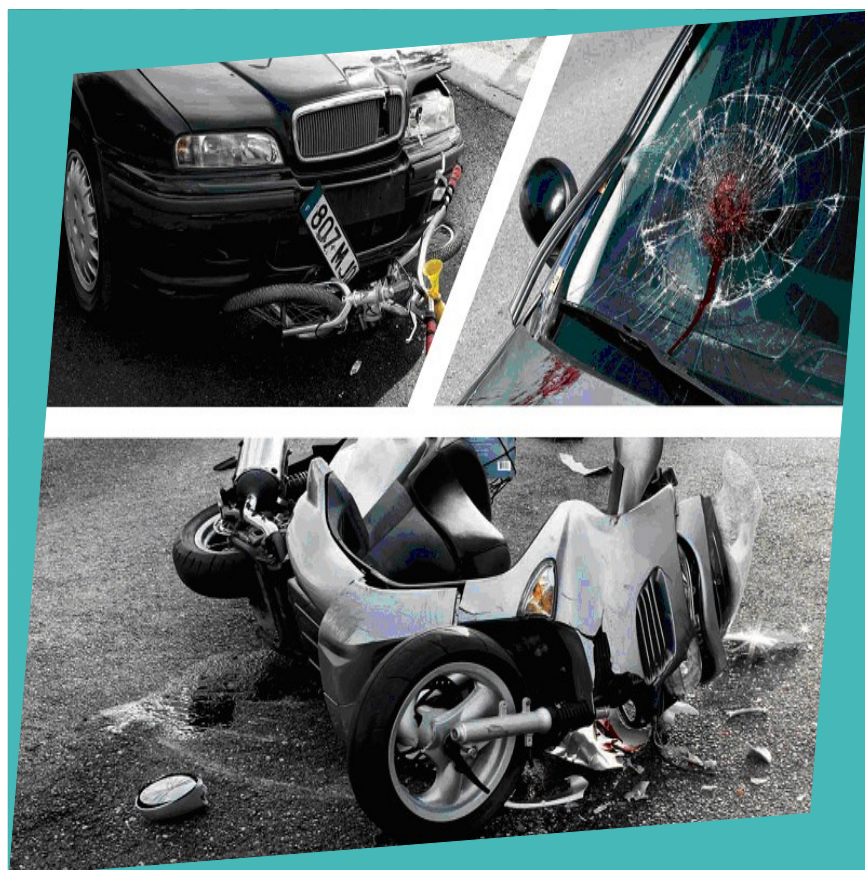


direction départementale des territoires
de la Haute-Vienne

ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE en Haute-Vienne

Bilan 2018



Service ingénierie des territoires

Juin 2019



PREFET DE
LA HAUTE-VIENNE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Observatoire
Départemental de
Sécurité
Routière

Page laissée blanche intentionnellement

Sommaire

Avant-propos.....	4
Note technique du calcul des évolutions.....	6
1 - Accidentalité routière 2018.....	7
1.1 - Bilan de l'année.....	7
1.2 - Analyse temporelle.....	9
1.3 - Accidentalité et routes.....	10
1.4 - Accidentalité et véhicules, avec « focus » sur les deux roues motorisés.....	12
1.5 - Accidentalité et usagers.....	18
1.6 - Accidentalité et infractions.....	21
1.7 – Les accidents mortels.....	23
1.8 - Accidentalité et risque routier professionnel.....	24
1.9 – Les accidents impliquant des jeunes conducteurs novices.....	28
2 – Synthèse générale.....	31
Annexe 1 – Accidentalité de l'unité urbaine de Limoges.....	33
Annexe 2 - Évolution par réseaux 2014-2018.....	35
Annexe 3 – 1996-2018, 23 ans d'accidents sur les routes de la Haute-Vienne.....	40

Avant-propos

l'accident corporel de la circulation routière

La définition de l'accident corporel de la circulation routière est la suivante :

Un **accident corporel** (mortel ou non mortel) de la circulation routière :

- survient sur une **voie ouverte à la circulation publique** ;
- implique au moins un **véhicule roulant** ou se **déplaçant** ;
- provoque la **mort** ou la **blessure** d'une ou plusieurs personnes ;
- en **excluant les actes volontaires** (homicides volontaires, suicides ...) et les catastrophes naturelles ;
- sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui n'impliquent pas de véhicule en circulation.

Un **accident corporel** implique un certain nombre d'usagers.

Parmi les usagers impliqués, on distingue :

- les **victimes** : personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux ;
- les **indemnes** : personnes impliquées non-victimes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les **tués à trente jours** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ;
- les **blessés** :
 - blessés hospitalisés (BH) : victimes admises comme patients dans un hôpital **plus de 24 heures**,
 - blessés légers (BL) : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou admises comme patients à l'hôpital **moins de 24 heures**.

Parmi les accidents corporels, on distingue :

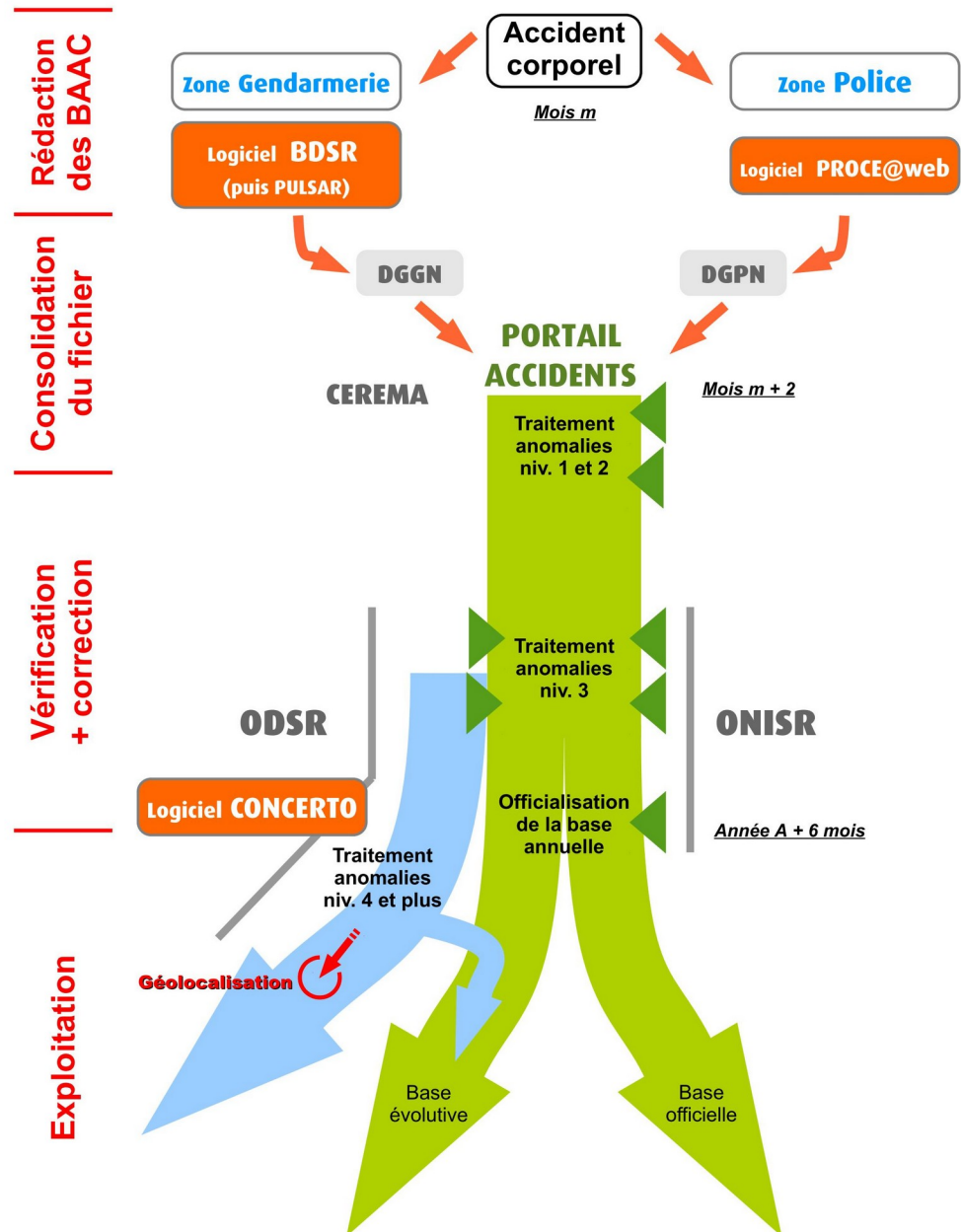
- les **accidents mortels** : accidents ayant fait au moins 1 tué ;
- les **accidents graves** :
 - 1^{ère} définition : accident ayant fait au moins 1 blessé hospitalisé ou 1 tué ;
 - 2^{ème} définition : accident ayant fait au moins 1 blessé hospitalisé mais non mortel.

Il existe deux types de données sur les accidents corporels de la circulation routière :

- les **ATBH** (Accidents, Tués, Blessés et blessés Hospitalisés) reposent sur un système de remontées rapides permettant, à partir de données partielles, de calculer une estimation provisoire des résultats du mois écoulé avec une marge d'erreur de l'ordre de 2% au niveau national.
- les **BAAC** (Bulletins d'Analyse d'Accident Corporel) sont réalisés par les constatations (P.V.) que les forces de l'ordre effectuent au fur et à mesure de leurs interventions sur les lieux des accidents corporels. Ces données sont ensuite transmises par fichiers informatiques aux services de la sécurité routière, Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) puis à la DDT pour la Haute-Vienne, qui les contrôlent et les consolident.

Le présent bilan est issu de l'analyse des BAAC par l'Observatoire Départemental de la Sécurité routière (ODSR).

Recueil des données accident : le BAAC



Définitions :
 BAAC : Bulletin d'Analyse d'Accident Corporel de la circulation
 DGGN : Direction Générale de la Gendarmerie Nationale
 DGPN : Direction Générale de la Police Nationale
 CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
 ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière
 ODSR : Observatoire Départemental de la Sécurité Routière

Note technique du calcul des évolutions

Notice explicative pour les tableaux des articles 1.3 , parties de 1.4 et 1.6

L'évolution des données de l'année 2018 est calculée par rapport à celle de l'année n-1 et sur la base du nombre total d'accidents pour chacune des 2 années.

Du fait de la différence des accidents entre 2017 et 2018, il apparaît nécessaire de calculer l'évolution réelle en base 100.

Dans un 1^{er} temps, l'indice de l'année 2017 (n-1) est calé à 100.

Puis l'indice de l'année 2018 (n) est calculé.

Enfin l'évolution *entre 2017 et 2018* est calculée.

Exemple

Année	Base de calcul (total accidents)	Item (élément de données)	
		Nbre	Indice
2017	399	27	100
2018	401	38	140
Différence			+40
Evolution (en%)			+40,0%

indice 100 pour l'année l'année 2017

Indice base 100 par rapport au nombre d'accidents des années 2017/2018
 $[100 - (\text{nbre}2017 - \text{nbre}2018 / \text{nbre}2017) \times (\text{accidents}2017 / \text{accidents}2018)]$

Evolution réelle 2018 par rapport à 2017
 $[(\text{indice}2018 - \text{indice}2017) / \text{indice}2017 \times 100]$

Bilan de l'accidentalité routière 2018

Ce document a pour but de présenter les principales données de l'accidentalité routière dans le département de la Haute-Vienne.

1 - Accidentalité routière 2018

1.1 - Bilan de l'année

- quasi stabilité des accidents (+2) ;
- très forte hausse des accidents mortels et du nombre de tués ;

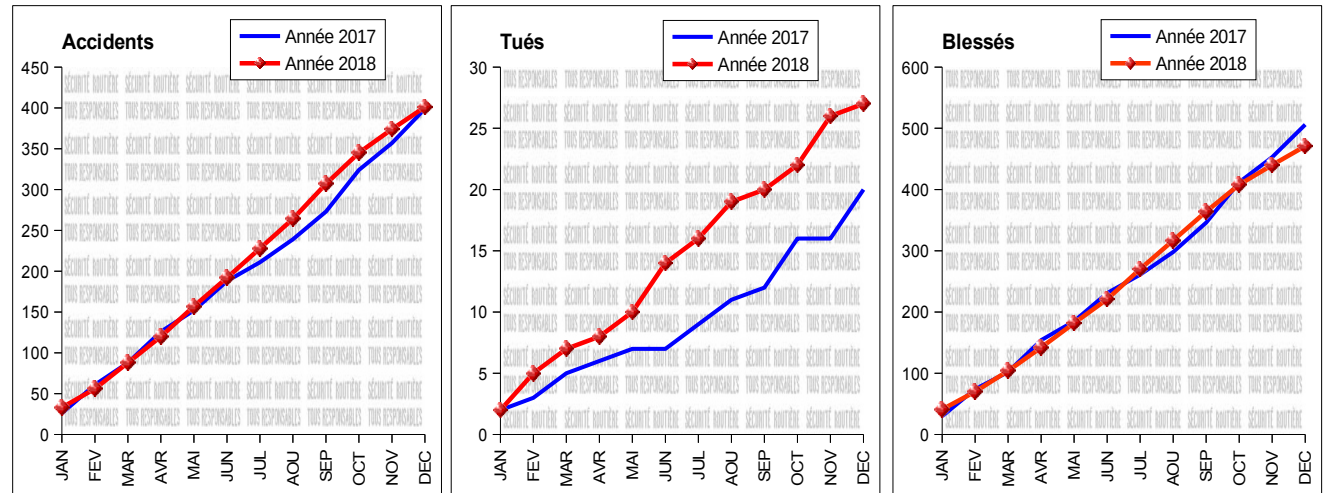
		Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH	Ig ⁽¹⁾
Année 2018		401	26	133	498	27	471	115	6,7
Rappel année 2017		399	20	144	526	20	506	137	5,0
Évolution entre 2017 et 2018	Nbre	+2	+6	-11	-28	+7	-35	-22	+1,7
	%	+0,5%	+30,0%	-7,6%	-5,3%	+35,0%	-6,9%	-16,1%	
Moyenne 2013-2017 (5 ans)		416	20	148	544	21	524	155	5,0
Évolution entre 2018 et moyenne 2013-2017	Nbre	-15	6	-15	-46	+6	-53	-40	+1,7
	%	-3,6%	+30,0%	-10,1%	-8,5%	+28,6%	-10,1%	-25,8%	
Valeurs nationales	2018 ⁽²⁾	58 352			3 488		73 253		6,0
	2017	61 224			3 684		76 840		6,0
Evolution		-4,7%			-5,3%		-4,7%		

