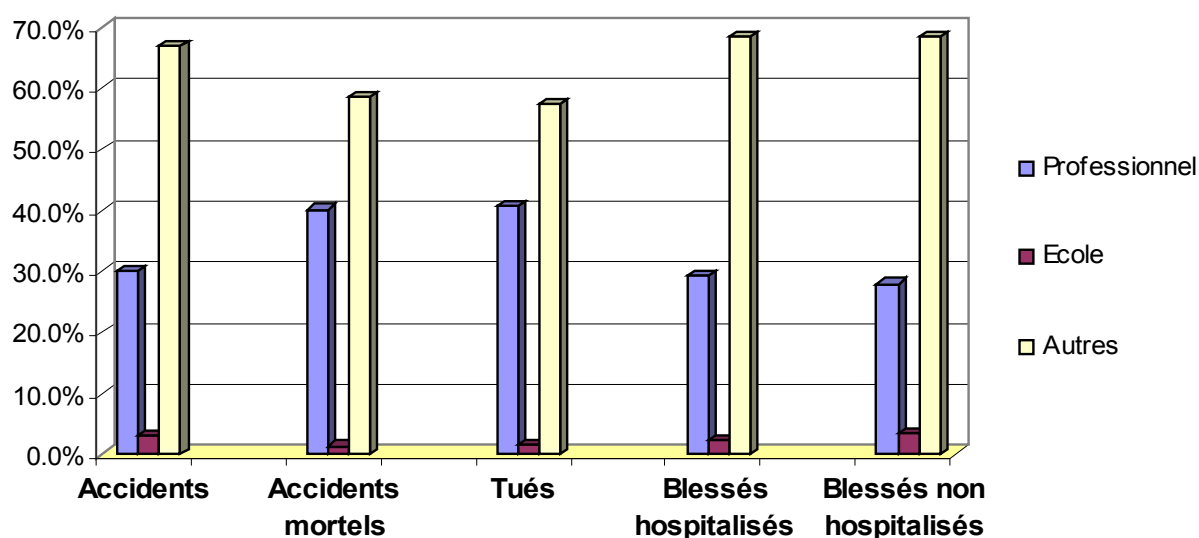
Année	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés non Hospitalisés
2002	176 sur 629 28,0 %	22 sur 63 34,9 %	23 sur 75 30,7 %	52 sur 192 27,1 %	154 sur 661 23,3 %
2003	143 sur 506 28,3 %	10 sur 35 28,6 %	11 sur 38 28,9 %	41 sur 152 27,0 %	152 sur 531 28,6 %
2004	139 sur 459 30,3 %	24 sur 51 47,1 %	27 sur 58 46,6 %	39 sur 132 29,5 %	124 sur 447 27,7 %
2005	146 sur 437 33,4 %	20 sur 43 46,5 %	25 sur 48 52,1 %	95 sur 284 33,5 %	94 sur 324 29,0 %
2006	113 sur 436 25,9 %	10 sur 38 26,3 %	12 sur 42 28,6 %	91 sur 327 27,8 %	59 sur 231 25,5 %
2007	124 sur 362 34,3 %	20 sur 35 57,1 %	22 sur 38 57,9 %	81 sur 259 31,3 %	78 sur 234 33,3 %

(\*) Trajet Domicile-Travail et Utilisation professionnelle

**« Domicile-Ecole »**

Année	Accidents corporels		Accidents mortels		Tués		Blessés Hospitalisés		Blessés non Hospitalisés	
2002	20 sur 629	3,2 %	0 sur 63	0 %	0 sur 75	0 %	4 sur 192	2,1 %	18 sur 661	2,7 %
2003	13 sur 506	2,6 %	1 sur 35	2,9 %	1 sur 38	2,6 %	3 sur 152	2,0 %	15 sur 531	2,8 %
2004	13 sur 459	2,8 %	0 sur 51	0 %	0 sur 58	0 %	3 sur 132	2,3 %	11 sur 447	2,5 %
2005	163 sur 437	3,7 %	1 sur 43	2,3 %	1 sur 48	2,1 %	10 sur 284	3,5 %	12 sur 324	3,7 %
2006	14 sur 436	3,2 %	0 sur 38	0 %	0 sur 42	0 %	7 sur 327	2,1 %	12 sur 231	5,2 %
2007	12 sur 362	3,3 %	1 sur 35	2,9 %	2 sur 38	5,3 %	4 sur 259	1,5 %	10 sur 234	4,3 %

**Moyenne 2002-2007  
Motifs des déplacements**



Parmi les motifs de déplacements le motif à caractère « professionnel » qui correspond aux déplacements domicile-travail et mission concentre 34,3 % des accidents et près de 58 % des tués de la circulation routière.

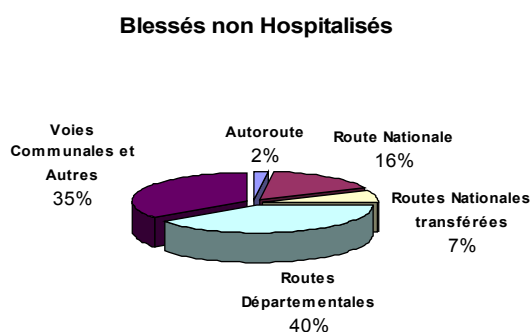
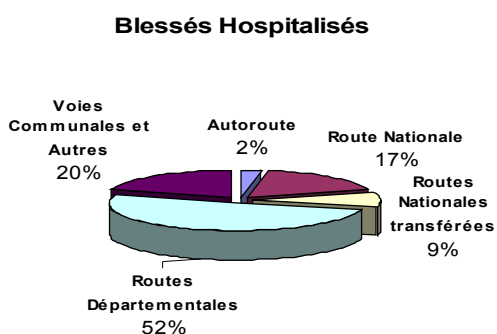
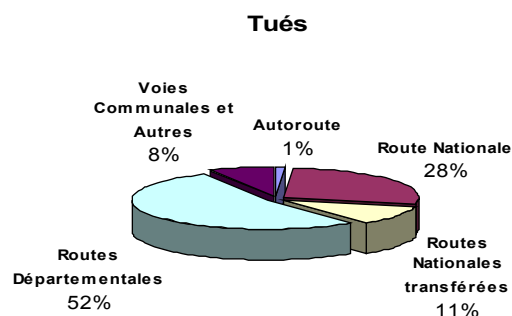
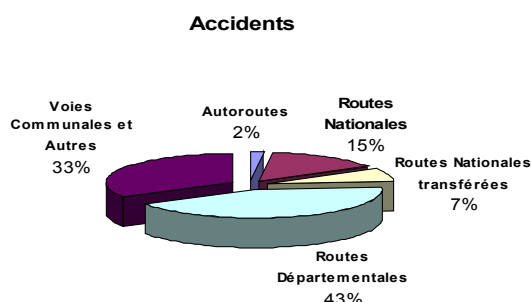
Une telle représentation de ce motif de déplacement dans l'accidentologie routière conduit à considérer l'enjeu déplacement professionnel comme un enjeu spécifique au département de l'Allier.

