

L'ACCIDENTALITE CORPORELLE SUR LES ROUTES DEPARTEMENTALES DE LA HAUTE VIENNE

BILAN DE L'ANNEE 2018



SOMMAIRE

I)	LES CHIFFRES CLES DE L'ANNEE 2018	3
II)	ANALYSE DE L'IMPACT DES CONDITIONS DE CIRCULATION SUR L'ACCIDENTALITE EN 2018	7
III)	ANALYSE DE L'IMPACT DES CARACTERISTIQUES DE L'INFRASTRUCTURE SUR L'ACCIDENTALITE ENTRE 2009 ET 2018	10
IV)	LES VEHICULES IMPLIQUES.....	25
V)	LES USAGERS DE LA ROUTE IMPLIQUES DANS LES ACCIDENTS	31
VI)	LES ZONES LINEAIRES D'ACCUMULATION D'ACCIDENTS	46
VII)	LES ACCIDENTS MORTELS	54
VIII)	CONCLUSION	55

I) LES CHIFFRES CLES DE L'ANNEE 2018

A) L'accidentalité routière du Département de la Haute-Vienne tout réseau confondu

En 2018, il a été observé une forte augmentation des accidents mortels avec une hausse du nombre de tués de 35 % (7 tués de plus qu'en 2017 soit 27 tués en 2018) sur l'ensemble des routes de la Haute-Vienne (routes nationales, routes départementales et voies communales confondues).

Le nombre d'accidents corporels s'est stabilisé avec un total de 399 comme en 2017.

Le bilan des victimes est en baisse avec un nombre de blessés qui diminue de 7.1 % dont une baisse de 19.1% des blessés hospitalisés.

Au total, on dénombre 469 blessés dont 114 blessés hospitalisés.

B) L'accidentalité routière sur les routes départementales

Sur les routes départementales de la Haute-Vienne qui représentent 36 % du linéaire total du département, on enregistre durant l'année 2018 :

- **129 accidents corporels** soit 32% de l'ensemble des accidents corporels du département ;
- **17 tués** soit 63% de l'ensemble des tués du département ;
- **66 blessés hospitalisés plus de 24 heures (BH)** soit 58 % de l'ensemble des blessés hospitalisés du département ;
- **91 blessés légers (BL)** soit 19% de l'ensemble des blessés non hospitalisés du département.

On constate une gravité importante des accidents sur les routes départementales en 2018.

C) Evolution de l'accidentalité sur route départementale entre 2017 et 2018

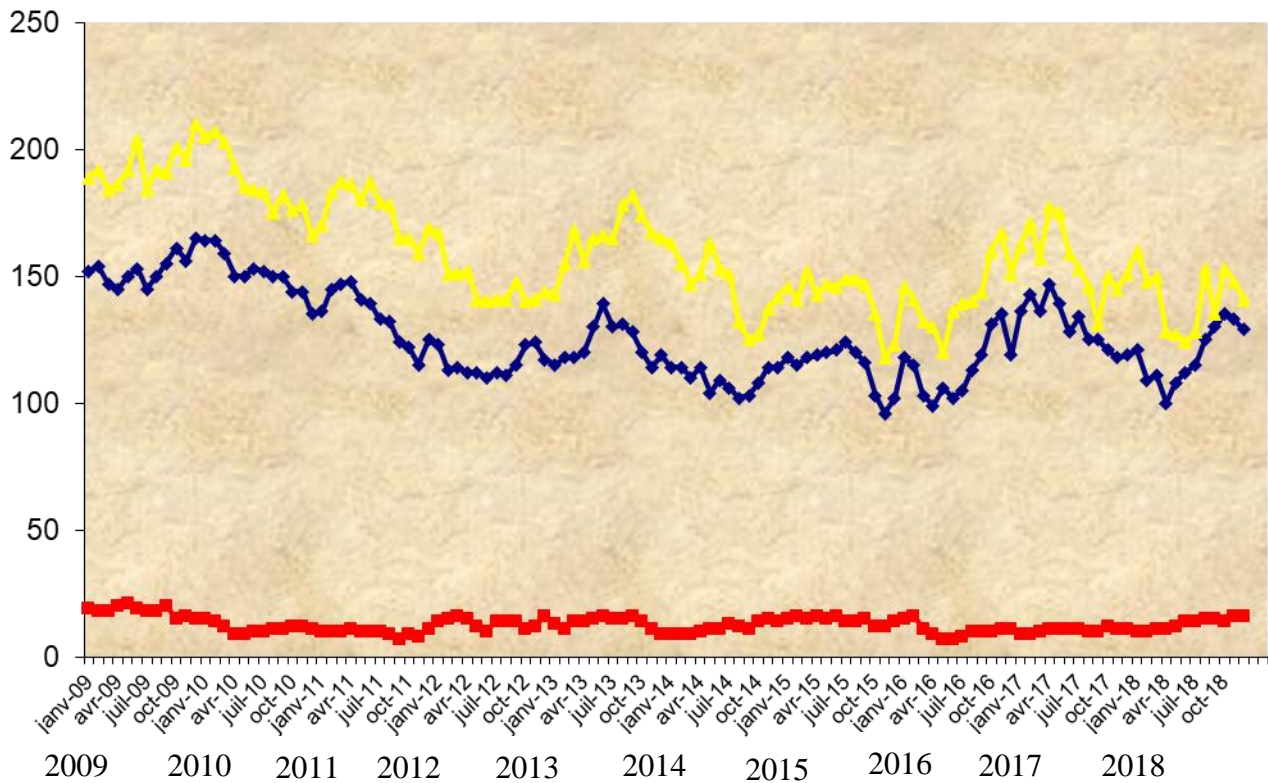
	2017	2018	Evolution entre 2017 et 2018
Nombre d'accidents corporels	119	129	+8.4 %
Nombre de victimes	162	174	+7.4 %
dont nombre de tués	11	17	+54.5 %
dont blessés hospitalisés	60	66	+10.0 %
dont blessés légers	91	91	0 %

Le nombre de tués connaît une deuxième année de forte augmentation +54.5% (+37.5% en 2017).

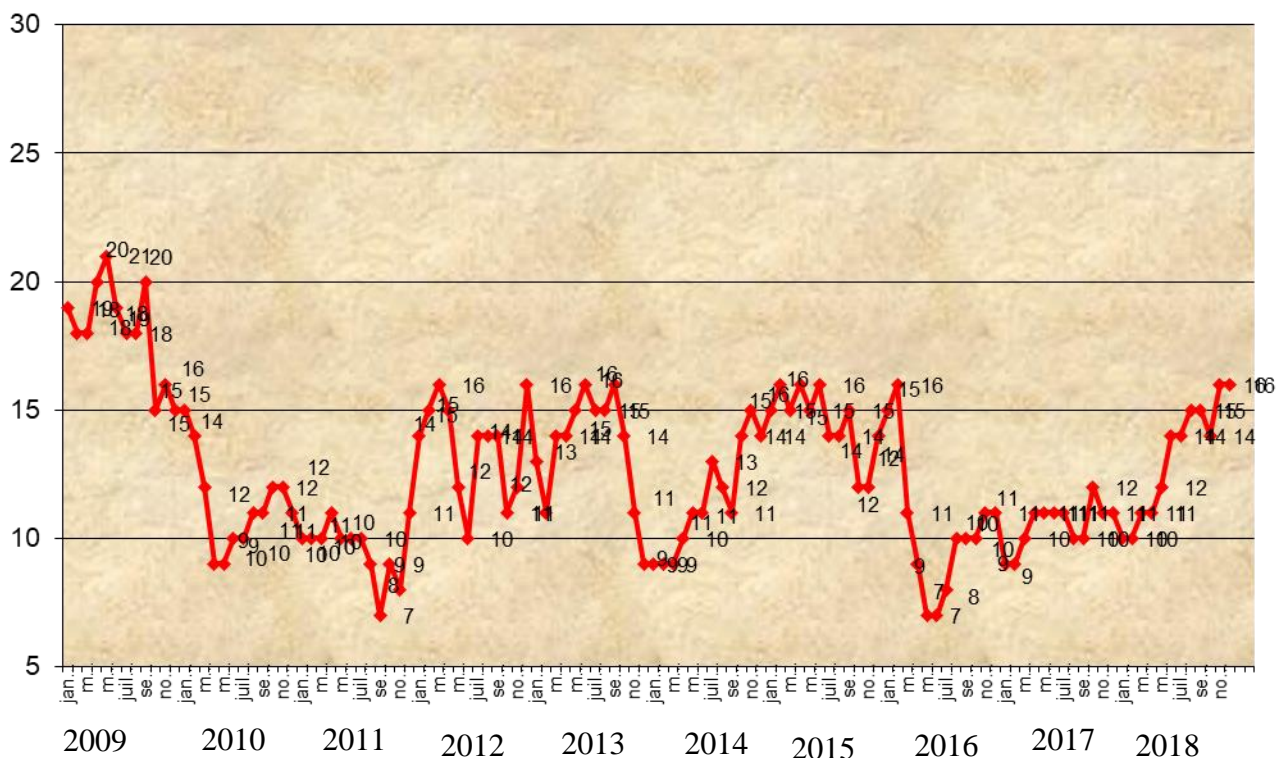
D) Evolution de l'accidentalité sur route départementale entre 2009 et 2018



Evolution de l'accidentalité sur routes départementale entre Janvier 2009 et Décembre 2018



Evolution du nombre de tués sur routes départementales entre Janvier 2009 et Décembre 2018



Entre 2009 et 2018, on constate une diminution du nombre de tués de 16 % et du nombre de blessés de 25 %. Le nombre d'accident corporel a baissé sur cette période de 15 %.

E) Comparaison de l'évolution 2017-2018 avec les autres réseaux

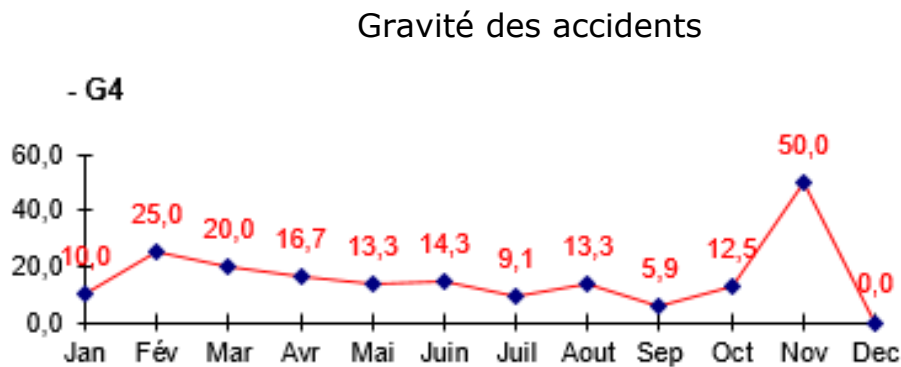
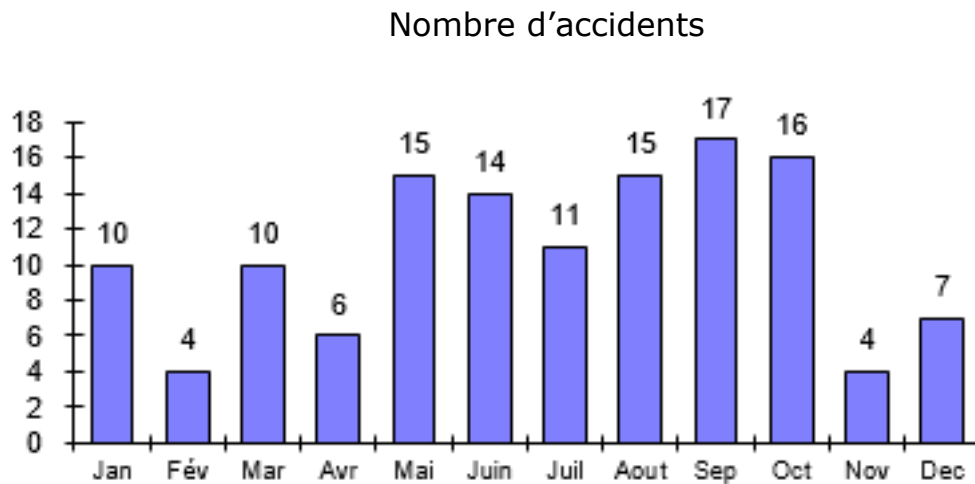
Evolution de l'accidentalité entre 2017 et 2018

	Evolution du nombre d'accidents	Evolution du nombre de tués	Evolution du nombre de blessés hospitalisés
Sur les routes départementales	+8.4%	+54.5 %	+10%
Sur l'ensemble des routes de la Haute-Vienne	0%	+35 %	-19.1 %

Les résultats de l'accidentalité sont plus mauvais en 2018 sur le réseau départemental que les résultats globaux obtenus sur le Département tout type de réseau confondu (augmentation des accidents, des blessés hospitalisé et du nombre de tués).

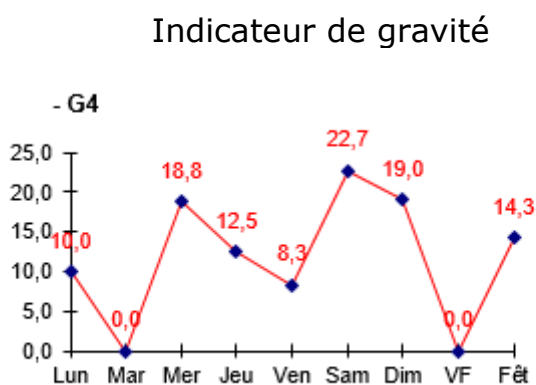
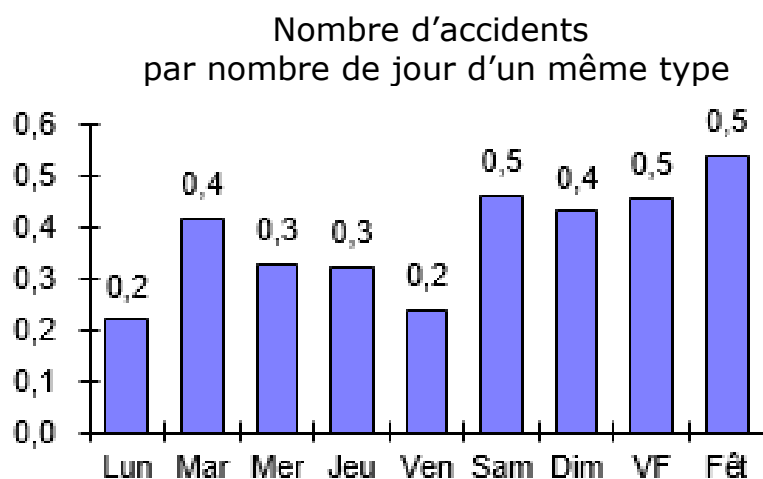
II) ANALYSE DE L'IMPACT DES CONDITIONS DE CIRCULATION SUR L'ACCIDENTALITE EN 2018

A) Répartition des accidents selon le mois de l'année



Les accidents se produisent majoritairement de mai à octobre et la gravité est la plus importante en Novembre.

B) Répartition des accidents selon le jour de la semaine

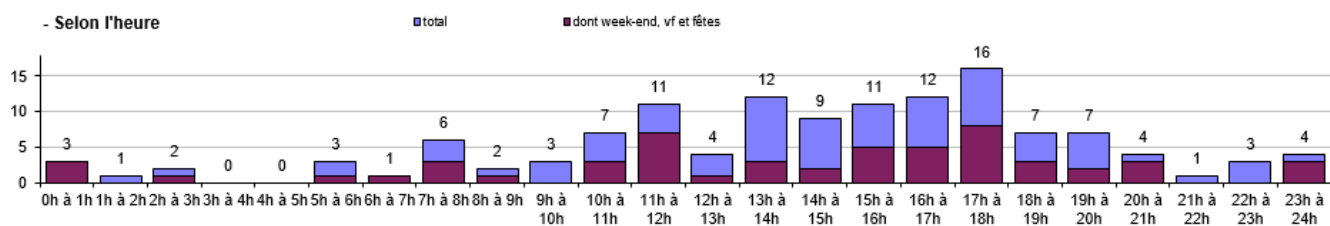


*Indicateur de gravité = nombre de tués/nombre d'accidents * 100*
VF = Veille de jour férié et Fête= jour férié

On constate en 2018 une répartition relativement régulière des accidents tout au long de la semaine avec néanmoins des chiffres plus élevés le week-end et les jours fériés couplés à un indice de gravité particulièrement élevé le samedi.

