



**PRÉFÈTE  
DE L'ALLIER**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# Document général d'orientations

## 2023-2027

# Département de l'Allier



## Table des matières

1. Le cadre général de la démarche.....	4
1.1 Les objectifs du DGO.....	4
1.2 La démarche d'élaboration.....	4
1.3 Méthodologie.....	4
2. Diagnostic territorial.....	6
2.1 Présentation générale du département.....	6
2.1.1 Situation géographique.....	6
2.1.2 Démographie.....	8
2.1.3 Économie.....	8
2.1.4 Réseau routier départemental.....	9
2.1.5 Parc de véhicules particuliers en circulation .....	10
2.2. Principales caractéristiques de l'accidentologie du département.....	11
2.2.1 Mortalité routière, les victimes.....	11
2.2.2. Mortalité routière, les présumés responsables (PR).....	17
2.2.3. Risque routier professionnel.....	22
2.2.4. Réseau routier.....	25
2.3. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute.....	27
2.3.1. Typologie des accidents hors agglomération.....	27
2.3.2. Facteurs spécifiques hors agglomération.....	28
2.4. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute.....	30
2.4.1. Typologie des accidents en agglomération.....	30
2.4.2. Facteurs spécifiques en agglomération.....	32
2.5. Les déplacements en modes doux.....	33
2.5.1. Modes doux hors agglomération.....	33
2.5.2. Modes doux en agglomération.....	36
2.5.3. Mode doux tous milieux .....	39
2.6. Les déplacements en deux-roues motorisés.....	40
2.6.1. Deux-roues motorisés hors agglomération.....	40
2.6.2. Deux-roues motorisés en agglomération.....	43
2.6.3. Deux-roues motorisés tous milieux.....	46
2.7. Synthèse.....	48
3. L'évaluation du DGO 2018-2022 : retour d'expérience.....	49
3.1. Suivi des actions du DGO 2018-2022 par enjeu.....	49
3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu.....	49
3.3. Exemples d'actions réalisées de 2018 à 2022.....	50
3.3.1. À destination du grand public.....	50
3.3.2. Dans le cadre du risque professionnel.....	50
3.3.2. À destination des usagers deux-roues motorisés.....	50
3.3.3. À destination des seniors.....	51
3.3.3. À destination des jeunes.....	51
3.3.4. Sur la thématique Alcool / stupéfiants.....	52
3.3.5. Sur la thématique des distracteurs.....	52
4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027.....	52
4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire.....	52
4.2. Les orientations d'actions.....	53
4.2.1. Les deux-roues motorisés.....	53
4.2.2. Les conduites à risques.....	54
4.2.3. Les nouveaux modes de mobilité dite « douce ».....	56
4.2.4. Le risque routier professionnel.....	57

5. Mise en œuvre et suivi du DGO 2023-2027.....	59
5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR.....	59
5.2. Suivi de l'accidentalité départementale.....	59
5.3. Modalités de suivi du DGO.....	60

# 1. Le cadre général de la démarche

## 1.1 Les objectifs du DGO

Le Document Général d'Orientation (DGO) constitue le cadre stratégique pluriannuel guidant localement l'action de l'État et de ses partenaires en faveur de la réduction de l'accidentalité routière.

Il définit pour cinq ans les principaux enjeux nationaux et locaux en matière de sécurité routière. Le DGO permet également de favoriser et renforcer la démarche de partenariat avec notamment les forces de l'ordre, les parquets, l'éducation nationale, les services de la jeunesse et des sports, de l'emploi, de l'insertion et de la cohésion sociale, les élus, les chambres consulaires et les organisations professionnelles.

Le précédent DGO était établi pour les années 2018 à 2022. Par circulaire du 25 mai 2022 adressée aux Préfets, la Déléguée Interministérielle à la sécurité routière demande le renouvellement de ce document pour la période 2023-2027.

## 1.2 La démarche d'élaboration

Une note a été transmise à l'ensemble des partenaires le 22 juillet 2022 afin de les informer de la démarche et de leur qualité de partenaire dans l'élaboration du DGO.

Un premier comité de pilotage s'est réuni le 14 novembre 2022 afin d'échanger avec l'ensemble des acteurs concernés, sur le bilan de l'accidentalité départementale pour les années 2017-2021.

Des groupes de travail se sont réunis entre le 17 et le 29 novembre 2022 afin de permettre un échange entre les acteurs impliqués sur chaque thématique. Ces réunions ont permis de recueillir leur connaissance particulière du terrain pour proposer des orientations d'actions au plus près des besoins locaux.

Un second comité de pilotage, réuni le 31 janvier 2023, a permis la validation collégiale des orientations d'actions proposées lors des groupes de travail.

## 1.3 Méthodologie

La circulaire du 25 mai 2022 du Ministère de l'Intérieur a défini la méthodologie applicable pour la définition du DGO 2023-2027.

Quatre enjeux nationaux à adapter au niveau local :

- ✓ les deux-roues motorisés,
- ✓ les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse, non respect des priorités, distracteurs,
- ✓ les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélo (y compris à assistance électrique), engins de déplacement personnel (EDP) motorisés ou non, marche,
- ✓ le risque routier professionnel.

Par ailleurs, le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) a conduit des travaux statistiques afin de définir, pour les études d'accidentalité, des familles de départements homogènes sur la base de nombreuses variables telles que le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes, ainsi que le contexte socio-économique et le climat (source : observatoire national interministériel de la sécurité routière ONISR).

Le département de l'Allier, au vu de ses caractéristiques, appartient à la famille ILSR2, à savoir celle des départements ruraux à faible densité de population. Cette famille comprend les départements suivants : 03, 16, 17, 18, 22, 24, 26, 32, 36, 39, 40, 41, 46, 47, 50, 52, 53, 55, 56, 58, 61, 70, 71, 79, 81, 82, 85, 86, 88, 89.

**Les comparaisons de ce rapport se feront sur la base de cette famille.**

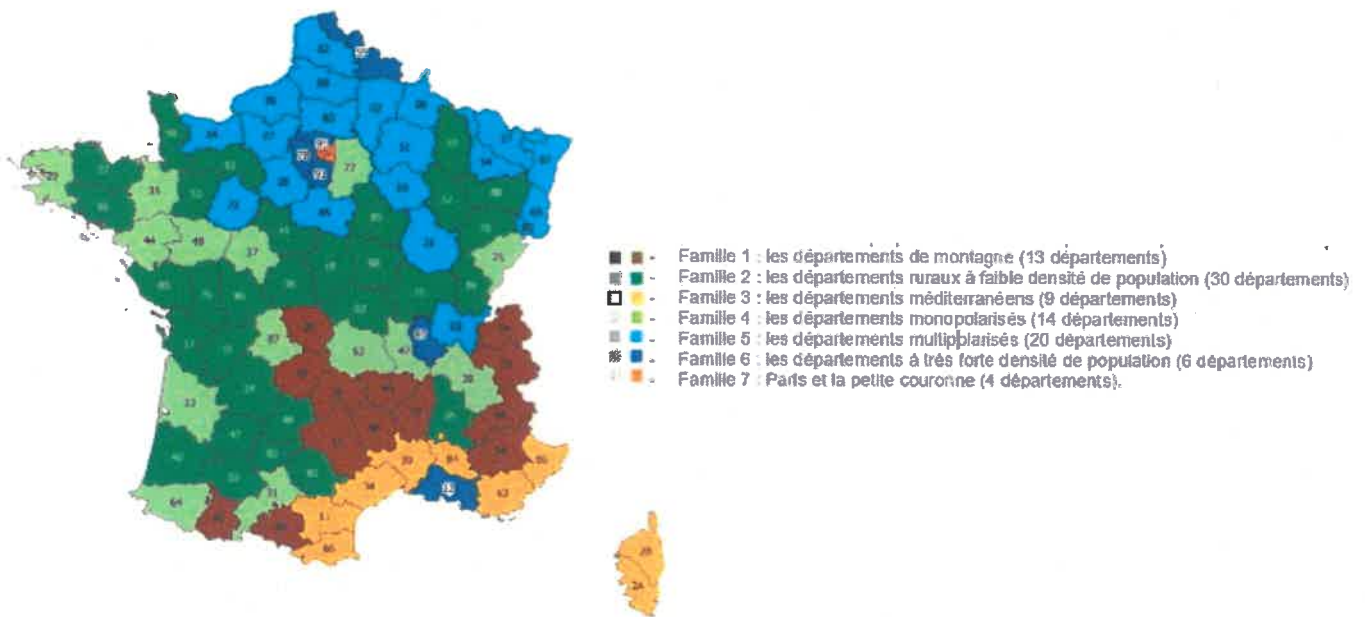
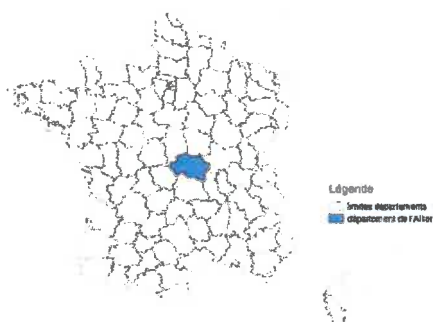


Figure 1 : carte familles de départements homogènes

# 2. Diagnostic territorial

## 2.1 Présentation générale du département

### 2.1.1 Situation géographique

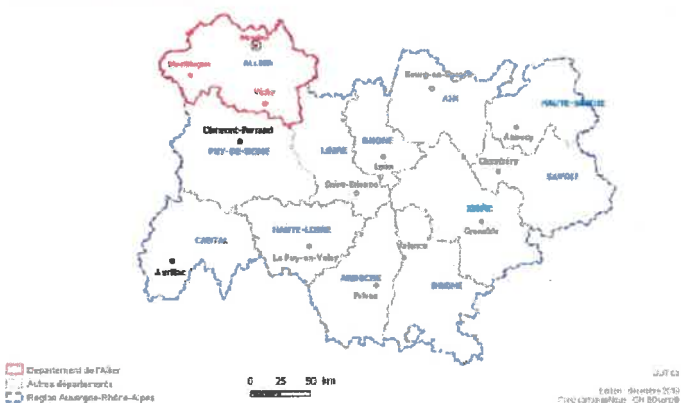


Le département de l'Allier est situé au centre du territoire métropolitain français.

Il est bordé par six départements (Nièvre, Cher, Puy-de-Dôme, Creuse, Loire, Saône-et-Loire) et se trouve en limite de trois régions (Centre-Val-de-Loire, Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes, Bourgogne-Franche-Comté).



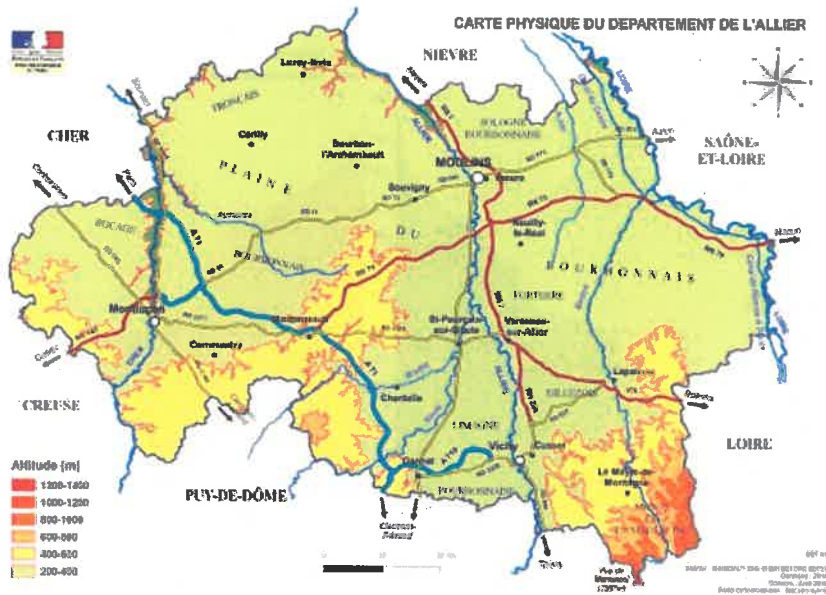
Département de l'Allier  
Situation régionale



L'Allier est le département le plus au nord de la région Auvergne-Rhône-Alpes dont il fait partie.

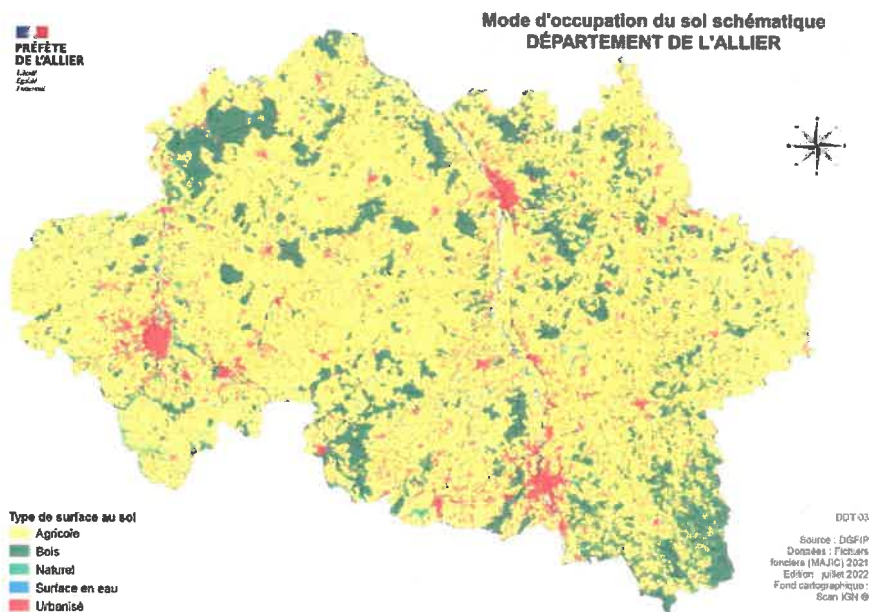
L'Allier comprend 317 communes dont les trois principales sont Moulins (préfecture), Vichy et Montluçon (sous-préfectures).

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



Les reliefs sont faibles et la majeure partie du territoire est une plaine, devenant un plateau près de ses limites administratives avec la Creuse et le Puy-de-Dôme, et une montagne dans sa partie sud-est culminant à 1 287 m d'altitude.

D'une superficie de 7 340 Km<sup>2</sup>, le département de l'Allier est avant tout un département rural constitué à 73,7 % de zones agricoles, 17,5 % de zones naturelles (dont bois, eau) et de 4,9 % de zones artificialisées. (3,9 % non cadastré)





## 2.1.2 Démographie

Au niveau démographique, le département de l'Allier est confronté depuis le début des années 1980 à une baisse lente mais constante de sa population. Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, l'INSEE comptabilisait 335 975 habitants, soit une densité moyenne de 45,8 hab./km<sup>2</sup>. Cependant, de nombreuses zones du département ont une densité inférieure à 20 hab./km<sup>2</sup>.

Les trois principales villes du département comptent un peu plus de 78 500 habitants, ce qui représente 23,4 % de la population départementale totale :

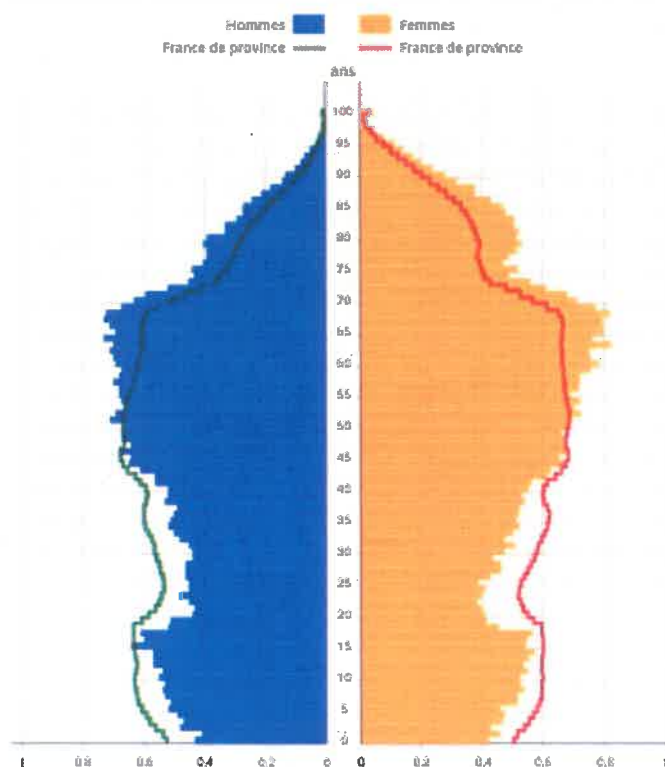
Montluçon : 34 361 habitants

Vichy : 24 980 habitants

Moulins : 19 246 habitants

En comparaison avec la population nationale, le département de l'Allier a une population vieillissante avec une proportion de plus de 60 ans largement supérieure à la moyenne nationale et une proportion d'enfants et de jeunes adultes bien inférieure.

Structure de la population de l'Allier par sexe et âge en 2017



Source : Insee, Recensement de la population 2017

## 2.1.3 Économie

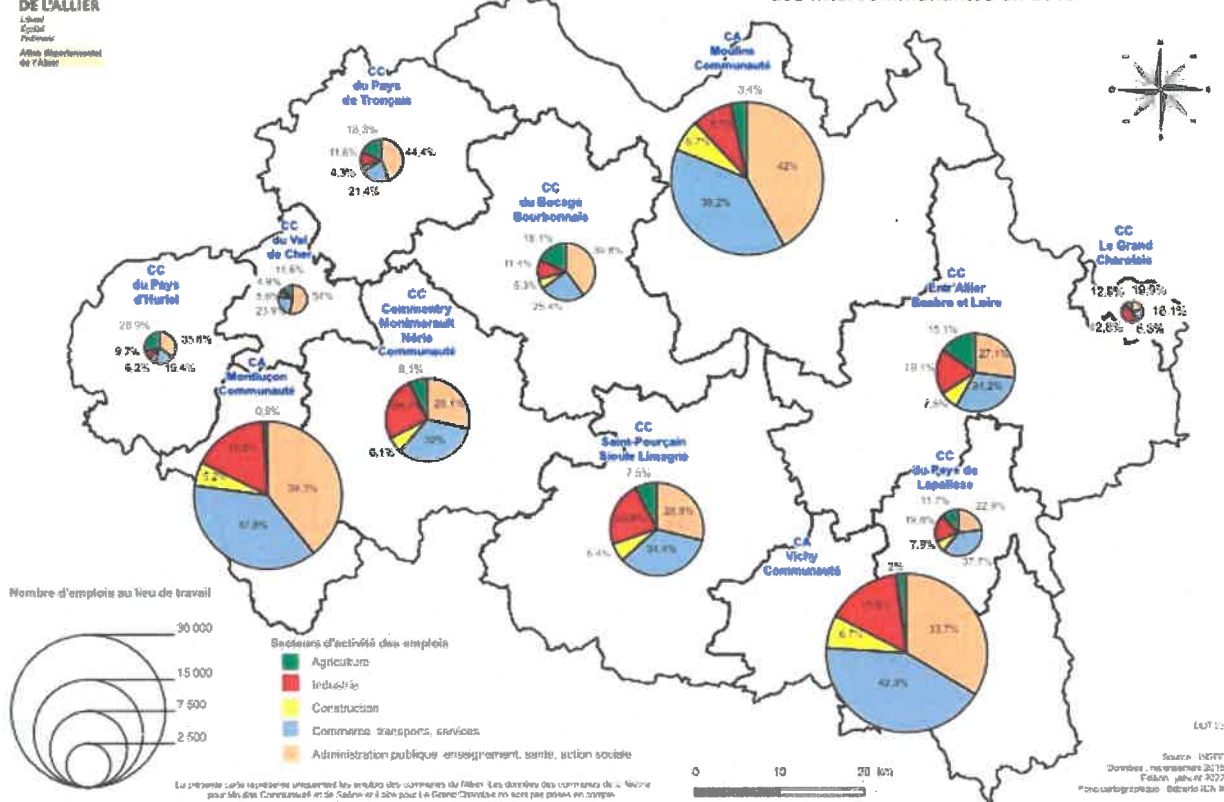
Porte naturelle entre le nord et le sud de la France, l'Allier est l'un des départements les moins densément peuplés de notre pays et dont la population baisse légèrement. La proportion de seniors est élevée, et le solde naturel est négatif. Malgré la désindustrialisation, il demeure néanmoins des activités industrielles dynamiques : la métallurgie, la fonderie, l'aéronautique – électromécanique. C'est aussi un territoire très contrasté où l'on trouve un secteur agricole important, un emploi tertiaire en développement et une activité touristique tournée vers le thermalisme.