Cet enjeu devra faire l'objet d'orientations d'actions spécifiques décrites en phase 3.

- 4-8 Répartition par réseaux :

La répartition des ATB par réseau est la suivante entre 2002 et 2006

Voiries	Accidents	Tués	B H	B N H
Autoroutes	39	3	27	43
RN actuelles	362	72	186	351
RN transférées	184	28	99	160
RD	1059	138	562	863
V.C. et autres	823	20	213	777
Total.....	2467	261	1087	2194



La comparaison du taux d'accidents corporels pour chaque type de route, en prenant en compte le trafic moyen entre 2002 et 2006, permet de déterminer le risque d'avoir un accident. Le taux d'accidents permet de comparer l'accidentalité d'une route à la valeur de référence pour le type d'infrastructure. Le calcul du taux d'accidents est le suivant :

$$t = \frac{\text{Nombre d'accident entre 2002 et 2006} \times 10^8}{\text{trafic 2004} \times \text{longueur de la section} \times 365 \times 5}$$

Le taux de gravité des accidents correspond au pourcentage des tués et des blessés hospitalisés pour 100 accidents.

Les cartes des pages suivantes permettent de visualiser les taux d'accidents et de gravité sur le réseau primaire du département.

A titre de référence le tableau ci dessous mentionne les taux d'accidents et de gravité de référence par type de voirie.

<b>Voiries</b>	<b>Taux d'accidents</b>	<b>Pourcentage d'accidents graves (1)</b>
Route en campagne avec chaussée unique :		
• à 2 voies de 7 mètres	6,7	55,9 %
• à 3 voies de 10,5 m	5,3	55,6 %
Route rase campagne avec chaussée séparée :		
• 2 x 2 voies	3,4	41,4 %

(1) accident grave est un accident avec au moins un blessé hospitalisé ou un tué.

Attention : EN PAGE 22 viendra s'insérer la

CARTE DES TAUX D'ACCIDENTS

PERIODE 2002-2006

EN REMPLACEMENT DE CETTE PAGE

Attention : EN PAGE 23 viendra s'insérer la

CARTE DES TAUX DE GRAVITE

PERIODE 2002-2006

EN REMPLACEMENT DE CETTE PAGE

- 4-9 L'accidentologie chez les jeunes de 15 à 24 ans :

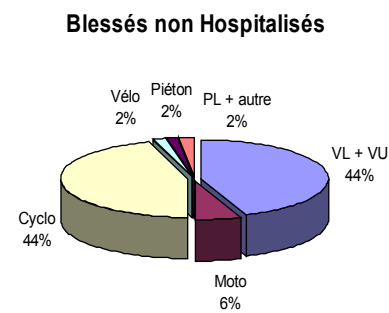
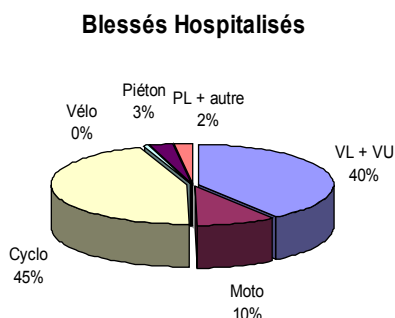
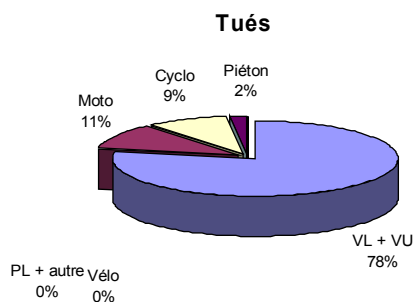
Comme cela a été souligné dans le chapitre 4-4 les jeunes représentent 25,3 % des tués, 30,8 % des blessés hospitalisés et 33,9 % des blessés de la circulation routière dans l'Allier entre 2002 et 2006.

La répartition par modes de déplacement et par sexe des 15-24 ans dans l'accidentalité est la suivante :

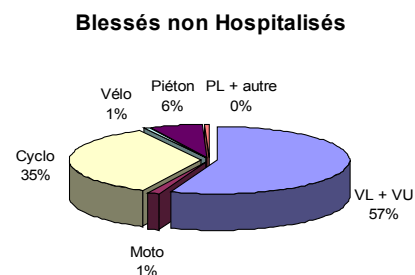
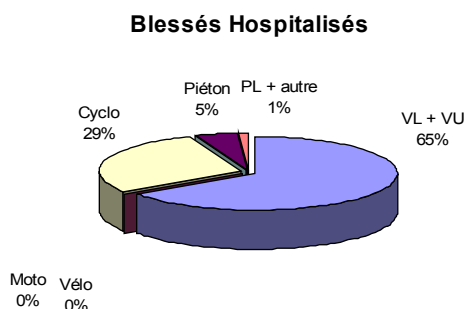
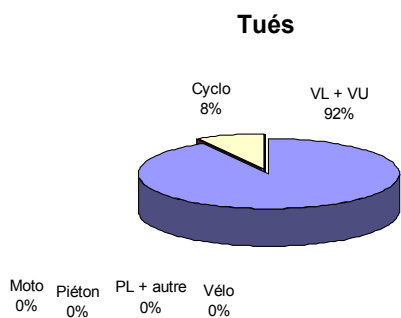
		VL/VU	Moto	Cyclo	Vélo	Piétons	PL+ autres	Tous modes
<b>Tués</b>	<b>G</b>	42	6	5	0	1	0	54
	<b>F</b>	11	0	1	0	0		12
<b>BH</b>	<b>G</b>	96	23	107	1	7	5	239
	<b>F</b>	55	0	24	0	4	1	84
<b>BNH</b>	<b>G</b>	233	31	238	9	8	10	529
	<b>F</b>	114	3	71	2	13	1	204

G = garçon F = fille

Chez les garçons :



Chez les filles :



Chez les jeunes 15-24 ans la population des garçons est sureprésentée parmi les victimes des accidents de la circulation.

