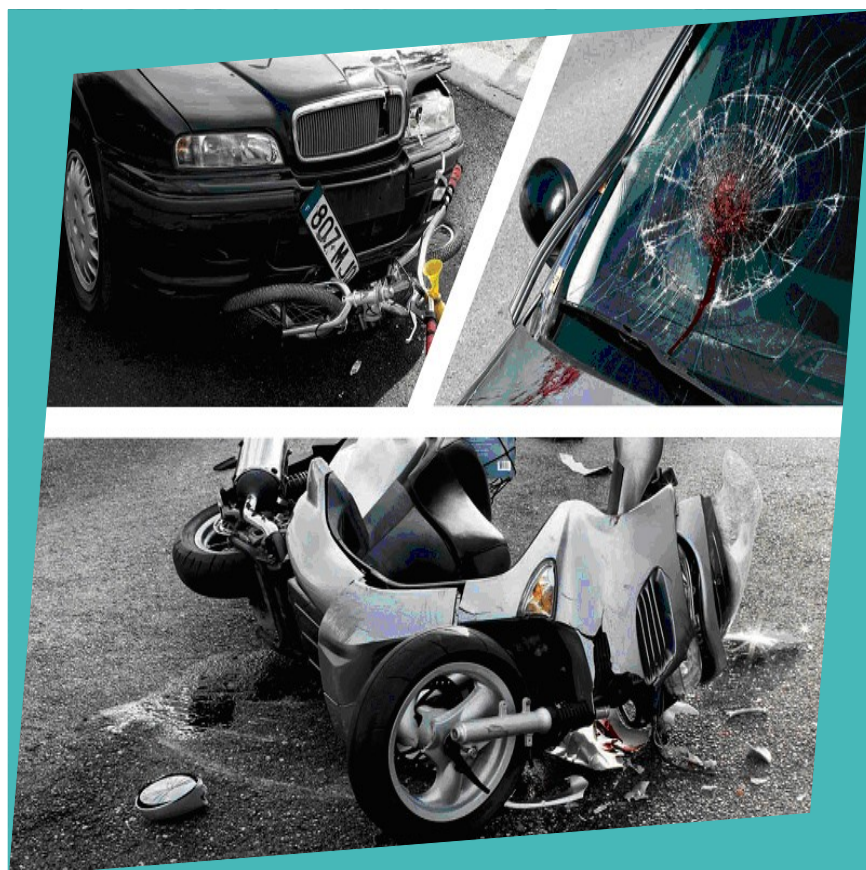


direction départementale des territoires  
de la Haute-Vienne

# ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE en Haute-Vienne

*Bilan 2019*



Service ingénierie des territoires

Septembre 2020



PREFET DE  
LA HAUTE-VIENNE

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**VIVRE, ENSEMBLE.**

Observatoire  
Départemental de  
Sécurité  
Routière

**Page laissée blanche intentionnellement**

## Sommaire

<b>Avant-propos.....</b>	<b>4</b>
<b>Note technique du calcul des évolutions.....</b>	<b>6</b>
<b>1 - Accidentalité routière 2019.....</b>	<b>7</b>
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
<b>2 – Synthèse générale.....</b>	<b>31</b>
<b>Annexe 1 – Accidentalité de l'unité urbaine de Limoges.....</b>	<b>33</b>
<b>Annexe 2 - Évolution par réseaux 2015-2019.....</b>	<b>35</b>
<b>Annexe 3 – 1996-2019, 24 ans d'accidents sur les routes de la Haute-Vienne.....</b>	<b>40</b>

## 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 :

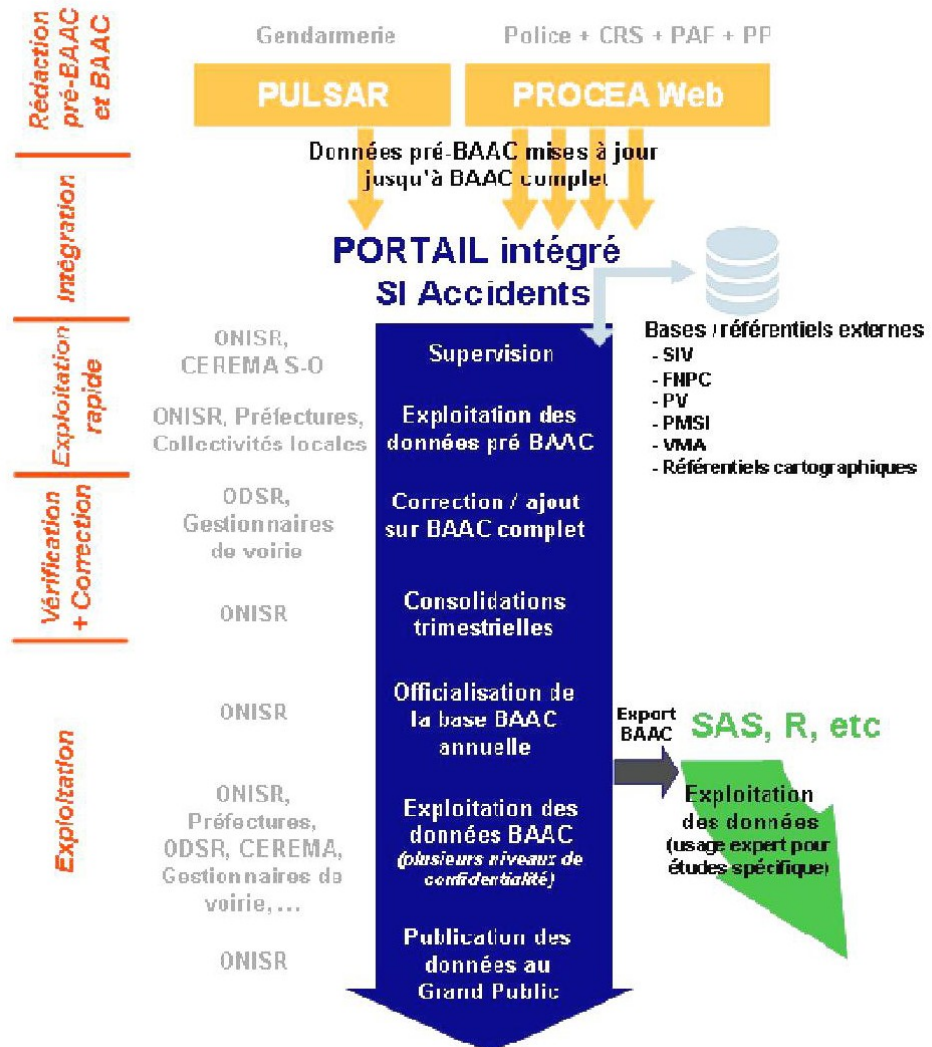
- les **accidents mortels** : accidents ayant fait au moins 1 tué ;
- les **accidents graves** :
  - 1<sup>ère</sup> définition : accident ayant fait au moins 1 blessé hospitalisé ou 1 tué ;
  - 2<sup>ème</sup> définition : accident ayant fait au moins 1 blessé hospitalisé mais non mortel.

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 ACCIDENTS : LE BAAC ET TRAXY



## 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 2018 et 2019, il apparaît nécessaire de calculer l'évolution réelle en base 100.

Dans un 1<sup>er</sup> temps, l'indice de l'année 2018 (n-1) est calé à 100.  
Puis l'indice de l'année 2019 (n) est calculé.  
Enfin l'évolution *entre 2018 et 2019* est calculée.

### Exemple

Année	Base de calcul (total accidents)	Item (élément de données)	
		Nbre	Indice
2018	401	27	100
2019	424	38	133
Différence			+33
Evolution (en%)			+33,1%

indice 100 pour l'année l'année 2018

Indice base 100 par rapport au nombre d'accidents des années 2018/2019  
 $[100 - (\text{nbre}2018 - \text{nbre}2019) / \text{nbre}2018 \times 100]$   
 $\times (\text{accidents}2018 / \text{accidents}2019)]$

Evolution réelle 2019 par rapport à 2018  
 $[(\text{indice}2019 - \text{indice}2018) / \text{indice}2018 \times 100]$

## Bilan de l'accidentalité routière 2019

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

### 1 - Accidentalité routière 2019

#### 1.1 - Bilan de l'année

- augmentation des accidents ;  
- forte baisse des accidents mortels et du nombre de tués.

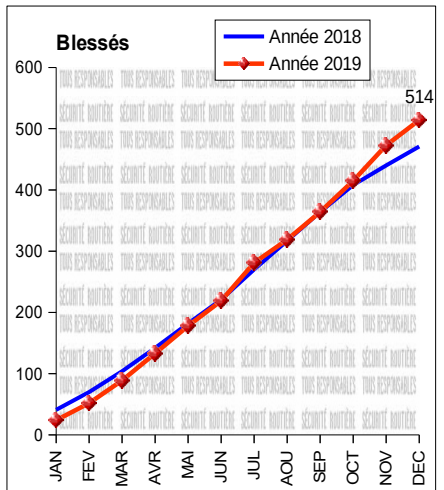
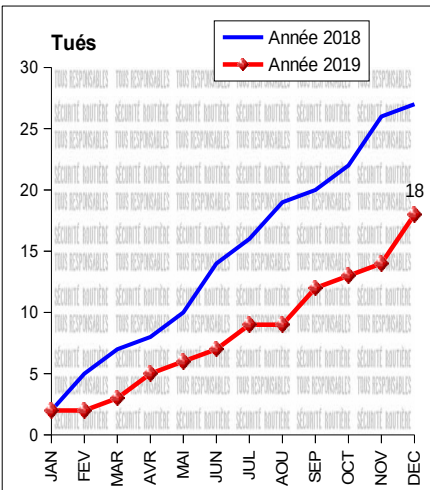
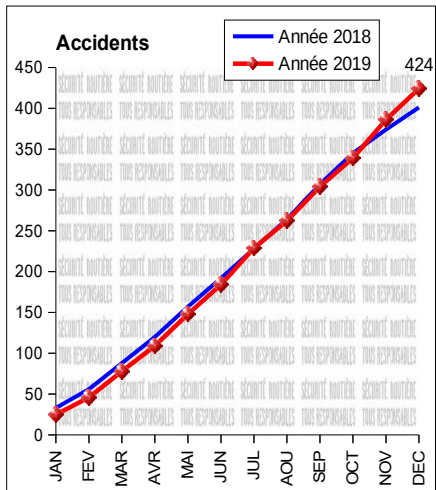
		Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés	dont BH	Ig <sup>(1)</sup>
<b>Année 2019</b>		<b>424</b>	<b>17</b>	<b>148</b>	<b>532</b>	<b>18</b>	<b>514</b>	<b>153</b>	<b>4,2</b>
Rappel année 2018		401	26	133	498	27	471	115	6,7
Évolution entre 2017 et 2018	Nbre	+23	-9	+15	+34	-9	+43	+38	-2,5
	%	+5,7%	-34,6%	+11,3%	+6,8%	-33,3%	+9,1%	+33,0%	
Moyenne 2014-2018 (5 ans)		416	21	144	540	22	518	145	5,2
Évolution Entre 2019 et moyenne 2014-2018	Nbre	+8	-4	+4	-8	-4	-4	+8	-1,0
	%	+1,9%	-19,0%	+2,8%	-1,5%	-18,2%	-0,77%	+5,5%	
Valeurs nationales	2019	58 840				3 498	74 165	5,9	
	2018	58 352				3 488	73 253	6,0	
Evolution		<b>+0,8%</b>				<b>+0,3%</b>	<b>+1,2%</b>		

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

- par rapport à l'année 2018, le bilan 2019 présente :
  - une **hausse (+5,7%)** des accidents corporels ;
  - une **très forte baisse des accidents mortels (-34,6%)** et du nombre de tués (-33,3 %) ;
  - une augmentation de 11,3% des accidents graves et surtout de 33,3% des blessés hospitalisés, mais avec seulement une hausse globale des blessés de 9,1 %.
- en 2019, l'indicateur de gravité (Ig) est en baisse (4,2) par rapport à celui de 2018 (6,7), il est moins élevé que celui de l'indice national (5,9).
- Par rapport à la moyenne des cinq dernière années, l'accidentalité 2019 subit une hausse (+1,9%), par contre les tués représentent une baisse (-18,2%).