C) Répartition des accidents selon l'heure

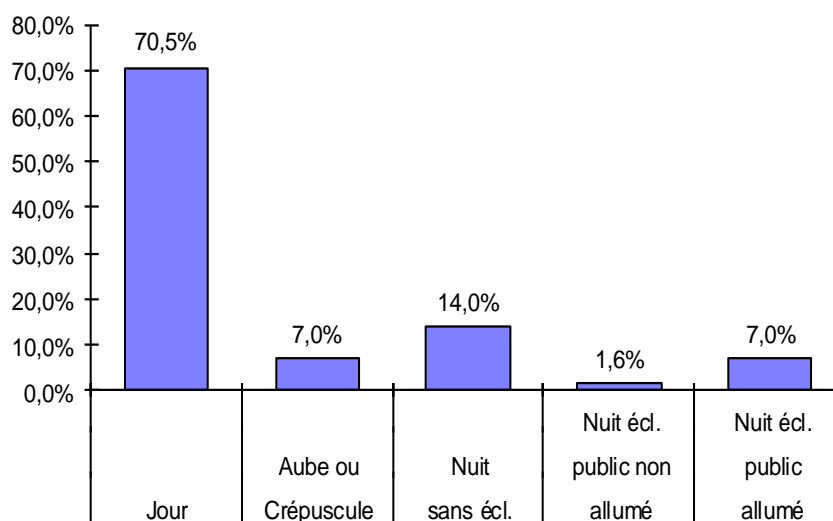
Nombre d'accidents par tranche horaire



On constate pour l'année 2018 comme les années précédentes que les accidents connaissent un pic lors des trajets domicile-travail.

D) Répartition des accidents selon la luminosité

Pourcentage d'accidents selon la luminosité



En 2018, 22.6 % des accidents ont lieu en l'absence de luminosité, ce chiffre était de 17 % en 2017

III) ANALYSE DE L'IMPACT DES CARACTERISTIQUES DE L'INFRASTRUCTURE SUR L'ACCIDENTALITE ENTRE 2009 ET 2017

A) Densités d'accidents, taux d'accidents et gravité pour la période 2009-2018

Référence : note SETRA de mars 2006 lieux accidentés – détection et traitement (milieu urbain et interurbain).

1) Définition des indicateurs de risques :

Les principaux indicateurs permettant de caractériser le risque accident sont le taux d'accident, la densité d'accident et la gravité des accidents.

✚ **Le taux d'accidents** est le nombre d'accident par an pour 100 millions de kilomètres parcourus, il caractérise la probabilité pour un usager d'avoir un accident sur une section donnée. Le trafic de la section est donc pris en compte.

Taux d'accidents corporels = $(\text{nombre d'accidents corporels}) * 10^8 / (\text{longueur itinéraire} * \text{nombre d'années} * \text{trafic moyen journalier annuel} * 365)$

✚ **La densité d'accidents** est le nombre d'accidents par an et par kilomètre, c'est-à-dire le risque pour la collectivité d'observer des accidents : il s'agit d'une mesure du risque collectif qui caractérise l'enjeu pour le gestionnaire de la route.

Densité d'accidents corporels = $\text{nombre d'accidents corporels} / (\text{longueur de l'itinéraire} * \text{nombre d'années})$

✚ **La gravité d'accidents** est le pourcentage de victimes graves (tués+blessés graves) par rapport au nombre total d'accidents corporels.

Gravité = $(\text{nombre de tués} + \text{blessés graves}) * 100 / \text{nombre d'accidents corporels}$

2) Classement des sections selon le risque routier sur la période 2009-2017 :

Les deux indicateurs taux et densité sont complémentaires et doivent être considérés conjointement.

Section de route où la probabilité d'accident est forte :							
N° de RD	Localisation	Trafic	Vitesse réglementaire	V85	Taux d'accidents	Densité d'accidents	Gravité
200 (GAE)	PR 0-0+999	1 017 véh/j	80 km/h		74.00	0.72	0
142 (GAE)	PR 0-5 Limoges – Beaubreuil	9 144 véh/j	50 km/h	Non relevée	36.76	1.23	27
947 (GAE)	PR 2-6+120 Limoges – Couzeix	11700 véh/j	50-70 km/h	78 km/h	34.15	1.46	16.67
11 (GAE/RPD)	PR 2-23+227 Condat-sur- Vienne	2 473 véh/j	80 Km/h	83 km/h	30.42	0.27	31.03
207 (RPD)	PR 0-7+677 Le Palais-sur- Vienne	1 722 véh/j	80 km/h	77 km/h	16.62	0.1	25
941 (GAE)	37-42+900 Section 2X2 voies	23 80 véh/j	110 km/h	Non relevée	16.33	0.74	23.81

N° de RD	Localisation	Trafic	Vitesse réglementaire	V85	Taux d'accidents	Densité d'accidents	Gravité
941 (GAE)	63+830 – 67+260 St Junien	8 840 Véh/j	50 km/h	Non relevée	15.8	0.53	100
901 (RPD)	PR 25+467 - 53+962	1 683 Véh/j	80 km/h	92 km/h	15.19	0.1	93
9 (GAE/ RPD)	0-9+604	1 241 Véh/j	80 km/h	101 km/h	13.8	0.06	33.33
941 (GAE)	PR 17+180- 33+1001	5 868 véh/j	80 km/h	95 km/h	13.72	0.09	50
979 (GAE)	0-42+421 Limoges – Eymoutiers	5 310 véh/j	80 km/h	89 km/h	13.38	0.26	31.82
320 (RPD/RS)	PR 0-8+433	3 573 véh/j	80 km/h	87 km/h	12.73	0.17	42.86
29 (GAE)	PR 0-13+892 Limoges - Le Palais/Vienne - St Priest- Taurion	8 490 véh/j	50-80 km/h	74 km/h	11.53	0.36	30.00
35 (RPD)	PR 0 – 6+466	4 505 véh/j	80 km/h	94 km/h	11.16	0.18	16.67

N° de RD	Localisation	Trafic	Vitesse réglementaire	V85	Taux d'accidents	Densité d'accidents	Gravité
79 (GAE)	PR 0-6+906 Aixe-sur-Vienne	4 234 véh/j	80 km/h	79 km/h	11.05	0.33	14.29
901 (RPD)	PR 11+353-25+467	1 750 Véh/j	80 km/h	80 km/h	10.91	0.07	100
11 (GAE/RPD/RS)	PR 23-42+357	4 799 véh/j	80 km/h	88 km/h	9.03	0.16	0
3 (GAE/RPD/RS)	PR 0-37+5015	1410 véh/j	80 km/h	86 km/h	9.03	0.05	16.67
74 (RPD)	PR 0-8+355 Isle	1 505 véh/j	80 km/h	73 km/h	8.21	0.05	0

Sections de route où la probabilité d'accident est moyenne :

39 (RPD /RS)	PR 0-85	902 véh/j	80 km/h	83 km/h	7.85	0.03	81
992 (RPD)	PR 0-14+394	997 véh/j	80 km/h	74 km/h	7.65	0.03	100

N° de RD	Localisation	Trafic	Vitesse réglementaire	V85	Taux d'accidents	Densité d'accidents	Gravité
32 (RPD /RS)	PR 0-49	1 363 véh/j	80 km/h	85 km/h	7.41	0.04	100
20 (GAE)	PR 5+197-41+750	3 200 véh/j	80 km/h	85 km/h	7.31	0.09	42.9
704 (GAE)	PR 0-41+074 Limoges - Dordogne 1.940 km	7 150 véh/j	80 km/h	74 km/h	6.77	0.18	67.57
901 (RPD)	PR 0-11+353	1 640 véh/j	80 km/h	92 km/h	5.87	0.04	100
699 (RPD /RS)	PR 0-36+494	1 590 véh/j	80 km/h	95 km/h	5.81	0.03	100
675 (RPD/GAE)	PR 59-88+897	4 350 Véh/j	80 km/h	95 km/h	5.42	0.09	33
914 (GAE /RPD)	PR 0-35	4 525 véh/j	80km/h	88 km/h	4.56	0.08	92
912 (RPD)	PR 0-29+544	1 366 véh/j	80 km/h	90 km/h	4.08	0.02	100

N° de RD	Localisation	Trafic	Vitesse réglementaire	V85	Taux d'accidents	Densité d'accidents	Gravité
942 (GAE)	PR 18+710-23+835	1 960 véh/j	80 km/h	94 km/h	3.82	0.05	100
940 (GAE /RPD)	PR 0-24+880 Corrèze - Creuse	1 392 véh/j	80 km/h	78 km/h	3.48	0.09	50
10 (RPD/RS)	PR 0-39+899	1 241 Véh/j	80 km/h	92 km/h	3.12	0.03	0
901 (RPD)	PR 53+962 - 69+999	1 614 véh/j	80 km/h	92 km/h	2.93	0.04	0
675 (GAE)	PR 0-88+897 Bellac-Rochechouart	3 687 véh/j	80 km/h	95 km/h	2.84	0.02	88.9
951 (GAE)	PR 47 - 60+746 Mézières/Issoire - limite Charente	2 947 véh/j	80 km/h	93 km/h	2.7	0.03	100
947 (RPD)	PR 36-44	3 091 véh/j	80 km/h	96 km/h	2.5	0.18	50
2000 (GAE)	PR 15+105 - 22+250	6 338 Véh/j	80 km/h	86 Km/h	2.42	0.06	100

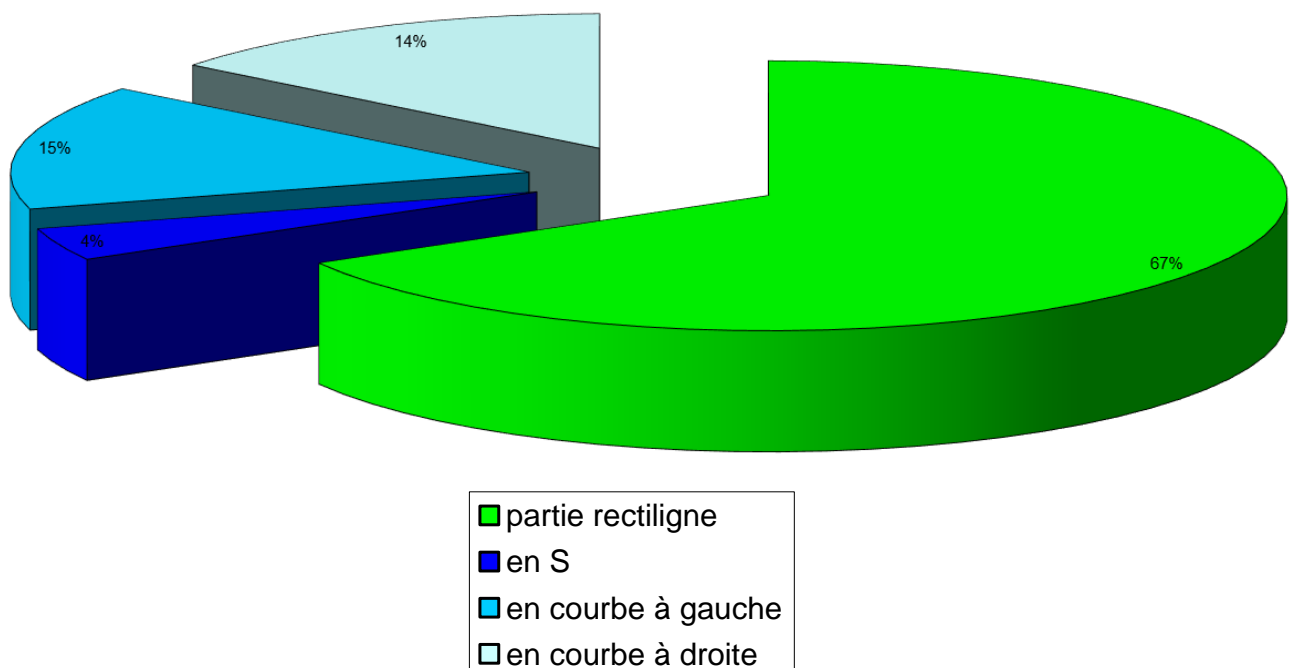
N° de RD	Localisation	Trafic	Vitesse réglementaire	V85	Taux d'accidents	Densité d'accidents	Gravité
5 (RPD/RS)	PR 0-89+198	1 907 Véh/j	80 km/h	92 km/h	1.8	0.01	20
920 (GAE)	PR 0-6+141	5 781 véh/j	80 km/h	Non relevée	1.53	0.03	100
7 (RPD)	PR 0-31+884	1 592 Véh/j	80 km/h	91 km/h	1.41	0.01	0

Pour les autres sections, les indicateurs ne sont pas significatifs.

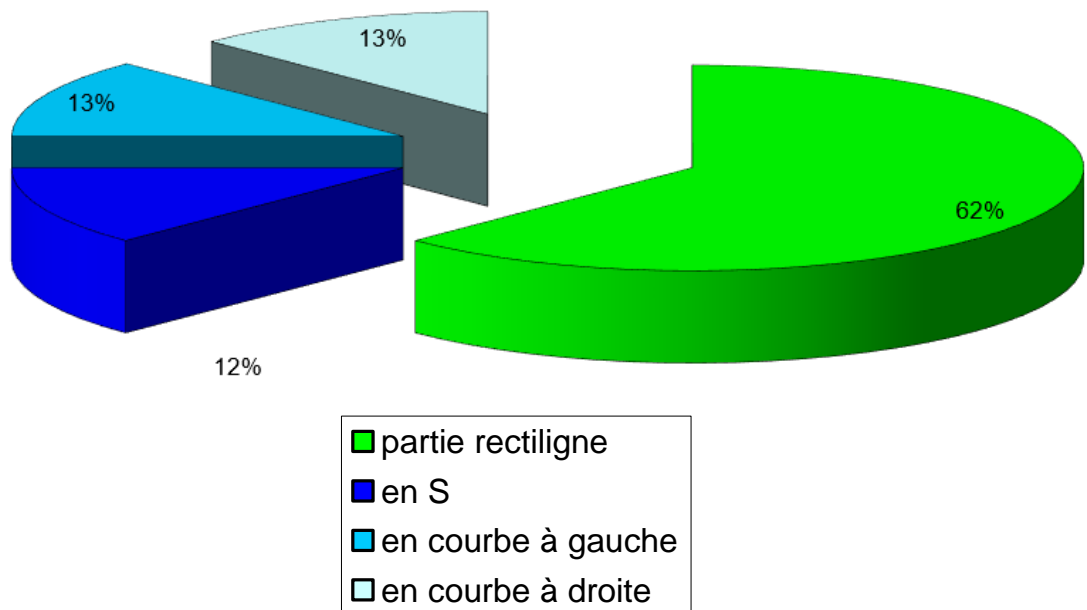
B) Analyse de l'environnement dans les accidents pour l'année 2018

1) Géométrie de la route

Nombre d'accidents en fonction du type de tracé



Nombre de tués en fonction du type de tracé

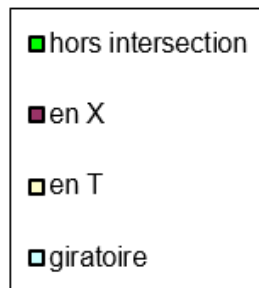
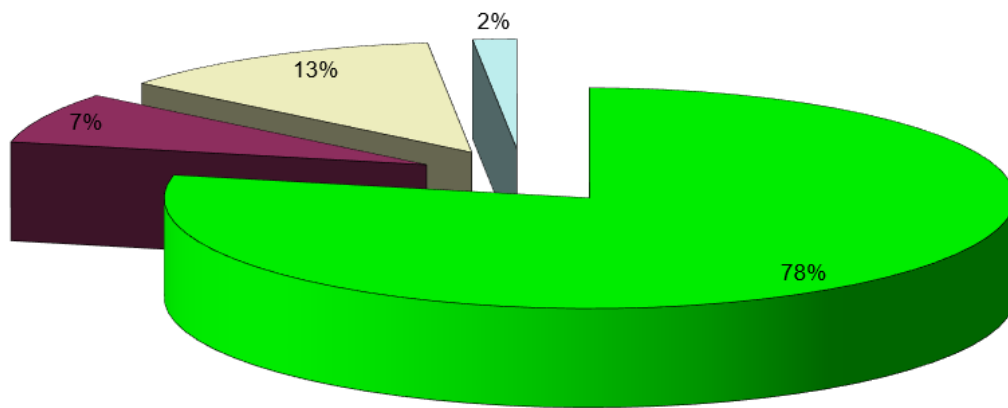


En 2018, les accidents ont eu lieu dans 67% des cas en section rectiligne, ce chiffre était de 62% en 2017.

