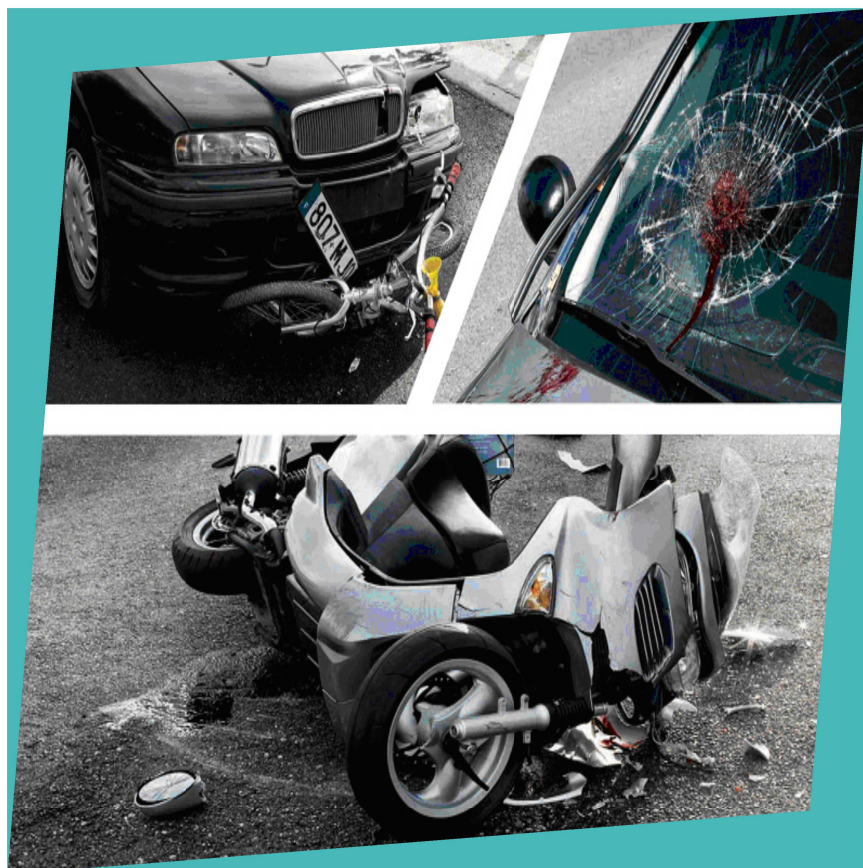


direction départementale des territoires
de la Haute-Vienne

ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE en Haute-Vienne

Bilan 2017



Service eau environnement forêt et risques

Juin 2018



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 2017.....	7
1.1 - Bilan de l'année.....	7
1.2 - Analyse temporelle.....	9
1.3 - Accidentalité et routes.....	10
1.4 - Accidentalité et véhicules.....	12
1.5 - Accidentalité et usagers.....	13
1.6 - Accidentalité et infractions.....	16
1.7 – Les accidents mortels.....	18
1.8 – Les accidents impliquant des jeunes conducteurs novices.....	19
2 – Bilan des objectifs du DGO 2013-2017.....	22
2.1 – Réduction des accidents corporels et des victimes.....	22
2.2 – Suivi de l'évolution des indicateurs les plus représentatifs des enjeux du DGO...23	
3 – Synthèse générale.....	25
Annexe 1 – Accidentalité de l'unité urbaine de Limoges.....	27
Annexe 2 - Évolution par réseaux 2013-2017.....	29

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 :

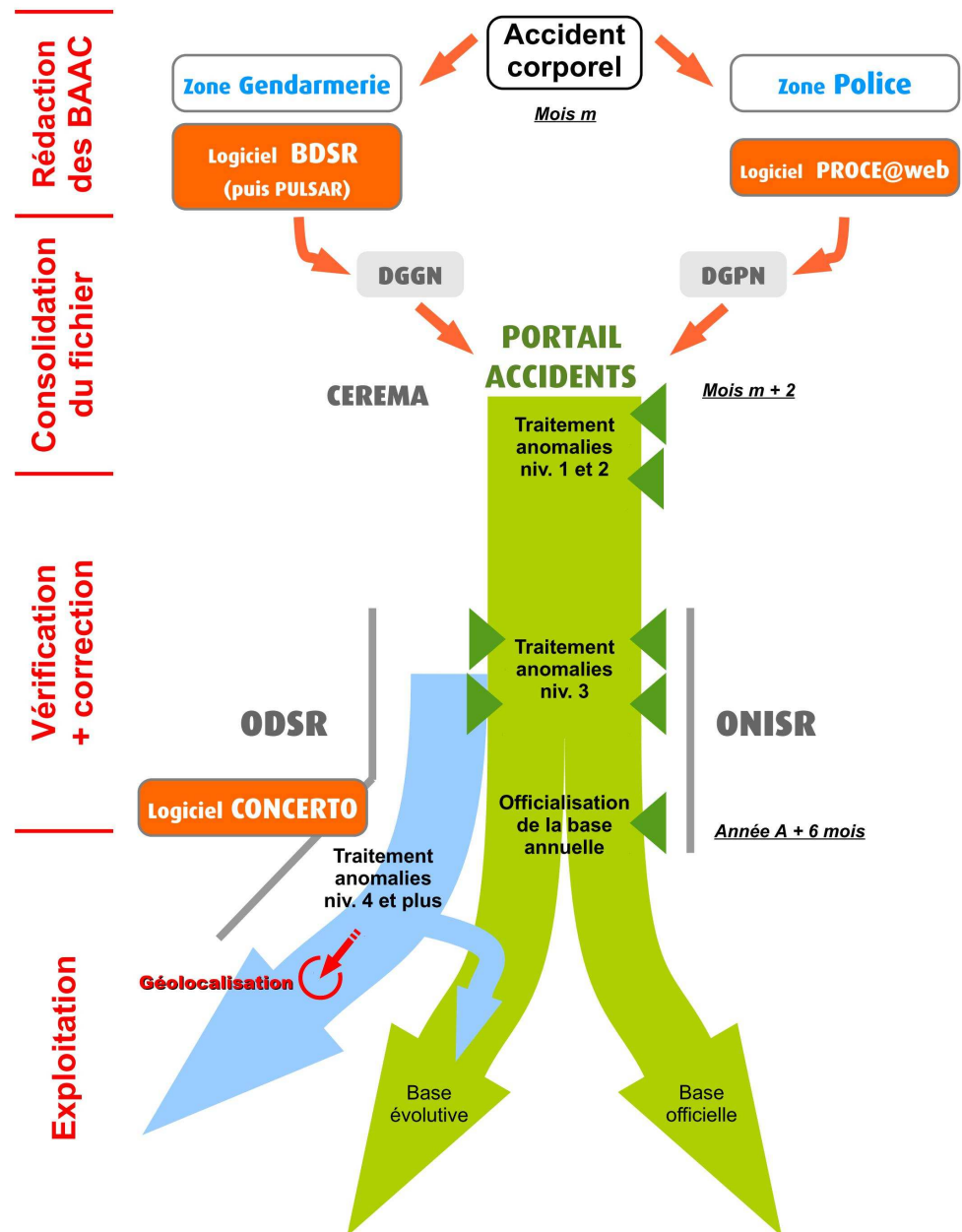
- les **accidents mortels** : accidents ayant fait au moins 1 tué ;
- les **accidents graves** :
 - 1^{ère} définition : accident ayant fait au moins 1 blessé hospitalisé ou 1 tué ;
 - 2^{ème} définition : accident ayant fait au moins 1 blessé hospitalisé mais non mortel.

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
 DGNP : 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 2017 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 2016 et 2017, il apparaît nécessaire de calculer l'évolution réelle en base 100.

Dans un 1^{er} temps, l'indice de l'année 2016 (n-1) est calé à 100.
Puis l'indice de l'année 2017 (n) est calculé.
Enfin l'évolution *entre 2016 et 2017* est calculée.

Exemple

Année	Base de calcul (total accidents)	Item (élément de données)	
		Nbre	Indice
2016	419	26	100
2017	399	27	109
Différence			+9
Evolution (en%)			+9,1%

indice 100 pour l'année l'année 2016

Indice base 100 par rapport au nombre d'accidents des années 2016/2017
 $[100 - (\text{nbre}2016 - \text{nbre}2017) / \text{nbre}2016]$
 $\times (\text{accidents}2016 / \text{accidents}2017)]$

Evolution réelle 2017 par rapport à 2016
 $[(\text{indice}2017 - \text{indice}2016) / \text{indice}2016 \times 100]$

Bilan de l'accidentalité 2017

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

1 - Accidentalité routière 2017

1.1 - Bilan de l'année

- faible baisse des accidents corporels ;
- 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 2017		399	20	144	526	20	506	137	5,0
Rappel année 2016		419	11	140	547	13	534	153	3,1
Évolution entre 2016 et 2017	Nbre	-20	+9	+4	-21	+7	-28	-16	+1,9
	%	-4,8% 	+81,8% 	+2,9% 	-3,8% 	+53,8% 	-5,2% 	-10,5% 	
Moyenne 2012-2016 (5 ans)		418	20	145	543	22	522	153	5,3
Évolution entre 2017 et moyenne 2012-2016	Nbre	-19	0	-1	-17	-2	-16	-16	-0,3
	%	-4,5% 	0,0% 	-0,7% 	-3,1% 	-9,1% 	-3,1% 	-10,5% 	
Valeurs nationales	2017 ⁽²⁾	61 570				3 693	77 746	29 252	6,0
	2016	59 919				3 738	75 819	28 817	6,2
Evolution		2,8%				-1,2%	+2,5%	+1,5%	

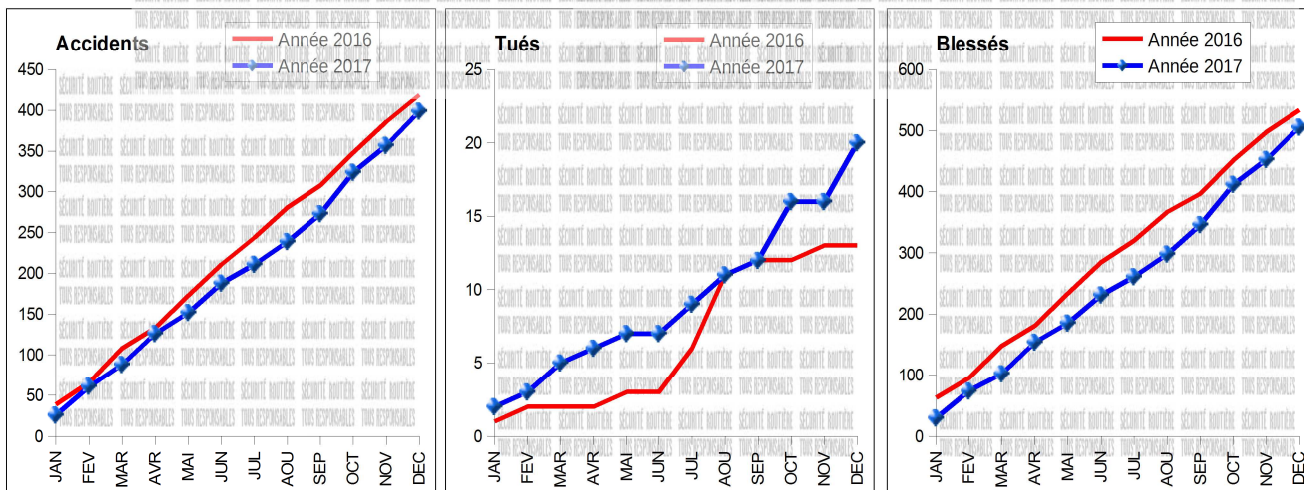
(1) - Ig = Indicateur de gravité (modèle DSR) = Nbre de tués / Nombre d'accidents * 100

(2) - valeur nationales 2017 = données provisoires

- par rapport à l'année 2016, le bilan 2017 présente :
 - une faible baisse de **4,8%** des accidents corporels ;
 - **une très forte hausse des accidents mortels (+81,8%) et du nombre de tués (+53,8 %), 2016 étant le plus bas niveau historique avec 13 tués ;**
 - une hausse de 2,9% des accidents graves avec cependant une baisse des blessés (-5,2%).
- la Haute-Vienne enregistre une baisse du nombre des accidents corporels alors que le niveau national subit une légère hausse (+2,8%) ;
- en 2017, l'indicateur de gravité (Ig) est en hausse (5,0) par rapport à celui de 2016 (3,1) il reste moins élevé que celui de l'indice national.
- Par rapport à la moyenne des cinq dernière années, l'accidentalité 2017 subit une baisse (-4,5%), les tués représentent une baisse plus importante (-9,1%).

