PRÉFET
DE L'ALLIER
Liberté
Égalité
Fraternité

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE

La sécurité routière dans l'Allier
Bilan annuel 2025

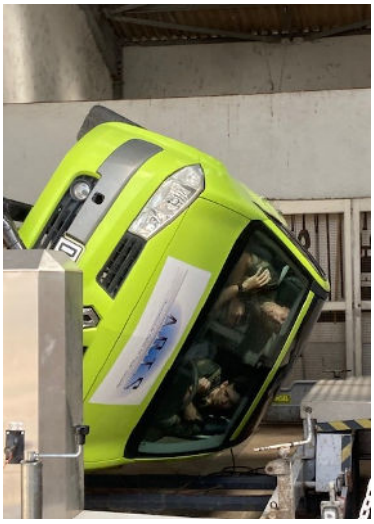


Table des matières

1 - Définitions....3
2 - Les caractéristiques routières du département de l'Allier....3
3 - Accidentalité départementale....4
Accidentalité départementale 2025....4
Evolution sur 10 ans....4
Accidentologie par type de route....5
Accidentologie par conditions climatiques....6
Accidentologie par heure / mois....6
4 – Les victimes....7
Par sexe....7
Par mode de déplacement....7
Par âge....8
Par catégorie d'usager....8
5 – Les présumés responsables....9
Facteurs accidents corporels / mortels....9
Par facteur et par sexe....10
Par facteur et âge....11
6 – Suivi des enjeux du DGO....12
Les mobilités douces....12
Les deux-roues motorisés....13
Les conduites à risque....14
Alcool / stupéfiants....14
Vitesse excessive ou inadaptée....15
Inattention / distracteur....16
Le risque routier professionnel....17
7 – Cartographie de l'accidentologie....18
Carte accidents 2025....18
Carte accidents mortels 2021-2025....19
8 – Actions départementales de sécurité routière 2025....20

1 - Définitions

- ✔ Un ***accident corporel*** (mortel ou non mortel) de la sécurité routière est un accident qui :
    - provoque ou moins une victime, c'est à dire un usager ayant nécessité des soins médicaux,
    - survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
    - implique au moins un véhicule.
- ✔ Parmi les ***victimes***, on distingue :
    - les personnes tuées : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les trente jours qui suivent,
    - les personnes blessées : victimes non tuées.
- ✔ Parmi les ***personnes blessées***, il convient de différencier :
    - les blessés dits « hospitalisés » : victimes hospitalisées plus de 24 heures,
    - les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.
- ✔ Les ***présumés responsables*** : la responsabilité présumée de l'usager est celle appréciée par les forces de l'ordre au moment de l'enregistrement de l'accident, et indépendamment des procédures judiciaires qui pourraient modifier cette hypothèse.

2 - Les caractéristiques routières du département de l'Allier

Le réseau routier départemental mesure 13 063,8 km. Il se compose de :

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

L'Allier dispose également d'un réseau routier national délégué au Conseil régional. Celui-ci est géré par la DIR Centre-Est et la DIR Centre-Ouest. Il est composé de :

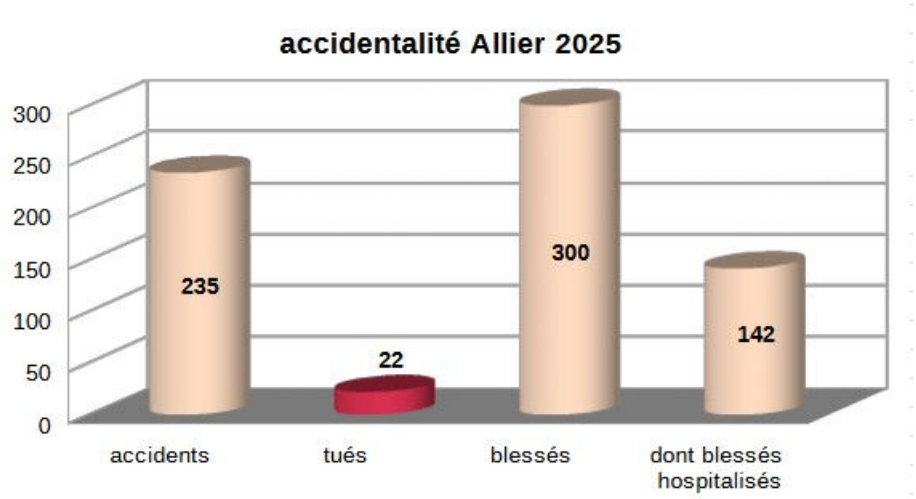
- ✔ la RN7 : 88,1 km
- ✔ la RN209 : 14,7 km
- ✔ la RN145 : 19,4 km

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).

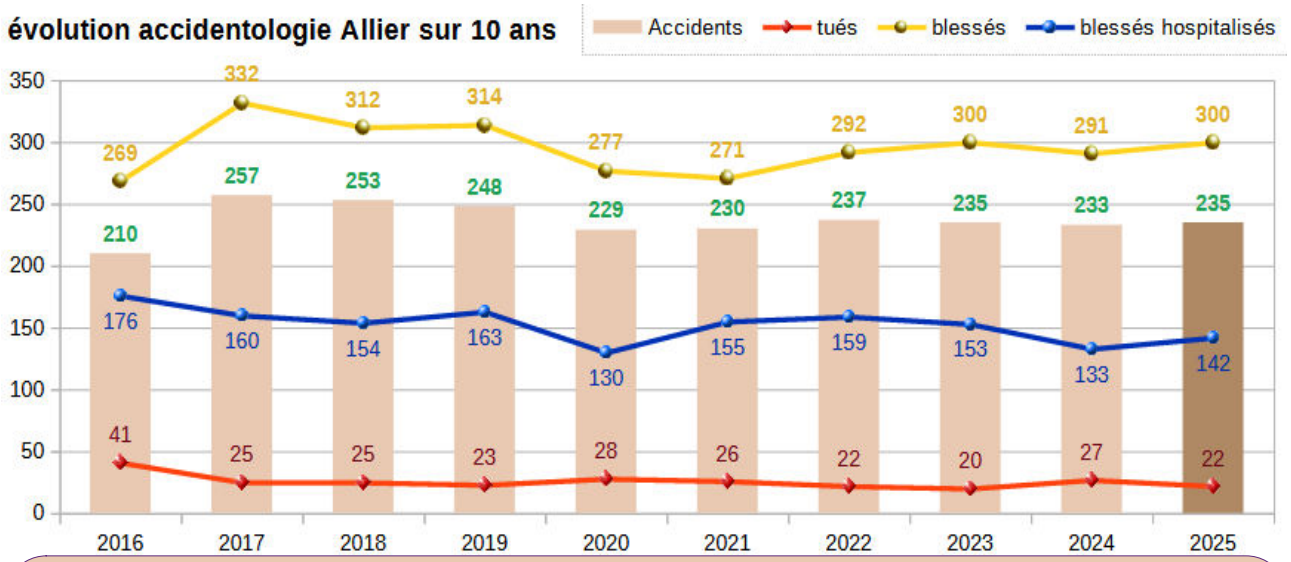
Par arrêté du président du Conseil départemental en date du 3 décembre 2020, la vitesse maximale autorisée est repassée à 90 km/h sur ces routes.

3 - Accidentalité départementale

Accidentalité départementale 2025

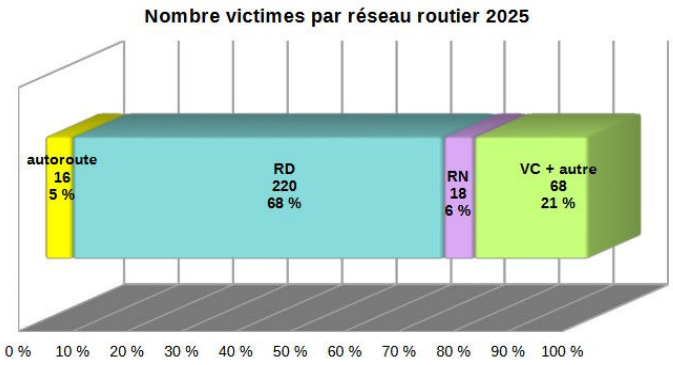


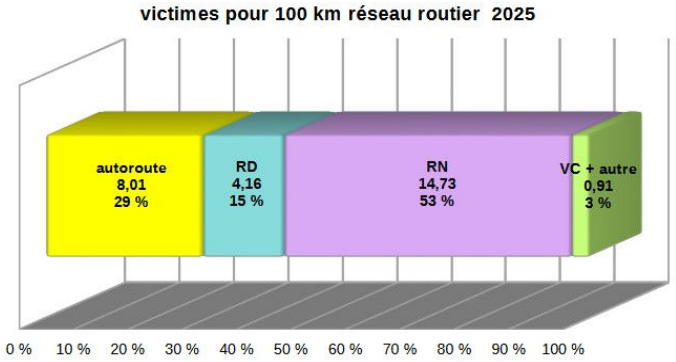
Evolution sur 10 ans

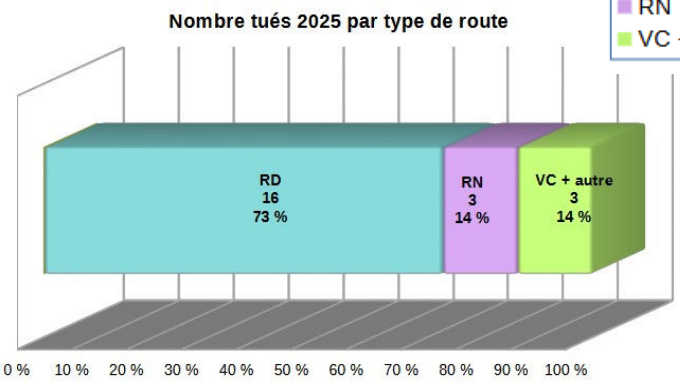


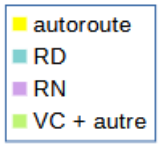
Le nombre d'accidents corporels relevés par les forces de l'ordre sur le département de l'Allier est relativement stable depuis 2020, avec une moyenne sur 5 ans de 234 accidents par an.