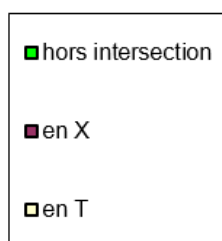
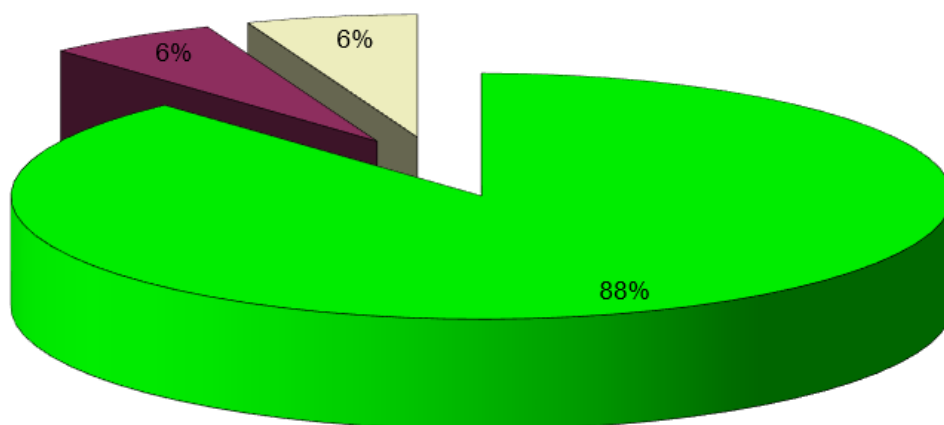
Les accidents mortels ont eu lieu dans 62% des cas en section rectiligne, ce chiffre était le même en 2017.

2) Intersections

Nombre d'accidents en fonction du type d'intersection



Nombre de tués en fonction du type d'intersection

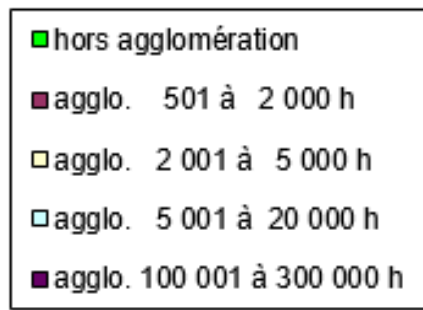
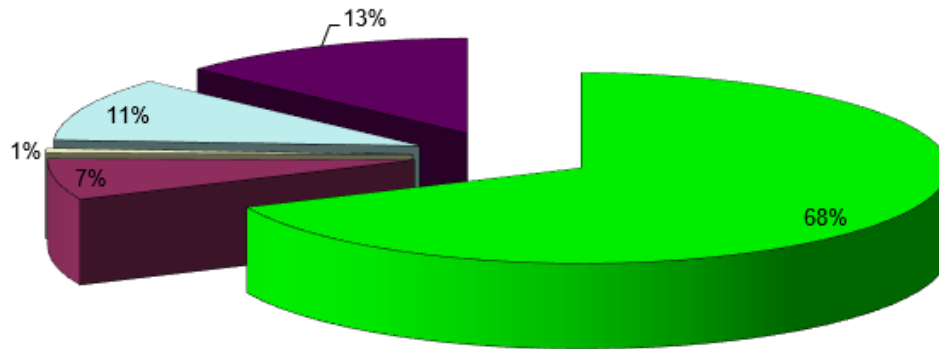


En 2018, 78 % des accidents ont eu lieu en section courante. Ce chiffre était le même en 2017.

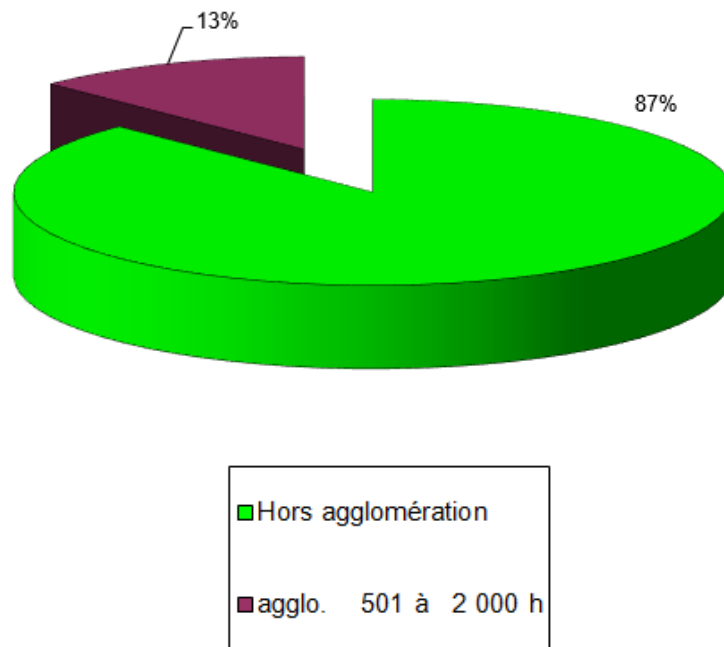
88 % des tués ont trouvé la mort en 2018 hors intersection ; en 2017, ce chiffre était de 82 %.

3) Agglomérations

Nombre d'accidents corporels



Nombre de tués

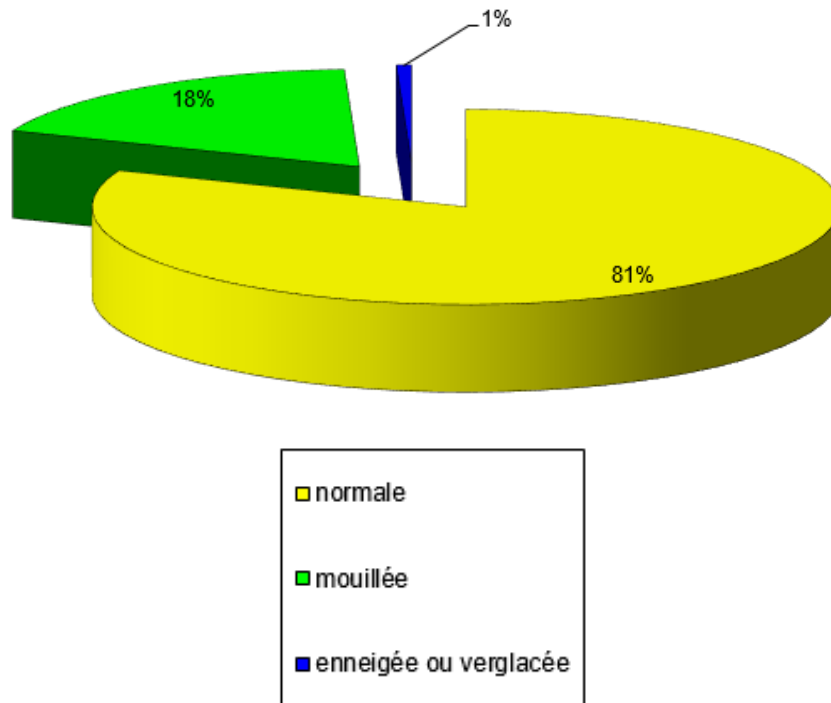


En 2018, 68% des accidents ont eu lieu hors agglomération. Ce chiffre est relativement stable, il était de 66 % en 2017.

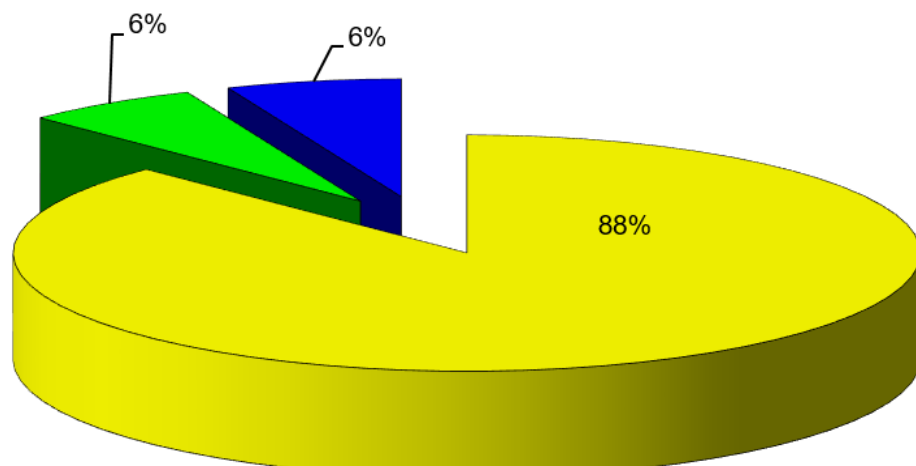
De plus, 87 % des tués ont trouvé la mort hors agglomération, ce chiffre était de 82 % en 2017.

4) Etat de surface de la chaussée

Nombre d'accidents en fonction de l'état de surface de la chaussée



Nombre de tués en fonction de l'état de surface de la chaussée



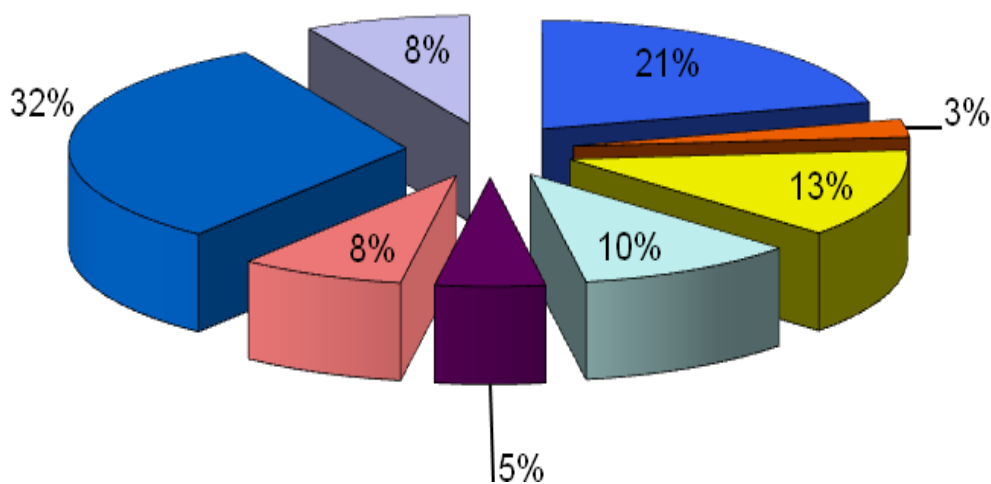
1

18 % des accidents corporels se sont produits sur chaussée mouillée en 2018, ce chiffre était de 28 % en 2017.

De plus, 6 % des accidents mortels se sont produits sur chaussée mouillée. Ce chiffre était de 27 % en 2017.

5) Les obstacles fixes

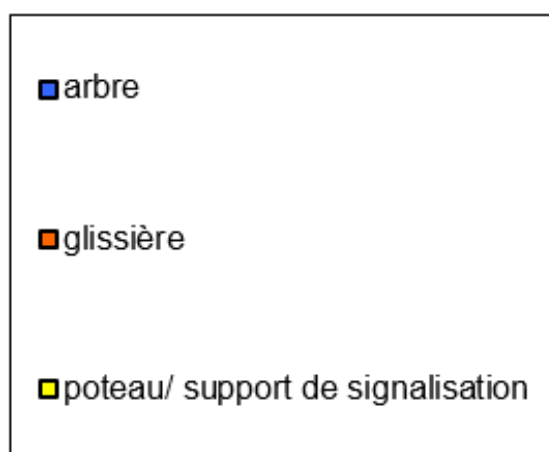
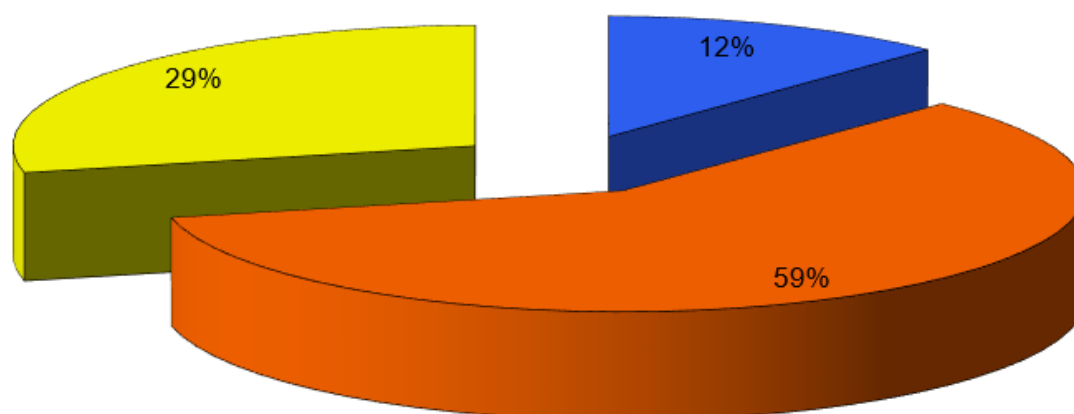
Type d'obstacles fixes impliqués dans les accidents corporels



■ arbre
■ glissière
■ bâtiment/mur/pile de pont
■ poteau/ support de signalisation
■ mobilier urbain
■ bordure
■ fossé/talus/paroi rocheuse
■ véhicule en stationnement

TYPE D'OBSTACLES	% d'accidents
Fossé/talus/paroi rocheuse	32
Arbre	21
Bâtiment/mur/pile de pont	13
Poteau/support de signalisation	10
Bordure	8
Véhicule en stationnement	8
Mobilier urbain	5
Glissière	3

Type d'obstacles fixes impliqués dans les accidents mortels



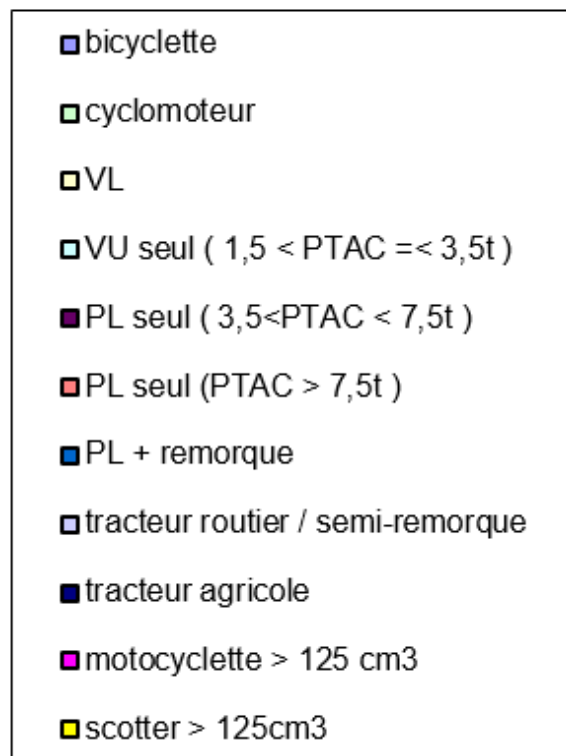
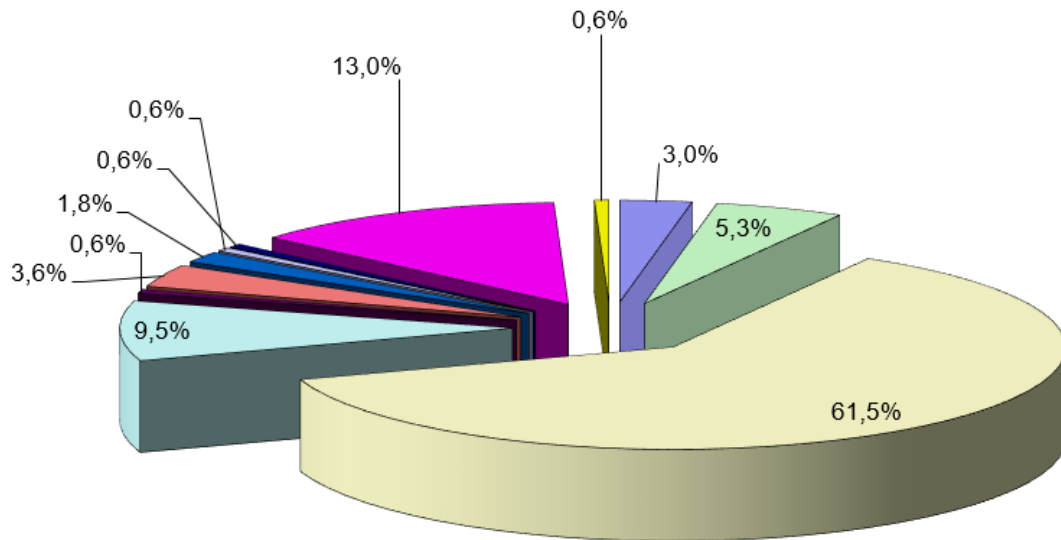
TYPE D'OBSTACLES	% d'accidents contre obstacle
Arbres	17
Glissières de sécurité	83
Poteau/support de signalisation	40

En 2018, 34 % des accidents ont eu lieu contre un obstacle fixe ; ce chiffre était de 35 % en 2017. De plus, 45 % des accidents mortels ont eu lieu contre un obstacle fixe ; ce chiffre était de 50 % en 2016.