Évolution mensuelle entre 2016 et 2017

Mois	Année 2016										Année 2017										Évolution cumulée 2016 / 2017				
	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	39	1	63	13	50	39	1	63	13	50	26	2	30	5	25	26	2	30	5	25	-13	+1	-33	-8	-25
FEV	27	1	32	6	26	66	2	95	19	76	35	1	44	14	30	61	3	74	19	55	-5	+1	-21	+0	-21
MAR	42	0	53	15	38	108	2	148	34	114	27	2	28	5	23	88	5	102	24	78	-20	+3	-46	-10	-36
AVR	25	0	33	12	21	133	2	181	46	135	38	1	52	17	35	126	6	154	41	113	-7	+4	-27	-5	-22
MAI	40	1	53	23	30	173	3	234	69	165	26	2	31	10	21	152	7	185	51	134	-21	+4	-49	-18	-31
JUN	38	0	51	11	40	211	3	285	80	205	36	0	46	17	29	188	7	231	68	163	-23	+4	-54	-12	-42
JUL	33	3	35	15	20	244	6	320	95	225	23	2	36	11	19	211	9	261	79	182	-33	+3	-59	-16	-43
AOU	37	5	47	16	31	281	11	367	111	256	28	2	37	8	29	239	11	298	87	211	-42	+0	-69	-24	-45
SEP	27	1	30	6	24	308	12	397	117	280	34	1	43	11	37	273	12	346	98	248	-35	+0	-51	-19	-32
OCT	40	0	55	16	39	348	12	452	133	319	51	4	66	15	51	324	16	412	113	299	-24	+4	-40	-20	-20
NOV	38	1	46	10	36	386	13	498	143	355	33	0	41	12	29	357	16	453	125	328	-29	+3	-45	-18	-27
DEC	33	0	36	10	26	419	13	534	153	381	42	4	53	12	41	399	20	506	137	369	-20	+7	-28	-16	-12



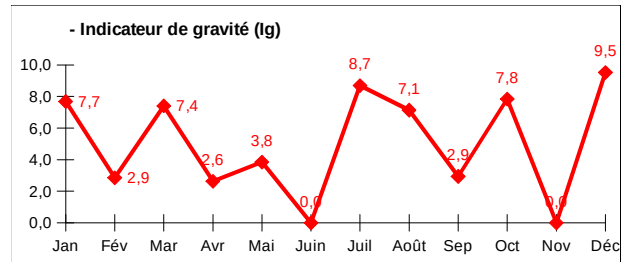
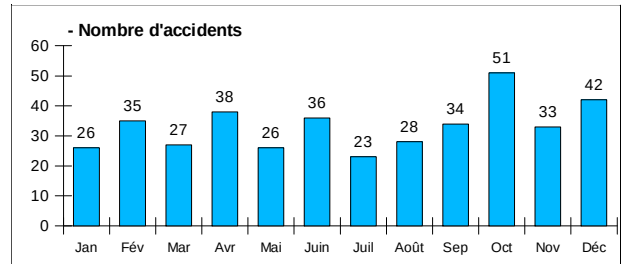
- l'évolution mensuelle entre 2016 et 2017 montre une faible baisse des accidents quasi continue tout au long de l'année ;
- à l'inverse, l'indicateur des tués est demeuré en hausse toute l'année, pour se terminer fin décembre à +7 tués.

1.2 - Analyse temporelle

- janvier, mai et juillet sont les mois les moins accidentogènes ;
- avec un indice de gravité de 9,5, décembre est le mois le plus meurtrier

a) - Selon le mois

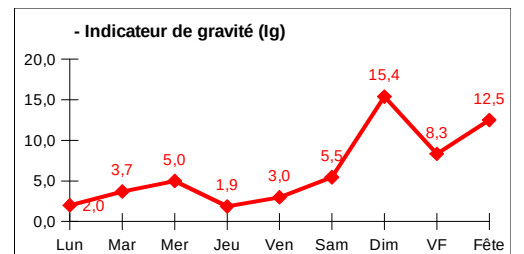
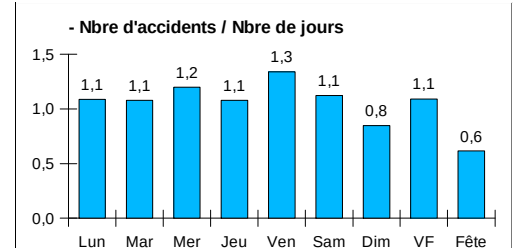
Mois	Nombre	Ig	Nbre moy / 5a
Janvier	26	7,7	33
Février	35	2,9	25
Mars	27	7,4	32
Avril	38	2,6	32
Mai	26	3,8	33
Juin	36	0,0	39
Juillet	23	8,7	34
Août	28	7,1	37
Septembre	34	2,9	37
Octobre	51	7,8	45
Novembre	33	0,0	37
Décembre	42	9,5	35



b) - Selon le jour de la semaine

Mois	Nombre	Acc/J	Ig	Nbre Jours
Lundi	50	1,1	2,0	46
Mardi	54	1,1	3,7	50
Mercredi	60	1,2	5,0	50
Jeudi	54	1,1	1,9	50
Vendredi	67	1,3	3,0	50
Samedi	55	1,1	5,5	49
Dimanche	39	0,8	15,4	46
V.Fête	12	1,1	8,3	11
Fête	8	0,6	12,5	13

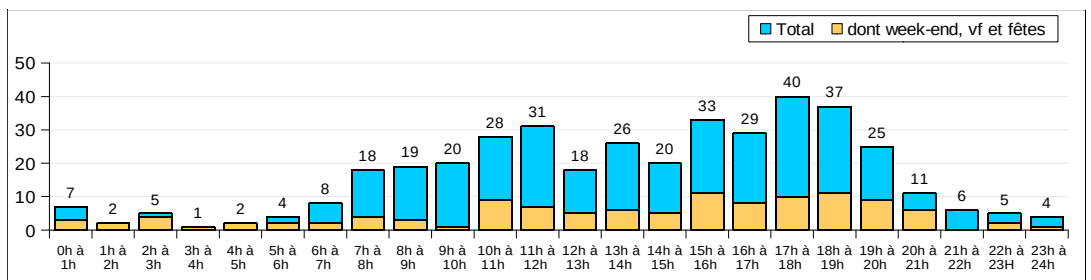
Acc / J = Nbre accidents. / Nbre de jours d'un même type



Le dimanche concentre 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

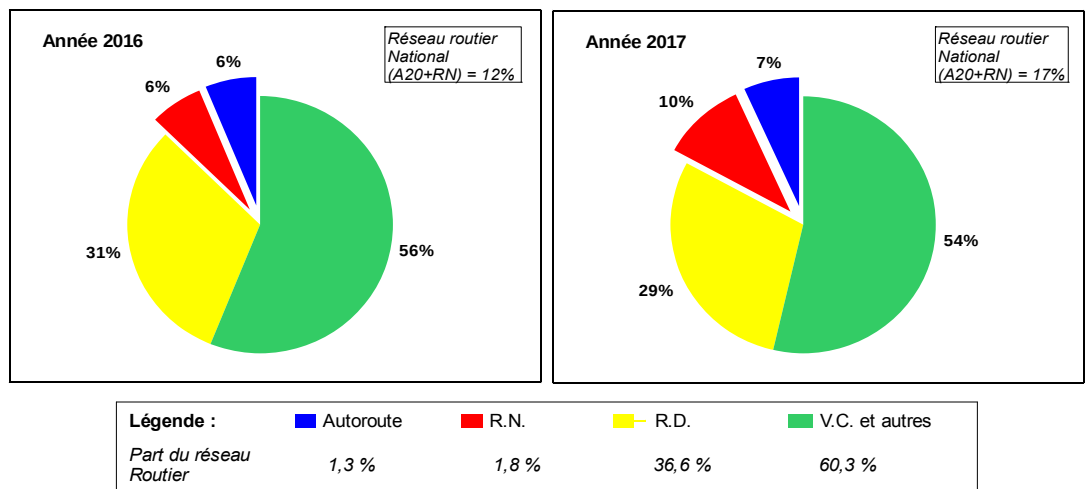
1.3.1 - Les accidents par catégorie de voie

Forte augmentation des accidents sur les routes nationales

Année	Base de calcul (total accidents)	Autoroute A20		Route Nationale		Route Départementale		Voie communale et autre	
		Nbre	Indice *	Nbre	Indice *	Nbre	Indice *	Nbre	Indice *
2016	419	26	100	27	100	131	100	235	100
2017	399	27	109	41	159	117	94	214	96
Différence		+9		+59		-6		-4	
Évolution (en%)		+9,1%		+59,5%		-6,2%		-4,4%	

* : indice base 100 pour l'année 2016

Graphiques des catégories de voies par années



1.3.2 - Répartition des accidents

- augmentation des accidents hors agglomération

Année		2016	2017	Différence	Évolution (en %)
Base de calcul (total accidents)		419	399		
Agglomération	Nbre	272	250	-3	-3,5%
	Indice *	100	97		
Hors agglomération	Nbre	147	149	+6	+6,4%
	Indice *	100	106		
Jour	Nbre	298	300	5,7	+5,7%
	Indice *	100	106		
Nuit	Nbre	121	99	-14	-14,1%
	Indice *	100	86		
En courbes	Nbre	94	91	+2	+1,7%
	Indice *	100	102		
Intersections	Nbre	120	112	-2	-2,0%
	Indice *	100	98		
Plat	Nbre	113	276	+156	+156,5%
	Indice *	100	256		
Pente	Nbre	113	110	+2	+2,2%
	Indice *	100	102		

* : indice base 100 pour l'année 2016

1.3.3 - État de surface – conditions atmosphériques

Augmentation
des accidents
en conditions
météos
dégradées

Année		2016	2017	Différence	Évolution (en %)
Base de calcul (total accidents)		419	399		
Mouillée	Nbre	128	115	-6	-5,7%
	Indice *	100	94		
Pluie	Nbre	103	103	+5	+5,0%
	Indice *	100	105		
Brouillard **	Nbre	2	3	+58	+57,5%
	Indice *	100	158		
Neige / verglas **	Nbre	1	8	+740	+740,1%
	Indice *	100	840		

* : indice base 100 pour l'année 2016

** : certaines évolutions sont importantes vues les faibles valeurs

Les conditions atmosphériques normales, c'est à dire par beau temps ou ciel clair, représentent 74 % des accidents, soit presque les trois quart des accidents qui ont lieu en dehors de conditions météorologiques dégradées (pluie, neige, grêle, brouillard, vent, temps éblouissant ou couvert, etc.).