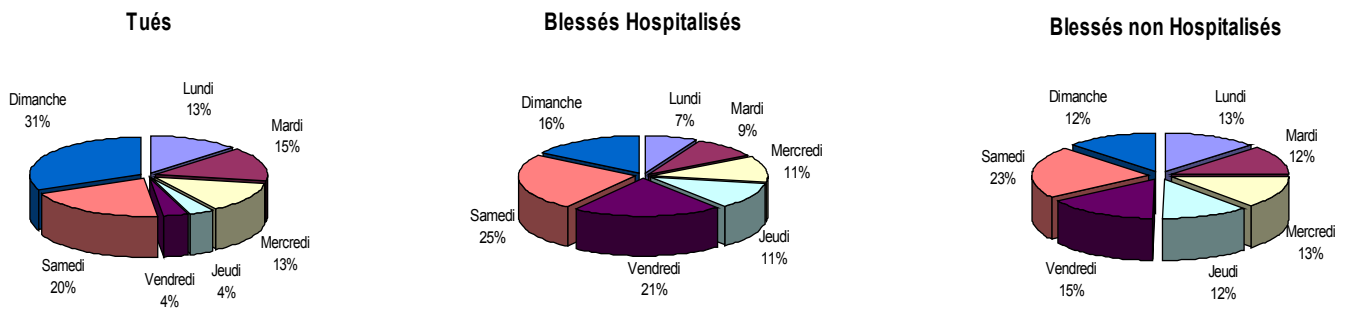


#### 4-9-1 Répartition des jours de la semaine de l'accidentalité des jeunes de 15 à 24 ans

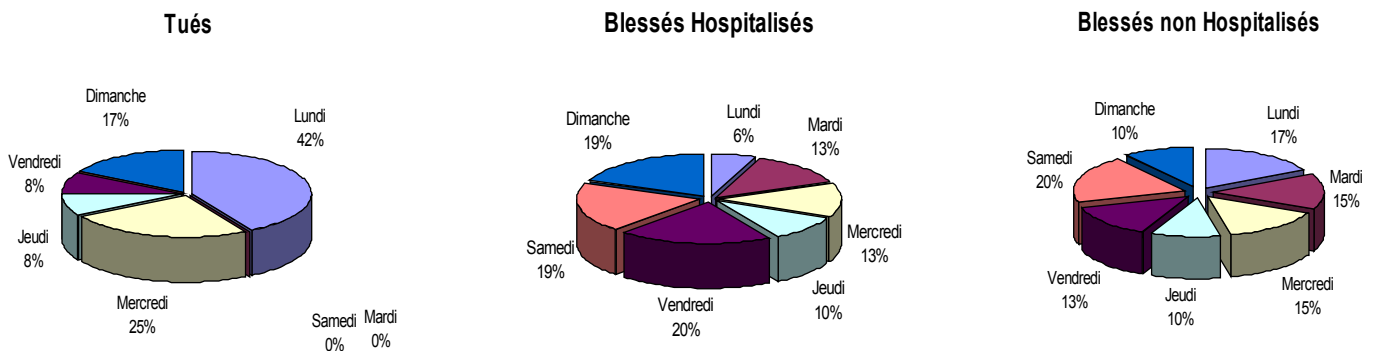
		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Tués	G	7	8	7	2	2	11	17
	F	5	0	3	1	1	0	2
BH	G	17	21	27	27	49	58	37
	F	5	11	11	8	17	16	16
BNH	G	69	64	69	64	81	117	66
	F	35	30	30	20	27	40	21

G = garçon F = fille

Chez les garçons :



Chez les filles :



Les samedis et dimanches concentrent 45 % des tués de 15 à 24 ans de la circulation routière au cours de la semaine.

Ce bilan doit orienter les actions jeunes des PDASR et les contrôles routiers sur les week-ends.

#### 4-10 Hiérarchisation des enjeux et des secteurs à forts enjeux :

Les quatre enjeux alcool, jeunes, vitesse et deux roues motorisés fixés pour chaque département en matière de Sécurité Routière correspondent effectivement à des sureprésentations d'accidents corporels dans l'Allier.

L'enjeu portant sur le risque professionnel est un enjeu spécifique à l'Allier et devra faire l'objet d'une orientation d'actions particulières qui sera traitée en phase 3.

Toutefois les enjeux « Les jeunes et les deux roues motorisés » sont particulièrement significatifs dans la communauté d'agglomération de Vichy-Val d'Allier, ils entraînent un nombre d'accidents plus important que sur le reste du département.

En vue d'approfondir la compréhension de ces deux enjeux sur le territoire de la communauté d'agglomération de Vichy-Val d'Allier une analyse complémentaire de la connaissance de l'accidentologie dans ce secteur fait l'objet du chapitre suivant.