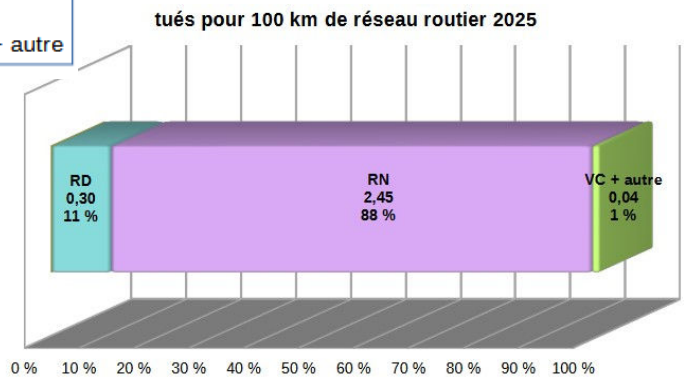
Après avoir fortement augmenté en 2024, le nombre de tués a largement diminué en 2025 pour revenir à des données proches de 2022 / 2023 (27 tués en 2024 contre 22 en 2025, soit -19 % de tués).



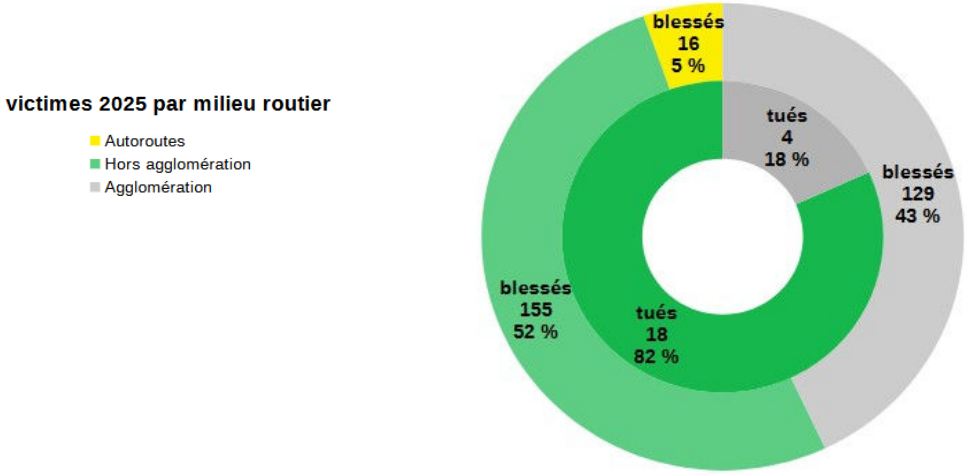






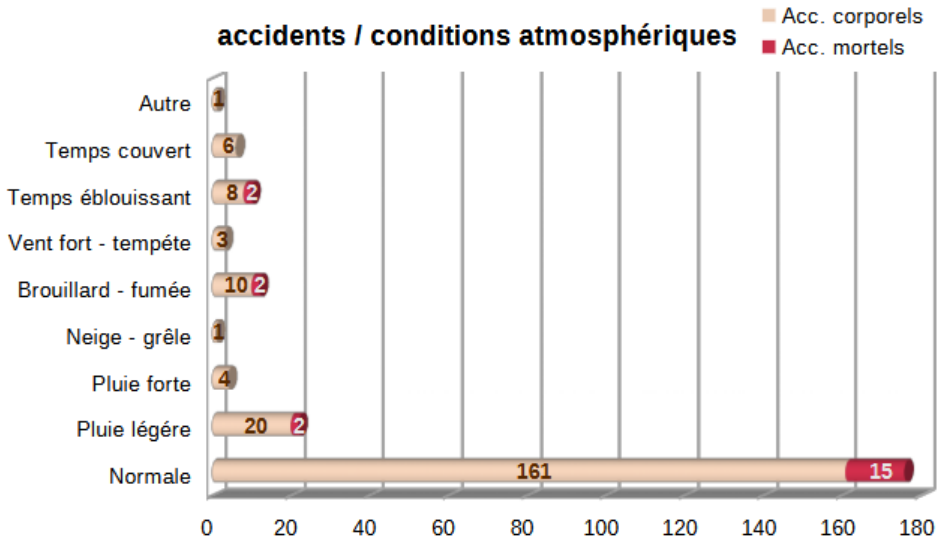


Les routes départementales regroupent 68 % des victimes en 2025. Cependant, si on compare au prorata de la longueur de chaque réseau routier dans le département (cf page 3), les routes nationales ont cumulé le plus grand nombre de victimes et de tués aux 100 km (14,73 victimes/100 km et 2,45 tués/100 km).

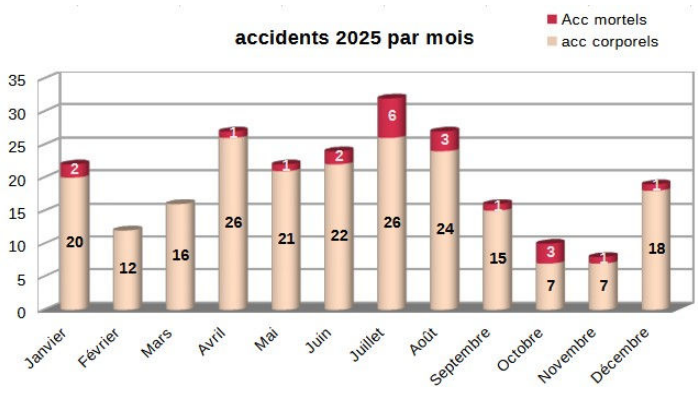


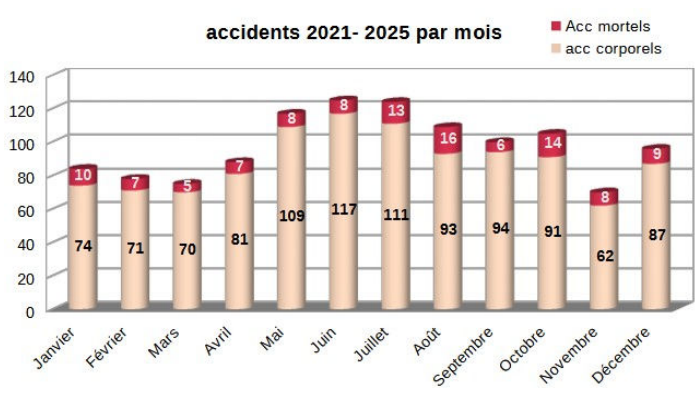
Accidentologie par conditions climatiques

Les conditions météorologiques n'ont eu que peu d'incidence sur l'accidentalité.
75 % des accidents corporels et 71 % des accidents mortels se sont déroulés alors que les conditions climatiques étaient normales.

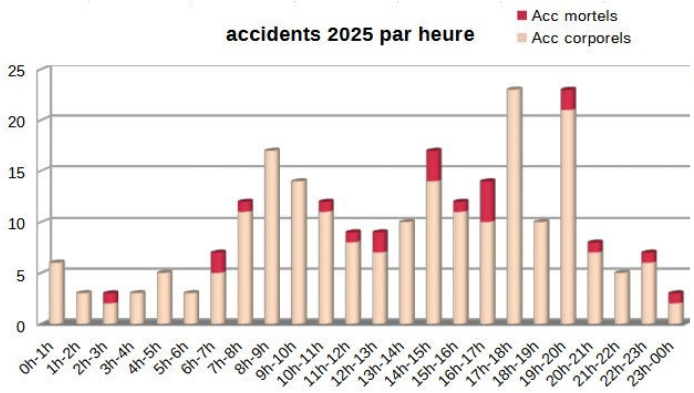


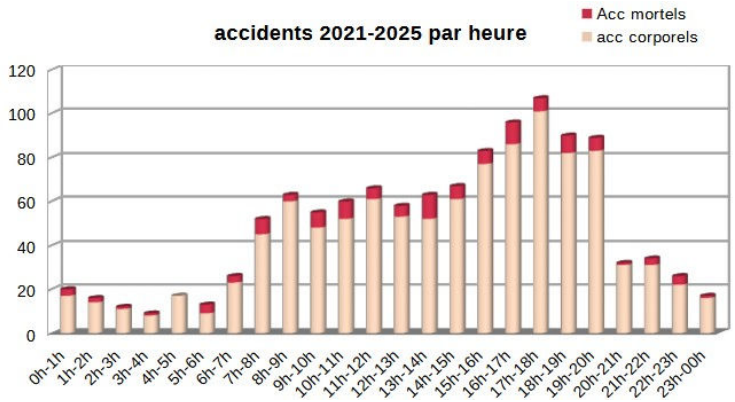
Accidentologie par heure / mois





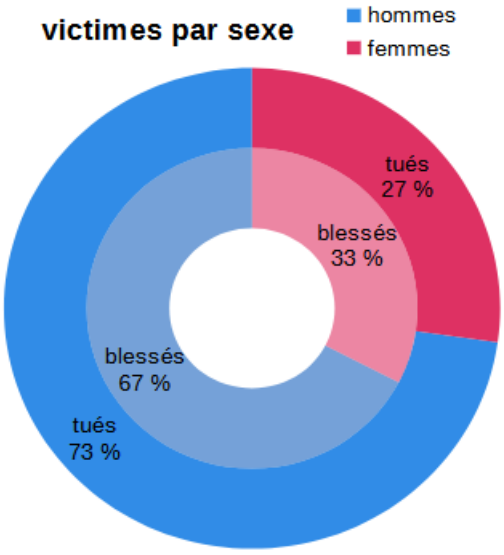
En 2025, le plus grand nombre d'accidents a été relevé au mois de juillet alors que novembre a été le moins accidentogène.
Cette tendance se confirme avec le cumul sur les 5 dernières années (le plus grand nombre d'accidents en juin / juillet et le plus faible en novembre).