1.4 - Accidentalité et véhicules

1.4.1 - Catégorie de véhicules et usagers impliqués

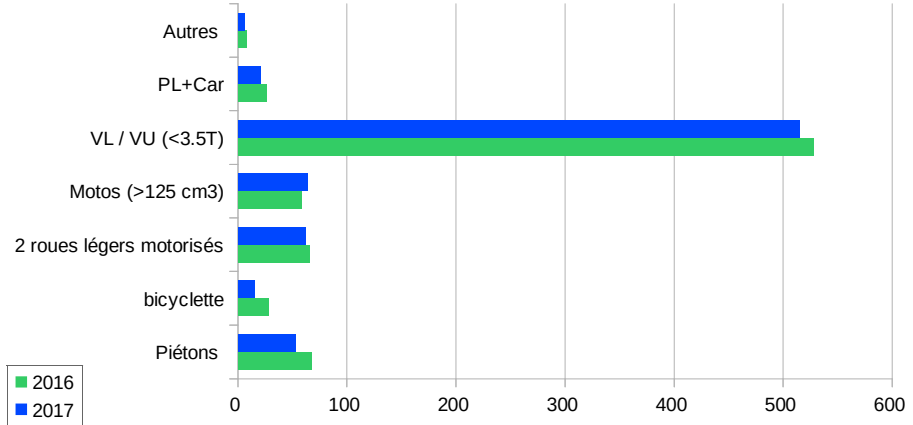
- hausse des accidents impliquant une moto (+17,2 %) ;
- hausse des accidents impliquant un ou des VL (+3,6%)

Catégorie d'impliqués	Nombre d'impliqués concernés						Nombre d'accidents concernés ⁽²⁾	
	2016		2017		Différence	Évolution ⁽¹⁾	2016	2017
	Nbre	Indice*	Nbre	Indice*				
Piétons	68	100	53	83	-17	-17,2%	63	49
bicyclette	28	100	15	57	-43	-43,1%	28	14
2 roues légers motorisés	66	100	62	100	-0	-0,2%	66	61
Motos (>125 cm3)	58	100	64	117	+17	+17,2%	58	63
VL / VU (<3.5T)	528	100	515	104	+4	+3,6%	349	343
PL+Car	26	100	21	86	-14	-14,2%	25	20
Autres (voiturettes ...)	8	100	6	80	-20	-20,3%	8	6
	782		736					
	Total des impliqués							

* : indice base 100 pour l'année 2016

(1) - certaines évolutions peuvent être importantes vues les valeurs faibles
(2) - un accident peut impliquer plusieurs véhicules et être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des impliqués



Pour l'ensemble des impliqués :

- la part des véhicules légers (VL/VU) présente une légère hausse (+3,6%) mais concentre 70% des impliqués ;
- **les usagers de motos lourdes (>125 cm3), 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 *
2016	419	44	100	105	100	48	100	13	100
2017	399	40	95	104	104	57	125	19	153
Différence			-5		+4		+25		+53
Évolution (en%)			-4,5%		+4,0%		+24,7%		+53,5%

* : indice base 100 pour l'année 2016

** : 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 *
2016	419	177	100	211	100	26	100	5	100
2017	399	154	91	217	108	20	81	8	168
Différence		-9		+8		-19		+68	
Évolution (en%)		-8,6%		+8,0%		-19,2%		+68,0%	

* : indice base 100 pour l'année 2016

** : certaines évolutions sont importantes vues les faibles valeurs

1.4.4 - Manœuvres

Année			2016	2017	Différence	Évolution (en %)
Base de calcul (total accidents)			419	399		
Dépassement	Nbre		54	77	+50	+49,7%
	Indice *		100	150		
Tourne à gauche	Nbre		76	51	-30	-29,5%
	Indice *		100	70		
Tourne à droite	Nbre		15	17	+19	+19,0%
	Indice *		100	119		
Insertion	Nbre		36	41	+20	+19,6%
	Indice *		100	120		
A l'arrêt	Nbre		42	29	-27	-27,5%
	Indice *		100	73		
Marche arrière **	Nbre		5	6	+26	+26,0%
	Indice *		100	126		
Stationnement **	Nbre		5	7	+47	+47,0%
	Indice *		100	147		
Évitement **	Nbre		10	12	+26	+26,0%
	Indice *		100	126		

* : indice base 100 pour l'année 2016

** : certaines évolutions sont importantes vues les faibles valeurs

1.5 - Accidentalité et usagers

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

1.5.1 - Usagers locaux / non locaux

(données en pourcentage)

Année	Locaux	Non locaux	Etrangers	non renseigné
2016	77,7%	16,7%	0,6%	5,0%
2017	69,0%	16,5%	1,0%	13,5%

1.5.2 - Usagers hommes / femmes

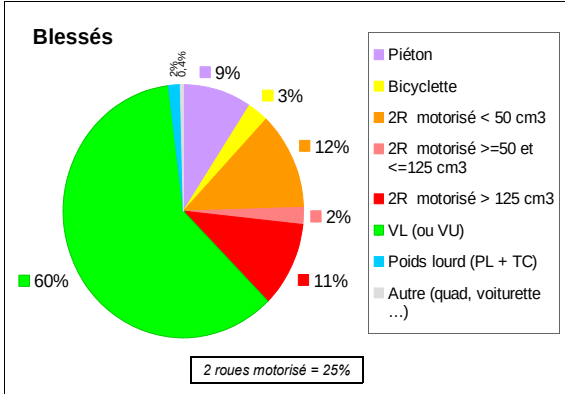
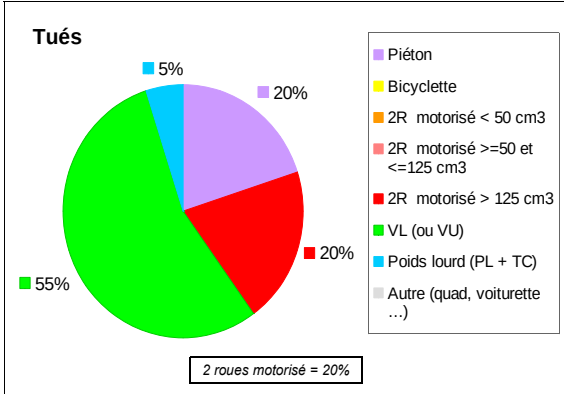
(données en pourcentage)

Année	Hommes	Femmes
2016	65,8%	34,2%
2017	59,8%	40,2%

Les femmes ont moins d'accidents que les hommes.

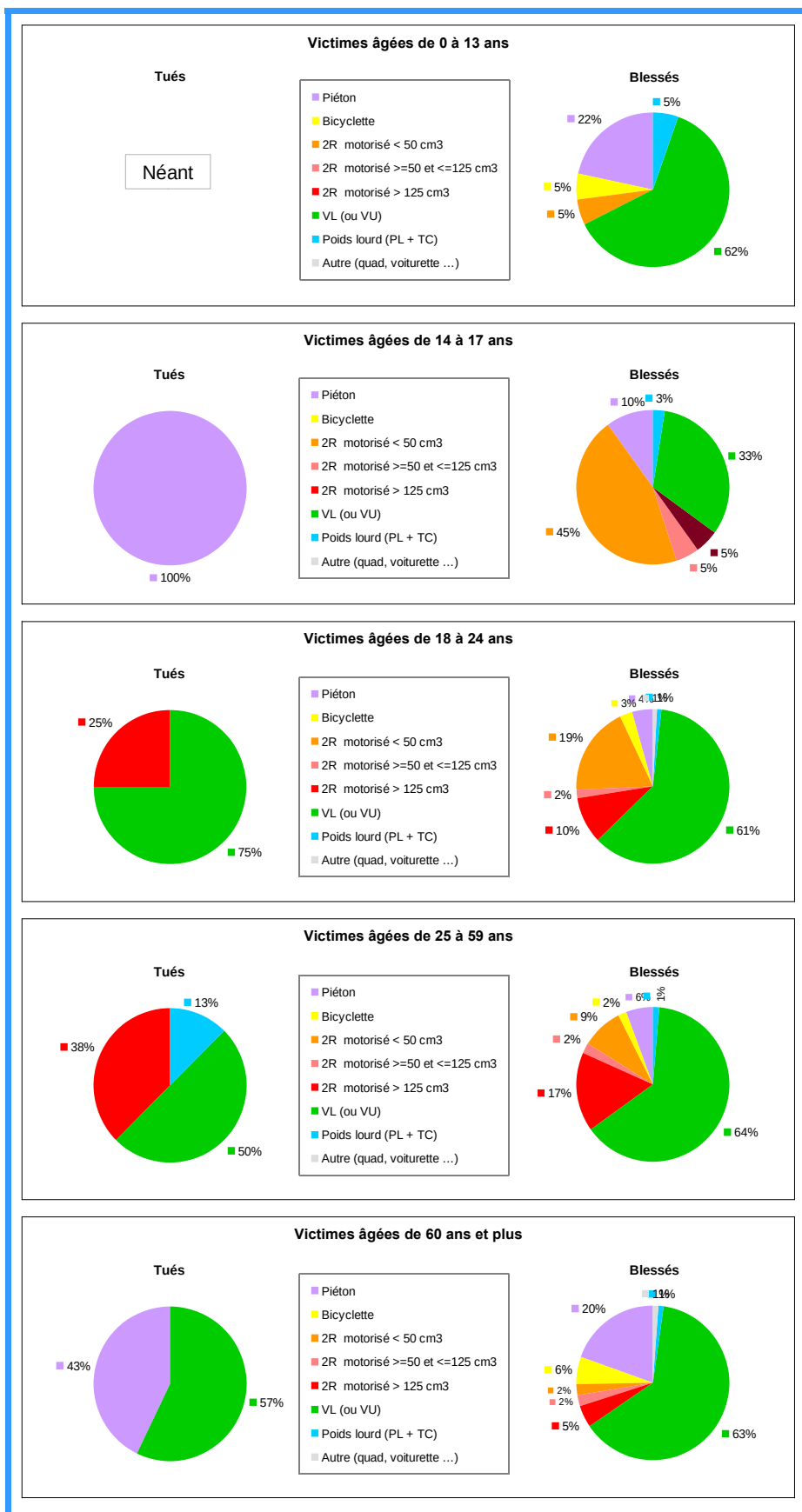
1.5.3 - Répartition des victimes par catégorie d'usagers et par classes d'âges

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		1	1			0			0		1	2	3	4	
	Blessés	2	6	8	4		4	4	1	5	3	3	7	13	4	8	5	17	47
	dont BH	1	1	2	2		2	1		1	1	2	3	6	2	5	3	10	20
Bicyclette	Tués			0			0			0			0					0	0
	Blessés		2	2			0	3		3	1	1	2	4	3	2		5	14
	dont BH		2	2			0			0	1		1	2				2	5
2R motorisé < 50 cm³	Tués			0			0			0			0					0	0
	Blessés		2	2	9	9	18	15	6	21	6	8	6	20	1	1		2	63
	dont BH		2	2	5	4	9	4	2	6	2	6	4	12	1			1	30
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm³	Tués			0			0			0			0					0	0
	Blessés			0		2	2	2		2	1		4	5	1	1		2	11
	dont BH			0		0	0			0	1		1	2		1		1	3
2R motorisé > 125 cm³	Tués			0			0	1	1		1	2	3					0	4
	Blessés			0	2	2	4	7	11	16	14	8	38	1	3			4	55
	dont BH			0		1	1		3	3	7	6	17	1	1			2	23
VL (ou VU)	Tués			0			0	1	2	3	2	1	1	4	1	1	2	4	11
	Blessés	9	14	23	3	10	13	40	29	69	47	41	58	146	18	22	15	55	306
	dont BH	1	3	4	1	2	3	3	6	9	9	8	8	25	2	6	5	13	54
Poids lourd (PL)	Tués			0			0			0			1	1				0	1
	Blessés			0			0			0	1	1	1	3				0	3
	dont BH			0			0			0			0	0				0	0
Transports en commun (TC)	Tués			0			0			0			0					0	0
	Blessés	1	1	2		1	1		1	1			0		1			1	5
	dont BH			0			0			0			0					0	0
Autre (quad, voiturette ...)	Tués			0			0			0			0					0	0
	Blessés			0			0		1	1			0	1				1	2
	dont BH			0			0		1	1			0	1				1	2
Total	Tués	0	0	0	0	1	1	1	3	4	2	2	4	8	1	2	4	7	20
	Blessés	12	25	37	16	24	40	68	45	113	75	68	86	229	29	38	20	87	506
	dont BH	1	8	9	8	7	15	8	12	20	21	22	20	63	9	13	8	30	137



- les usagers vulnérables, piétons, bicyclettes et 2 roues motorisés, représentent encore 40% des tués et 26,7% des blessés, par rapport à l'année précédente ces chiffres reflètent une hausse des tués (39% en 2016) et, une baisse sensible des blessés (41% en 2016) ;
- la grande masse des victimes se situe dans la tranche d'âge des 25/59 ans avec 40% des tués et 45,2% des blessés.

