Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'ALLIER

Direction Départementale des Territoires

Service Aménagement et Urbanisme Durable
des Territoires
Bureau Transports et Déplacements

SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS L'ALLIER

Document Général d'Orientations (D G O) 2013 - 2017

Version 10 juillet 2014

Document Général d'Orientations

(D G O)

2013 - 2017

Sommaire

1 - Le contexte....4

2 - Les objectifs du Document Général d'Orientations....4

3 - Déroulement de l'élaboration....5

4 - Première phase : Bilan de Sécurité Routière et analyse....5

4.1. Évolution de l'accidentalité générale dans le département entre 2007 et 2011 comparée à la période 2002 - 2006 :....5

4.1.1 Evolution des A.T.B.....5

4-1-2 Evolution des moyennes glissantes sur les mois de janvier 2007 à janvier 2012....6

4-2 Répartition des accidents selon les circonstances :....7

4-3 Répartition des accidents selon le type de conflit :....9

4-4 Répartition des victimes par catégories d'usagers et en fonction des âges :....9

4-4-1 – Répartition des tués, blessés hospitalisés et blessés non hospitalisés pour l'ensemble du département entre 2007 et 2011....9

4-4-1-1 – Les tués....9

4-4-1-2 – *Les blessés hospitalisés*....10

4-4-1-3 – *Les blessés non hospitalisés*....10

4-4-1-4 Répartition des victimes par catégories d'âge....10

4-2-3 Répartition des victimes par catégories d'usagers....10

4-4-2 Répartition du nombre de victimes par catégories d'usagers en fonction de l'âge....11

4-5 Bilan de l'accidentologie par territoires :....12

4-3-1 Le bilan de l'accidentologie par groupement de communes....13

4-3-2 Interprétation de l'accidentologie par groupement de communes....14

4-4 La vitesse :....16

4-4-1 Les dépassements de la vitesse limite au droit des radars....16

4-4-2 Étude de l'accidentalité avant/après l'installation des radars....17

4-5 L'Alcool :....20

4-5-1 Bilan global de l'accidentologie des accidents avec alcool pour un conducteur au moins....20

4-5-2 Répartition par territoire....20

4-5-3 Répartition par catégorie de voiries....20

4-5-4 Répartition selon le jour de la semaine....20

4-5-5 Répartition par tranches d'âges et modes des accidents avec alcool....21

4-6 Les obstacles latéraux :.....23
4-7 Les motifs des déplacements dans les accidents corporels :.....24
4-8 Répartition par réseau :.....25
4-9 L'accidentologie chez les jeunes de 18 à 24 ans :.....29
4-9-1 Part dans la mortalité routière du département.....29
4-9-2 Répartition des jours de la semaine de l'accidentalité des jeunes de 15 à 24 ans.....30
5 – Seconde phase : approfondissement des enjeux.....31
5-1 Les seniors.....31
5-1-1 La répartition par modes de déplacement et par sexe des plus de 65 ans dans l'accidentalité.....31
5-2 Les 18-25 ans.....33
5-2-1 Evolution depuis 2002 de la part dans la mortalité.....33
6 – Troisième phase : conclusions.....34
6-1 Les enjeux.....34
L'enjeu alcool :.....34
L'enjeu vitesse :.....34
L'enjeu deux-roues :.....34
L'enjeu jeune :.....35
L'enjeu senior.....35
6.2 Les orientations d'action :.....35
6.3 Le suivi et l'évaluation du DGO :.....36

Document Général d'Orientations
(D G O)
2013 - 2017

1 - Le contexte

Le Ministre de l'Intérieur, lors de sa conférence de presse du 24 janvier 2013 annonçant le bilan de la Sécurité Routière pour l'année 2012, a fixé l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées par an dans des accidents de la route à moins de 2000 d'ici à 2020. Cela correspond à une diminution de moitié par rapport à la situation en 2010.

Dans ce contexte, chaque département doit définir, dans le cadre de l'élaboration de son Document Général d'Orientations pour les années 2013 à 2017, 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.

2 - Les objectifs du Document Général d'Orientations

Le Document Général d'Orientations (DGO) doit permettre à l'État, 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'État 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.

3 - Déroulement de l'élaboration

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 2007-2011

La 1ère 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 2ème phase, compréhension des enjeux, porte sur l'approfondissement des enjeux par une analyse complémentaire de la connaissance de l'accidentalité.

La 3ème phase porte sur la définition des orientations d'actions.

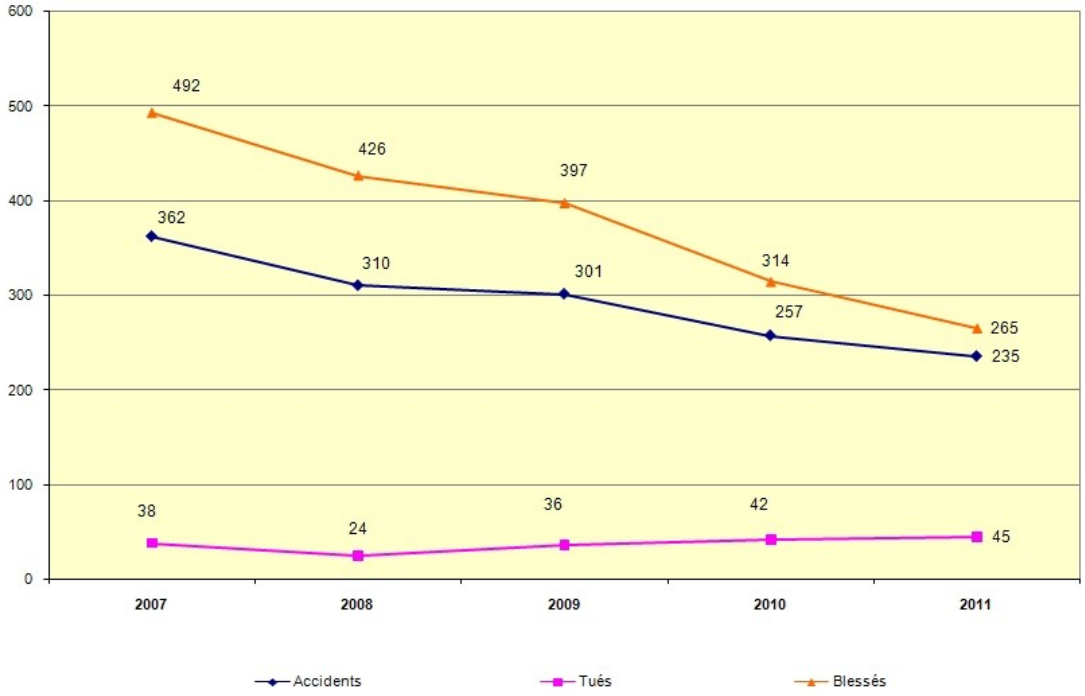
4 - Première phase : Bilan de Sécurité Routière et analyse

4.1. Évolution de l'accidentalité générale dans le département entre 2007 et 2011 comparée à la période 2002 - 2006 :

4.1.1 Evolution des A.T.B.

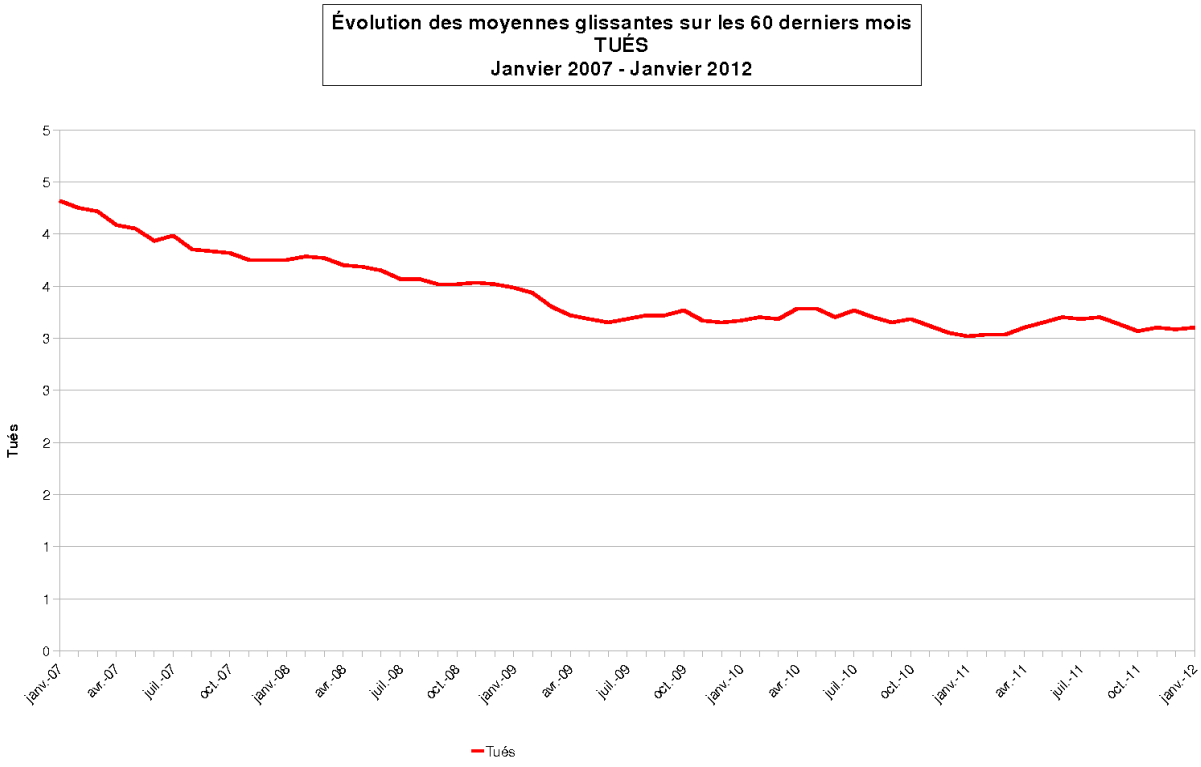
Année	Accidents	Tués	B H	B N H
2007	362	38	261	231
2008	310	24	249	177
2009	301	36	224	173
2010	257	42	209	105
2011	235	45	196	69
Total :	**1465**	**185**	**1139**	**755**

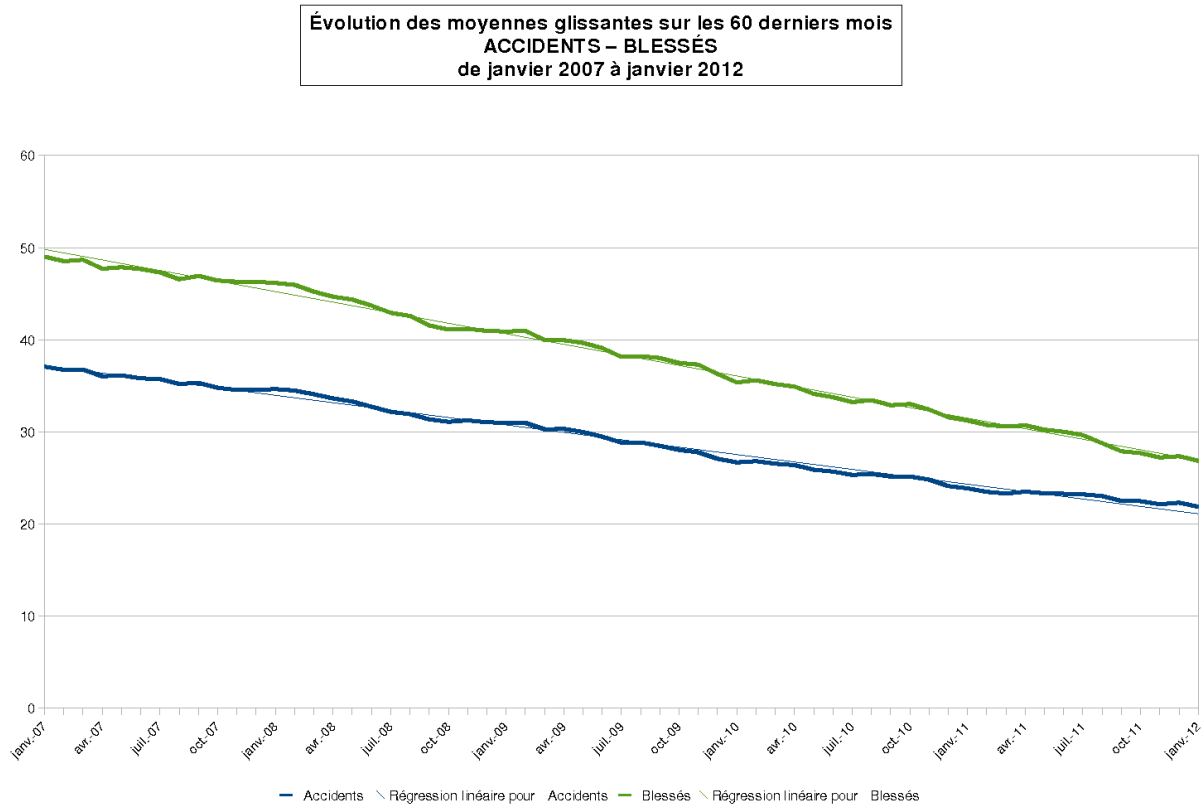
Total des années 2002-2006	2467	261	1087	2194
Différence 2002-2006 / 2007-2011	-1002	-76	**52**	-1439
Evolution 2002-2006 / 2007-2011	-40,6 %	-29,1 %	**4,8 %**	-65,5 %



4-1-2 Evolution des moyennes glissantes sur les mois de janvier 2007 à janvier 2012

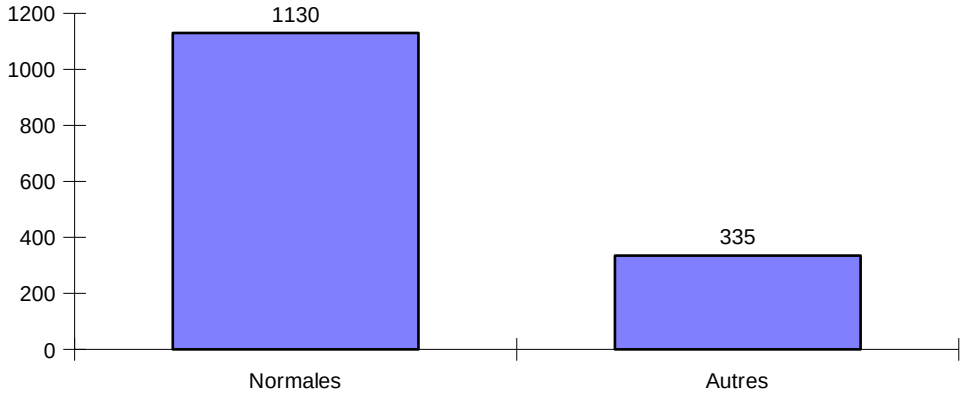
Les valeurs moyennes sur 60 mois, représentées sur les courbes, "lissent" les bilans mensuels et représentent l'évolution tendancielle des « A.T.B.H. ».