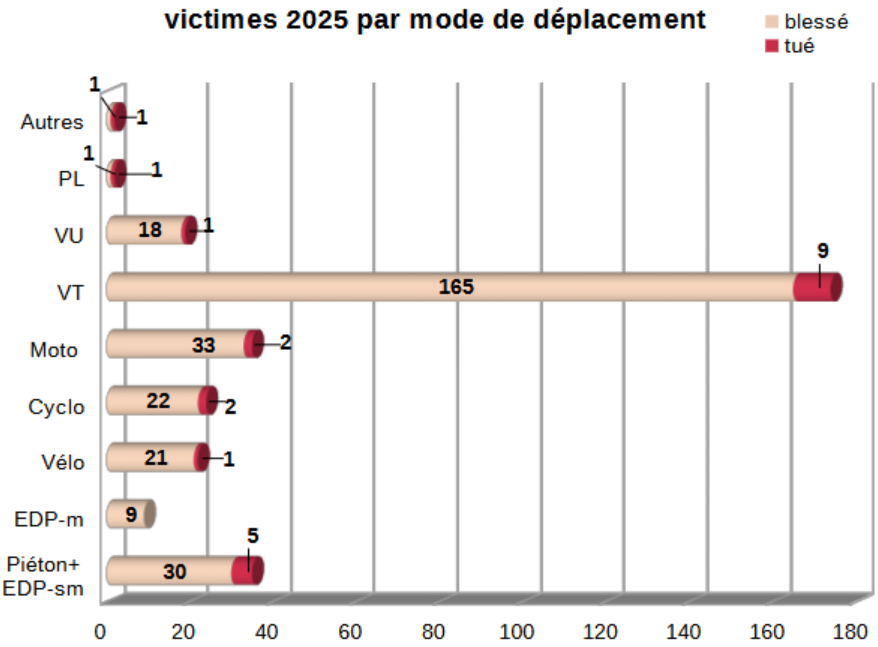
Pour 2025 comme pour le cumul 2021-2025, le créneau horaire 17-18h reste le plus accidentogène.

Par sexe

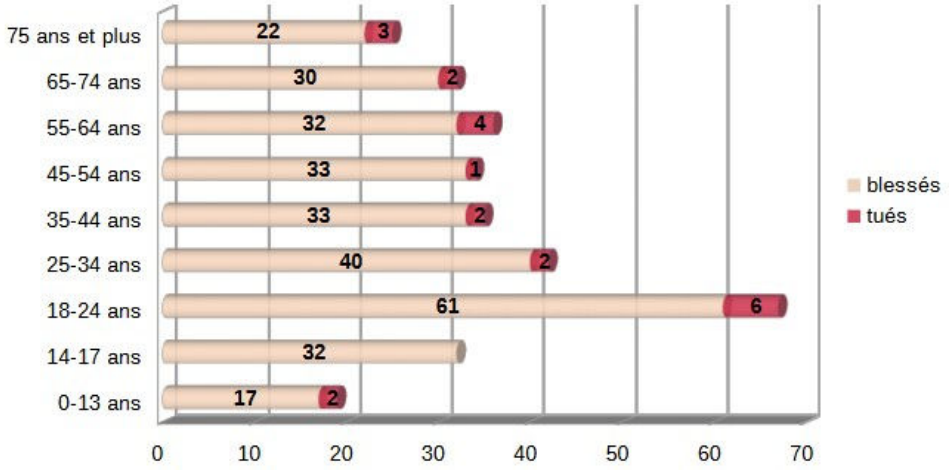


67 % des blessés et 73% des tués en 2025 sont des hommes.

Par mode de déplacement

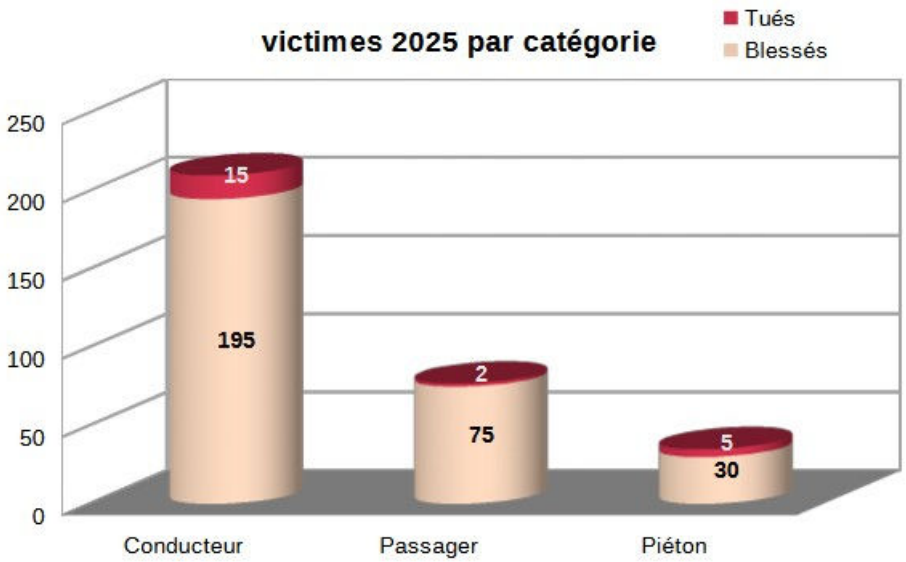


Le véhicule de tourisme reste le mode de déplacement le plus utilisé et cumule donc le plus grand nombre de victimes (54 % des victimes blessées et tuées).
Sur cette année 2025, on observe une nette diminution du nombre de victimes en deux-roues motorisés (59 victimes en 2025 contre 82 en 2024).
A l'inverse, on constate une augmentation des victimes piétons et notamment des tués (5 piétons tués en 2025).



Chaque année, de manière récurrente, les jeunes sont particulièrement touchés par les accidents de la route. Cette tendance se confirme encore en 2025 où la tranche d'âge 18-24 a été sur-représentée (+13 victimes par rapport à 2024). A elle seule, cette tranche d'âge représente 21 % des victimes, 27 % des tués alors que ces jeunes ne constituent que 8 % de la population de l'Allier.

Par catégorie d'usager

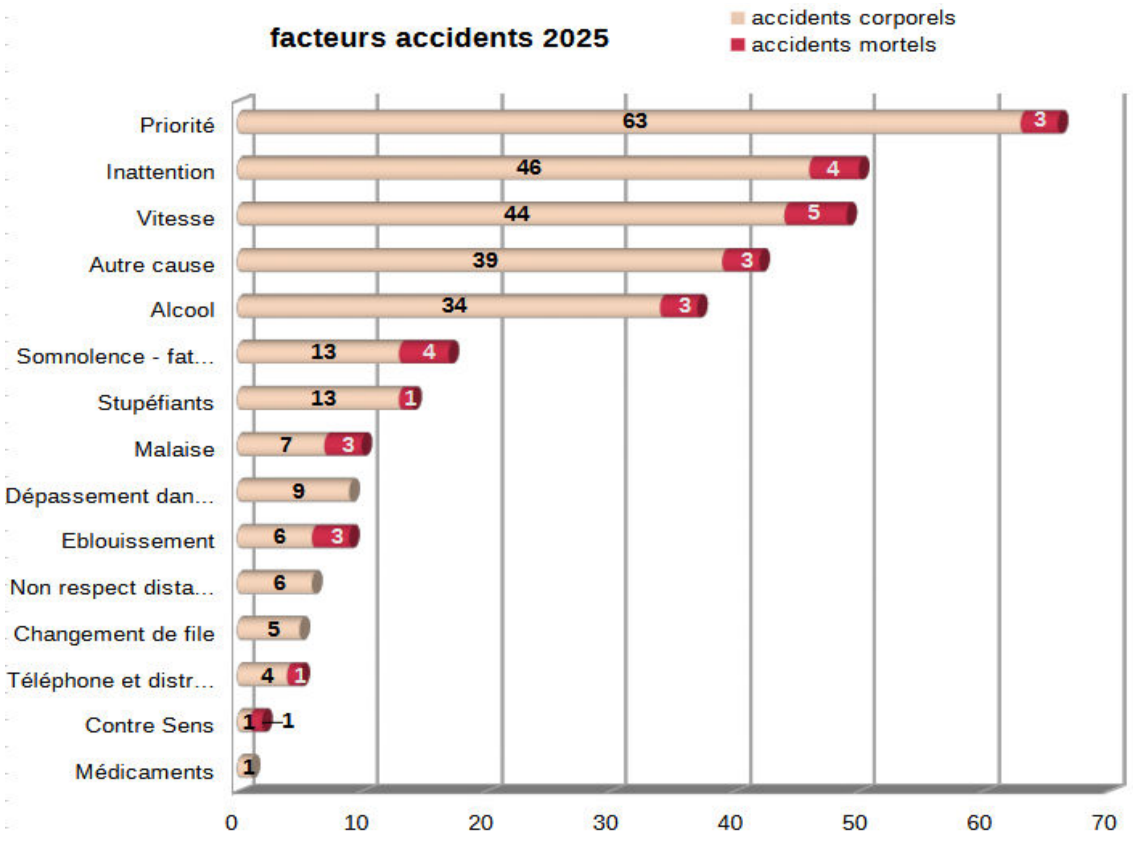


24 % des victimes de la route dans l'Allier étaient passagers.
Parmi l'ensemble des 322 victimes recensées sur l'année 2025, 56 % n'étaient pas responsables de l'accident.