(1) - Ig = Indicateur de gravité (modèle DSR) = Nbre de tués / Nombre d'accidents * 100
(2) - valeur nationales 2018 = données consolidées

- par rapport à l'année 2017, le bilan 2018 présente :
 - une quasi-stabilité avec **2 (+ 0,5%)** accidents en plus;
 - **une très forte hausse des accidents mortels (+30%) et du nombre de tués (+35 %) ;**
 - une baisse de 7,6% des accidents graves avec également une baisse des blessés.
- la Haute-Vienne enregistre une très légère hausse du nombre des accidents corporels alors que le niveau national subit une baisse (-4,7%) ;
- en 2018, l'indicateur de gravité (Ig) est en hausse (6,7) par rapport à celui de 2017 (5,0), il est plus élevé que celui de l'indice national.
- Par rapport à la moyenne des cinq dernière années, l'accidentalité 2018 subit une baisse (-3,6%), par contre les tués représentent une hausse (+28,6%).

Évolution mensuelle entre 2017 et 2018

Mois	Année 2017										Année 2018										Évolution cumulée 2017 / 2018				
	Total du mois					Cumul					Total du mois					Cumul					Accidents	Tués	Blessés	dont BH	dont BL
	Accidents	Tués	Blessés	dont BH	dont BL	Accidents	Tués	Blessés	dont BH	dont BL	Accidents	Tués	Blessés	dont BH	dont BL	Accidents	Tués	Blessés	dont BH	dont BL					
JAN	26	2	30	5	25	26	2	30	5	25	33	2	41	9	32	33	2	41	9	32	+7	+0	+11	+4	+7
FEV	35	1	44	14	30	61	3	74	19	55	23	3	29	4	25	56	5	70	13	57	-5	+2	-4	-6	+2
MAR	27	2	28	5	23	88	5	102	24	78	32	2	34	7	27	88	7	104	20	84	+0	+2	+2	-4	+6
AVR	38	1	52	17	35	126	6	154	41	113	32	1	38	10	28	120	8	142	30	112	-6	+2	-12	-11	-1
MAI	26	1	31	10	21	152	7	185	51	134	37	2	40	10	30	157	10	182	40	142	+5	+3	-3	-11	+8
JUN	36	0	46	17	29	188	7	231	68	163	35	4	39	10	29	192	14	221	50	171	+4	+7	-10	-18	+8
JUL	23	2	30	11	19	211	9	261	79	182	36	2	49	13	36	228	16	270	63	207	+17	+7	+9	-16	+25
AOU	28	2	37	8	29	239	11	298	87	211	36	3	47	11	36	264	19	317	74	243	+25	+8	+19	-13	+32
SEP	34	1	48	11	37	273	12	346	98	248	43	1	47	17	30	307	20	364	91	273	+34	+8	+18	-7	+25
OCT	51	4	66	15	51	324	16	412	113	299	38	2	44	13	31	345	22	408	104	304	+21	+6	-4	-9	+5
NOV	33	0	41	12	29	357	16	453	125	328	29	4	32	3	29	374	26	440	107	333	+17	+10	-13	-18	+5
DEC	42	4	53	12	41	399	20	506	137	369	27	1	31	8	23	401	27	471	115	356	+2	+7	-35	-22	-13



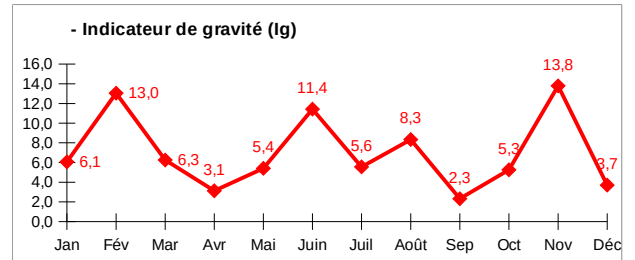
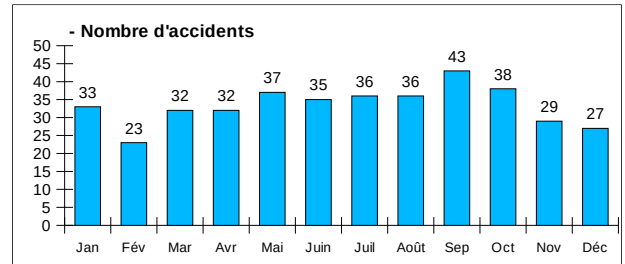
- l'évolution mensuelle montre une grande analogie entre 2017 et 2018 ;
- l'indicateur des tués en 2018 est demeuré supérieur à 2017 toute l'année, pour se terminer à **+7 tués**.

1.2 - Analyse temporelle

- février, novembre et décembre sont les mois les moins accidentogènes ;
- avec un indice de gravité ≥ 13 février et novembre sont les plus meurtriers

a) - Selon le mois

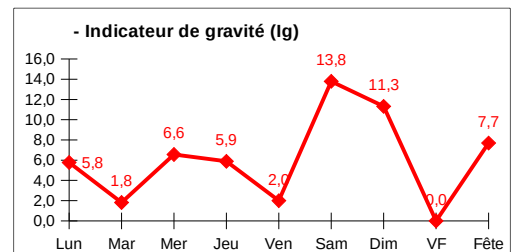
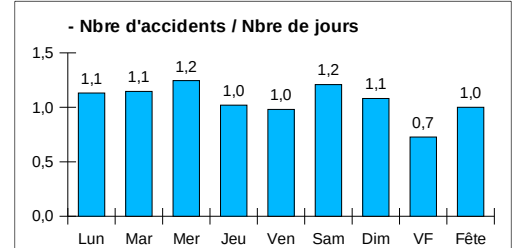
Mois	Nombre	Ig	Nbre moy / 5a
Janvier	33	6,1	31
Février	23	13,0	29
Mars	32	6,3	32
Avril	32	3,1	34
Mai	37	5,4	33
Juin	35	11,4	38
Juillet	36	5,6	33
Août	36	8,3	34
Septembre	43	2,3	35
Octobre	38	5,3	44
Novembre	29	13,8	37
Décembre	27	3,7	36



b) - Selon le jour de la semaine

Mois	Nombre	Acc/J	Ig	Nbre Jours
Lundi	52	1,1	5,8	46
Mardi	55	1,1	1,8	48
Mercredi	61	1,2	6,6	49
Jeudi	51	1,0	5,9	50
Vendredi	50	1,0	2,0	51
Samedi	58	1,2	13,8	48
Dimanche	53	1,1	11,3	49
V.Fête	8	0,7	0,0	11
Fête	13	1,0	7,7	13

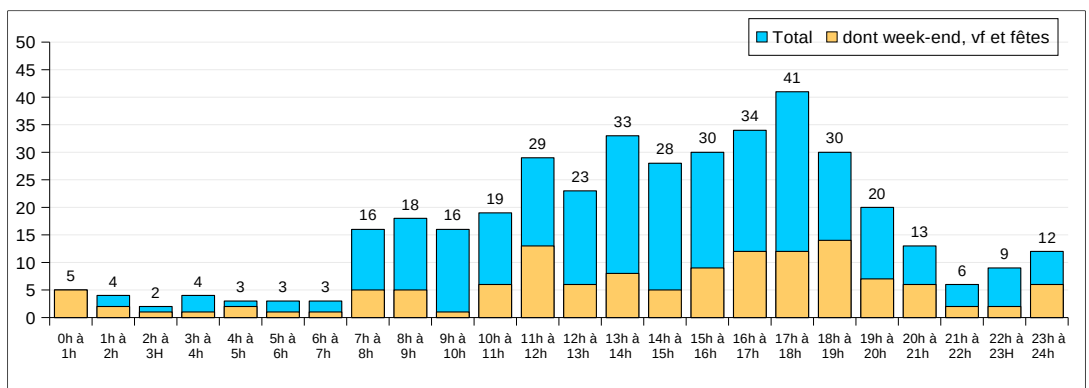
Acc / J = Nbre accidents. / Nbre de jours d'un même type



Les samedis et dimanches concentrent les accidents les plus graves

- pic de l'accidentalité à l'occasion des déplacements domicile / travail ;
- le week-end, accidentalité plus marquée en fin d'après-midi

c) - Selon l'heure



1.3 - Accidentalité et routes

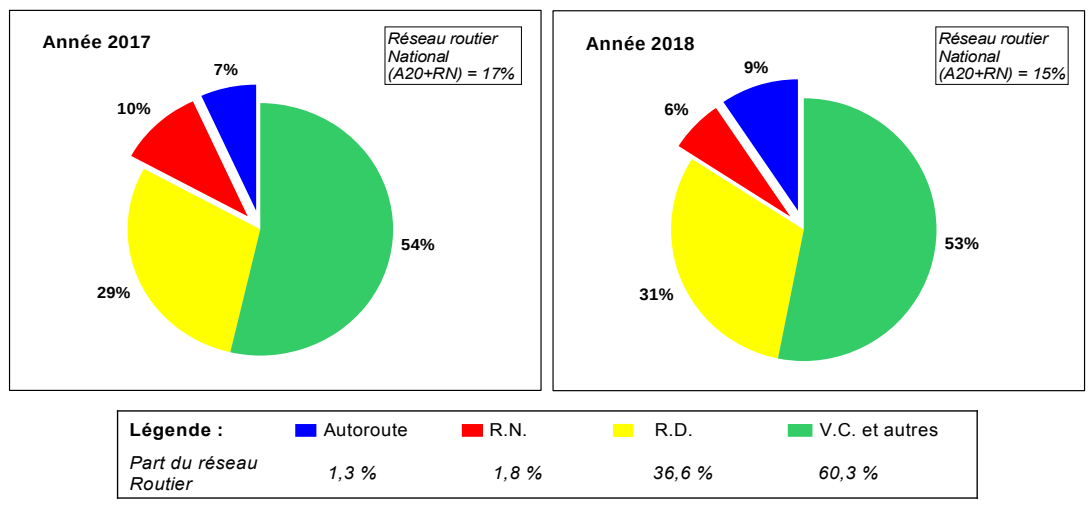
1.3.1 - Les accidents par catégorie de voie

- augmentation des accidents sur l'autoroute ;
- diminution sur les RN

Année	Base de calcul (total accidents)	Autoroute A20		Route Nationale		Route Départementale		Voie communale et autre	
		Nbre	Indice *	Nbre	Indice *	Nbre	Indice *	Nbre	Indice *
2017	399	27	100	41	100	117	100	214	100
2018	401	38	140	26	63	124	105	213	99
Différence		+40		-37		+5		-1	
Évolution (en%)		+40,0%		-36,9%		+5,5%		-1,0%	

* : indice base 100 pour l'année 2017

Graphiques des catégories de voies par années



1.3.2 - Répartition des accidents

Augmentation du nombre d'accidents de nuit

Année		2017	2018	Différence	Évolution (en %)
Base de calcul (total accidents)		399	401		
Agglomération	Nbre	250	248	-1	-1,3%
	Indice *	100	99		
Hors agglomération	Nbre	149	153	+2	+2,2%
	Indice *	100	102		
Jour	Nbre	300	294	-2,5	-2,5%
	Indice *	100	98		
Nuit	Nbre	99	107	+8	+7,5%
	Indice *	100	108		
En courbes	Nbre	91	102	+12	+11,5%
	Indice *	100	112		
Intersections	Nbre	112	120	+7	+6,6%
	Indice *	100	107		
Plat	Nbre	276	281	+1	+1,3%
	Indice *	100	101		
Pente	Nbre	110	120	+9	+8,5%
	Indice *	100	109		

* : indice base 100 pour l'année 2017

1.3.3 - État de surface – conditions atmosphériques

Baisse du nombre d'accidents en conditions météos dégradées

Année		2017	2018	Différence	Évolution (en %)
Base de calcul (total accidents)		399	401		
Mouillée	Nbre	115	91	-21	-21,3%
	Indice *	100	79		
Pluie	Nbre	103	76	-27	-26,6%
	Indice *	100	73		
Brouillard **	Nbre	3	2	-34	-33,7%
	Indice *	100	66		
Neige / verglas	Nbre	8	7	-13	-12,9%
	Indice *	100	87		