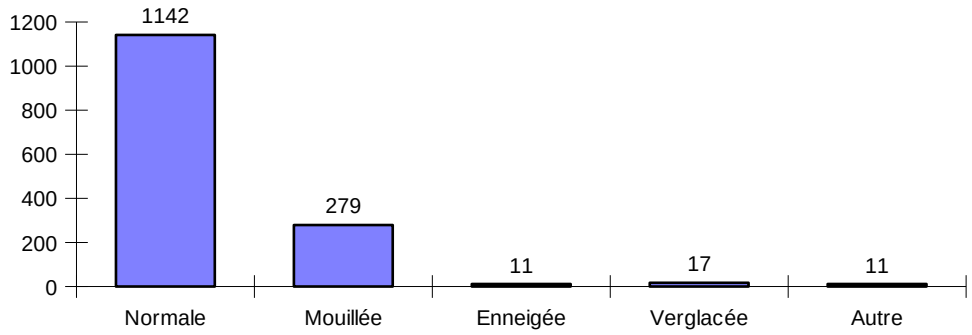
4-2 Répartition des accidents selon les circonstances :

- Conditions atmosphériques (en nombre et % d'accidents)



Autres = Pluie, neige, grêle, brouillard, fumée, vent, tempête, temps éblouissant ou couvert, etc...

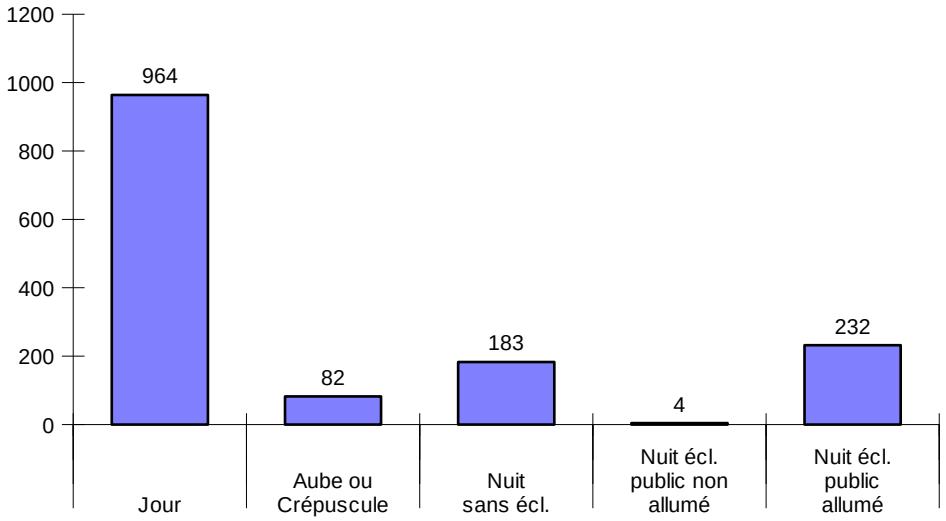
- Etat de la surface (en nombre et % d'accidents)



Autres = Flaques, inondée, boue, corps gras/huile, autre...

(Un accident peut concerner plusieurs états de surface)

- Luminosité (en nombre et % d'accidents)



La répartition des accidents montre que 77 % ont lieu dans des conditions atmosphériques normales, 78 % ont lieu sur chaussée sèche et 66 % de jour.

4-3 Répartition des accidents selon le type de conflit :

	Véhicule seul (sans piétons)	Piéton	Cycle									
Cycle	3	3	2	**2R<50cm 3**								
2R<50cm3	46	10		6	**2R >=50 et <=125 cm3**							
2R >=50 et <=125 cm3	14	1		1		**2R>125 cm3**						
2R>125cm3	31	5	1	4	1	6	**2R >=50 cm3 (avant 2007)**					
2R >=50 cm3 (avant 2007)								**VL ou VU**				
VL ouVU	277	196	57	202	24	81	1	332	**PL**			
PL	14	4	4	7	2	3		92	18	**TC**		
TC			2		1	1		4			**Train**	
Train		1		1				1				**Autres modes**
Véhicule inconnu								1				
Autres modes	15	7		3	3	3		26	2			
Sur les 1465 acc. de la période	400	226	71	277	46	132	1	1255	139	8	2	58

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

4-4-1 – Répartition des tués, blessés hospitalisés et blessés non hospitalisés pour l'ensemble du département entre 2007 et 2011

4-4-1-1 – Les tués

		00 – 17 ans	18 – 24 ans	25 – 44 ans	45 - 64 ans	65 – 74 ans	75 ans et +	Total
Piéton	Tués	2	1	1	2	2	11	**19**
Voiturette / quad	Tués	0	0	1	1	0	1	**3**
Cycle	Tués	0	1	0	0	2	0	**3**
Cyclomoteur	Tués	9	5	1	2	1	1	**19**
VL + VU	Tués	9	19	39	24	7	14	**112**
Moto	Tués	2	7	7	5	2	0	**23**
Poids lourds + autres	Tués	0	0	2	4	0	0	**6**
Total	Tués	**22**	**33**	**51**	**38**	**14**	**27**	**185**

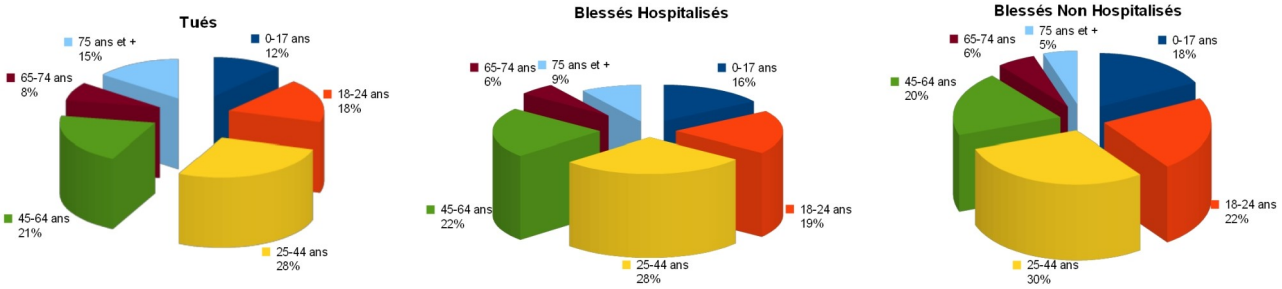
4-4-1-2 – *Les blessés hospitalisés*

		00 – 17 ans	18 – 24 ans	25 – 44 ans	45 - 64 ans	65 – 74 ans	75 ans et +	Total
Piéton	B.H.	23	5	7	30	19	48	**132**
Voiturette / quad	B.H.	2	0	5	2	0	1	**10**
Cycle	B.H.	5	3	5	11	6	3	**33**
Cyclomoteur	B.H.	85	41	29	13	0	0	**168**
VL ou VU	B.H.	54	143	206	144	35	49	**631**
Moto	B.H.	10	22	55	43	3	0	**133**
Poids lourds + autres	B.H.	1	6	12	9	0	1	**29**
Total	B.H.	**180**	**220**	**319**	**252**	**63**	**102**	**1136**

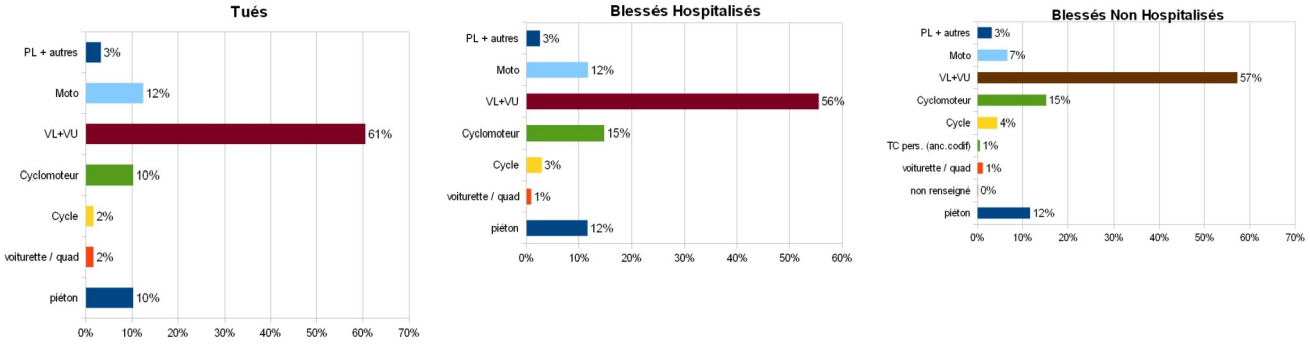
4-4-1-3 – *Les blessés non hospitalisés*

		00 – 17 ans	18 – 24 ans	25 – 44 ans	45 - 64 ans	65 – 74 ans	75 ans et +	Total
Piéton	B.N.H.	14	6	13	25	9	21	**88**
non renseigné	B.N.H.	0	0	1	0	0	0	**1**
Voiturette / quad	B.N.H.	2	1	5	0	0	1	**9**
TC de personne (anc.codif)	B.N.H.	3	0	1	0	0	0	**4**
Cycle	B.N.H.	6	5	8	7	7	0	**33**
Cyclomoteur	B.N.H.	60	31	15	7	2	0	**115**
VL ou VU	B.N.H.	45	108	142	97	26	16	**434**
Moto	B.N.H.	3	16	21	10	0	0	**50**
Poids lourds + autres	B.N.H.	0	3	18	2	0	1	**24**
Total	B.N.H.	**133**	**170**	**224**	**148**	**44**	**39**	**758**

4-4-1-4 Répartition des victimes par catégories d'âge



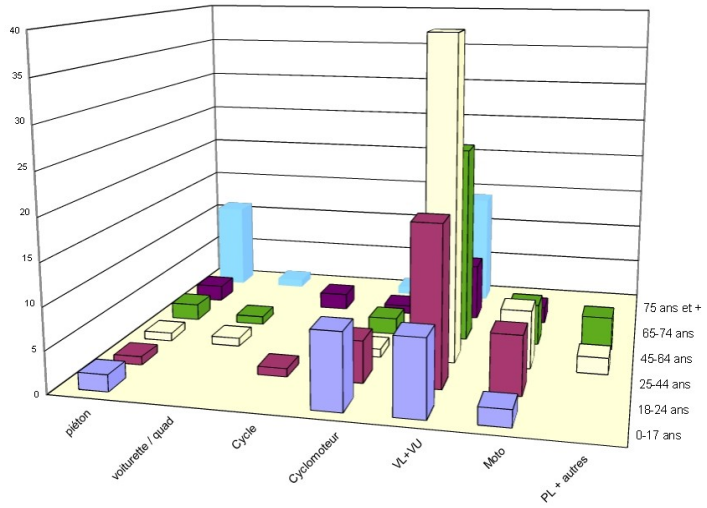
4-2-3 Répartition des victimes par catégories d'usagers



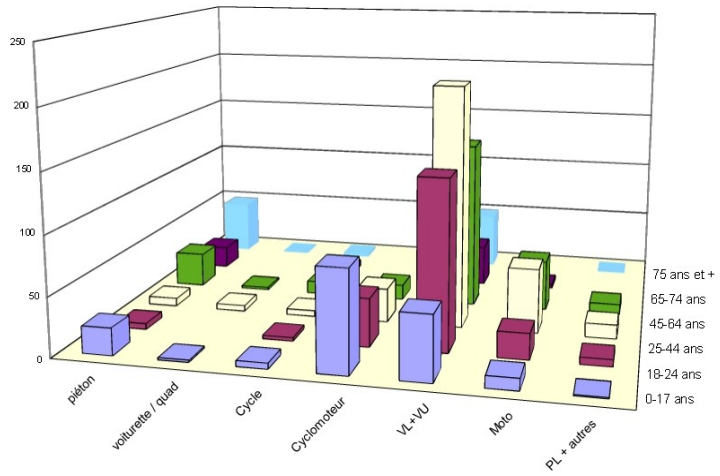
La catégorie VL/VU représente le mode entraînant le plus grand nombre de victimes.