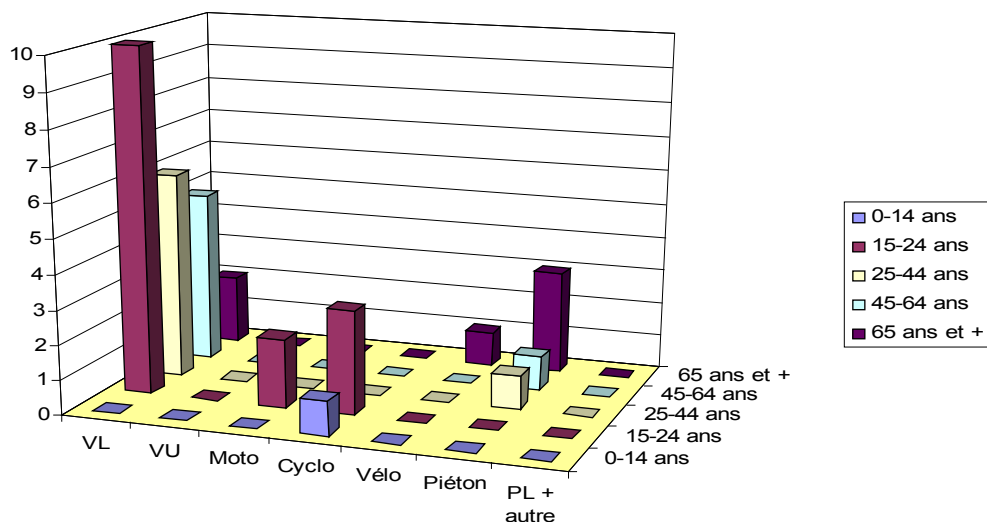
## V – 2<sup>ème</sup> phase : Approfondissement des enjeux

- 5-1 Analyse des enjeux jeunes et deux roues dans la communauté d'agglomération de Vichy-Val d'Allier :

5-1-1 L'accidentologie sur le territoire de la communauté d'agglomération de Vichy-Val d'Allier

Répartition des personnes tuées par catégories d'usagers en fonction de l'âge :

	0-14 ans	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +	Tous âges
<b>VL</b>	0	10	6	5	2	<b>23</b> (soit 65,7%)
<b>VU</b>	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Moto</b>	0	2	0	0	0	<b>2</b> (soit 5,7%)
<b>Cyclo</b>	1	3	0	0	0	<b>4</b> (soit 11,4%)
<b>Vélo</b>	0	0	0	0	1	<b>1</b> (soit 2,9%)
<b>Piéton</b>	0	0	1	1	3	<b>5</b> (soit 14,3%)
<b>PL + autre</b>	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Tous modes</b>	<b>1</b> (soit 2,9%)	<b>15</b> (soit 42,9%)	<b>7</b> (soit 20,0%)	<b>6</b> (soit 17,1%)	<b>6</b> (soit 17,1%)	<b>35</b>

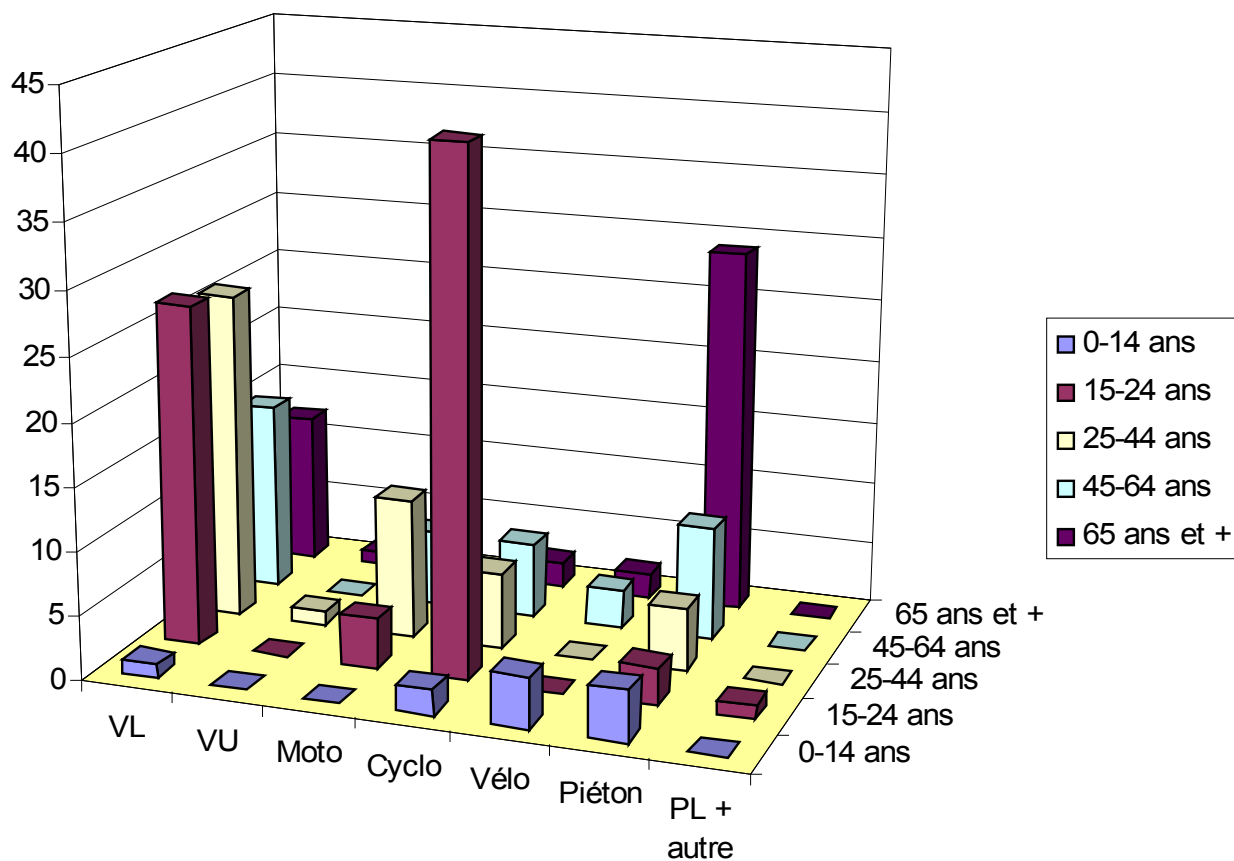


La part des jeunes 15-24 ans tués dans la communauté d'agglomération de Vichy-Val d'Allier dans les accidents de la circulation entre 2002 et 2006 représente près de 43 % des personnes décédées sur les routes durant cette période dans les communes de la communauté alors que les jeunes 15-24 ans représentent 25,3 % des tués dans l'ensemble du département. Ce constat implique une politique de sécurité routière forte pour tous les modes de déplacements.

Par modes la part des cyclomotoristes est près de 4 fois supérieure à leur représentation parmi les tués dans l'ensemble du département.