* : indice base 100 pour l'année 2017

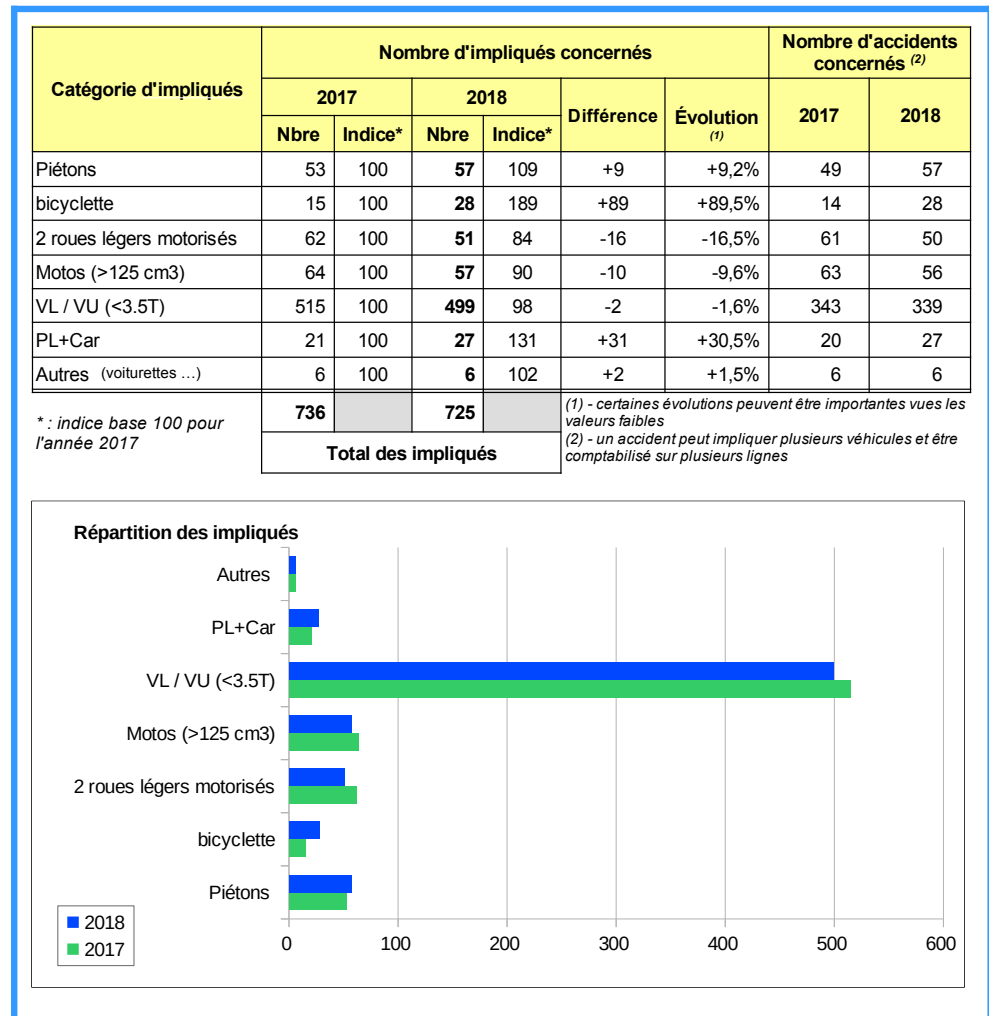
** : certaines évolutions sont importantes vues les faibles valeurs

Les conditions atmosphériques normales, c'est à dire par beau temps ou ciel clair, représentent 78 % des accidents, soit presque les trois quart des accidents qui ont lieu en dehors de conditions météorologiques dégradées (pluie, neige, grêle, brouillard, vent, etc ...).

1.4 - Accidentalité et véhicules, avec « focus » sur les deux roues motorisés

1.4.1 - Catégorie de véhicules et usagers impliqués

- baisse du nombre d'accidents impliquant un 2 roues motorisés ;
- forte hausse des accidents impliquant une bicyclette (+89,5%)



Pour l'ensemble des impliqués :

- la part des véhicules légers (VL/VU) présente une légère baisse (-1,6%) mais concentre 68,8% des impliqués ;
- **les piétons et, plus particulièrement, les cyclistes subissent une hausse conséquente.**

1.4.2 - Type de collision

Année	Base de calcul (total accidents)	Frontales		Par le côté		Arrière		En chaîne **	
		Nbre	Indice *	Nbre	Indice *	Nbre	Indice *	Nbre	Indice *
2017	399	40	100	104	100	57	100	19	100
2018	401	31	77	89	85	49	86	22	115
Différence			-23		-15		-14		+15
Évolution (en%)			-22,9%		-14,8%		-14,5%		+15,2%

* : indice base 100 pour l'année 2017

** : certaines évolutions sont importantes vues les faibles valeurs

1.4.3 - Nombre de véhicules par accident

Année	Base de calcul (total accidents)	1 véhicule		2 véhicules		3 véhicules		4 véh. et plus **	
		Nbre	Indice *	Nbre	Indice *	Nbre	Indice *	Nbre	Indice *
2017	399	154	100	217	100	20	100	8	100
2018	401	177	114	188	86	31	154	4	50
Différence		+14		-14		+54		-50	
Évolution (en%)		+14,4%		-13,8%		+54,2%		-50,2%	

* : indice base 100 pour l'année 2017

** : certaines évolutions sont importantes vues les faibles valeurs

1.4.4 - Manœuvres

Année		2017	2018	Différence	Évolution (en %)
Base de calcul (total accidents)		399	401		
Dépassement	Nbre	77	67	-13	-13,4%
	Indice *	100	87		
Tourne à gauche	Nbre	51	55	+7	+7,3%
	Indice *	100	107		
Tourne à droite	Nbre	17	15	-12	-12,2%
	Indice *	100	88		
Insertion	Nbre	41	33	-20	-19,9%
	Indice *	100	80		
A l'arrêt	Nbre	29	34	+17	+16,7%
	Indice *	100	117		
Marche arrière **	Nbre	6	3	-50	-50,2%
	Indice *	100	50		
Stationnement **	Nbre	7	6	-15	-14,7%
	Indice *	100	85		
Evitement **	Nbre	12	6	-50	-50,2%
	Indice *	100	50		

* : indice base 100 pour l'année 2017

** : certaines évolutions sont importantes vues les faibles valeurs



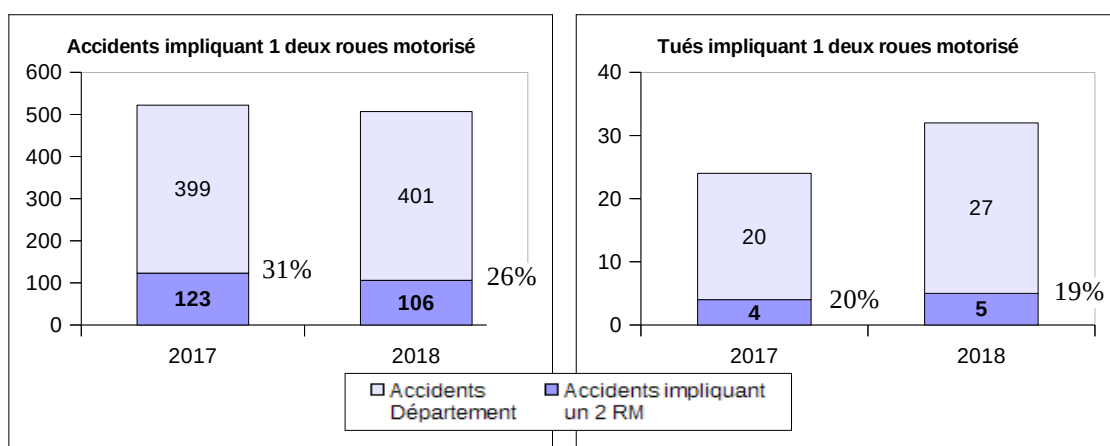
1.4.5 - « Focus » sur les deux roues motorisés

Les conducteurs de deux roues motorisés sont des **usagers vulnérables**. Aussi, il apparaît nécessaire d'approfondir l'accidentalité routière de cette catégorie d'usagers. Pour cette étude, les engins sont décomposés en deux catégories distinctes :

- les deux roues motorisés « **légers** » dont la cylindrée est inférieure ou égale à 125 cm³ ;
- les deux roues motorisés « **lourds** » dont la cylindrée est supérieure à 125 cm³.

Accidentalité globale des deux roues motorisés :

Période	Accidents impliquant un 2 RM	Accidents Département	Tués impliquant un 2 RM	Tués Département
2017	123	399	4	20
2018	106	401	5	27



1.4.5.1 – Les deux roues motorisés « légers »

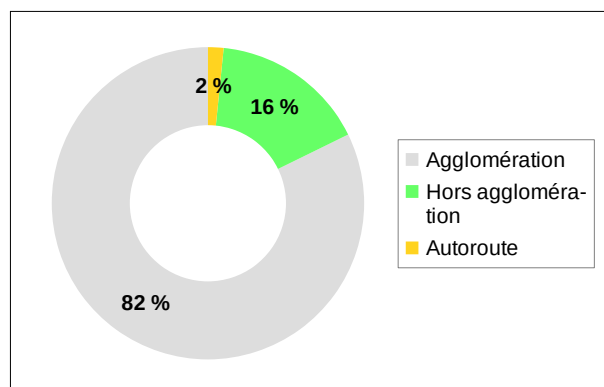
a) – l'accidentalité

2 roue motorisés « légers »	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	Blessés	BH	BL
Accidents impliquant un 2 RM léger	62	1	19	1	63	18	45

Nota : 1 accident a impliqué 2 deux roues motorisés avec un « léger » et un « lourd », cet accident est donc en doublon dans les tableaux d'accidentalité

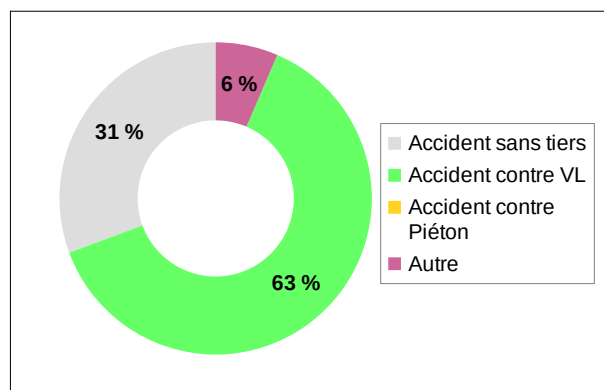
B) – selon le milieu

Milieu	nombre
Agglomération	51
Hors agglomération	10
Autoroute	1



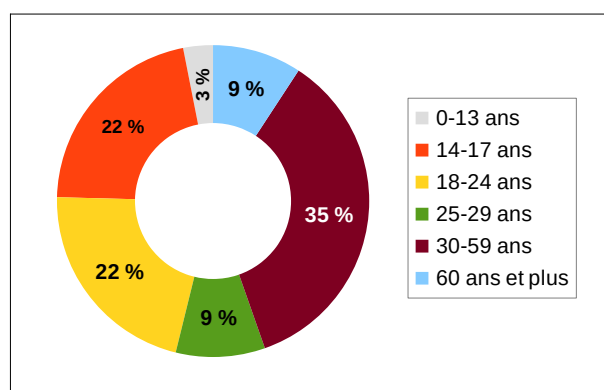
c) – selon le type de conflit

Type de conflit	Nombre d'accidents
Accident sans tiers	19
Accident contre VL	39
Accident contre Piéton	0
Autre	4
Total	62



d) – selon l'âge

Agés des usagers	Nombre d'usagers concernés
0-13 ans	2
14-17 ans	14
18-24 ans	14
25-29 ans	6
30-59 ans	23
60 ans et plus	6



1.4.5.2 – Les deux roues motorisés « **lourds** »

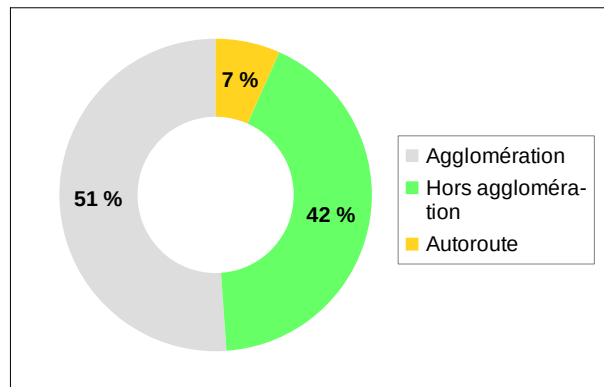
a) – l'accidentalité

2 roue motorisés « lourds »	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	Blessés	BH	BL
Accidents impliquant un 2 RM lourd	45	4	24	4	46	21	25

Nota : 1 accident a impliqué 2 deux roues motorisés avec un « léger » et un « lourd », cet accident est donc en doublon dans les tableaux d'accidentalité