5 – Les présumés responsables

Facteurs accidents corporels / mortels

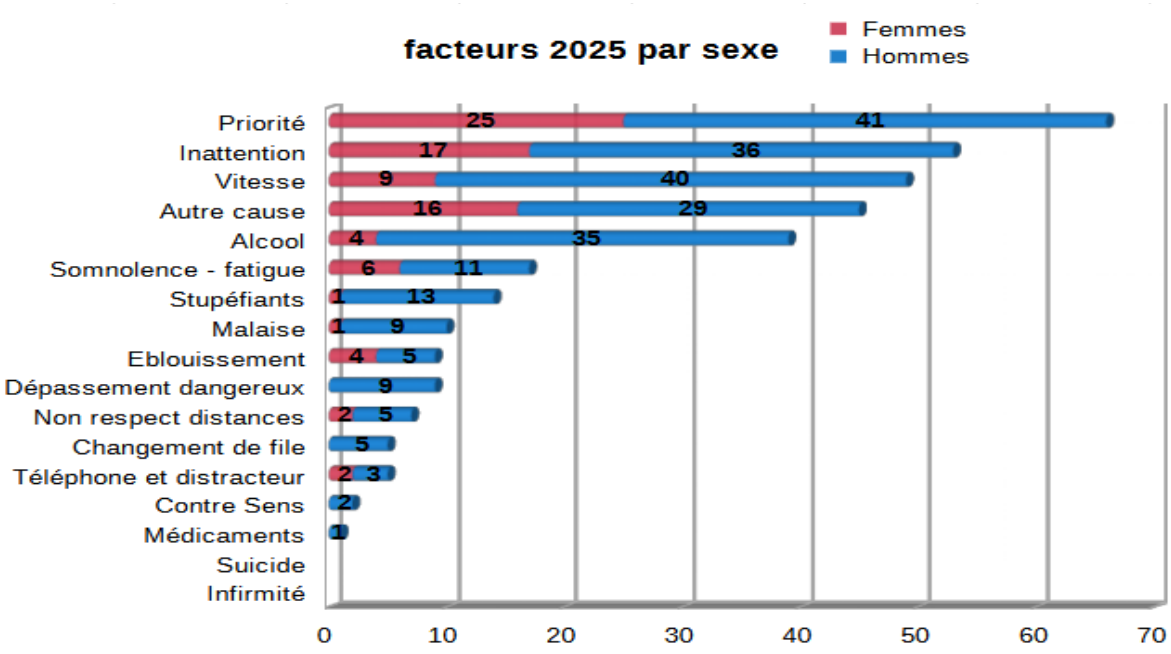
(Détail des facteurs relevés pour chaque accident)

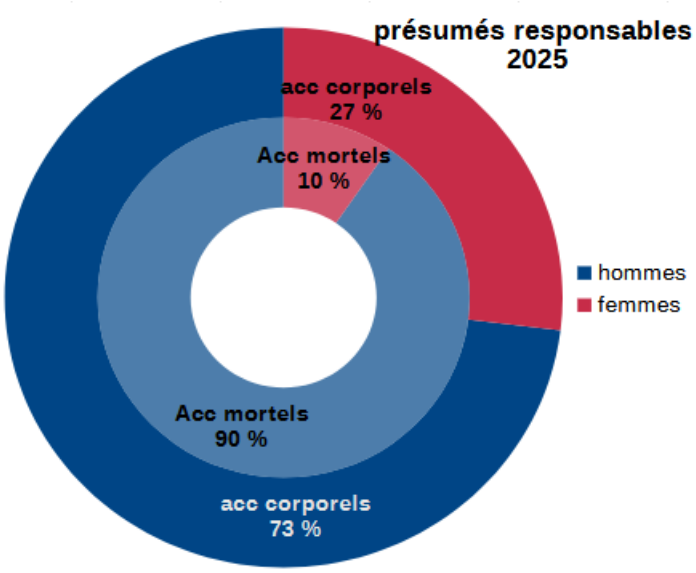


Comme l'année précédente, le refus de priorité reste le principal facteur relevé en 2025 pour les accidents corporels (relevé dans 28 % des accidents), suivi par l'inattention (21 % des accidents) et la vitesse excessive ou inadaptée (21 % des accidents).
Concernant les seuls accidents mortels, le principal facteur reste la vitesse excessive ou inadaptée (relevé dans 23 % des accidents mortels), suivi à égalité par l'inattention et la somnolence/fatigue (18 % des accidents mortels).

Par facteur et par sexe

(Détails des facteurs relevés pour l'ensemble des usagers présumés responsables ou non)

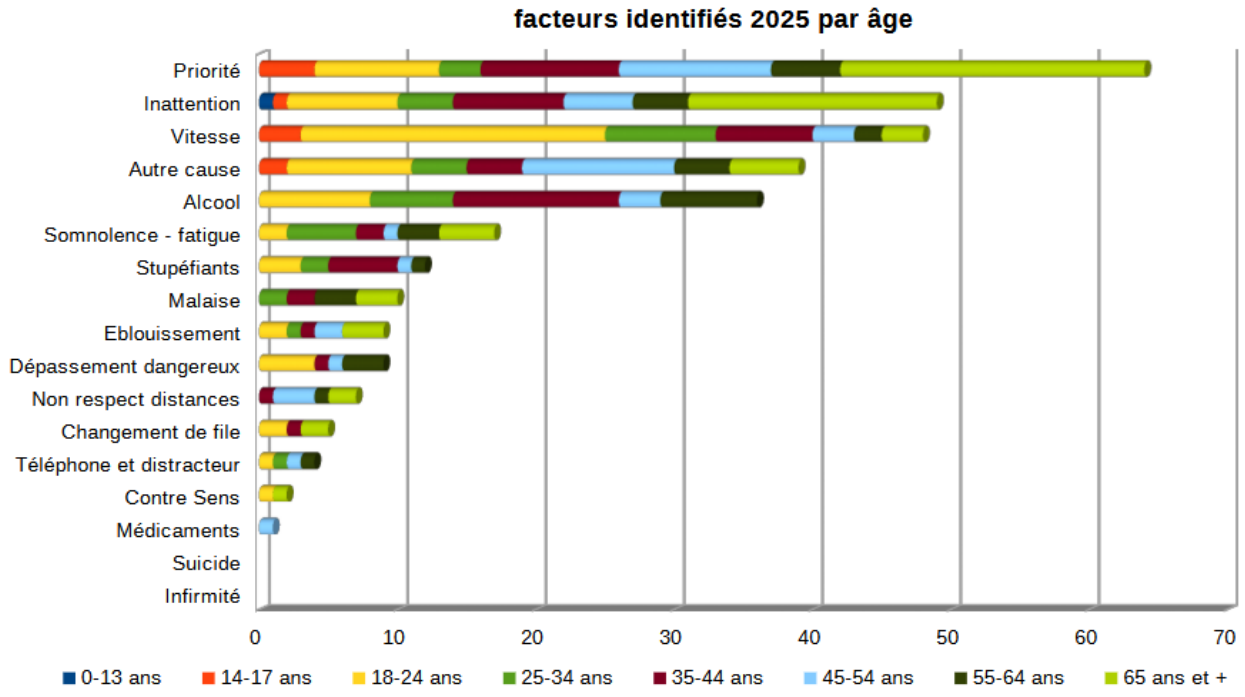




73 % des présumés responsables d'un accident corporel et 90 % des présumés responsables d'un accident mortel en 2025 dans l'Allier sont des hommes.

Par facteur et âge

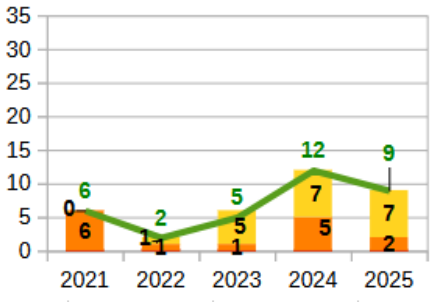
(Détail de tous les facteurs relevés chez les présumés responsables)

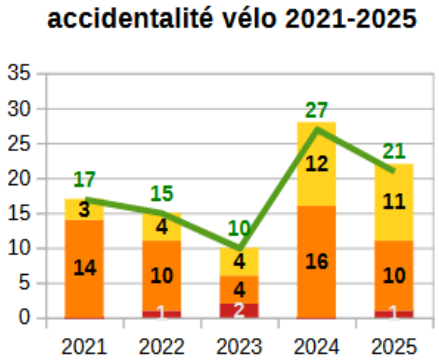


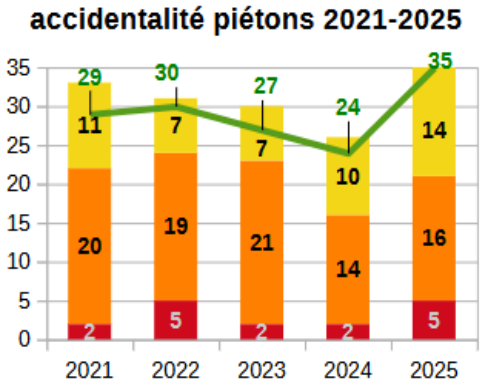
Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » est sur-représenté chez le 18-24 ans.
Le refus de priorité et l'inattention sont majoritaires chez les 65 ans et plus.