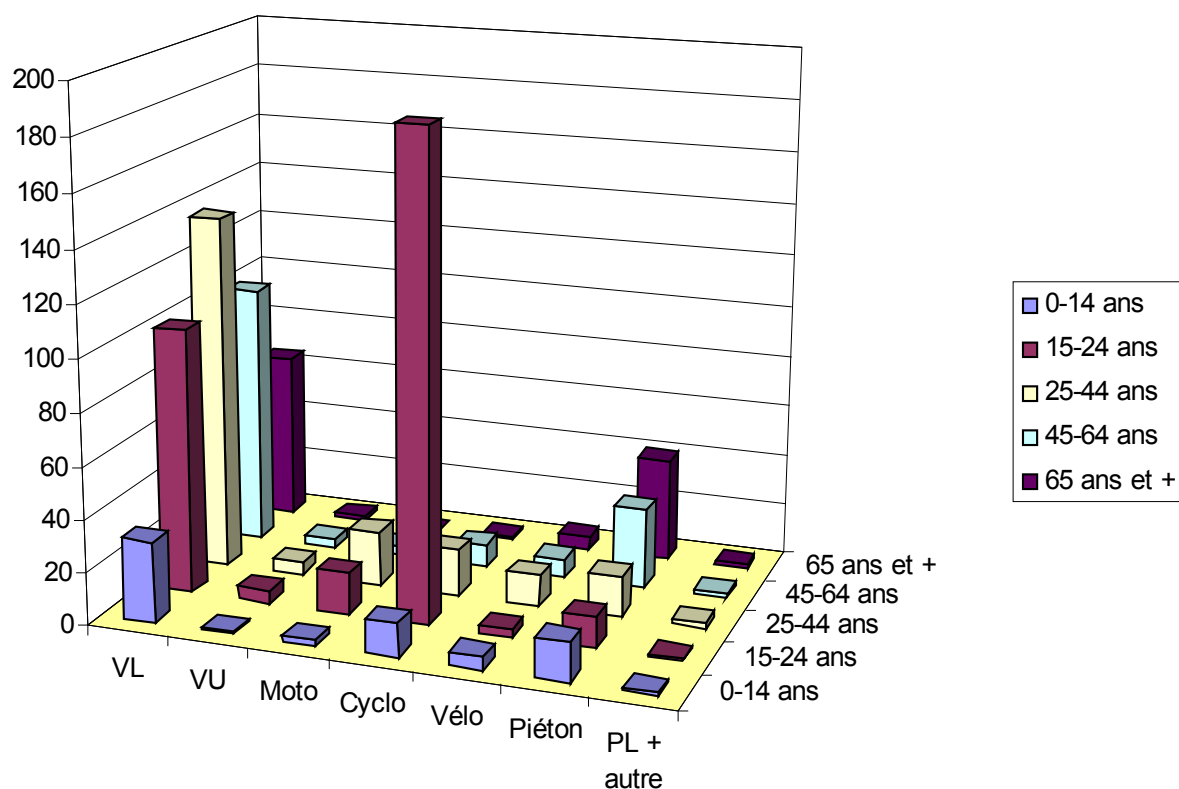
Répartition du nombre de Blessés Hospitalisés par catégories d'usagers en fonction de l'âge :

	0-14 ans	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +	Tous âges
<b>VL</b>	1	27	26	15	12	<b>81</b> (soit 36,6%)
<b>VU</b>	0	0	1	0	1	<b>2</b> (soit 0,9%)
<b>Moto</b>	0	4	11	6	0	<b>21</b> (soit 9,5%)
<b>Cyclo</b>	2	41	6	6	2	<b>57</b> (soit 25,8%)
<b>Vélo</b>	4	0	0	3	2	<b>9</b> (soit 4,1%)
<b>Piéton</b>	4	3	5	9	29	<b>50</b> (soit 22,6%)
<b>PL + autre</b>	0	1	0	0	0	<b>1</b> (soit 0,5%)
<b>Tous modes</b>	<b>11</b> (soit 5,0%)	<b>76</b> (soit 34,4%)	<b>49</b> (soit 22,2%)	<b>39</b> (soit 17,6%)	<b>46</b> (soit 20,8%)	<b>221</b>



Répartition du nombre de Blessés Non Hospitalisés par catégories d'usagers en fonction de l'âge :

	0-14 ans	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +	Tous âges
<b>VL</b>	31	102	137	101	65	<b>436</b> (soit 49,8%)
<b>VU</b>	1	5	5	3	2	<b>16</b> (soit 1,8%)
<b>Moto</b>	2	16	21	4	0	<b>43</b> (soit 4,9%)
<b>Cyclo</b>	13	185	18	9	1	<b>226</b> (soit 25,8%)
<b>Vélo</b>	5	3	12	7	5	<b>32</b> (soit 3,7%)
<b>Piéton</b>	15	12	16	31	40	<b>114</b> (soit 13,1%)
<b>PL + autre</b>	1	1	2	2	2	<b>8</b> (soit 0,9%)
<b>Tous modes</b>	<b>68</b> (soit 7,7%)	<b>324</b> (soit 37,0%)	<b>211</b> (soit 24,1%)	<b>157</b> (soit 17,9%)	<b>115</b> (soit 13,1%)	<b>875</b>



Les jeunes cyclomotoristes de 15 à 24 ans dans la communauté d'agglomération de Vichy-Val d'Allier représentent également une part de blessés hospitalisés et non hospitalisés très supérieure à leur représentation dans l'ensemble du département.