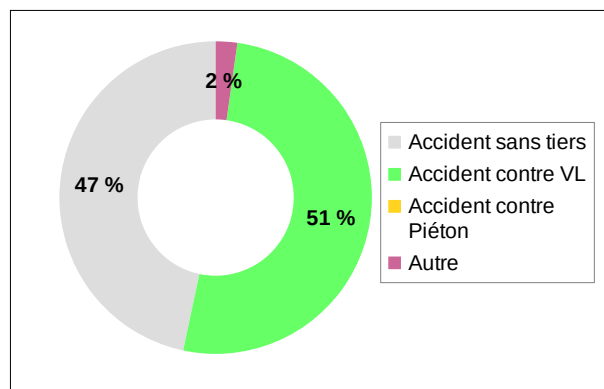
B) – selon le milieu

Milieu	nombre
Agglomération	23
Hors agglomération	19
Autoroute	3



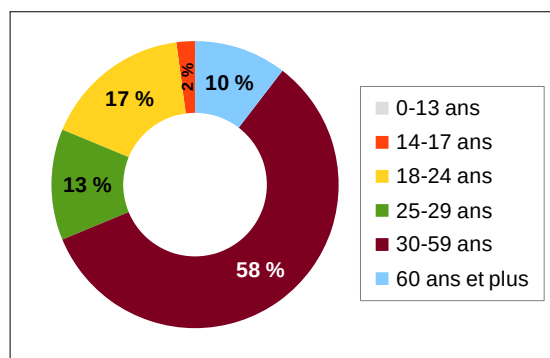
c) – selon le type de conflit

Type de conflit	Nombre d'accidents
Accident sans tiers	21
Accident contre VL	23
Accident contre Piéton	0
Autre	1
Total	45



d) – selon l'âge

Ages des usagers	Nombre d'usagers concernés
0-13 ans	0
14-17 ans	1
18-24 ans	8
25-29 ans	6
30-59 ans	28
60 ans et plus	5



1.5 - Accidentalité et usagers

1.5.1 - Répartition des victimes par catégorie d'usagers et par classes d'âges

Catégorie d'usager	de victime	0 - 13 ans			14 - 17 ans			18 - 24 ans			25 - 59 ans				60 ans et plus				Total victimes
		00-05 ans	06-13 ans	Sous total	14-15 ans	16-17 ans	Sous total	18-20 ans	21-24 ans	Sous total	25-34 ans	35-44 ans	45-59 ans	Sous total	60-64 ans	65-79 ans	>=80 ans	Sous total	
Piéton	Tués			0			0			0			0		1	1	2	2	
	Blessés	2	3	5	2	2	4	3	1	4	6	7	10	23	4	10	5	19	55
	dont BH	1	1	2	1	2	3			0		2	4	6	2	5	3	10	21
Bicyclette	Tués			0	1		1			0			0	1				1	2
	Blessés		3	3	2		2	2	2	4	6	4	2	12	2	2	1	5	26
	dont BH		2	2	1		1			0		1	1	2	1	1		2	7
2R motorisé < 50 cm³	Tués			0		1	1			0			0					0	1
	Blessés		1	1	6	5	11	7	5	12	7	13	5	25	1	1		2	51
	dont BH			0	3	4	7		1	1		4	1	5		1		1	14
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm³	Tués			0			0			0			0					0	0
	Blessés			0		2	2	2	2	2	1		3	4	1	3		4	12
	dont BH			0			0	1	1				2	2		1		1	4
2R motorisé > 125 cm³	Tués			0			0			0	2	1	3	1				1	4
	Blessés			0	1		1	2	6	8	9	6	15	30	3	1		4	43
	dont BH			0			0	2	1	3	5	2	9	16	2			2	21
VL (ou VU)	Tués	1		1			0	4	3	7	1	1	2	4		2	1	3	15
	Blessés	6	8	14	5	7	12	24	22	46	65	38	52	155	17	17	16	50	277
	dont BH			0		1	1	2		2	7	4	10	21	8	10	5	23	47
Poids lourd (PL)	Tués			0			0	1		1			1	1				0	2
	Blessés			0			0		1	1	3			3				0	4
	dont BH			0			0			0				0				0	0
Transports en commun (TC)	Tués			0			0			0			0					0	0
	Blessés			0			0			0		1		1				0	1
	dont BH			0			0			0				0				0	0
Autre (quad, voiturette ...)	Tués		1	1			0			0			0					0	1
	Blessés			0			0			0	1		1	2				0	2
	dont BH			0			0			0			1	1				0	1
Total	Tués	1	1	2	1	1	2	5	3	8	3	2	3	8	2	3	2	7	27
	Blessés	8	15	23	16	16	32	40	37	77	98	69	88	255	28	34	22	84	471
	dont BH	1	3	4	5	7	12	5	2	7	12	13	28	53	13	18	8	39	115

Tués

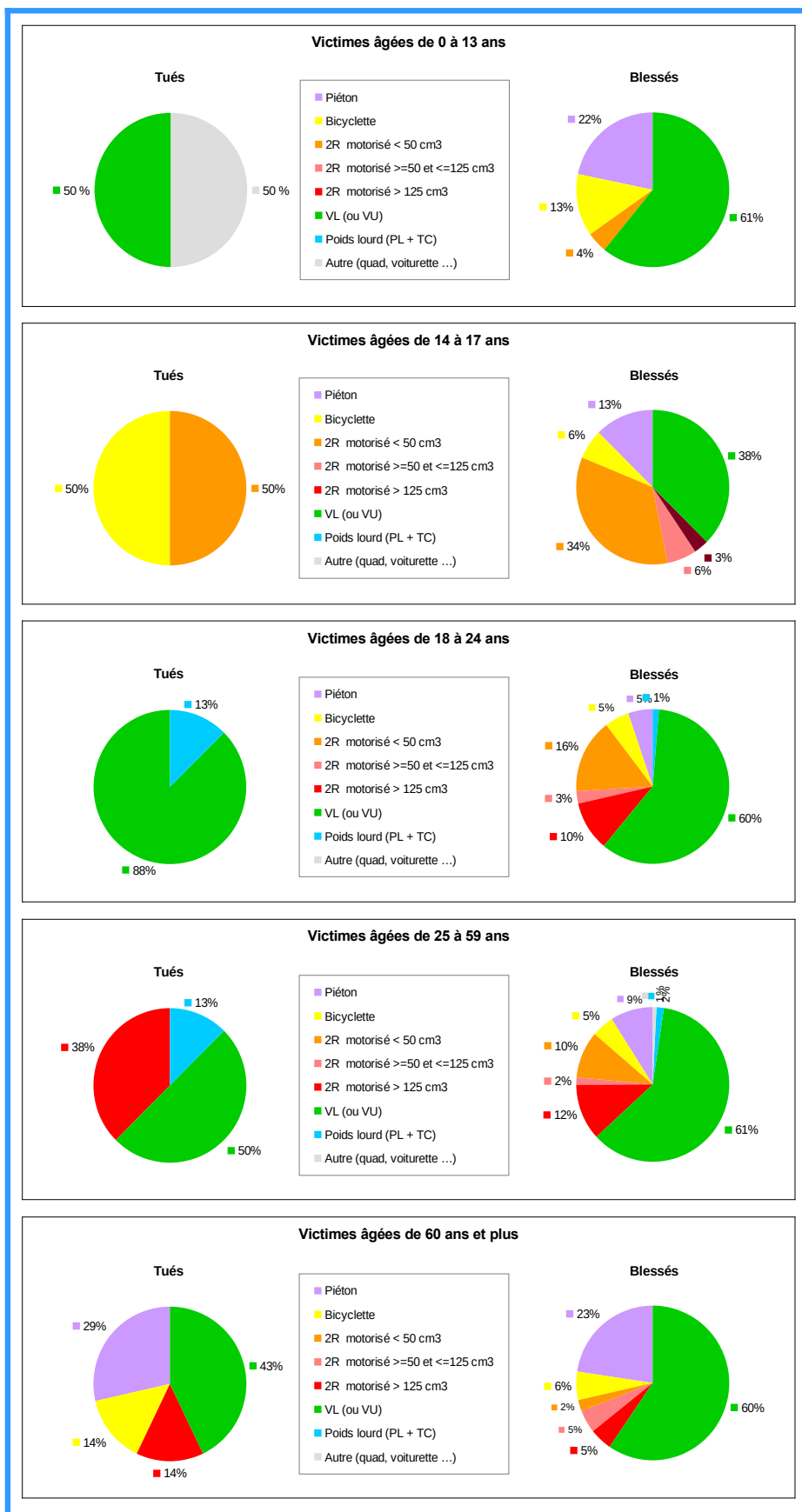
2 roues motorisé = 19%

Blessés

2 roues motorisé = 23%

- les usagers vulnérables, piétons, bicyclettes et 2 roues motorisés, représentent encore 33% des tués et 39,7% des blessés. Par rapport à l'année précédente ces chiffres reflètent une baisse des tués (40% en 2017) et une forte hausse des blessés (26,7% en 2017) ;
- la majorité des blessés se situe dans la tranche d'âge des 25/59 ans avec 54,1% des victimes.

Graphiques par classes d'âges



Les usagers originaires du département sont les principaux impliqués dans les accidents

1.5.2 - Usagers locaux / non locaux

(données en pourcentage)

Année	Locaux	Non locaux	Etrangers	non renseigné
2017	69,0%	16,5%	1,0%	13,5%
2018	66,8%	18,5%	0,7%	14,1%

Les femmes ont moins d'accidents que les hommes.

1.5.3 - Usagers hommes / femmes

(données en pourcentage)

Année	Hommes	Femmes
2017	59,8%	40,2%
2018	60,5%	39,5%

1.6 - Accidentalité et infractions

1.6.1 - Port des équipements de sécurité

Le non port des équipements de sécurité obligatoires est très marginal

Catégorie d'utilisateur	Type équipement	Non déterminé	Port	Non port	
				Nombre	%
2 roues légers motorisés	casque	0	50	0	0,0%
Moto	casque	0	56	0	0,0%
VL	ceinture	42	320	11	3,0%
PL	ceinture	0	27	1	3,7%

1.6.2 - Présence d'alcool

a) – Evolution

Hausse de l'alcoolémie dans les accidents corporels

Année	Base de calcul (total accidents)	Accidents avec alcoolémie illégale impliquant au moins UN :					
		Conducteur		Piéton		Tous accidents	
		Nbre	Indice *	Nbre	Indice *	Nbre	Indice *
2017	399	31	100	1	100	32	100
2018	401	36	116	4	398	40	124
Différence		+16		+298		+24	
Évolution (en%)		+15,5%		+298,0%		+24,4%	

* : indice base 100 pour l'année 2017

b) – Répartition suivant la catégorie d'utilisateur

Catégorie d'utilisateur	Impliqués avec alcoolémie illégale	% par rapport aux usagers impliqués (cf article 1.4)
Piétons	5	8,8%
Bicyclette	2	7,1%
2 roues légers motorisés	2	3,9%
Motos	1	1,8%
VL/VU (<3,5T)	33	6,6%
PL	0	0,0%
Autre	0	0,0%

1.6.3 - Principales causes des accidents

Nota technique :

La base accident (BAAC) dispose des données relatives à la responsabilité présumée de l'utilisateur et au type de l'infraction (code Natinf), ces deux champs sont renseignés par les forces de l'ordre et traités de façon anonyme dans la base. Du fait du caractère juridique de ces données, aucune modification ou correction ne sont réalisées par l'ODSR. Ces données sont non consolidées, elles ont été corrélées avec les remontées rapides (ATBH).

a) – Catégorie d'utilisateur présumé responsable réellement identifié

Catégorie d'utilisateur présumé responsable	2017		2018		Différence	Évolution **
	Nombre	Indice *	Nombre	Indice		
Piétons	15	100	21	131	+31	+31,3%
Bicyclette	6	100	15	234	+134	+134,4%
2 roues légers motorisés	35	100	36	96	-4	-3,6%
Motos	25	100	30	113	+13	+12,5%
VL	273	100	270	93	-7	-7,3%
PL	6	100	10	156	+56	+56,3%
Autre **	1	100	3	281	+181	+181,3%
Total usagers avec un présumé responsable identifié	361		385			

* : indice base 100 pour l'année 2017

** : certaines évolutions sont importantes vues les faibles valeurs

La part des bicyclettes et des piétons est en forte hausse

b) – Causalités relevées (plusieurs causes peuvent être recensées pour un accident)

Groupement des infractions		Nombre d'infractions recensées					
		2017		2018		Différence	Évolution **
Groupe	Intitulé	Nbre	Indice*	Nbre	Indice*		
01 -	Alcool	32	100	40	124	+24	+24,4%
02 -	Stupéfiant	11	100	11	100	-0	-0,5%
03 -	Vitesse excessive **	4	100	29	721	+621	+621,4%
04 -	Perte de contrôle (vitesse inadaptée)	167	100	141	84	-16	-16,0%
05 -	Inattention	16	100	16	100	-0	-0,5%
06 -	Circulation/manoeuvre irrégulière	26	100	24	92	-8	-8,2%
07 -	Refus priorité entre véhicules	68	100	88	129	+29	+28,8%
08 -	refus priorité à piéton	12	100	23	191	+91	+90,7%
09 -	Dépassement irrégulier	6	100	9	149	+49	+49,3%
10 -	Traversée/circulation irrégulière piéton	11	100	23	208	+108	+108,0%
11 -	Téléphone / distracteur technologique **	0	100	1	199	+99	+99,0%
12 -	Obstacle sur voie (animal ...) **	1	100	3	299	+199	+198,5%
13 -	Facteur lié au véhicule	1	100	3	299	+199	+198,5%
14 -	Malaise **	1	100	4	398	+298	+298,0%
15 -	Somnolence / fatigue	13	100	9	69	-31	-31,1%
16 -	Autres **	2	100	9	448	+348	+347,8%
17 -	Indéterminés	3	100	3	100	-0	-0,5%
Base de calcul (total accidents)		399		401			