IV) LES VEHICULES IMPLIQUES

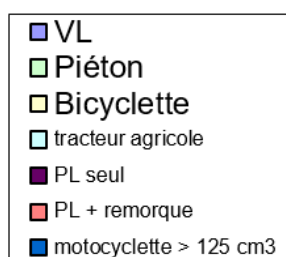
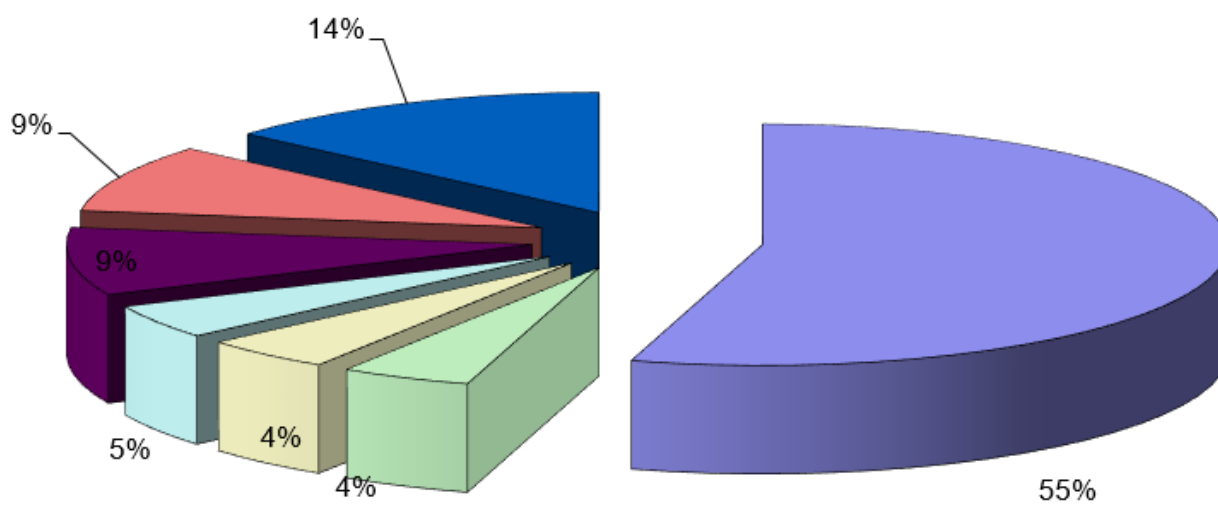
A) Le nombre et type de véhicules impliqués

Type de véhicules impliqués dans les accidents



Type de véhicules impliqués	% d'accidents
VL	61.5
Motocyclettes >125cm3	13.0
VU seul (1.5<PTAC=<3.5T)	9.5
Cyclomoteur	5.3
PL seul (PTAC>7.5T)	3.6
Bicyclette	3.0
PL + remorque	1.8
PL (3.5<PTAC<7.5T)	0.6
Tracteur routier/ semi-remorque	0.6
Tracteur agricole	0.6
Scooter > 125cm3	0.6

Type de véhicules impliqués dans les accidents mortels



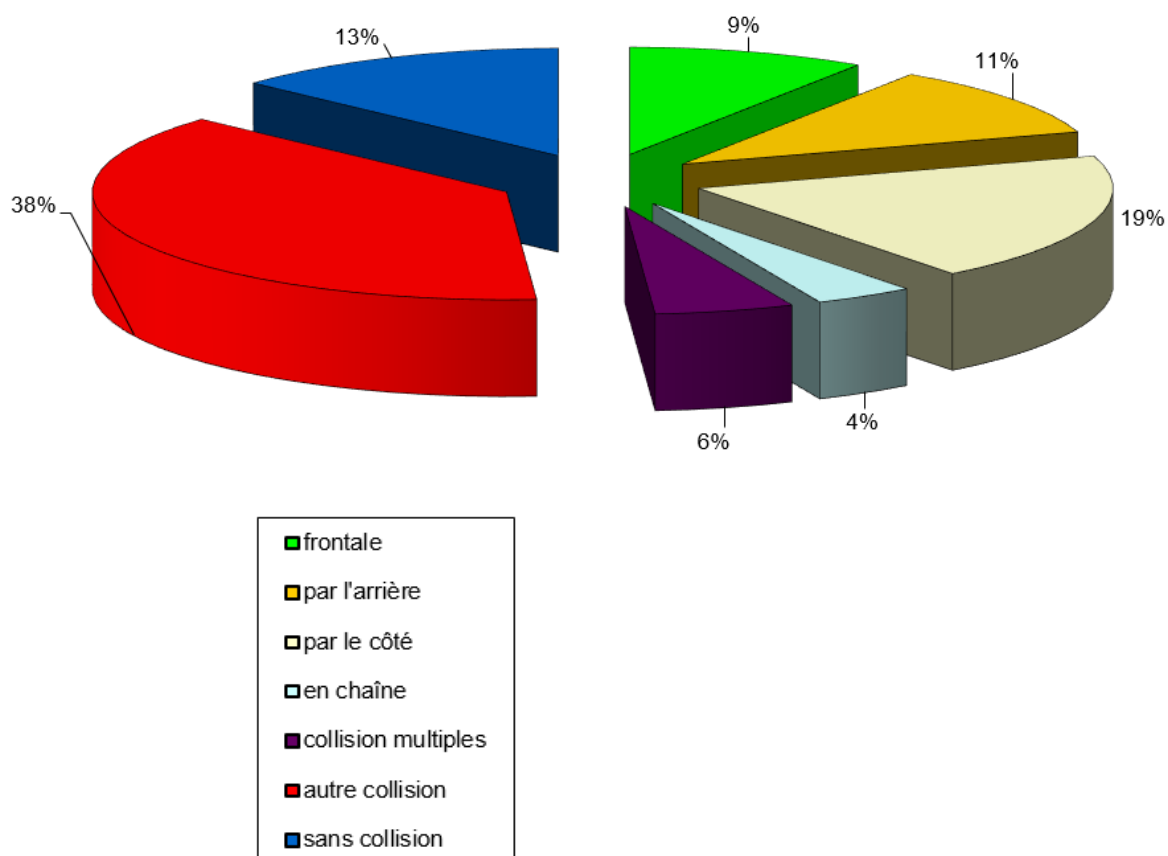
Type de véhicules impliqués	% d'accidents
VL	55%
Motocyclette > 125cm3	14%
PL + remorque	9%
PL seul	9%
Tracteur agricole	5%
Bicyclette	4%
Piétons	4%

61.5 % des véhicules impliqués en 2018 dans des accidents sont des véhicules légers. Ce chiffre était de 64 % en 2017. De plus, 55 % des véhicules impliqués en 2018 dans des accidents mortels sont des véhicules légers ; ce chiffre était de 73 % en 2017.

En 2018, les motocyclettes de plus de 125 cm3 représentent 13 % des accidents corporels et 14 % des accidents mortels. En 2017, ce type de véhicule était impliqué dans 12 % des accidents corporels et 20 % des accidents mortels.

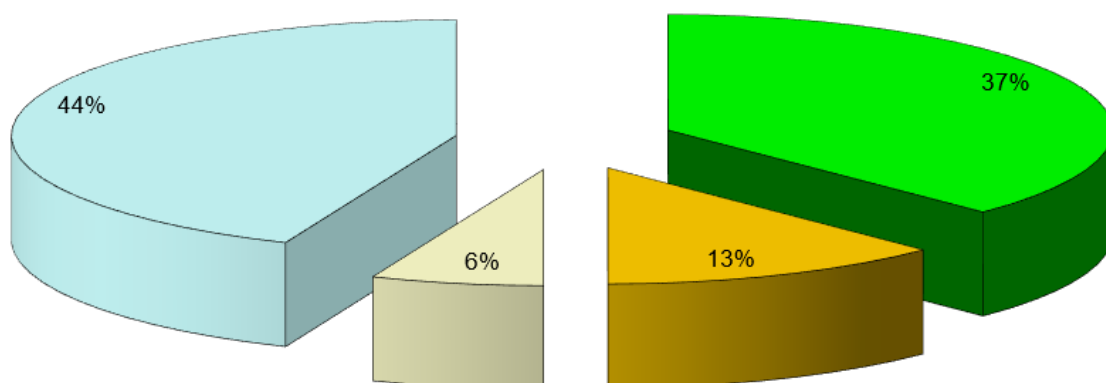
B) Les collisions

Nombre d'accidents corporels et type de collision



Type de collision	% des accidents corporels
latérale	19
arrière	11
frontale	9
multiple	6
En chaîne	4
Sans collision	13
Autre collision	38

Nombre de tués selon le type de collisions



■ frontale
■ multiples
□ en chaîne
□ autre collision

Type de collision	% des accidents mortels
frontale	37
multiples	13
en chaîne	6
latérale	0
Autre collision	44

Les accidents avec un seul véhicule sont classés en deux types de collisions:

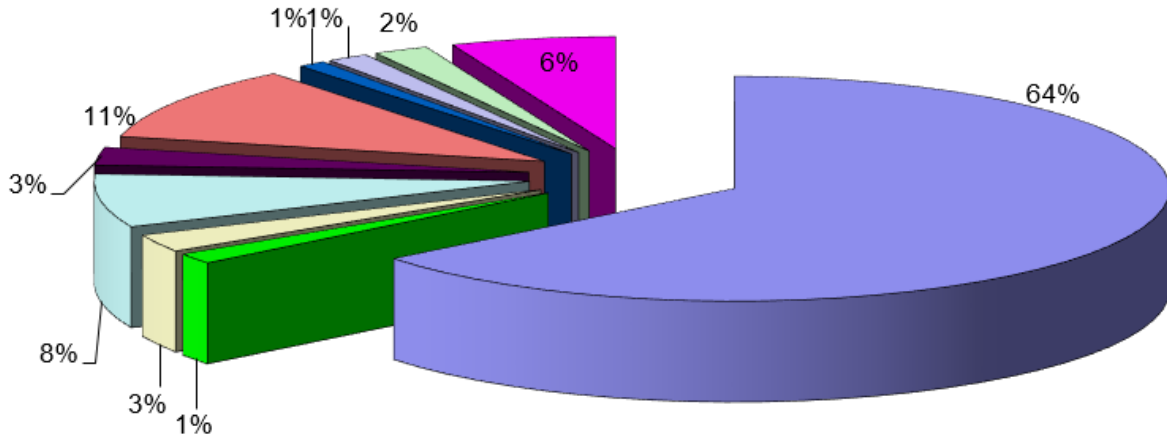
- autre collision = une collision contre un obstacle fixe ou un piéton ;
- sans collision = une chute de moto, une sortie de route sans obstacle, des tonneaux.

19 % des accidents ont eu lieu lors de collisions latérales en 2018 ; ce chiffre était de 39 % en 2017.

37 % des tués ont lieu lors de collisions frontales en 2018. Ce chiffre était de 54% en 2017.

C) Les manœuvres effectuées

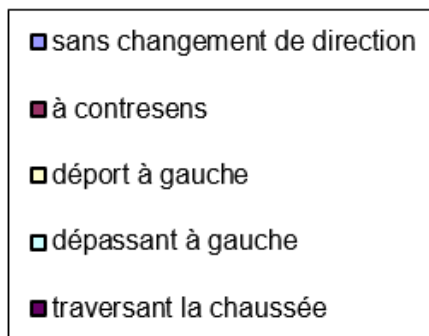
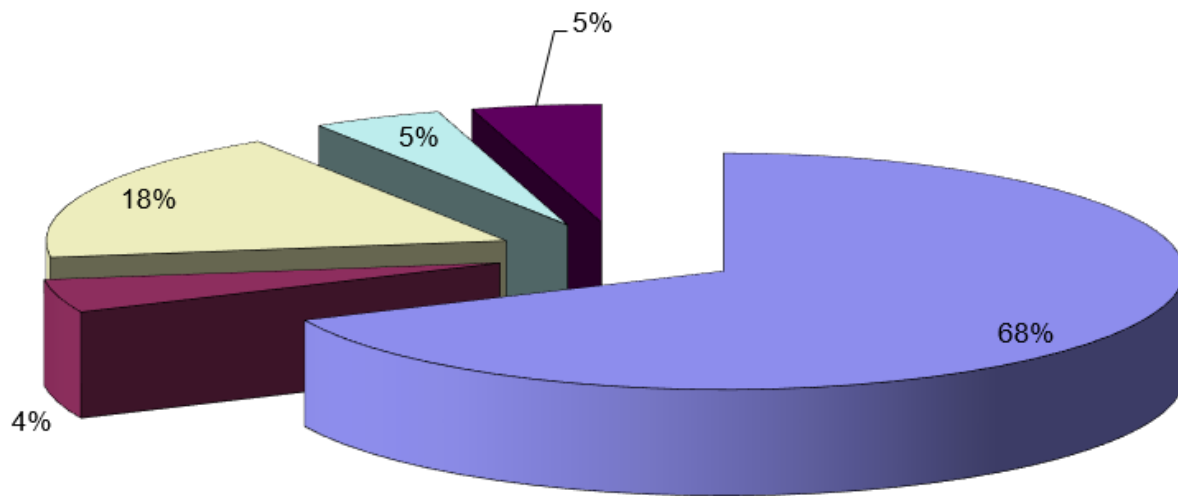
Nombre d'accidents corporels et type de manœuvre



- sans changement de direction
- à contresens
- en s'insérant
- déporté à gauche
- déporté à droite
- tournant à gauche
- tournant à droite
- dépassant à gauche
- traversant la chaussée
- arrêté (hors stationnement)

Type de manœuvre	% des accidents corporels
Sans changement de direction	64
Tournant à gauche	11
Déport à gauche	8
En arrêt (hors stationnement)	6
Déporté à droite	3
En s'insérant	3
Traversant la chaussée	2
A contresens	1
Tournant à droite	1
Dépassant à gauche	1