## 5-1-2 Comparaison des enjeux jeunes et deux roues :

Les chiffres pour les 15-24 ans

	Moto			Cyclo			Vélo		
	Tués	BH	BNH	Tués	BH	BNH	Tués	BH	BNH
<b>Ensemble du Département</b>	6	22	34	6	132	309	0	1	11
<b>Communauté d'Agglomération de Vichy-Val d'Allier</b>	2	4	16	3	41	185	0	0	3

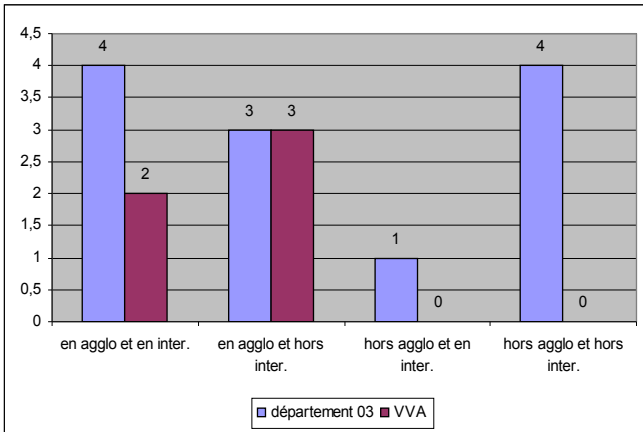
Les victimes de 15 à 24 ans en deux roues motorisés de la communauté d'agglomération de Vichy-Val d'Allier représentent :

- 41 % des tués 2 roues motorisés dans le département entre 2002 et 2006
- 29 % des blessés hospitalisés 2 roues motorisés dans le département entre 2002 et 2006
- 58 % des blessés non hospitalisés 2 roues motorisés dans le département entre 2002 et 2006

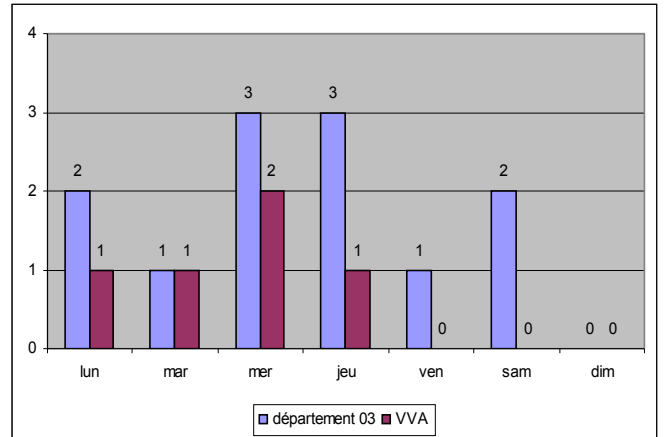
Ce constat conduit à recherché les circonstances de ces accidents en vue d'en définir une typologie et de rechercher des axes d'actions.

### 5-1-2-1 Victimes : Les Tués

Victimes tuées en et hors agglomération et en et hors intersection

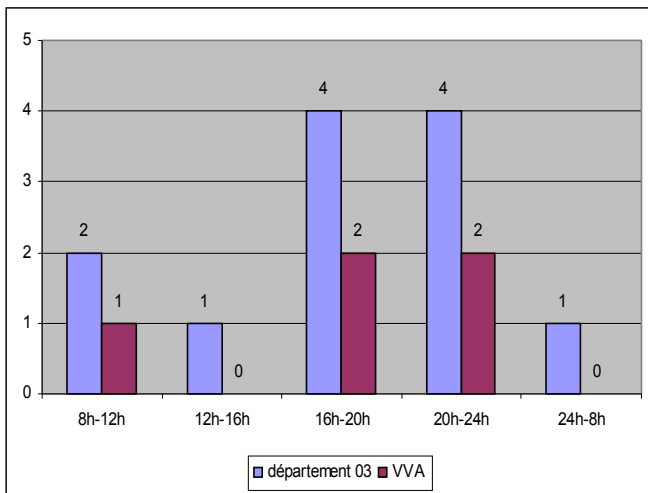


Victimes tuées en fonction des jours de la semaine

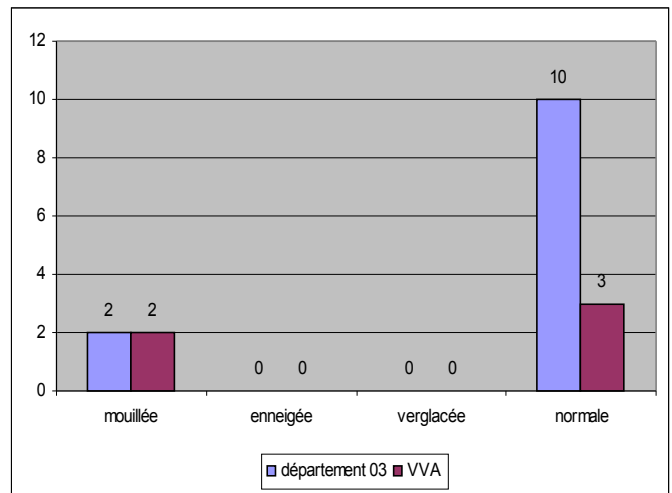


La communauté de Vichy-Val d'Allier concentre l'ensemble des deux roues de 15-24 ans tués en 2 roues motorisés en agglomération hors intersection et 50 % des tués en agglomération dans une intersection.

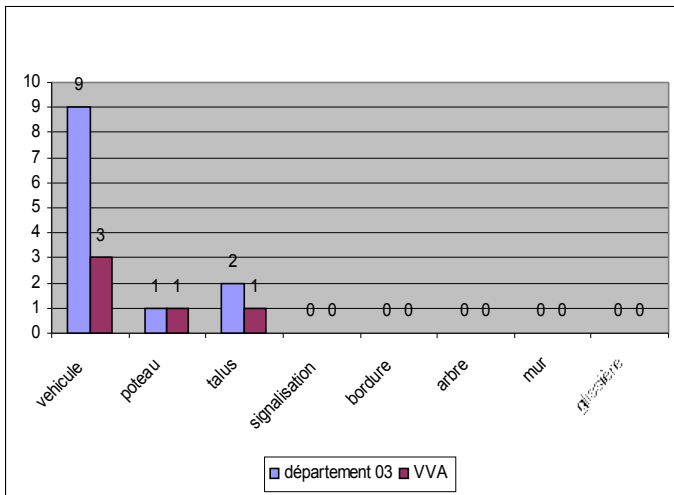
Victimes tuées en fonction des tranches horaires