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

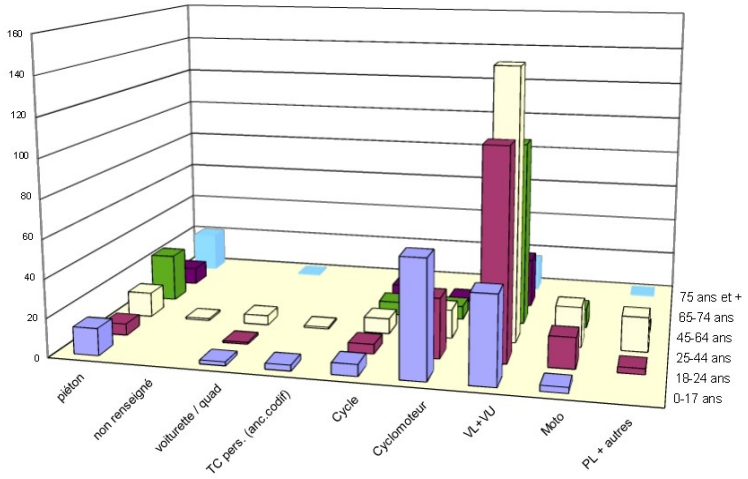
Tués



Blessés Hospitalisés



Blessés Non Hospitalisés



4-5 Bilan de l'accidentologie par territoires :

Communautés de communes (nombre de communes)		Pop. 2007 Et Pop. 2009	Accidents	Tués	BH	BNH
C. d'agglomération de Moulins (26)	2002-2006	53854	366	36	131	337
		15,75%	14,84%	13,79%	12,05%	15,36%
	2007-2011	53685	220	33	204	111
		15,66%	15,02%	17,84%	17,94%	14,64%
C. d'agglomération de Vichy-Val d'Allier (23)	2002-2006	75299	871	35	223	878
		22,02%	35,31%	13,41%	20,52%	40,02%
	2007-2011	75195	534	21	249	461
		21,94%	36,45%	11,35%	21,90%	60,82%
C. d'agglomération montluçonnaise (10)	2002-2006	60580	305	20	124	274
		17,71%	12,36%	7,66%	11,41%	12,49%
	2007-2011	60908	188	18	172	79
		17,77%	12,83%	9,73%	15,13%	10,42%
C. de C. de Bocage Sud (14)	2002-2006	6160	48	12	43	33
		1,80%	1,95%	4,60%	3,96%	1,50%
	2007-2011	6179	38	17	36	13
		1,80%	2,59%	9,19%	3,17%	1,72%
C. de C. de Commentry-Néris les Bains (12)	2002-2006	15668	122	12	60	97
		4,58%	4,95%	4,60%	5,52%	4,42%
	2007-2011	15634	64	4	58	14
		4,56%	4,37%	2,16%	5,10%	1,85%
C. de C. de la Montagne Bourbonnaise (15)	2002-2006	6495	28	4	22	13
		1,90%	1,13%	1,53%	2,02%	0,59%
	2007-2011	6581	27	3	24	3
		1,92%	1,84%	1,62%	2,11%	0,40%
C. de C. de la région de Montmarault (21)	2002-2006	11216	62	10	46	49
		3,28%	2,51%	3,83%	4,23%	2,23%
	2007-2011	11183	28	4	31	4
		3,26%	1,91%	2,16%	2,73%	0,53%
C. de C. de Varennes-Forterre (14)	2002-2006	9785	52	13	33	36
		2,86%	2,11%	4,98%	3,04%	1,64%
	2007-2011	9797	25	8	18	4
		2,86%	1,71%	4,32%	1,58%	0,53%
C. de C. du Bassin de Gannat (16)	2002-2006	12482	94	11	48	64
		3,65%	3,81%	4,21%	4,42%	2,92%
	2007-2011	12569	44	4	42	16
		3,67%	3,00%	2,16%	3,69%	2,11%
C. de C. du Pays d'Huriel (14)	2002-2006	7297	30	2	15	33
		2,13%	1,22%	0,77%	1,38%	1,50%
	2007-2011	7394	19	2	22	3
		2,16%	1,30%	1,08%	1,93%	0,40%
C. de C. du Pays de Chevagnes en Sologne Bourbonnaise (8)	2002-2006	5175	44	15	38	33
		1,51%	1,78%	5,75%	3,50%	1,50%
	2007-2011	5192	22	5	30	6
		1,51%	1,50%	2,70%	2,64%	0,79%

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

Globalement pour chaque établissement public de coopération intercommunal et pour l'ensemble du département le bilan 2002-2006 et 2007-2011 est le suivant :

C. de C. du Pays de Lapalisse (14)	2002-2006	8604	60	12	53	28
		2,52%	2,43%	4,60%	4,88%	1,28%
	2007-2011	8563	28	5	26	4
		2,50%	1,91%	2,70%	2,29%	0,53%
C. de C. du Pays de Lévis en Bocage Bourbonnais (8)	2002-2006	4196	21	2	11	16
		1,23%	0,85%	0,77%	1,01%	0,73%
	2007-2011	4274	6	3	3	0
		1,25%	0,41%	1,62%	0,26%	0,00%
C. de C. du Pays de Marcillat en Combraille (11)	2002-2006	4246	22	4	9	11
		1,24%	0,89%	1,53%	0,83%	0,50%
	2007-2011	4297	12	2	17	0
		1,25%	0,82%	1,08%	1,50%	0,00%
C. de C. du Pays de Tronçais (16)	2002-2006	8014	43	8	28	31
		2,34%	1,74%	3,07%	2,58%	1,41%
	2007-2011	7855	18	4	19	3
		2,29%	1,23%	2,16%	1,67%	0,40%
C. de C. du Val de Cher (9)	2002-2006	5548	36	5	17	32
		1,62%	1,46%	1,92%	1,56%	1,46%
	2007-2011	5636	20	3	22	11
		1,64%	1,37%	1,62%	1,93%	1,45%
C. de C. du Val de Loire (3)	2002-2006	2332	17	7	14	22
		0,68%	0,69%	2,68%	1,29%	1,00%
	2007-2011	2423	11	7	11	2
		0,71%	0,75%	3,78%	0,97%	0,26%
C. de C. en Bocage Bourbonnais (11)	2002-2006	7682	40	4	21	35
		2,25%	1,62%	1,53%	1,93%	1,60%
	2007-2011	7733	19	4	18	1
		2,26%	1,30%	2,16%	1,58%	0,13%
C. de C. en Pays Saint-Pourçinois (28)	2002-2006	15517	92	22	64	91
		4,54%	3,73%	8,43%	5,89%	4,15%
	2007-2011	16163	57	23	46	12
		4,71%	3,89%	12,43%	4,05%	1,58%
C. de C. Le Donjon-Val Libre (14)	2002-2006	4718	22	6	22	11
		1,38%	0,89%	2,30%	2,02%	0,50%
	2007-2011	4565	16	4	17	1
		1,33%	1,09%	2,16%	1,50%	0,13%
C. de C. Sioule, Colettes et Bouble (17)	2002-2006	5372	35	8	18	31
		1,57%	1,42%	3,07%	1,66%	1,41%
	2007-2011	5336	28	2	28	4
		1,56%	1,91%	1,08%	2,46%	0,53%
C. de C. Val de Besbre et Sologne Bourbonnaise (16)	2002-2006	11749	57	13	47	39
		3,44%	2,31%	4,98%	4,32%	1,78%
	2007-2011	11645	41	9	44	6
		3,40%	2,80%	4,86%	3,87%	0,79%
Ensemble du département (320)	2002-2006	**341989**	**2467**	**261**	**1087**	**2194**
	2007-2011	**342807**	**1465**	**185**	**1137**	**758**

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

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

Le tableau ci-dessus fait apparaître un certain nombre de groupements de communes dont le poids parmi le nombre d'accidents et le nombre de tués du département est nettement différent de son poids démographique :

- Dans la communauté d'agglomération de Moulins, alors que pour la période précédente, les parts des accidents et des tués étaient plutôt inférieures à celle de la population, c'est le contraire pour la période 2007-2011. Sans que la différence soit très importante, cela traduit une augmentation relative du nombre d'accidents. La baisse du nombre de tués est en fait moins importante que la moyenne du département entre les deux périodes (-8,3% contre -29,1 % dans le département).

- Dans la communauté d'agglomération de Vichy-Val d'Allier, la part des accidents est bien supérieure à celle de la population. A l'opposé, la part du nombre de tués est nettement inférieure. Ces deux indicateurs relativement stables, sont la marque de l'accidentalité des zones urbaines denses : un nombre d'accidents plus importants à cause du trafic plus intense, mais des accidents moins graves grâce à la vitesse de circulation plus réduite.

- Dans la communauté d'agglomération montluçonnaise, la part des accidents est inférieure à la part de la population résidente. La part des tués est elle, bien qu'en hausse, toujours très inférieure à la part de la population. La baisse des tués est en fait moins importante que la moyenne du département (-10,0% contre -29,1% dans le département)

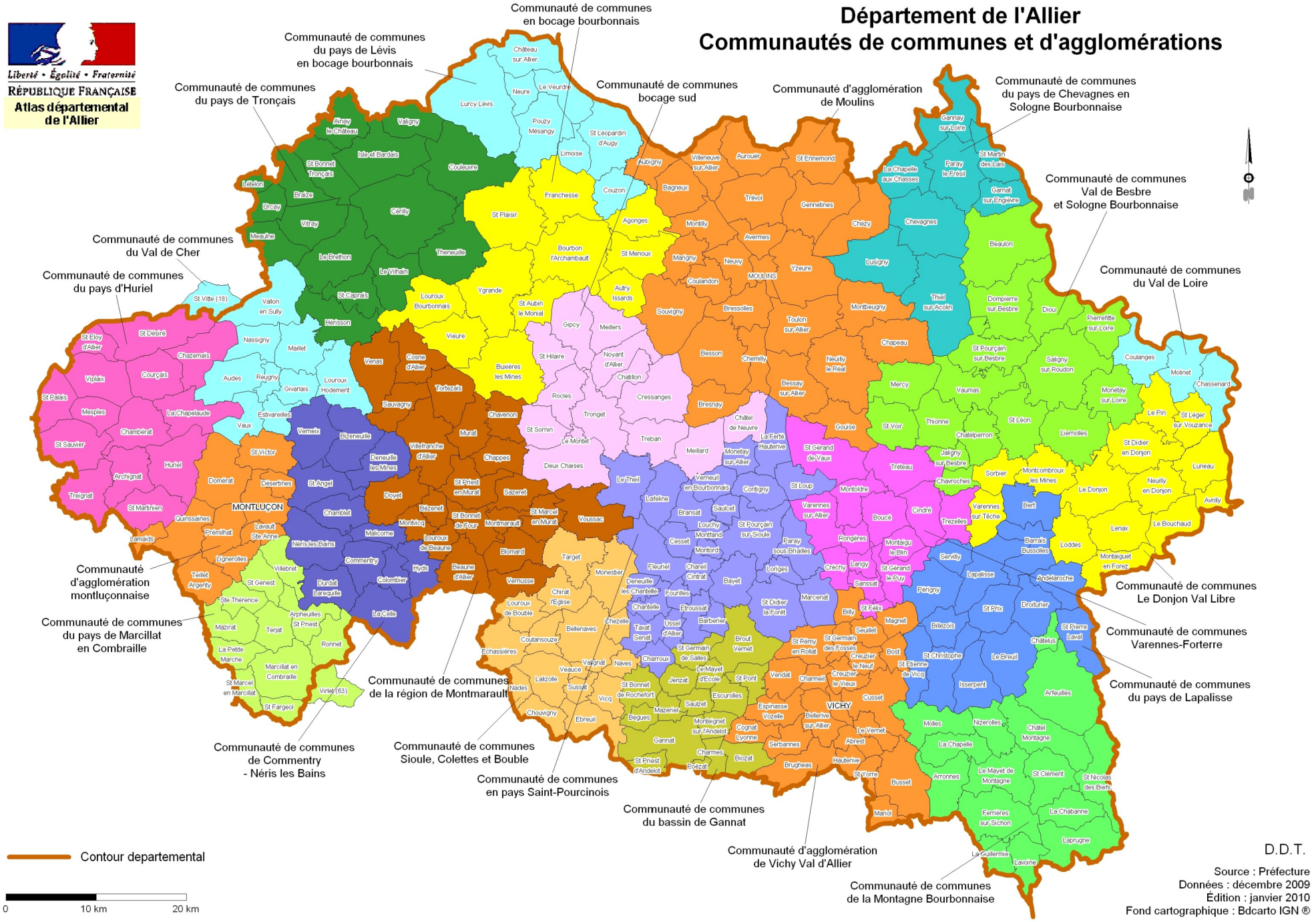
- La communauté de commune Bocage Sud présente une part des tués très importante en regard de la part de la population résidente. Celle-ci est de plus en forte augmentation entre les deux périodes (on passe de 4,6% à 9,16% soit de 12 tués à 17 tués). Tout cela alors que la part des accidents n'est que légèrement supérieure à la part de la population résidente. Une explication peut être l'accidentalité spécifique de la RN79 qui présente un fort taux de mortalité et dont le tracé traverse cette communauté de communes.