* : indice base 100 pour l'année 2017

** : certaines évolutions sont importantes vues les valeurs faibles

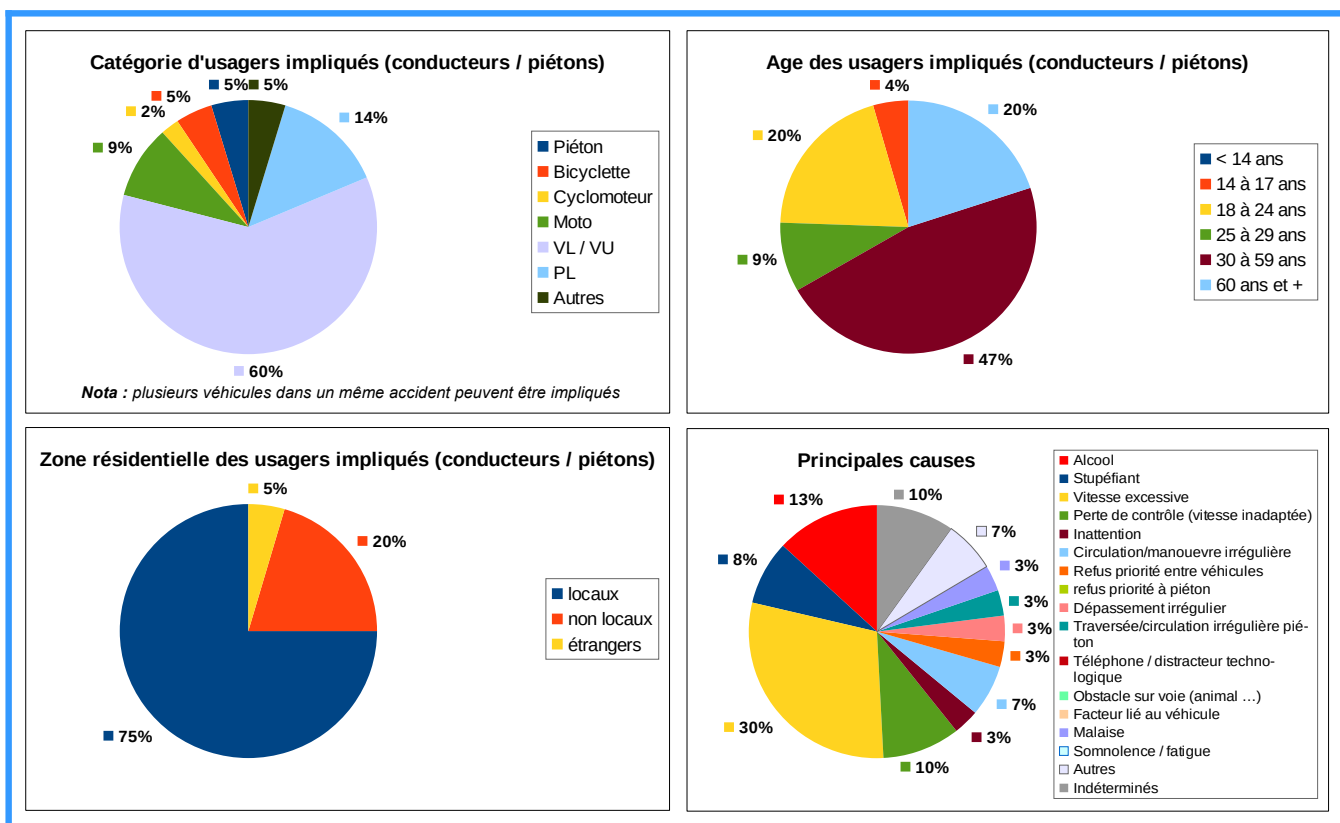
La vitesse et les refus de priorité sont les principales causes d'accidents

1.7 – Les accidents mortels

En 2018, **26 accidents mortels** ont causé le décès de **27 personnes**.

Par rapport à l'année précédente, 2018 subit une **forte hausse du nombre des accidents mortels et du nombre de tués**, respectivement +30% et +35%.

Principaux critères des accidents mortels :



- ce sont les véhicules légers (60%) qui sont les principaux impliqués. Les poids-lourds arrivent en 2^{ème} position avec 14% des impliqués ;
- en 2018, deux piétons ont été impliqués, tous sont décédés alors que 7 piétons étaient impliqués en 2017 ;
- **la vitesse excessive (30%) est la principale cause** des accidents, l'alcool (13%) arrive en 2^{ème} position ;
- les usagers originaires du département (locaux) restent les principaux impliqués avec 75% des conducteurs/piétons, en hausse par rapport à 2017 ;
- comme les années précédentes, la principale tranche d'âge impliquée dans les accidents mortels est celle des 30/59 ans (47%).

1.8 – Accidentalité et risque routier professionnel

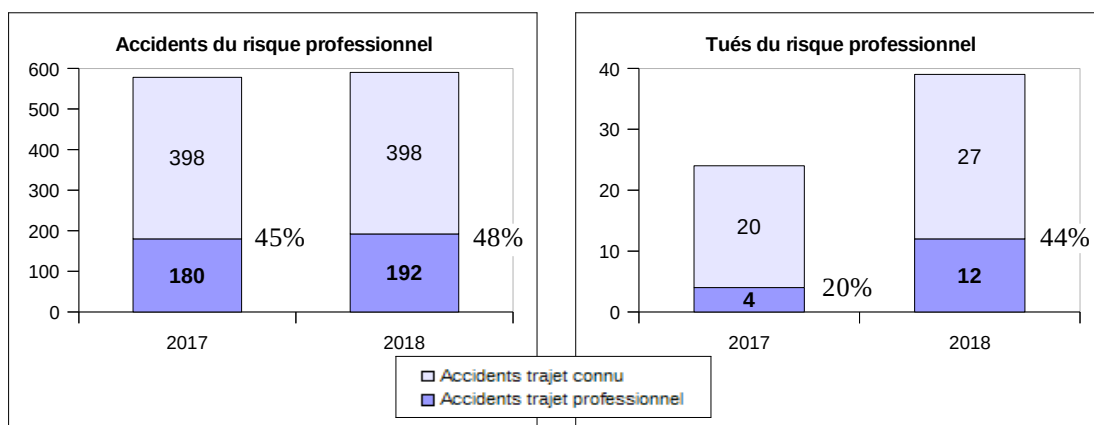
Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque « **mission** » qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle ;
- le risque « **trajet domicile-travail** » qui est un déplacement entre le domicile et le travail. ;

En France, en 2016, les accidents liés à un trajet professionnel représentent 38,6 % des personnes tuées dont le type de trajet est connu et 43,3 % des victimes des accidents corporels de la circulation.

1.8.1 - L'accidentalité routière liée au risque professionnel

Période	Accidents trajet professionnel	Accidents trajet connu	Tués en trajet professionnel	Tués en trajet connu
2017	180	398	4	20
2018	192	398	12	27



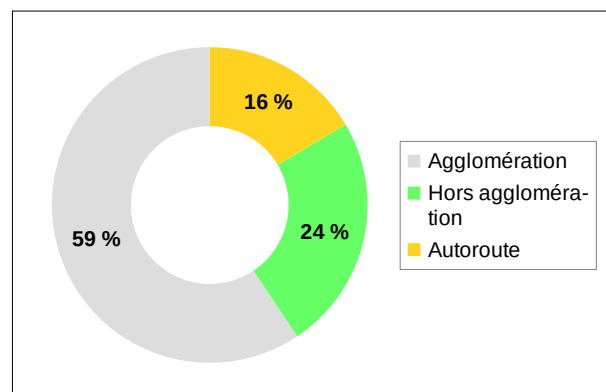
1.8.2 – Le risque « mission »

a) – l'accidentalité

Risque professionnel	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	Blessés	BH	BL
Trajet Mission	91	7	23	8	107	17	90

b) – selon le milieu

Milieu	nombre
Agglomération	54
Hors agglomération	22
Autoroute	15



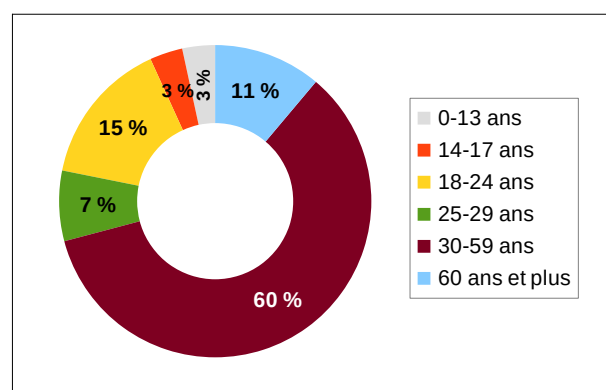
c) – selon le mode de déplacement

Catégorie véhicules et piétons impliqués dans un trajet « mission »	Nombre de piétons ou de véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés (1)	Nombre de tués dans les catégories concernées	Part des accidents par moyen de locomotion
Piétons	9	9	0	6%
bicyclette	5	5	0	3%
2 roues légers motorisés	15	15	0	10%
Motos (>125 cm3)	9	9	0	6%
VL / VU (<3.5T)	126	78	5	54%
PL+Car	26	26	2	18%
Autres	2	2	1	1%
Ensemble	192	144	8	

(1) – plusieurs piétons ou véhicules peuvent être concernés dans un accident

d) – selon l'âge

Âges des usagers	Nombre d'usagers concernés
0-13 ans	7
14-17 ans	7
18-24 ans	31
25-29 ans	15
30-59 ans	123
60 ans et plus	23



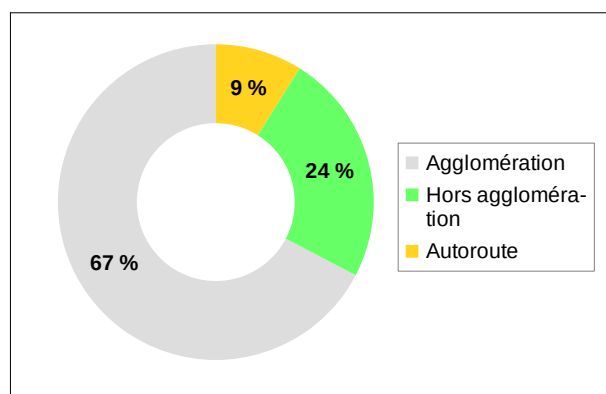
1.8.3 – Le risque « *trajet domicile-travail* »

a) – l'accidentalité

Risque professionnel	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	Blessés	BH	BL
Trajet domicile-Travail	101	4	25	4	120	22	98

b) – selon le milieu

Milieu	nombre
Agglomération	68
Hors agglomération	24
Autoroute	9



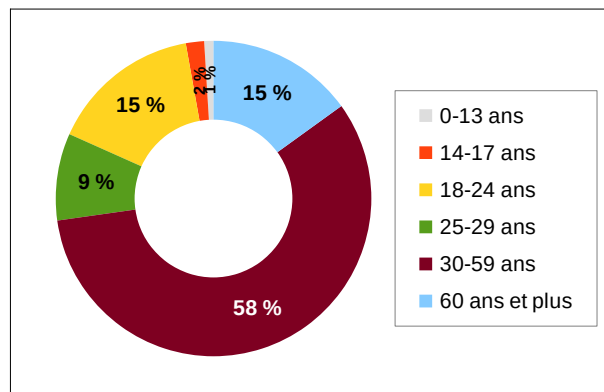
c) – selon le mode de déplacement

Catégorie véhicules et piétons impliqués dans un trajet domicile-travail	Nombre de piétons ou de véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés (1)	Nombre de tués dans les catégories concernées	Part des accidents par moyen de locomotion
Piétons	9	9	1	6%
bicyclette	8	8	0	6%
2 roues légers motorisés	13	13	0	9%
Motos (>125 cm3)	12	12	0	8%
VL / VU (<3.5T)	158	91	2	63%
PL+Car	4	4	0	3%
Autres	1	1	0	1%
Ensemble	205	138	3	

(1) – plusieurs piétons ou véhicules peuvent être concernés dans un accident

d) – selon l'âge

Ages des usagers	Nombre d'usagers concernés
0-13 ans	2
14-17 ans	4
18-24 ans	33
25-29 ans	19
30-59 ans	123
60 ans et plus	32










1.9 – Les accidents impliquant des jeunes conducteurs novices

Les jeunes conducteurs novices restent une population à risque en matière d'accidentalité routière ; Il apparaît opportun d'étudier leur cas dans ce bilan.

Dans cette analyse, l'accidentalité routière est définie comme suit :

Définition : accident impliquant, au moins, 1 conducteur de véhicule âgé de 18 à 24 ans, titulaire d'un permis de conduire inférieur ou égal à 3 ans, et qui est présumé responsable.

1.9.1 - L'accidentalité routière des conducteurs novices

		Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH
2018	Accidents impliquant un conducteur novice	81	6	23	101	6	95	18
	Rappel tous accidents	401	26	133	498	27	471	115
	Pourcentage	20,2%	23,1%	17,3%	20,3%	22,2%	20,2%	15,7%
2017	Accidents impliquant un conducteur novice	89	4	22	128	4	124	20
	Rappel tous accidents	399	20	144	526	20	506	137
	Pourcentage	22,3%	20,0%	15,3%	24,3%	20,0%	24,5%	14,6%
Evolution entre 2017 et 2018	Nbre	-8	+2	+1	-27	+2	-29	-2
	%	-9,0%	+50,0%	+4,5%	-21,1%	+50,0%	-23,4%	-10,0%
								

- entre 2017 et 2018, **le nombre d'accidents corporels subit une baisse de 8%**, Avec six accidents mortels au lieu de quatre en 2017, **le nombre de tués subit une augmentation** ;
- les jeunes conducteurs novices sont impliqués dans 20% des accidents corporels (22% en 2017) et dans 23% des accidents mortels (20% en 2017), ceux-ci représentent 22% des tués.