Graphiques par classes d'âges



1.6 - Accidentalité et infractions

1.6.1 - Port des équipements de sécurité

Le non port des équipements de sécurité obligatoires devient très marginal

Catégorie d'utilisateur	Type équipement	Non déterminé	Port	Non port	
				Nombre	%
2 roues légers motorisés	casque	0	58	4	6,9%
Moto	casque	0	61	1	1,6%
VL	ceinture	0	321	15	4,7%
PL	ceinture	0	16	3	18,8%

1.6.2 - Présence d'alcool

a) – Evolution

Baisse 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 *
2016	419	40	100	1	100	40	100
2017	399	31	81	1	105	32	84
Différence			-19		+5		-16
Évolution (en%)			-18,6%		+5,0%		-16,0%

* : indice base 100 pour l'année 2016

En 2016, dans un accident corporel impliquant 1 VL et 1 piéton, les deux usagers en cause avaient une alcoolémie illégale. De ce fait, la colonne « Tous accidents » ne correspond pas à la somme des accidents avec conducteur et avec piéton.

b) – Répartition suivant la catégorie d'utilisateur

Catégorie d'utilisateur	Impliqués avec alcoolémie illégale	% par rapport aux usagers impliqués (cf article 1.4)
Piétons	1	1,8%
Bicyclette	0	0,0%
2 roues légers motorisés	4	4,6%
Motos	2	4,5%
VL/VU (<3,5T)	25	4,4%
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	2016		2017		Différence	Évolution **
	Nombre	Indice *	Nombre	Indice		
Piétons	11	100	15	102	+2	+2,0%
Bicyclette	8	100	6	56	-44	-43,9%
2 roues légers motorisés	24	100	35	109	+9	+9,1%
Motos	19	100	25	98	-2	-1,6%
VL	195	100	273	105	+5	+4,7%
PL	9	100	6	50	-50	-50,1%
Autre *	4	100	1	19	-81	-81,3%
Total usagers avec un présumé responsable identifié	270		361			

* : indice base 100 pour l'année 2016

** : certaines évolutions sont importantes vues les faibles valeurs

La part des deux roues légers motorisés est en forte hausse

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

Groupement des infractions		Nombre d'infractions recensées					
		2016		2017		Différence	Évolution **
Groupe	Intitulé	Nbre	Indice*	Nbre	Indice*		
01 -	Alcool	40	100	32	84	-16	-16,0%
02 -	Stupéfiant	7	100	11	165	+65	+65,0%
03 -	Vitesse excessive **	8	100	4	53	-47	-47,5%
04 -	Perte de contrôle (vitesse inadaptée)	167	100	167	105	+5	+5,0%
05 -	Inattention	18	100	16	93	-7	-6,7%
06 -	Circulation/manoeuvre irrégulière	30	100	26	91	-9	-9,0%
07 -	Refus priorité entre véhicules	110	100	68	65	-35	-35,1%
08 -	refus priorité à piéton	32	100	12	39	-61	-60,6%
09 -	Dépassement irrégulier	5	100	6	126	+26	+26,0%
10 -	Traversée/circulation irrégulière piéton	22	100	11	53	-47	-47,5%
11 -	Téléphone / distracteur technologique **	0	100	0	-	0	0,0%
12 -	Obstacle sur voie (animal ...) **	2	100	1	53	-47	-47,5%
13 -	Facteur lié au véhicule	2	100	1	53	-47	-47,5%
14 -	Malaise **	5	100	1	21	-79	-79,0%
15 -	Somnolence / fatigue	13	100	13	105	+5	+5,0%
16 -	Autres	6	100	2	35	-65	-65,0%
17 -	Indéterminés	3	100	3	105	+5	+5,0%
Base de calcul (total accidents)		419		399			

* : indice base 100 pour l'année 2016

** : certaines évolutions sont importantes vues les valeurs faibles

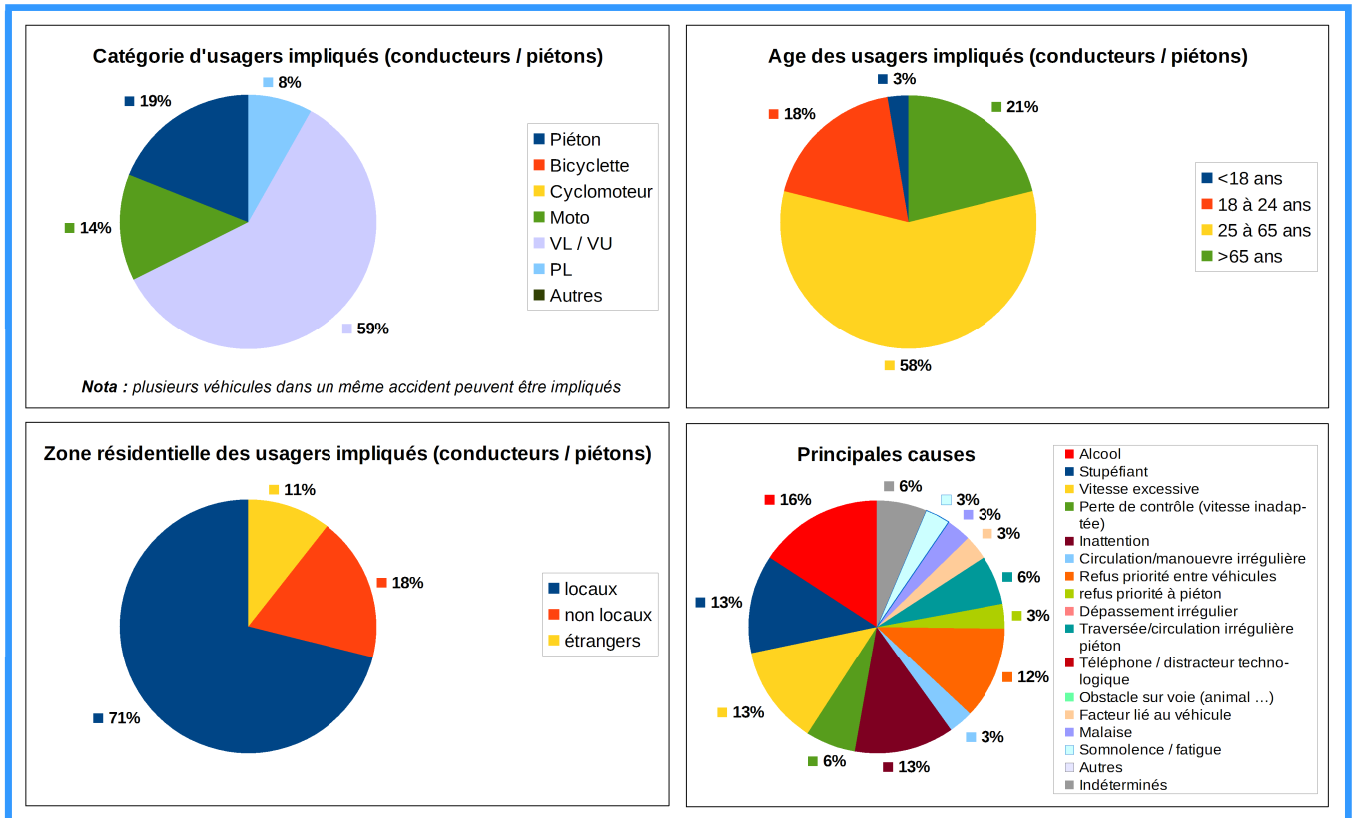
La perte de contrôle, le refus de priorité et l'alcool sont les principales causes des accidents

1.7 – Les accidents mortels

En 2017, **20 accidents mortels** ont causé le décès de **20 personnes**.

Par rapport à l'année précédente, 2017 subit une **très forte hausse du nombre des accidents mortels et du nombre de tués**, respectivement +81,8% et +53,8%.

Principaux critères des accidents mortels :



- ce sont les véhicules légers (59%) qui sont les principaux impliqués. Les piétons arrivent en 2^{ème} position avec 19% des impliqués ;
- en 2017, sept piétons ont été impliqués, dont quatre sont décédés alors qu'un seul était impliqué en 2016 ;
- **l'alcool (16%) est la principale cause des accidents mortels** ;
- les stupéfiants et la vitesse excessive (13% chacun) arrivent en 2^{ème} position, suivis du refus de priorité (12%) ;
- les usagers originaires du département (locaux) restent les principaux impliqués avec 71% des conducteurs/piétons ;
- comme les années précédentes, la principale tranche d'âge impliquée dans les accidents mortels est celle des 25/65 ans (58%).

1.8 – 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.