### Évolution mensuelle entre 2018 et 2019

Mois	Année 2018										Année 2019										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	33	2	41	9	32	33	2	41	9	32	25	2	24	9	15	25	2	24	9	15	-8	+0	-17	+0	-17
FEV	23	3	29	4	25	56	5	70	13	57	21	0	28	10	18	46	2	52	19	33	-10	-3	-18	+6	-24
MAR	32	2	34	7	27	88	7	104	20	84	32	1	37	10	27	78	3	89	29	60	-10	-4	-15	+9	-24
AVR	32	1	38	10	28	120	8	142	30	112	31	2	44	10	34	109	5	133	39	94	-11	-3	-9	+9	-18
MAI	37	2	40	10	30	157	10	182	40	142	39	1	45	18	27	148	6	178	57	121	-9	-4	-4	+17	-21
JUN	35	4	39	10	29	192	14	221	50	171	36	1	41	15	26	184	7	219	72	147	-8	-7	-2	+22	-24
JUL	36	2	49	13	36	228	16	270	63	207	45	2	62	18	44	229	9	281	90	191	+1	-7	+11	+27	-16
AOU	36	3	47	11	36	264	19	317	74	243	33	0	38	16	22	262	9	319	106	213	-2	-10	+2	+32	-30
SEP	43	1	47	17	30	307	20	364	91	273	42	3	45	11	34	304	12	364	117	247	-3	-8	+0	+26	-26
OCT	38	2	44	13	31	345	22	408	104	304	35	1	51	10	41	339	13	415	127	288	-6	-9	+7	+23	-16
NOV	29	4	32	3	29	374	26	440	107	333	47	1	58	15	43	386	14	473	142	331	+12	-12	+33	+35	-2
DEC	27	1	31	8	23	401	27	471	115	356	38	4	41	11	30	424	18	514	153	361	+23	-9	+43	+38	+5



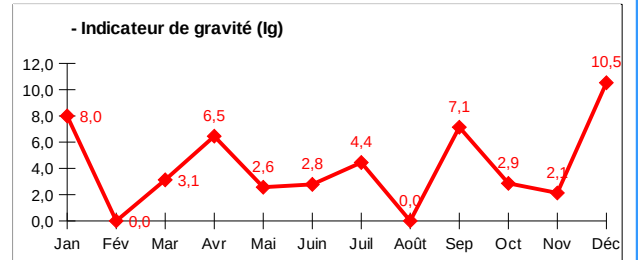
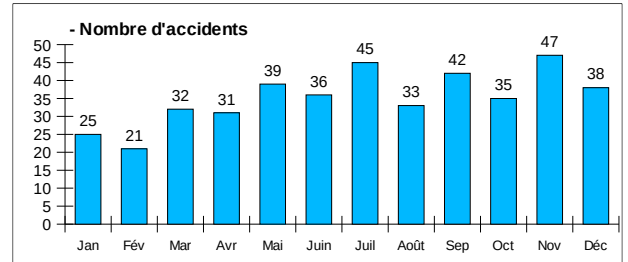
- l'évolution mensuelle montre une grande analogie entre 2018 et 2019 ;
- l'indicateur des tués en 2019 est demeuré inférieur à 2018 toute l'année, pour se terminer à **-9 tués**.



## 1.2 - Analyse temporelle

### a) - Selon le mois

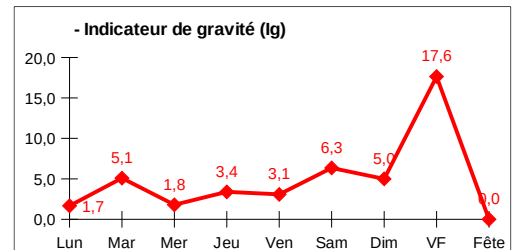
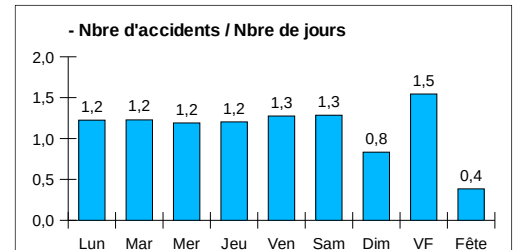
Mois	Nombre	Ig
Janvier	25	8,0
Février	21	0,0
Mars	32	3,1
Avril	31	6,5
Mai	39	2,6
Juin	36	2,8
Juillet	45	4,4
Août	33	0,0
Septembre	42	7,1
Octobre	35	2,9
Novembre	47	2,1
Décembre	38	10,5



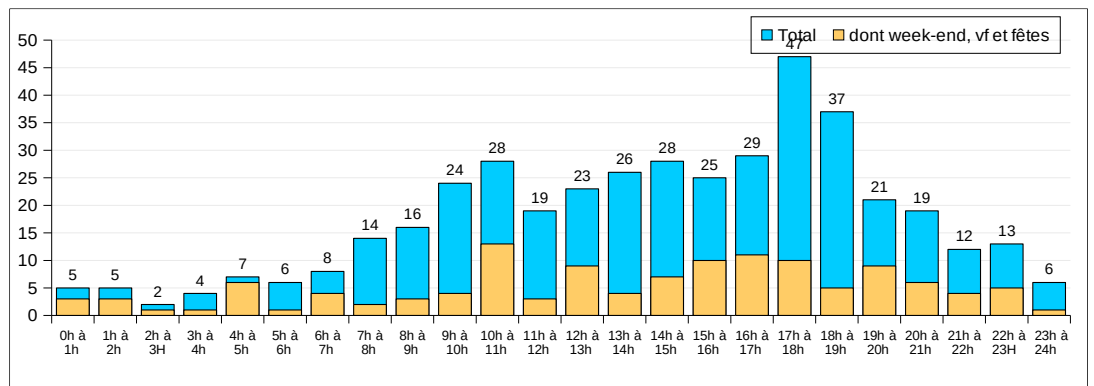
### b) - Selon le jour de la semaine

Mois	Nombre	Acc/J	Ig	Nbre Jours
Lundi	60	1,2	1,7	49
Mardi	59	1,2	5,1	48
Mercredi	56	1,2	1,8	47
Jeudi	59	1,2	3,4	49
Vendredi	65	1,3	3,1	51
Samedi	63	1,3	6,3	49
Dimanche	40	0,8	5,0	48
V.Fête	17	1,5	17,6	11
Fête	5	0,4	0,0	13

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



### c) - Selon l'heure



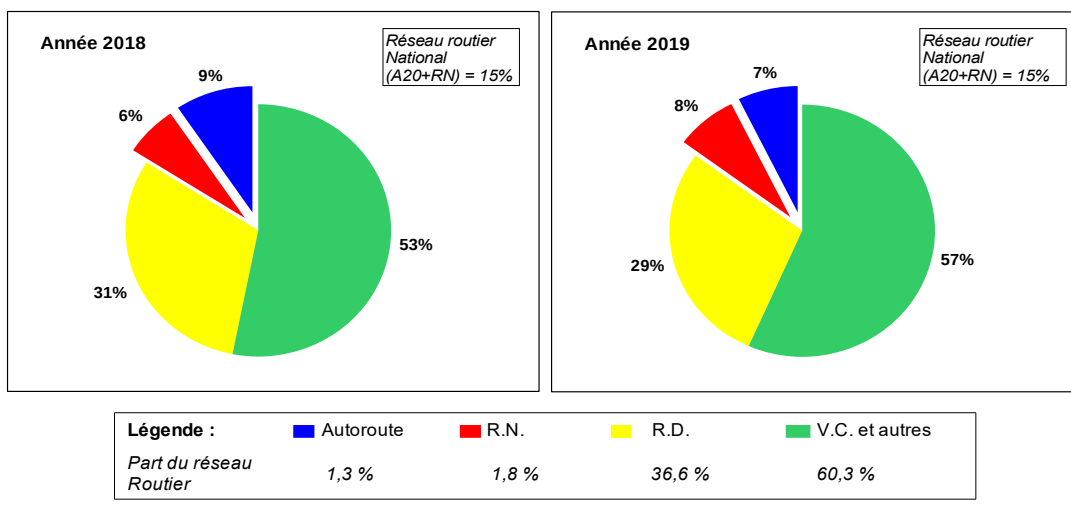
## 1.3 - Accidentalité et routes

### 1.3.1 - Les accidents par catégorie de voie

Année	Base de calcul (total accidents)	Autoroute A20		Route Nationale		Route Départementale		Voie communale et autre	
		Nbre	Indice *	Nbre	Indice *	Nbre	Indice *	Nbre	Indice *
2018	401	38	100	26	100	124	100	213	100
2019	424	31	77	32	116	121	92	240	107
Différence			-23		+16		-8		+7
Évolution (en%)			-22,8%		+16,4%		-7,7%		+6,6%

\* : indice base 100 pour l'année 2018

Graphiques des catégories de voies par années



### 1.3.2 - Répartition des accidents

Année		2018	2019	Différence	Évolution (en %)
Base de calcul (total accidents)		401	424		
Agglomération	Nbre	248	295	+12	+12,5%
	Indice *	100	112		
Hors agglomération	Nbre	153	129	-20	-20,3%
	Indice *	100	80		
Jour	Nbre	294	300	-3,5	-3,5%
	Indice *	100	97		
Nuit	Nbre	107	124	+10	+9,6%
	Indice *	100	110		
En courbes	Nbre	102	113	+5	+4,8%
	Indice *	100	105		
En intersections	Nbre	120	147	+16	+15,9%
	Indice *	100	116		
Sur le plat	Nbre	281	317	+7	+6,7%
	Indice *	100	107		
En pente	Nbre	120	109	-14	-14,1%
	Indice *	100	86		

\* : indice base 100 pour l'année 2018

### 1.3.3 - État de surface – conditions atmosphériques

Année		2018	2019	Différence	Évolution (en %)
Base de calcul (total accidents)		401	424		
Mouillée	Nbre	91	117	+22	+21,6%
	Indice *	100	122		
Pluie	Nbre	76	104	+29	+29,4%
	Indice *	100	129		
Brouillard **	Nbre	2	0	-200	-200,0%
	Indice *	100	-100		
Neige / verglas	Nbre	7	2	-73	-73,0%
	Indice *	100	27		

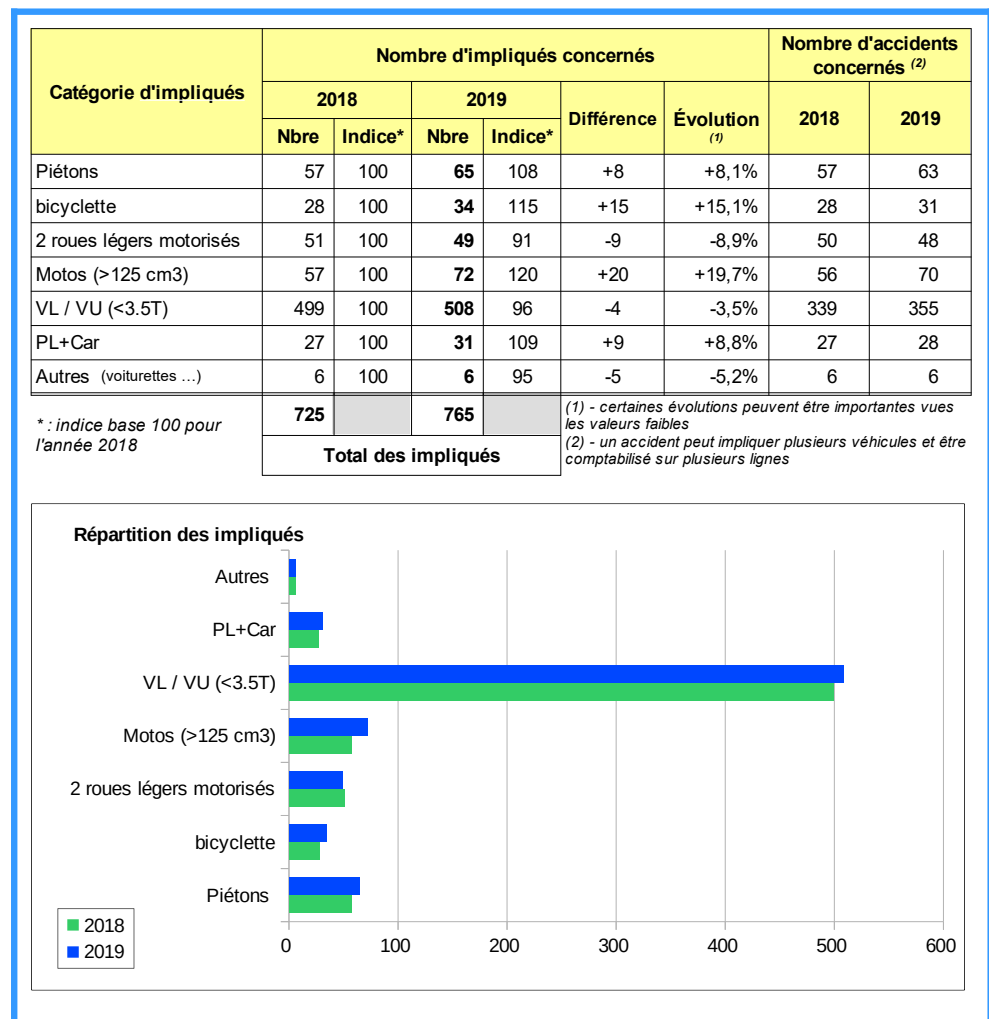
\* : indice base 100 pour l'année 2018

\*\* : certaines évolutions sont importantes vues les faibles valeurs

Les conditions atmosphériques normales, c'est à dire par beau temps ou ciel clair, représentent 71 % 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