- La communauté de communes de Varennes-Forterre présente une part des tués importante en regard de la part de la population résidente. Celle-ci est cependant en légère baisse entre les deux périodes (on passe de 4,98% à 4,32% soit de 13 tués à 8 tués). Tout cela alors que la part des accidents est légèrement inférieure à la part de la population résidente. L'explication est en fait l'accidentalité de la RN7 qui présente un taux de mortalité important et dont le tracé traverse cette communauté de communes.

- La communauté de communes Val de Besbre et Sologne Bourbonnaise présente une part des tués supérieure à la part de la population résidente. Celle-ci est stable entre les deux périodes (on passe de 4,98% à 4,86% soit de 13 tués à 9 tués). Dans le même temps, la part des accidents est, elle, inférieure à la part de la population résidente. Une explication peut être l'accidentalité spécifique de la RN79 qui présente un fort taux de mortalité et dont le tracé traverse cette communauté de communes.

- La communauté de communes en Pays Saint-Pourcinois présente une part des tués supérieure à la part de la population résidente. Celle-ci est en augmentation forte entre les deux périodes (on passe de 8,43% à 12,43% soit de 22 tués à 23 tués). Dans le même temps, la part des accidents est, elle, légèrement inférieure à la part de la population résidente. Une explication pourrait être l'accidentalité induite par deux routes à grande circulation dont le tracé traverse la communauté de communes, la RD 46 et la RD 2009.

Dans les autres communautés de communes les parts d'accidents et de nombre de tués ne diffèrent pas significativement de la part de la population résidente.


Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Atlas départemental de l'Allier
Département de l'Allier
Communautés de communes et d'agglomérations
Communauté de communes en bocage bourbonnais
Communauté de communes du pays de Lévis en bocage bourbonnais
Communauté de communes du pays de Tronçais
Communauté de communes bocage sud
Communauté d'agglomération de Moulins
Communauté de communes du pays de Chevagnes en Sologne Bourbonnaise
Communauté de communes Val de Besbre et Sologne Bourbonnaise
Communauté de communes du Val de Cher
Communauté de communes du pays d'Huriel
Communauté de communes du Val de Loire
Communauté d'agglomération montluçonnaise
Communauté de communes du pays de Marcillat en Combraille
Communauté de communes Le Donjon Val Libre
Communauté de communes Varennes-Forterre
Communauté de communes du pays de Lapalisse
Communauté de communes de la région de Montmarault
Communauté de communes de Commentry - Néris les Bains
Communauté de communes Sioule, Colettes et Bouble
Communauté de communes en pays Saint-Pourcinois
Communauté de communes du bassin de Gannat
Communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier
Communauté de communes de la Montagne Bourbonnaise
MONTLUÇON
VICHY
Contour departemental
0
10 km
20 km
D.D.T.
Source : Préfecture
Données : décembre 2009
Édition : janvier 2010
Fond cartographique : Bdcarto IGN ®

4-4 La vitesse :

4-4-1 Les dépassements de la vitesse limite au droit des radars

		2007					2008				
route	**Site**	**< 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**
RN 7	ST GERAND LE PUY	1640	164	54	29	63	1352	132	35	18	40
RD 2009	BAYET	1475	66	15	6	2	952	34	7	0	3
RD 2209	CREUZIER LE NEUF	751	57	17	12	5	628	80	39	16	6
RN 7	BESSAY SUR ALLIER	3485	343	109	53	50	1965	165	76	37	42
RN 7	BESSAY SUR ALLIER	1152	45	16	6	3	847	39	13	1	3
RN 79	TOULON SUR ALLIER	6903	508	140	52	46	5033	395	112	37	49
RD 2144	LAVAULT STE ANNE	2726	186	97	38	27	2539	213	101	58	41
RD 2009	CONTIGNY	1268	48	13	6	8	969	73	24	18	22
RN 79	TOULON SUR ALLIER	10031	865	242	100	58	7680	669	181	61	60
A 71	DOYET	4297	275	77	37	15	5039	247	92	37	17
RN 209	BILLY	32	3	0	1	0	362	12	4	8	6
RD 2209	ESPINASSE VOZELLE	985	31	3	3	2	5107	142	33	18	8
	Total	34745	2591	783	343	279					
RD 906	ABREST						13	0	0	0	0
RD 990	DROITURIER						62	3	0	0	0
RN 79	DOMPIERRE SUR BESBRE						7443	558	134	52	30
RD 779	LUSIGNY						399	22	4	0	1
RD 2371	ST BONNET DE FOUR						565	34	9	2	2
						Total	40955	2818	864	363	330

		2009					2010				
route	**Site**	**< 20 km/h**	**>=20 et <30 km/h**	**>=30 et <40 km/h**	**>=40 et <50 km/h**	**>=50 km/h**	**< 20 km/h**	**>=20 et <30 km/h**	**>=30 et <40 km/h**	**>=40 et <50 km/h**	**>=50 km/h**
RN 7	ST GERAND LE PUY	1279	148	48	27	64	1036	102	38	24	36
RD 2009	BAYET	937	42	19	4	3	1109	57	9	5	6
RD 2209	CREUZIER LE NEUF	474	64	51	7	6	414	52	35	9	7
RN 7	BESSAY SUR ALLIER	1457	162	45	31	40	1841	195	75	39	52
RN 7	BESSAY SUR ALLIER	940	43	10	3	3	720	37	8	2	0
RN 79	TOULON SUR ALLIER	5247	388	104	45	65	5772	339	93	40	26
RD 2144	LAVAULT STE ANNE	1278	138	74	56	33	1582	173	90	36	23
RD 2009	CONTIGNY	1232	62	26	13	22	1069	55	25	16	26
RN 79	TOULON SUR ALLIER	5906	483	126	57	60	4250	306	66	25	13
A 71	DOYET	4172	231	76	33	15	4637	232	89	32	12
RN 209	BILLY	221	11	5	1	3	175	11	4	1	0
RD 2209	ESPINASSE VOZELLE	4022	105	26	12	5	3447	105	14	7	1
RD 906	ABREST	82	2	0	1	0	57	3	1	0	0
RD 990	DROITURIER	312	6	0	3	0	278	2	1	0	0
RN 79	DOMPIERRE SUR BESBRE	8388	608	139	53	19	7108	440	109	40	16
RD 779	LUSIGNY	311	13	3	0	1	221	5	1	1	1
RD 2371	ST BONNET DE FOUR	600	33	4	1	2	518	20	7	0	1
RD 907	BOST	1457	27	7	2	0	1142	23	5	1	0
RD 1093	BRUGHEAS	610	27	3	1	5	450	16	5	1	1
	Total	38925	2593	766	350	346					
RD 2144	MEAULNE						157	4	1	0	0
RD 27 PN SNCF	CREUZIER LE VIEUX						3303	31	7	0	0
RN 79	DEUX CHAISES						548	34	7	4	0
RN 79	THIEL SUR ACOLIN						243	21	3	4	0
						Total	40077	2263	693	287	221

		2011				
route	Site	< 20 km/h	>=20 et <30 km/h	>=30 et <40 km/h	>=40 et <50 km/h	>=50 km/h
RN 7	ST GERAND LE PUY	1237	95	23	11	16
RD 2009	BAYET	643	18	6	4	0
RD 2209	CREUZIER LE NEUF	346	43	25	5	2
RN 7	BESSAY SUR ALLIER	1719	177	61	32	47
RN 7	BESSAY SUR ALLIER	638	25	13	2	1
RN 79	TOULON SUR ALLIER	4499	303	70	28	29
RD 2144	LAVAULT STE ANNE	2000	189	98	60	38
RD 2009	CONTIGNY	1034	53	30	19	24
RN 79	TOULON SUR ALLIER	4713	246	61	43	41
A 71	DOYET	2109	120	31	9	11
RN 209	BILLY	125	16	10	6	1
RD 2209	ESPINASSE VOZELLE	3155	89	31	15	15
RD 906	ABREST	44	0	0	0	0
RD 990	DROITURIER	134	4	2	0	1
RN 79	DOMPIERRE SUR BESBRE	6414	327	83	27	20
RD 779	LUSIGNY	238	22	14	8	2
RD 2371	ST BONNET DE FOUR	652	23	8	2	2
RD 907	BOST	1016	27	8	3	2
RD 1093	BRUGHEAS	248	13	4	0	0
RD 2144	MEAULNE	196	9	1	1	0
RD 27 PN SNCF	CREUZIER LE VIEUX	2974	30	9	3	1
RN 79	DEUX CHAISES	4612	323	70	16	5
RN 79	THIEL SUR ACOLIN	1385	110	29	5	8
RD 994	LODDES	12721	391	68	11	3
RD 46	ST POURCAIN SUR SIOULE	1478	61	19	8	8
RN 79	DEUX CHAISES	11329	98	14	7	4
RN 79	MONTBEUGNY	10164	180	37	14	2
RN 79	MOLINET	8680	100	25	5	2
	Total	84503	3092	850	344	285

4-4-2 Étude de l'accidentalité avant/après l'installation des radars

Les premiers radars automatiques de l'Allier ont été installés en 2005. Pour ces équipements, il est donc possible de réaliser l'étude comparative d'accidentalité pendant les 5 années précédant l'installation et pendant les 5 années suivant l'installation.

4-4-2-1 Méthode

Définition des zones spatiales

Zone avant radar

Zone de 4 000m

La position du radar est donnée par « PR + distance » et la voie sur laquelle il est implanté. La zone avant radar est définie par ((PR-2)+0000) pour la borne inférieure et (PR+distance) pour la borne supérieure.

Exemple : radar implanté à 44.578

Zone avant : {0042+0000;0044+0578}

Zone de 1 000 m

La position du radar est donnée par le PR + distance et la voie sur laquelle il est implanté. La zone avant est définie par (PR+0000) pour la borne inférieure et (PR+distance) pour la borne supérieure.

Exemple : radar implanté à 44.578

Zone avant : {0044+0000;0044+0578}

Zones après radar

Zone de 4 000m

La position du radar est donnée par le PR + distance et la voie sur laquelle il est implanté. La zone après est définie par (PR+(distance+1)) pour la borne inférieure et ((PR+2)+0000) pour la borne supérieure.

Exemple : radar implanté à 44.578

Zone après : {0044+0579;0046+0000}

Zone de 1 000 m

La position du radar est donnée par le PR + distance et la voie sur laquelle il est implanté. La zone après est définie par (PR+(distance+1)) pour la borne inférieure et ((PR+1)+0000) pour la borne supérieure.

Exemple : radar implanté à 44.578
Zone après : {0044+0579;0045+0000}

Périodes

L'observation pour chaque radar s'étend sur 5 ans avant implantation et 5 ans après (ou a minima la dernière année publiée).

Les premiers radars ont tous été implantés sur le territoire national fin de l'année 2003, on considère donc que l'influence de leur implantation n'a pas été significative sur l'année 2003, c'est pourquoi, la « période avant » pour ces radars (et seulement ceux mis en service en 2003) s'étend de 1999 à 2003 compris.

Pour tous les autres radars, l'année de mise en service N est neutralisée. Ainsi, la période « avant mise en service » à considérer pour le remplissage du tableau s'étend de N-5 à N-1.

Exemple : pour une mise en service en 2006, la « période avant » va de 2001 à 2005.

La période « après mise en service » s'étend quant à elle, dans tous les cas, de N+1 à N+5 (ou à minima la dernière année entière publiée).

Exemple : pour une mise en service en 2005, la « période après » va de 2006 à 2010

Bilan vitesse :

Quelle que 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.

4-4-2-2 Résultats

Le suivi de la méthode décrite précédemment permet d'obtenir la table d'évaluation suivante.

CISR 2011 **Evaluation de l'efficacité des radars**

					5 ans avant la pose			5 ans après		
					T	BH	BNH	T	BH	BNH
1	RN	7	ET 250	Saint-Gérand Le Puy	5	7	13	1	0	0
2	RD	2009	ET 251	Bayet	3	0	12	0	3	0
3	RD	2209	ET 252	Creuzier-Le-Neuf	5	8	18	0	3	2
4	RN	7	ET 253	Bessay-sur-Allier	5	4	12	0	1	2
5	RN	7	ET 724	Bessay-sur-Allier	3	3	9	1	4	0
6	RN	79	ET 725	Toulon-sur-Allier	idem ET 728					
7	RD	2009	ET 726	Lavault-Sainte-Anne	4	6	11	0	9	5
8	RD	2009	ET 727	Contigny	1	4	3	0	3	0
9	RN	79	ET 728	Toulon-sur-Allier	5	4	6	5	1	1
					31	**36**	**84**	**7**	**24**	**10**

Tués	-24	-77,42%
Blessés Hospitalisés	-12	-33,00%
Blessés Non Hospitalisés	-75	-88,24%

Le bilan de l'installation de radars automatiques dans l'Allier est particulièrement efficace, puisqu'on observe en moyenne une baisse de 77% du nombre de tués, 33% du nombre de blessés hospitalisés et 88% du nombre de blessés non hospitalisés.