1.9.2 - Les principales caractéristiques de l'accidentalité des jeunes conducteurs novices

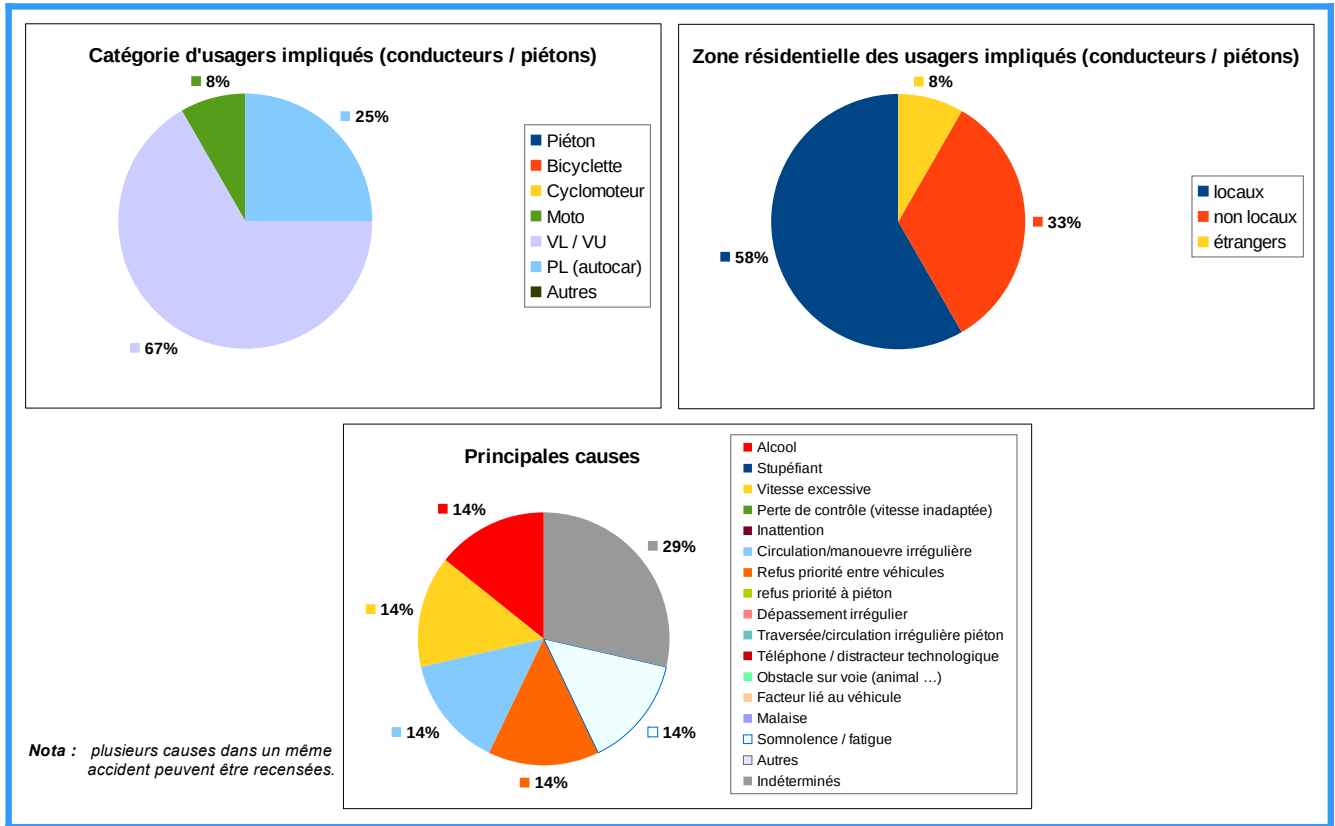
Conducteurs novices 2018 Principaux critères			Dépt 87 Nombre	Part conducteurs novices
Par catégorie		Nombre		
Voies	A20	13	38	34,2%
	RN	3	26	11,5%
	RD	21	124	16,9%
	VC et rues	42	207	20,3%
	Autres (Parkings ...)	2	6	33,3%
Répartitions	En agglomération	49	248	19,8%
	Hors agglomération	32	153	20,9%
	De jour	53	294	18,0%
	De nuit	28	107	26,2%
	En intersection	26	120	21,7%
	En courbe	20	102	19,6%
Collision	Frontale	6	31	19,4%
	Par le côté	22	89	24,7%
	Arrière	13	49	26,5%
	En Chaîne	6	22	27,3%
Impliqués	Total impliqués	152	725	21,0%
	Piétons	5	57	8,8%
	bicyclette	2	28	7,1%
	2 roues légers motorisés	12	51	23,5%
	Motos	10	57	17,5%
	VL / VU (<3.5T)	116	499	23,2%
	PL+Car *	7	27	25,9%
	Autres *	0	6	0,0%
Alcool	Accidents présentant une alcoolémie illégale			
	conducteur ou piéton	11,11%	9,98%	

* : certaines évolutions sont importantes vues les valeurs faibles

- les accidents ont eu lieu principalement sur les voies communales et les routes départementales ;
- ce sont principalement les jeunes conducteurs de VL (76%), suivis des 2 roues légers motorisés (7,9%) qui sont impliqués dans les accidents ;
- l'alcoolémie des jeunes conducteurs (11,11%) est légèrement supérieure à celle du département (9,98%).

1.9.3 - Les accidents mortels impliquant un jeune conducteur novice

En 2018, **six accidents mortels**, impliquant des jeunes conducteurs novices, ont causé le décès de six personnes et fait un blessé.

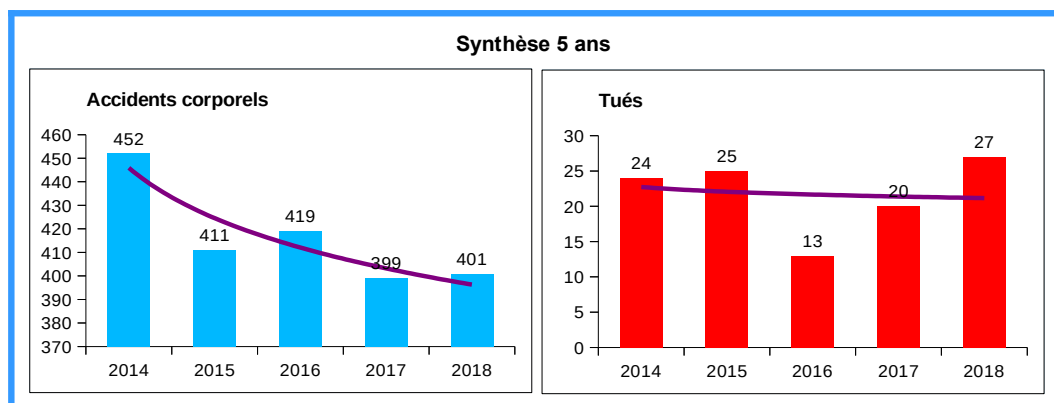


- 67 % des conducteurs conduisaient un véhicule léger ;
- 29 % des causes des accidents sont restées indéterminées, sinon les principales causes ont un taux identique (14%) ;

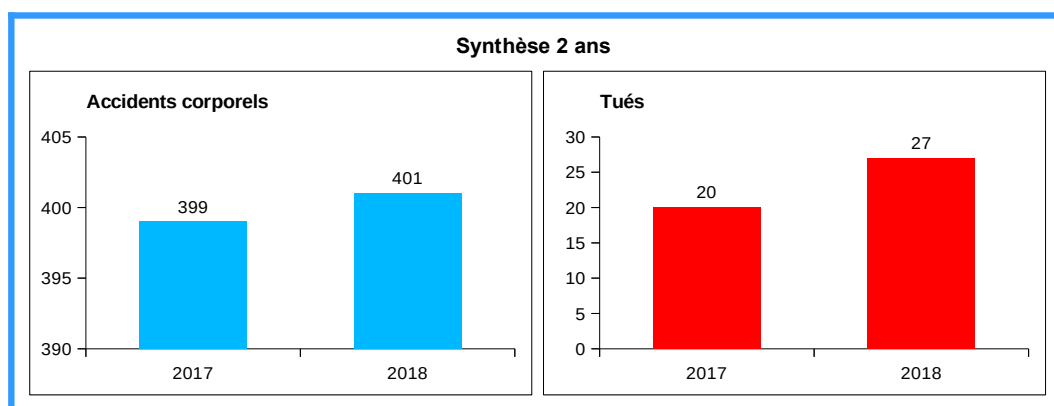
2 – Synthèse générale

Sur les 5 dernières années, on constate une baisse du nombre des accidents, l'après un maximum à 452 accidents en 2014, l'accidentalité a baissé les années suivantes.

La tendance des tués est en légère hausse avec trois tués en plus entre 2014 et 2018. A noter l'année 2016, qui a bénéficié d'un nombre de tués divisé par deux par rapport aux deux années précédentes, constituant ainsi le plus bas historique du département. Malheureusement, les années 2017 et 2018 ont retrouvé le niveau des deux premières.



Entre 2017 et 2018, quasi-stabilité des accidents mais **forte hausse du nombre de tués**.



Par rapport à l'année 2017, le bilan 2018 présente :

- une quasi-stabilité avec **2 (+ 0,5%)** accidents en plus;
- **une très forte hausse des accidents mortels (+30%) et du nombre de tués (+35 %)** ;
- une baisse de 7,6% des accidents graves avec également une baisse des blessés.

la Haute-Vienne enregistre une très légère hausse du nombre des accidents corporels alors que le niveau national subit une baisse (-4,7%).

Par rapport à la moyenne des cinq dernières années, l'accidentalité 2018 subit une baisse (-3,6%), par contre les tués représentent une hausse (+28,6%).

Les mois de février et novembre sont les plus meurtriers de l'année. Le samedi concentre les accidents les plus graves.

Les accidents se produisent majoritairement sur voies communales et routes départementales. Toutefois, en 2018, l'autoroute A20 subit une forte augmentation (+40%) alors que les routes nationales sont en baisse (-36,9%).

Contrairement à 2017, Le nombre des deux roues motorisés impliquées est en baisse avec -16,5 % de deux roues légers motorisés et -9,6 % de motos lourdes (>125 cm³). De même, l'accidentalité des VL/VU subit une légère baisse (-1,6%). Par contre, Le nombre des piétons impliqués présente une hausse de 9,2% et, plus particulièrement, les cyclistes subissent une augmentation de 89,5%

Concernant la répartition, la part des accidents de nuit est en hausse (+7,5%) ainsi que ceux impliquant un véhicule en courbe (+11,5%).

Hausse de la part de l'alcoolémie (+24,4%) dans les accidents corporels.

La vitesse excessive est la principale cause (30%) des accidents, l'alcool (13%) arrive en 2^{ème} position.

En 2018, le nombre des accidents impliquant un jeune conducteur novice est en baisse (-8%). A contrario, avec 6 tués au lieu de quatre en 2017, le nombre des tués subit une augmentation.

Annexe 1 – Accidentalité de l'unité urbaine de Limoges

Avec une population de 179 023 habitants (INSEE 01/2016), l'unité urbaine de Limoges (composée des communes de Condat-sur-Vienne, Couzeix, Feytiat, Isle, Limoges, Le Palais-sur-Vienne et Panazol) représente plus de 47% de la population du département. Limoges est la capitale administrative et économique de la Haute-Vienne.

Son infrastructure routière est conséquente. Le réseau routier est structuré en étoile avec l'autoroute A20, des routes nationales (N21, N141, N147) qui s'interconnectent avec la RN 520, et des routes départementales (D941, D947, D704...) débouchant sur un boulevard périphérique de 4 à 6 voies. De grandes avenues desservent le centre-ville. Le trafic routier est important sur ces voies servant de pénétrantes de l'agglomération de Limoges.