1.8.1 - L'accidentalité routière des conducteurs novices

		Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH
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%
2016	Accidents impliquant un conducteur novice	67	1	23	92	1	91	31
	Rappel tous accidents	419	11	140	547	13	534	153
	Pourcentage	16,0%	9,1%	16,4%	16,8%	7,7%	17,0%	20,3%
Evolution entre 2016 et 2017	Nbre	+22	+3	-1	+36	+3	+33	-11
	%	+32,8%	+300,0%	-4,3%	+39,1%	+300,0%	+36,3%	-35,5%

- entre 2016 et 2017, **le nombre d'accidents corporels subit une très forte hausse de 32,8%**, Avec quatre accidents mortels au lieu d'un en 2016, **le nombre de tués subit une très forte augmentation** ;
- les jeunes conducteurs novices sont impliqués dans 22% des accidents corporels (16% en 2016) et dans 20% des accidents mortels (9,1% en 2016), ceux-ci représentent 20% des tués. **La hausse des accidents mortels est importante, de même le nombre d'accidents corporels est en augmentation.**

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

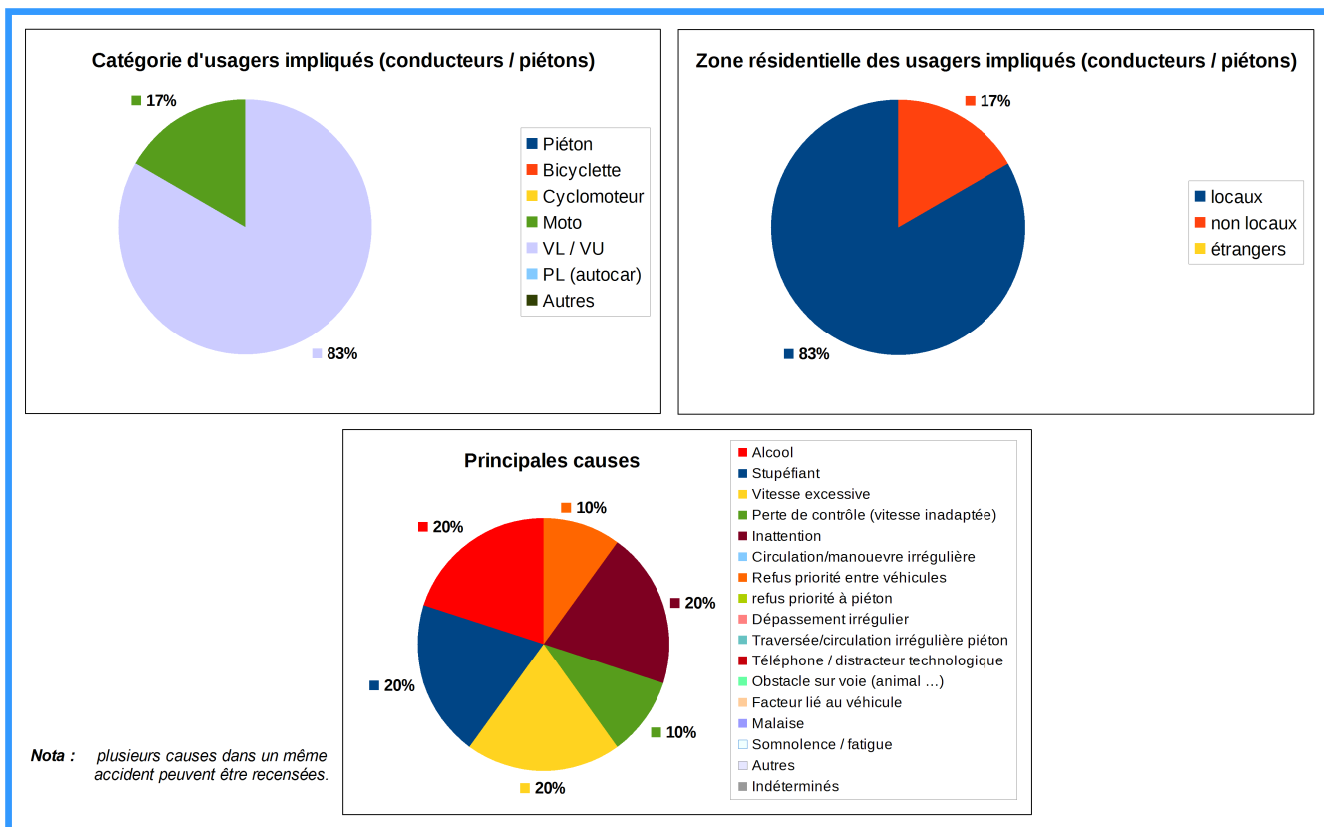
Conducteurs novices 2016 Principaux critères			Dépt 87 Nombre	Part conducteurs novices
Par catégorie		Nombre		
Voies	A20	12	27	44,4%
	RN	9	41	22,0%
	RD	24	117	20,5%
	VC et rues	44	206	21,4%
	Autres (Parkings ...)	0	8	0,0%
Répartitions	En agglomération	55	250	22,0%
	Hors agglomération	34	149	22,8%
	De jour	65	300	21,7%
	De nuit	24	99	24,2%
	En intersection	26	112	23,2%
	En courbe	18	91	19,8%
Collision	Frontale	9	40	22,5%
	Par le côté	30	104	28,8%
	Arrière	13	57	22,8%
	En Chaîne	7	19	36,8%
Impliqués	Total impliqués	170	736	23,1%
	Piétons	3	53	5,7%
	bicyclette	2	15	13,3%
	2 roues légers motorisés	12	62	19,4%
	Motos	8	64	12,5%
	VL / VU (<3.5T)	139	515	27,0%
	PL+Car *	6	21	28,6%
	Autres *	0	6	0,0%
Alcool	Accidents présentant une alcoolémie illégale			
	conducteur ou piéton	7,87%	8,02%	

* : 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 (27%), suivis des 2 roues légers motorisés (19,4%) qui sont impliqués dans les accidents ;
- l'alcoolémie des jeunes (7,87%) reste légèrement inférieure à celle du département (8,02%).

1.8.3 - Les accidents mortels impliquant un jeune conducteur novice

En 2017, **quatre accidents mortels**, impliquant des jeunes conducteurs novices, ont causé le décès de quatre personnes et fait un blessé léger. Un accident a eu lieu sur l'autoroute A 20, les autres sur des routes départementales. Tous les accidents ont eu pour cause des facteurs multiples.



2 – Bilan des objectifs du DGO 2013-2017

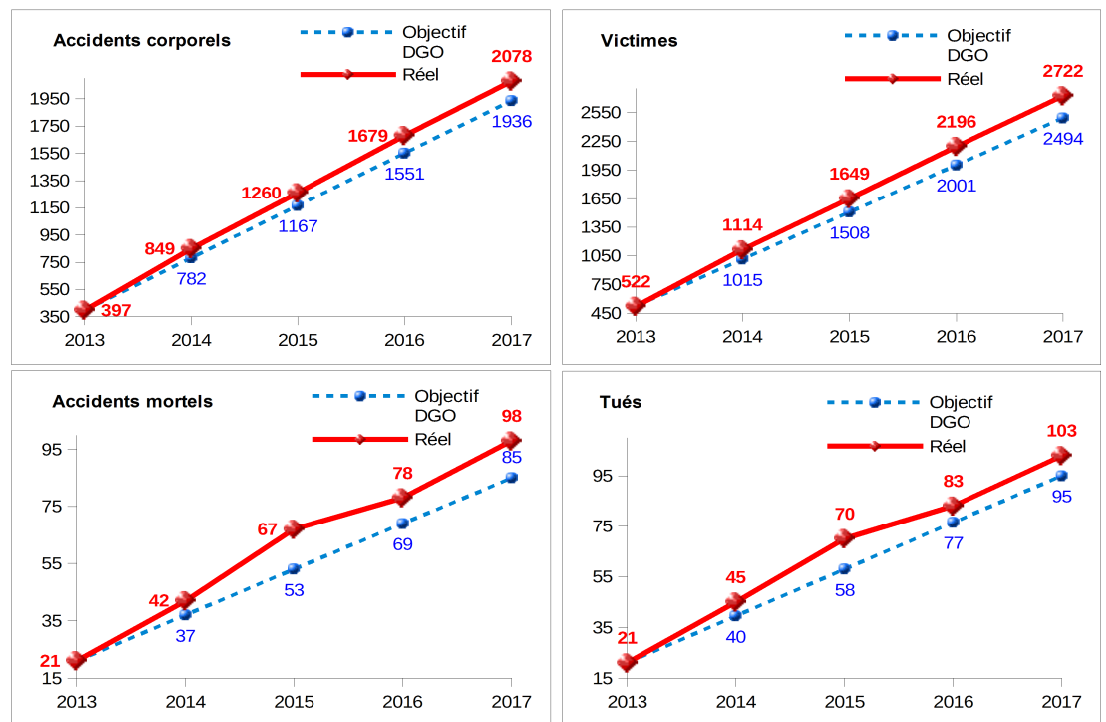
Le document général d'orientations (DGO) définit et affiche les axes prioritaires qui seront mis en œuvre par les principaux acteurs en matière de lutte contre l'insécurité routière. Afin de contribuer à l'effort national, le DGO comporte un certain nombre d'objectifs chiffrés permettant son suivi.

2.1 – Réduction des accidents corporels et des victimes

L'objectif est de **réduire de 25 % le nombre d'accidents et de victimes** sur la période 2013/2017. Cela se traduit en terme d'objectifs chiffrés de la façon suivante :

		Accidents	Victimes	Accidents Mortels	Tués
Données 2008/2012	5 ans	2581	3326	114	127
	Moyenne annuelle	516	665	23	25
Objectif DGO 2013/2017 -25 % sur 5 ans	5 ans	1936	2494	85	95
	Moyenne annuelle	387	499	17	19
Données réelles cumulées	1 an (2013)	397	522	21	21
	2 ans (2014)	849	1114	42	45
	3 ans (2015)	1260	1649	67	70
	4 ans (2016)	1679	2196	78	83
	5 ans (2017)	2078	2722	98	103

Les quatre indicateurs sont supérieurs à l'objectif



2.2 – Suivi de l'évolution des indicateurs les plus représentatifs des enjeux du DGO

Le DGO prévoit le suivi de l'évolution des indicateurs suivants :

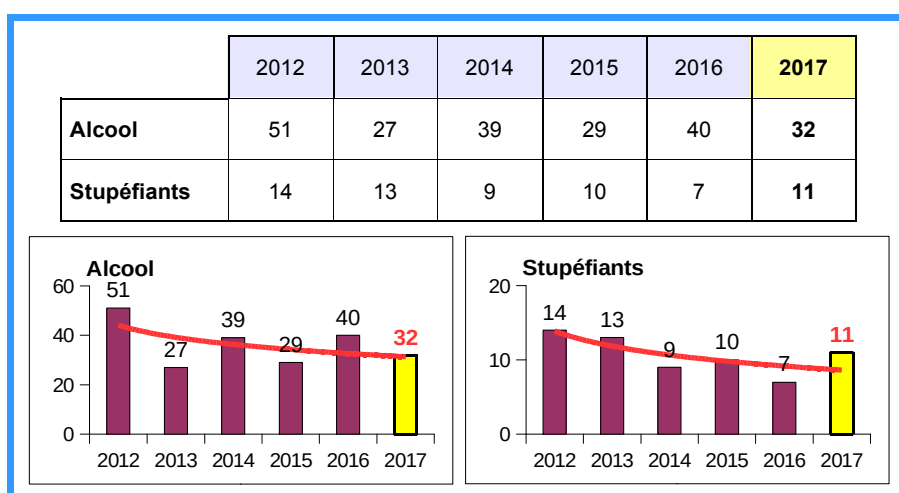
- l'alcool et les stupéfiants ;
- les refus de priorité et les accidents en intersection ;
- le défaut de maîtrise ;
- l'accidentalité des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers de deux roues motorisés).

2.2.1 - Alcool et stupéfiants

Le suivi porte sur la totalité des accidents ayant pour cause principale l'alcool et les stupéfiants.

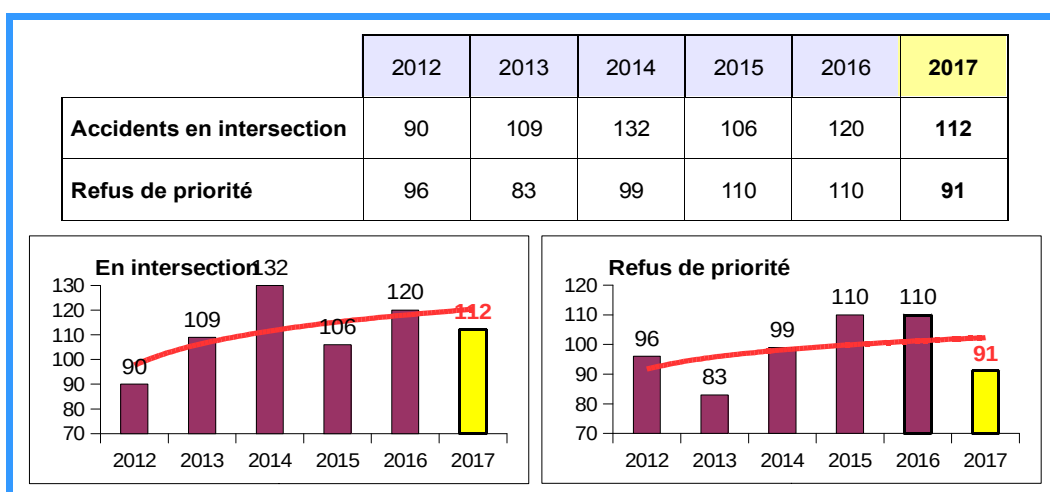
Alcool :
baisse globale
sur la période.