L'évolution de l'accidentalité entre 2002-2006 et 2007-2011 dans l'Allier montre une baisse de 29% du nombre de tués, une augmentation de 5% du nombre de blessés hospitalisés et une baisse de 66% du nombre de blessés non hospitalisés.

La baisse du nombre de victimes dans les zones d'implantation des radars automatiques est donc bien plus importante que sur la moyenne des routes du département. L'efficacité de ces dispositifs est alors clairement démontrée.

Une évaluation similaire devra être menée pour tous les radars automatiques installés à partir 2007, afin de vérifier à posteriori la pertinence des sites retenus, ainsi que l'efficacité des dispositifs.

4-5 L'Alcool :

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

Période considérée	Accidents avec alcool	Tués	B H	B N H
2007 2008 2009 2010 2011	55 48 57 42 38	4 3 13 8 11	48 54 51 34 31	32 40 29 17 9

2007-2011	240	39	218	127
2002-2006	352	72	202	263
Différence	-112	-33	16	-136
Évolution	-31,82%	-45,83%	7,92%	-51,71%

4-5-2 Répartition par territoire

Zones	Accidents avec alcool	Tués	B H	B N H
Hors agglomération	117	26	110	35
En agglomération	123	13	108	92

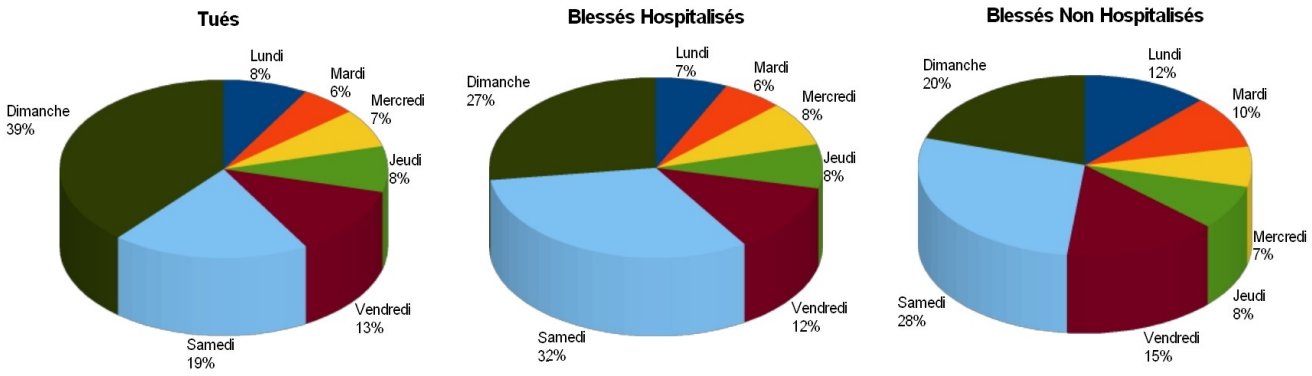
4-5-3 Répartition par catégorie de voiries

Routes	Accidents avec alcool	Tués	B H	B N H
Autoroute	0	0	0	0
RN	20	4	18	9
RD	152	32	138	64
V.C. et autres	68	3	62	54
Ensemble	240	39	218	127

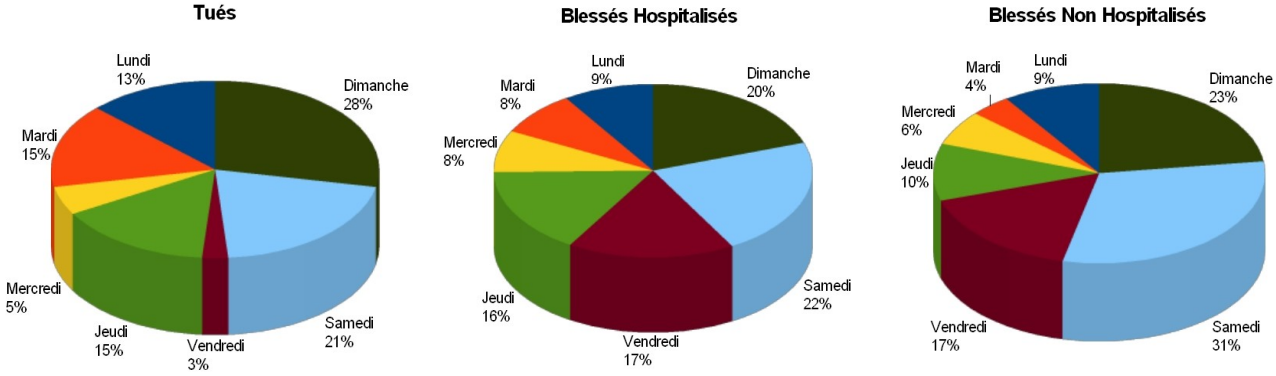
4-5-4 Répartition selon le jour de la semaine

Jours	Accidents avec alcool	Tués	B H	B N H
Lundi	26	5	20	12
Mardi	18	6	18	5
Mercredi	20	2	17	8
Jeudi	33	6	35	13
Vendredi	27	1	37	21
Samedi	57	8	48	39
Dimanche	59	11	43	29
Ensemble	240	39	218	127
Part (Samedi + Dimanche)	48,33%	48,72%	41,74%	53,54%

Années 2002-2006 :



Années 2007-2011 :



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

Période 2002-2006 :

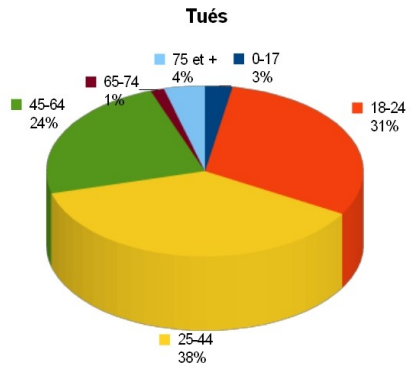
		00-17 ans	18 – 24 ans	25 – 44 ans	45 – 64 ans	65 – 74 ans	75 ans et plus	Total
Piéton	Tués	0	1	0	2	0	1	**4**
	BH	1	1	1	1	0	0	**4**
	BNH	2	2	6	3	1	0	**14**
Cycle	Tués	0	0	0	0	0	0	**0**
	BH	0	0	2	1	0	0	**3**
	BNH	1	0	0	0	0	0	**1**
Voiturette Quad	Tués	0	0	0	0	0	1	**1**
	BH	0	0	0	0	0	1	**1**
	BNH	0	0	0	1	0	0	**1**
Cyclomoteur	Tués	1	1	1	2	0	0	**5**
	BH	4	12	10	2	1	0	**29**
	BNH	8	10	16	6	0	0	**40**
2R motorisé	Tués	0	0	5	1	0	0	**6**
	BH	0	1	13	2	0	0	**16**
	BNH	2	0	5	3	0	0	**10**
VL ou VU	Tués	1	20	20	11	1	0	**53**
	BH	10	29	59	38	5	3	**144**
	BNH	10	64	77	33	5	2	**191**
PL + autres	Tués	0	0	1	1	0	0	**2**
	BH	0	2	1	0	0	0	**3**
	BNH	0	1	1	1	0	0	**3**
Total	Tués	**2**	**22**	**27**	**17**	**1**	**2**	**71**
	BH	**15**	**45**	**86**	**44**	**6**	**4**	**200**
	BNH	**23**	**77**	**105**	**47**	**6**	**2**	**260**

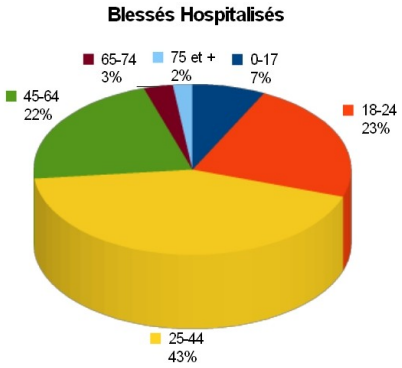
Période 2007-2011 :

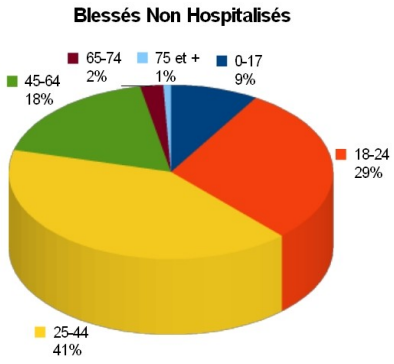
		00-17 ans	18 – 24 ans	25 – 44 ans	45 – 64 ans	65 – 74 ans	75 ans et plus	Total
Piéton	Tués	0	1	1	1	0	0	**3**
	BH	0	0	3	4	0	0	**7**
	BNH	0	0	0	0	0	0	**0**
Cycle	Tués	0	1	0	0	0	0	**1**
	BH	0	0	0	1	0	0	**1**
	BNH	0	0	0	2	0	0	**2**
Cyclomoteur	Tués	1	2	1	0	1	0	**5**
	BH	3	3	11	6	0	0	**23**
	BNH	1	0	2	2	0	0	**5**
2R motorisé	Tués	0	0	0	1	0	0	**1**
	BH	0	2	7	11	1	0	**21**
	BNH	0	1	0	0	0	0	**1**
VL ou VU	Tués	0	4	6	4	2	1	**17**
	BH	0	24	34	28	0	1	**87**
	BNH	0	4	15	0	1	0	**20**
PL + autres	Tués	0	0	1	0	0	0	**1**
	BH	0	3	3	0	0	0	**6**
	BNH	0	0	1	0	0	0	**1**
Total	Tués	**1**	**8**	**9**	**6**	**3**	**1**	**28**
	BH	**3**	**32**	**58**	**50**	**1**	**1**	**145**
	BNH	**1**	**5**	**18**	**4**	**1**	**0**	**29**

Répartition selon l'âge :

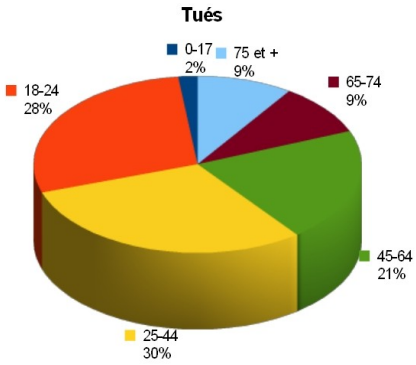
Période 2002-2006 :

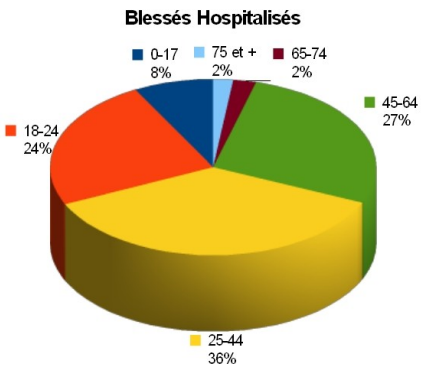


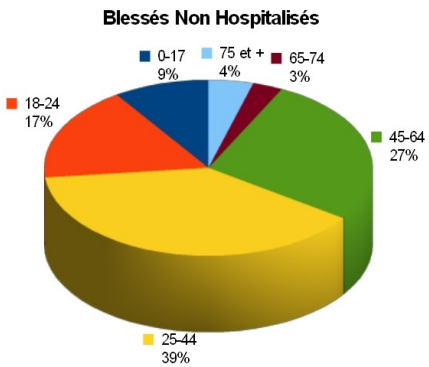




Période 2007-2011 :







L'enjeu Alcool correspond à une cause des accidents très importante au cours des week-ends, ils représentent 51,4 % d'accidents avec alcool et 54,7 % des tués. L'enjeu alcool concerne principalement les tranches d'âge 18-24 ans et 25-64 ans.

L'alcool au volant est un enjeu de Sécurité Routière primordial dans le département de l'Allier.