En 2018, l'Allier comptait environ 122 000 emplois répartis en cinq secteurs d'activité :

- commerce, transport, services divers : 37,1 %
- administration publique, enseignement, santé, action sociale : 35,9 %
- industrie : 15,5 %
- construction : 6,3 %
- agriculture : 5,2 %



### Part des emplois au lieu de travail par secteur d'activités des intercommunalités en 2018



Les trois principaux pôles d'attractivité en termes d'emplois sont les communautés d'agglomération de Moulins, Montluçon et Vichy.

#### 2.1.4 Réseau routier départemental

Il mesure 13 063,8 km, et est composé de :

- 199,7 km d'autoroutes
- 122,2 km de routes nationales
- 5 283,9 km de routes départementales
- 7 458 de voies communales

Le réseau autoroutier concédé exploité par APRR est composé de :

- l'A71 : 78,6 km
- l'A714 : 10,4 km
- l'A719 : 22,7 km
- l'A79 : 88 km

Depuis mars 2020, APRR est devenue gestionnaire de la RN79 (91,9 km), transformée en autoroute par le concessionnaire ALIAE, désigné par décret du 12 mars 2020. 88 km de l'ex RN79 ont été transformés en A79 et 3,9 km ont été rétrocédés au département et transformés en RD2371.

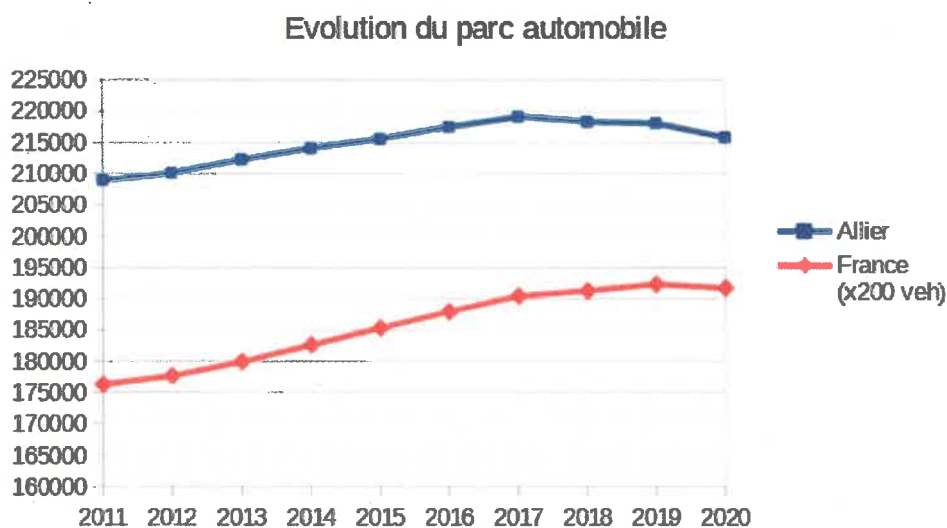
L'Allier dispose également d'un réseau routier national non concédé (RRN). Celui-ci est géré par la DIR Centre-Est et la DIR Centre-Ouest. Il est composé de :

- la RN7 : 88,1 km
- la RN209 : 14,7 km
- la RN145 : 19,4 km

Le réseau des routes départementales représente 5 283,9 km, y compris les anciennes routes nationales transférées. Quelques routes départementales présentent des enjeux spécifiques d'exploitation en raison de leur importance économique et sont classées Routes à Grande Circulation (RGC).

Par arrêté du président du Conseil départemental en date du 3 décembre 2020, la vitesse maximale autorisée est repassée à 90 km/h sur ces routes.

### 2.1.5 Parc de véhicules particuliers en circulation



<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-automobile-francais-au-1er-janvier-2021>

Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, le parc de véhicules particuliers dans l'Allier est de 215 859 véhicules, soit 0,56 % du parc automobile national.

Après une augmentation constante jusqu'en 2017, le parc automobile de l'Allier connaît une légère baisse (-1,5 % sur 4 ans). Cette diminution est bien supérieure à la tendance nationale qui n'affiche une baisse que sur l'année 2021 (-0,3%). La moyenne nationale sur 4 ans est de + 0,7 %.

## 2.2. Principales caractéristiques de l'accidentologie du département

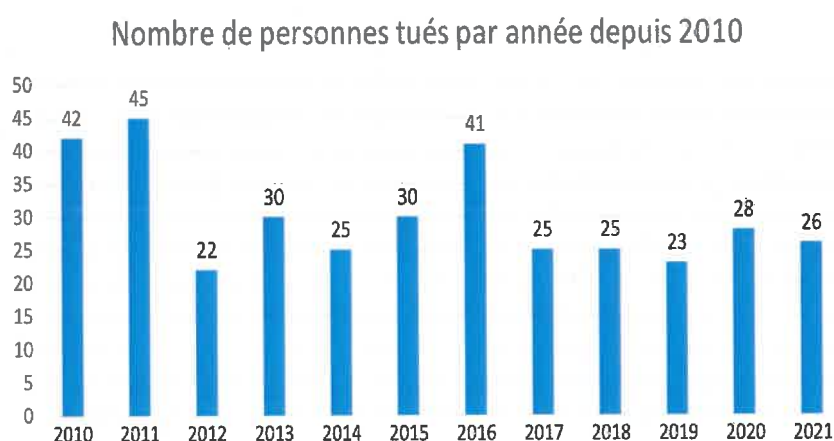
### 2.2.1 Mortalité routière, les victimes

#### Evolution ATBH (Accidents – Tués – Blessés – Blessés hospitalisés) 2010-2021



L'évolution des ATBH est très hétérogène d'une année sur l'autre. Depuis 2017, on observe cependant une tendance à la baisse du nombre d'accidents et de blessés. Les blessés hospitalisés poursuivent également cette tendance à la baisse malgré un léger rebond en 2021.

#### Evolution de la mortalité (2010-2021)



Après une augmentation constante du nombre de tués jusqu'en 2011 où un pic de 45 décès avaient été relevés au cours de l'année, on observe une diminution à partir de 2012 par rapport à la période précédente, et une tendance à la stagnation depuis.

L'augmentation observée pour l'année 2016 est la conséquence d'un grave accident survenu sur la RN79 (RCEA) qui a provoqué le décès de 12 personnes.

**En cumul sur 5 années (2017 à 2021) sur les routes de l'Allier:  
1217 accidents corporels  
1633 victimes blessées ou tuées  
127 personnes tuées**

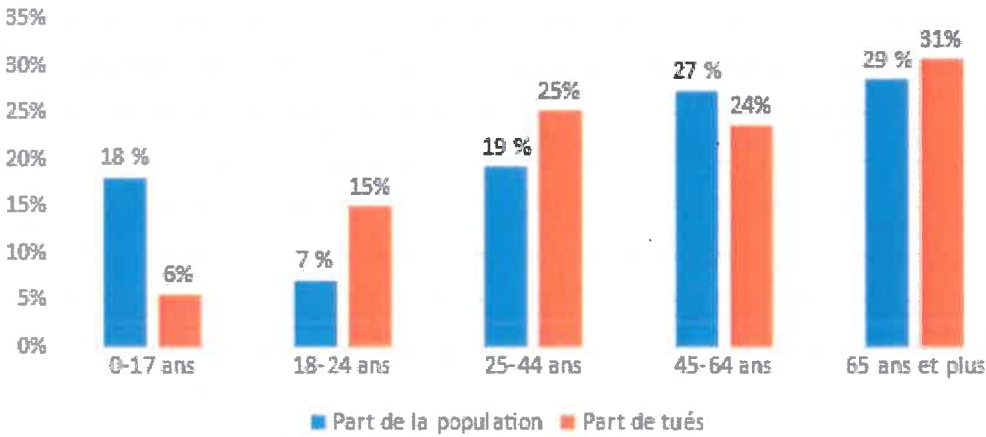
**Comparaison avec la famille ILSR 2**

Période 2017-2021	Moyenne de tués par département par an	Moyenne tués par millions d'habitants par an
Département de l'Allier	25	76
Famille ILSR 2- Départements ruraux à faible densité de population	26	69
France métropolitaine	32	47

La moyenne des tués par an pour le département de l'Allier (25) est inférieure à celle de la famille ILSR2 et de la France métropolitaine (respectivement 26 et 32 morts).

Cependant, la moyenne des tués par million d'habitant par an pour l'Allier (76 morts) est largement supérieure à celle de la famille ILSR2 (69 morts), ainsi qu'au niveau de la France métropolitaine (47 morts).

**Répartition de la population 2021 et des tués 2017-2021 par âge**



La tranche « 18-24 ans » représente le plus fort pourcentage de tués par rapport à sa part de population. En effet, les jeunes de 18 à 24 ans représentent seulement 7 % de la population de l'Allier mais 15 % des tués.

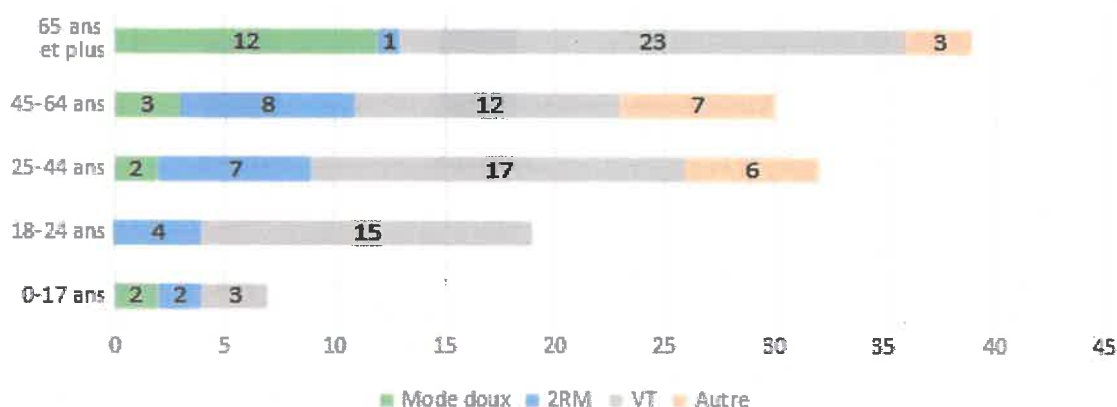
La tranche « 25-44 ans », également très touchée, représente 19 % de la population départementale mais 25 % des tués.

Les plus de 65 ans sont les plus représentés dans le département (29 % de la population). Mais ce sont aussi les plus touchés par les accidents mortels (39 tués sur les années 2017-2021, soit 31 % des décès sur la route).

### Comparaison avec la famille ILSR 2

La répartition des tués par âge entre 2017 et 2021 est quasi similaire entre le département de l'Allier et la famille ILSR2. **Seuls les 65 ans et plus sont légèrement plus nombreux dans l'Allier (31%) contre 28 % pour la famille ILSR 2.**

Nombre de tués par âge et par mode 2017-2021

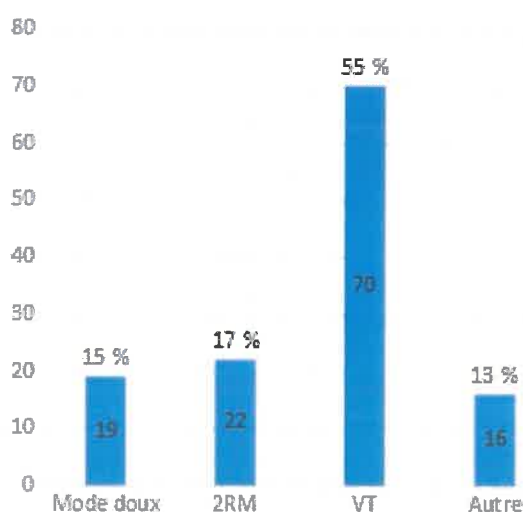


### Comparaison avec la famille ILSR 2

63 % des tués en mode doux ont 65 ans et plus (famille ILSR 2 : 51%).

La majorité des tués en VT (33%) ont 65 ans et plus (famille ILSR 2 : 29,5%).

Nombre de tués par mode 2017-2021



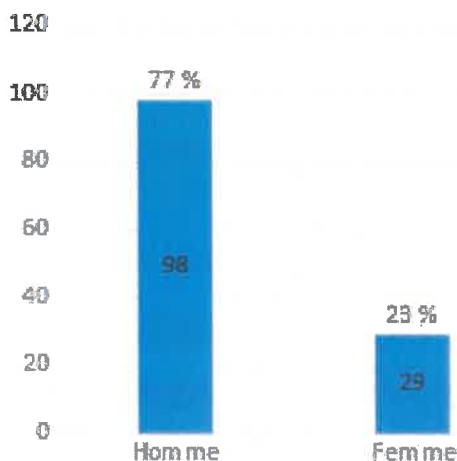
Le véhicule de tourisme (VT) reste le moyen de transport privilégié et donc le plus représenté dans les accidents mortels (55% des accidents mortels). Les décès des 65 ans et plus sont largement supérieurs pour ce mode de transport par rapport aux autres tranches d'âge (23 tués en 5 ans, soit 33 % des tués en VT). La tranche d'âge 25-44 ans arrive en deuxième position avec 17 tués en 5 ans, suivi des 18-24 ans avec 15 tués.

Lors des déplacements en « modes doux » (piétons, cyclistes, EDP avec ou sans moteur), la mortalité est largement supérieure chez les 65 ans et plus (12 tués en 5 ans : 10 piétons et 2 cyclistes, contre 7 pour toutes les autres tranches d'âge cumulées).

La catégorie « autre » regroupe principalement les véhicules utilitaires (7 tués), les poids lourds (5 tués), ainsi que 3 tracteurs et 1 quad.

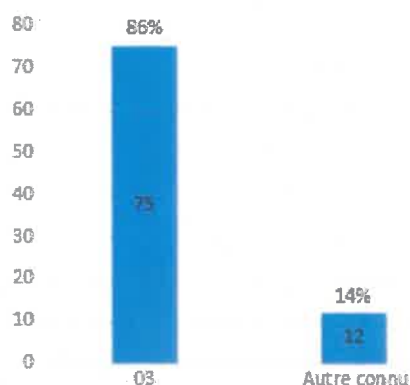
Les hommes restent toujours très majoritairement les plus touchés par les accidents mortels. En moyenne, sur les années 2017-2021, 77 % des tués sont des hommes.

### Nombre de tués par sexe 2017-2021



### Comparaison avec la famille ILSR 2 Données similaires entre 03 et ILSR 2

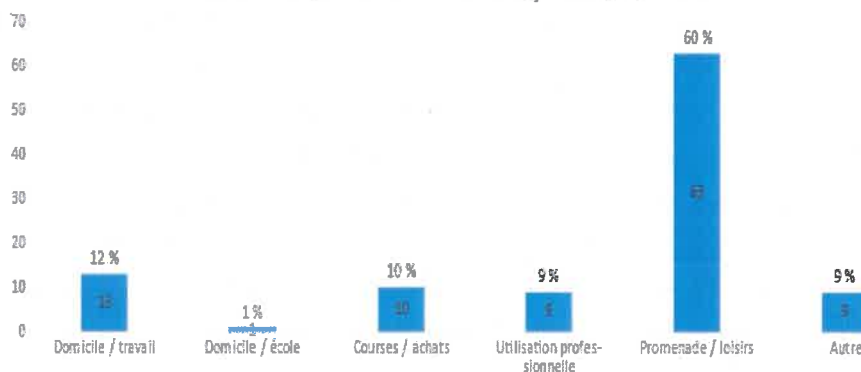
Nombre de tués par département de résidence connu 2017-2021



Pour 31 % des tués, la résidence n'a pas été identifiée.

86 % des tués, dont la résidence est connue, résidaient dans l'Allier.

Nombre de tués selon le motif du trajet connu 2017-2021



Pour 17 % des accidents mortels, le motif du trajet n'est pas renseigné.

60 % des déplacements mortels dont le motif est connu sont des trajets de promenade / loisirs.

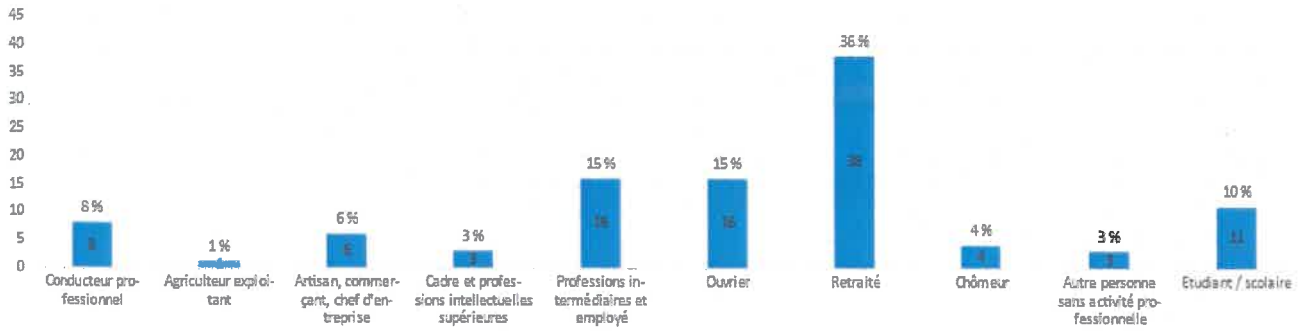
### Comparaison avec la famille ILSR 2

La part des tués sur un trajet promenade-loisir est inférieure dans l'Allier (60% des trajets renseignés) par rapport à la famille ILS2 (70%) . A noter que la famille ILSR2 regroupe des départements très touristiques (Charente-maritime, Landes...).

Même si les chiffres sont relativement faibles, on constate que la **proportion de tués sur un trajet « utilisation professionnelle » est plus élevée dans l'Allier (9%) que pour la famille ILSR2 (5%).**



Nombre de tués selon la CSP connue 2017-2021



Pour 17 % des tués, la catégorie socio-professionnelle (CSP) n'était pas connue.

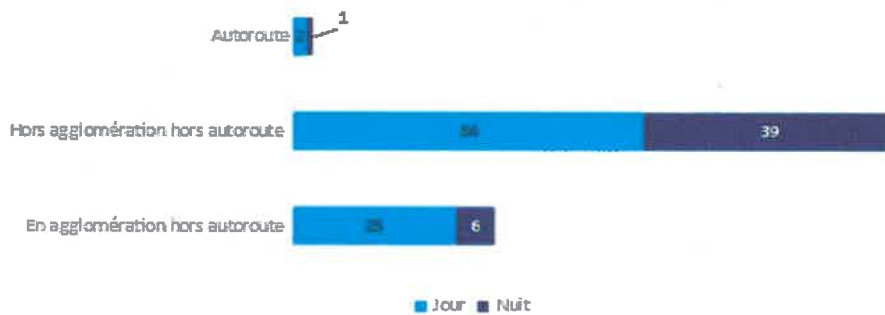
Parmi les tués dont la CSP est connue, la catégorie la plus représentative est celle des retraités avec 38 tués en 5 ans.

### Comparaison avec la famille ILSR 2

L'écart entre le taux de conducteurs professionnels tués dans l'Allier (8%) par rapport à la famille ILSR2 (4%) peut être corrélé au taux de tués en utilisation professionnelle qui est également supérieur dans l'Allier.

### Nombre de tués jour / nuit selon le milieu (2017-2021)

Nombre de tués suivant la période de la journée 2017-2021



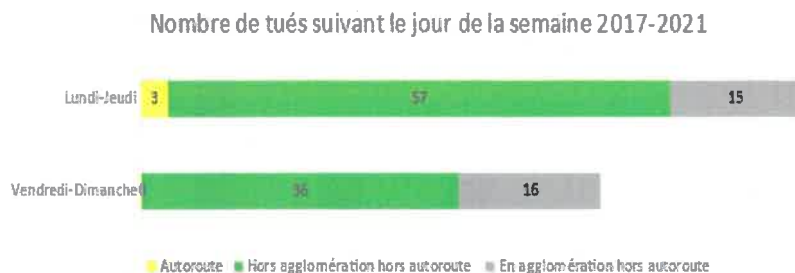
Dans l'Allier, tous réseaux confondus, 64 % des accidents mortels se sont déroulés la journée (58 % hors agglomération et 80 % en agglomération).