Stupéfiants :
Entre 2012 et
2016 baisse
régulière, puis
hausse en
2017.



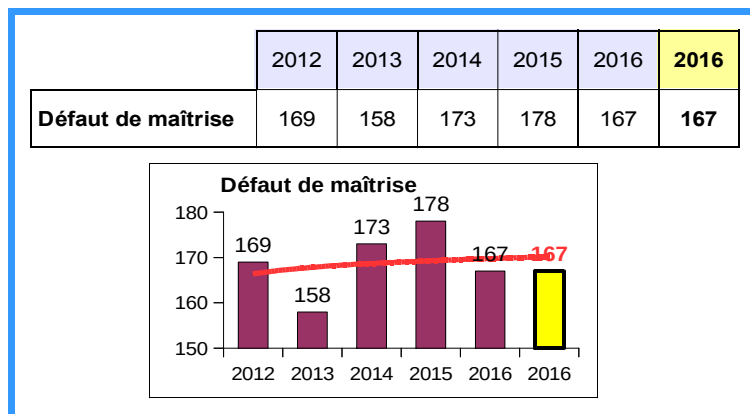
2.2.2 - Refus de priorité et accidents en intersection

Les carrefours, notamment en agglomération, restent une cause importante dans les accidents de la circulation. Le refus de priorité est également un sujet sensible, en particulier en zone urbaine de Limoges.



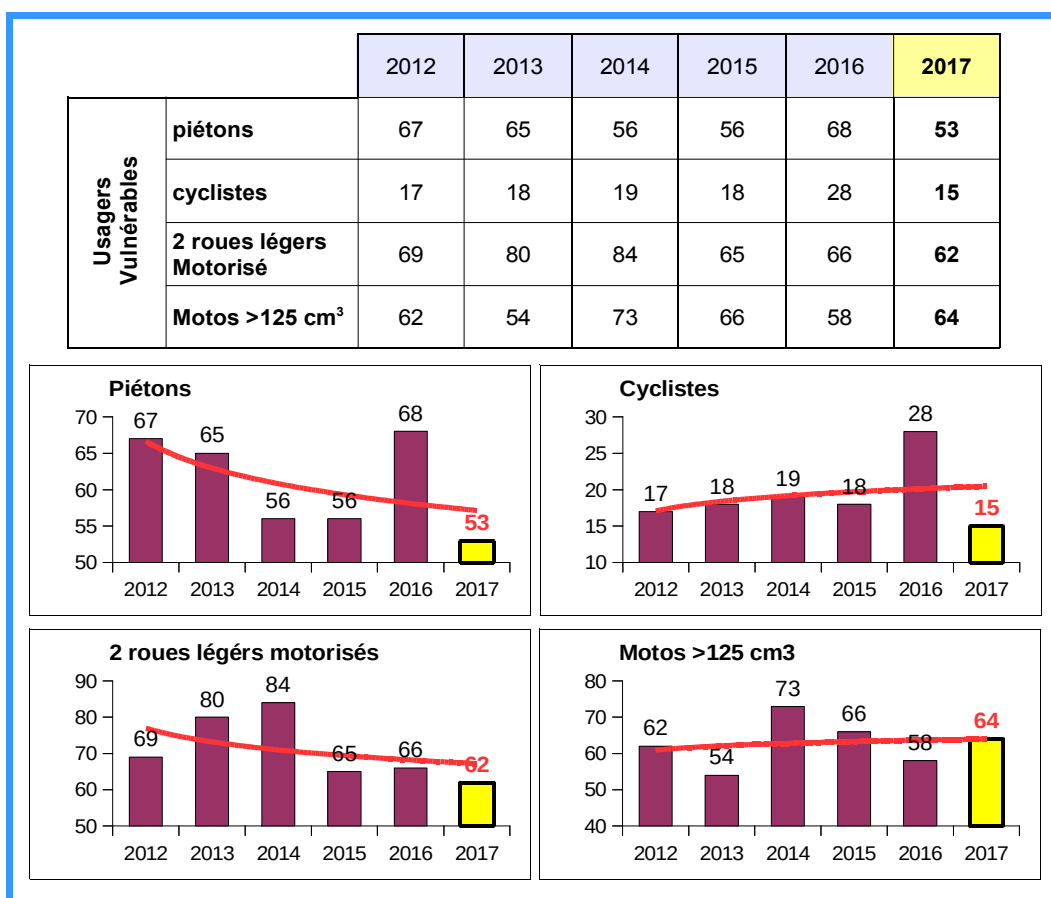
2.2.3 - Défaut de maîtrise

Le terme « défaut de maîtrise » est utilisé quand un usager, responsable d'un accident, circule à une *vitesse inadaptée eu égard aux circonstances* et/ou perd le contrôle de son véhicule. Il est à noter que les excès de vitesse dûment répertoriés dans le code de la route n'entrent pas dans cette catégorie.



2.2.4 - Accidentalité des usagers vulnérables

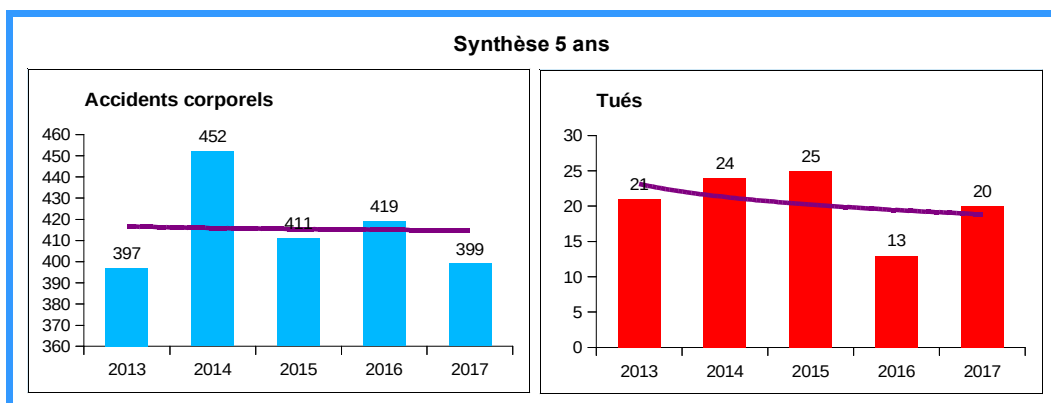
Ce groupe est composé des piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés.



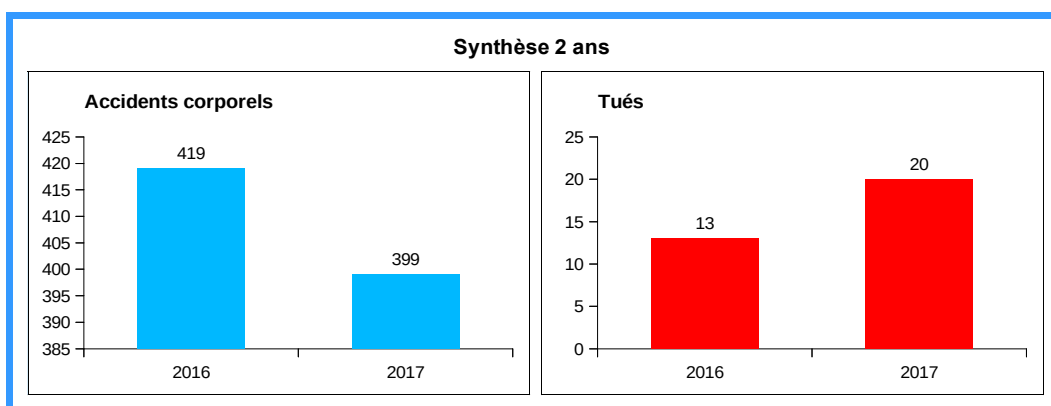
3 – Synthèse générale

Sur les 5 dernières années, on constate une quasi-stagnation du nombre des accidents, la courbe montre une légère hausse entre 2014 et 2016 avec une pointe à 452 accidents en 2014.

La tendance des tués est en légère baisse avec un tué en moins entre 2013 et 2017. 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.



Entre 2016 et 2017, légère baisse des accidents mais **forte hausse du nombre de tués**.



Par rapport à l'année 2016, le bilan 2017 présente :

- une faible baisse de **4,8%** des accidents corporels ;
- **une très forte hausse des accidents mortels (+81,8%) et du nombre de tués (+53,8 %), 2016 étant le plus bas niveau historique avec 13 tués ;**
- une hausse de 2,9% des accidents graves avec cependant une baisse des blessés (-5,2%).

La Haute-Vienne enregistre une baisse du nombre des accidents corporels alors que le niveau national subit une légère hausse (+2,8%) ;

En 2017, l'indicateur de gravité (I_g) est en hausse (5,0) par rapport à celui de 2016 (3,1) il reste moins élevé que celui de l'indice national.

Les mois de juillet, octobre et décembre sont les plus meurtriers de l'année. Le dimanche concentre les accidents les plus graves.

Les accidents se produisent majoritairement sur voies communales et routes départementales. Toutefois, en 2017, les routes nationales subissent une forte augmentation (+59,5%), moindre pour l'autoroute A20 (+9,1%).

Le nombre des motos lourdes (>125cm³) impliquées est en hausse (+17,2%). De même, l'accidentalité des VL/VU subit une légère hausse (+3,6%). Le nombre des piétons impliqués présente une baisse de 17,2%.

Concernant les manœuvres, la part des accidents en insertion est en hausse (+19,6%) ainsi que ceux impliquant un véhicule en tourne à droite (+19%).

Baisse de la part de l'alcoolémie (-16%) dans les accidents corporels.

A contrario, l'acool reste la principale cause des accidents mortels. Les stupéfiants et la vitesse excessive (13% chacun) arrivent en 2^{ème} position, suivis du refus de priorité (12%).

En 2017, le nombre des accidents impliquant un jeune conducteur novice est en forte hausse (+32,8%).