4-6 Les obstacles latéraux :

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

Au titre du DGO 2013-2017 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 2007 et 2011 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
2007	362	38	261	231	20 5,5	2 5,3	17 6,5	7 3	9 2,5	1 2,6	10 3,8	4 1,7	22 6,1	2 5,3	26 10	1 0,4
2008	310	24	249	177	9 2,9	1 4,2	7 2,8	3 1,7	15 4,8	3 12,5	15 6	3 1,7	17 5,5	0 0	23 9,2	9 5,1
2009	301	36	224	173	12 4	4 11,1	8 3,6	6 3,5	10 3,3	1 2,8	10 4,5	3 1,7	27 9	5 13,9	23 10,3	8 4,6
2010	257	42	209	105	8 3,1	2 4,8	5 2,4	1 1	10 3,9	5 11,9	12 5,7	1 1	18 7	0 0	19 9,1	4 3,8
2011	235	45	196	69	10 4,3	2 4,4	10 5,1	4 5,8	10 4,3	3 6,7	6 3,1	1 1,4	16 6,8	4 8,9	10 5,1	5 7,2
TOTAL	1465	185	1139	755	59 4	11 5,9	45 4	20 2,6	54 3,7	13 7	52 4,6	11 1,5	100 6,8	11 5,9	97 8,5	26 3,4

La valeur en rouge 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
2007	137 sur 362 37,8 %	23 sur 35 65,7 %	25 sur 38 65,8 %	93 sur 259 35,9 %	82 sur 234 35 %
2008	104 sur 310 33,5 %	9 sur 22 40,9 %	9 sur 24 37,5 %	63 sur 249 25,3 %	59 sur 177 33,3 %
2009	115 sur 301 38,2 %	9 sur 31 29 %	12 sur 36 33,3 %	83 sur 224 37,1 %	78 sur 173 45,1 %
2010	97 sur 257 37,7 %	18 sur 30 60 %	26 sur 42 61,9 %	67 sur 209 32,1 %	53 sur 105 50,5 %
2011	91 sur 235 38,7 %	21 sur 41 51,2 %	23 sur 45 51,1 %	76 sur 196 38,8 %	29 sur 69 42 %
% Σ	544 sur 1465 37,1 %	80 sur 159 50,3 %	95 sur 185 51,4 %	382 sur 1137 33,6 %	301 sur 758 39,7 %

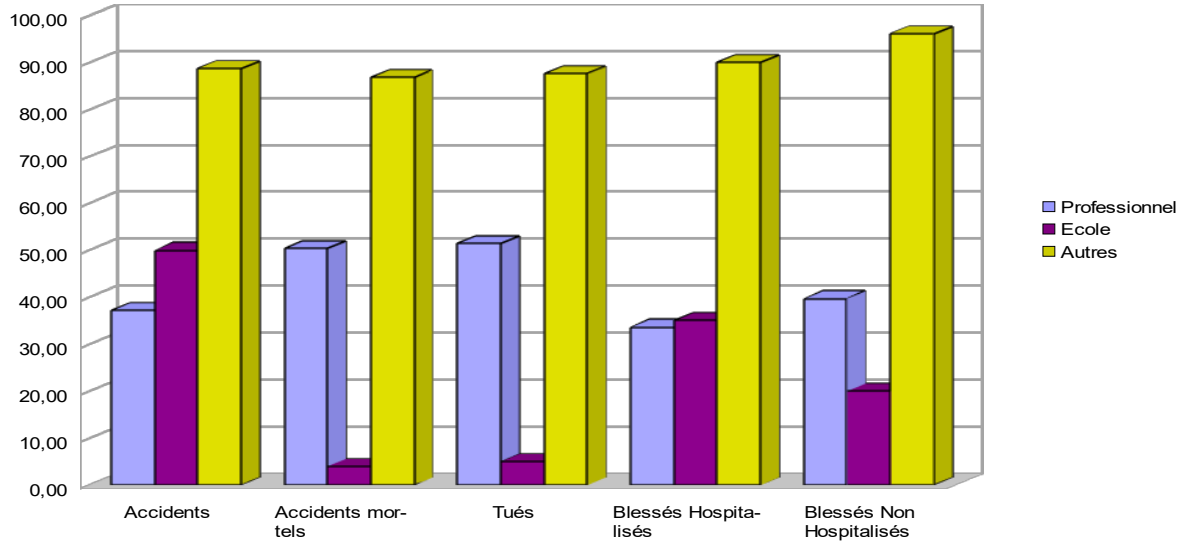
(*) Trajet Domicile-Travail et Utilisation professionnelle

« Domicile-École »

Année	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Blessés Hospitalisés	Blessés non Hospitalisés
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 %
2008	11 sur 310 3,5 %	2 sur 22 9,1 %	2 sur 24 8,3 %	8 sur 249 3,2 %	3 sur 177 1,7 %
2009	11 sur 301 3,7 %	0 sur 31 0 %	0 sur 36 0 %	8 sur 224 3,6 %	6 sur 173 3,5 %
2010	10 sur 257 3,9 %	1 sur 30 3,3 %	1 sur 42 2,4 %	8 sur 209 3,8 %	1 sur 105 1 %
2011	6 sur 235 2,6 %	0 sur 41 0 %	0 sur 45 0 %	7 sur 196 3,6 %	0 sur 69 0 %
2007 2011	50 sur 1465 3,4 %	4 sur 159 2,5 %	5 sur 185 2,7 %	35 sur 1137 3,1 %	20 sur 758 2,6 %

Moyenne 2007 - 2011

Motifs des déplacements

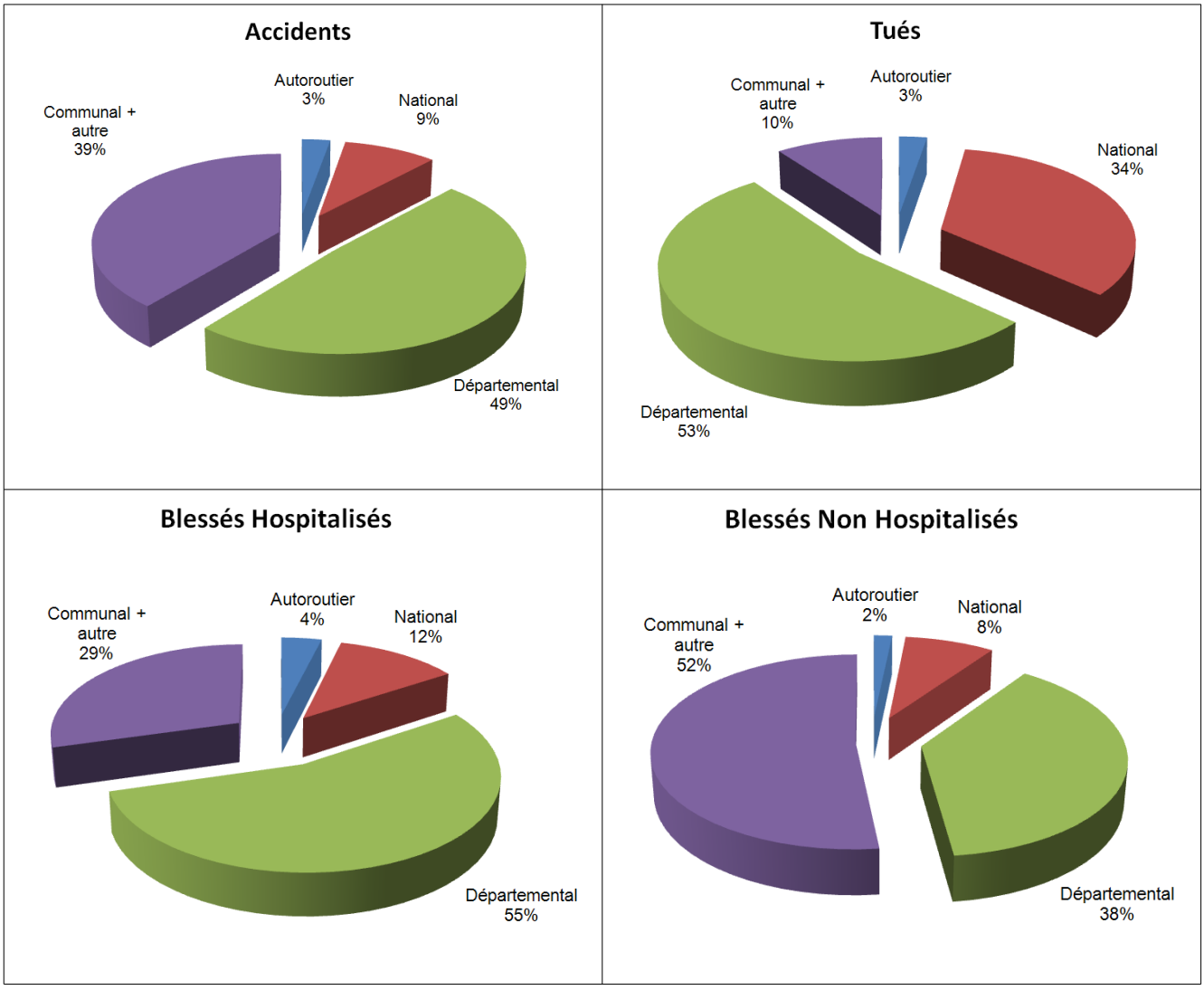


Parmi les motifs de déplacements, le motif à caractère « professionnel » qui correspond aux déplacements domicile-travail et mission concentre 37,1 % des accidents et 51,4% des tués de la circulation routière entre 2007 et 2011.

4-8 Répartition par réseau :

Répartition des ATBH par réseau entre 2007 et 2011 :

Réseau	Accidents	Tués	B H	B N H
Autoroutier	44	5	47	14
National	145	64	144	69
Départemental	771	100	663	326
V.C. et autre	615	19	356	440
Total	1575	188	1210	849



Les valeurs des véhicules km journaliers parcourus sur le réseau de l'Allier prises en compte par l'observatoire national de la Sécurité Routière en 2007 sont les suivants :

- Véh.km journaliers parcourus sur autoroutes : 1 500 400 véh.km/j

- Véh.km journaliers parcourus sur RN actuelles 1 694 000 véh.km/j
- Véh.km journaliers parcourus sur RD+RN transférées 5 480 000 véh.km/j

Le réseau des RD+RN transférées est distingué en deux niveaux par le Conseil Général :

- 1er niveau : le réseau structurant de 1623 km, il correspond aux RD dites de grandes liaisons et de liaisons départementales
- 2ème niveau : le réseau de desserte de 3583 km, il correspond aux RD de dessertes principales de bourgs et dessertes locales.

Les véhicules.km/jour parcourus sur les RD du réseau structurant sont de 4 660 000 Véh.km/jour et de 820 000 Véh.km/jour sur les RD du réseau de dessertes.

Pour comparer le caractère accidentogène d'un réseau on détermine les taux des accidents et les taux des tués qui permettent de prendre en compte les km parcourus par les usagers.

Ils sont calculés comme suit :

$$T\ accidents = \frac{Accidents\ (2007/2011).10^8}{Véh.km/jx365x6}$$

$$T\ tués = \frac{tués\ (2007/2011).10^8}{Véh.km/jx365x6}$$

Pour le réseau autoroutier, national et départemental, les accidents et les tués entre 2007 et 2011 se répartissent comme suit :

Réseau	Accidents	Tués
Autoroutier	44	5
National	145	64
Départemental	771	100

Données en attente de mise à jour

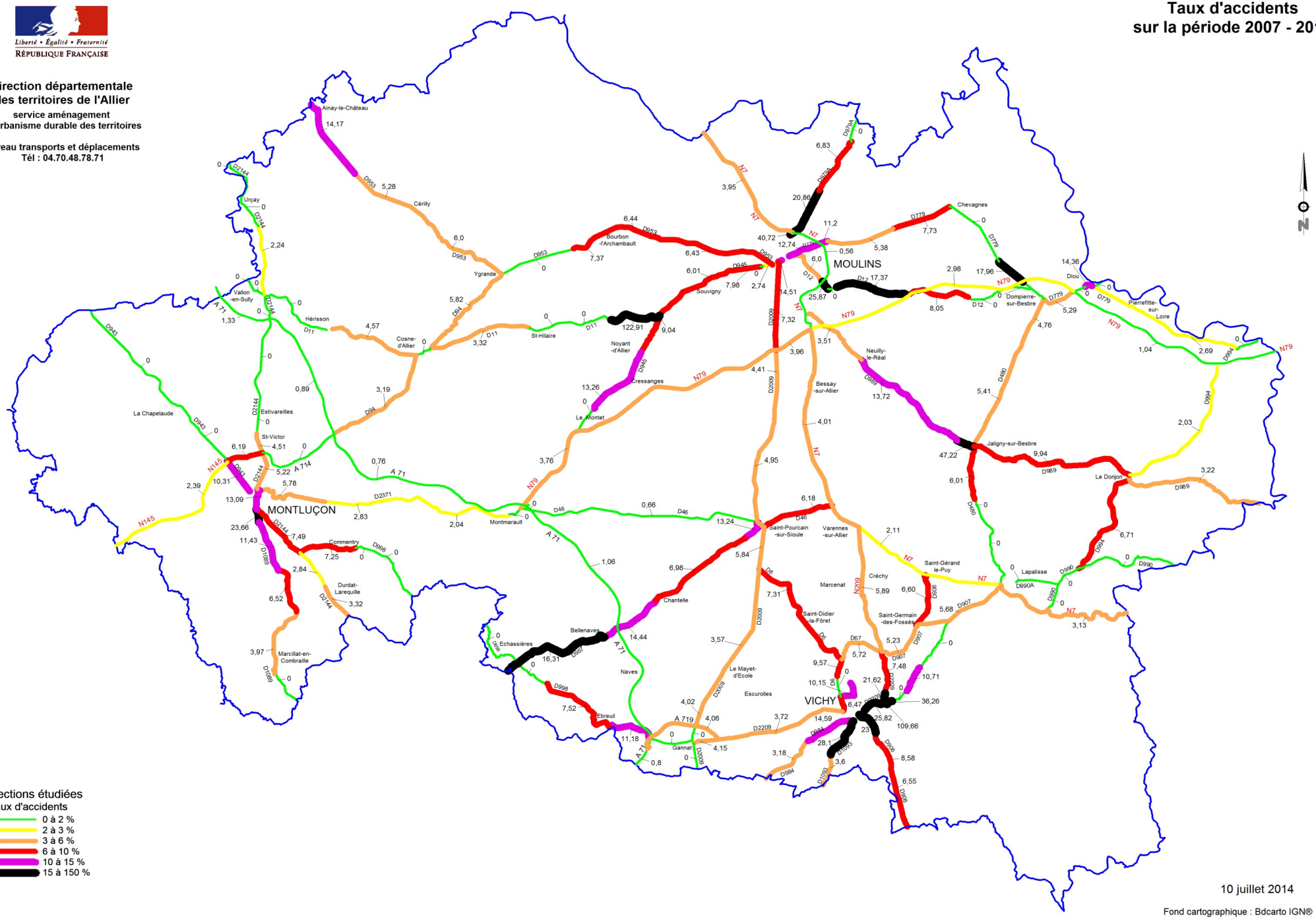
Les cartes des pages suivantes permettent de visualiser les taux d'accidents et de gravité sur le réseau primaire du département.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

direction départementale des territoires de l'Allier
service aménagement et urbanisme durable des territoires

bureau transports et déplacements
Tél : 04.70.48.78.71

Taux d'accidents sur la période 2007 - 2011



Sections étudiées
Taux d'accidents
- 0 à 2 %
- 2 à 3 %
- 3 à 6 %
- 6 à 10 %
- 10 à 15 %
- 15 à 150 %