Pour l'ensemble des impliqués :

- la part des véhicules légers (VL/VU) présente une légère baisse (-3,5%) par rapport à 2018, mais concentre 66,4% des impliqués ;
- **les piétons et, plus particulièrement, les cyclistes subissent une hausse conséquente. De même, les motos lourdes (>125 cm<sup>3</sup>) augmentent de 19,7%.**

### 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 *
2018	401	31	100	89	100	49	100	22	100
<b>2019</b>	<b>424</b>	<b>25</b>	<b>76</b>	<b>127</b>	<b>135</b>	<b>35</b>	<b>68</b>	<b>14</b>	<b>60</b>
Différence			-24		+35		-32		-40
Évolution (en%)			-23,7%		+35,0%		-32,4%		-39,8%

\* : indice base 100 pour l'année 2018

\*\* : 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 *
2018	401	177	100	188	100	31	100	4	100
<b>2019</b>	<b>424</b>	<b>185</b>	<b>99</b>	<b>213</b>	<b>107</b>	<b>18</b>	<b>55</b>	<b>8</b>	<b>189</b>
Différence		-1		+7		-45		+89	
Évolution (en%)		-1,1%		+7,2%		-45,1%		+89,2%	

\* : indice base 100 pour l'année 2018

\*\* : certaines évolutions sont importantes vues les faibles valeurs

## 1.4.4 - Manœuvres

Année	2018	2019	Différence	Évolution (en %)
Base de calcul (total accidents)	401	424		
Dépassement	Nbre	67	+41	+41,2%
	Indice *	100		
Tourne à gauche	Nbre	55	-2	-2,0%
	Indice *	100		
Tourne à droite	Nbre	15	+13	+13,5%
	Indice *	100		
Insertion	Nbre	33	+18	+17,5%
	Indice *	100		
A l'arrêt	Nbre	34	-14	-13,8%
	Indice *	100		
Marche arrière **	Nbre	3	-5	-5,4%
	Indice *	100		
Stationnement **	Nbre	6	+121	+120,7%
	Indice *	100		
Évitement **	Nbre	6	+105	+104,9%
	Indice *	100		

\* : indice base 100 pour l'année 2018

\*\* : certaines évolutions sont importantes vues les faibles valeurs



### 1.4.5 - « Focus » sur les deux roues motorisés

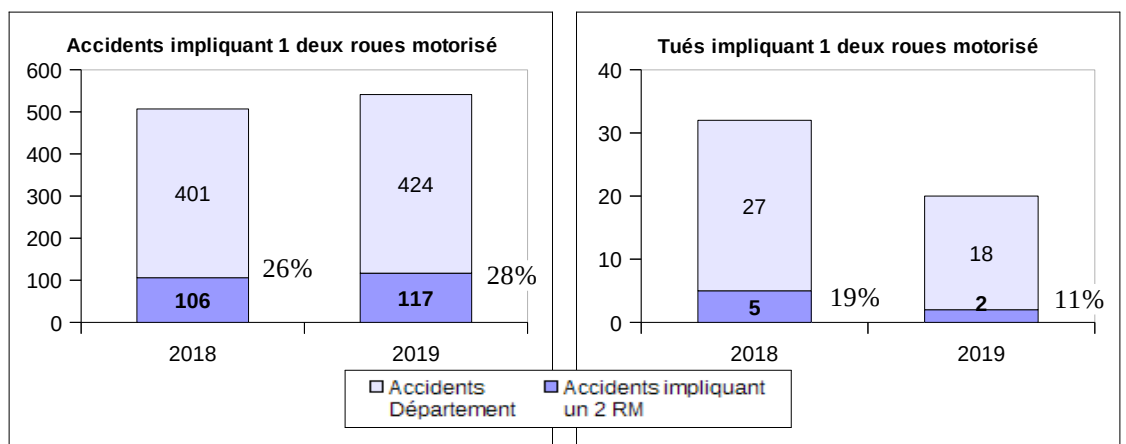
Les conducteurs de deux roues motorisés sont des **usagers vulnérables**. Aussi, il apparaît nécessaire d'approfondir l'accidentalité routière de cette catégorie d'usagers.

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 cm<sup>3</sup> ;
- les deux roues motorisés « **lourds** » dont la cylindrée est supérieure à 125 cm<sup>3</sup>.

Accidentalité globale des deux roues motorisés :

Période	Accidents impliquant un 2 RM	Accidents Département	Tués impliquant un 2 RM	Tués Département
2018	106	401	5	27
<b>2019</b>	<b>117</b>	<b>424</b>	<b>2</b>	<b>18</b>



#### 1.4.5.1 – Les deux roues motorisés « légers »

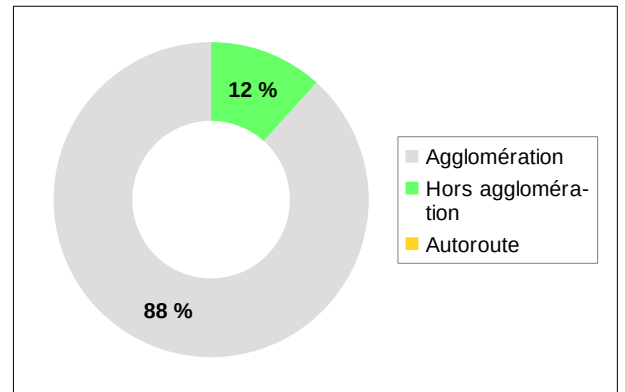
a) – l'accidentalité

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	61	0	18	0	64	18	46

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

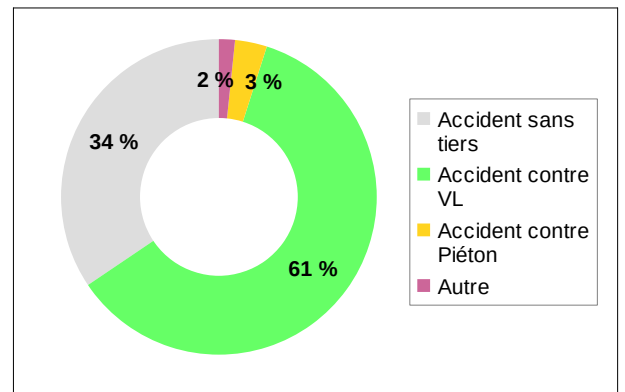
## B) – selon le milieu

Milieu	nombre
Agglomération	53
Hors agglomération	7
Autoroute	0



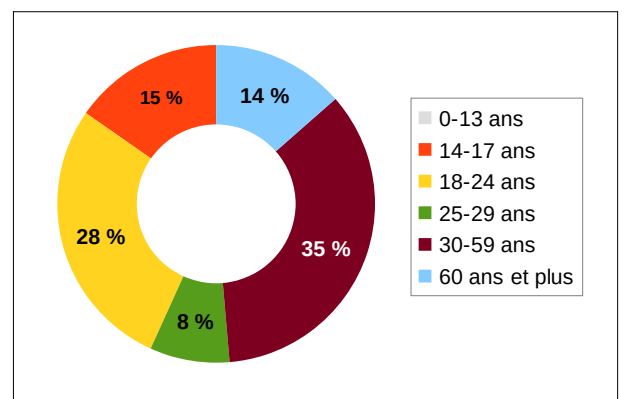
## c) – selon le type de conflit

Type de conflit	Nombre d'accidents
Accident sans tiers	21
Accident contre VL	37
Accident contre Piéton	2
Autre	1
<b>Total</b>	<b>61</b>



## d) – selon l'âge

Âges des usagers	Nombre d'usagers concernés
0-13 ans	0
14-17 ans	17
18-24 ans	31
25-29 ans	9
30-59 ans	39
60 ans et plus	15



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

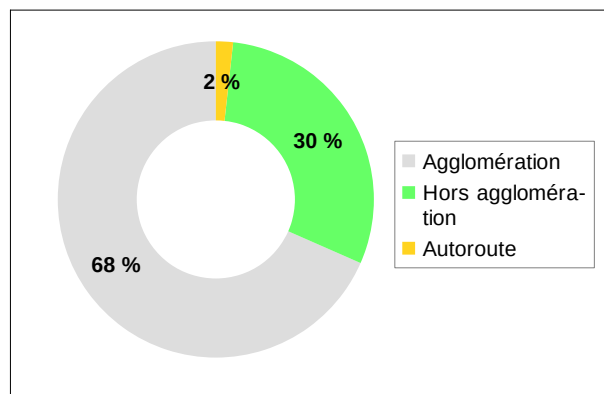
#### a) – l'accidentalité

2 roue motorisés « <i>lourds</i> »	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	57	2	26	2	63	27	36

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

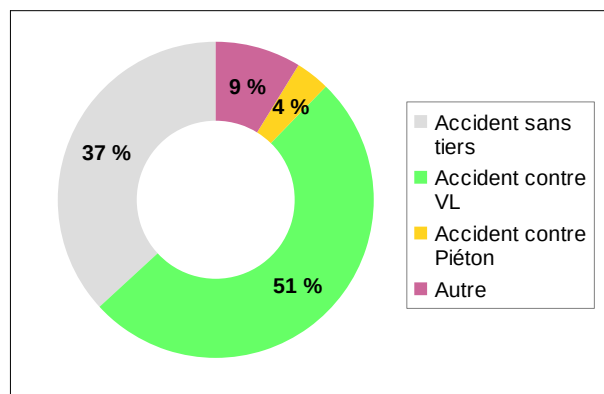
#### B) – selon le milieu

Milieu	nombre
Agglomération	39
Hors agglomération	17
Autoroute	1



#### c) – selon le type de conflit

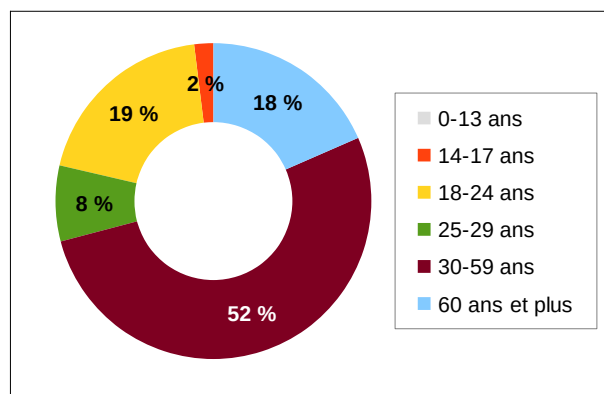
Type de conflit	Nombre d'accidents
Accident sans tiers	21
Accident contre VL	29
Accident contre Piéton	2
Autre	5
<b>Total</b>	<b>57</b>





## d) – selon l'âge

Ages des usagers	Nombre d'usagers concernés
0-13 ans	0
14-17 ans	2
18-24 ans	20
25-29 ans	8
30-59 ans	54
60 ans et plus	19