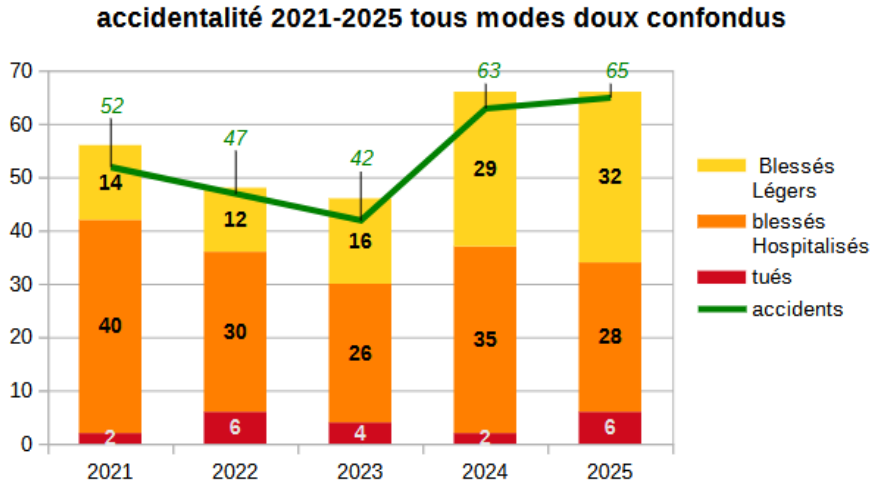
6 – Suivi des enjeux du DGO

Les mobilités douces

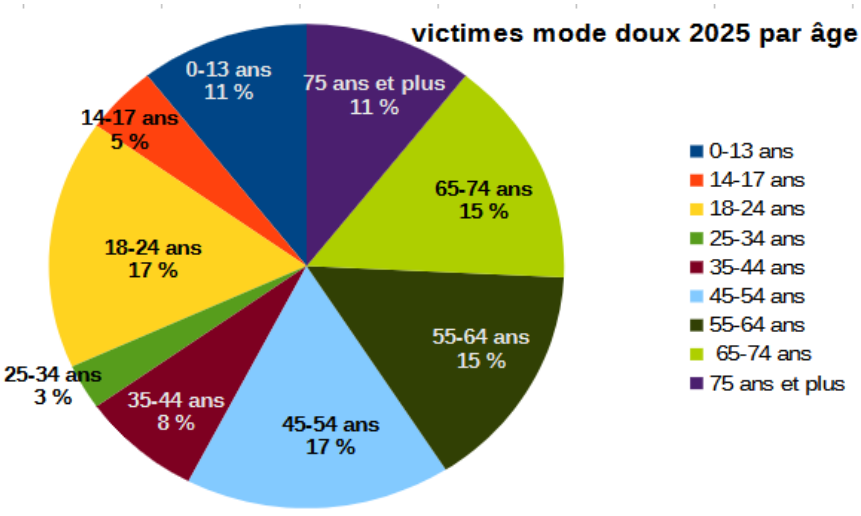






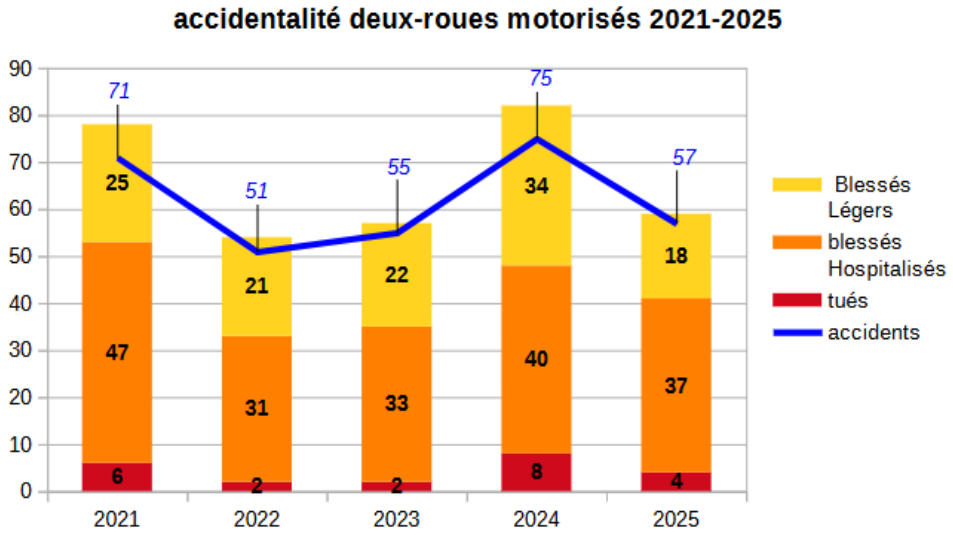


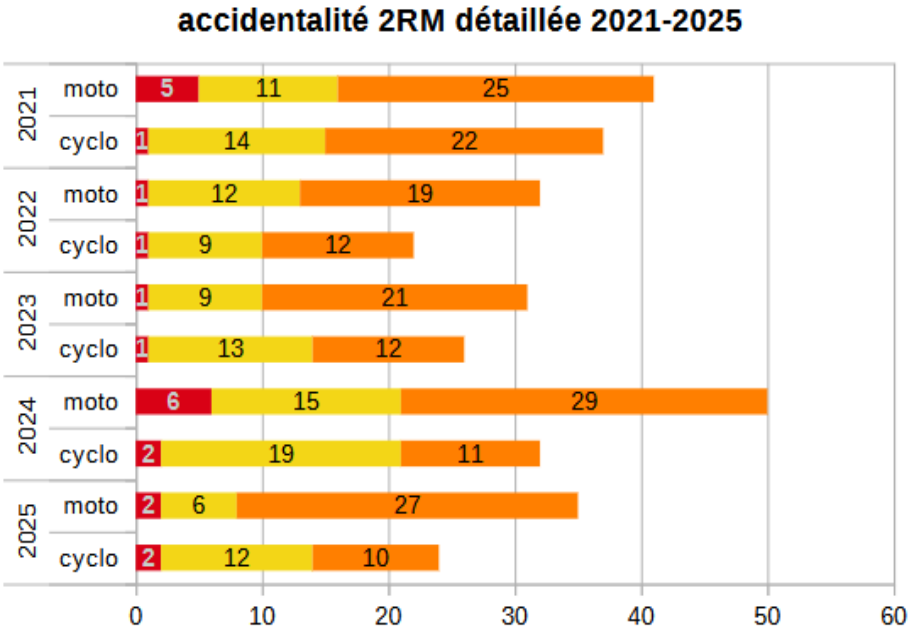
Le nombre d'accidents en modes doux est très légèrement supérieur à l'année 2024 mais beaucoup plus élevé que la moyenne 2021-2023. Sur cette année 2025, le nombre de victimes en EDPM et vélo a diminué mais le nombre de victimes piétons a largement augmenté (+11 victimes / +3 tués par rapport à 2024). Parmi les 5 tués piétons, on retrouve deux jeunes enfants de 4 et 10 ans.



Parmi les victimes en mode doux, aucune tranche d'âge ne ressort particulièrement.