10 juillet 2014

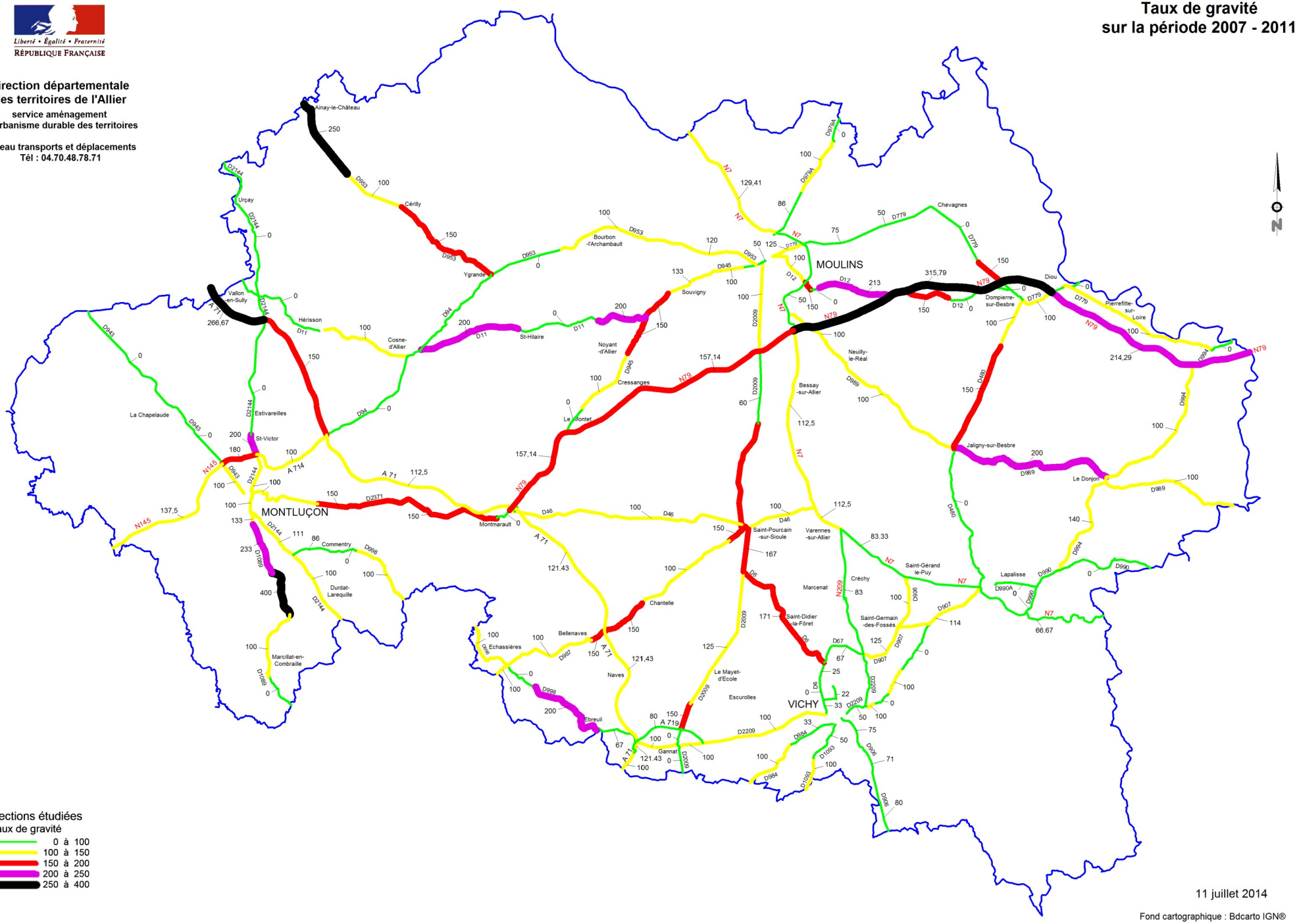
Fond cartographique : Bdcarto IGN®

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

direction départementale des territoires de l'Allier
service aménagement et urbanisme durable des territoires

bureau transports et déplacements
Tél : 04.70.48.78.71

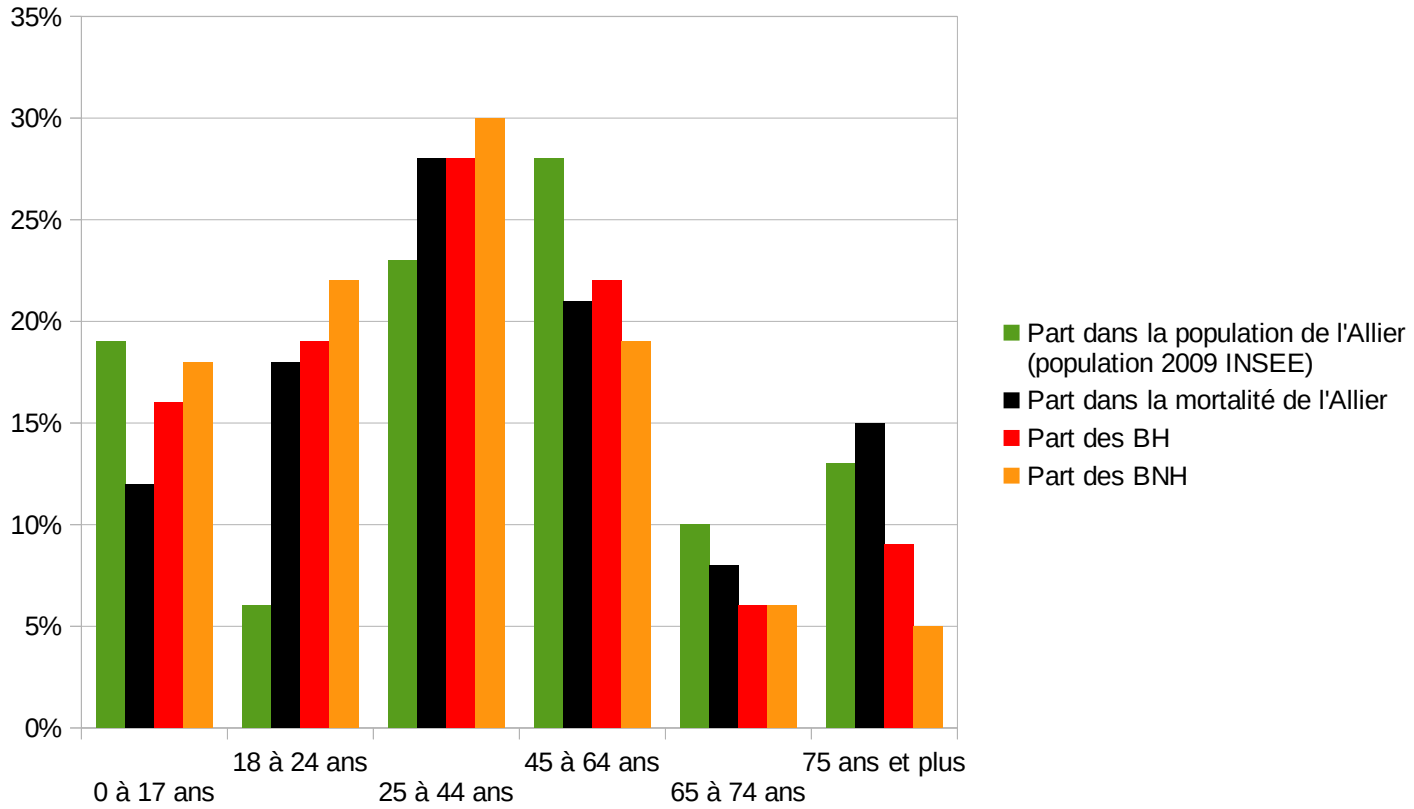
Taux de gravité sur la période 2007 - 2011



4-9 L'accidentologie chez les jeunes de 18 à 24 ans :

4-9-1 Part dans la mortalité routière du département

Classe d'âge	Part dans la population de l'Allier (population 2009 INSEE)	Part dans la mortalité de l'Allier	Part des BH	Part des BNH
0 à 17 ans	19 %	12 %	16 %	18 %
18 à 24 ans	**6 %**	**18 %**	**19 %**	**22 %**
25 à 44 ans	23 %	28 %	28 %	30 %
45 à 64 ans	28 %	21 %	22 %	19 %
65 à 74 ans	10 %	8 %	6 %	6 %
75 ans et plus	13 %	15 %	9 %	5 %



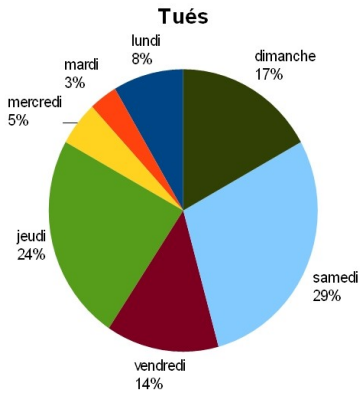
Au vu du diagramme comparant la représentation des différentes classes d'âges dans la population de l'Allier et parmi les victimes des accidents de la route, on observe qu'une catégorie est particulièrement à risque : les 18-24 ans. Ceci est déjà vrai pour la France (9% de la population et 19% des tués), mais le rapport est encore plus grand dans l'Allier. En effet, si les 18-24 ans ne représentent que 6% de la population, les tués de cette classe d'âge forment 18% du total des tués dans le département, et 20% des blessés. Il existe donc dans l'Allier un risque jeune spécifique qu'il conviendra de préciser dans la phase II.

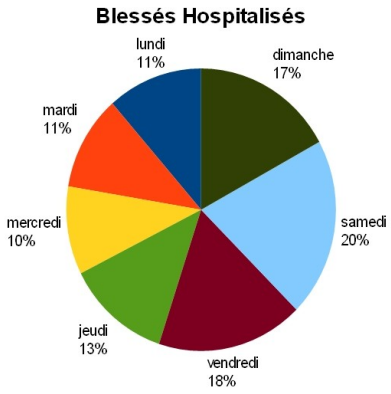
4-9-2 Répartition des jours de la semaine de l'accidentalité des jeunes de 15 à 24 ans

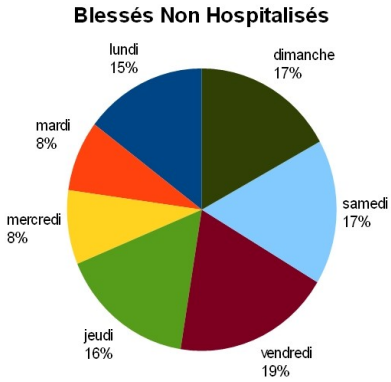
		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Tués	**G**	5	2	3	14	8	17	10
	F	2		2	1	4	8	6
BH	**G**	43	41	38	47	66	77	64
	F	19	14	19	28	35	42	25
BNH	**G**	38	21	22	42	49	43	44
	F	23	17	16	26	39	33	40

G = garçon **F** = fille

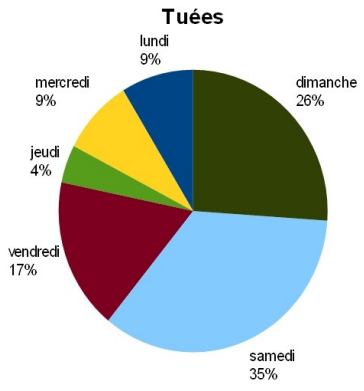
Chez les garçons :

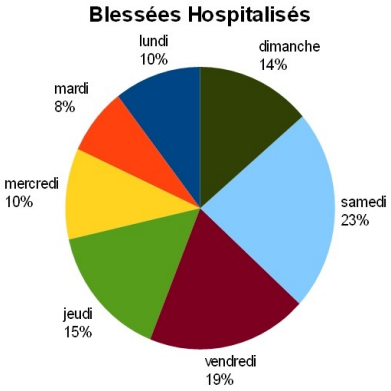


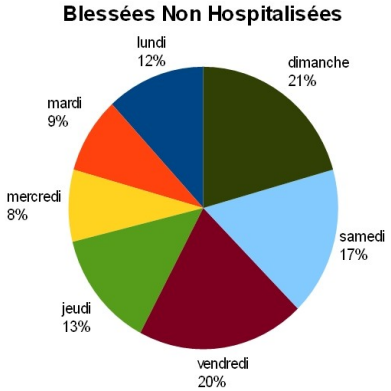




Chez les filles :







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.