L'unité urbaine concentre une part importante de l'accidentalité du département. En 2017, les principales données d'accidentalité routière sont :

		Unité urbaine de Limoges			Dépt 87 Nombre	Part unité Limoges par rapport Haute- Vienne		
		2017	2018	Évolution				
Accidentalité	Accidents corporels	290	303	+4,3%	401	75,6%		
	Tués	4	3	-33,3%	27	11,1%		
	BH	58	42	-38,1%	471	8,9%		
	BL	300	320	+6,3%	115	278,3%		
	Accidents mortels	4	3	-33,3%	26	11,5%		
Par catégorie		Nombre	%	Nombre	%	Evolution		
Voies	A20	17	5,9%	30	9,9%	+68,9%	38	78,9%
	RN	22	7,6%	18	5,9%	-21,7%	26	69,2%
	RD	47	16,2%	53	17,5%	+7,9%	124	42,7%
	VC et rues	197	67,9%	197	65,0%	-4,3%	207	95,2%
	Autres (parkings ...)	7	2,4%	5	1,7%	-31,6%	6	83,3%
Répartitions	En agglomération	234	80,7%	228	75,2%	-6,7%	248	91,9%
	Hors agglomération	56	19,3%	75	24,8%	+28,2%	153	49,0%
	De jour	220	75,9%	228	75,2%	-0,8%	294	77,6%
	De nuit	70	24,1%	75	24,8%	+2,5%	107	70,1%
	En intersection	95	32,8%	99	32,7%	-0,3%	102	97,1%
	En courbe	59	20,3%	61	20,1%	-1,0%	120	50,8%
Collision	Frontale	17	5,9%	16	5,3%	-9,9%	31	51,6%
	Par le côté	85	29,3%	72	23,8%	-18,9%	89	80,9%
	Arrière	37	12,8%	45	14,9%	+16,4%	49	91,8%
	En Chaîne	17	5,9%	20	6,6%	+12,6%	22	90,9%
Impliqués	Total impliqués	541		564			725	77,8%
	Piétons	47	8,7%	47	8,3%	-4,1%	57	82,5%
	bicyclette	11	2,0%	23	4,1%	+100,6%	28	82,1%
	2 roues légers motorisés	50	9,2%	44	7,8%	-15,6%	51	86,3%
	Motos	40	7,4%	39	6,9%	-6,5%	57	68,4%
	VL / VU(<3.5T)	384	71,0%	391	69,3%	-2,3%	499	78,4%
	PL+Car *	9	1,7%	16	2,8%	+70,5%	27	59,3%
	Autres *	0	0,0%	4	0,7%	#DIV/0 !	6	66,7%
Alcool	Accidents présentant une alcoolémie illégale (en %)						9,98%	
	conducteur ou piéton	5,17%		8,91%				

* : certaines évolutions sont importantes vues les faibles valeurs

Par rapport à 2017 l'unité urbaine de Limoges subit :

- une hausse de l'accidentalité routière (+4,3%) ;
- une baisse du nombre des tués d'un tiers associée à une baisse des blessés graves (-38%) et une hausse des blessés légers (+6,3%.

La part de l'unité urbaine de Limoges, par rapport à l'ensemble de l'accidentalité du département, représente 75,6% des accidents (72,7% en 2017) et 27% des tués en hausse par rapport à l'année dernière (20%).

La part des accidents en agglomération est en légère baisse de 6,7%.

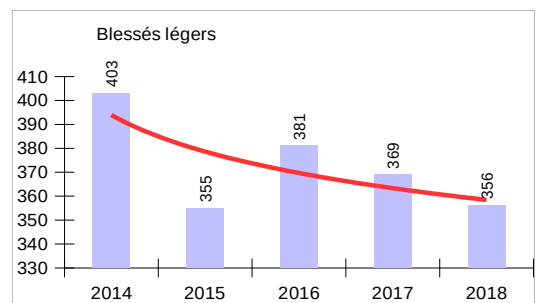
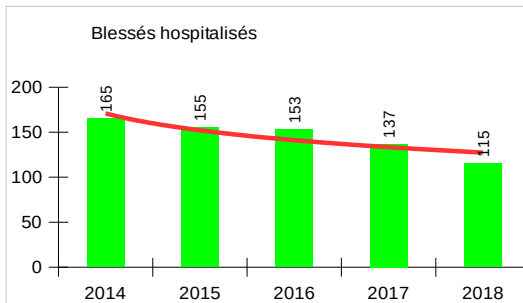
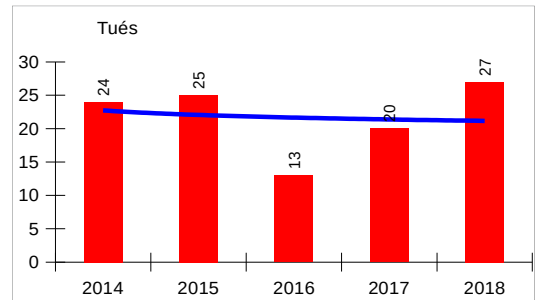
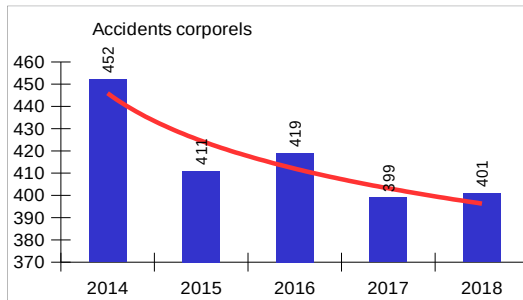
Les piétons représentent 8,3% des impliqués, en baisse de 4,1% par rapport à 2017, ils représentent 82,5% des accidents de piétons du département. La part des impliqués en deux roues motorisés est en hausse avec -15,6 % de « légers » et -6,5 % de motos. Pour leur part, les bicyclettes subissent une très forte hausse avec le double d'impliqués.

Le facteur alcool présente une augmentation avec 8,91% des accidents contre 5,17% en 2017. Celui-ci est moins important que pour l'ensemble du département (9,98%).

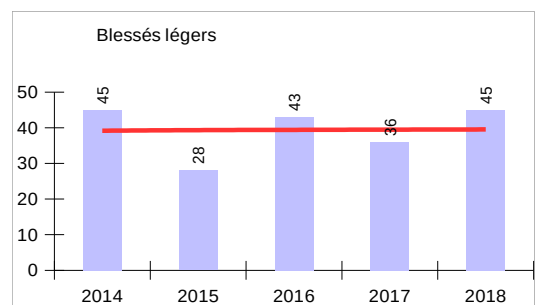
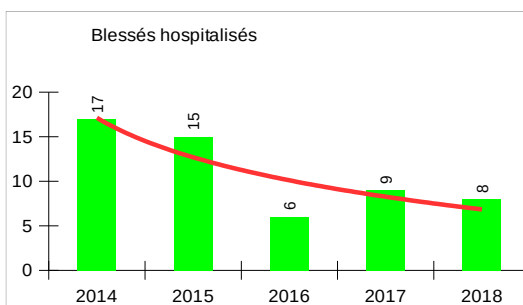
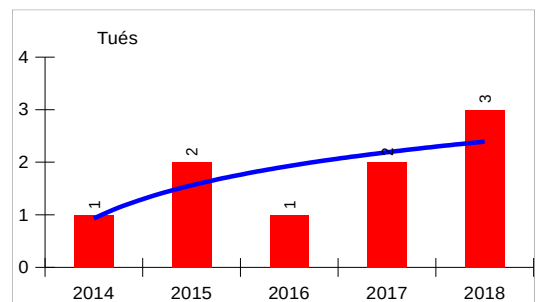
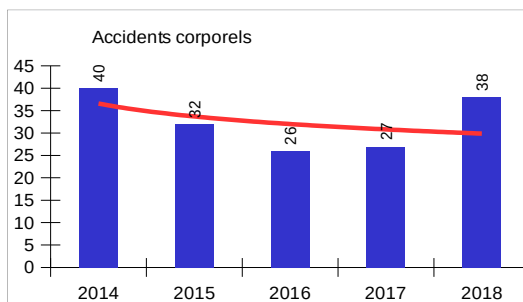
Annexe 2 - Évolution par réseaux 2014-2018

Haute-Vienne		Accidents	Tués	BH	BL
TOUS RESEAUX	2014	452	24	165	403
	2015	411	25	155	355
	2016	419	13	153	381
	2017	399	20	137	369
	2018	401	27	115	356
		Accidents	Tués	BH	BL
Autoroute A20	2014	40	1	17	45
	2015	32	2	15	28
	2016	26	1	6	43
	2017	27	2	9	36
	2018	38	3	8	45
		Accidents	Tués	BH	BL
RN	2014	30	4	28	23
	2015	28	4	26	25
	2016	27	2	13	25
	2017	41	5	16	51
	2018	26	3	9	23
		Accidents	Tués	BH	BL
RD	2014	111	14	72	70
	2015	116	14	69	73
	2016	131	8	82	78
	2017	117	11	60	91
	2018	124	18	65	83
		Accidents	Tués	BH	BL
VC	2014	263	5	57	274
	2015	233	5	44	228
	2016	235	2	52	235
	2017	206	4	53	202
	2018	207	3	30	202
		Accidents	Tués	BH	BL
Unité urbaine de LIMOGES (Limoges - Couzeix Condat - Isle - Feytiat Panazol - Le Palais)	2014	364	4	65	377
	2015	315	7	55	329
	2016	330	4	64	338
	2017	290	4	58	300
	2018	303	3	42	320
		Accidents	Tués	BH	BL
Commune de LIMOGES	2014	303	2	46	322
	2015	254	5	43	260
	2016	255	2	50	262
	2017	221	4	42	225
	2018	244	1	33	258
		Accidents	Tués	BH	BL
AUTRES (hors réseau public, parkings ...)	2014	8	0	2	11
	2015	2	0	1	1
	2016	8	0	2	7
	2017	8	0	4	7
	2018	6	0	3	3

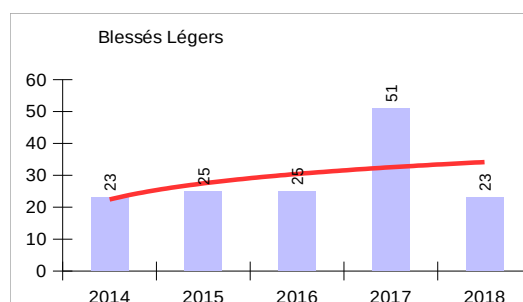
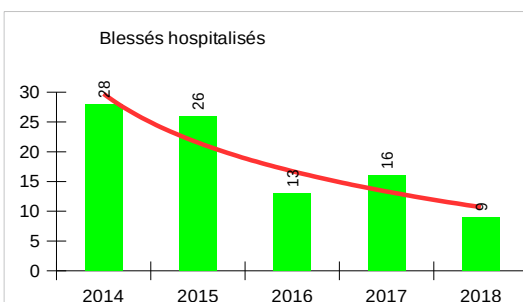
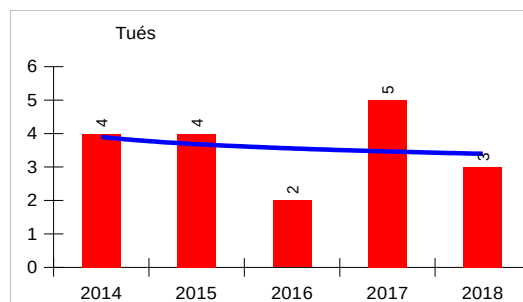
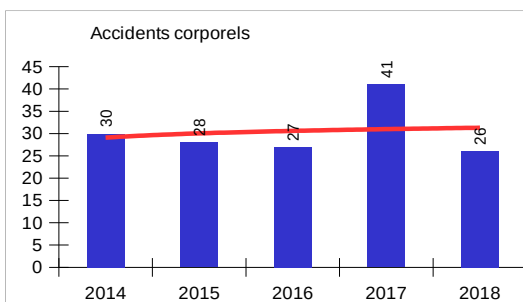
Évolution tous réseaux



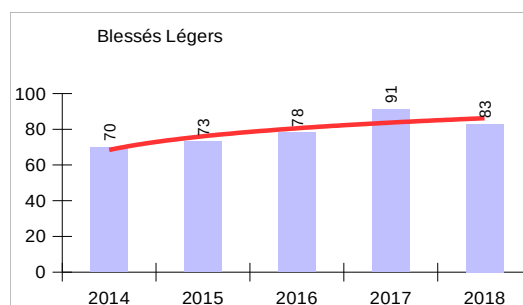
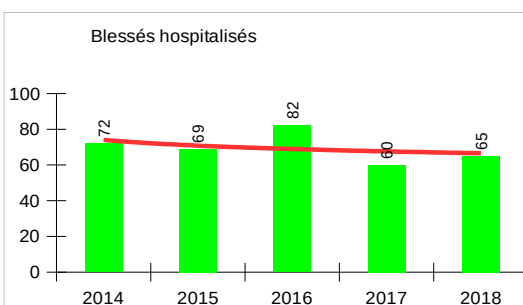
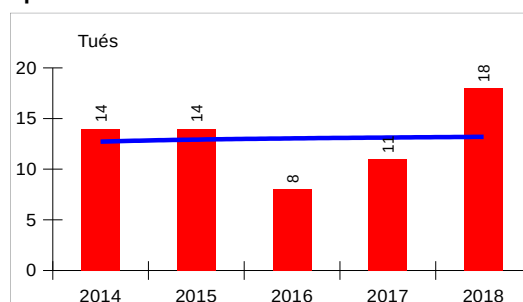
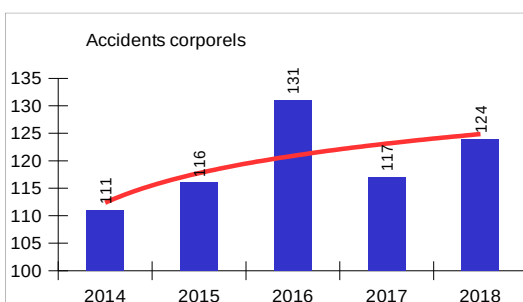
Évolution Autoroute A20