### Comparaison avec la famille ILSR 2

Le taux d'accidents mortels en journée, hors agglomération, dans l'Allier, est quasi similaire à la famille ILSR2. En agglomération, ce taux est largement supérieur dans l'Allier par rapport à la moyenne des départements ILSR2 (80 % contre 62%).



### Nombre de tués selon le jour de la semaine et le milieu (2017-2021) :

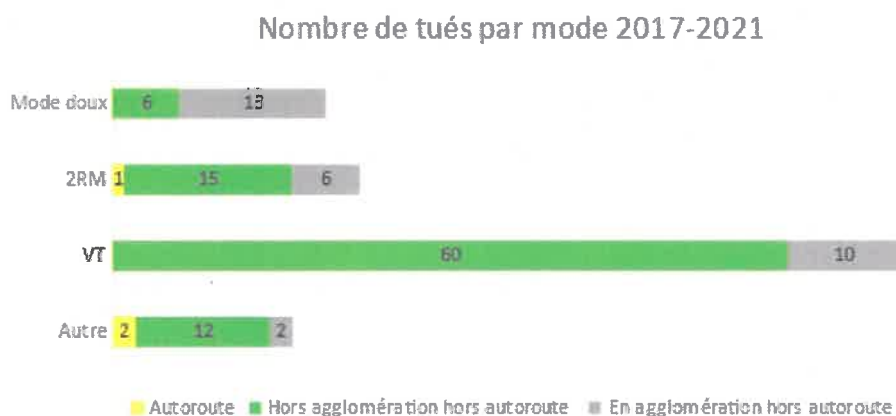


59 % des tués dans l'Allier ont eu un accident entre le lundi et le jeudi. Au total, 73 % se sont tués hors agglomération.

### **Comparaison avec la famille ILSR 2**

La répartition des tués selon le jour de la semaine et le milieu dans l'Allier suit la même tendance que la famille ILSR2 (53 % des tués du lundi au jeudi / 73 % hors agglomération).

### Nombre de tués par mode de déplacement selon le milieu (2017-2021)



Tous milieux confondus, 55 % des tués circulaient en véhicule de tourisme (70/127).

Hors agglomération 65 % des tués circulaient en véhicules de tourisme.

68 % des conducteurs 2RM se sont tués hors agglomération.

68 % des tués en mode doux circulaient en agglomération

### **Comparaison avec la famille ILSR 2**

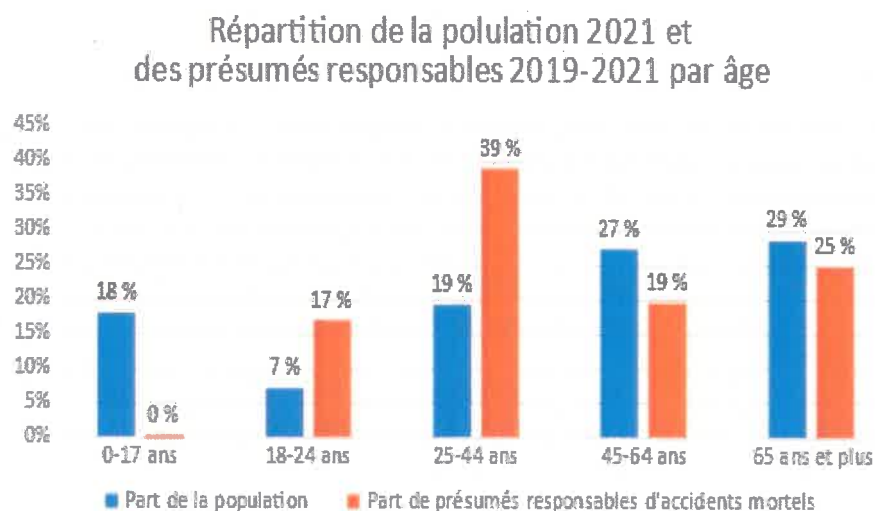
La répartition des tués selon le mode de déplacement et le milieu dans l'Allier est similaire à la famille ILSR2. Seul le taux de décès en mode doux en agglomération est largement supérieur dans l'Allier (68%) par rapport à la moyenne des départements ILSR2 (50%).

## 2.2.2. Mortalité routière, les présumés responsables (PR)

La responsabilité présumée de l'utilisateur est celle appréciée provisoirement par les forces de l'ordre au moment de l'enregistrement de l'accident, et indépendamment des procédures judiciaires qui pourraient modifier cette hypothèse.

L'étude sur les présumés responsables porte uniquement sur les années 2019 à 2021.

Durant ces 3 années, on relève 77 présumés responsables d'accidents mortels (dont 56 sont décédés, soit 73 %). Le taux de décès passe à 100 % pour les PR conducteurs d'un deux-roues motorisés.



Les présumés responsables des accidents mortels sont beaucoup plus représentés dans la tranche 25-44 ans. En effet, cette tranche représente seulement 19 % de la population départementale, mais 39 % des présumés responsables des accidents mortels. Sur les 77 présumés responsables répertoriés sur cette période, 30 avaient entre 25 et 44 ans.

Les 65 ans et plus représentent 1/4 des présumés responsables d'accidents mortels. Ils font partie de la seconde tranche d'âge la plus représentée.

Ces deux tranches d'âge (25-44 ans et +65 ans) cumulées représentent 64 % des présumés responsables d'accidents mortels.

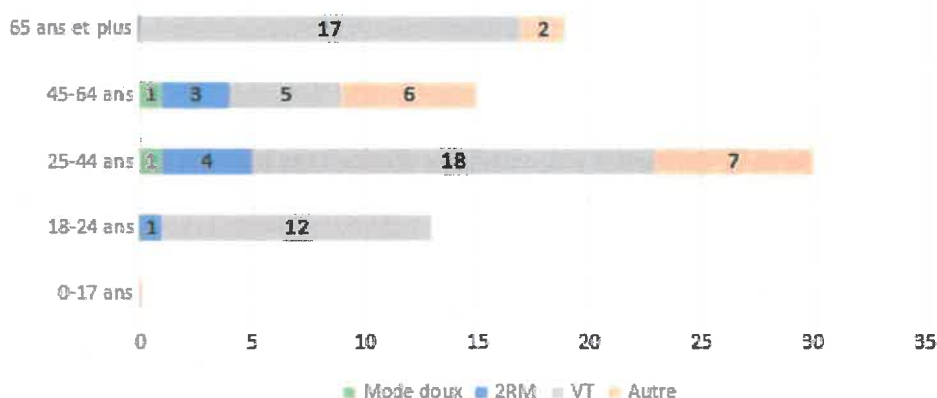
### Comparaison avec la famille ILSR 2

La proportion des présumés responsables dans la tranche d'âge 25-44 ans est supérieure dans l'Allier (39%) par rapport à la famille ILSR2 (31%).

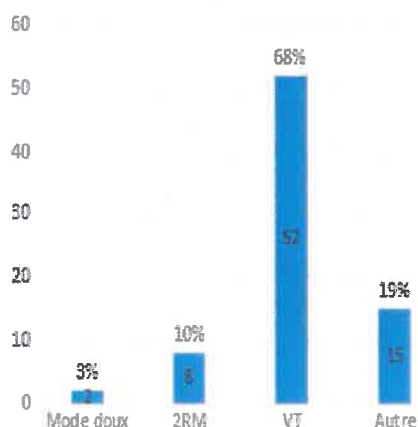
En revanche on observe la tendance inverse pour la tranche d'âge 45-64 ans qui est plus faible dans l'Allier (19%) que dans la famille ILSR 2 (25%).

La proportion des présumés responsables pour les autres tranches d'âge dans l'Allier est comparable à la famille ILSR2.

### Nombre de présumés responsables d'accidents mortels par âge et par mode 2019-2021



### Nombre de présumés responsables par mode 2019-2021



Près de 68 % des présumés responsables d'accidents mortels conduisaient un véhicule léger.

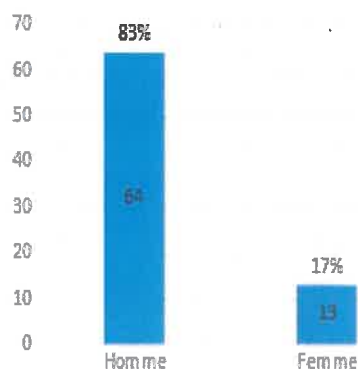
19 % conduisaient un véhicule catégorisé « autre ». Cette catégorie regroupe les véhicules utilitaires (9/15), les poids-lourds (3/15), ainsi que 2 tracteurs et 1 quad.

#### Comparaison avec la famille ILSR 2

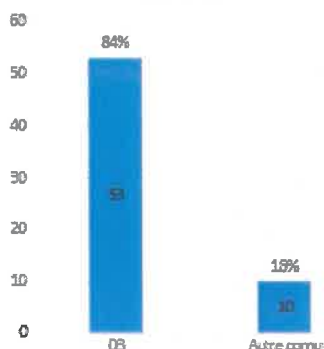
Pour les départements de la famille ILSR2, le taux de présumés responsables en mode doux (7,5%) est largement supérieur que dans l'Allier (3%). Même tendance pour les 2RM (15 % contre 10 % dans l'Allier).

83 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes.

### Nombre de présumés responsables par sexe 2019-2021



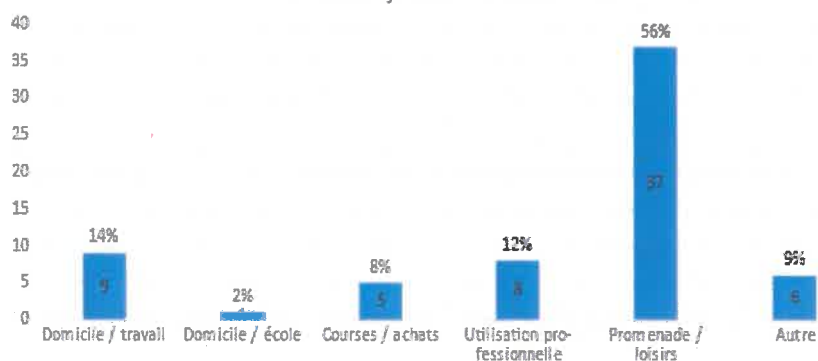
Nombre de présumés responsables  
par département de résidence  
2019-2021



Pour 18 % des présumés responsables, le département de résidence n'est pas connu.

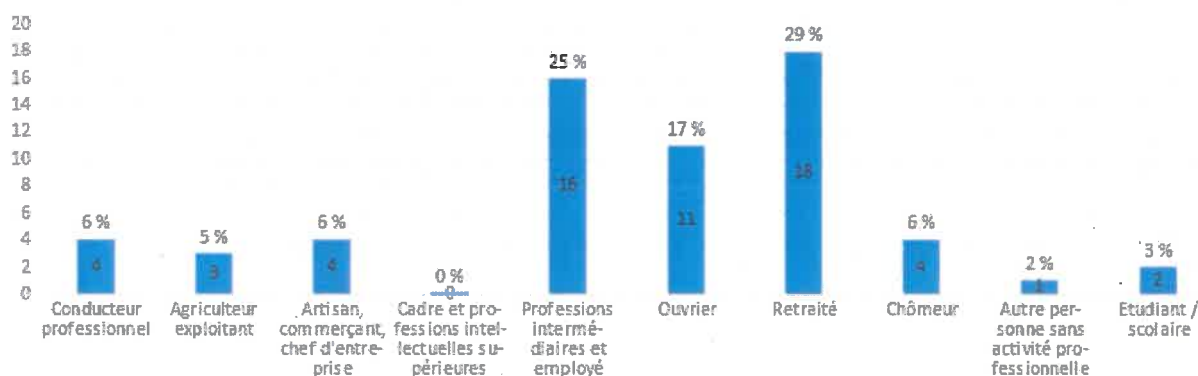
84 % des présumés responsables dont la résidence est connue habitaient dans l'Allier.

Nombre de présumés responsables par  
motif du trajet connu 2019-2021



Dans 14 % des cas le motif de trajet des présumés responsables n'était pas connu. Parmi les trajets connus, 56 % effectuaient un trajet promenade /loisir.

Nombre de présumés responsables par CSP connue 2019-2021



Pour 18 % des présumés responsables d'accidents mortels la CSP n'est pas connue.

Parmi les CSP connues, 2 catégories ressortent particulièrement : les retraités et les professions intermédiaires et employés qui représentent respectivement 29 % et 25 % des présumés responsables. Viennent ensuite les ouvriers avec 17 %.

## Comparaison avec la famille ILSR 2

La répartition des présumés responsables par sexe, CSP et motif de trajet est relativement similaire entre l'Allier et la famille ILSR 2.

Répartition de l'ensemble des facteurs usagers pour les présumés responsables.

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	15	1	16
Alcool sans la présence du facteur stupéfiant	12	2	14
Stupéfiant sans la présence du facteur alcool	4	1	5
Alcool et stupéfiant	3	0	3
Inattention - téléphone	7	3	10
Non respect de la priorité	2	1	3
Malaise	7	0	7
Somnolence - fatigue	3	1	4
Médicaments	1	0	1
Contresens	0	1	1
Dépassement dangereux	1	1	2
Changement de file	3	0	3
Non respect des distances de sécurité	0	0	0
Eblouissement	1	0	1
Autre cause	5	1	6
Cause indéterminée	13	4	17
<b>Nombre de PR avec au moins 1 facteur</b>	<b>64</b>	<b>13</b>	<b>77</b>

Pour 22 % des présumés responsables, la cause de l'accident n'a pas pu être déterminée.

Un présumé responsable peut avoir jusqu'à 3 facteurs identifiés.

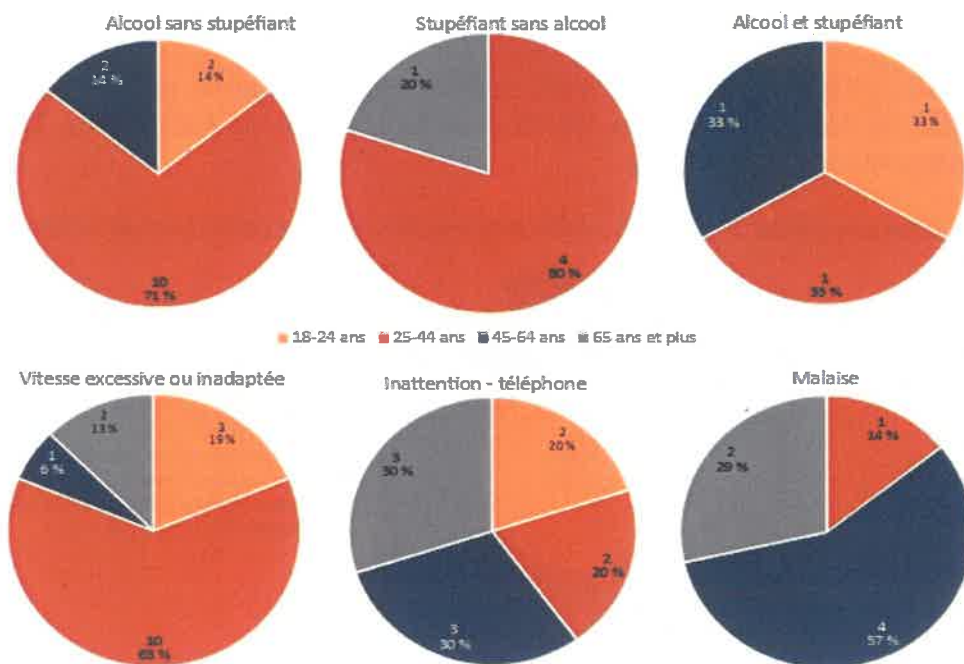
Les principales causes connues des accidents mortels sont l'alcool (22 % des cas) et la vitesse (21%).

Viennent ensuite l'inattention / téléphone (13%), l'utilisation de stupéfiants (10%), les malaises (9 %).

## Comparaison avec la famille ILSR 2

Les facteurs « alcool » et « vitesse excessive » sont inférieurs dans l'Allier en comparaison de la moyenne de la famille ILSR2 qui comptabilise 29 % de facteur « vitesse excessive » contre 21 % dans l'Allier et 32 % « alcool » contre 22 % dans l'Allier.

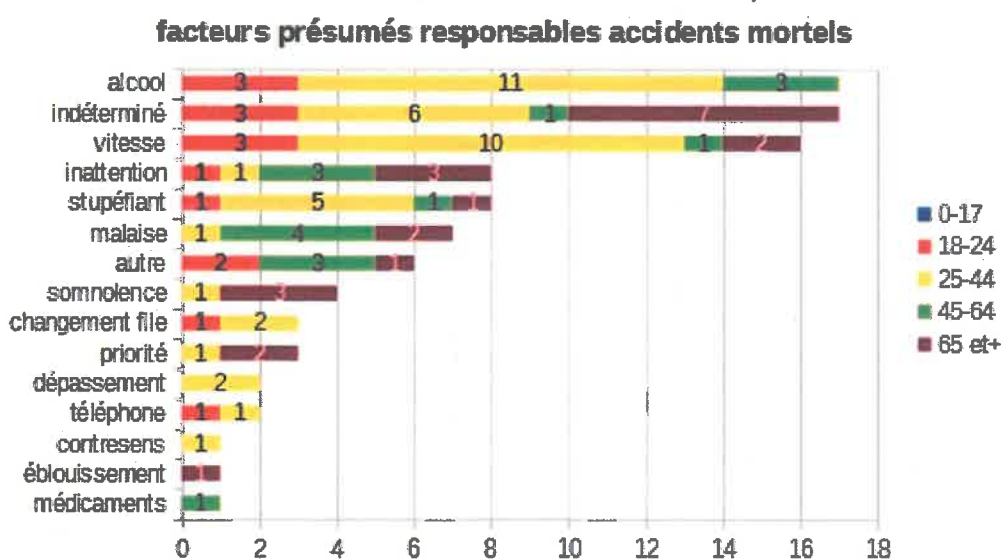
Répartition selon l'âge des principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels (2019-2021)



Concernant les facteurs « alcool », « stupéfiant » et « vitesse », la tranche d'âge 25-44 ans est, de loin, la plus représentée (entre 63 % et 80 % des présumés responsables suivant la catégorie).

Le facteur d'inattention + téléphone a été relevé dans 10 accidents mortels. Pour ces facteurs, aucune tranche d'âge ne ressort particulièrement.

Les 45 - 64 ans sont, quant à eux, plus sujets aux malaises que les autres tranches d'âge.





### 2.2.3. Risque routier professionnel

#### Données Insee

En 2019, dans l'Allier, l'INSEE a recensé 123 952 actifs occupés de 15 ans ou plus. 81 % de ces actifs ont déclaré se rendre au travail en voiture, camion ou fourgonnette. Les autres modes de transport restent peu représentés.