5 – Seconde phase : approfondissement des enjeux

5-1 Les seniors

5-1-1 La répartition par modes de déplacement et par sexe des plus de 65 ans dans l'accidentalité

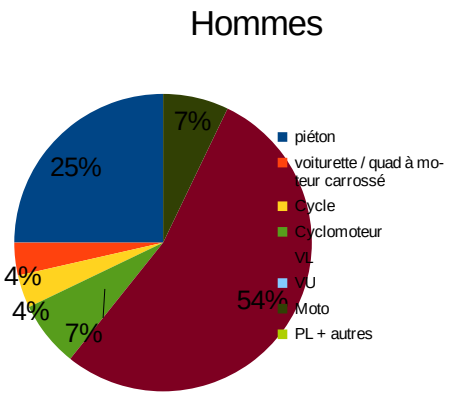
		Piétons	Voiturette / quad	Cycle	Cyclomoteur	VL / VU	Moto	PL+ autres	Tous modes
Tués	**H**	7	1	1	2	15	2	0	** Expression erronée **
	F	6	0	1	0	6	0	0	** Expression erronée **
B.H	**H**	19	1	7	0	43	3	0	** Expression erronée **
	F	45	0	2	0	41	0	1	** Expression erronée **
B.N.H	**H**	11	1	3	2	23	0	0	** Expression erronée **
	F	19	0	4	0	19	0	1	** Expression erronée **

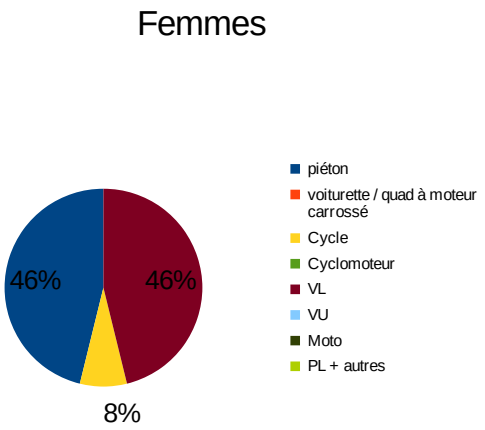
Dans la tranche des 65 ans et plus, la part des femmes parmi les tués reste inférieure à celle des hommes. Cependant elle est plus élevée que dans la population générale. Une première explication est la part plus importante des femmes dans la population des plus de 65 ans. En effet, alors que dans l'Allier, dans la population générale, les femmes représentent 52% des habitants, parmi la population des plus de 65 ans, elles représentent 60% des habitants.

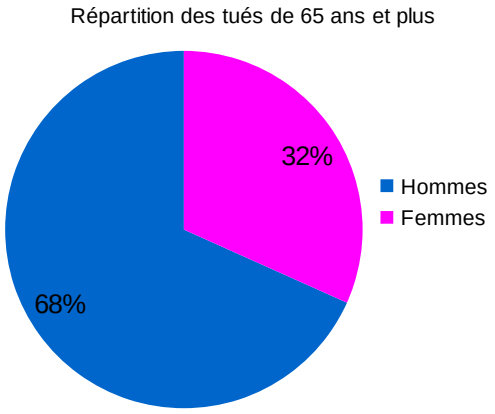
Une fois cette différence de composition de la population selon son âge, il n'apparaît plus de surmortalité significative des femmes de plus de 65 ans par rapport à l'ensemble des femmes de l'Allier.

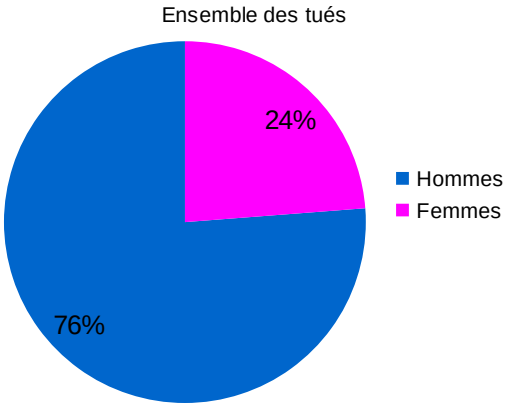
Quand on étudie plus finement les circonstances des accidents mortels suivant le sexe, les femmes tuées sont à 46% des piétons, contre seulement 25% d'hommes tués en étant piétons. Cette surreprésentation des piétons parmi les victimes de sexe féminin, peut s'expliquer par une plus faible utilisation d'autres modes tels que les deux-roues motorisés et les voiturettes.

Comparaison hommes/femmes de la répartition des tués :









La part des victimes circulant en VL est relativement proche pour les deux sexes. La plus faible part de victimes circulant en VL chez les femmes peut cependant s'expliquer par un moindre accès au permis B pour ces classes d'âge.

En conclusion, l'étude par sexe ne permet pas de mettre en évidence de surmortalité qui ne soit liée à la démographie.

5-2 Les 18-25 ans

5-2-1 Evolution depuis 2002 de la part dans la mortalité

Après avoir constaté dans un premier temps la surreprésentation des 18-25 ans parmi les tués, comparons avec la situation sur les 5 années précédentes : 2002-2006.

Classe d'âge	Part dans la population de l'Allier (population 2009 INSEE)	Part dans la mortalité de l'Allier 2007-2011	Part dans la population de l'Allier (population 2005 INSEE)	Part dans la mortalité de l'Allier 2002-2006
0 à 17 ans	19%	12%	19%	7%
18 à 24 ans	6%	18%	7%	22%
25 à 44 ans	23%	28%	24%	28%
45 à 64 ans	28%	21%	27%	27%
65 à 74 ans	10%	8%	11%	%
75 ans et plus	13%	15%	12%	%

Le ratio entre la part dans la mortalité et la part dans la population est stable, puisqu'on constate une diminution dans la même proportion des deux parts. Il se maintient à un niveau très élevé.

Pour tenter d'expliquer ce ratio, deux causes majeures doivent être privilégiées :

- l'alcool
- les accidents en deux-roues

Les jeunes de 18-25 ans sont de grands utilisateurs de deux-roues dont les conducteurs sont surreprésentés parmi les victimes. De plus, et les régulières consommations excessives d'alcool observées pourraient être un facteur explicatif lorsque le conducteur prend malgré tout le volant.

6 – Troisième phase : conclusions

6-1 Les enjeux

L'étude de l'accidentologie dans le département de l'Allier a permis de mettre en avant les enjeux majeurs du département de l'Allier en termes de sécurité routière.

L'enjeu alcool :

Ainsi, l'alcool reste dans le département une cause importante d'insécurité routière. En effet, sur la période 2002-2006, la cause alcool a pu être identifiée dans plus de 25% des accidents mortels. 56% des accidents avec alcool ont lieu hors agglomération. A noter que 73,4% des usagers tués dans un accident ayant pour cause principale l'alcool l'ont été hors agglomération. Ces accidents ont essentiellement lieu sur les anciennes routes nationales d'intérêt local et sur les routes départementales. Plus de 54% des accidents avec alcool ont lieu les samedi et dimanche.

78% des tués pour cause alcool conduisaient un VL et 22% un deux roues motorisé.

La tranche d'âge la plus touchée par l'accidentologie pour cause alcool est la tranche 25-59 ans qui concentre 59,3% des tués et 62% des blessés hospitalisés.

La tranche d'âge 15-24 ans est également fortement touchée par l'accidentologie liée à l'alcool puisqu'elle représente 31% des tués liés à l'alcool.

L'enjeu vitesse :

La baisse des vitesses contribue à réduire la gravité des accidents. En effet, « plus on roule vite, plus les conséquences sont irréversibles », ainsi que le rappelle la DSCR dans sa campagne de communication de février 2013. Les vitesses pratiquées dans le département de l'Allier baissent régulièrement chaque année, comme on peut le constater par les baisses significatives des taux de dépassement au droit des radars automatiques.

Même s'il est difficile aujourd'hui, à l'échelle du département, de corréler la baisse régulière du nombre de morts sur les routes de l'Allier à la baisse des vitesses pratiquées nul doute que cette baisse ait pu avoir une incidence sur la gravité des accidents dans le département.

La mise en place de radars automatiques discriminants les poids-lourds et permettant ainsi de les verbaliser dès qu'ils dépassent 80 km/h sur la RN79 a mis en évidence un fort non respect de cette vitesse limite spécifique par les poids-lourds. La baisse progressive des taux de dépassement au droit de ces radars discriminants semble porter ses fruits.

L'enjeu deux-roues :

Cet enjeu national fort est également décliné localement. En effet, la sur-représentation de l'accidentologie de ce mode de déplacement comparativement à sa part dans le trafic global a pu être démontrée.

L'agglomération de Vichy-Val d'Allier est particulièrement touchée par cette accidentologie. L'étude complémentaire menée a permis de comprendre que l'accidentologie touche avant tout les jeunes de 15 à 17 ans circulant sur un deux-roues de cylindrée inférieure à 125 cm^3 dans le cadre d'un déplacement pour loisirs. La responsabilité du cyclomotoriste n'est pas sur-représentée dans ces accidents. Les mouvements de tourne à gauche représentent en intersection la très grande majorité des accidents qui ont pour 58% lieu sur la commune de Vichy.

L'enjeu jeune :

Les jeunes sont également fortement touchés par le risque routier dans le département non seulement dans les déplacements en deux-roues mais surtout en VL. Au-delà de la thématique spécifique du deux-roues, l'accidentologie notamment mortelle en mode VL est également très forte dans le département pour la tranche d'âge 18-24 ans (80% des tués de cette tranche d'âge). Rappelons que la tranche d'âge 15-24 ans représente 11% de la population du département de l'Allier.

L'enjeu senior

Chez les seniors, on a pu constater à l'échelle du département la vérification du constat réalisé à l'échelle nationale : la surreprésentation parmi les victimes d'accidents semble particulièrement marquée à partir de 75 ans. Compte-tenu de la structure démographique du département ce public doit être un enjeu local fort pour les actions de prévention à mener.

6.2 Les orientations d'action :

La baisse du nombre des accidents et victimes de la route est un objectif qui doit voir se mobiliser l'ensemble des acteurs locaux œuvrant en faveur d'une amélioration de la sécurité routière. Les acteurs institutionnels, associatifs ou bénévoles sont autant de partenaires pouvant aider à faire baisser la morbidité sur les routes du département.

Les partenariats seront donc recherchés afin de démultiplier la capacité d'intervention locale sur l'ensemble des enjeux fixés précédemment.

L'enjeu alcool fera l'objet d'un traitement particulier, et notamment pour la classe d'âge 18-24 ans. La communication à destination des jeunes et la promotion de la conduite sans alcool sera pérennisée afin d'ancrer les modifications de comportement déjà relevées dans cette catégorie de la population.

Lors des actions de sensibilisation dans les collèges et lycées, la thématique de l'alcool et des drogues en liaison avec la sécurité routière pourront être abordées voire systématisées. Cependant, il apparaît que le besoin de sensibilisation est particulièrement important pour la classe d'âge immédiatement supérieure. Les jeunes de 18-24 ans, sortis du lycée et plus difficiles à toucher, devraient faire l'objet de toutes les attentions.

Les actions dans les collèges seront pérennisées et complétées par des actions dans les lycées en liaison avec l'inspection d'académie. Une réflexion complémentaire devra être menée pour toucher efficacement les étudiants et les jeunes actifs.

De même, des actions de sensibilisation dans les écoles primaires sur la partage de la rue, les réflexes à avoir pour éviter les risques d'accident, les risques alcool, etc. seront à pérenniser.

Une systématisation d'une sensibilisation à la sécurité routière adaptée à chaque tranche d'âge en écoles primaires, collèges et lycées sera recherchée.

L'enjeu deux-roues sera abordé par des actions de communication spécifiques qui viendront compléter les actions de sensibilisation pendant la scolarité. La thématique deux-roues sera abordée pour chaque action dans les collèges et lycées. Pourront être mobilisés sur ces thématiques l'inspection d'académie, les collectivités, les intervenants départementaux de sécurité routière et associations.

6.3 Le suivi et l'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 Document Général d'Orientation constitue en effet une base de travail qui doit pouvoir évoluer en fonction de l'accidentalité départementale.

Les Plans Départementaux de Sécurité Routière devront décliner les grandes orientations présentées ci-dessus et répondre aux enjeux fixés dans le cadre du présent document. Les partenariats seront recherchés afin de multiplier les capacités d'intervention départementales dans un cadre défini par les exigences de sécurité routière identifiées dans le département de l'Allier.