## 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			1				2	2	3
	Blessés	1	9	10	2	5	7	4	6	10	6	3	8	17	4	8	6	18	62
	dont BH		3	3	1	1	2	1	1	2		1	2	3		1	2	3	13
Bicyclette	Tués			0			0			0							1	1	1
	Blessés		1	1	1		1	1	2	3	6	7	8	21	1	3	1	5	31
	dont BH			0			0		1	1	3	2	1	6	1	2	1	4	11
2R motorisé < 50 cm³	Tués			0			0			0								0	0
	Blessés			0	3	9	12	9	9	18	7	5	4	16		2		2	48
	dont BH			0	1	2	3	2	2	4	1	2	2	5		1		1	13
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm³	Tués			0			0			0								0	0
	Blessés			0		2	2	2	2	4	2	1	3	6	1			1	13
	dont BH			0			0	1	1	2			2	2	1			1	5
2R motorisé > 125 cm³	Tués			0			0			0			1	1	1			1	2
	Blessés			0	1	1	4	6	10	12	7	18	37	6	4			10	58
	dont BH			0	1	1	1	3	4	5	4	6	15	4	1			5	25
VL (ou VU)	Tués			0			0			4	4	1	2	2				2	2
	Blessés	2	12	14	2	4	6	21	38	59	41	47	61	149	15	30	14	59	287
	dont BH		1	1	1		1	6	7	13	8	8	20	36	8	11	9	28	79
Poids lourd (PL)	Tués			0			0			0								0	0
	Blessés			0			0		1	1			2	1	3			0	4
	dont BH			0			0		0	0			2	2	2			0	2
Transports en commun (TC)	Tués			0			0			0								0	0
	Blessés		1	1			0			0		1	1	2	1			1	4
	dont BH			0			0			0			1	1	1			1	2
Autre (quad, voiturette ...)	Tués			0			0	1	1	1				0				0	1
	Blessés			0		3	3	1		1		1	2	3				0	7
	dont BH			0		2	2			0			1	1				0	3
Total	Tués	0	0	0	0	0	0	1	4	5	1	3	3	7	1	1	4	6	18
	Blessés	3	23	26	8	24	32	42	64	106	74	74	106	254	28	47	21	96	514
	dont BH	0	4	4	3	6	9	11	15	26	17	19	35	71	15	16	12	43	153

**Tués**

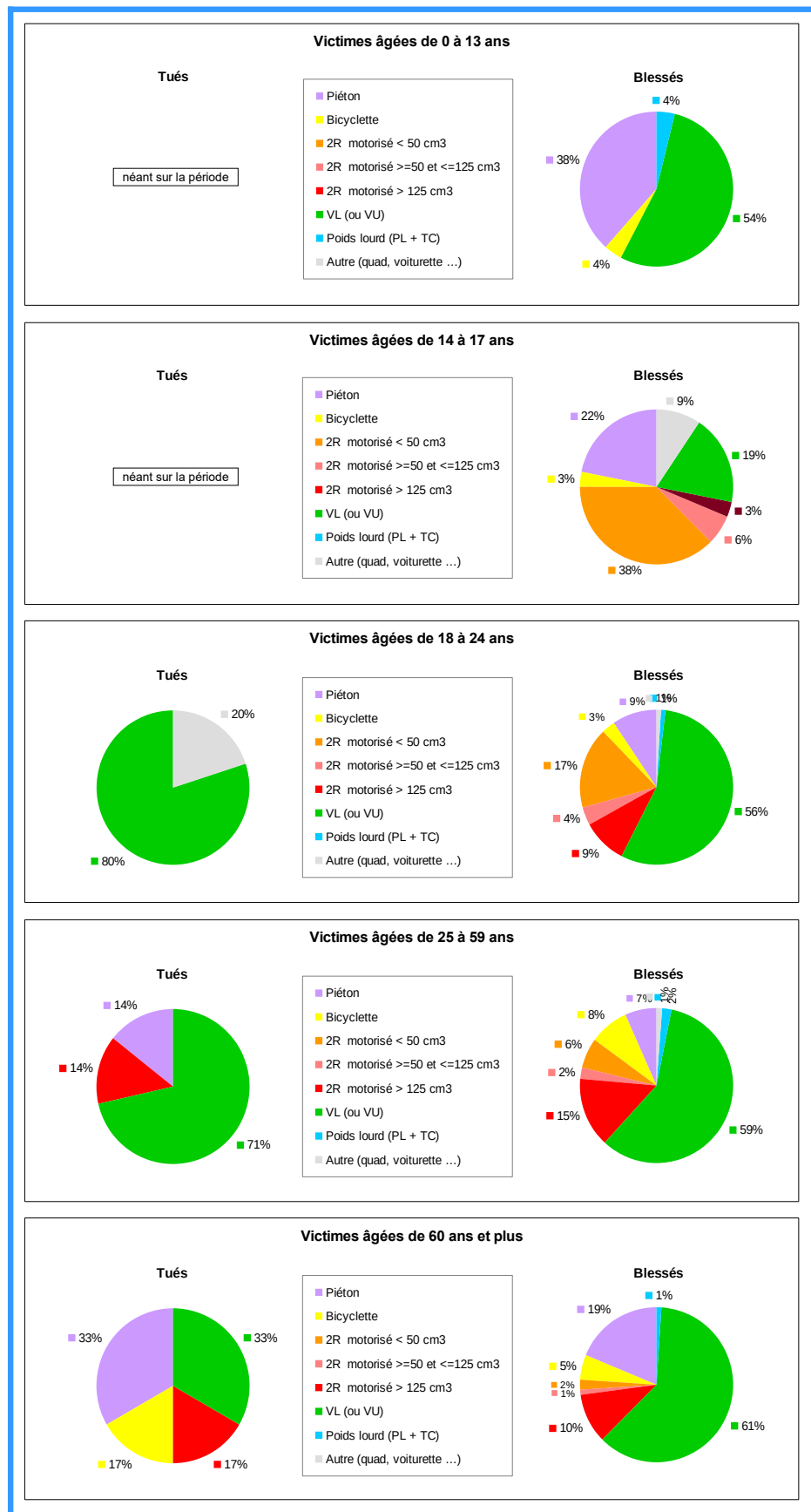
2 roues motorisé = 19%

**Blessés**

2 roues motorisé = 23%

- les usagers vulnérables, piétons, bicyclettes et 2 roues motorisés, représentent encore 34% des tués et 43% des blessés. Par rapport à l'année précédente ces chiffres reflètent une très légère hausse des tués (33% en 2018) et une hausse des blessés (39,7% en 2018) ;
- la majorité des blessés se situe dans la tranche d'âge des 25/59 ans avec 49,4% des victimes. Puis la tranche de 18/24 ans apparaît en deuxième position avec 20,6 %.

## Graphiques par classes d'âges



### 1.5.2 - Usagers locaux / non locaux

(données en pourcentage)

Année	Locaux	Non locaux	Etrangers	non renseigné
2018	66,8%	18,5%	0,7%	14,0%
<b>2019</b>	<b>78,7%</b>	<b>17,4%</b>	<b>1,8%</b>	<b>2,1%</b>

### 1.5.3 - Usagers hommes / femmes

(données en pourcentage)

Année	Hommes	Femmes
2018	60,5%	39,5%
<b>2019</b>	<b>60,2%</b>	<b>39,8%</b>

## 1.6 - Accidentalité et infractions

### 1.6.1 - Port des équipements de sécurité

Catégorie d'utilisateur	Type équipement	Non déterminé	Port	Non port	
				Nombre	%
2 roues légers motorisés	casque	0	45	1	2,2%
Moto	casque	2	67	1	1,4%
VL / VU	ceinture	13	334	1	0,3%
PL + autocar/autobus	ceinture	5	24	1	3,4%

### 1.6.2 - Présence d'alcool

#### a) – Evolution

Année	Base de calcul (total accidents)	Accidents avec alcoolémie illégale Impliquant au moins UN :					
		Conducteur		Piéton		Tous accidents	
		Nbre	Indice *	Nbre	Indice *	Nbre	Indice *
2018	401	36	100	4	100	40	100
<b>2019</b>	<b>424</b>	<b>43</b>	<b>113</b>	<b>3</b>	<b>71</b>	<b>46</b>	<b>109</b>
Différence		+13		-29		+9	
Évolution (en%)		+13,0%		-29,1%		+8,8%	

\* : indice base 100 pour l'année 2018

#### b) – Répartition suivant la catégorie d'utilisateur

Catégorie d'utilisateur	Impliqués avec alcoolémie illégale	% par rapport aux usagers impliqués (cf article 1.4)
Piétons	3	4,6%
Bicyclette	0	0,0%
2 roues légers motorisés	7	14,3%
Motos	7	9,7%
VL/VU (<3,5T)	30	5,9%
PL	1	3,2%

### 1.6.3 - Principales causes des accidents

*Nota technique : La base accident (BAAC) dispose des données relatives à la responsabilité présumée de l'usager 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.*

#### a) – Catégorie d'usager présumé responsable réellement identifié

Catégorie d'usager présumé responsable	2018		2019		Différence	Évolution **
	Nombre	Indice *	Nombre	Indice		
Piétons	21	100	23	97	-3	-2,8%
Bicyclette	15	100	14	83	-17	-17,2%
2 roues légers motorisés	36	100	26	64	-36	-35,9%
Motos	30	100	40	118	+18	+18,3%
VL	270	100	312	103	+3	+2,5%
PL	10	100	14	124	+24	+24,2%
Autre **	3	100	5	148	+48	+47,8%
<b>Total usagers avec un présumé responsable identifié</b>	<b>385</b>		<b>434</b>			

\* : indice base 100 pour l'année 2018

\*\* : certaines évolutions sont importantes vues les faibles valeurs

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

Groupement des infractions		Nombre d'infractions recensées					
		2018		2019		Différence	Évolution **
Groupe	Intitulé	Nbre	Indice*	Nbre	Indice*		
01 -	Alcool	40	100	46	109	+9	+8,8%
02 -	Stupéfiant	11	100	31	267	+167	+166,5%
03 -	Vitesse excessive **	29	100	25	82	-18	-18,5%
04 -	Perte de contrôle (vitesse inadaptée)	141	100	99	66	-34	-33,6%
05 -	Inattention	16	100	54	319	+219	+219,2%
06 -	Circulation/manoeuvre irrégulière	24	100	35	138	+38	+37,9%
07 -	Refus priorité entre véhicules	88	100	118	127	+27	+26,8%
08 -	refus priorité à piéton	23	100	27	111	+11	+11,0%
09 -	Dépassement irrégulier	9	100	11	116	+16	+15,6%
10 -	Traversée/circulation irrégulière piéton	23	100	25	103	+3	+2,8%
11 -	Téléphone / distracteur technologique **	1	100	4	378	+278	+278,3%
12 -	Obstacle sur voie (animal ...) **	3	100	4	126	+26	+26,1%
13 -	Facteur lié au véhicule	3	100	4	126	+26	+26,1%
14	Malaise **	4	100	11	260	+160	+160,1%
15	Somnolence / fatigue	9	100	18	189	+89	+89,2%
16	Autres **	9	100	11	116	+16	+15,6%
17 -	Indéterminés	3	100	3	95	-5	-5,4%
<b>Base de calcul (total accidents)</b>		<b>401</b>		<b>424</b>			

\* : indice base 100 pour l'année 2018

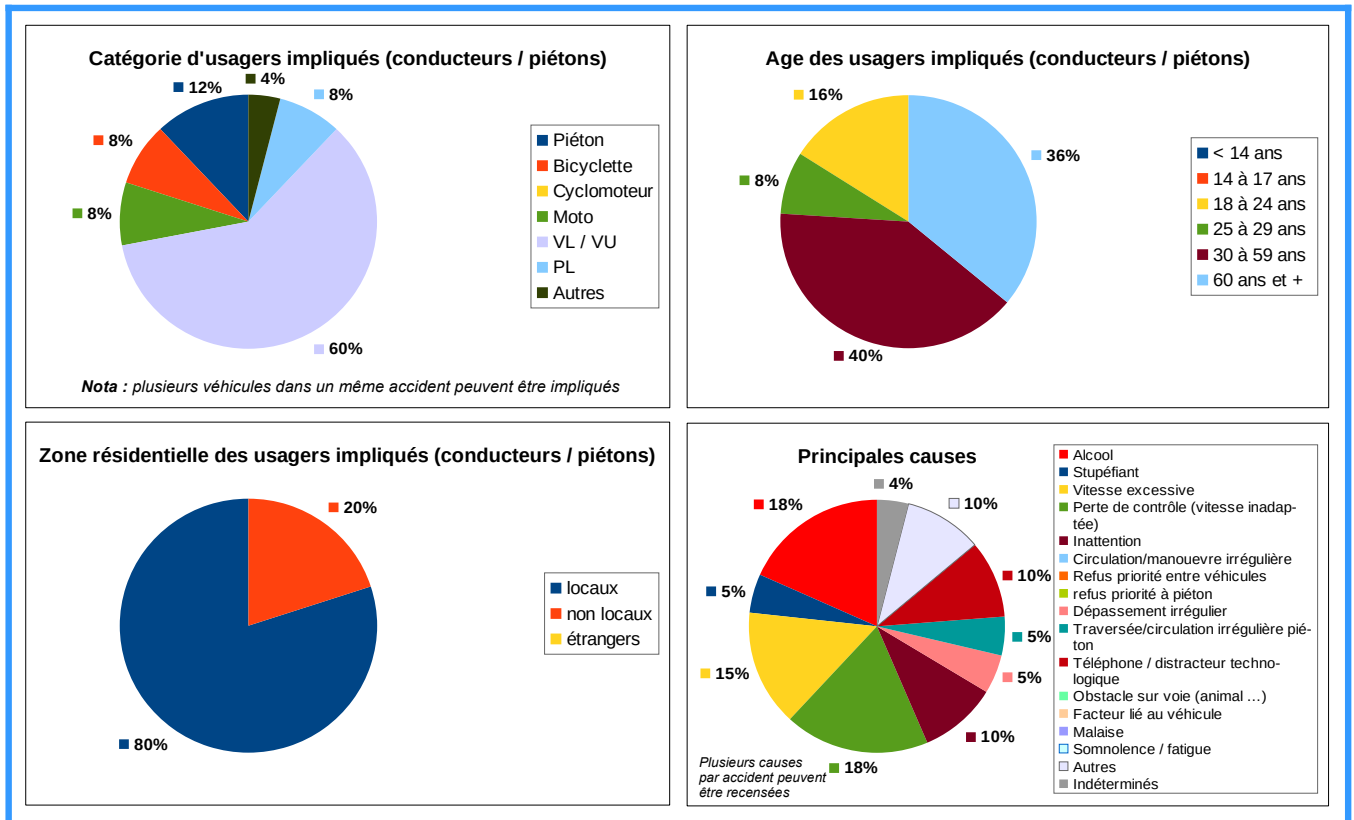
\*\* : certaines évolutions sont importantes vues les valeurs faibles

## 1.7 – Les accidents mortels

En 2019, **17 accidents mortels** ont causé le décès de **18 personnes**.