#### Répartition des actifs occupés de 15 ans et plus selon le moyen de transport utilisé pour se rendre au travail

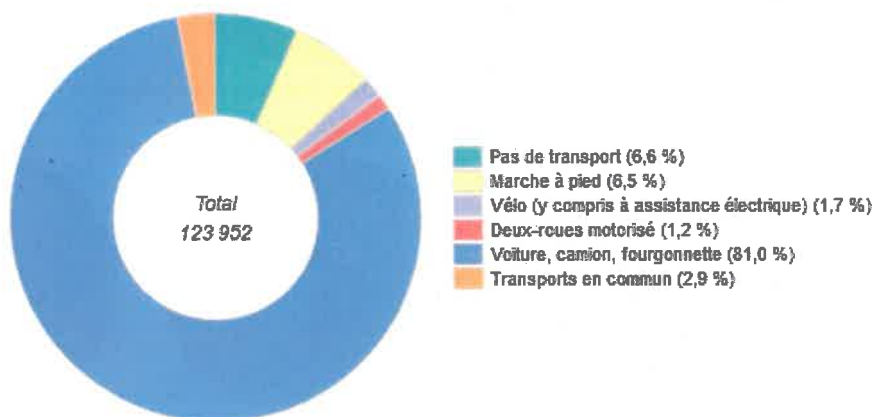
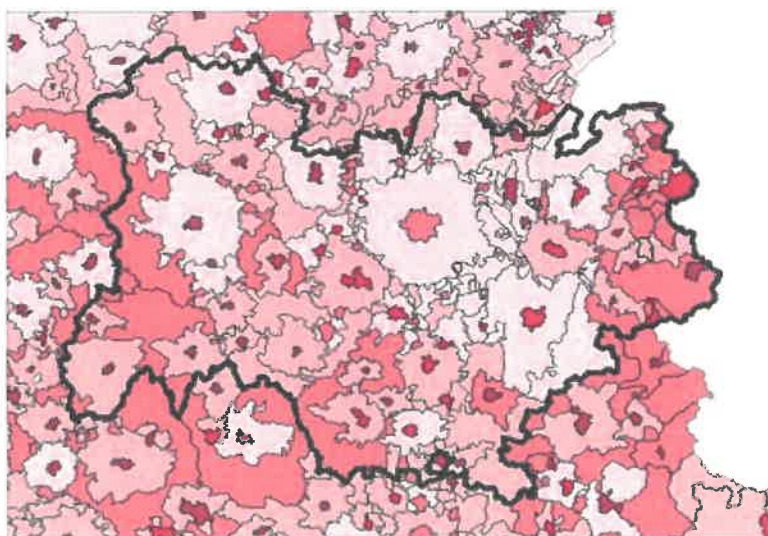
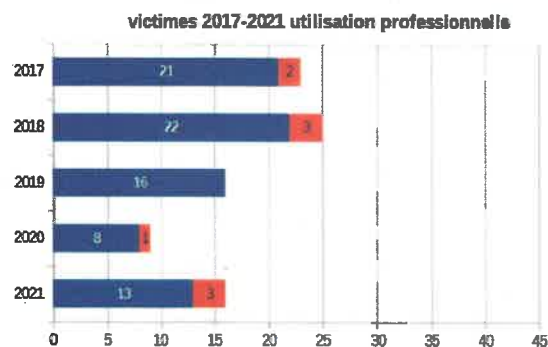
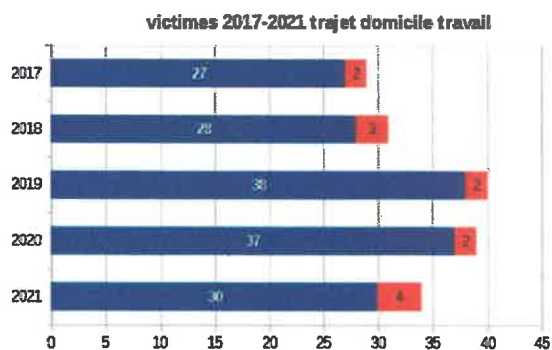


Figure 1 – Part des actifs travaillant à moins de 5 km de leur domicile (en %), selon le zonage en aire d'attraction des villes



Dans l'Allier, les actifs sont majoritairement domiciliés à plus de 5 km de leur lieu de travail, hormis sur les agglomérations de Moulins, Montluçon et Vichy.





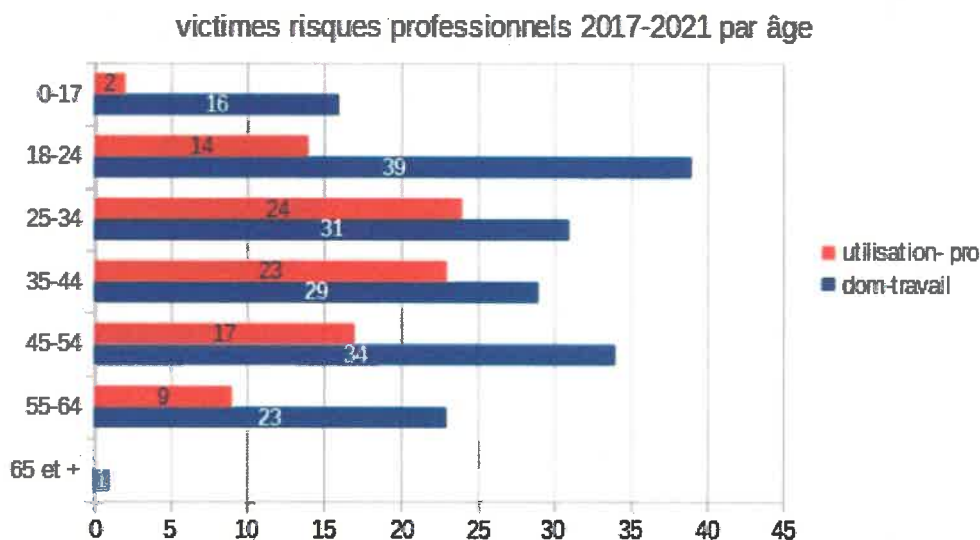
Dans l'Allier, entre 2017 et 2021, 39 % des tués (soit 50 tués) l'ont été dans un accident impliquant un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel.

Les déplacements professionnels et les trajets domicile-travail ont engendrés 262 victimes (tuées ou blessées) dont 22 tués (soit 17 % des tués entre 2017 et 2021).

### Comparaison avec la famille ILSR 2

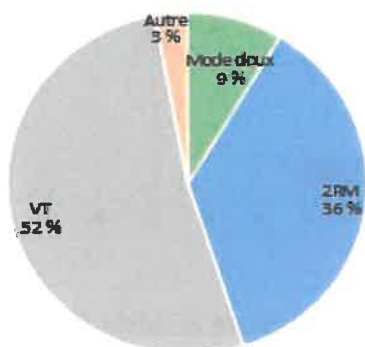
La part des tués dans un accident impliquant un usager en trajet professionnel ou domicile-travail et similaire entre l'Allier et la famille ILSR2.

La part des tués sur un trajet professionnel ou domicile-travail est légèrement supérieure dans l'Allier (17%) par rapport à la famille ILSR2 (14%). Cependant, les faibles effectifs observés dans l'Allier ne permettent pas de tirer de conclusion.



Les victimes sur les trajets domicile-travail sont majoritaires dans la tranche d'âge 18-24 ans. Concernant les victimes lors d'une utilisation professionnelle du véhicule, les 25-44 ans sont les plus touchés.

Répartition des victimes en motif domicile-travail selon le mode 2017-2021



Les victimes en déplacement domicile-travail circulaient majoritairement en véhicule de tourisme (52 % des victimes, soit 90 victimes en 5 ans).

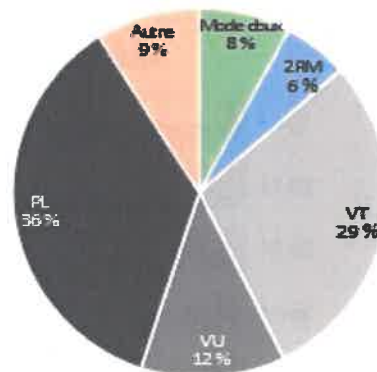
Selon l'Insee, dans l'Allier, seulement 1,2 % des actifs se rendraient à leur travail en deux-roues motorisés. On observe cependant que les conducteurs d'un deux-roues motorisé représentent 36 % des victimes en trajet domicile-travail (63 victimes en 5 ans). Ce mode de transport est donc proportionnellement le plus accidentogène.

Les modes doux restent peu représentés (15 victimes en 5 ans, soit 9%).

### Comparaison avec la famille ILSR 2

En trajet domicile-travail, le taux de victimes en véhicule de tourisme est similaire aux départements ILSR2. Le **taux de victimes 2RM est supérieur dans l'Allier (36% contre 30 % ILSR2)**. Le taux de victimes mode doux est plus faible (9 % dans l'Allier contre 12 % ILSR2)

Répartition des victimes en motif utilisation professionnelle selon le mode 2017-2021



32 victimes en utilisation professionnelle circulaient en poids-lourds (soit 36 % des victimes). 26 victimes (27 %) se déplaçaient en véhicules de tourisme et 11 victimes (12 %) en véhicule utilitaire.

### Comparaison avec la famille ILSR 2

En trajet professionnel, la part de **victimes poids-lourds est largement supérieure dans l'Allier (36%)** par rapport à la famille ILSR2 (22%). A l'inverse, la part de victimes en véhicules de tourisme est moindre (29 % dans l'Allier contre 35% pour les départements ILSR2).

## 2.2.4. Réseau routier

Nombre de tués selon le milieu 2017-2021



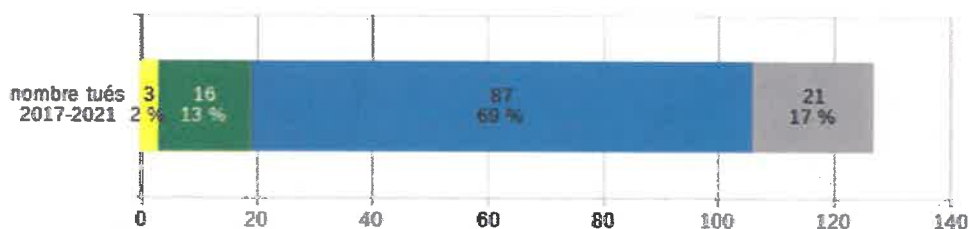
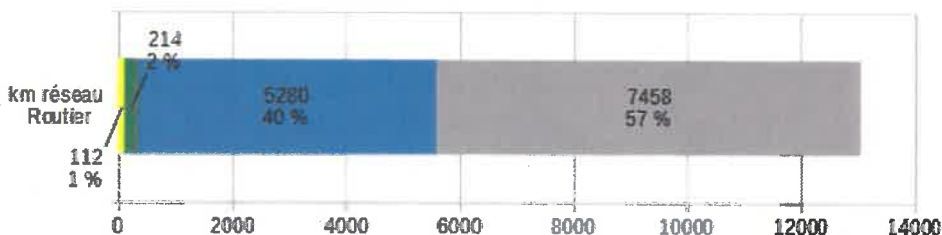
En 5 ans, sur les 127 tués sur la route dans le département de l'Allier, 3 l'ont été sur autoroute, 93 hors agglomération (soit 73%) et 31 en agglomération (soit 24%).

### Comparaison avec la famille ILSR 2

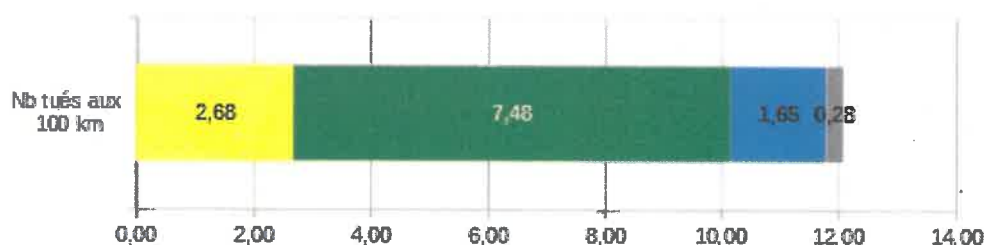
La répartition des tués selon le réseau routier est similaire entre l'Allier et les départements ILSR2.

#### Répartition des tués sur l'ensemble du réseau routier du département :

L'étude du DGO portant sur les années 2017-2021, la longueur du réseau routier pris en compte pour cette étude est légèrement différente que celle annoncée p.8 de ce document qui prend en compte les modifications issues de la reprise de la RN 79 par le réseau autoroutier totalement effective depuis 2022.



- autoroute
- nationales
- départementales
- communales ou autres



Au prorata du linéaire routier, le réseau national est le plus impacté avec 7,48 tués aux 100 km. Même si le réseau départemental regroupe le plus grand nombre de tués, il ne comptabilise que 1,65 tués aux 100 km.



## 2.3. Principales caractéristiques des accidents hors agglomération hors autoroute

Seuls les accidents hors agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier la lecture la dénomination « hors agglomération » sera utilisée.

### 2.3.1. Typologie des accidents hors agglomération

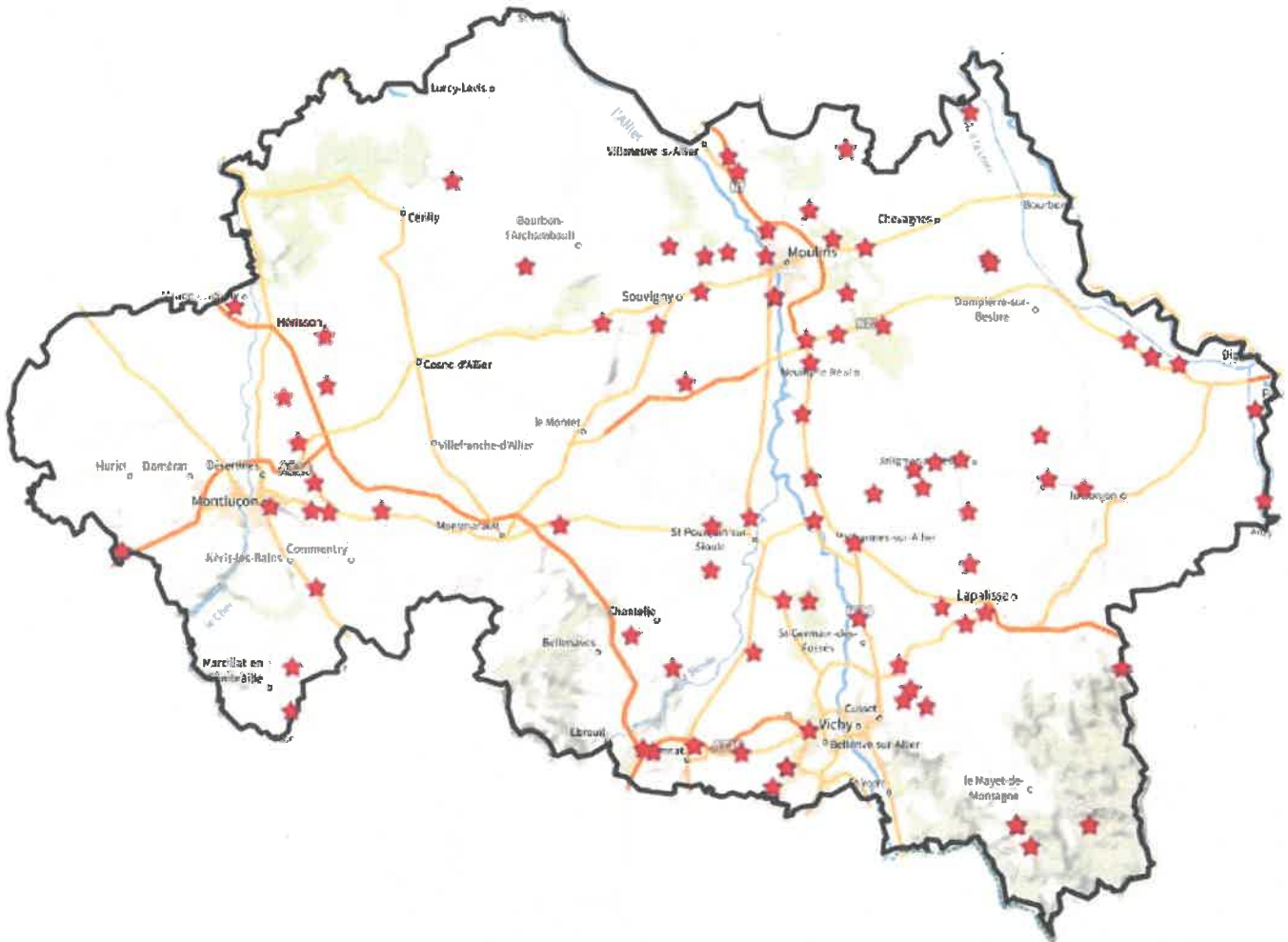
#### Qui tue + blesse qui hors agglomération par mode de déplacement (2017-2021)

Qui tue + blesse qui hors agglomération hors autoroute 2017-2021										
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Total
<b>ACCIDENT SANS TIERS</b>	0	5	34	86	252	6	9	0	14	406
<b>COLLISION AVEC</b>										
Piéton	0	1	2	0	1	1	0	0	0	5
Vélo	1	3	0	0	0	0	0	0	0	4
Cyclo	1	0	0	0	2	0	0	0	0	3
Moto	0	0	0	1	2	0	0	0	0	3
VT	5	12	22	43	201	6	6	0	7	302
VU	1	3	0	6	18	2	1	0	0	20
PL	1	4	0	3	43	3	3	0	0	57
TC	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Autre	0	0	2	5	12	0	0	0	1	20
<b>MULTICOLLISION</b>	0	0	2	0	56	3	8	0	0	69
<b>TOTAL</b>	9	28	62	144	586	21	27	0	22	899
<i>Part de victimes</i>	1%	3%	7%	16%	65%	2%	3%	0%	2%	100,00%

- Sur l'ensemble des 899 victimes répertoriées hors agglomération, 45 % ont eu un accident seules, sans tiers. Le taux de victimes ayant eu un accident sans tiers est de 60 % pour les deux-roues motorisés et 43 % pour les véhicules de tourisme.
- 30 % des deux-roues motorisés ont eu une collision avec un VT.
- Hors agglomération, toutes collisions confondues, les 586 victimes en cause (soit 65 %) étaient à bord d'un véhicule de tourisme et 206 (soit 23 %) étaient conducteurs ou passagers d'un deux-roues motorisé (moto ou cyclo).
- Le nombre de victimes le plus important reste cependant lors d'une collision entre deux véhicules de tourisme avec 201 victimes.



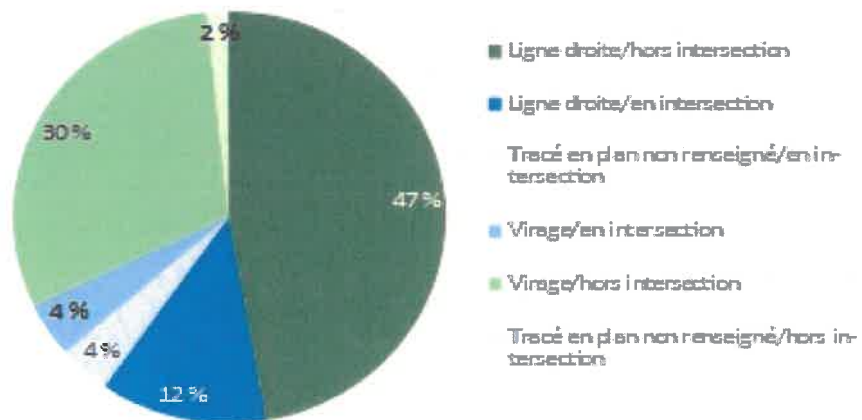
Carte des accidents mortels 2017-2021 hors agglomération



**2.3.2. Facteurs spécifiques hors agglomération**

Répartition des victimes en ligne droite/virage et en/hors intersection hors agglomération (2017-2021)

Répartition des victimes hors agglomération 2017-2021



Sur les 899 victimes répertoriées hors agglomération entre 2017 et 2021, 425 (soit 47%) ont eu un accident en ligne droite hors intersection et 274 (soit 30%) en virage hors intersection.

Au total, en ajoutant les 14 victimes hors intersection mais pour lesquelles le tracé de la route n'a pas été renseigné, **79 % des victimes ont eu un accident hors intersection.**

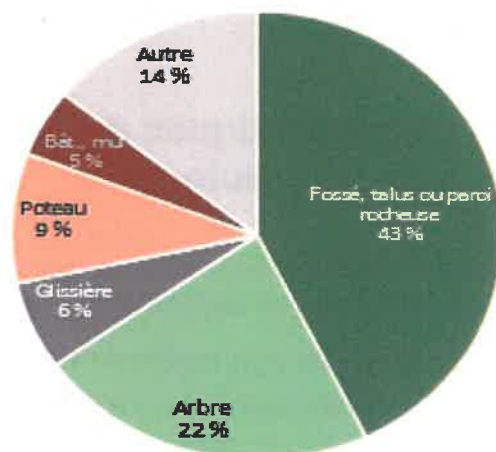
### Comparaison avec la famille ILSR 2

Les données de l'Allier sont conformes à celles de la famille ILSR2.

#### Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté hors agglomération 2017-2021 (accidents avec un véhicule seul).

Hors agglomération, 267 victimes ont eu un accident sans tiers et avec un obstacle connu. Pour 121 victimes, l'obstacle n'a pas été renseigné. 18 victimes sont sorties de la route sans heurter d'obstacle.

Répartition des victimes selon l'obstacle fixe heurté pour les accidents avec un seul véhicule hors agglomération 2017-2021



Sur les 267 victimes ayant heurté un obstacle, on relève que 114 ont terminé leur course dans un fossé / talus (soit 43%) et 60 contre un arbre (soit 22%)

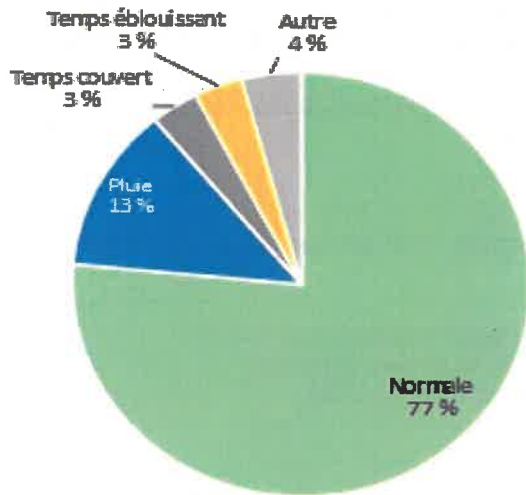
### Comparaison avec la famille ILSR 2

En moyenne, dans la famille ILSR2, 35 % des victimes avec obstacle connu ont percuté un fossé/talus et 28 % un arbre.



## Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques hors agglomération (2017-2021)

Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques hors agglomération 2017-2021



La météo n'a qu'un faible impact sur l'accidentalité puisque sur les 647 accidents pour lesquels les conditions météorologiques ont été relevées, 495 (soit 77 %) circulaient avec une météo normale, 81 (soit 13 %) circulaient par temps pluvieux.

### Comparaison avec la famille ILSR 2

Les données de l'Allier sont conformes à celles de la famille ILSR2.

## 2.4. Principales caractéristiques des accidents en agglomération hors autoroute

Seuls les accidents en agglomération et hors autoroute sont pris en compte dans cette partie. Pour simplifier la lecture, la dénomination « en agglomération » sera utilisée et l'autoroute sera exclue.

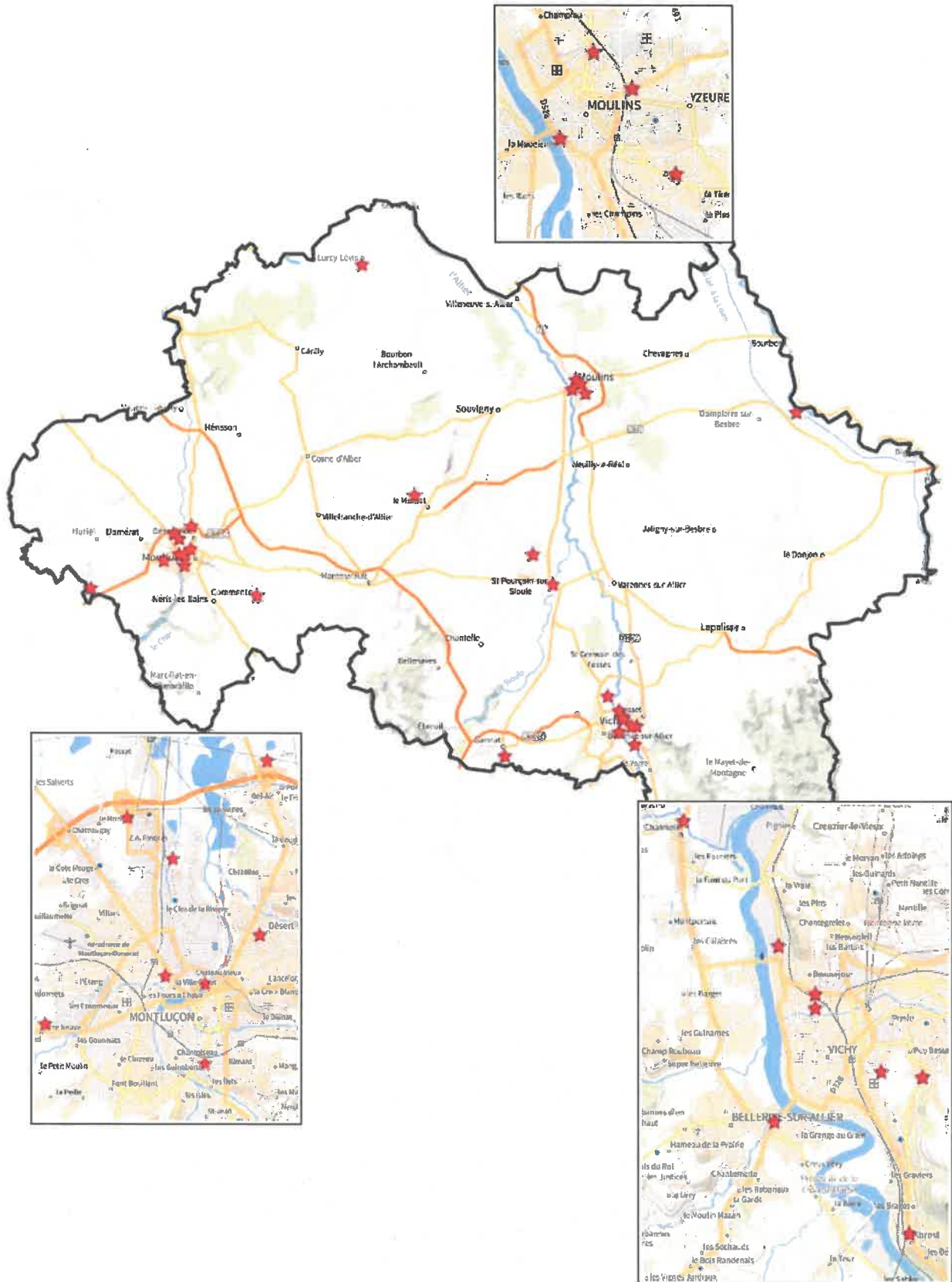
### 2.4.1. Typologie des accidents en agglomération

Qui tue + blesse qui en agglomération hors autoroute 2017-2021

	Piéton	Véto	Cyclo	Moto	YT	VU	PL	TC	Autre	Total
<b>ACCIDENT SANS TIERS</b>	0	0	30	16	58	1	1	0	5	119
<b>COLLISION AVEC</b>										
Piéton	0	0	1	0	7	1	0	0	0	9
Véto	1	1	0	1	0	0	0	0	0	3
Cyclo	2	0	3	0	1	0	0	0	0	6
Moto	3	1	0	1	5	0	1	0	0	11
YT	109	44	60	70	107	5	0	1	2	398
VU	13	7	4	7	9	3	0	0	0	43
PL	3	2	0	2	3	0	0	0	0	10
TC	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
Autre	1	0	0	1	2	0	0	0	2	6
<b>MULTICOLLISION</b>	8	4	2	5	10	1	0	0	0	31
<b>TOTAL</b>	140	65	103	105	202	11	2	1	9	638
Part de victimes	22%	10%	16%	16%	32%	2%	0%	0%	1%	100,00%

- 513 accidents faisant 638 victimes ont été répertoriés en agglomération.
- 119 victimes, soit près de 19 %, ont eu un accident sans tiers.
- 22 % des victimes sont des piétons, principalement dans une collision avec un véhicule de tourisme.
- 32% des victimes étaient à bord d'un véhicule de tourisme.
- 81,5 % des victimes ont été impliquées dans une collision avec un véhicule de tourisme.

Carte des accidents mortels 2017-2021 en agglomération



## 2.4.2. Facteurs spécifiques en agglomération

### Répartition des accidents en / hors intersection en agglomération (2017-2021)

En/hors intersection	Accidents	Pourcentage	Tués	Victimes	Pourcentage
Hors intersection	281	55%	16	347	54%
En intersection	232	45%	15	291	46%
Total	513	100%	31	638	100%

En agglomération :

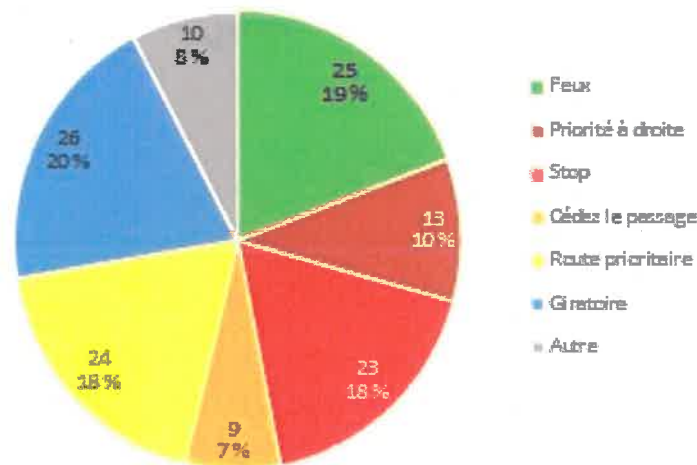
- 45 % des accidents ont eu lieu en intersection,
- 17 % ont eu lieu dans les intersections en X,
- 14,5 % sur des intersections en T,
- 6,5 % en giratoire.

### Comparaison avec la famille ILSR 2

Dans la famille ILSR2, pour les accidents en intersection : 13 % se sont déroulés dans une intersection en X, 13 % dans une intersection en T et 9 % en giratoire.

### Répartition des accidents selon le régime de priorité 2017-2021

Répartition des victimes en agglomération et en intersection selon le régime de priorité connu 2017-2021



Pour 55 % des accidents en intersection, le régime de priorité n'est pas renseigné.

Les cédez le passage et les priorités à droite sont les intersections les moins accidentogènes. Les autres types d'intersection ont une proportion quasi égale de victimes.

### Comparaison avec la famille ILSR 2

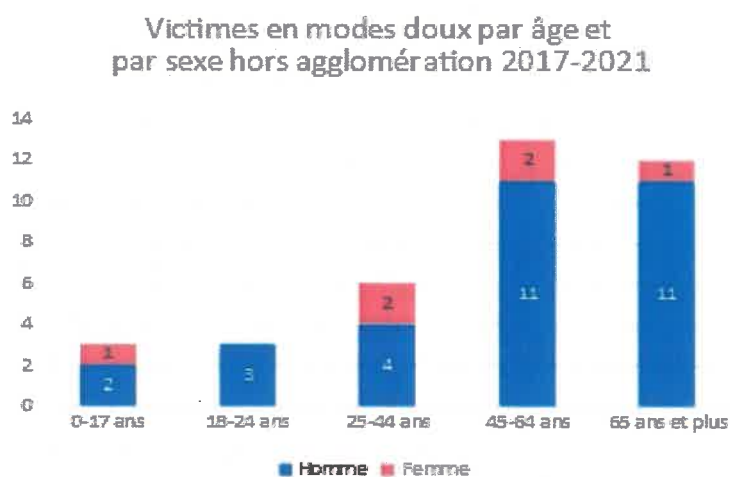
Les données de l'Allier sont conformes à celles de la famille ILSR2.

## 2.5. Les déplacements en modes doux

### 2.5.1. Modes doux hors agglomération

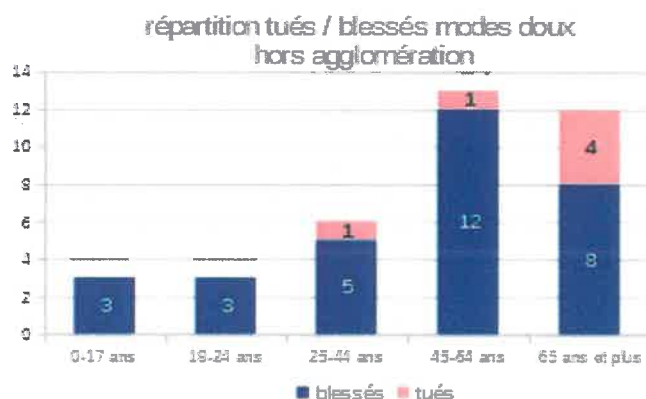
Hors agglomération, entre 2017 et 2021, 37 personnes ont été victimes d'un accident de la circulation en mode doux (9 piétons et 28 cyclistes) dont 6 tués (3 piétons et 3 cyclistes).

Le nombre annuel de victimes est en légère augmentation entre 2019 et 2021 en passant de 5 à 7 victimes annuelles.



La tranche d'âge « 45-64 ans » est la plus touchée puisqu'elle regroupe 35 % des victimes. La tranche d'âge 65 ans et plus arrive juste derrière avec 32 % des victimes.

Les femmes représentent 16 % des tués ou blessés toutes classes d'âge confondues.



Même si les 45-64 ans sont plus touchés au niveau du nombre de victimes, on constate que les 65 ans et plus sont les plus vulnérables et regroupent la grande majorité des tués.

### Comparaison avec la famille ILSR 2

La répartition des victimes en modes doux de l'Allier est conforme à celle de la famille ILSR2.

### Répartition des victimes en modes doux selon le mois hors agglomération 2017-2021



Les données par mois des victimes en modes doux sont très faibles. Elles varient de 0 pour novembre à 6 pour juillet (cumul sur 5 ans). On relève 5 victimes sur les mois de février ou septembre. Ces données sont peu parlantes vu leur nombre très faible, mais on peut cependant observer que les saisons ne semblent que peu influencer l'accidentologie modes doux hors agglomération.

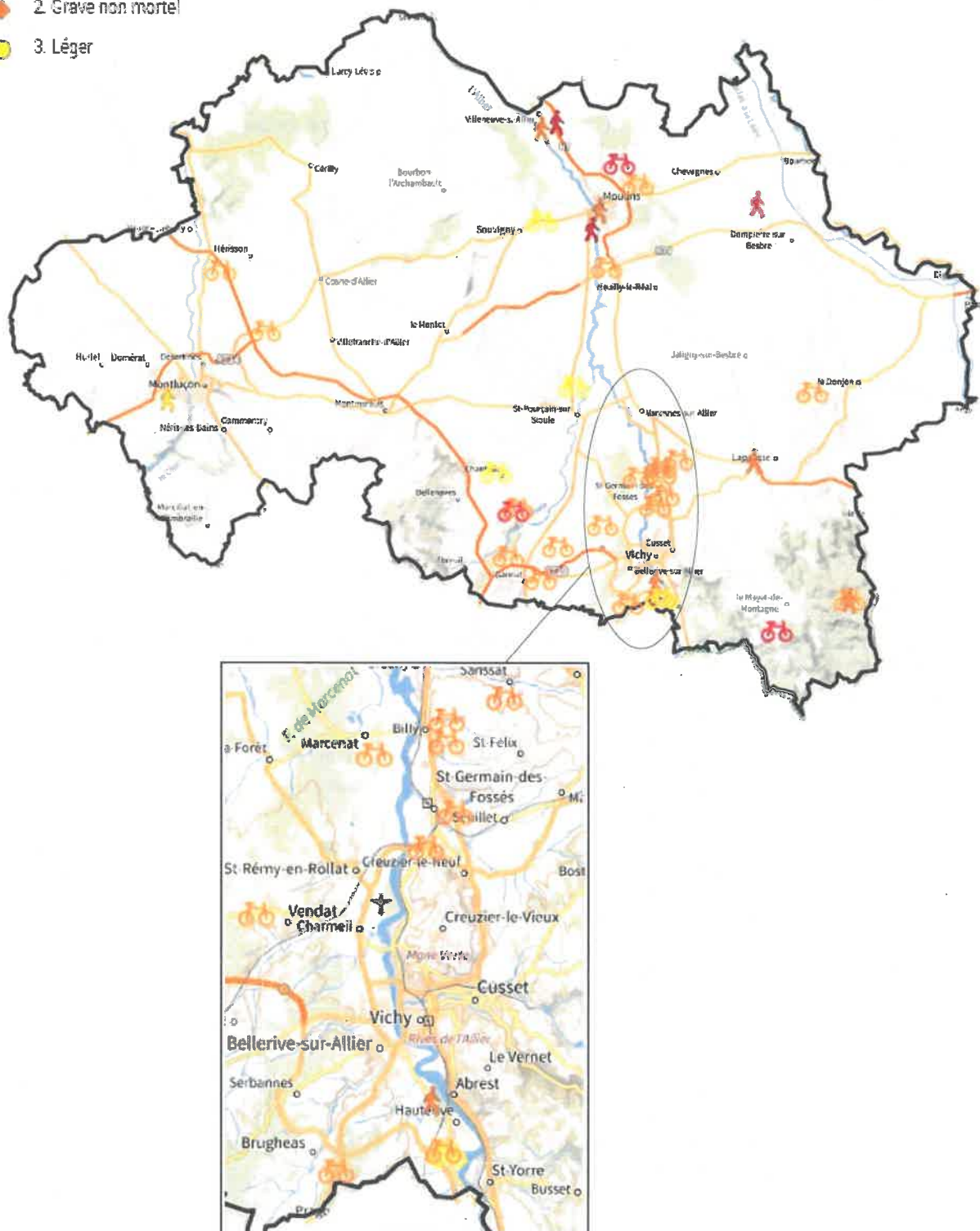
#### Comparaison avec la famille ILSR 2

La répartition des victimes en modes doux par mois de la famille ILSR2 semble plus suivre le cours des saisons avec un pic sur les mois d'été (juillet à septembre).



## Carte des victimes modes doux hors agglomération entre 2017 et 2021

- ★ 1 Mortel
- ◆ 2 Grave non mortel
- 3 Léger



## 2.5.2. Modes doux en agglomération

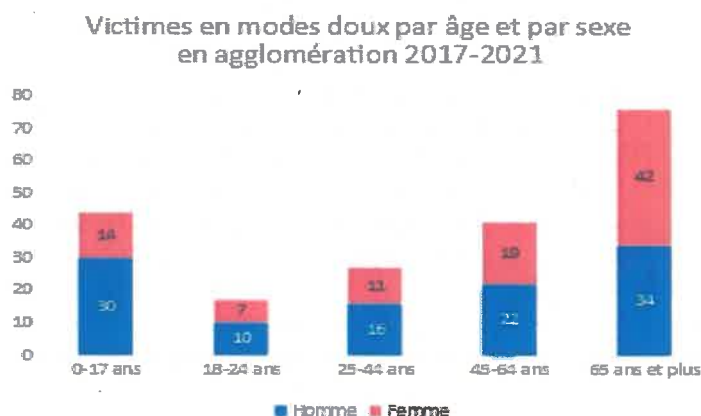
En cumul entre 2017 et 2021, on dénombre 205 victimes dont 13 tués.

Entre 2019 et 2021, on observe une augmentation de 13 victimes circulant en mode doux (soit une augmentation de 36%).

### Comparaison avec la famille ILSR 2

Contrairement à l'Allier, le nombre de victimes modes doux est en baisse de 4 % pour la famille ILSR2.

### Victimes selon l'âge, le sexe en aggro (2017-2021)

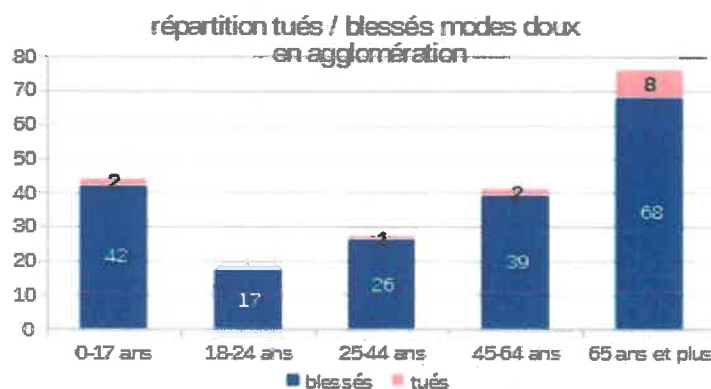


Le taux de femmes victimes d'un accident corporel en mode doux en agglomération (45 % tout âge confondu) est beaucoup plus important qu'hors agglomération (16%). Elles sont même majoritaires en agglomération pour la tranche d'âge 65 ans et plus.

La tranche d'âge 65 ans et plus est de loin la plus représentée puisqu'elle regroupe 76 victimes, soit 37 % des victimes. Ces victimes étaient principalement des piétons.

### Comparaison avec la famille ILSR 2

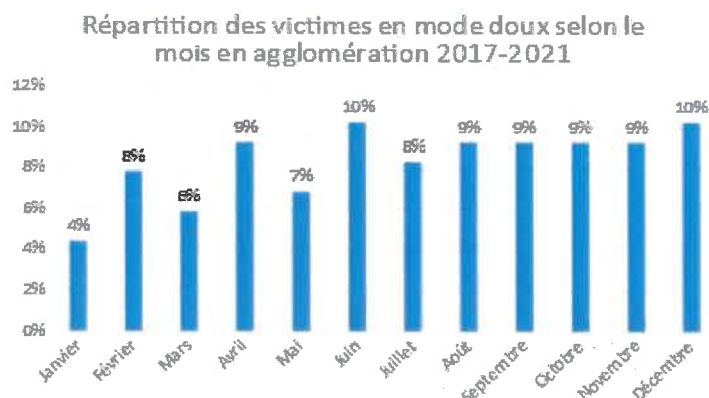
Les données de l'Allier sont conformes à celles de la famille ILSR2.