Nombre de tués et type de manœuvre



Type de manœuvre	% des accidents corporels
Sans changement de direction	68
Déport à gauche	7
Dépassant à gauche	5
A contresens	5
Traversant la chaussée	4

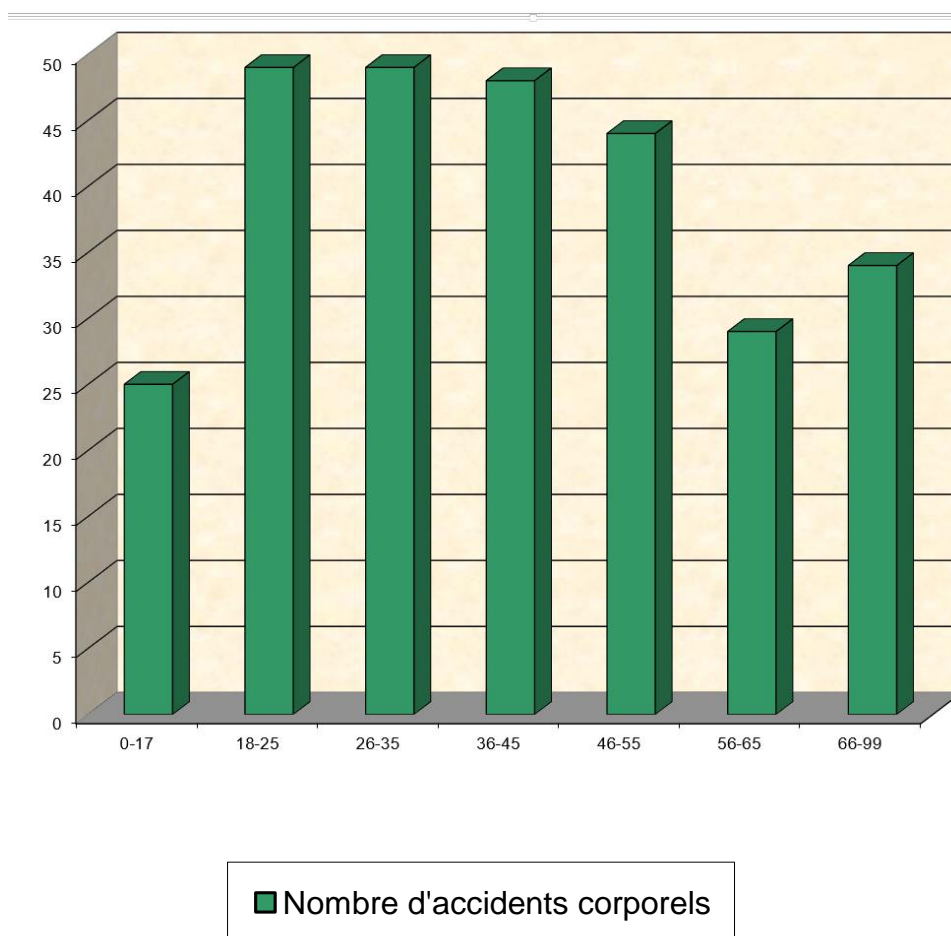
64% des accidents corporels ont eu lieu en 2018 sans être précédé d'un changement de direction préalable contre 55 % en 2017.

De plus, 68 % des accidents mortels ayant eu lieu en 2018 n'était pas précédé d'un changement de direction ; ce chiffre était de 57% en 2017.

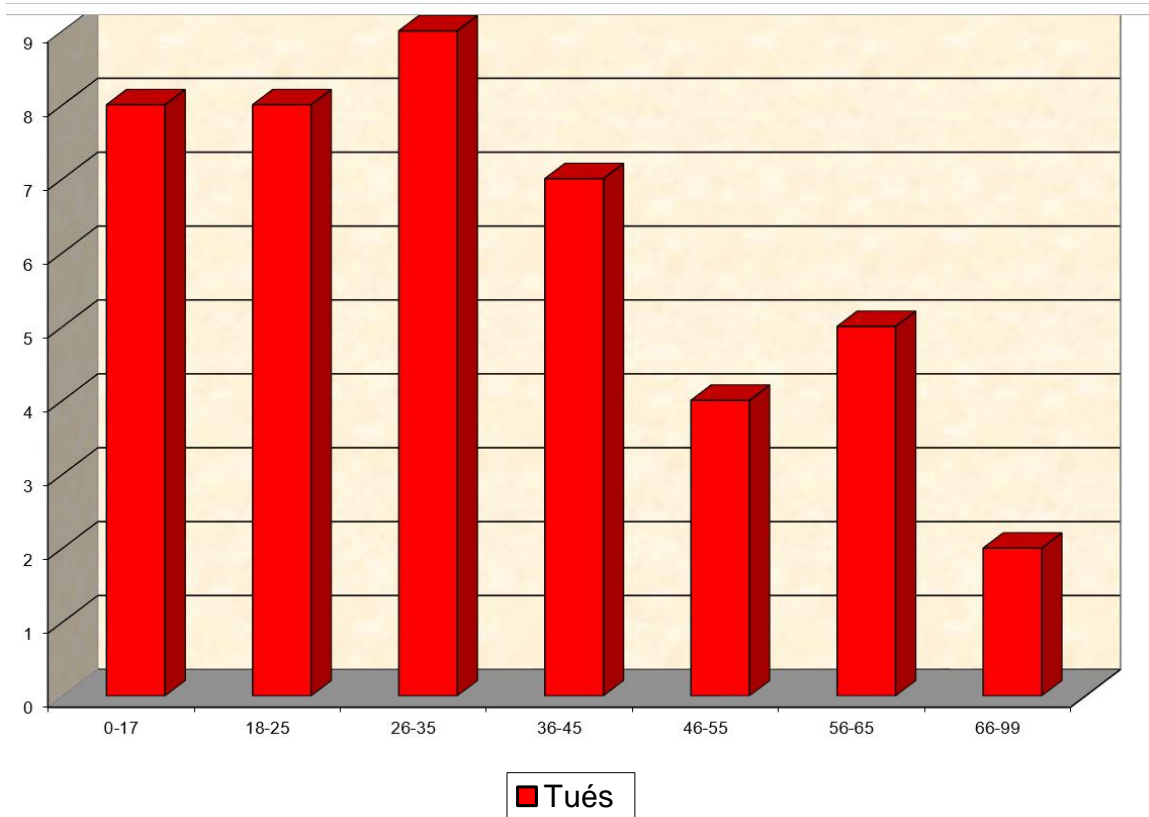
V) LES USAGERS DE LA ROUTE IMPLIQUES DANS LES ACCIDENTS

A) Les accidentés de la route par tranche d'âge

Nombre d'accidents corporels par tranche d'âge



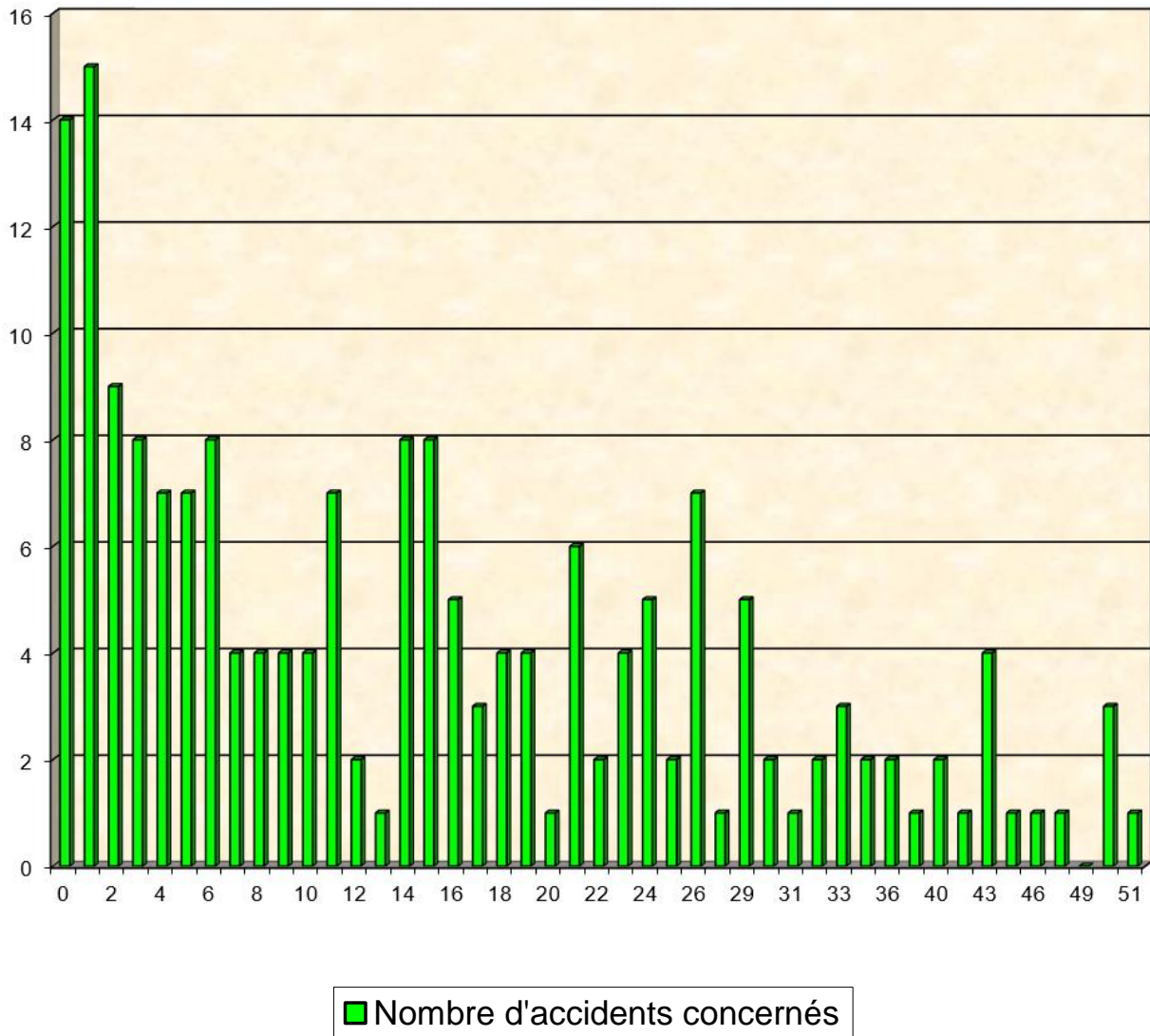
Nombre de tués par tranche d'âge



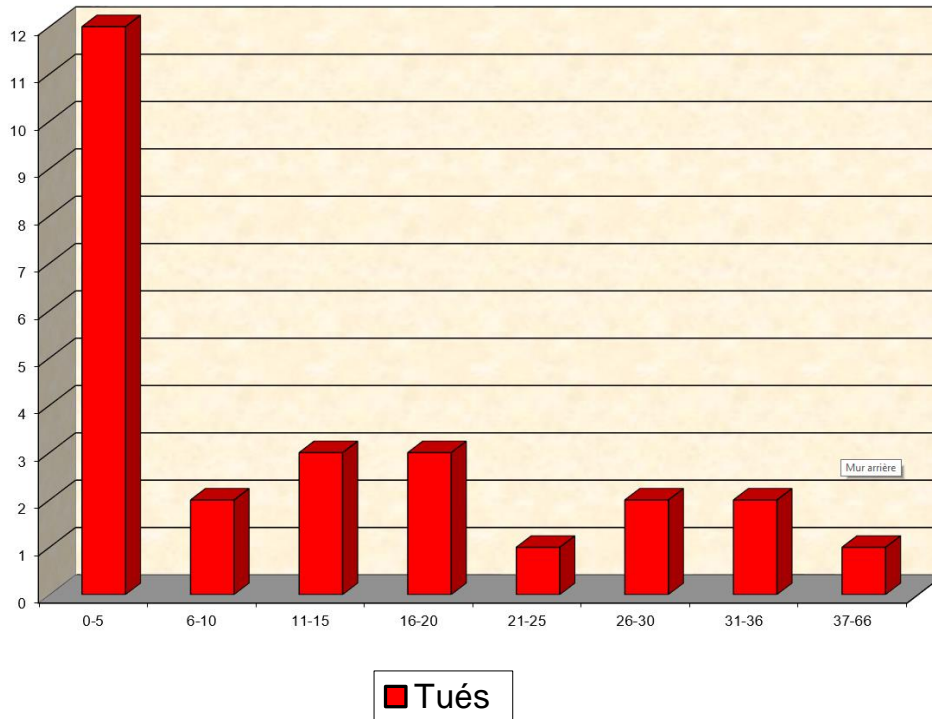
En 2018, les tranches d'âge 18-45 comptabilisent la plus grande proportion d'impliqués dans les accidents corporels. La tranche d'âge 26-35 comptabilise le plus grand nombre de tués durant l'année 2018.

B) L'impact de l'ancienneté du permis des conducteurs

Nombre d'accidents corporels par ancienneté du permis



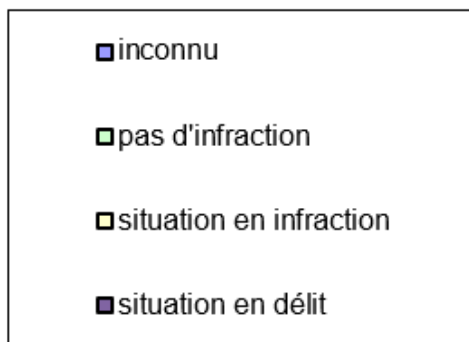
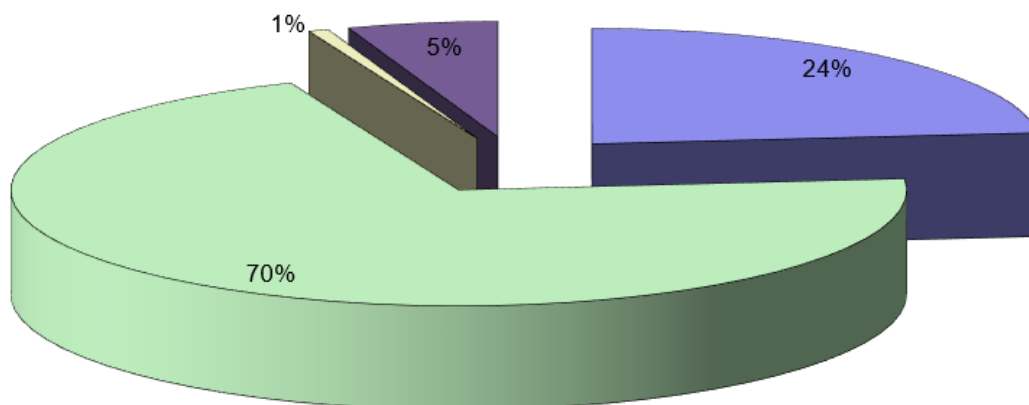
Nombre de tués par ancienneté du permis



Comme en 2017, ce sont les conducteurs de moins de 5 ans de permis qui sont les plus impliqués dans les accidents mortels.