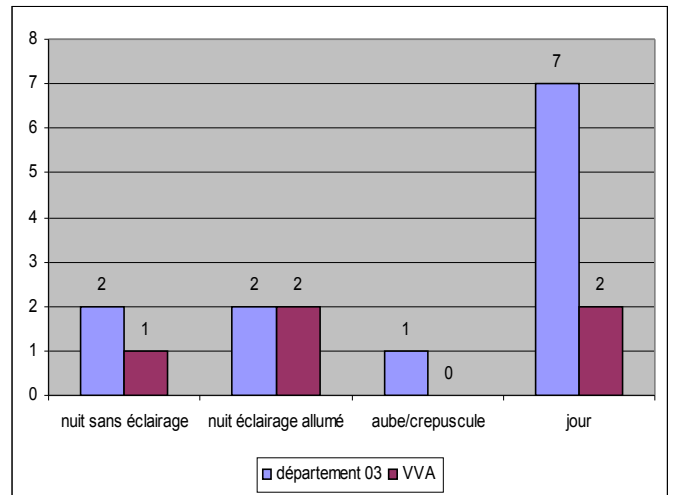
Victimes tuées selon l'état de surface de la chaussée



Victimes tuées en fonction du type d'Obstacle

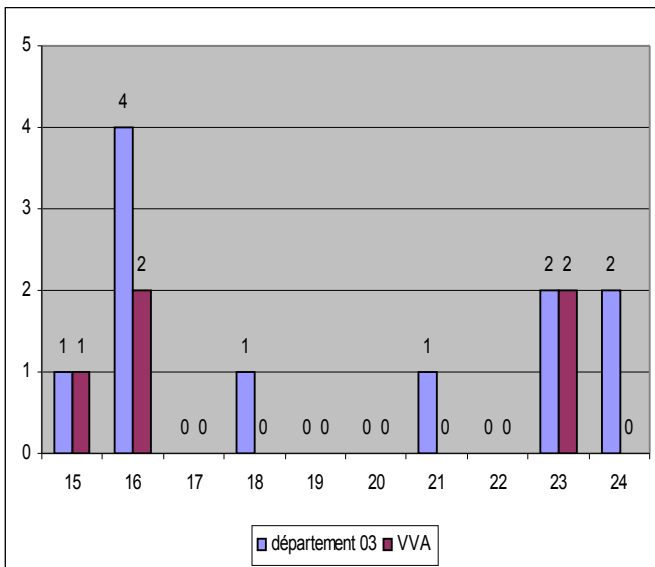


Victimes tuées en fonction de la Lumière

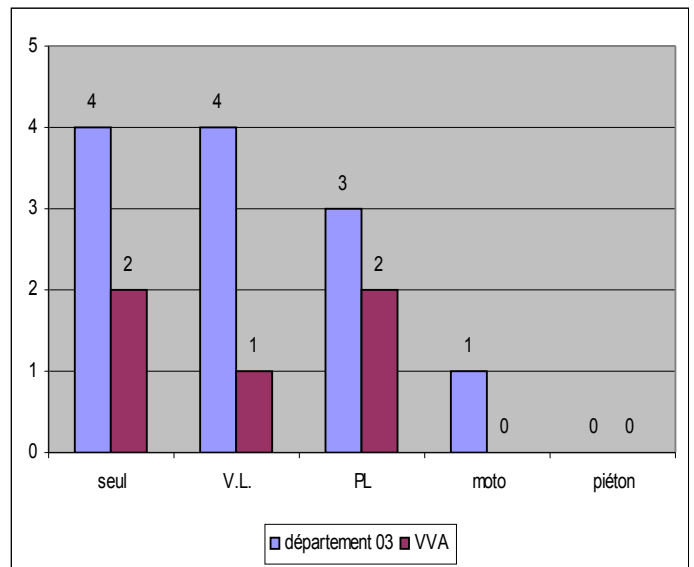


La communauté de Vichy-Val d'Allier concentre près de 42 % des 15-24 ans tués contre un obstacle en 2 roues motorisés de l'ensemble du département.

Victimes tuées en fonction de l'âge



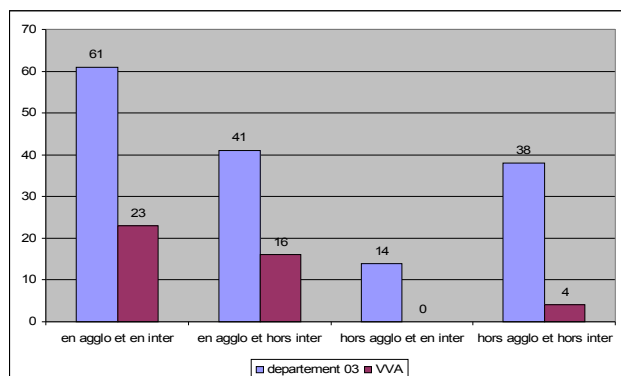
Victimes tuées en fonction des véhicules et piétons impliqués



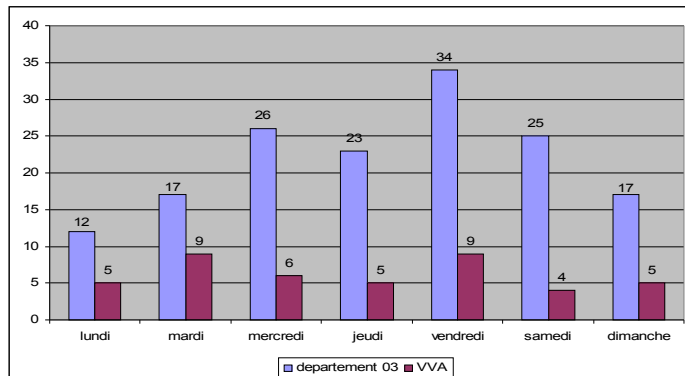


## 5-1-2-1 Victimes : Les Blessés Hospitalisés

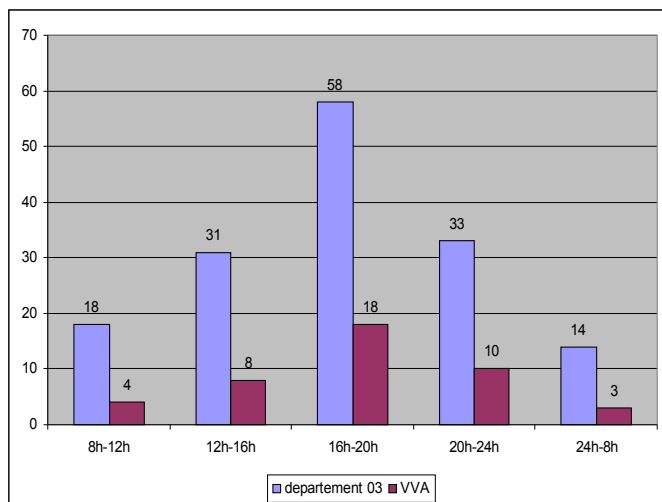
Victimes Blessées Hospitalisées en et hors agglomération et en et hors intersection