Par rapport à l'année précédente, 2019 subit une **forte baisse du nombre des accidents mortels et du nombre de tués**, respectivement -34,6% et 33,3%.

Principaux critères des accidents mortels :



- ce sont les véhicules légers (60%) qui sont les principaux impliqués. Les piétons arrivent en 2<sup>ème</sup> position avec 12% des impliqués ;
- en 2019, trois piétons ont été impliqués, tous sont décédés, alors que 2 piétons étaient impliqués en 2018 ;
- **la vitesse excessive ou inadaptée (33%) est la principale cause** des accidents, l'alcool (18%) arrive en 2<sup>ème</sup> position ;
- les usagers originaires du département (locaux) restent les principaux impliqués avec 80% des conducteurs/piétons, en hausse par rapport à 2018 ;
- comme les années précédentes, la principale tranche d'âge impliquée dans les accidents mortels est celle des 30/59 ans (40%).

## 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 :

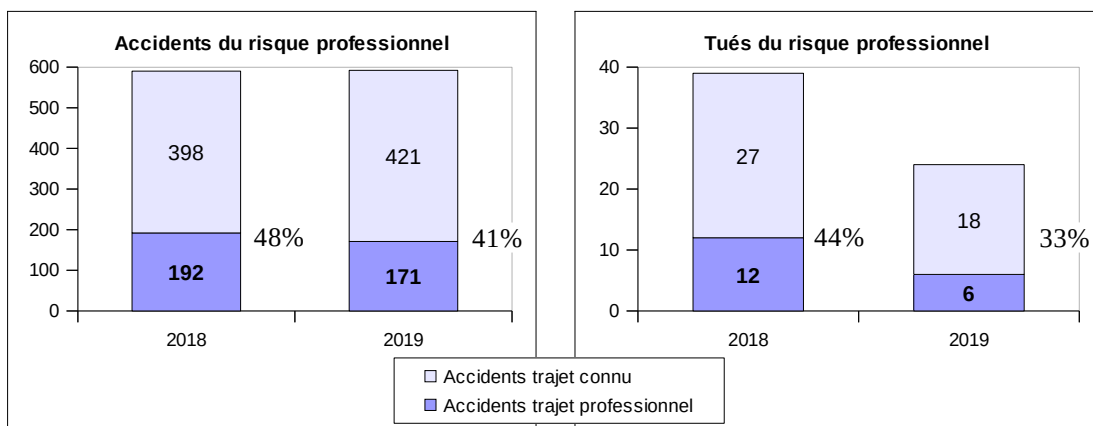
- le risque « **mission** » qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle ;
- le risque « **trajet domicile-travail** » qui est un déplacement entre le domicile et le travail. ;

En France, en 2019, 21 165 accidents, soit 38 % des accidents, ont impliqué un usager en trajet domicile-travail ou trajet professionnel. L'alcool est moins présent dans ces accidents que dans les autres. 87 motocyclistes et 23 cyclomotoristes ont été tués dans ce type de trajet.



### 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
2018	192	398	12	27
2019	171	421	6	18



### 1.8.2 – Le risque « mission »

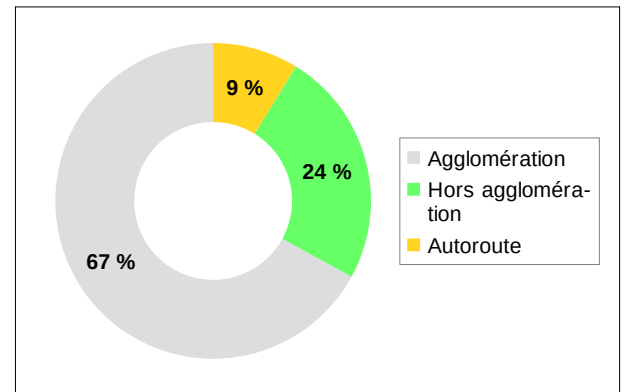
a) – l'accidentalité

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	4	29	4	117	32	85



## b) – selon le milieu

Milieu	nombre
Agglomération	61
Hors agglomération	22
Autoroute	8



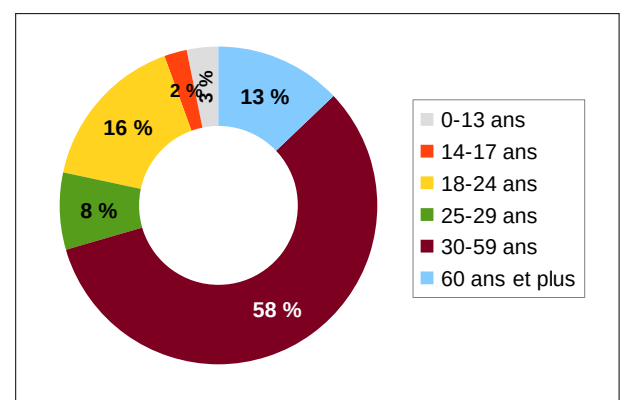
## c) – selon le mode de déplacement

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	10	10	0	7%
bicyclette	5	5	0	4%
2 roues légers motorisés	10	10	0	7%
Motos (>125 cm <sup>3</sup> )	10	10	0	7%
VL / VU (<3.5T)	127	80	4	57%
PL+Car	27	24	0	17%
Autres	1	1	0	1%
<b>Ensemble</b>	<b>190</b>	<b>140</b>	<b>4</b>	

(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	5
18-24 ans	35
25-29 ans	17
30-59 ans	125
60 ans et plus	28



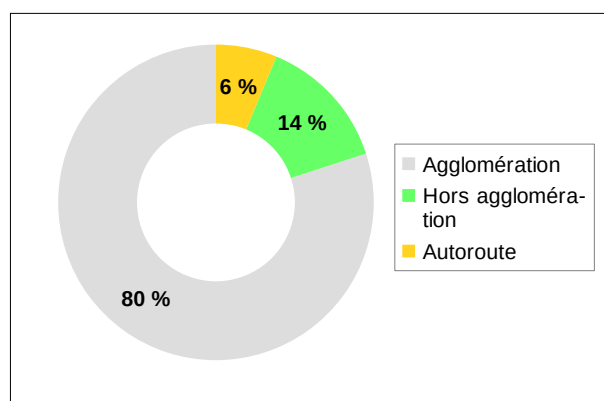
### 1.8.3 – Le risque « *trajet domicile-travail* »

#### 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	80	2	16	2	88	15	73

#### b) – selon le milieu

Milieu	nombre
Agglomération	64
Hors agglomération	11
Autoroute	5



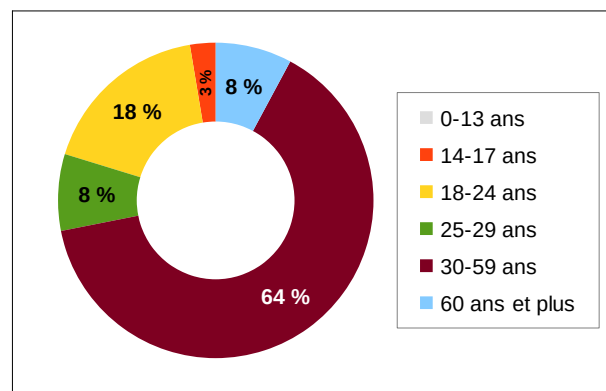
#### c) – selon le mode de déplacement

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	6	6	1	5%
bicyclette	8	8	0	7%
2 roues légers motorisés	12	12	0	11%
Motos (>125 cm3)	13	12	0	11%
VL / VU (<3.5T)	111	72	1	63%
PL+Car	5	4	0	4%
Autres	0	0	0	0%
<b>Ensemble</b>	<b>155</b>	<b>114</b>	<b>2</b>	

(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	0
14-17 ans	4
18-24 ans	27
25-29 ans	12
30-59 ans	98
60 ans et plus	12










## 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
2019	Accidents impliquant un conducteur novice	87	3	29	121	4	117	35
	Rappel tous accidents	424	17	148	532	18	514	153
	Pourcentage	20,5%	17,6%	19,6%	22,7%	22,2%	22,8%	22,9%
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%
Evolution entre 2017 et 2018	Nbre	+6	-3	+6	+20	-2	+22	+17
	%	+7,4%	-50,0%	+26,1%	+19,8%	-33,3%	+23,2%	+94,4%
								

- entre 2018 et 2019, **le nombre d'accidents corporels subit une hausse de 7,4%**, Avec trois accidents mortels et quatre tués au lieu de six en 2018, **le nombre de tués subit une forte baisse (-33,3%)**;
- les jeunes conducteurs novices sont impliqués dans 20,5% des accidents corporels (20% en 2018) et dans 17,6% des accidents mortels (23% en 2018), ceux-ci représentent 22,2% des tués.