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		
		2016	2017	Évolution				
Accidentalité	Accidents corporels	330	290	-13,8%	399	72,7%		
	Tués	4	4	+0,0%	20	20,0%		
	BH	64	58	-10,3%	137	42,3%		
	BL	338	300	-12,7%	369	81,3%		
	Accidents mortels	3	4	+25,0%	20	20,0%		
Par catégorie		Nombre	%	Nombre	%	Evolution		
Voies	A20	17	5,2%	17	5,9%	+13,8%	27	63,0%
	RN	19	5,8%	22	7,6%	+31,8%	41	53,7%
	RD	68	20,6%	47	16,2%	-21,3%	117	40,2%
	VC et rues	224	67,9%	197	67,9%	+0,1%	206	95,6%
	Autres (parkings ...)	2	0,6%	7	2,4%	+298,3%	8	87,5%
Répartitions	En agglomération	256	77,6%	234	80,7%	+4,0%	250	93,6%
	Hors agglomération	74	22,4%	56	19,3%	-13,9%	149	37,6%
	De jour	238	72,1%	220	75,9%	+5,2%	300	73,3%
	De nuit	92	27,9%	70	24,1%	-13,4%	99	70,7%
	En intersection	107	32,4%	95	32,8%	+1,0%	112	84,8%
	En courbe	63	19,1%	59	20,3%	+6,6%	91	64,8%
Collision	Frontale	25	7,6%	17	5,9%	-22,6%	40	42,5%
	Par le côté	93	28,2%	85	29,3%	+4,0%	104	81,7%
	Arrière	40	12,1%	37	12,8%	+5,3%	57	64,9%
	En Chaîne	12	3,6%	17	5,9%	+61,2%	19	89,5%
Impliqués	Total impliqués	615		541			736	73,5%
	Piétons	63	10,2%	47	8,7%	-15,2%	53	88,7%
	bicyclette	19	3,1%	11	2,0%	-34,2%	15	73,3%
	2 roues légers motorisés	62	10,1%	50	9,2%	-8,3%	62	80,6%
	Motos	41	6,7%	40	7,4%	+10,9%	64	62,5%
	VL / VU(<3.5T)	412	67,0%	384	71,0%	+6,0%	515	74,6%
	PL+Car *	15	2,4%	9	1,7%	-31,8%	21	42,9%
	Autres *	3	0,5%	0	0,0%	-100,0%	6	0,0%
Alcool	Accidents présentant une alcoolémie illégale (en %)						8,02%	
	conducteur ou piéton	6,06%	5,17%					

* : certaines évolutions sont importantes vues les faibles valeurs

Par rapport à 2016 l'unité urbaine de Limoges subit :

- une baisse de l'accidentalité routière avec -13,8% d'accidents corporels ;
- une stabilité du nombre des tués (4 victimes décédées) et une baisse sensible des blessés avec -10,3% de BH et -25% de BL.

La part de l'unité urbaine de Limoges, par rapport à l'ensemble de l'accidentalité du département, représente 72,7% des accidents (78,8% en 2016), 20% des tués en baisse par rapport à l'année dernière et 42,3% des BH.

La part des accidents en agglomération est en légère hausse de 4%.

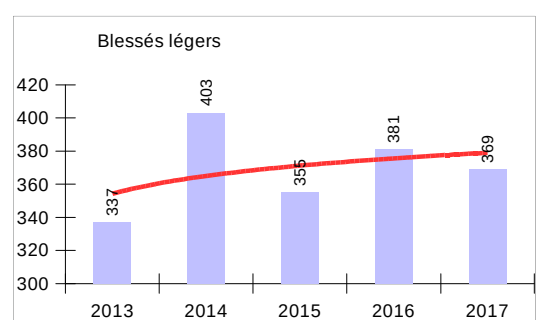
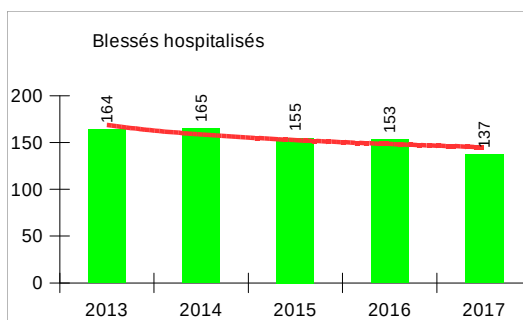
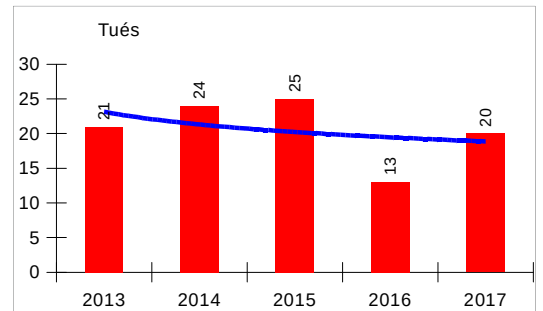
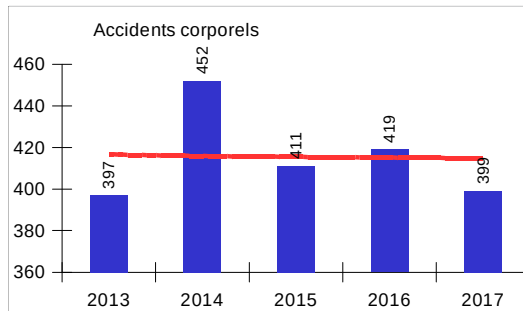
Les piétons représentent 8,7% des impliqués, en baisse sensible de 15,2% par rapport à 2016, ils représentent 88,7 % des accidents de piétons du département. La part des impliqués en moto > 125 cm³ subit une hausse de 10,9%. A l'inverse celle des 2 roues légers motorisés est en baisse de 8,3%. Pour leur part, les bicyclettes subissent une forte baisse (-34,2%).

Le facteur alcool présente une légère baisse avec 5,17% des accidents contre 6,06% en 2016. Celui-ci est moins important que pour l'ensemble du département (8,02%).

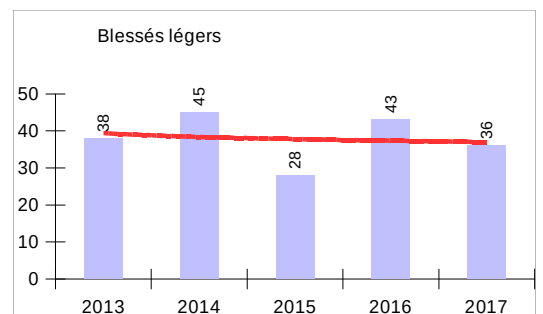
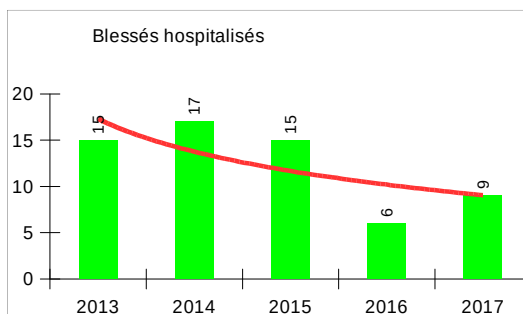
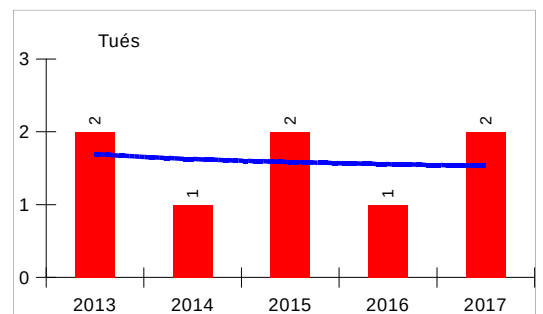
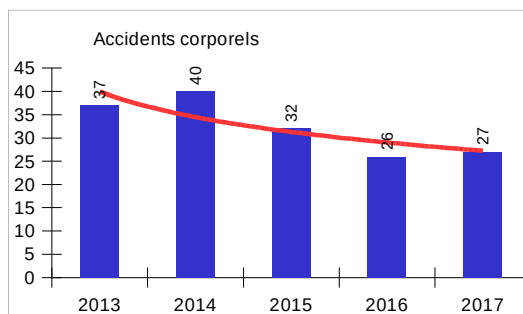
Annexe 2 - Évolution par réseaux 2013-2017

Haute-Vienne		Accidents	Tués	BH	BL
TOUS RESEAUX	2013	397	21	164	337
	2014	452	24	165	403
	2015	411	25	155	355
	2016	419	13	153	381
	2017	399	20	137	369
		Accidents	Tués	BH	BL
Autoroute A20	2013	37	2	15	38
	2014	40	1	17	45
	2015	32	2	15	28
	2016	26	1	6	43
	2017	27	2	9	36
		Accidents	Tués	BH	BL
RN	2013	24	3	16	16
	2014	30	4	28	23
	2015	28	4	26	25
	2016	27	2	13	25
	2017	41	5	16	51
		Accidents	Tués	BH	BL
RD	2013	113	9	81	83
	2014	111	14	72	70
	2015	116	14	69	73
	2016	131	8	82	78
	2017	117	11	60	91
		Accidents	Tués	BH	BL
VC	2013	217	7	50	196
	2014	263	5	57	274
	2015	233	5	44	228
	2016	235	2	52	235
	2017	206	4	53	202
		Accidents	Tués	BH	BL
Unité urbaine de LIMOGES (Limoges - Couzeix Condat - Isle - Feytiat Panazol - Le Palais)	2013	312	8	72	318
	2014	364	4	65	377
	2015	315	7	55	329
	2016	330	4	64	338
	2017	290	4	58	300
		Accidents	Tués	BH	BL
Commune de LIMOGES	2013	242	5	50	246
	2014	303	2	46	322
	2015	254	5	43	260
	2016	255	2	50	262
	2017	221	4	42	225
		Accidents	Tués	BH	BL
AUTRES (hors réseau public, parkings ...)	2013	6	0	2	4
	2014	8	0	2	11
	2015	2	0	1	1
	2016	8	0	2	7
	2017	8	0	4	7