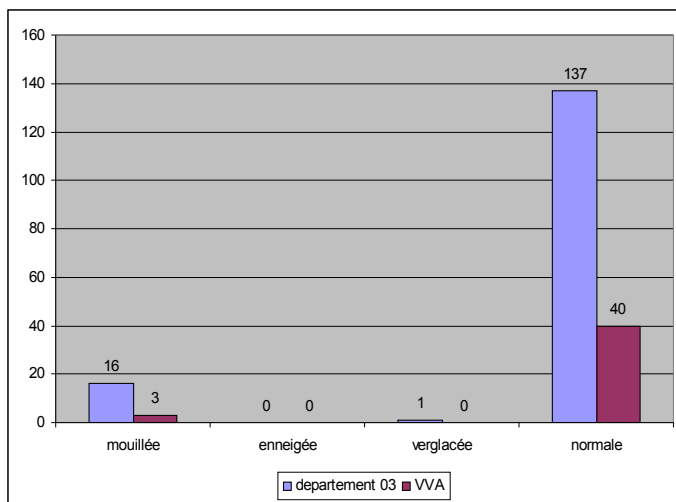
Victimes Blessées Hospitalisées en fonction des jours de la semaine



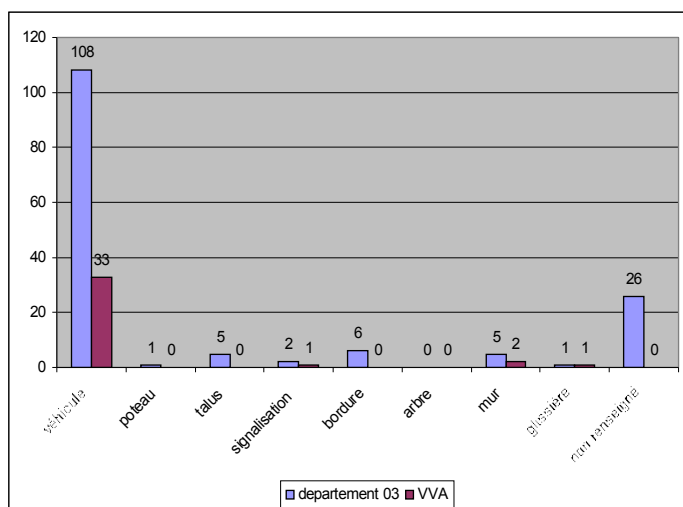
Victimes Blessées Hospitalisées en fonction des tranches horaires



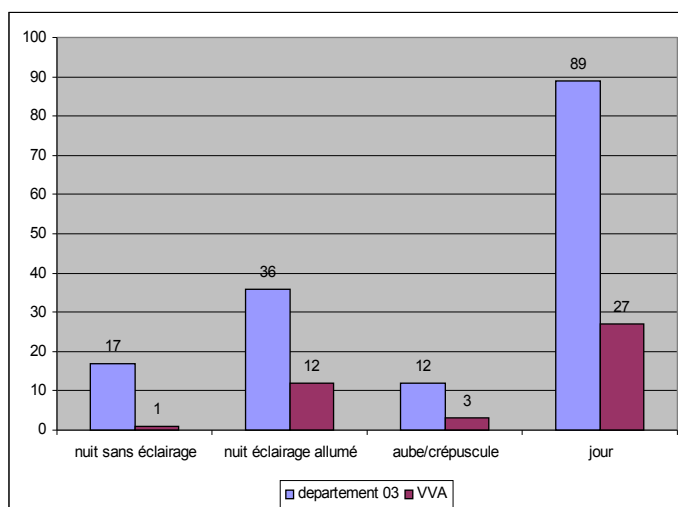
Victimes Blessées Hospitalisées selon l'état de surface de la chaussée



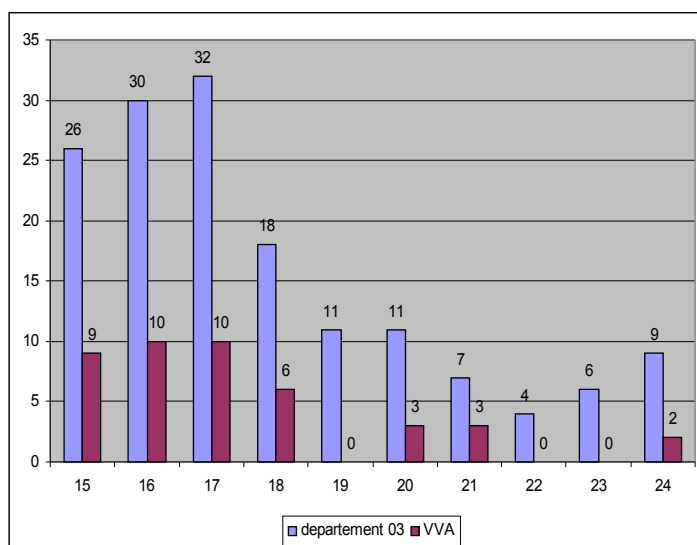
Victimes Blessées Hospitalisées en fonction du type d'Obstacle



Victimes Blessées Hospitalisées en fonction de la Lumière



Victimes Blessées Hospitalisées en fonction de l'âge



La sureprésentation des deux roues motorisés dans la communauté d'agglomération de Vichy-Val d'Allier concerne principalement les jeunes cyclomotoristes de la tranche d'âge 15-18 ans qui correspondent à des jeunes scolarisés. Les actions à définir en phase 3 du DGO devront porter sur cette population.



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

*Direction départementale de l'Équipement  
de l'Allier*

*Service Risques Sécurité Environnement*

*Bureau Sécurité des Transports*

## SECURITE ROUTIERE DANS L'ALLIER

Le Document Général d'Orientations  
(D G O)  
2 0 0 8 - 2 0 1 2

**ANNEXES**

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

Décembre 2008