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

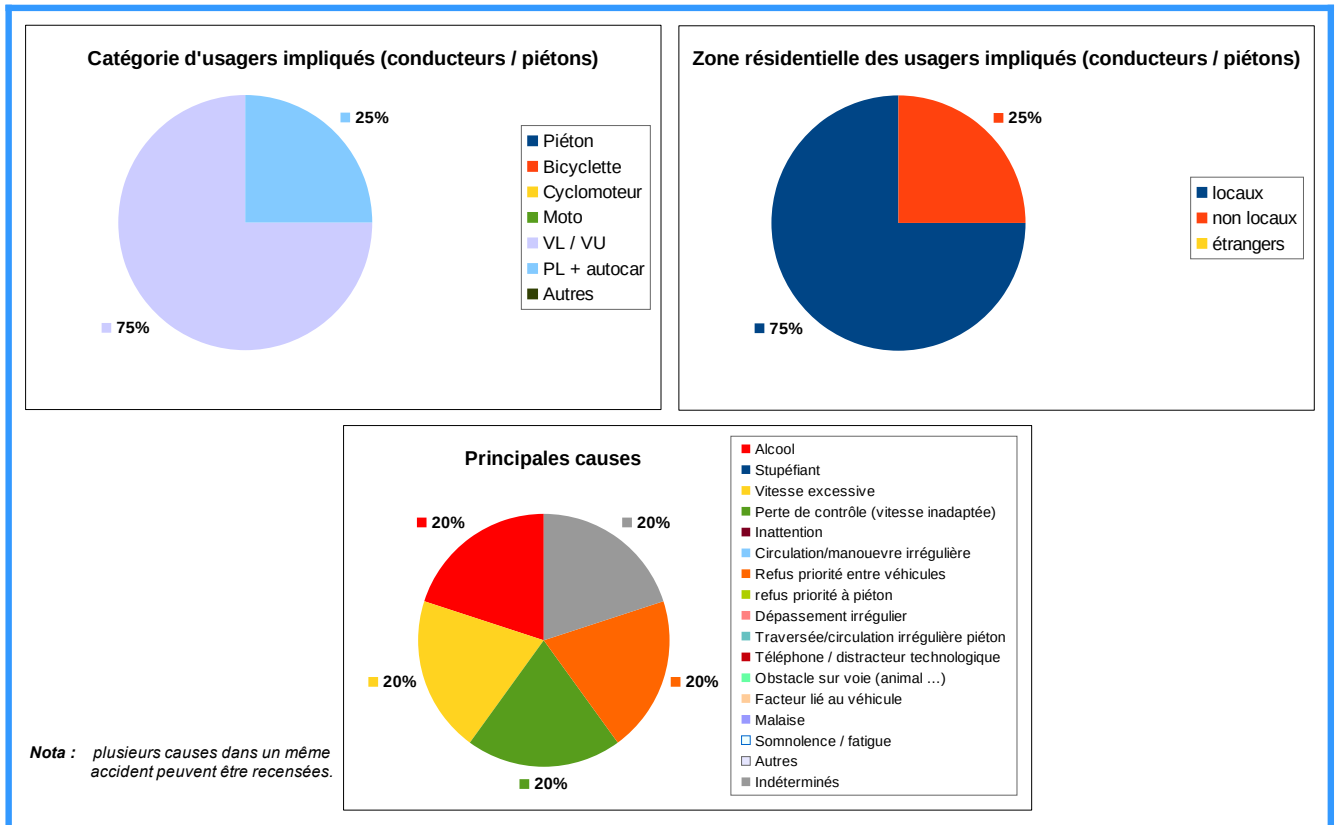
Conducteurs novices 2019 Principaux critères			Dépt 87 Nombre	Part conducteurs novices
Par catégorie		<b>Nombre</b>		
Voies	A20	<b>4</b>	31	<b>12,9%</b>
	RN	<b>8</b>	32	<b>25,0%</b>
	RD	<b>18</b>	121	<b>14,9%</b>
	VC et rues	<b>54</b>	229	<b>23,6%</b>
	Autres (Parkings ...)	<b>3</b>	11	<b>27,3%</b>
Répartitions	En agglomération	<b>65</b>	295	<b>22,0%</b>
	Hors agglomération	<b>22</b>	129	<b>17,1%</b>
	De jour	<b>56</b>	300	<b>18,7%</b>
	De nuit	<b>31</b>	124	<b>25,0%</b>
	En intersection	<b>33</b>	147	<b>22,4%</b>
	En courbe	<b>21</b>	113	<b>18,6%</b>
Collision	Frontale	<b>8</b>	25	<b>32,0%</b>
	Par le côté	<b>36</b>	127	<b>28,3%</b>
	Arrière	<b>8</b>	35	<b>22,9%</b>
	En Chaîne	<b>2</b>	14	<b>14,3%</b>
Impliqués	Total impliqués	166	765	<b>21,7%</b>
	Piétons	<b>8</b>	65	<b>12,3%</b>
	bicyclette	<b>4</b>	34	<b>11,8%</b>
	2 roues légers motorisés	<b>10</b>	49	<b>20,4%</b>
	Motos	<b>17</b>	72	<b>23,6%</b>
	VL / VU(<3.5T)	<b>122</b>	508	<b>24,0%</b>
	PL+Car *	<b>5</b>	31	<b>16,1%</b>
	Autres *	<b>0</b>	6	<b>0,0%</b>
Alcool	Accidents présentant une alcoolémie illégale			
	conducteur ou piéton	<b>9,2%</b>		<b>10,9%</b>

\* : 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 (24%), suivis des motos lourdes (23,6%) qui sont impliqués dans les accidents ;
- l'alcoolémie des jeunes conducteurs (9,2%) est légèrement inférieure à celle du département (10,9%).

### 1.9.3 - Les accidents mortels impliquant un jeune conducteur novice

En 2019, **trois accidents mortels**, impliquant des jeunes conducteurs novices, ont causé le décès de quatre personnes et fait trois blessés.

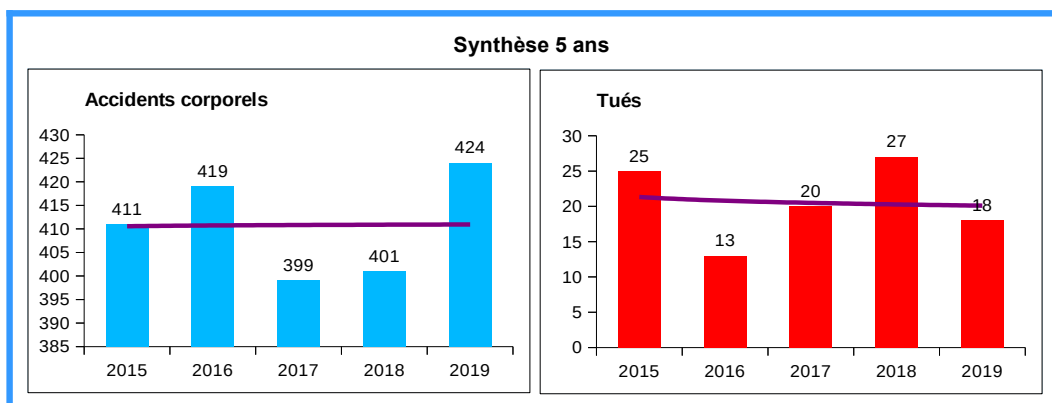


- 75 % des conducteurs conduisaient un véhicule léger ;
- les causes des accidents sont multi-factorielles, toutefois, la vitesse excessive associée à la vitesse inadaptée (perte de contrôle/défaut de maîtrise) représentent 40 % des causes des accidents.

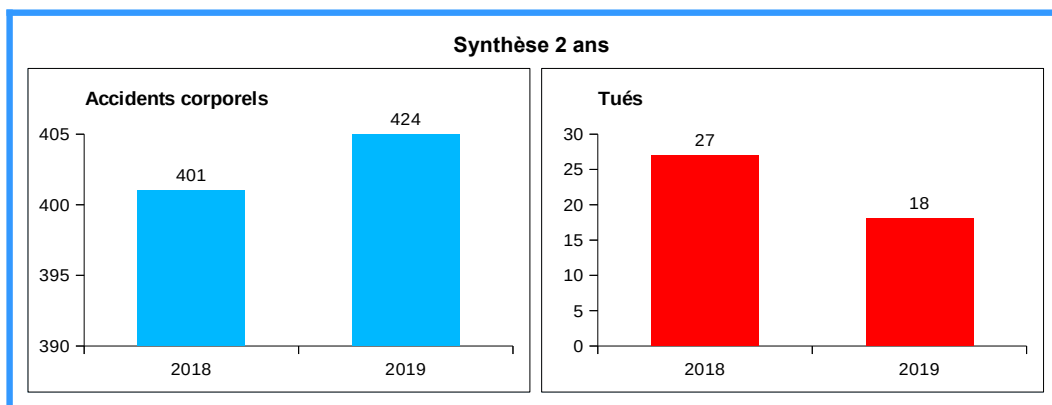
## 2 – Synthèse générale

Sur les 5 dernières années, on constate une hausse du nombre des accidents, Avec un maximum à 424 accidents en 2019, l'accidentalité était plus basse les années précédentes.

La tendance des tués (18 victimes pour 2019) est quasi stable, après une pointe en 2018 (27 tués). 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 niveau historique du département. Malheureusement, les années 2017 et surtout 2018 ont retrouvé le niveau des années antérieures.



Entre 2018 et 2019, hausse des accidents mais **forte baisse du nombre de tués**.



Par rapport à l'année 2018, le bilan 2019 présente :

- une **hausse (+5,7%)** des accidents corporels ;
- une **très forte baisse des accidents mortels (-34,6%) et du nombre de tués (-33,3 %)** ;
- une augmentation de 11,3% des accidents graves et surtout de 33,3% des blessés hospitalisés, mais avec seulement une hausse globale des blessés de 9,1 %.

En 2019, l'indicateur de gravité (Ig) est en baisse (4,2) par rapport à celui de 2018 (6,7), il est moins élevé que celui de l'indice national (5,9).

Par rapport à la moyenne des cinq dernière années, l'accidentalité 2018 subit une hausse (+1,9%), par contre les tués représentent une baisse (-18,2%).

Les accidents se produisent majoritairement sur voies communales et routes départementales. Toutefois, en 2019, **les routes nationales subissent une augmentation sensible (+16,4%) alors que l'autoroute A20 est en baisse (-22,8%).**

La part des véhicules légers (VL/VU) présente une légère baisse (-3,5%) par rapport à 2018, mais concentre 66,4% des impliqués. **Les piétons et, plus particulièrement, les cyclistes subissent une hausse conséquente.** De même, **les motos lourdes (>125 cm<sup>3</sup>) augmentent de 19,7%.**

Concernant la répartition, la part des accidents de nuit est en hausse (+9,6%) ainsi que ceux impliquant une intersection (15,9%).

Hausse de la part de l'alcoolémie (+9%) dans les accidents corporels. De même, les stupéfiants subissent une augmentation de 166,5 %

L'inattention et les incivilités (circulation irrégulière et refus de priorité entre véhicules) sont les principales causes des accidents.

En 2019, le nombre des accidents impliquant un jeune conducteur novice **subit une hausse de 7,4%**, Avec trois accidents mortels et quatre tués au lieu de six en 2018, **le nombre de tués subit une forte baisse (-33,3%);**



## Annexe 1 – Accidentalité de l'unité urbaine de Limoges

Avec une population de 177 505 habitants (INSEE 01/2017), 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 2019, les principales données d'accidentalité routière sont :

		Unité urbaine de Limoges			Dépt 87 Nombre	Part unité Limoges par rapport Haute-Vienne		
		2018	2019	Évolution				
Accidentalité	Accidents corporels	303	321	+5,6%	424	75,7%		
	Tués	3	4	+25,0%	18	22,2%		
	BH	42	55	+23,6%	153	35,9%		
	BL	320	321	+0,3%	461	69,6%		
	Accidents mortels	3	3	+0,0%	17	17,6%		
Par catégorie		Nombre	%	Nombre	%	Évolution		
Voies	A20	30	9,9%	20	6,2%	-37,1%	31	64,5%
	RN	18	5,9%	18	5,6%	-5,6%	32	56,3%
	RD	53	17,5%	56	17,4%	-0,3%	121	46,3%
	VC et rues	197	65,0%	216	67,3%	+3,5%	229	94,3%
	Autres (parkings ...)	5	1,7%	11	3,4%	+107,7%	11	100,0%
Répartitions	En agglomération	228	75,2%	271	84,4%	+12,2%	295	91,9%
	Hors agglomération	75	24,8%	49	15,3%	-38,3%	129	38,0%
	De jour	228	75,2%	221	68,8%	-8,5%	300	73,7%
	De nuit	75	24,8%	100	31,2%	+25,9%	124	80,6%
	En intersection	99	32,7%	125	38,9%	+19,2%	147	85,0%
	En courbe	61	20,1%	64	19,9%	-1,0%	113	56,6%
Collision	Frontale	16	5,3%	7	2,2%	-58,7%	25	28,0%
	Par le côté	72	23,8%	111	34,6%	+45,5%	127	87,4%
	Arrière	45	14,9%	29	9,0%	-39,2%	35	82,9%
	En Chaîne	20	6,6%	13	4,0%	-38,6%	14	92,9%
Impliqués	Total impliqués	564		610			765	79,7%
	Piétons	47	8,3%	61	10,0%	+20,0%	65	93,8%
	bicyclette	23	4,1%	28	4,6%	+12,6%	34	82,4%
	2 roues légers motorisés	44	7,8%	44	7,2%	-7,5%	49	89,8%
	Motos	39	6,9%	51	8,4%	+20,9%	72	70,8%
	VL / VU (<3.5T)	391	69,3%	399	65,4%	-5,6%	508	78,5%
	PL+Car *	16	2,8%	23	3,8%	+32,9%	31	74,2%
	Autres *	4	0,7%	4	0,7%	-7,5%	6	66,7%
Alcool	Accidents présentant une alcoolémie illégale (en %)							
	conducteur ou piéton	8,9%	10,3%			10,9%		

\* : certaines évolutions sont importantes vues les faibles valeurs

Par rapport à 2018 l'unité urbaine de Limoges subit :

- une hausse de l'accidentalité routière (+5,6%) ;
- une hausse du nombre des tués 4 tués pour 3 en 2018) associée à une augmentation des blessés graves (+23,6%) et une très faible hausse des blessés légers (+0,3%).

La part de l'unité urbaine de Limoges, par rapport à l'ensemble de l'accidentalité du département, représente 75,7% des accidents (75,6% en 2018) et 22,2% des tués, en baisse par rapport à l'année dernière (27%).

La part des accidents en agglomération est en hausse de 12,2%.