En agglomération, les 65 ans et plus regroupent 57 % des tués en modes doux.



### Répartition des victimes piétons, cyclistes selon le mois dans l'année en agglomération (2017-2021)



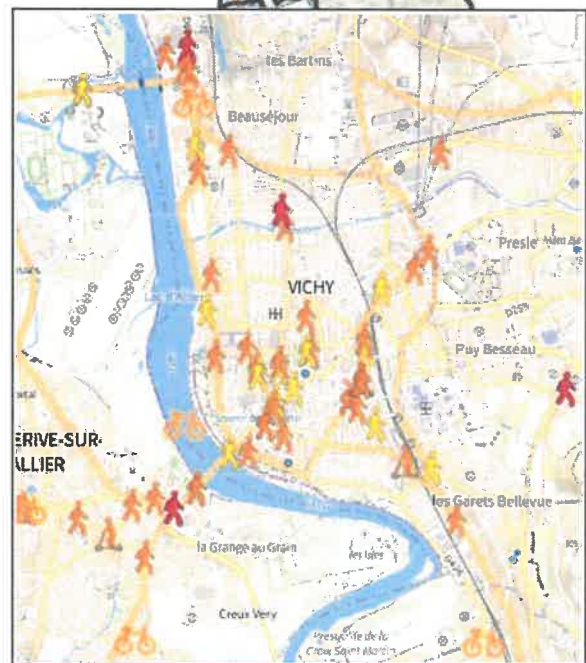
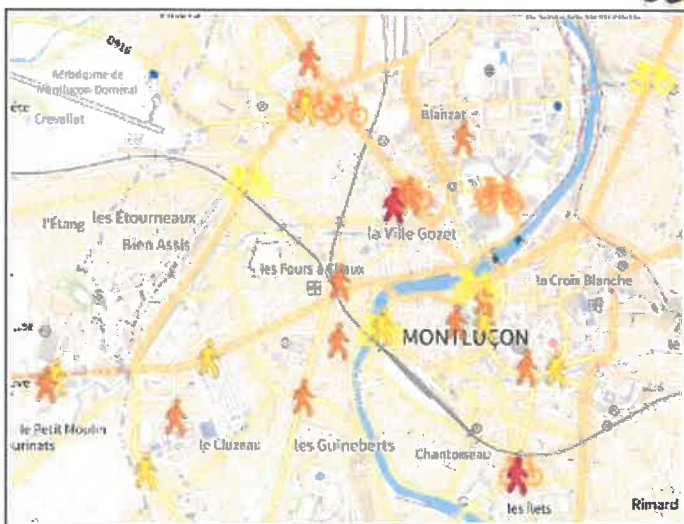
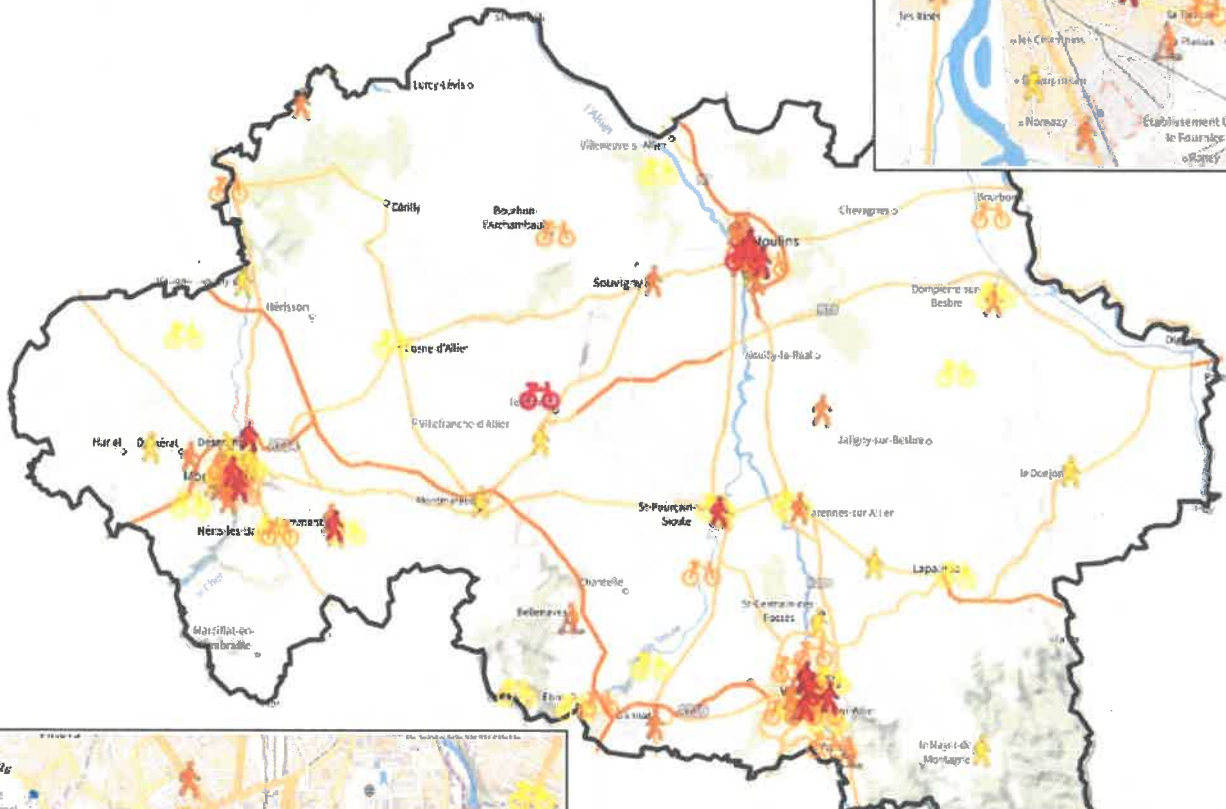
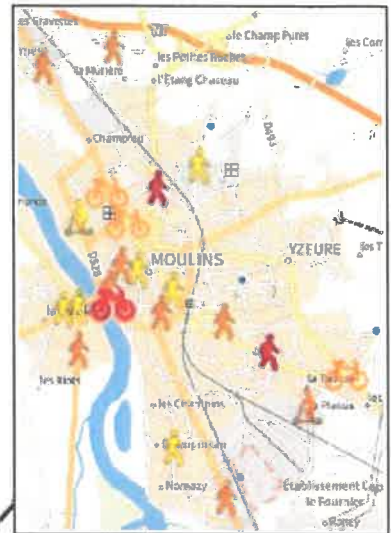
En agglomération, le nombre de victimes en modes doux n'est que très peu influencé par la saisonnalité, hormis pour les mois de janvier et mars où les chiffres sont relativement plus faibles. Suivant le mois, le cumul des victimes sur les 5 années évolue entre 9 pour janvier et 21 pour juin ou décembre.

#### **Comparaison avec la famille ILSR 2**

Contrairement à l'Allier, pour la famille ILSR2, le mois de janvier est le plus accidentogène avec 13 % des victimes.

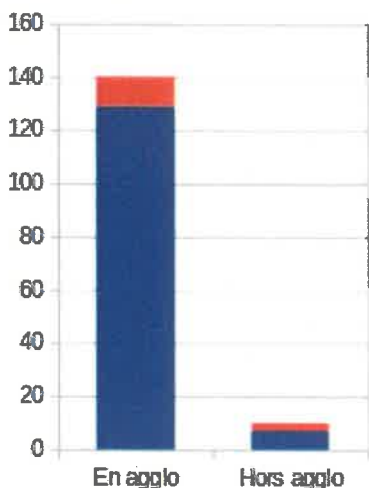
**Carte des victimes modes doux en agglomération entre 2017 et 2021**

- ★ 1. Mortel
- ◆ 2. Grave non mortel
- 3. Léger

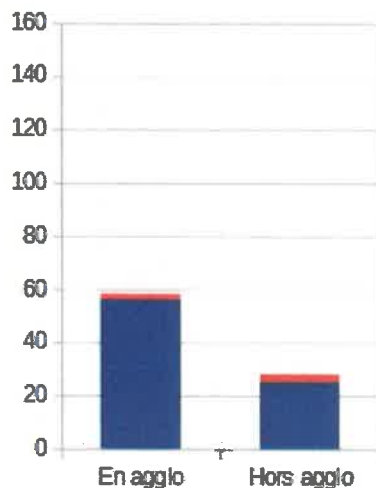


### 2.5.3. Mode doux tous milieux

victimes piétons selon le milieu



victimes cyclistes selon le milieu

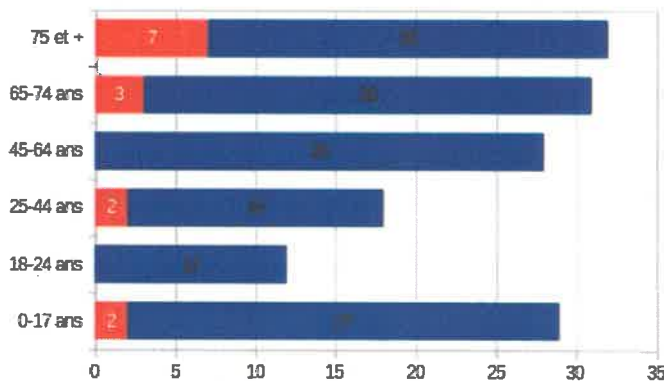


Concernant les piétons, 42 % des victimes, tous milieux confondus ont 65 ans ou plus et 21 % ont plus de 75 ans.

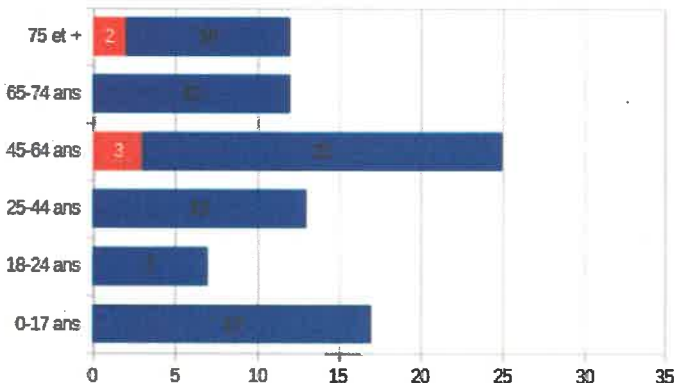


29 % des cyclistes, tous milieux confondus, ont entre 45 et 64 ans, c'est la tranche d'âge la plus touchée par ce mode de transport.

victimes piétons par âge



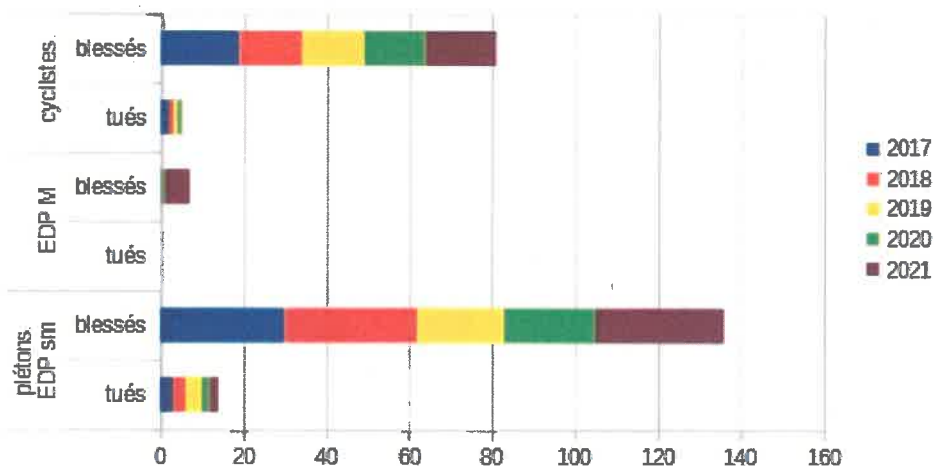
victimes cyclistes par âge



répartition mobilité douce par an

Concernant les cyclistes et les piétons, le nombre de victimes reste relativement stable d'une année sur l'autre.

Les victimes en EDPM commencent à émerger en 2021 mais encore à un très faible niveau.

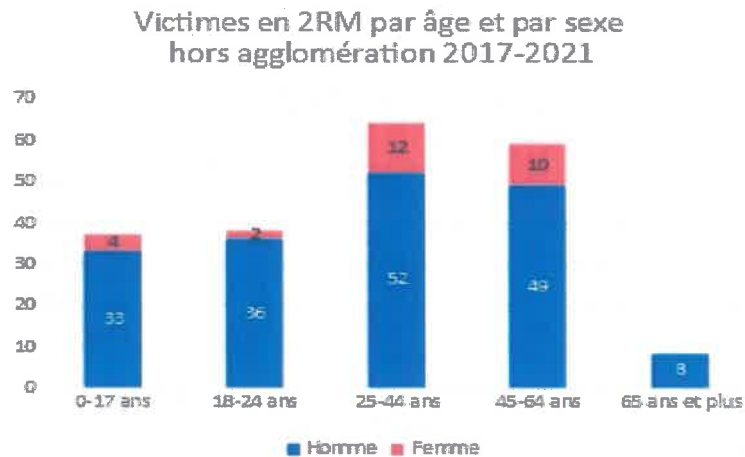


## 2.6. Les déplacements en deux-roues motorisés

### 2.6.1. Deux-roues motorisés hors agglomération

Entre 2017 et 2021, le nombre de victimes (blessées ou tuées) en deux-roues motorisés hors agglomération reste relativement stable d'une année sur l'autre (entre 40 et 42 suivant les années).

En cumul sur les 5 années, on dénombre 206 victimes circulant en deux-roues motorisés hors agglomération, dont 16 tués. 73 % des tués en 2RM circulaient hors agglomération.



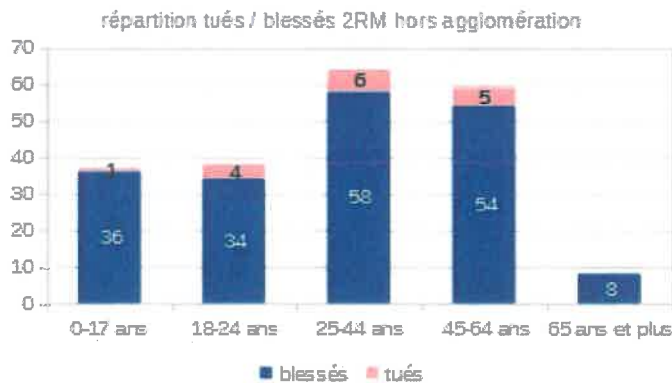
Les victimes en deux-roues motorisés sont très majoritairement des hommes (seulement 14 % de femmes).

En cumul sur ces 5 années, la tranche d'âge 25-44 ans regroupe le plus grand nombre de victimes (64 victimes, soit 31 % des victimes). Elle est suivie de près par les 45-64 ans avec 59 victimes, soit 29 %.

Les tranches d'âge 0-17 ans et 18-24 ans regroupe chacune 18 % des victimes avec respectivement 37 et 38 victimes sur 5 ans.

### Comparaison avec la famille ILSR 2

La répartition des victimes 2RM par âge est similaire dans l'Allier et la famille ILR2.



Même si la répartition des tués est relativement homogène entre 18 et 64 ans, la tranche d'âge 25-44 ans reste la plus touchée.

Répartition des victimes 2RM selon le mois hors agglomération 2017-2021



Les saisons printemps et été (mai à septembre) sont particulièrement propices aux accidents des deux-roues motorisés hors agglomération.

Ces 5 mois cumulent à eux seuls 69 % des victimes. Les mois de juin, juillet et août restent les plus accidentogènes avec respectivement 34, 31 et 32 victimes (cumul sur 5 ans).

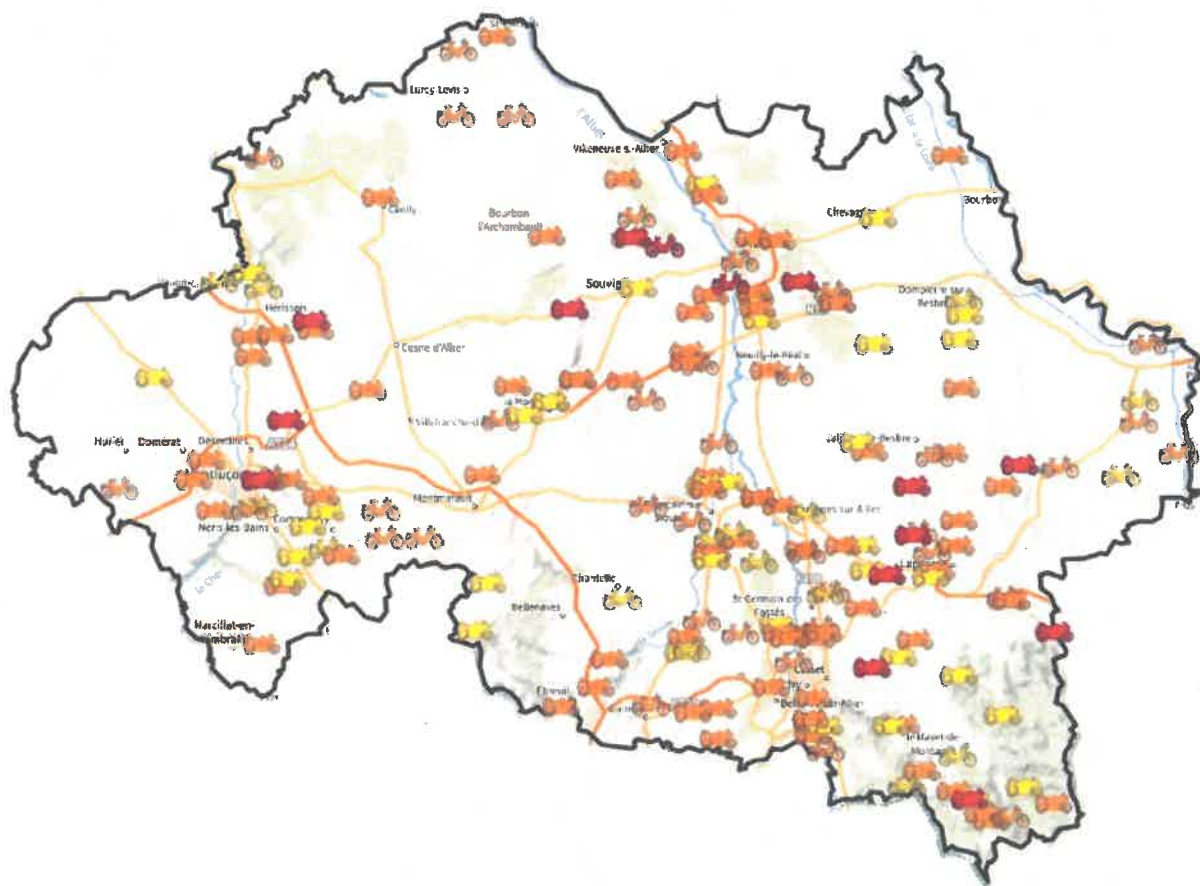
### Comparaison avec la famille ILSR 2

Les données de l'Allier sont conformes à celles de la famille ILSR2.



Carte des victimes en deux-roues motorisés hors agglomération (2017-2021)

- ★ 1 Mortel
- ◆ 2. Grave non mortel
- 3. Léger





## 2.6.2. Deux-roues motorisés en agglomération

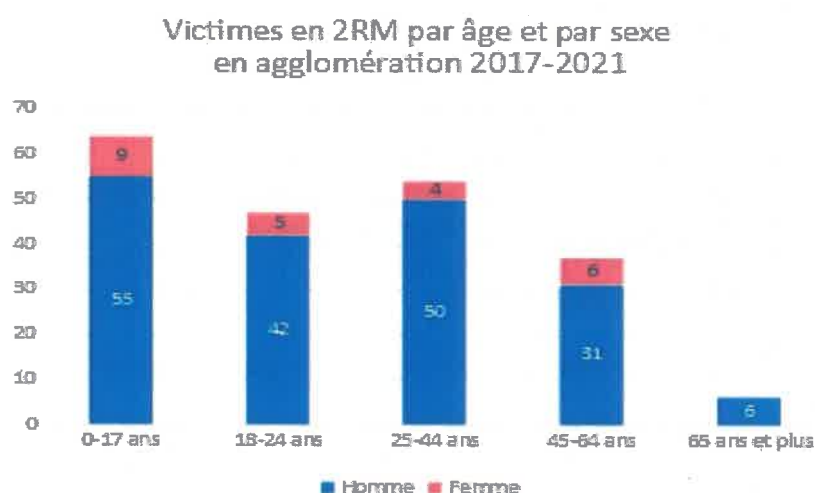
En agglomération, en cumul entre 2017 et 2021, on dénombre 208 victimes en deux-roues motorisés dont 6 tués.