C) Les infractions conduite en état de dépassement du taux légal d'alcoolémie

Nombre d'accidents corporels

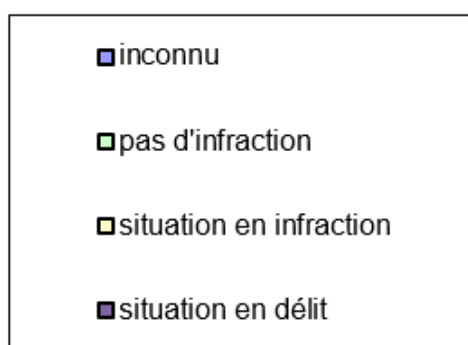
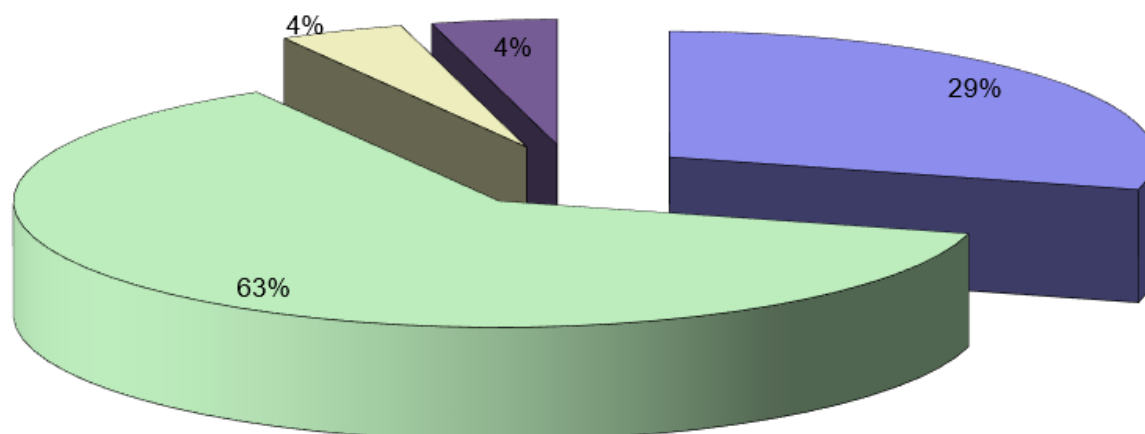


Situation	% des accidents corporels
Inconnue	24
En infraction	1
En délit	5
Sans dépassement du taux légal	70

*Situation d'infraction : à partir d'un taux d'alcool dans le sang > 0.5g/L
(ou >0.2g/L si le permis est probatoire)*

Situation de délit : à partir d'un taux d'alcool dans le sang > 0.8g/L

Nombre de tués



Situation	% des accidents corporels
Inconnue	29
En infraction	4
En délit	4
Sans dépassement du taux légal	63

En 2018, dans 6% des accidents corporels et 8% des accidents mortels, le conducteur est en situation d'infraction ou de délit vis-à-vis de l'alcool. Ces chiffres sont en baisse par rapport à 2017 où ils atteignaient 6% des accidents corporels et 36 % des accidents mortels.

D) Les usagers vulnérables

	Nombre d'accidents	Nombre de tués
2018 usagers vulnérables <i>DGO 2012-2016</i>	50 (38%) 44.5%	5 (29.4%) 37.5%
Piétons <i>DGO 2012-2016</i>	12(9.3%) 5.5%	1(5.9%) 5.9%
Cycliste <i>DGO 2012-2016</i>	5 (3.9%) 4.4%	1(5.9%) 3%
2 RM <i>DGO 2012-2016</i>	33(25.6%) 29.5%	3(17.6%) 32.8%

Les accidents corporels impliquant un usager vulnérable (piéton, cycliste ou 2 roues motorisées) représentent 38% des accidents en 2018, ce pourcentage est élevé mais en baisse par rapport à la période du précédent DGO 2012-2016. La part la plus importante reste celle des 2 roues motorisées avec 25.6% mais la part des piétons est en augmentation en 2018 avec 9.3% des accidents corporels.

Le nombre d'accident mortel impliquant un usager vulnérable est de 29.4% en 2018, ce chiffre reste élevé mais est en baisse par rapport au DGO 2012-2016.

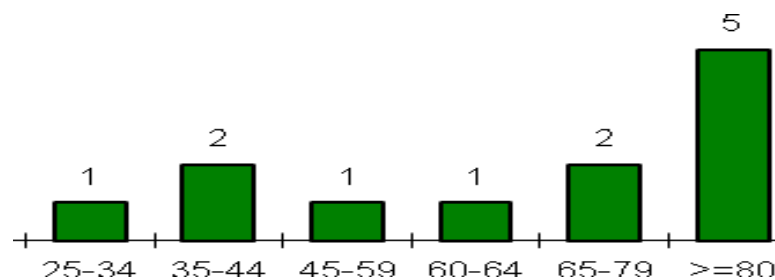
1- Les piétons :

	Nombre d'accidents impliquant un piéton	Nombre de tués	Nombres de blessés
2017	3	0	3
2018	12	1	11
variation	+300%	+100%	+266%

Par rapport à 2017, les accidents impliquant un piéton ont fortement augmenté. Ils représentent, en 2018, 9.3% des accidents corporels et 5.9% des accidents mortels.

Ces accidents ont lieu à 75% dans des conditions atmosphériques normales, à 66% de jour, 17% de nuit avec éclairage public allumé et 17% de nuit sans éclairage public.

Ce sont dans 92% des cas des chocs contre des véhicules légers et 8% des cas contre poids-lourd. Les accidents piétons ont lieu à 75% en agglomération et dans 41% des cas dans une agglomération de 5 000 à 20 000 habitants.

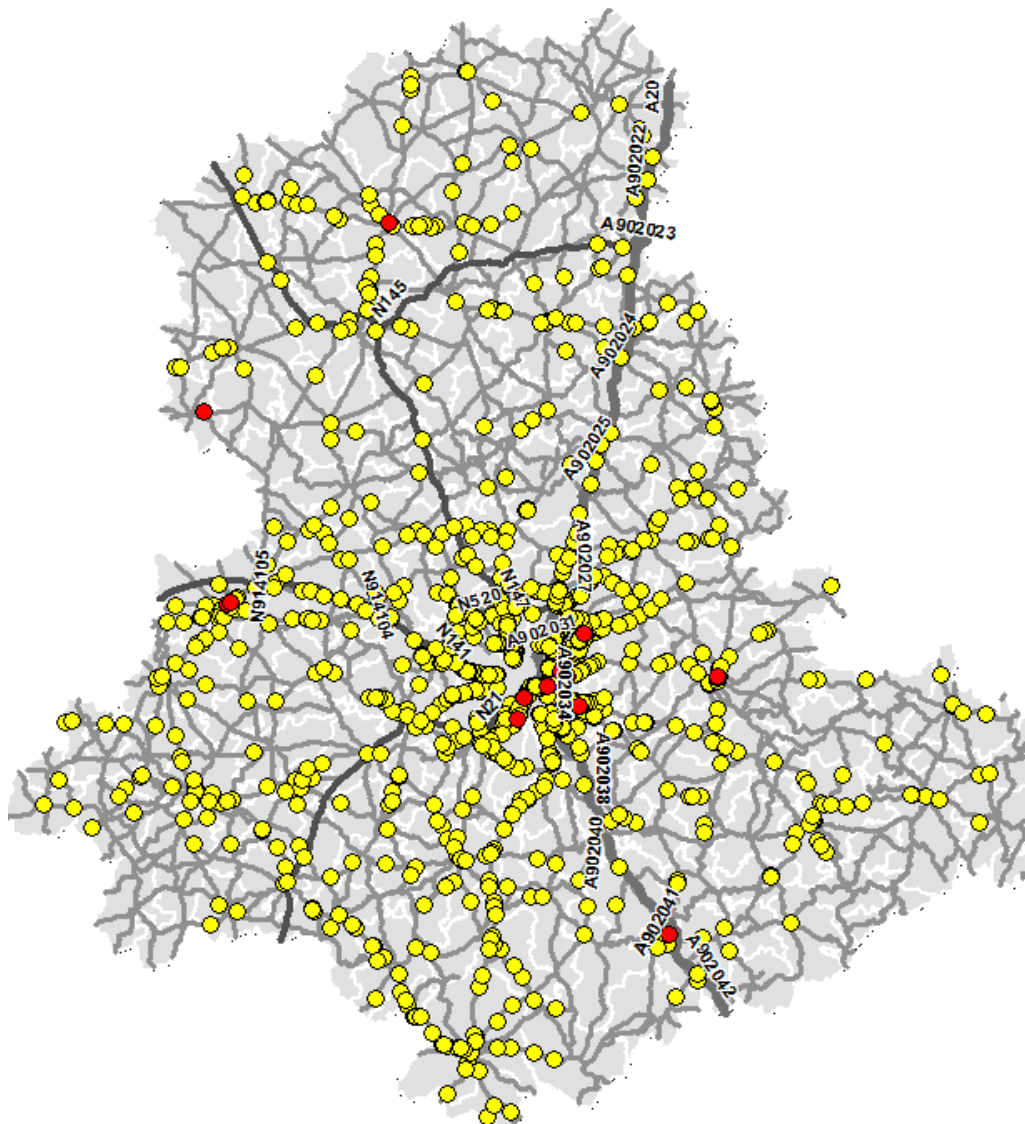
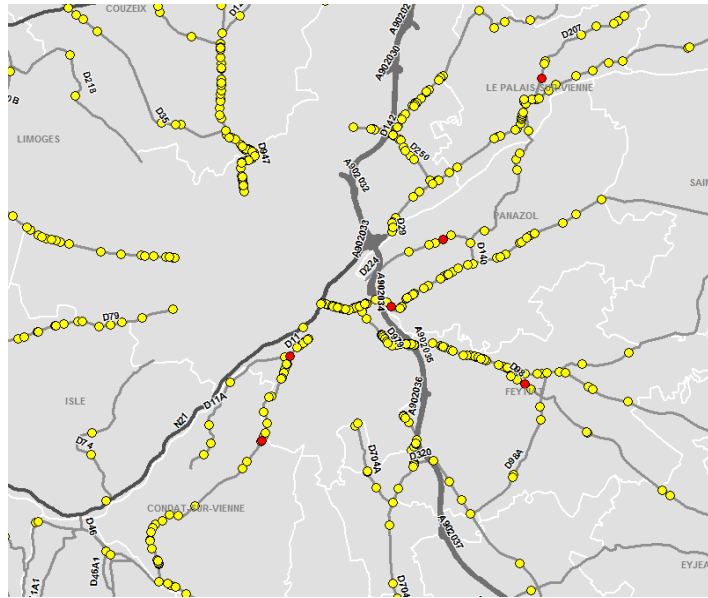


La classe d'âge la plus touchée est la population âgée de plus de 80 ans (41%). Les victimes sont à 50% des femmes et 50% des hommes.

Type de réseau	Véhicule impliqué	Intersection ou hors intersection	Jour/nuit	Conditions météorologiques	Gravité
GAE	VL	Hors intersection	Jour	Normales	1 BH
GAE	PL	Hors intersection	Nuit avec éclairage public	Pluie forte	1 BH
GAE	VL	Intersection	Jour	Normales	1 BL
GAE	VL	Hors intersection	Jour	Normale	1 BH
GAE	VL	Hors intersection	Jour	Normale	1 BH
RPD	VL	Hors intersection	Jour	Normale	1 BL
RPD	VL	Hors intersection	Jour	Normale	1 BL
RS	VL	Intersection	Nuit avec éclairage public	Pluie forte	1 Tué
RS	VL	Hors intersection	Nuit sans éclairage public	Normales	1 BH
RS	VL	Hors intersection	Jour	Normale	1 BH
RS	VL	Hors intersection	Jour	Normale	1 BL
RS	VL	Hors intersection	Jour	Normale	1 BL

Les accidents impliquant un piéton ont lieu principalement sur les axes principaux 66% et dans 33% des cas dans des conditions de visibilité amoindries.

LOCALISATION DES ACCIDENTS PIETONS



2- Les cyclistes :

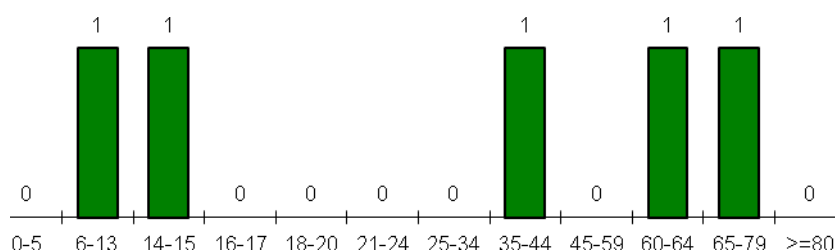
	Nombre d'accidents impliquant un cycliste	Nombre de tués cycliste	Nombres de blessés cycliste
2017	4	0	4
2018	5	1	4
variation	+25%	+100%	0%

Par rapport à 2017, les accidents impliquant des cyclistes ont augmenté de 25%.

En 2018, ils représentent 3.8 % des accidents corporels et 5.9% des accidents mortels.

Ces accidents ont lieu à 80% dans des conditions atmosphériques normales, à 60% de jour, 20% à l'aube ou au crépuscule et 20% de nuit sans éclairage public.

Ce sont dans 80% des cas des chocs contre des véhicules légers et 20% des cas le cycliste a chuté seul. Les accidents ont lieu à 80% hors agglomération et dans 20% des cas dans une agglomération de plus de 20 000 habitants.

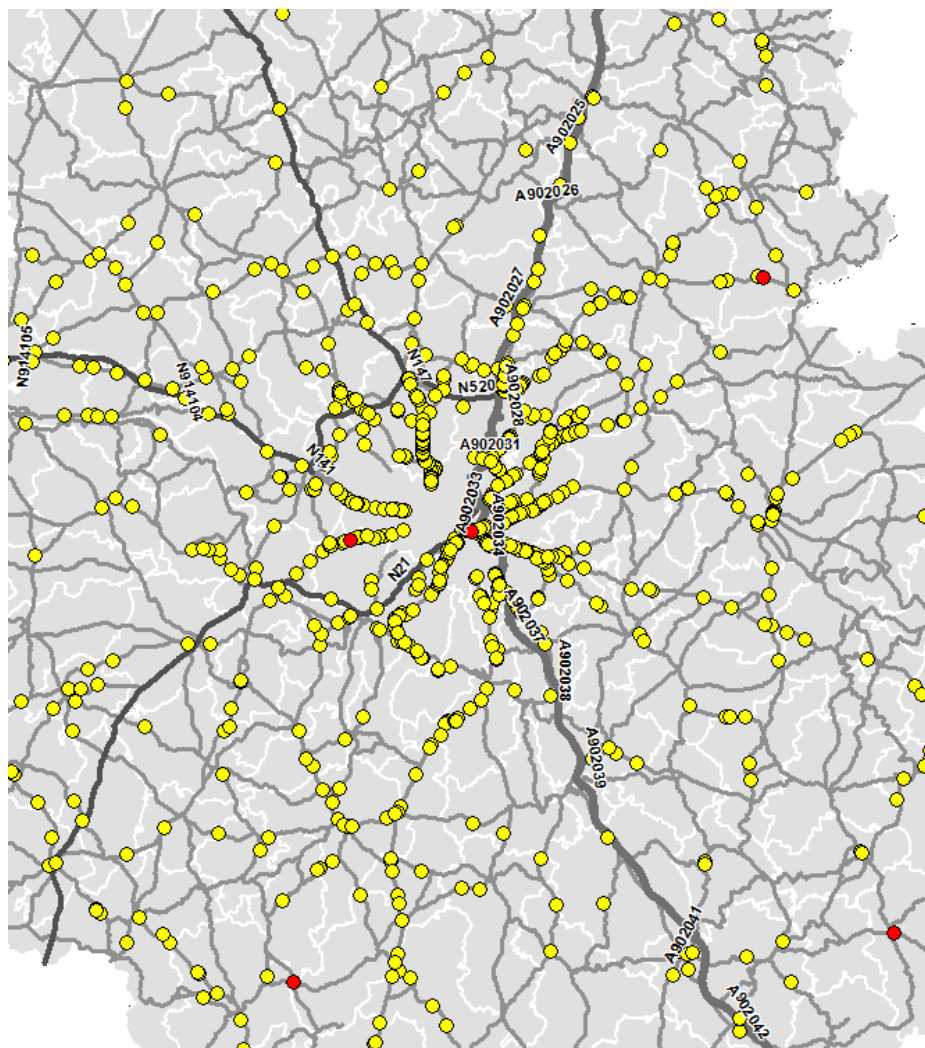


La classe d'âge la plus touchée est la population âgée de plus de 60 ans (40%) et celle de moins de 15 ans (40%). Les victimes sont à 100% des hommes.