Les deux-roues motorisés

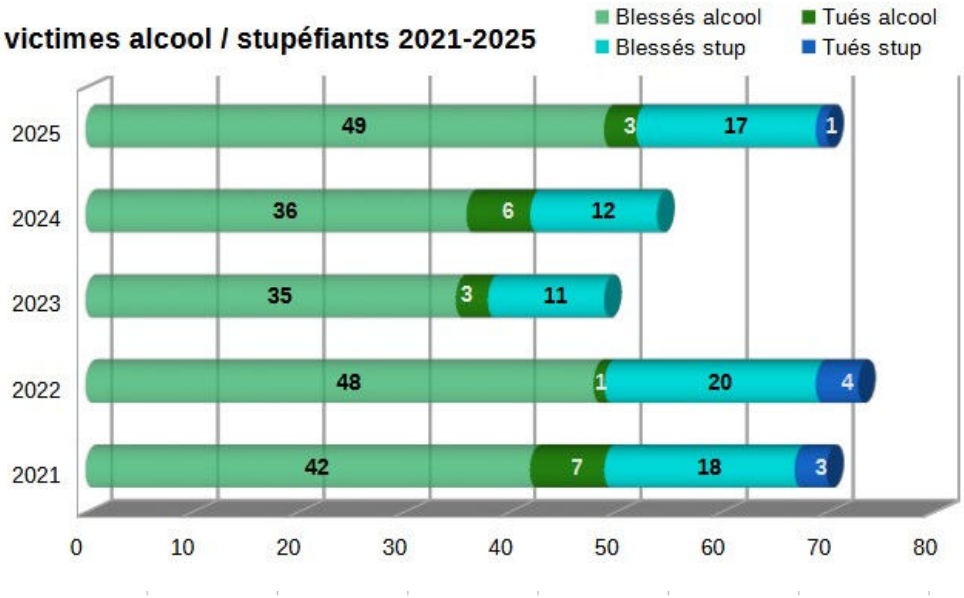


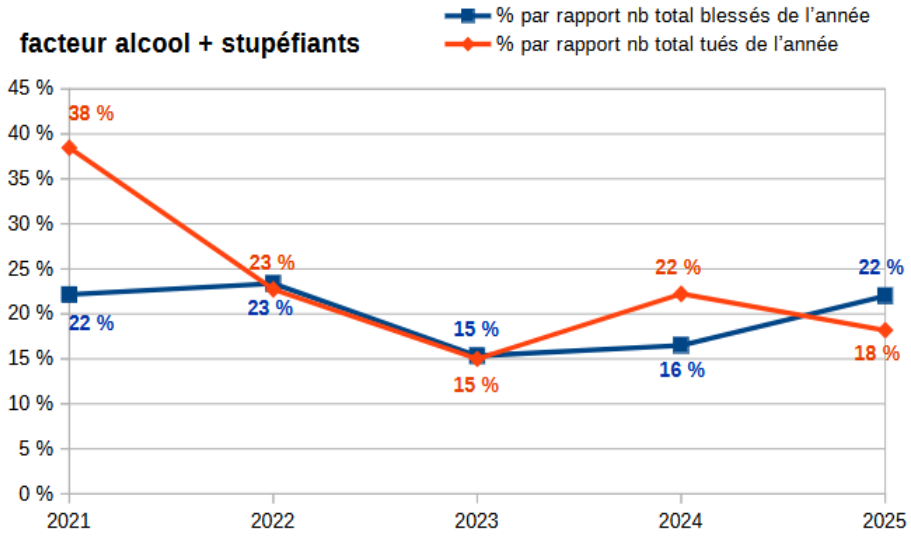


Après une forte hausse en 2024, le nombre de victimes 2025 en deux-roues motorisés a diminué pour redevenir proche des données 2022/2023.
Comme chaque année, les motos lourdes sont plus impactées que les cyclomoteurs.
En 2025, les usagers en deux-roues motorisés représentent 18 % des victimes et 18 % des tués de l'année.

Les conduites à risque

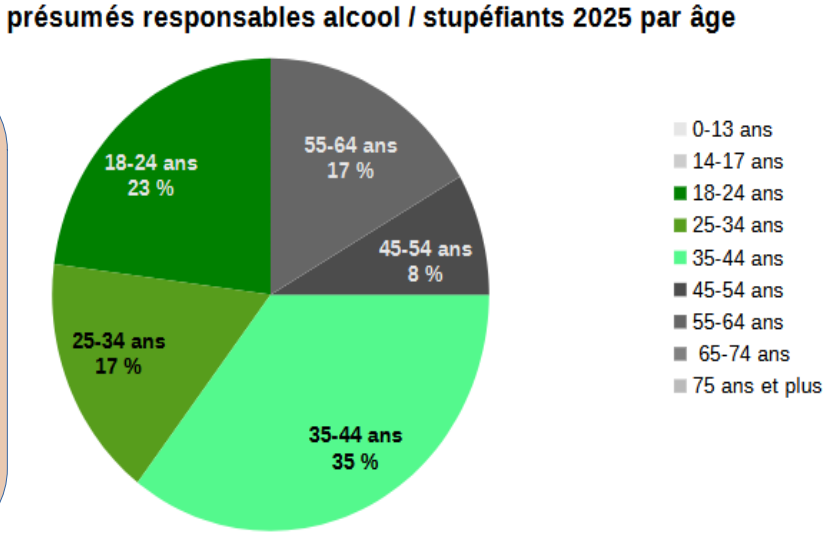
Alcool / stupéfiants



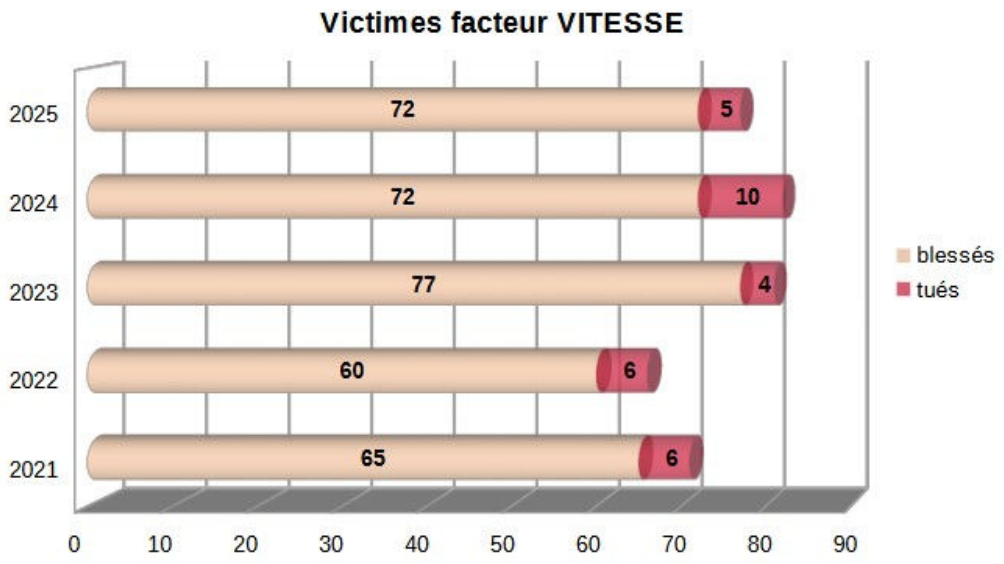


En 2025, 70 personnes ont été victimes d'un accident corporel dans lequel le facteur alcool et/ou stupéfiant a été relevé. Ils représentent 22 % des blessés et 18 % des tués sur les routes de l'Allier.

Parmi les présumés responsables des accidents avec facteur alcool et/ou stupéfiants, 75 % avaient entre 18 et 44 ans.

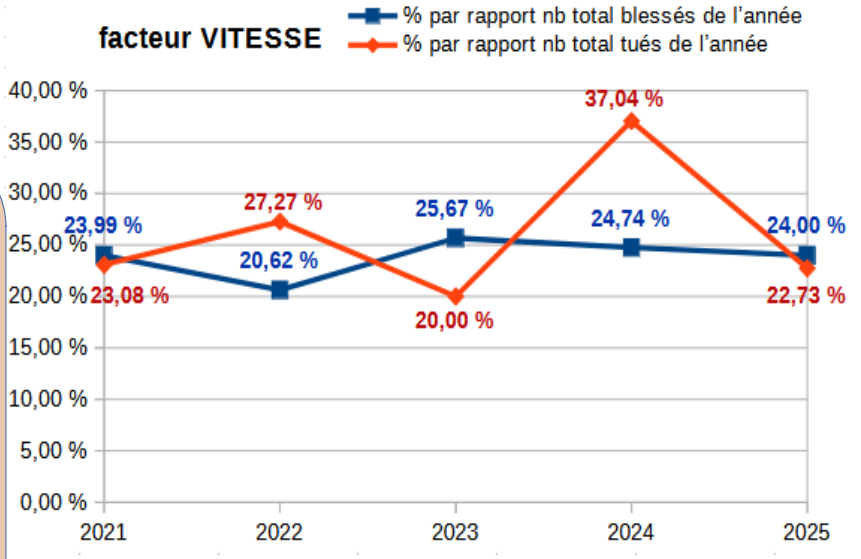


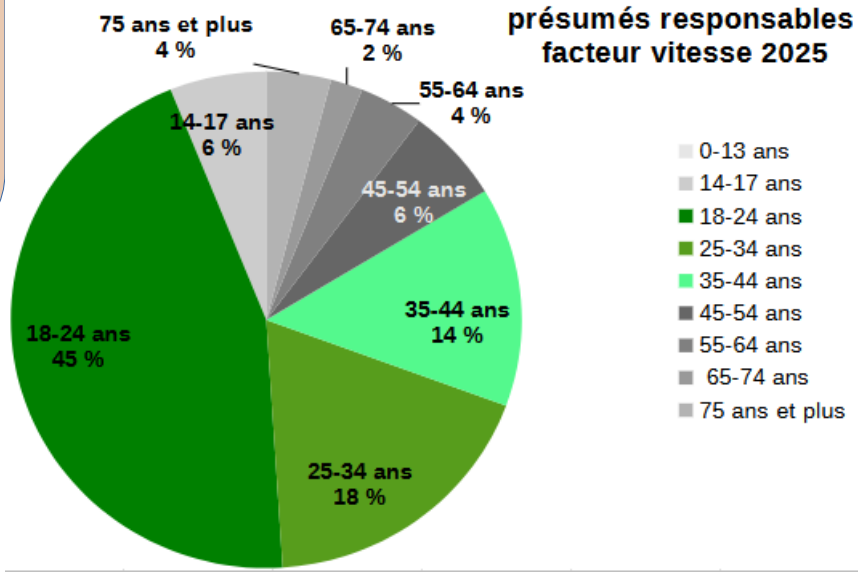
Vitesse excessive ou inadaptée



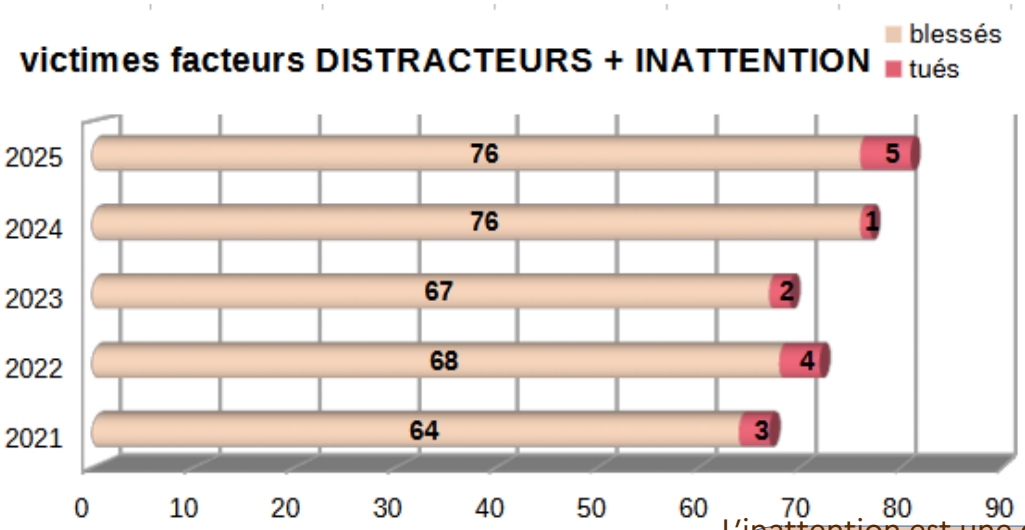
La vitesse excessive ou inadaptée reste, comme en 2024, dans le top 3 des facteurs les plus accidentogènes dans l'Allier (49 accidents en 2025 qui ont fait 77 victimes dont 5 tués) . C'est le premier facteur d'accidents mortels dans le département.