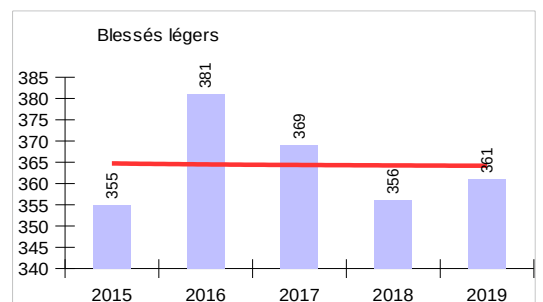
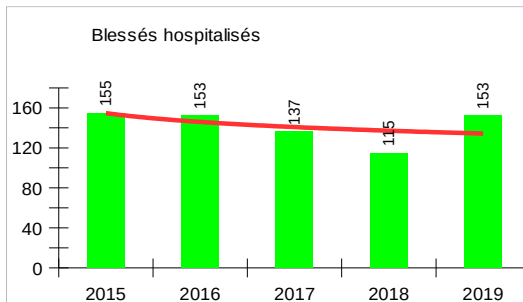
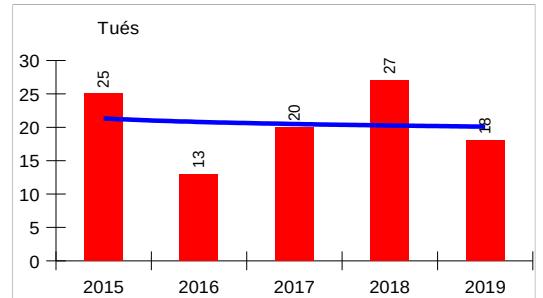
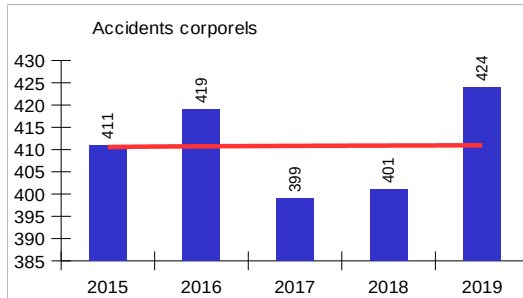
Les piétons représentent 10% des impliqués, en augmentation de 20% par rapport à 2018, ils représentent 93,8% des accidents de piétons du département. La part des impliqués sur motos lourdes (>125 cm<sup>3</sup>) est en hausse de 20% . Pour leur part, les bicyclettes subissent une augmentation de 12,6 %.

Le facteur alcool présente une augmentation avec 10,3% des accidents contre 8,9% en 2018. Celui-ci est légèrement moins important que pour l'ensemble du département (10,9%).

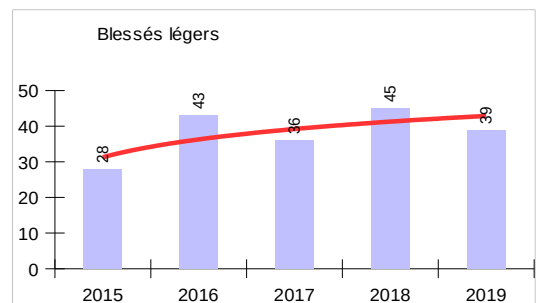
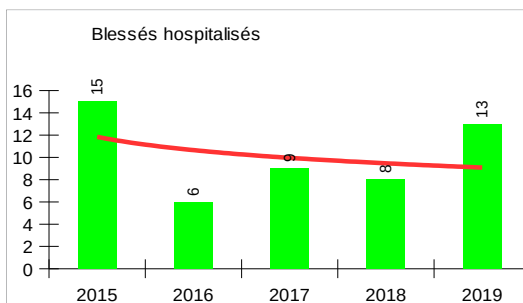
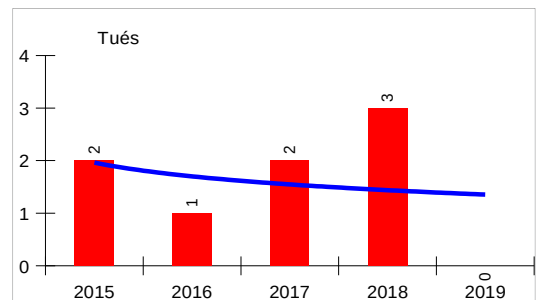
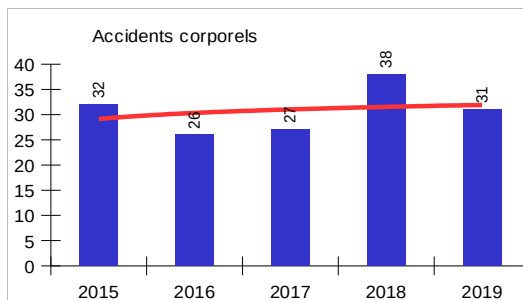
## Annexe 2 - Évolution par réseaux 2015-2019

Haute-Vienne		Accidents	Tués	BH	BL
TOUS RESEAUX	2015	411	25	155	355
	2016	419	13	153	381
	2017	399	20	137	369
	2018	401	27	115	356
	<b>2019</b>	<b>424</b>	<b>18</b>	<b>153</b>	<b>361</b>
		Accidents	Tués	BH	BL
Autoroute A20	2015	32	2	15	28
	2016	26	1	6	43
	2017	27	2	9	36
	2018	38	3	8	45
	<b>2019</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>39</b>
		Accidents	Tués	BH	BL
RN	2015	28	4	26	25
	2016	27	2	13	25
	2017	41	5	16	51
	2018	26	3	9	23
	<b>2019</b>	<b>32</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>33</b>
		Accidents	Tués	BH	BL
RD	2015	116	14	69	73
	2016	131	8	82	78
	2017	117	11	60	91
	2018	124	18	65	83
	<b>2019</b>	<b>121</b>	<b>10</b>	<b>70</b>	<b>90</b>
		Accidents	Tués	BH	BL
VC	2015	233	5	44	228
	2016	235	2	52	235
	2017	206	4	53	202
	2018	207	3	30	202
	<b>2019</b>	<b>229</b>	<b>6</b>	<b>56</b>	<b>216</b>
		Accidents	Tués	BH	BL
Unité urbaine de LIMOGES (Limoges - Couzeix Condat - Isle - Feytiat Panazol -Le Palais)	2015	315	7	55	329
	2016	330	4	64	338
	2017	290	4	58	300
	2018	303	3	42	320
	<b>2019</b>	<b>321</b>	<b>4</b>	<b>55</b>	<b>321</b>
		Accidents	Tués	BH	BL
Commune de LIMOGES	2015	254	5	43	260
	2016	255	2	50	262
	2017	221	4	42	225
	2018	244	1	33	258
	<b>2019</b>	<b>261</b>	<b>3</b>	<b>46</b>	<b>258</b>
		Accidents	Tués	BH	BL
AUTRES (hors réseau public, parkings ...)	2015	2	0	1	1
	2016	8	0	2	7
	2017	8	0	4	7
	2018	6	0	3	3
	<b>2019</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>7</b>

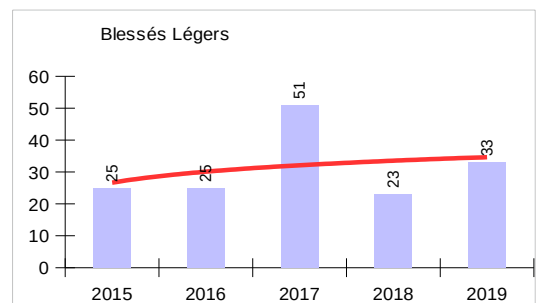
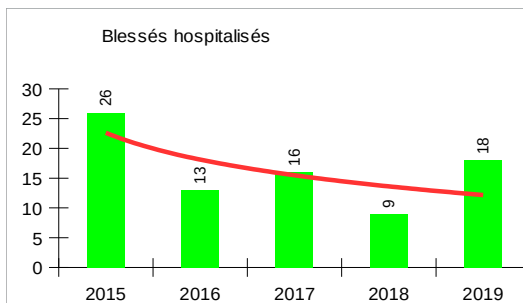
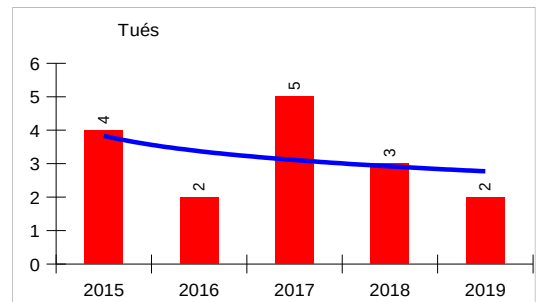
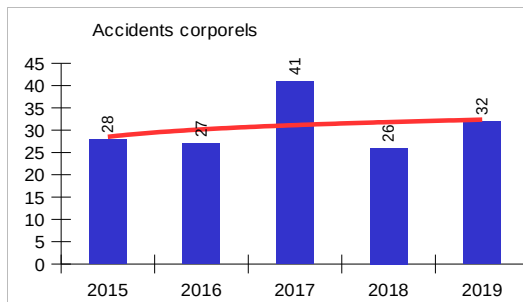
### Évolution tous réseaux



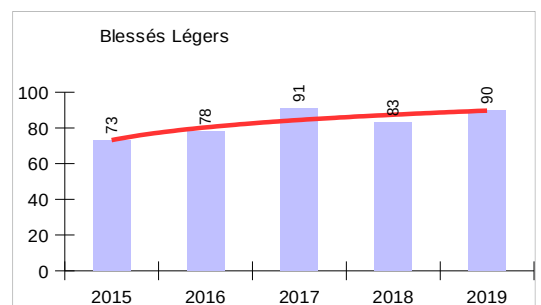
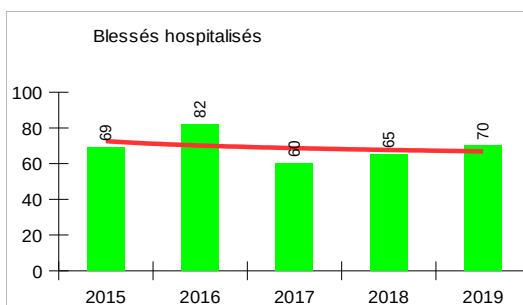
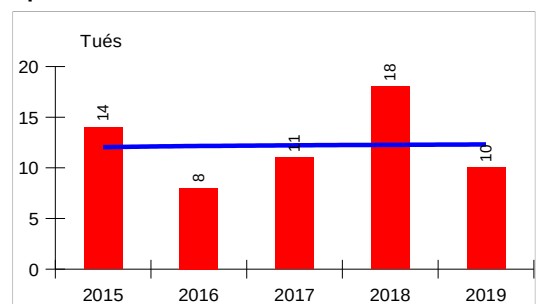
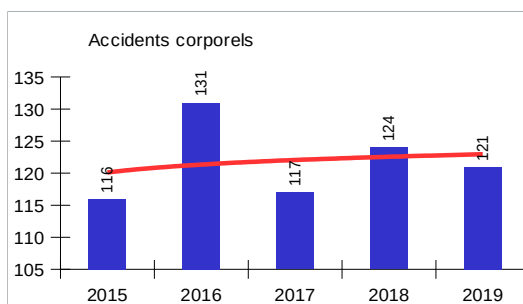
### Évolution Autoroute A20



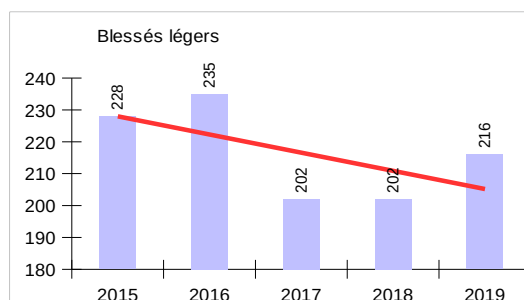
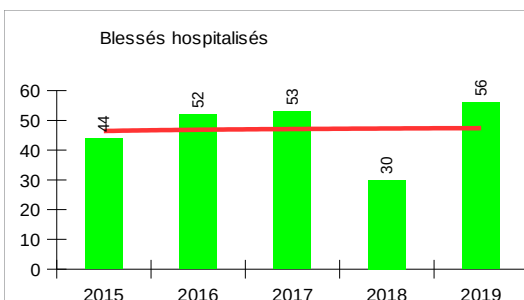
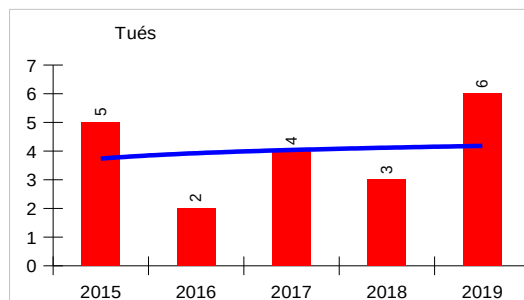
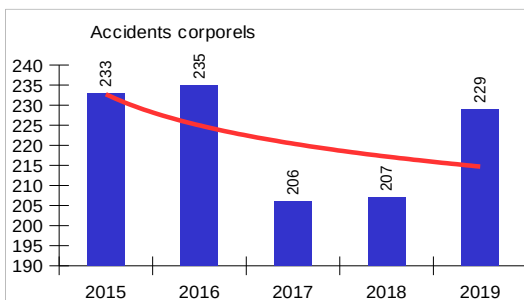
## Évolution Routes Nationales