Ce nombre de victimes est en forte baisse : -29 % (-15 victimes) entre 2017 et 2021 / -23 % (-11 victimes) entre 2019 et 2021.

### Comparaison avec la famille ILSR 2

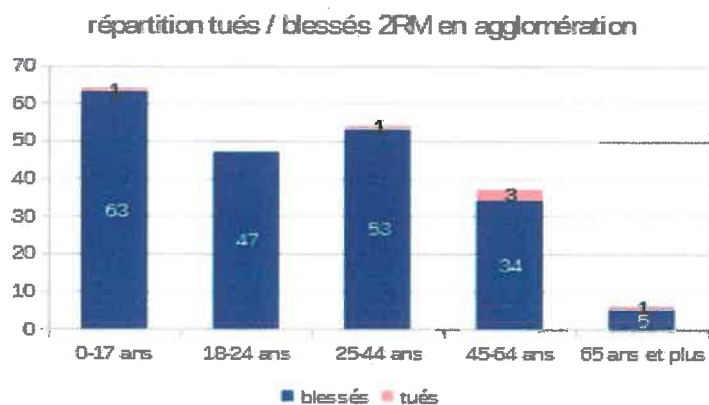
La diminution du nombre de victimes pour la famille ILSR2 est de -9 % entre 2017 et 2021 et -4 % entre 2019 et 2021, soit bien inférieure au département de l'Allier.

### Cyclo. moto victimes selon l'âge. le sexe en agglomération 2017-2021



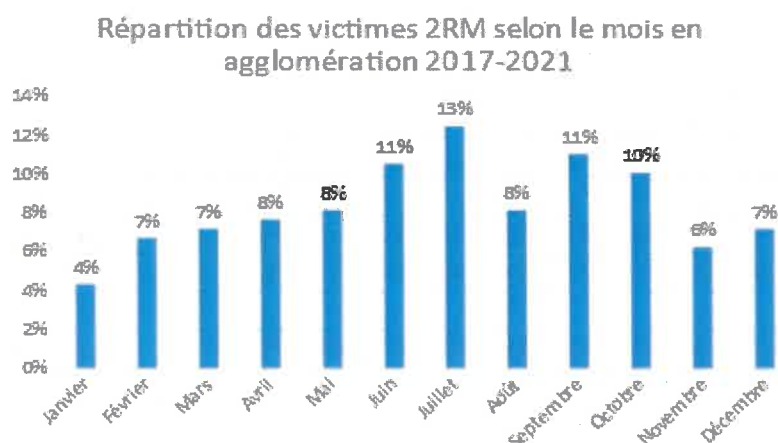
En agglomération, les jeunes de moins de 18 ans sont les plus touchés par des accidents en deux-roues motorisés. Ils représentent 31 % des victimes. La tranche d'âge 25-44 ans arrive juste derrière avec 26 % des victimes, puis les 18-24 (23%).

Tout âge confondu, les femmes ne représentent que 12 % des victimes.



Le taux de tués 2RM est relativement faible en agglomération (6 tués en 5 ans). La tranche 45-64 ans regroupe la moitié de ces tués.

### Répartition des victimes cyclo. moto selon le mois dans l'année en agglomération 2017-2021



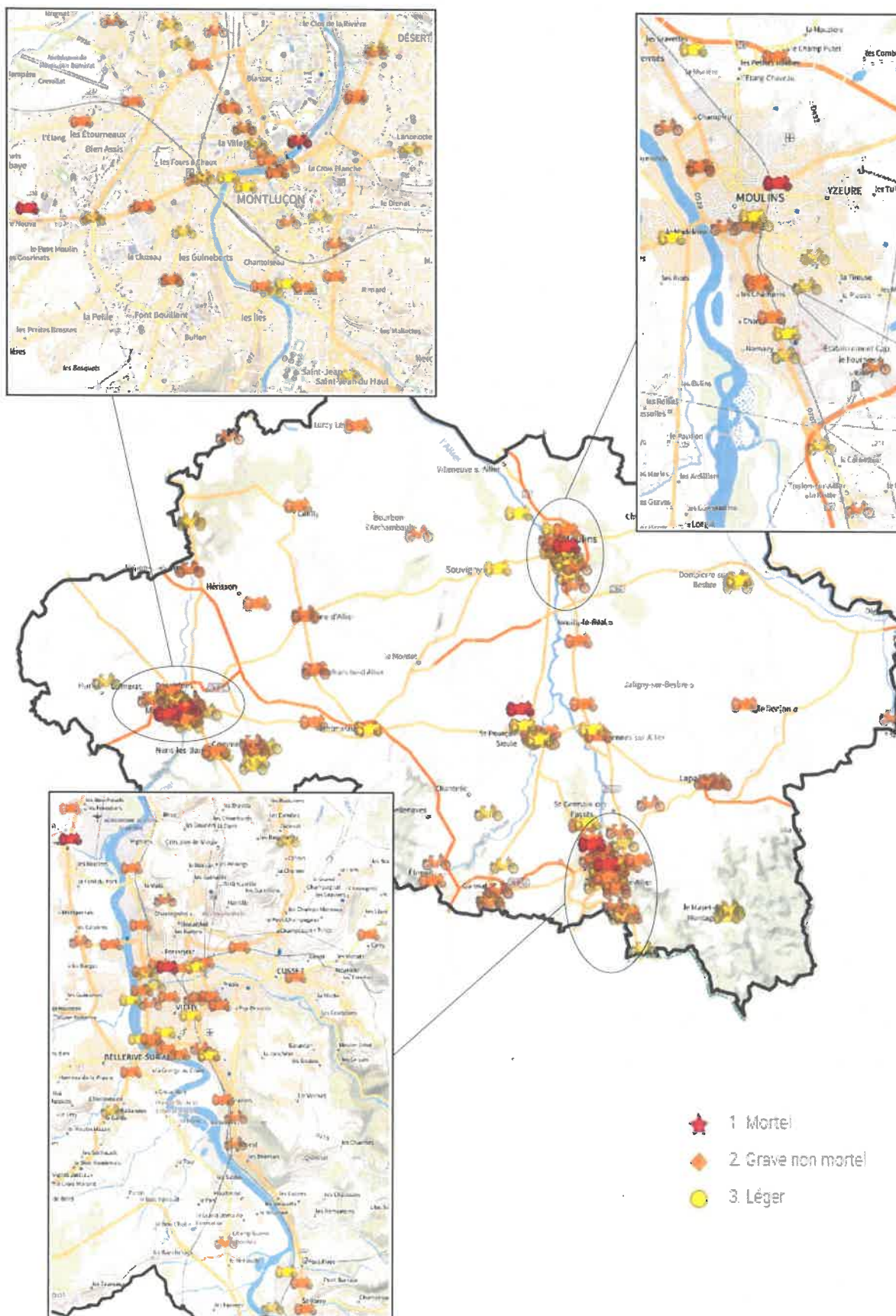
En agglomération, la saisonnalité des accidents en deux-roues motorisés est un peu moins marquée qu'hors agglomération. On observe cependant un nombre moindre de victimes sur les mois où la météo est la moins clémente (janvier et novembre). Le mois d'août est également plus faible, probablement en raison des vacances d'été.

Le nombre de victimes cumulées sur 5 ans varie entre 9 pour janvier et 26 pour juillet.

#### **Comparaison avec la famille ILSR 2**

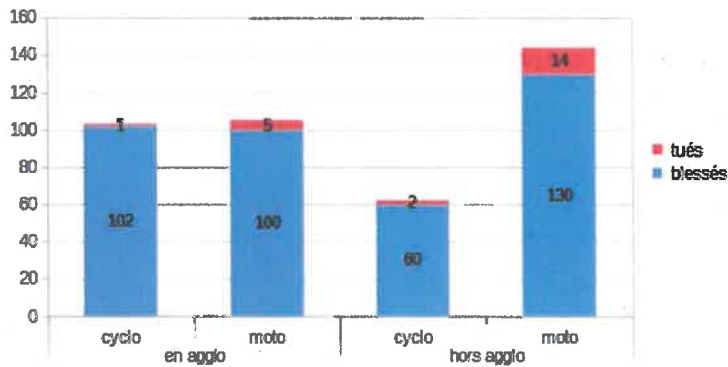
Les données de l'Allier sont conformes à celles de la famille ILSR2.

## Carte des victimes en deux-roues motorisés en agglomération (2017-2021)



### 2.6.3. Deux-roues motorisés tous milieux

victimes 2RM En / Hors agglomération 2017-2021

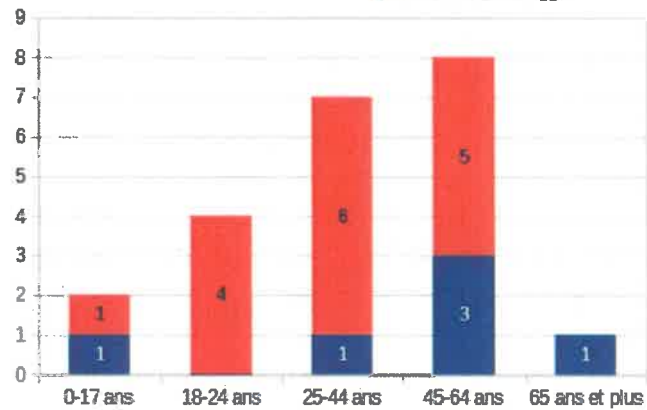


En agglomération, il y a autant de victimes en moto qu'en cyclo.  
Hors agglomération, la majorité des victimes circulaient en moto.

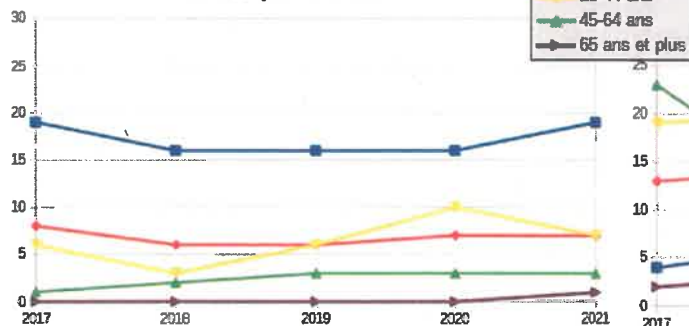
Les accidents mortels en deux-roues motorisés touchent majoritairement les 45-64 ans. En seconde position, on retrouve les 25-44 ans.

Les accidents mortels ont essentiellement eu lieu hors agglomération.

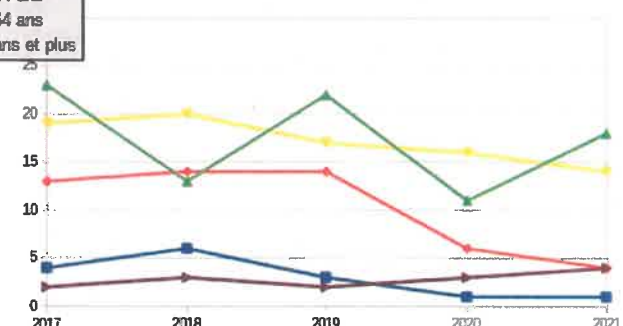
tués 2RM par âge 2017-2021



victimes cyclos 2017-2021



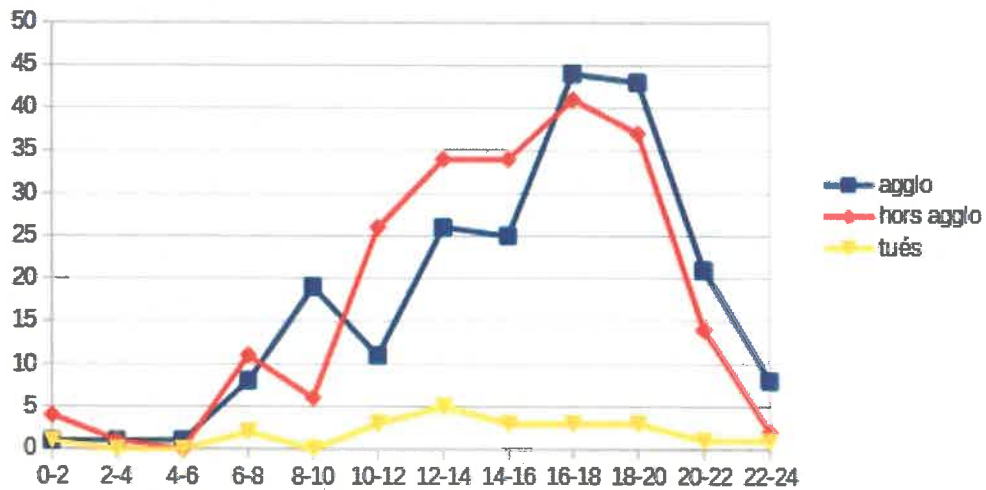
victimes motos 2017-2021



La grande majorité des victimes en cyclomoteur ont moins de 18 ans. Entre 2018 et 2020, on a pu observer une augmentation constante des victimes en cyclomoteurs dans la tranche d'âge 25-44 ans.

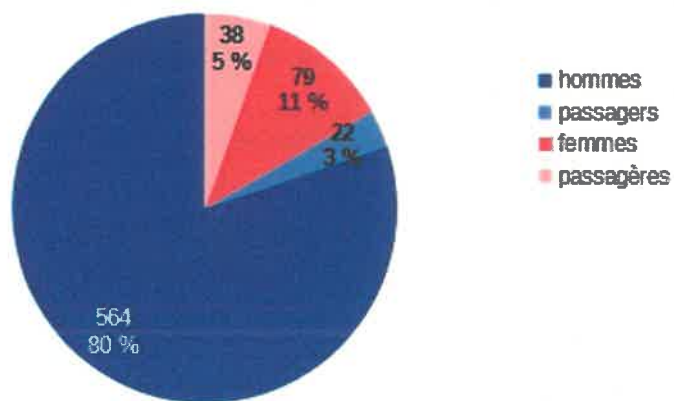
Concernant les victimes en moto, les tranches d'âge les plus touchées sont les 25-44 ans ou les 45-64 ans suivant les années.

victimes 2RM 2017-2021 par heure / aggro-hors aggro



Tant en agglomération que hors agglomération, on observe un pic de victimes entre 16h00 et 20h00. Le nombre de tués est au plus fort entre 12h00 et 14h00.

répartition victimes 2RM hommes-femmes / conducteurs-passagers 2014-2021



83 % des victimes sont des hommes, dont 3 % sont passagers.

## 2.7. Synthèse

Thème	Chiffres à retenir
<b>Les victimes</b>	127 tués entre 2017 et 2021
	Nombre de tués fluctuant chaque année avec une forte baisse en 2012 et tendance à la stagnation depuis (sauf pour l'année 2016 : 12 décès dans le même accident)
	Moyenne tués 2017 / 2021 : 25 par an (famille ILSR 2 : 26 tués)
	Les 18-24 ans représentent 15 % des tués mais seulement 7 % de la population (le plus gros écart entre la part de population et la part de tués). Les 65 ans et plus représentent 31 % des tués et 29 % de la population.
	93 personnes ont été tuées hors agglomération entre 2017 et 2021 (soit 73% des tués)
<b>Les présumés responsables</b>	Entre 2019 et 2021 : 77 présumés responsables identifiés dont 39 % dans la tranche d'âge 25-44 ans.
	Principaux facteurs d'accidents mortels : alcool (22%), vitesse excessive ou inadaptée (21%), inattention/téléphone (13%).
	Les 25-44 ans représentent 63 % des présumés responsables pour le facteur vitesse et 71 % pour le facteur alcool.
<b>Risque routier professionnel</b>	Entre 2017 et 2021 : - 50 personnes tuées dans un accident impliquant un usager en domicile-travail ou trajet professionnel, soit 39 % des tués. - 22 tués avaient pour motif domicile-travail ou trajet professionnel, soit 17 % des tués.
<b>Accidents hors agglomération</b>	45 % des accidents hors agglomération se sont déroulés sans tiers (58 % pour les 2RM). 79 % hors intersection. 59 % en ligne droite. 77 % conditions climatiques normales (13 % avec de la pluie).
<b>Accidents en agglomération</b>	19 % des accidents en agglomération se sont déroulés sans tiers. 22 % des victimes sont des piétons. 55 % hors intersection.
<b>Modes doux</b>	Hors agglomération : 37 victimes dont 6 tués entre 2017 et 2021 (35 % des victimes entre 45 et 64 ans et 30 % +65 ans)
	En agglomération : 205 victimes dont 13 tués entre 2017 et 2021 (37 % des victimes ont +65 ans). 45 % des victimes sont des femmes.
<b>Deux-roues motorisés</b>	Hors agglomération : 206 victimes dont 16 tués entre 2017 et 2021 (31 % des victimes 25-44 ans et 29 % 45-64 ans).
	En agglomération : 208 victimes dont 6 tués entre 2017 et 2021. 31 % des victimes ont -18 ans / 25-44 ans : 26 %.



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

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

Chaque année, de nombreuses actions ont été réalisées et/ou financées dans le cadre du PDASR sur l'ensemble des thématiques du DGO 2018-2022.

Le nombre d'actions sur l'enjeu « vitesse » peut paraître faible, mais cette thématique est très régulièrement abordée dans l'ensemble des autres actions, et notamment celles à destination des jeunes et lors des actions grand public.

Sur ces 5 années, les Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) ont participé à 355 actions en corrélation avec le DGO. Le nombre d'IDSR dans l'Allier varie autour de 30 chaque année.

**Tableau des interventions IDSR de 2018 à 2022 avec et hors appels à projet**

	2018	2019	2020	2021	2022
	nombre d'actions totales réalisées	nombre d'actions totales réalisées	nombre d'actions totales réalisées	nombre d'actions totales réalisées	nombre d'actions totales réalisées
alcool/stupéfiants	13	15	9	12	13
jeunes	22	21	13	19	23
2RM	17	20	13	14	28
seniors	8	3	5	6	5
vitesse	11	8	4	5	6
distracteurs	3	10	3	7	8
risques professionnels	0	1	5	1	4
	74	78	52	64	87

#### 3.2. Utilisation des crédits affectés à chaque enjeu

**Tableau des projets financés au titre du PDASR de 2018 à 2022**

	2018		2019		2020		2021		2022	
	Nbre actions financées	Crédits alloués	Nbre actions financées	Crédits alloués	Nbre actions financées	Crédits alloués	Nbre actions financées	Crédits alloués	Nbre actions financées	Crédits alloués
alcool/stupéfiants	2	2372	1	1552	0	0	2	3502	1	648
jeunes	16	12056	9	9073	9	9434	8	8604	12	20958
2RM	5	12741	6	6186	4	8745	4	5950	4	9260
seniors	4	2034	1	3299	1	1000	4	6230	2	3550
vitesse	0	0	0	0	0	0	3	5891	0	0
distracteurs	1	2150	1	6120	0	0	1	1800	2	3926
risques professionnels	0	0	0	0	4	4826	1	350	4	3473
	28	31353	18	26230	18	24005	23	32327	25	41815
enveloppe PDASR		54500		52800		46500		51500		58926

### **3.3. Exemples d'actions réalisées de 2018 à 2022**

#### **3.3.1. À destination du grand public**

- Village de la sécurité routière organisé par la mairie de Commentry.
- Rallye safari le diamant organisé par la FFMCO3.
- « sécurité routière – faisons le point » organisé par la police municipale de Bellerive sur Allier.
- Congrès des sapeur-pompier de l'Allier.
- Action de sensibilisation à la sécurité routière organisée par la mairie de Cusset.
- Campagne de communication sur panneaux 4X3 m organisée par la coordination SR, sur les risques liés à la vitesse.
- Campagne de communication organisée par la coordination SR dans les établissements recevant du public sur les dangers du téléphone au volant.