Parmi les présumés responsables d'un accident avec facteur vitesse, 63 % avaient moins de 35 ans.



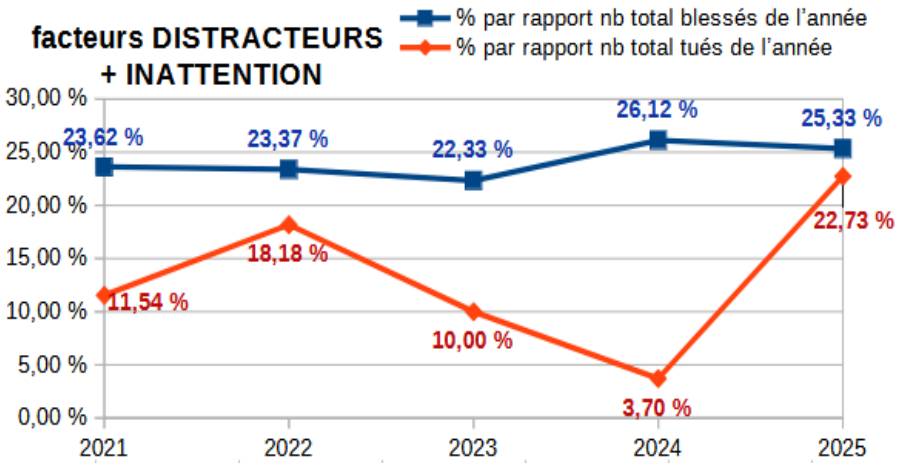


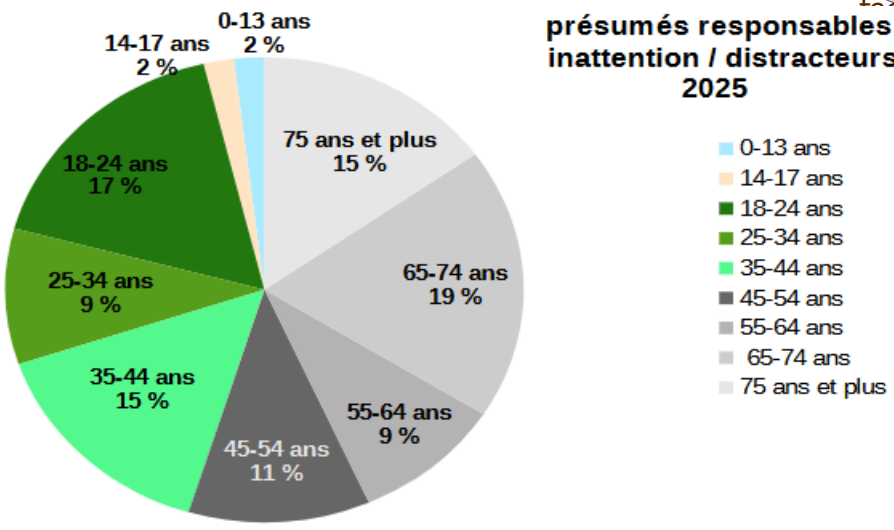
Inattention / distracteur



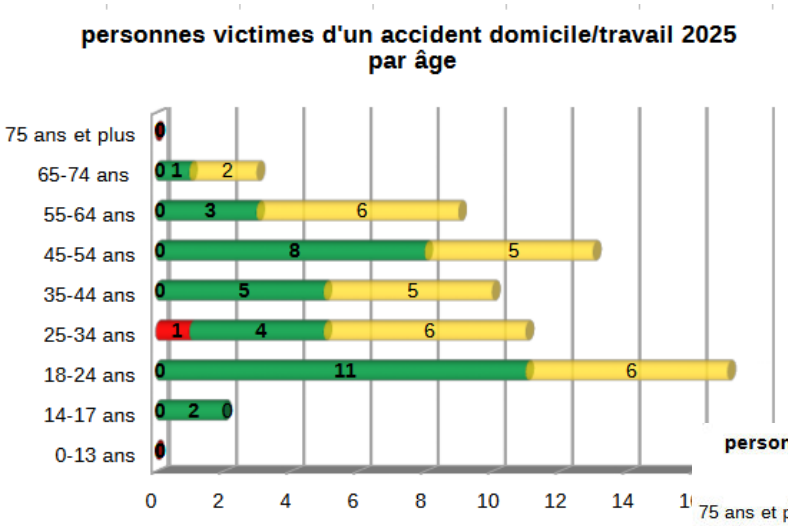
L'inattention est une des principales causes des accidents corporels en 2025 (relevé dans 55 accidents). L'usage d'un distracteur reste plus marginal (relevé dans 5 accidents).
En cumul, ces deux facteurs on fait 81 victimes en 2025, dont 5 tués.

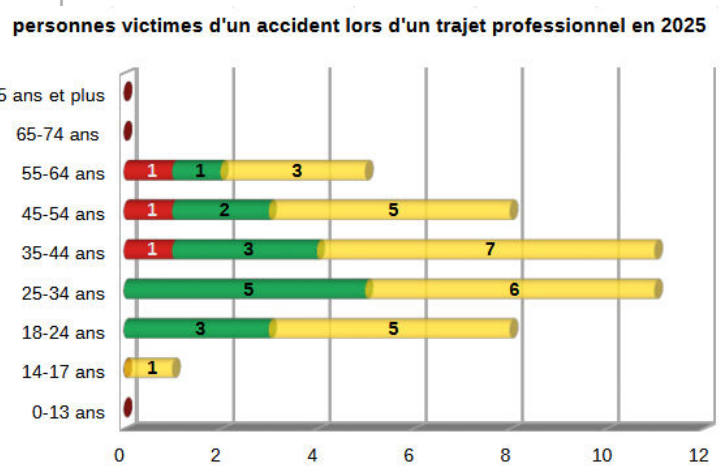
La répartition par classe d'âge des présumés responsables avec facteur inattention / distracteur est plutôt homogène. A noter tout de même que les plus de 65 ans représentent 34 % des présumés responsables avec ces facteurs.



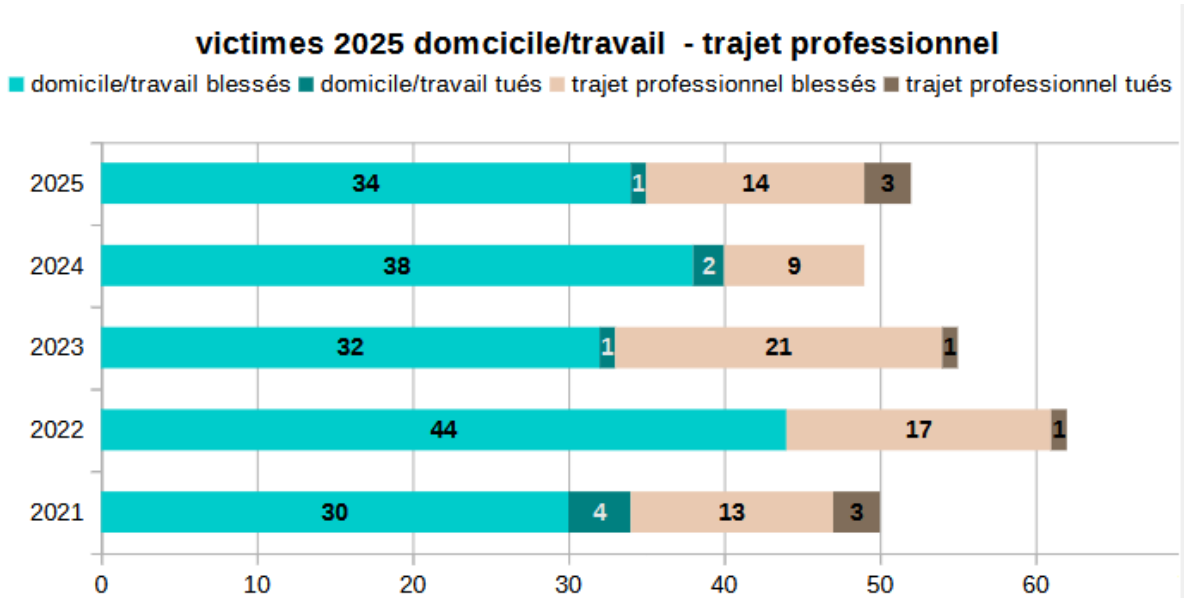


Le risque routier professionnel





Au cours de l'année 2025, 109 personnes ont eu un accident de la route lors d'un déplacement domicile-travail ou professionnel. Parmi ces 109 personnes, plus de la moitié (57) sont ressorties indemnes. Parmi les victimes, on relève 48 blessés et 4 tués.