## Évolution Routes Départementales

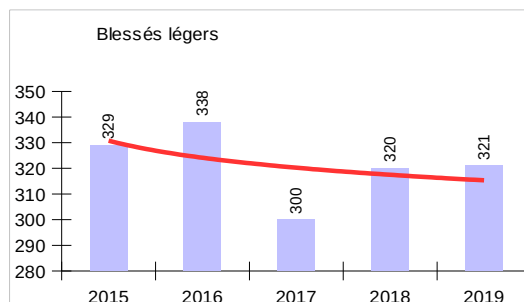
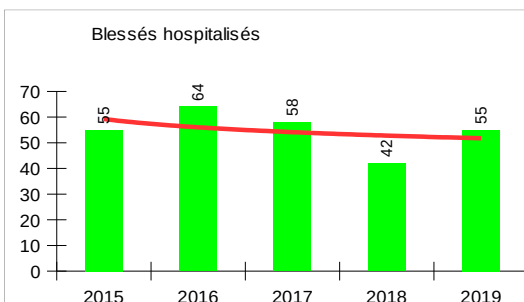
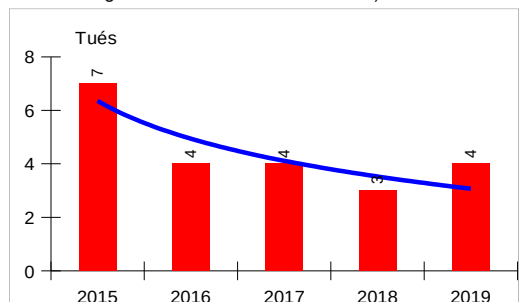
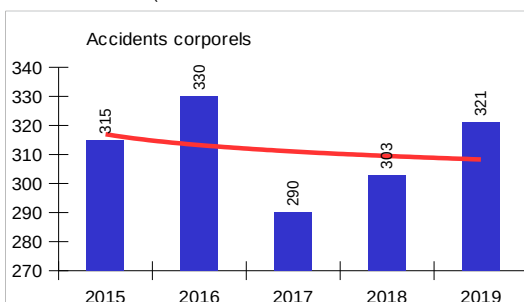


### Évolution Voies Communales

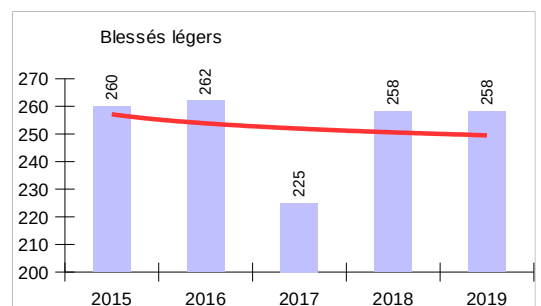
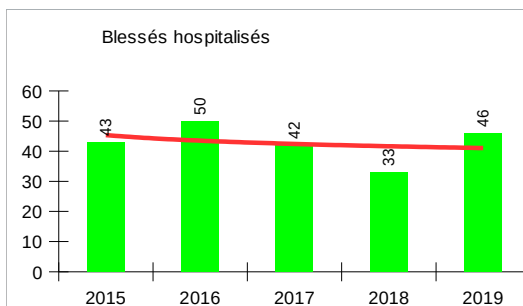
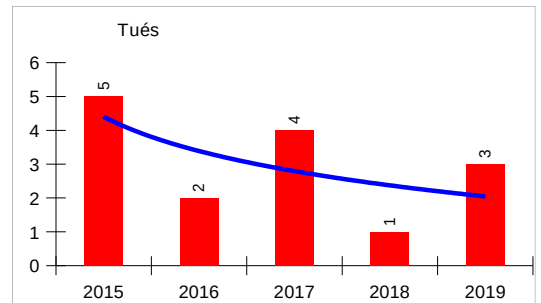
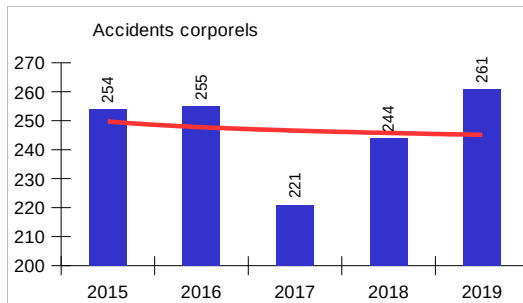


### Évolution Unité urbaine de Limoges

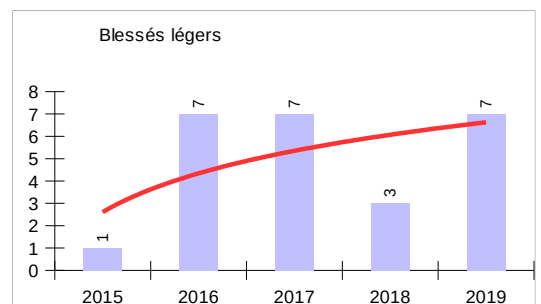
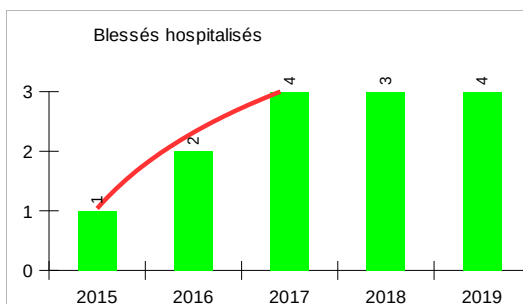
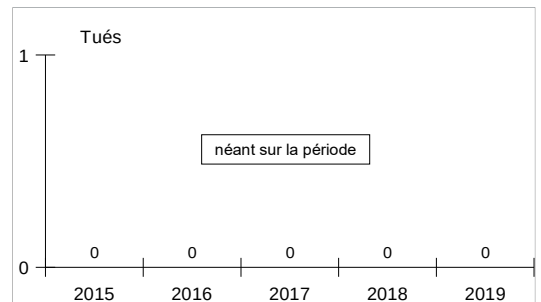
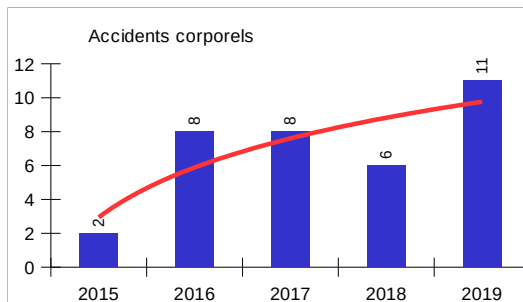
(communes de Condat/Vienne - Couzeix - Feytiat - Isle - Limoges - Le Palais/Vienne - Panazol)



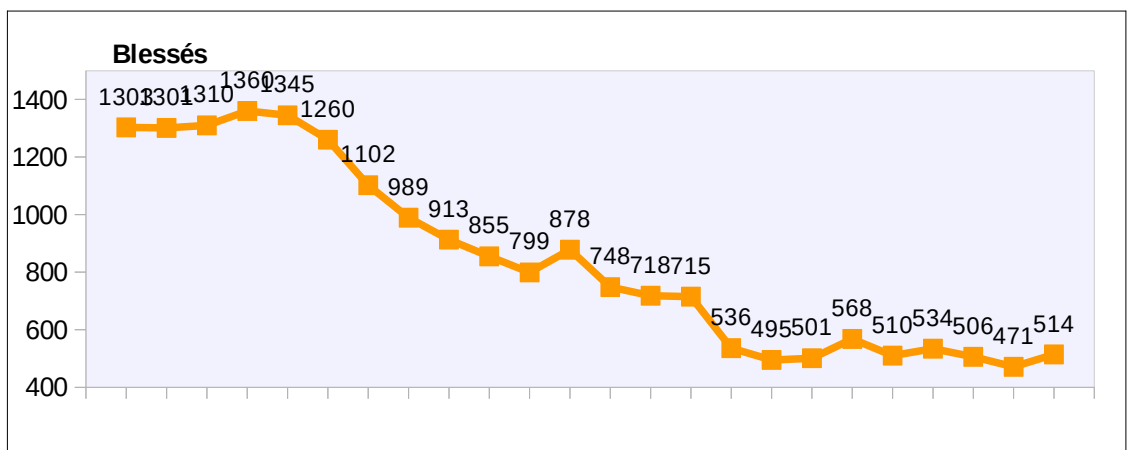
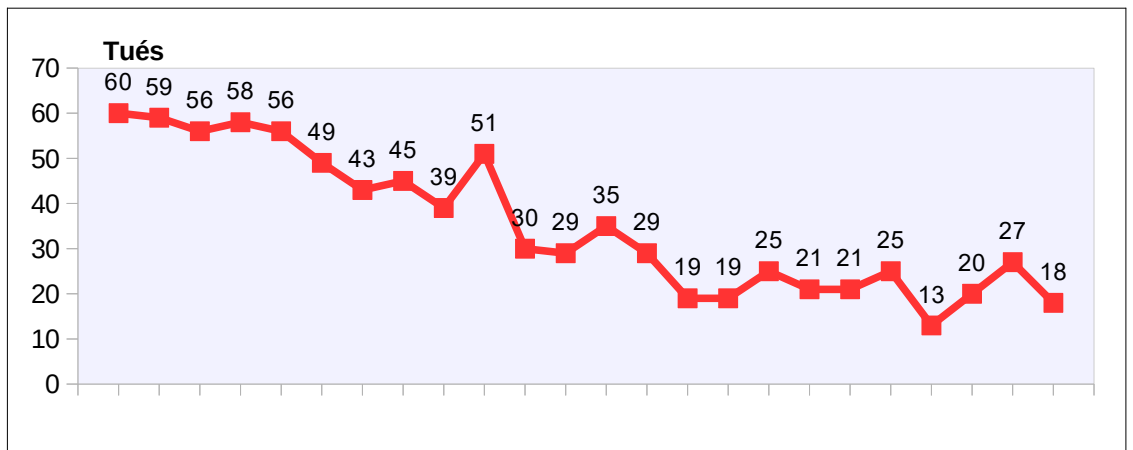
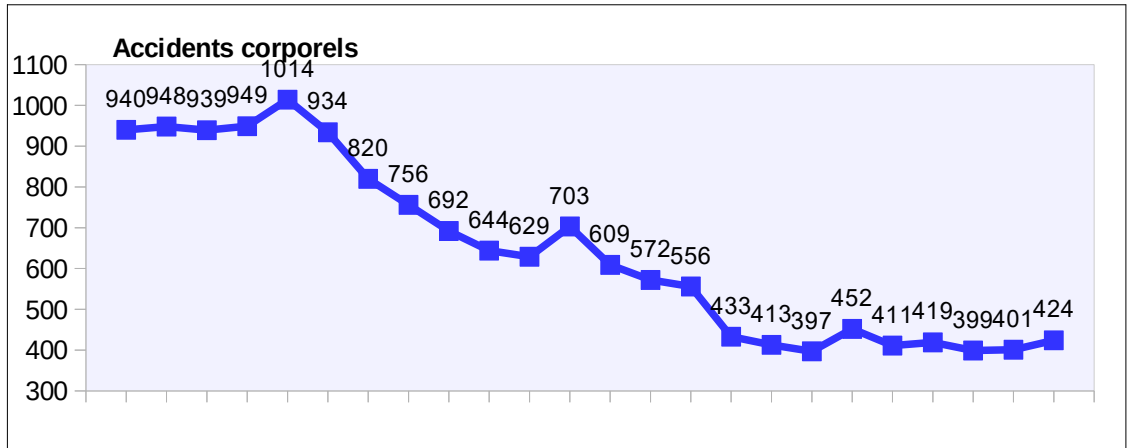
### Évolution Commune de Limoges



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



## Annexe 3 – 1996-2019, 24 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*