Type de réseau	Véhicule impliqué	Intersection ou hors intersection	Jour/nuit	Conditions météorologiques	Gravité
GAE	1 VL	Hors intersection	Aube ou crépuscule	Pluie forte	1 BH
GAE	1 VL	Intersection	Jour	Normales	1 BL
RPD	1 VL et 1 VU	Hors intersection	Nuit sans éclairage public	Normales	1 Tué
RS	1 VL	Hors intersection	Jour	Normales	1 BH
RS	1 VU	Hors intersection	Jour	Normales	1 BH

Les accidents impliquant un cycliste ont lieu principalement sur les axes principaux pour 60% et dans 40% des cas dans des conditions de visibilité amoindries.

LOCALISATION DES ACCIDENTS CYCLISTES



3- Les 2 roues motorisées :

	Nombre d'accidents impliquant un 2RM	Nombre de tués 2RM	Nombres de blessés 2RM
2017	43	3	50
2018	33	3	33
variation	-23%	0%	-34%

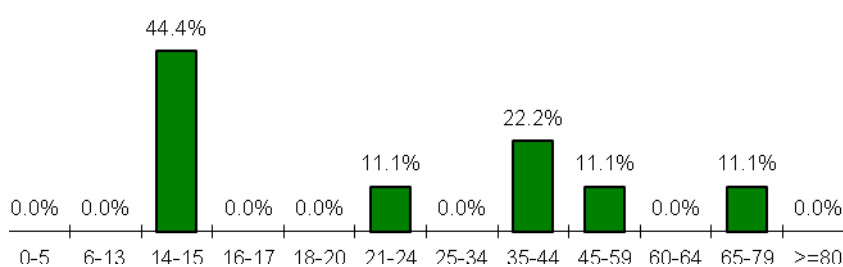
Par rapport à 2017, les accidents impliquant un deux roues motorisées ont diminué de 23%.

En 2018, ils représentent 25% des accidents corporels et 21.6% des accidents mortels.

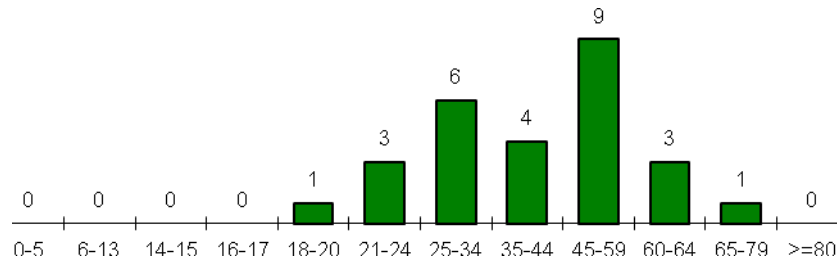
Ces accidents ont lieu à 82% dans des conditions atmosphériques normales, à 85% de jour, 10% à l'aube ou au crépuscule, 3% de nuit avec éclairage public et 3% de nuit sans éclairage public.

Ce sont dans 75% des cas des chocs contre des véhicules légers, 6% contre PL et dans 27% des cas le motard a chuté seul. Les accidents ont lieu à 79% hors agglomération, dans 12% des cas dans une agglomération de plus de 20 000 habitants et 8% des cas dans une agglomération de moins de 20 000 habitants.

MOTO < 50 CM3



MOTO > 50 CM3



La classe d'âge la plus touchée est la population âgée de plus de 45-59 ans (27%) pour les motos de plus de 50cm³ et celle de moins de 15 ans (44%) pour les motos de moins de cm³. Les victimes sont à 100% des hommes. Les usagers impliqués sont à 87% des hommes.

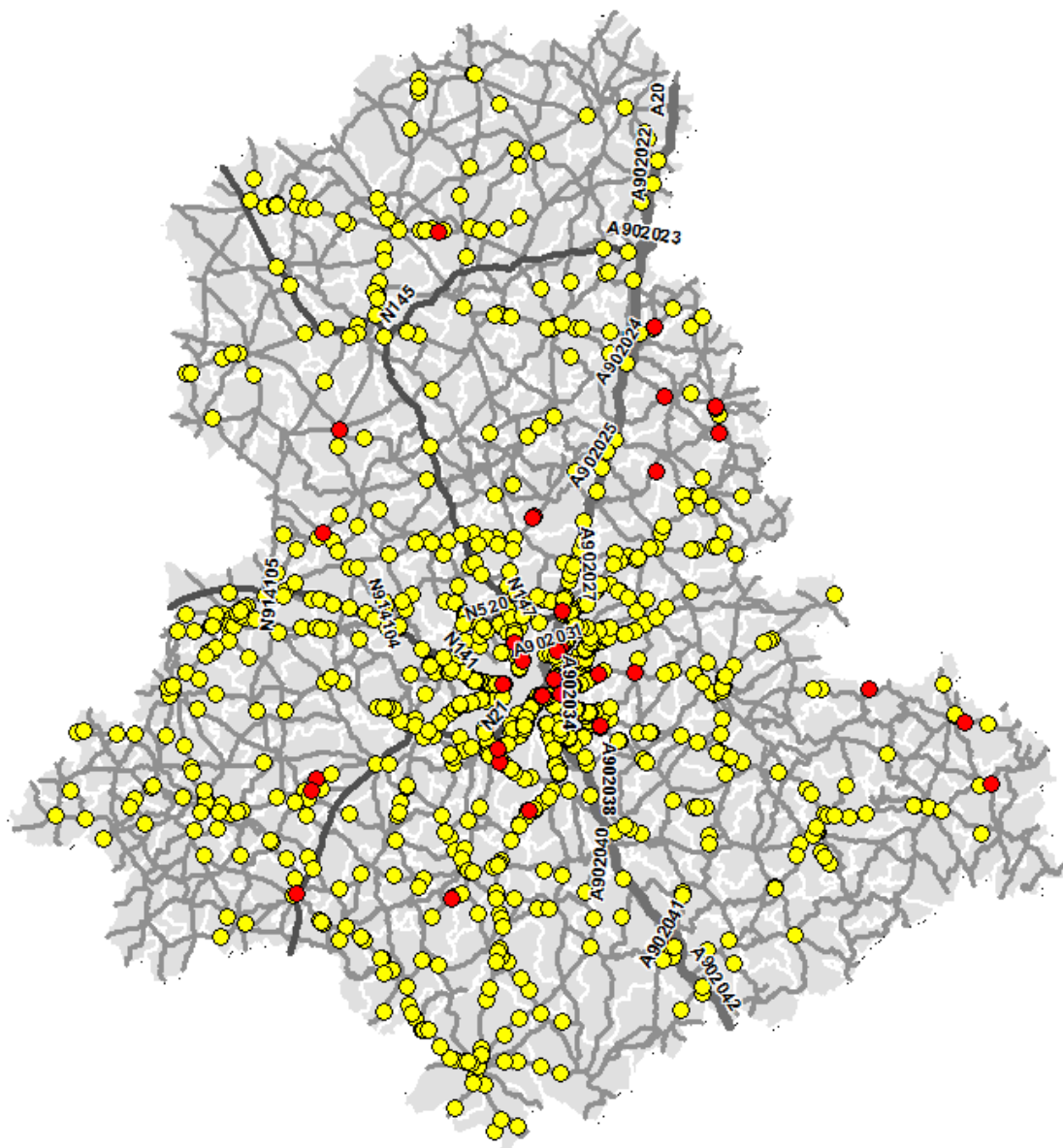
Type de réseau	Véhicules impliqués	Agglo	Intersection ou hors intersection	Jour/nuit	Conditions météorologiques	Tracé	Gravité
GAE	1 moto > 125 cm ³ et 1 VL	hors	hors	jour	Temps éblouissant	rectiligne	1 Tue et 2BL
GAE	1 scooter > 125cm ³	agglo	hors	jour	normale	rectiligne	1 BH
GAE	1 cyclo moteur	agglo	inter T	jour	normale	rectiligne	1 BH
GAE	1 moto > 50 et < 125cm ³ - 1 VL	agglo	inter T	jour	normale	rectiligne	1 BH
GAE	1 moto > 125cm ³ / VL	hors	hors	jour	normale	rectiligne	1 BH
GAE	1 moto > 125cm ³	hors	hors	jour	normale	rectiligne	1 BH
GAE	1 moto > 125cm ³ / VL	hors	inter	jour	normale	courbe à droite	1 BH
GAE	1 cyclo Moteur - 1 VL	agglo	inter	jour	normale	rectiligne	1 BL
GAE	1 cyclo Moteur - 1 VL	hors	hors	jour	normale	rectiligne	1 BH
GAE	1 moto > 125cm ³ / 1 VL et 1 PL	agglo	hors	jour	normale	rectiligne	1 BL
GAE	1 moto > 125cm ³ / VL	hors	hors	jour	normale	rectiligne	1 BL
GAE	1 cyclomoteur / 1 VU	agglo	inter T	nuit	normale	rectiligne	1 BL

Type de réseau	Véhicules impliqués	Agglo	Intersection ou hors intersection	Jour/nuit	Conditions météorologiques	Tracé	Gravité
GAE	1 moto >125cm3 / VL	agglo	inter X	jour	normale	rectiligne	1 BH
GAE	1 cyclo Moteur / 1 tracteur	agglo	inter X	jour	normale	rectiligne	1 BH
RPD	1 cyclo Moteur - 1 VL	agglo	inter	jour	normale	courbe à droite	1 BH
RPD	1 cyclo moteur - 1 VL	hors	hors	jour	normale	rectiligne	1 BL
RPD	1 moto >125cm3	hors	hors	jour	normale	rectiligne	1 BH
RPD	1 moto >125cm3 / VL	hors	inter X	jour	normale	rectiligne	1 tué
RPD	1 moto >125cm3 / VL	hors	inter T	jour	normale	courbe à droite	1BH
RPD	1 moto >125cm3 / VL	hors	hors	jour	normale	courbe à gauche	1BL
RPD	1 moto >125cm3	hors	hors	Crépuscule ou aube, temps éblouissant	normale	courbe à gauche	1 tué
RPD	1 moto >125cm3-1 VU	hors	inter	jour	normale	rectiligne	1 BH
RPD	1 moto >125cm3-1 VU	hors	hors	Jour, temps éblouissant	normale	rectiligne	1 BH
RPD	1 moto >125cm3 / VL	hors	hors	nuit	pluie	Courbe à droite	1 BH
RS	1 moto >125cm3 / VL	agglo	inter X	jour	normale	rectiligne	1BH
RS	1 moto >125cm3	hors	hors	jour	normale	rectiligne	1 BH
RS	1 cyclo moteur	hors	hors	jour	normale	Courbe à droite	1 BH
RS	1 moto >125cm3	hors	hors	jour	normale	Inter X	2 BH
RS	1 moto >125cm3	hors	inter X, sommet de côte	jour	normale	Inter X	1 BH
RS	1 moto >125cm3	hors	hors	jour	normale	hors	1 BH
RS	1 moto >125cm3 / VL	hors	hors	jour	normale	hors	1 BL

Type de réseau	Véhicules impliqués	Agglo	Intersection ou hors intersection	Jour/nuit	Conditions météorologiques	Tracé	Gravité
RS	1 cyclo Moteur - 1 VL	agglo	inter	Crépuscule ou aube	normale	inter	1 BL
RS	1 moto >125cm ³ / VL	agglo	inter en T	Crépuscule ou aube	pluie	Inter T	1 BL

Les accidents impliquant une moto ont lieu principalement de jour (84%), dans des conditions météorologiques normales (93%), sur un tracé rectiligne (78%) et hors intersection (50%).

LOCALISATION DES ACCIDENTS 2RM



VI) LES ZONES LINEAIRES D'ACCUMULATION D'ACCIDENTS

A) ZAAC de niveau 3 : section 850 m où se sont produits 10 accidents ayant fait 10 victimes graves sur en 5 ans (référence nationale)

Aucune section sur le réseau départemental.

B) ZAAC de niveau 2 : section 850 m où se sont produits 7 accidents ayant fait 7 victimes graves en 5 ans (référence nationale)

Aucune section sur le réseau départemental.

C) ZAAC de niveau 1 : section 850 m où se sont produits 4 accidents ayant fait 4 victimes graves en 5 ans

ROUTE	PR début	PR de fin	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés hospitalisés	Nombre de blessés légers
704	8+765	9+490	5	0	8	3
704	33+256	34+335	4	5	5	0
941	34+865	37+454	28	0	4	26
941	64+385	66+300	9	1	9	1

Trois sections existantes en 2017 demeurent classées ZAAC de niveau 1 en 2018 sur le réseau départemental, il s'agit des routes départementales suivantes :

- RD 941 : PR 34+454 à 37+454 : voie urbaine située dans l'agglomération de Limoges (en direction de Panazol);
- RD 941 : PR 64+385 à 65+020 sections situées dans l'agglomération de Saint-Junien ;
- RD 704 : PR 33+256 à 34+335 sections situées en entrée et dans l'agglomération de Saint-Yrieix-la-Perche.

Une nouvelle section apparait, il s'agit de la route départementale suivante:

- RD 704 : PR 8+765 à 9+490 section située hors agglomération sur la commune du Vigen, au sud de l'agglomération dans une zone

concernée par le projet départemental de création d'un créneau de dépassement dans le sens montant Le Vigen – St Yrieix-la-Perche.

Une section n'est plus classée ZAAC de niveau 1 pour l'année 2018, il s'agit de la route départementale :

- RD 914 : PR 21+570 à 22+330 : section située hors agglomération sur la commune d'Ambazac.

On constate que les zones d'accumulations d'accidents sont réparties essentiellement autour de Limoges du fait d'un trafic plus important que sur le reste du réseau départemental.

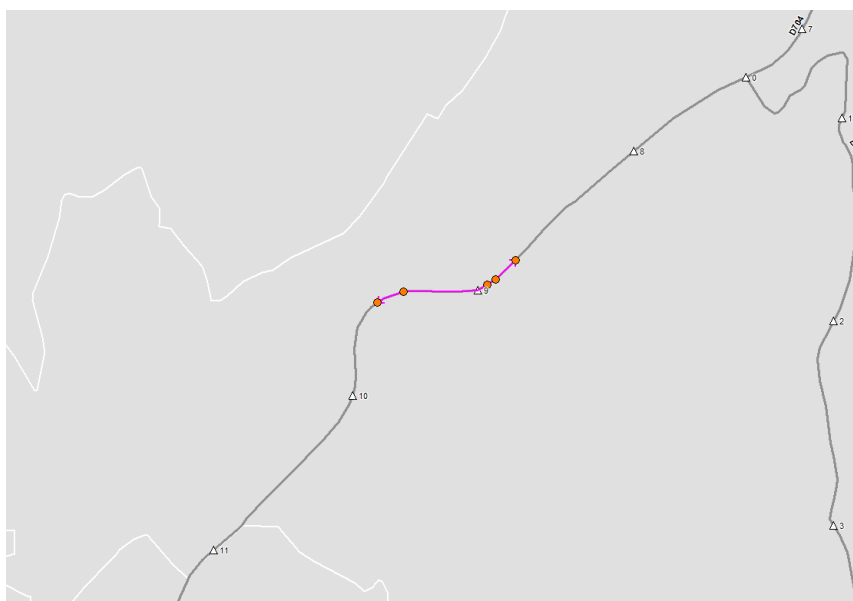


DETAIL DES ZONES LINEAIRES D'ACCUMULATION D'ACCIDENTS

Gravité des accidents

- Accidents mortels
- Accidents avec BH
- Accidents avec BL

RD 704 : PR 8+765 à 9+490
Sections situées sur la commune du Vigen hors agglomération

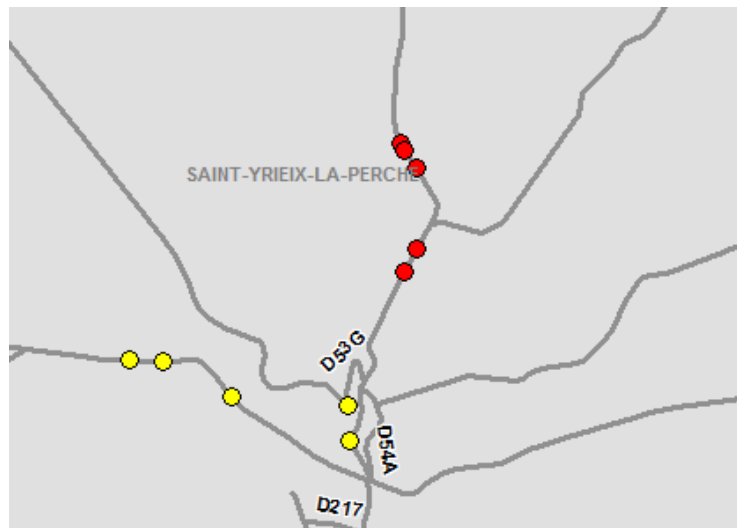


Circonstances des accidents :

- une perte de contrôle d'un véhicule léger circulant dans le sens St Maurice-les-Brousses Limoges de jour, sur chaussée normale ;
- un véhicule léger circulant dans le sens Limoges-St Maurice-les-Brousses de nuit, par temps de pluie se déporte sur la voie de gauche et heurte frontalement un véhicule circulant en sens inverse ;
- un véhicule léger circulant dans le sens Limoges-St Maurice-les-Brousses de jour, par temps de pluie se déporte sur la voie de gauche et heurte frontalement un véhicule circulant en sens inverse ;
- un choc multiple entre 3 véhicules légers de jour, sur chaussée mouillée ;
- une collision latérale entre un véhicule léger tournant à gauche (sens St Maurice-les-Brousses Limoges) et une motocyclette.