#### **3.3.2. Dans le cadre du risque professionnel**

- Action de sensibilisation au Code de la route, maniabilité du vélo et sensibilisation au deux-roues motorisés auprès des usagers de l'ESAT de Moulins.
- Action « conducteurs 2.0 » auprès des jeunes conducteurs routiers de transports de marchandises de l'entreprise GEIQ transport et logistique Auvergne à Yzeure.
- « 7 engagements pour une route plus sûre » mis en place par la chambre des métiers et de l'artisanat de l'Allier.
- Conférence sur les enjeux du risque routier et atelier sur simulateur de conduite auprès des salariés de l'UDAF03.
- Sensibilisation à la sécurité routière « en route vers l'entreprise » en partenariat avec la sous-préfecture de Montluçon et le centre de formation AFPA de Montluçon.
- « Les agents municipaux et les risques routiers » organisé par la mairie d'Avermes.
- Action de prévention et sensibilisation aux risques routiers et aux dangers de la route proposée par Pôle Emploi à Varennes sur Allier dans le cadre de la réinsertion professionnelle des jeunes.
- Journée de la sécurité routière au travail à la préfecture de l'Allier auprès des agents préfecture, DDT et DDETSPP.

#### **3.3.2. À destination des usagers deux-roues motorisés**

- Challenge du bourbonnais organisé chaque année par le chargé deux-roues motorisés.
- Rallye motocycliste organisé annuellement par l'Escadron Départemental de Sécurité Routière.

- Sensibilisation aux deux-roues motorisés réalisée par le Lycée Valéry Larbaud à Cusset auprès d'élèves des classes de 3<sup>e</sup>, seconde et CAP.
- Action « Découverte du scooter » réalisée par la mairie de Montluçon auprès des élèves de 5<sup>e</sup>.
- Action de sensibilisation à la sécurité routière et aux équipements de sécurité mise en place par la mairie d'Yzeure auprès des élèves du Collège François Villon d'Yzeure.
- Stage de citoyenneté auprès de mineurs délinquants de la protection judiciaire jeunesse de Cusset, Moulins et Montluçon.
- Clip vidéo réalisé par le lycée Mme de Staël en partenariat avec l'association canopé : utilisation de ce clip lors de manifestation grand public ou auprès des jeunes dans le cadre des actions « collègue ».

### **3.3.3. À destination des seniors**

- « Bien vieillir Bien conduire » réalisé en partenariat avec la MGEN.
- « Les seniors et les risques routiers » organisé par la police municipale d'Avermes.
- Remise à niveau du Code de la route organisée par un IDSR à la maison des associations de Vichy.
- « Les seniors » par l'association prévention routière.
- Cours de conduite mis en place par la mairie d'Abrest par le biais d'une auto-école.
- Remise à niveau du Code de la route organisée par la retraite sportive d'Ainay le Château.

### **3.3.3. À destination des jeunes**

- Découverte des robots thymio et la sécurité routière auprès des élèves d'écoles primaires et maternelles.
- Action de sensibilisation à la sécurité routière organisée par la cité scolaire Blaise de Vigenère à Saint-Pourçain-Sur-Sioule auprès d'élèves de classes de seconde.
- Atelier avec les robots thymio mis en place par l'USEP 03 auprès d'élèves de CM1 et CM2.
- Sensibilisation à la sécurité « chocs&vous » organisée par l'IEQT (école de management) de Vichy auprès des élèves de BTS ;
- Action « bien se comporter sur le chemin de l'école » auprès d'élèves de maternelle et CP avec les robots thymios.
- « bien rouler à vélo » organisé par la police municipale de Vichy auprès des jeunes.
- Action « en direct du bitume » avec une pièce de théâtre, organisée par le point information jeunesse de Désertines auprès de collégiens.
- Actions « collègue » organisées tout au long de l'année, auprès des élèves de 3<sup>ème</sup>, par la coordination sécurité routière en partenariat avec le conseil départemental et Addictions

France. 3 modules : « en sécurité sur mon deux-roues » « le simulateur 4 roues motorisé » et « les addictions »

### **3.3.4. Sur la thématique Alcool / stupéfiants**

- «SOS addictions » réalisé au lycée Valéry Larbaud à Cusset auprès des élèves de 3<sup>e</sup> et seconde.
- « addict'o'village » organisé par la mairie de Commentry auprès de 700 collégiens et lycéens.
- Action de sensibilisation de lycéens sur la conduite sous l'effet d'alcool et de stupéfiants réalisée par la mairie d'Yzeure.
- 5 à 6 interventions par an de l'association Avenir santé Auvergne auprès des jeunes en amont des festivals et périodes festives.
- Action « contre les addictions » auprès des élèves de seconde du Lycée Valéry Larbaud de Cusset.

### **3.3.5. Sur la thématique des distracteurs**

- Campagne de communication sur le thème des dangers du téléphone au volant par voie d'affichage sur les bassins de Moulins, Montluçon et Vichy.
- Clips sur les distracteurs et la sécurité routière réalisés par les élèves de communication du lycée Mme de Staël à Montluçon et enregistrés par les studios Palace à Moulins en partenariat avec Canopé.

*La liste des actions énumérées ci-dessus n'est pas exhaustive et ne reprend que quelques exemples des actions réalisées entre 2017 et 2022.*

## **4. Les enjeux et orientations pour 2023-2027**

### **4.1. Priorisation des enjeux sur le territoire**

Les quatre enjeux prioritaires fixés au niveau national ont été déclinés au niveau départemental. Au regard des indicateurs étudiés pour ces quatre thématiques, tous les enjeux doivent être suivis au même niveau de priorisation.

## 4.2. Les orientations d'actions

### 4.2.1. Les deux-roues motorisés

Enjeux	Types d'actions	Orientations d'actions 2023-2027	public visé
<b>les deux-roues motorisés</b>	Amélioration de la connaissance	Établir des données statistiques permettant de suivre précisément l'accidentalité des deux-roues motorisés.	statistiques réalisées par l'ODSR en lien avec certains partenaires externes
	Infrastructures	Sensibiliser les élus et gestionnaires de voirie sur les infrastructures potentiellement dangereuses pour les conducteurs de deux-roues motorisés.	élus et gestionnaires de voirie
		Informers les élus et gestionnaires de voirie de l'existence d'un guide de procédure pour la réalisation d'infrastructures routières, disponible sur le site du CEREMA.	
	Communication, sensibilisation, prévention	<p>Réaliser des actions mutualisées de communication (préfecture, force de l'ordre, SDIS...) sur une durée d'environ un mois afin :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de rappeler à l'usager deux-roues motorisés les risques inhérents à ce mode de transport,</li> <li>- d'informer les autres usagers de la route (voitures, cyclistes...) sur la notion de partage de la route avec les deux-roues motorisés.</li> </ul> <p>Cette communication pourrait passer par de multiples canaux (affichage, vidéo, retour d'expérience, réseaux sociaux type facebook, Instagram, Tik-Tok pour toucher les plus jeunes).</p>	tout public
	<p>Réaliser des actions de sensibilisation auprès des jeunes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sur la conduite responsable d'un deux-roues motorisé (équipement, vitesse, respect du code de la route, usage de substances psychoactives...),</li> <li>- sur l'importance de l'entretien du véhicule et du respect de la réglementation (danger des véhicules modifiés).</li> </ul>	jeunes	

<b>les deux-roues motorisés</b>	Communication, sensibilisation, prévention	Réaliser des actions de sensibilisation auprès des motards adultes en entreprise (voire inter entreprise) et lors de rencontres avec les forces de l'ordre, les auto-écoles, les associations (reprise de guidon, rallyes / journées « circuit » encadrées / ateliers de perfectionnement technique...).	adultes
	Contrôle et sanction	Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules / équipements, notamment sur les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires.	jeunes
		Poursuivre la mise en place de peines alternatives par des stages de sensibilisation à la sécurité routière.	adultes

#### 4.2.2. Les conduites à risques

Enjeux	Types d'actions	Orientations d'actions 2023-2027	public visé
<b>Les conduites à risques</b>	Amélioration de la connaissance	Mutualiser les connaissances en matière d'accidentologie (forces de l'ordre, assurances, CPAM, SDIS, ODSR...) afin d'établir des données statistiques permettant de suivre le plus précisément possible l'accidentalité due aux conduites à risques.	statistiques réalisées par l'ODSR en lien avec certains partenaires externes
	Infrastructures	Établir des relevés / cartographies permettant de déceler d'éventuelles zones à risques.	ODSR
	Communication, sensibilisation, prévention	Réaliser des actions mutualisées de communication (préfecture, force de l'ordre, SDIS...) afin d'informer un large public sur : - les risques liés à la consommation d'alcool et/ou de produits stupéfiants, - les conséquences de la vitesse excessive ou inadaptée et l'illusion du gain de temps, - les risques liés à l'usage de distracteurs, - l'importance de bien entretenir son véhicule.  Ces actions pourraient passer par de multiples canaux (affichage, vidéo, retour d'expérience, réseaux sociaux type Facebook, Instagram, Tik-Tok pour toucher les plus jeunes).	tout public



<b>Les conduites à risques</b>	Communication, sensibilisation, prévention	Diffuser régulièrement les données relatives à l'accidentalité routière (via les auto-écoles, les journaux quotidiens...).	tout public
		Réaliser des actions de sensibilisation auprès des jeunes dans les collèges, lycées, universités et auprès des adultes, notamment au sein des entreprises sur : - les risques liés aux addictions (alcool, stupéfiants...) - les conséquences de la vitesse excessive ou inadaptée et l'illusion du gain de temps, - les risques liés à la baisse de vigilance due à l'usage des distracteurs (téléphone...) et à la multiplication des aides à la conduite (régulateur, radars de recul...).	tout public
		Réaliser des actions auprès des seniors (mise à jour du Code de la route, sensibilisation sur les problèmes d'inattention, de diminution des capacités physiques, sur les risques de somnolence liés à la prise de médicaments...).	seniors
		Travailler en lien avec les auto-écoles pour : - sensibiliser les jeunes sur les conduites à risques pendant la formation par les auto-écoles et / ou via des intervenants extérieurs (SDIS...), - promouvoir les stages post-permis (6 mois à 1 ans après l'obtention du permis) qui rappelle les notions de sécurité et permet d'éviter le sentiment de « sur-confiance ».	jeunes
		Travailler en lien avec les assureurs pour : - aider au financement des stages post-permis, - aider au financement de stages / actions sur circuits pour aborder le freinage d'urgence, la perte de trajectoire...	Jeunes tout public
		Mobiliser les organisateurs de soirées festives et festivals sur les risques liés à la consommation d'alcool et de stupéfiants.	tout public
	Contrôle et sanction	Poursuivre un haut niveau de contrôle sur la vitesse, la consommation d'alcool et de produits stupéfiants, l'utilisation des distracteurs en conduisant.	tout public
		Effectuer des contrôles ciblés à la sortie des lieux festifs / soirées.	tout public

	Contrôle et sanction	Recourir à l'immobilisation des véhicules des conducteurs circulant sous l'empire d'un état alcoolique ou de stupéfiants lorsque cela est prévu par la loi.	tout public
<b>Les conduites à risques</b>		Développer le recours à l'éthylotest antidémarrage (EAD) en cas de récidive.	tout public

#### 4.2.3. Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »

<b>Enjeux</b>	<b>Types d'actions</b>	<b>Orientations d'actions 2023-2027</b>	<b>public visé</b>	
<b>Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »</b>	Amélioration de la connaissance	Établir des données statistiques permettant de suivre le plus précisément possible l'accidentalité lors des déplacements en mode doux.	statistiques réalisées par l'ODSR en lien avec certains partenaires externes	
	Infrastructures	Développer les infrastructures permettant de sécuriser la circulation en mode doux.	élus et gestionnaires de voirie	
	Communication, sensibilisation, prévention	Réaliser des actions de sensibilisation auprès des jeunes, dès le plus jeune âge, dans les écoles, collèges et lycées, sur les dangers des déplacements en mode doux (piétons, vélos, EDPM).		jeunes
		Réaliser des actions de sensibilisation à l'attention de tous les utilisateurs d'EDPM (jeunes / adultes) sur la réglementation en vigueur et les pratiques à proscrire (véhicule non homologué, débridé, absence de visibilité, 2 personnes sur le même engin, absence d'équipement de sécurité (gilet jaune, casque...), non respect de la signalisation (feux rouges, sens interdits...).	Diffuser des messages de prévention via les affichages, les réseaux sociaux, les sites internet...	tout public
		Insister sur le danger et l'interdiction de conduire un véhicule « doux » vélo, EDPM, après consommation d'alcool et/ou produits stupéfiants.		tout public
	Réaliser des actions de sensibilisation auprès des seniors sur les dangers des déplacements à pied en agglomération par le biais d'ateliers et conférences abordant la diminution des capacités physiques (réflexes, vision, audition, motricité...).		Piétons seniors	

<b>Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »</b>	Communication, sensibilisation, prévention	Sensibiliser tous les piétons sur les dangers des déplacements à pied et l'importance d'être suffisamment visible notamment la nuit.	Piétons tout public
		Réaliser des actions de sensibilisation sur les risques des déplacements en vélo en et hors agglomération et les bonnes pratiques à adopter (bon éclairage, port du casque...).	tout public
	Contrôle et sanction	Réaliser des contrôles de conformité des EDPM et vélos aux abords des établissements scolaires.	jeunes
Développer des alternatives à la sanction pour les jeunes.			

#### 4.2.4. Le risque routier professionnel

Enjeux	Types d'actions	Orientations d'actions 2023-2027	public visé
<b>Le risque routier professionnel</b>	Amélioration de la connaissance	Mutualiser les connaissances en matière d'accidents « domicile-travail » et « utilisation professionnelle » (CARSAT, ODSR...) afin d'établir des données statistiques permettant de suivre le plus précisément possible le risque routier professionnel.	statistiques réalisées par l'ODSR en lien avec certains partenaires externes
	Infrastructures	Agir auprès des entreprises accueillant des transporteurs afin d'assurer la sécurité des employés lors des livraisons / déchargements.	entreprises
		Inviter les entreprises à dialoguer avec les gestionnaires d'infrastructures en cas de problèmes spécifiques d'accès.	
Communication, sensibilisation, prévention	Mettre en place un travail mutualisé pour réaliser un document d'information / sensibilisation, pour tous les salariés, à diffuser lors de la remise des bulletins de salaire / par mail / via l'intervention des chambres consulaires / via les organisations professionnelles... Principaux thèmes à aborder : - risques liés aux accidents de trajet domicile-travail (inattention, importance d'un bon éclairage...), - risques liés à la consommation de stupéfiants avant et/ou pendant le travail (risque accru	routiers mais aussi toutes personnes ayant un emploi	

		d'accident, mise en fourrière du véhicule...), - dangers de l'utilisation des distracteurs en situation de conduite (écran, téléphone), - baisse de vigilance pouvant résulter d'un haut niveau d'assistance à la conduite, - importance de bien arrimer et répartir son chargement, - autres points d'attention en fonction de retours d'expériences (conditions météorologiques, dépassement du temps de conduite...).	
<b>Le risque routier professionnel</b>		Réaliser des actions de sensibilisation dans les lycées professionnels et les centres de formation d'apprentis, ainsi qu'auprès des plus jeunes, en lien avec le tissu professionnel, les forces de l'ordre, le monde médical et les professionnels de la conduite.	jeunes
		Sensibiliser les employeurs et salariés : - aux pratiques limitant les déplacements (covoiturage, visio / audioconférences, télétravail...) - aux aides existantes (employeurs / État) en faveur de la mobilité durable (forfait mobilité durable, prise en charge de 50 % des abonnements aux transports publics...).	employeurs et salariés
	Contrôle et sanction	S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite.	chauffeurs routiers
		S'assurer que les emplacements prévus pour les livraisons restent disponibles à cet effet.	tout public
		Réfléchir à un dispositif qui permettrait de contrôler et sanctionner le cas échéant les chauffeurs routiers visionnant les vidéos en conduisant (ex : utilisation d'un véhicule suffisamment haut type camping-car muni d'une caméra).	chauffeurs routiers

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

### 5.1. Mise en œuvre dans le cadre du PDASR

Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) a pour objectif de recenser les actions de sécurité routière organisées par les différents partenaires, de les coordonner et d'aider à leur réalisation par la mise à disposition d'intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) et l'octroi d'aides matérielles et/ou financières.

Un appel à projet est transmis chaque fin d'année aux acteurs locaux avec pour objectif de soutenir les actions de sensibilisation aux risques routiers en corrélation avec les enjeux prioritaires du DGO.

Pour être éligibles à ces fonds, les projets d'actions de prévention doivent être orientés en direction des enjeux prioritaires fixés par le DGO.

### 5.2. Suivi de l'accidentalité départementale

L'accidentalité départementale est suivie chaque mois par le biais du dossier mensuel transmis à tous les acteurs concernés. Ce dossier est réalisé par l'observatoire départemental de sécurité routière.

Dans le cadre du suivi du DGO, le dossier mensuel devra comporter en outre les informations suivantes :

enjeux	indicateurs	périodicité
les deux-roues motorisés	Nombre de victimes (tués / blessés) en deux roues motorisés	mensuelle
	Répartition des victimes : - cyclomotoristes - motocyclistes	
	Répartition des victimes par âge et par milieu (en et hors agglomération)	
	Répartition des accidents deux-roues motorisés par tranche horaire	
	Cartographie des accidents en deux-roues motorisés	

<b>enjeux</b>	<b>indicateurs</b>	<b>périodicité</b>
les conduites à risques	Nombre de victimes (tués / blessés) par facteur : - alcool, - vitesse, - stupéfiants, - distracteurs	mensuelle
	Répartition des victimes par âge et par mode de déplacement	
	Cartographie des accidents ayant pour facteur l'alcool, la vitesse, l'usage de stupéfiants et les distracteurs	
Le risque routier professionnel	Nombre de victimes (tués / blessés) : - lors d'un trajet professionnel, - lors d'un trajet domicile-travail	mensuelle
	Part des présumés responsables	
	Répartition des victimes par âge et moyen de transport	
	Cartographie des accidents professionnels et domicile-travail	
Les nouveaux modes de mobilité dite « douce »	Nombre de victimes (tués / blessés) par mode de déplacement (piéton, cyclistes, EDPM)	mensuelle
	Répartition des victimes par âge et par milieu (en et hors agglomération)	
	Cartographie des accidents en mobilité douce	

### 5.3. Modalités de suivi du DGO

Un bilan de l'accidentalité routière et des actions réalisées dans le cadre du plan départemental de sécurité routière est effectué chaque année à l'occasion de la réunion des acteurs locaux de sécurité routière.

Le suivi du DGO se fera annuellement au cours de cette réunion avec notamment un retour sur les indicateurs de suivi désignés ci-dessus.

Un bilan général sera réalisé à mi-parcours et donnera lieu si besoin à des réajustements du DGO.



Signatures :

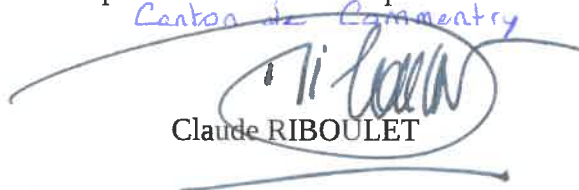
23 MARS 2023

La préfète de l'Allier



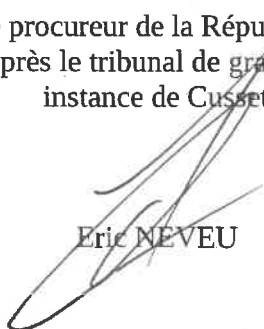
Pascale TRIMBACH

Le président du conseil départemental

*Canton de Commeny*  


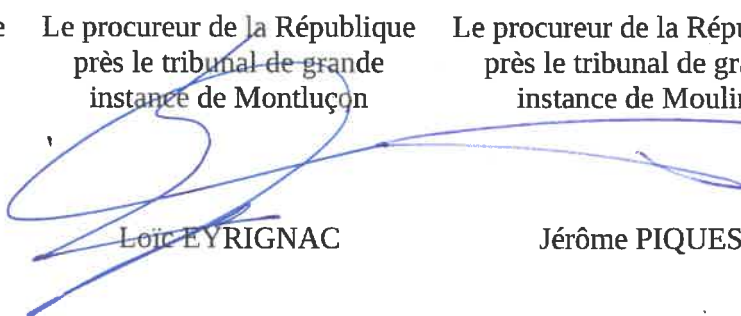
Claude RIBOULET

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



Eric NEVEU

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

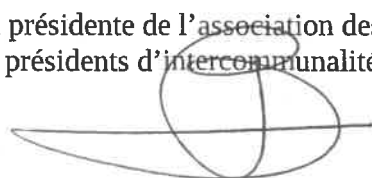


Loïc EYRIGNAC

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

Jérôme PIQUES

La présidente de l'association des maires et des  
présidents d'intercommunalité de l'Allier



Véronique POUZADOUX

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



Jean-Louis PERICHON