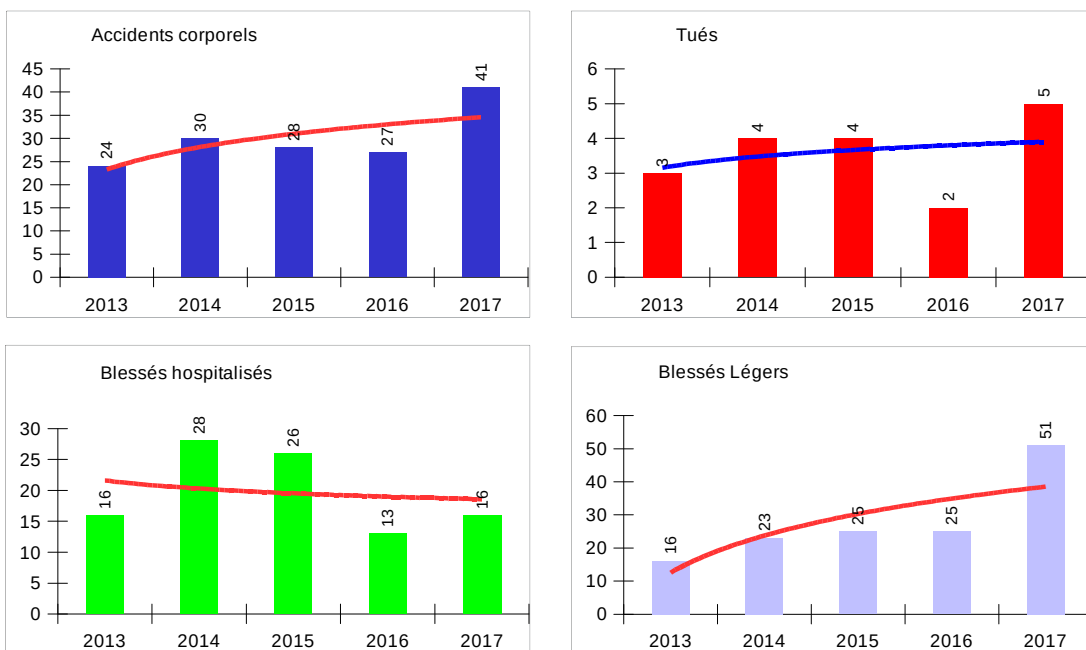
Évolution tous réseaux



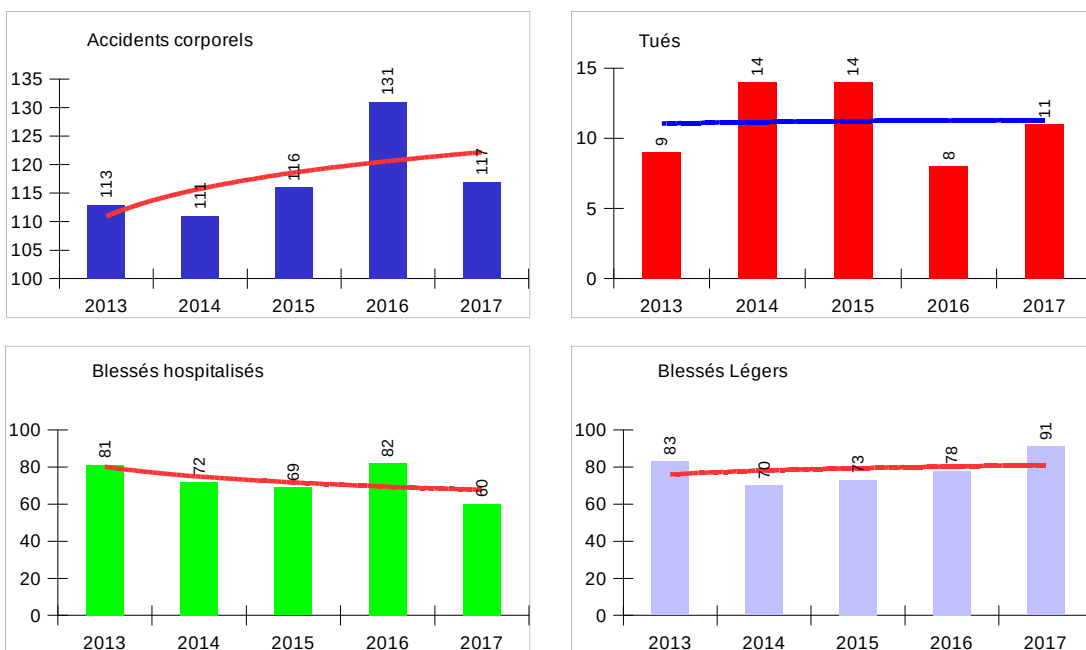
Évolution Autoroute A20



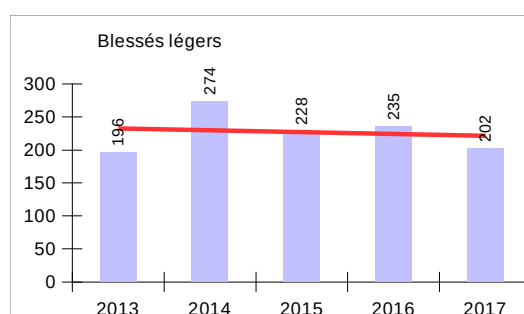
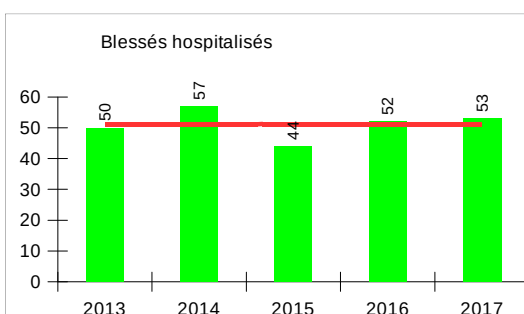
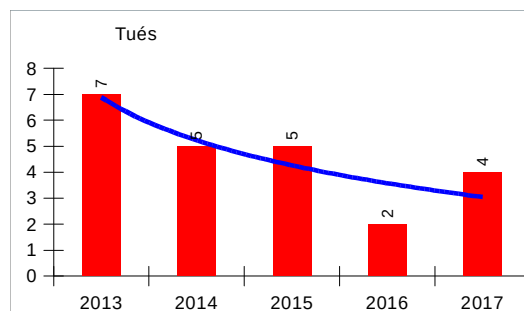
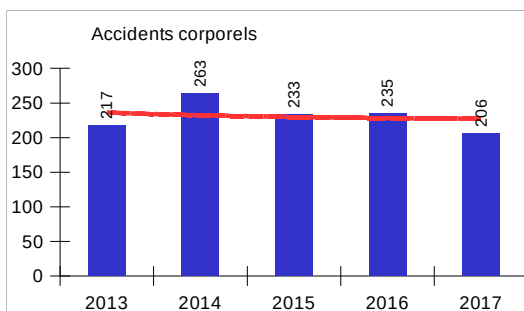
Évolution Routes Nationales



Évolution Routes Départementales

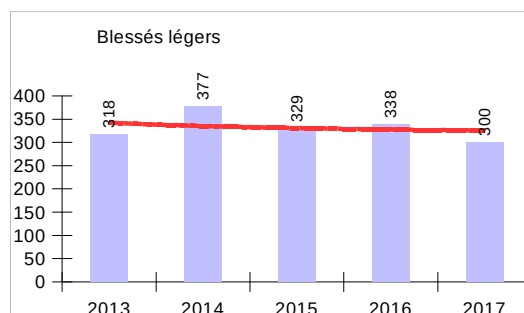
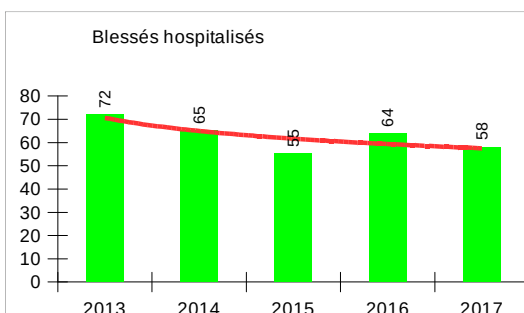
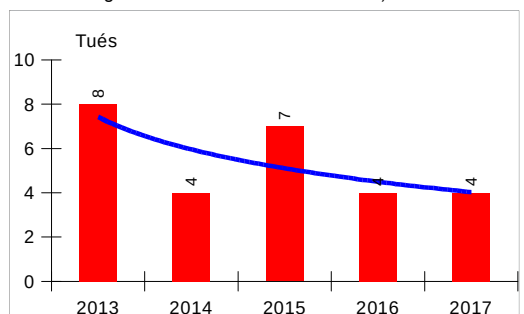
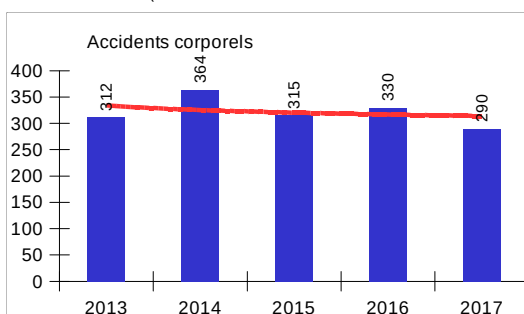


Évolution Voies Communales

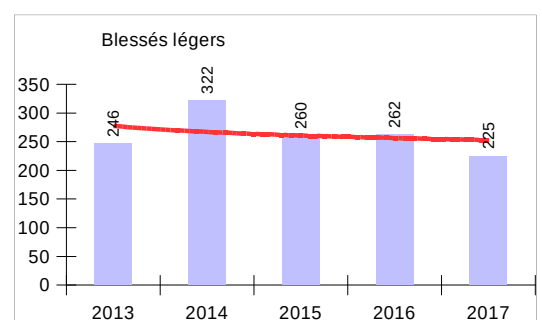
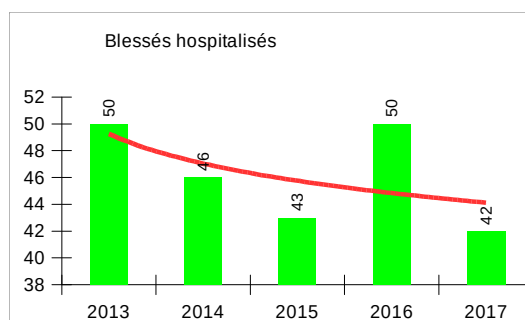
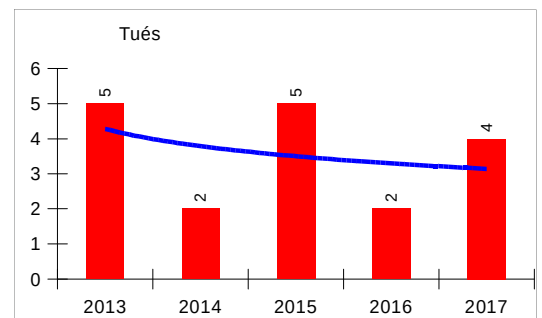
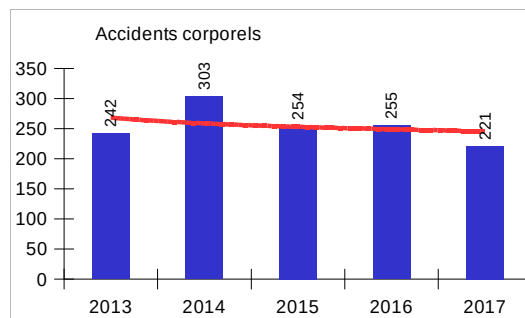


Évolution Unité urbaine de Limoges

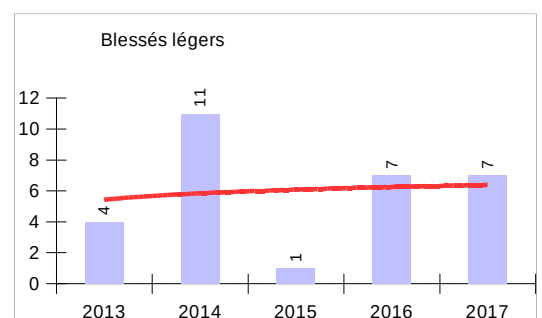
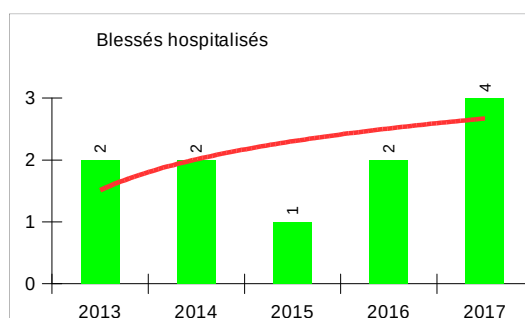
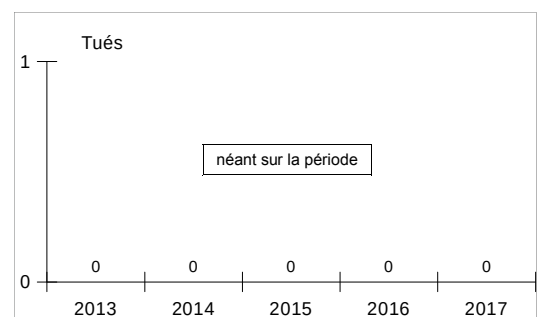
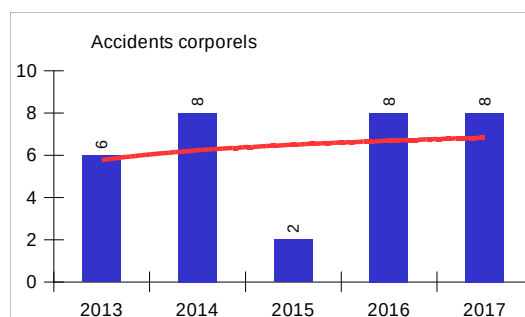
(communes de Condat/Vienne - Couzeix - Feytiat - Isle - Limoges - Le Palais/Vienne - Panazol)



Évolution Commune de Limoges



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





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

Observatoire
Départemental de
Sécurité
Routière

JNN