RD 704 : PR 33+256 à 34+335

Sections situées en entrée et dans l'agglomération de Saint-Yrieix-la-Perche ayant supportées 5 accidents corporels (2 accidents ont eu lieu en agglomération et 3 hors agglomération direction Limoges) ; ces accidents ont fait 5 blessés hospitalisés.





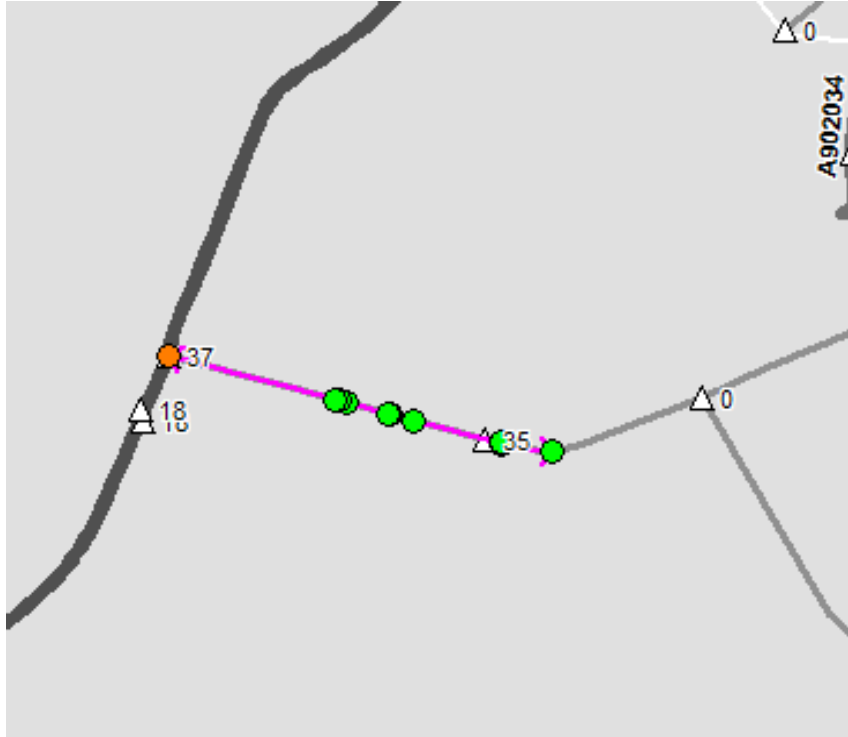
Circonstances des accidents hors agglomération:

- Choc entre 2 VL circulant dans le sens St Yrieix-Limoges, de jour, en pente : 1 BH
- Choc entre 2 VL circulant dans le sens St Yrieix-Limoges, de jour, lors d'une manœuvre d'insertion : 1 BH
- Choc entre 1 VL circulant dans le sens Limoges-St Yrieix et un tracteur en marche arrière, de nuit : 1 BH

Sur la totalité de la section : 1 accident a eu lieu en intersection, 2 concernent des chocs entre 2 VL (1 manœuvre d'insertion et 1 sans changement de direction), 1 choc a eu lieu entre 1 VL et 1 tracteur avec semi-remorque et 2 accidents sont dus à des pertes de contrôles de scooter seuls (éblouissement et alcool).

RD 941 : PR 34+865 à 37+454

Voie urbaine située sur l'agglomération de Limoges avenue du Lattre de Tassigny entre la RN 520 et la RD 979 comportant 28 accidents corporels ayant fait 4 blessés hospitalisés et 26 blessés légers.



Circonstances des accidents :

- 8 piétons heurtés par des VL de jour ;
- 1 perte de contrôle d'une motocyclette, cause alcoolémie ;
- 2 scooters effectuant une manœuvre de dépassement heurtés par des VL effectuant une manœuvre de stationnement ;
- 1 choc frontal entre 2 VL en intersection ;
- 1 sortie de route d'un VL seul avec choc contre un poteau.

D) ZAAC : étude spécifique sur 200m comportant 3 accidents corporels et 1 blessé grave

ROUTE	PR début	PR de fin	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés hospitalisés	Nombre de blessés légers
11	2+801	2+990	3	0	1	2
11	4+709	4+936	3	0	2	3
11	9+000	9+099	5	0	1	5
29	4+345	4+490	3	1	0	2
29	6+894	6+1026	6	0	1	5
140	2+968	3+162	3	0	1	2
220	0+432	0+523	4	0	2	5
250	0+000	0+050	3	0	1	2
704	8+765	8+950	3	0	5	2
704	33+256	33+425	3	0	3	0
941	32+231	32+405	3	0	1	2
941	33+100	33+286	3	0	1	2
941	34+497	34+622	3	0	1	6
941	34+948	35+240	10	0	1	10
941	37+000	37+184	14	0	3	12
947	3+288	3+452	8	0	1	12
947	4+662	4+806	4	0	1	4
947	5+370	5+500	3	0	1	3
947	7+460	7+600	3	0	1	2
979	1+535	1+693	8	0	2	6
979	3+320	3+470	4	0	1	4
979	3+900	4+090	4	0	1	3

VII) LES ACCIDENTS MORTELS

17 accidents mortels ont eu lieu en 2018 ayant causés la mort de 18 personnes dont un enfant de moins de 5 ans (passager d'un véhicule léger) et un enfant de 9 ans (passager d'un tracteur).

Parmi les usagers vulnérables on comptabilise un piéton, un cycliste, un cyclomotoriste et deux motards.

o Les accidents n'impliquant qu'un seul véhicule :

9 accidents n'ont impliqué qu'un seul véhicule. Il s'agit de cinq véhicules légers, d'un poids-lourd, d'un tracteur équipé d'une remorque, d'un cyclomoteur et d'une moto.

Les circonstances principales de ces accidents sont les suivantes :

- une personne âgée est renversée par un véhicule léger, en agglomération, en zone 30 et sur un passage piéton ; la cause supposée est un défaut de vigilance de la part du conducteur par conditions atmosphériques dégradées associé à une vitesse excessive ; les facteurs aggravants sont un éclairage public non optimum et le port de vêtements sombres ;
- une perte de contrôle d'un jeune cyclomotoriste, de nuit, en agglomération avec éclairage public allumé, le choc a eu lieu contre un mur ;
- une perte de contrôle inexplicite d'un conducteur de PL (19T) en section rectiligne, sur chaussée sèche, le choc a eu lieu contre une souche d'arbres ;
- la chute d'un enfant de 9 ans de la flèche de la remorque d'un tracteur sur laquelle il se trouvait ;
- une perte de contrôle d'une moto suite à un probable éblouissement sur une section sinueuse ayant conduit à un choc contre un arbre ;
- une perte de contrôle d'un véhicule léger sur chaussée mouillée et en conduite sous emprise d'alcool entraînant un choc contre des arbres d'alignement ;
- une perte de contrôle d'un véhicule léger suite au probable malaise du conducteur âgé de 89 ans ;
- deux pertes de contrôle de véhicules légers de nuit, sur chaussée sèche suite à une vitesse inadaptée ou excessive.

○ **Les accidents impliquant au moins 2 véhicules :**

8 accidents ont impliqués au moins deux véhicules. Au total, dix véhicules légers, un véhicule utilitaire, deux poids lourds, un vélo et deux motos ont été impliqués.

Les circonstances de ces accidents sont les suivantes :

- une perte de contrôle sur chaussée verglacée en courbe ayant entraînée un choc frontal VL/VL ;
- un cycliste est renversé par un véhicule léger, de nuit, en section rectiligne alors qu'il circulait avec un autre cycliste côte à côte et manquait de visibilité ;
- deux dépôts à gauche de VL pour une cause indéterminée en section rectiligne qui ont entraînés un choc frontal avec un PL et un choc frontal avec un camion-citerne ;
- un dépôt à gauche d'une semi-remorque en courbe entraînant un choc frontal avec un véhicule utilitaire et une deuxième collision avec un 2^{ème} VL ;
- le non-respect d'un STOP par un véhicule léger au niveau d'une intersection entre deux routes départementales ayant conduit à un choc avec une moto ;
- un choc frontal entre un véhicule léger et une moto lors d'un dépassement dangereux de la part du motard par temps éblouissant ;
- un choc frontal entre deux véhicules légers lors d'un dépassement dangereux au crépuscule ;

VIII) CONCLUSION

Il ressort que pour l'année 2018, 32 % des accidents corporels et 63% des accidents mortels se produisent sur routes départementales. Le nombre d'accidents corporels avait sensiblement diminué durant la dernière décennie sur le réseau départemental mais à l'image de ce qui se passe au niveau national, on assiste depuis quelques années à une dégradation des conditions de sécurité. Les causes principales demeurent les comportements des conducteurs : alcool, stupéfiants, vitesse, téléphone au volant, inexpérience des jeunes conducteurs.

Le passage à 80km/h au 1^{er} juillet 2018 n'a pas eu d'effet sur l'accidentalité en Haute-Vienne

Toutefois, le Département poursuit constamment ses efforts pour améliorer le réseau routier départemental à travers notamment ses programmes d'investissement qui représentent chaque année des sommes importantes. Malgré de nombreuses difficultés rencontrées pour la réalisation de projets structurants, le département continue de faire avancer des opérations d'aménagement des routes départementales (déviation de la RD 20 à Aixe/Vienne, liaison St Yrieix-la-Perche – A20, RD 704 créneaux de dépassement au sud du Vigen). Un programme particulier d'aménagement des routes départementales de moindre importance mais néanmoins significatives répondent à des problématiques de sécurité, a également été validé par l'assemblée départementale avec un premier chantier réalisé en 2018 et 2 nouvelles opérations engagées courant 2019.

Dans le même temps, des opérations de réfection des couches de roulement sur environ 400 km de routes sont engagées annuellement pour notamment améliorer l'adhérence et remettre à niveau les équipements de sécurité et la signalisation.

Permettre aux usagers de circuler dans les meilleures conditions nécessite également que soient assurés une surveillance et un entretien courant régulier du réseau. Les tâches sont réalisées pour une grande partie par les agents des Maisons techniques du département.

Il mène par ailleurs des actions spécifiques : radars pédagogiques, campagne d'affichage le long des routes départementales.

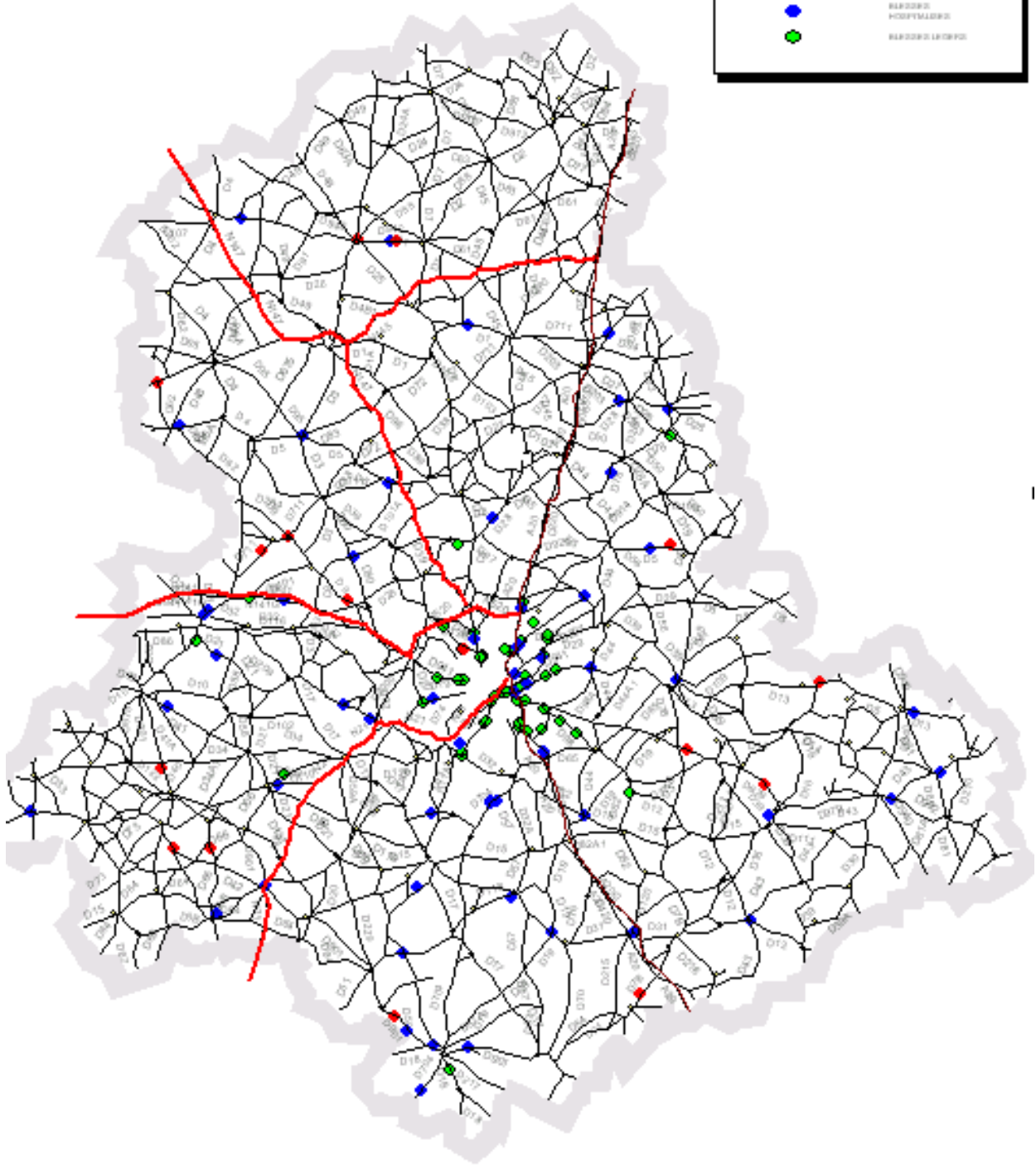
Enfin le Département verse des subventions aux Communes pour leurs projets d'aménagement de sécurité (notamment en traverse d'agglomération), dont bon nombre sont étudiés par l'agence technique départementale et subventionne également l'Association de la prévention routière pour réaliser des actions de sensibilisation à la sécurité routière auprès notamment des collégiens.

Le passage à 80km/h au 1^{er} juillet 2018 n'a pas eu d'effet sur l'accidentalité en Haute-Vienne.

Annexes : cartes accidents 2018 et 2009-2018





CARTE DES ACCIDENTS CORPORELS 2018

LEGENDE DE L'HABILLAGE	
	Routes
	TUES
	MARQUES HOSPITALIERS
	MARQUES LOCALES



ACCIDENTS CORPORELS 2009-2018

LEGENDE DE L'HABILLAGE

	Routes
	TUES
	BLESSES HOSPITALISES
	BLESSES LEGERS