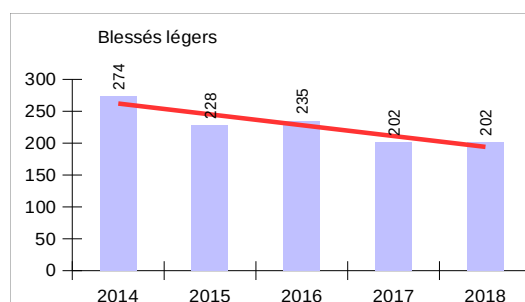
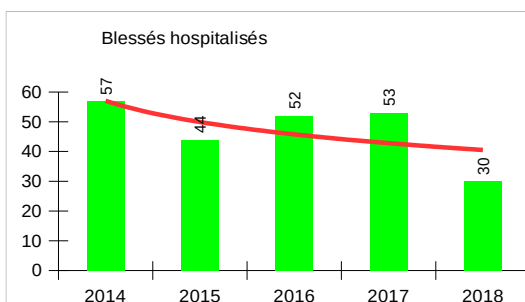
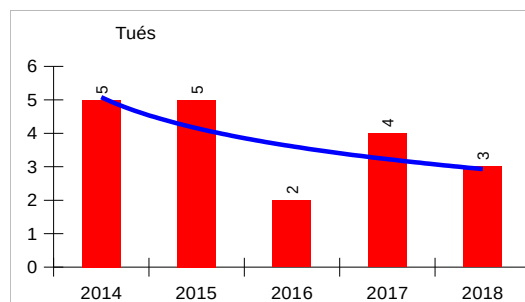
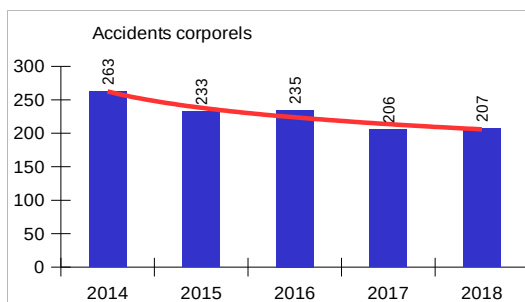
Évolution Routes Nationales



Évolution Routes Départementales

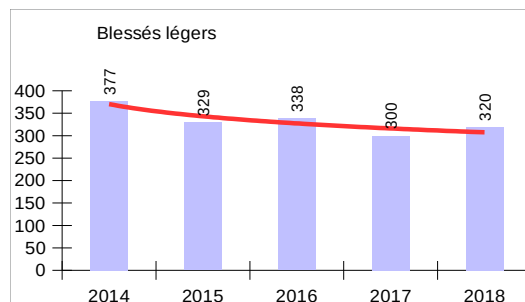
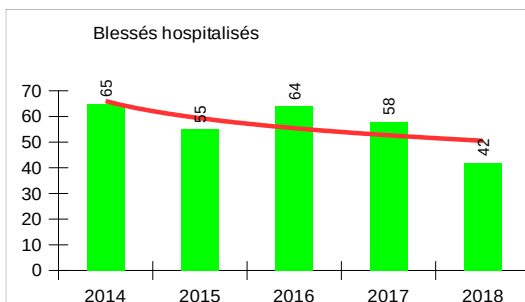
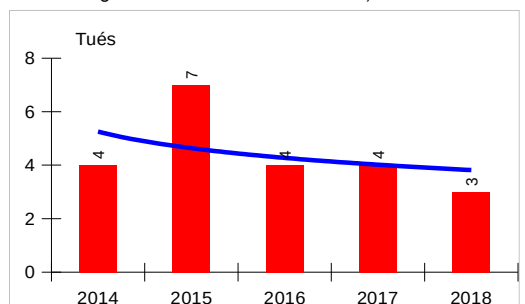
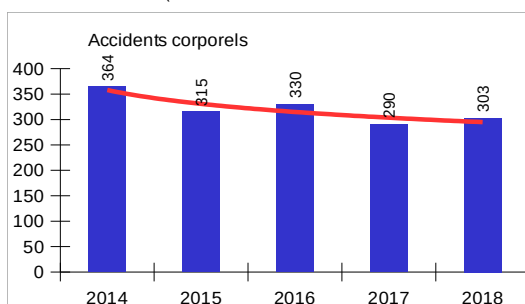


Évolution Voies Communales

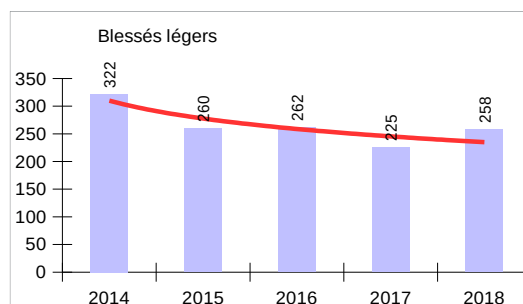
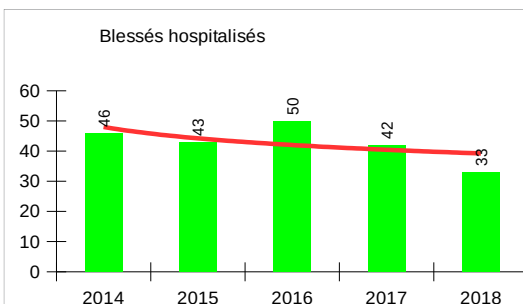
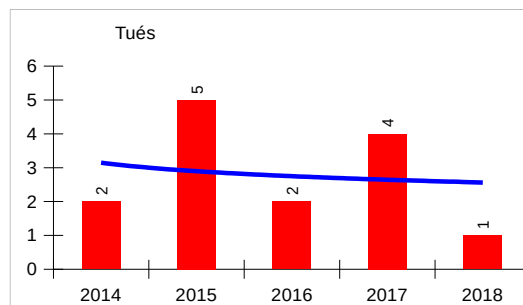
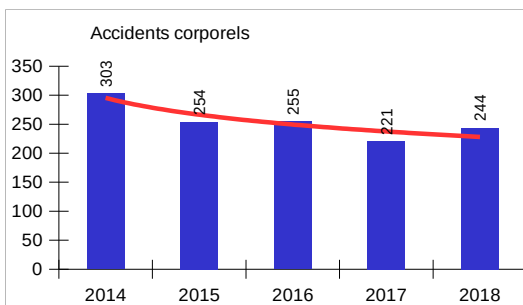


Évolution Unité urbaine de Limoges

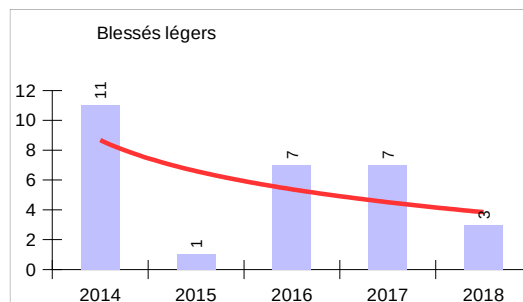
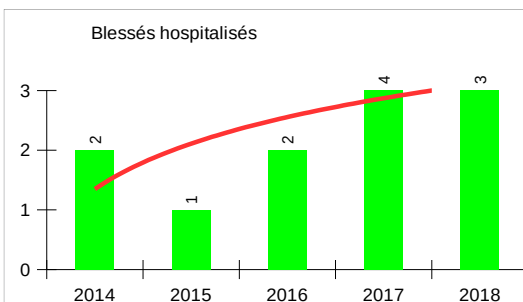
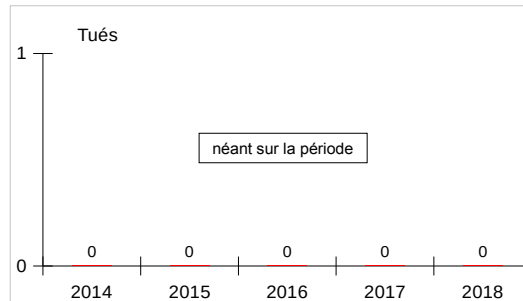
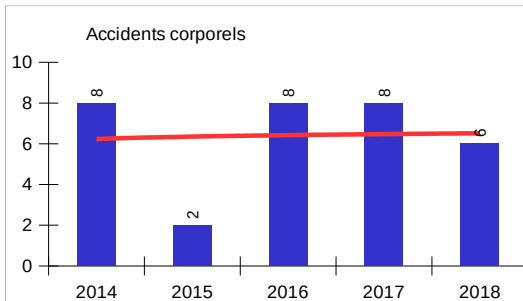
(communes de Condat/Vienne - Couzeix - Feytiat - Isle - Limoges - Le Palais/Vienne - Panazol)



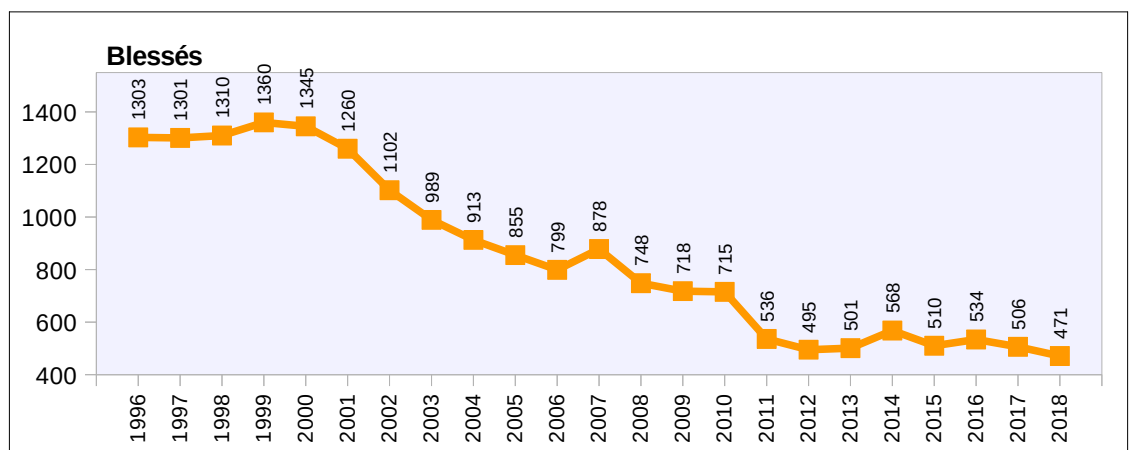
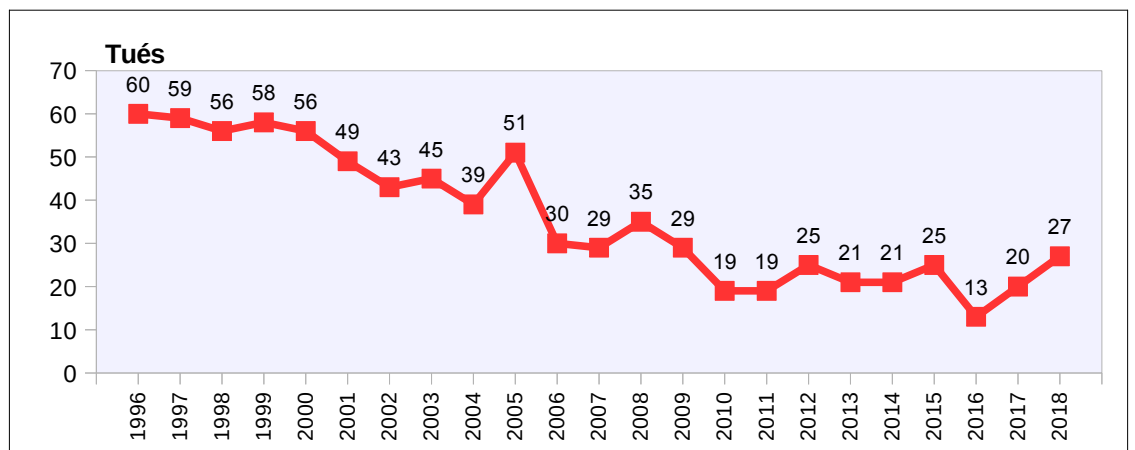
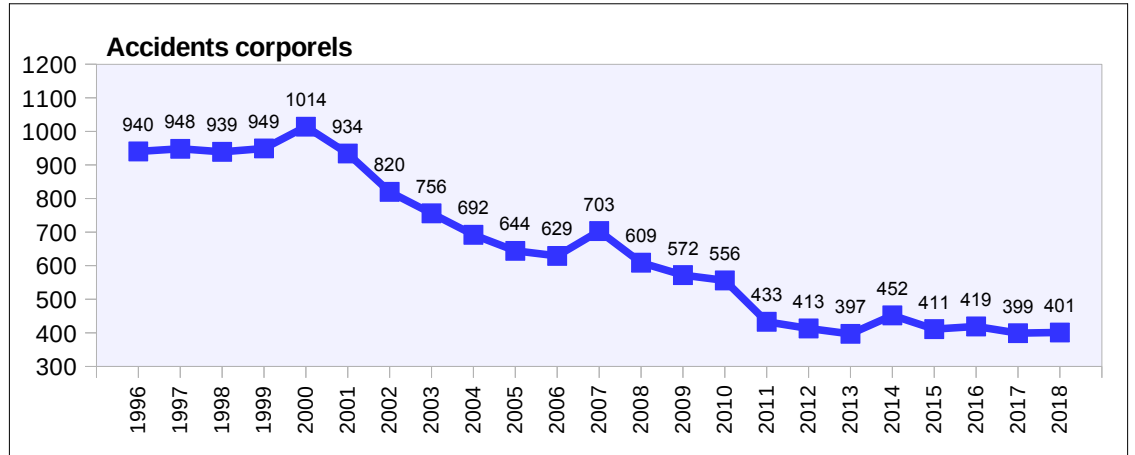
Évolution Commune de Limoges



Évolution Autres (hors réseau public, parking ...)



Annexe 3 – 1996-2018, 23 ans d'accidents sur les routes de la Haute-Vienne



Page laissée blanche intentionnellement



PASTEL
22, rue des Pénitents Blancs
87032 LIMOGES Cedex
Téléphone : 05 55 12 90 00



Observatoire
Départemental de
Sécurité
Routière

JNN

Ce document est optimisé pour une impression recto-verso