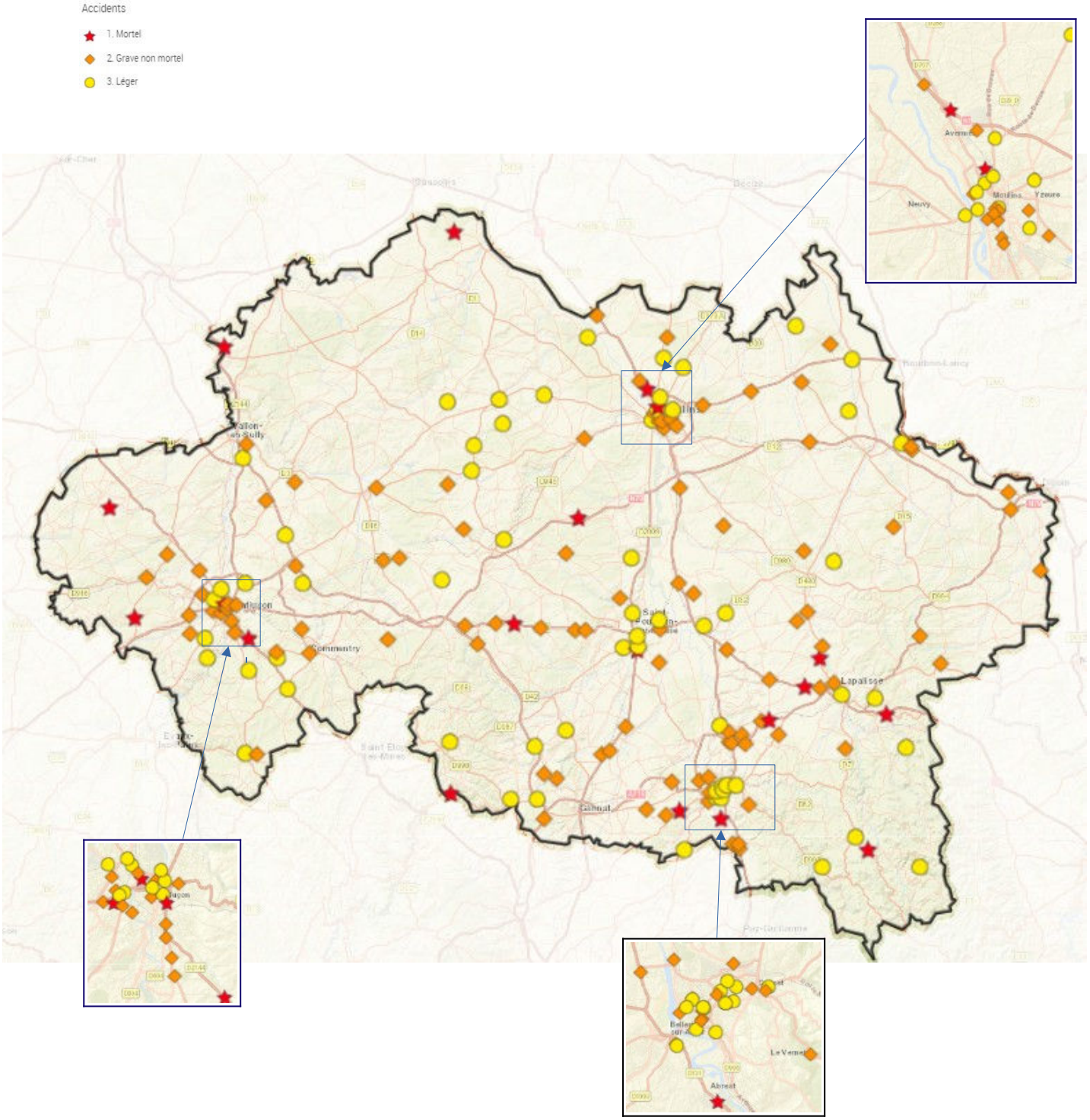


7 – Cartographie de l'accidentologie

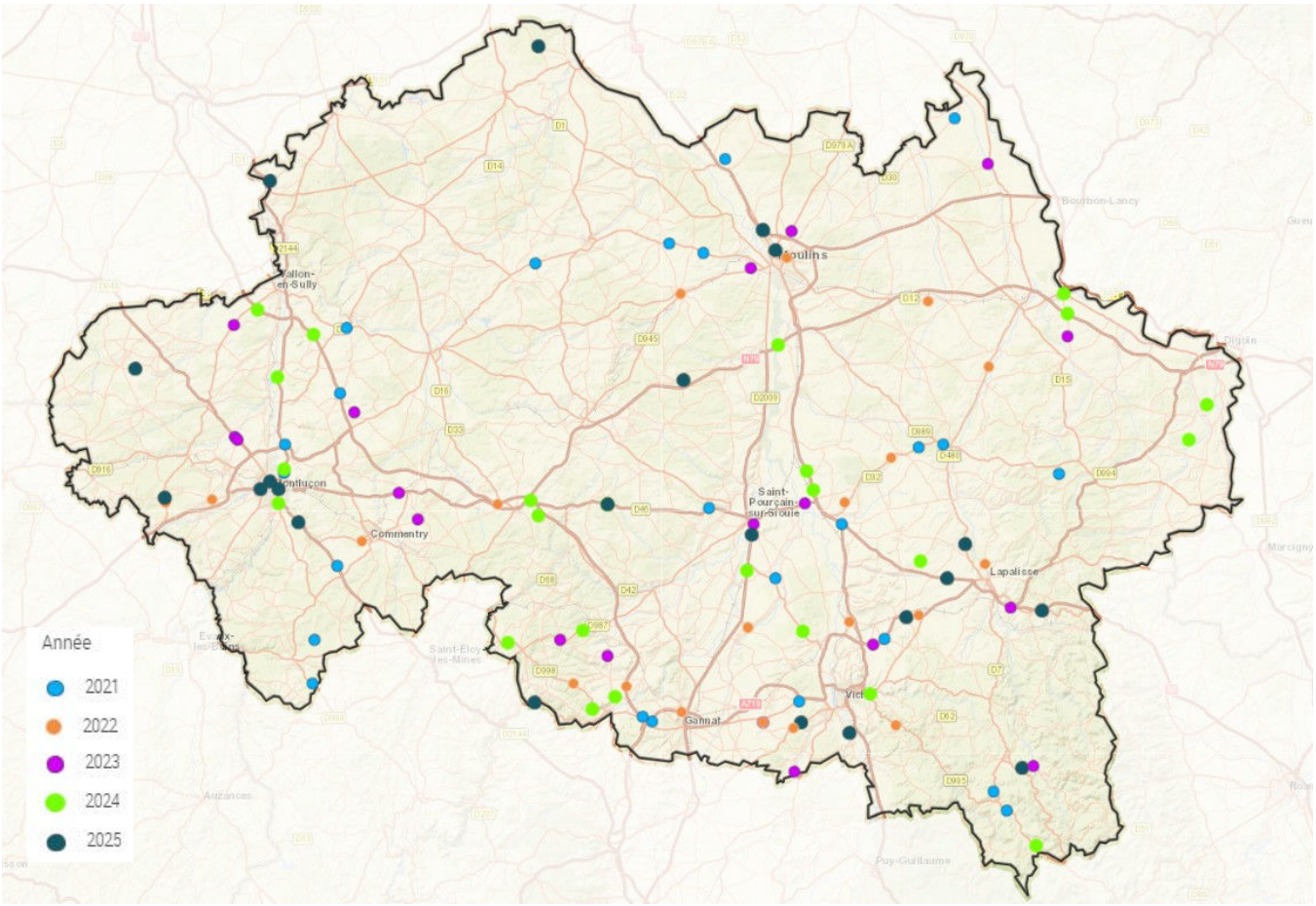
Carte accidents 2025

2025

21 accidents mortels /22 tués
125 accidents graves non mortels
89 accidents légers



Carte accidents mortels 2021-2025



2020 : 28 accidents mortels pour 28 tués
2021 : 25 accidents mortels pour 26 tués
2022 : 22 accidents mortels pour 22 tués
2023 : 19 accidents mortels pour 20 tués
2024 : 24 accidents mortels pour 27 tués
(en 2024, 3 accidents mortels ont fait deux tués chacun)
2025 : 21 accidents mortels pour 22 tués

8 – Actions départementales de sécurité routière 2025

La lutte contre l'insécurité routière est organisée autour de deux documents principaux.

Le document général d'orientation (DGO) identifie les enjeux prioritaires pour les années 2023 à 2027 et le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) cadre les actions annuelles au regard des enjeux du DGO.

Le budget alloué au PDASR au titre de l'année 2025 était de 76 000€.

Le PDASR a permis d'organiser tout au long de l'année 80 actions de sécurité routière, subventionnées ou non, avec différents partenaires (associations, collectivités locales, entreprises, écoles…).

Parmi ces actions, on peut citer :

- 100 jeunes sensibilisés lors d'une soirée étudiante à Commentry.
- plus de 200 jeunes (maternelle et primaire) sensibilisés dans les écoles du département et lors du challenge départemental d'éducation routière à Avermes.
- Interventions sur le risque routier professionnel (école de gendarmerie, mairie d'Yzeure, Mgen, institut de formation en soins infirmiers de Vichy, DDT).
- Organisation du village de la sécurité routière à Moulins.
- Participation à vélo'fest en partenariat avec la mairie d'Yzeure.
- Participation à la foire expo de Moulins avec la Police nationale.
- Actions de prévention pour les conducteurs de deux-roues motorisés (rallye de l'EDSR, reprise de guidon par FFMC03, « tous en selle » avec la Police nationale).

Ces exemples illustrent une réelle implication de tous les acteurs et des 33 bénévoles IDSR (intervenant départementaux de sécurité routière) en faveur d'une réduction de l'insécurité routière dans le département.