



PRÉFÈTE  
DE LA HAUTE-VIENNE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE **VIVRE,  
ENSEMBLE**

# ***ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE en HAUTE-VIENNE***

## ***BILAN 2020***



Le bilan annuel est issu de l'analyse des BAAC par l'observatoire départemental de la sécurité routière.

## SOMMAIRE

|  |    |
|--|----|
| L'accident corporel de la circulation routière : définition..... | 2  |
| Contexte national.....   | 3  |
| Bilan régional.....  | 4  |
| La région Nouvelle-Aquitaine c'est :.....                        | 4  |
| Les chiffres clés de l'insécurité routière régionale .....       | 5  |
| Haute-Vienne : accidentalité 2020.....                           | 6  |
| 1 - Qui ?.....   | 7  |
| 2 - Quand?.....  | 8  |
| 3 - Où ?.....  | 9  |
| 4 - Pourquoi ?.....  | 10 |
| Evolution sur 5 ans.....   | 11 |

## GLOSSAIRE

**BAAC** : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels

**ATBH** : Accidents, Tués, Blessés, Hospitalisés

**BH** : Blessés Hospitalisés

**BL** : Blessés Légers

**ONISR** : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

**ODSR** : Observatoire Départemental de la Sécurité Routière

**VT** : Véhicule de Tourisme

**VU** : Véhicule Utilitaire

**PL** : Poids Lourd

**TC** : Transport en Commun

### Sites internet :

\* <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>

\* <https://www.haute-vienne.gouv.fr/Politiques-publiques/Transports-deplacements-et-securite-routiere/Securite-routiere/Observatoire-departemental-de-la-securite-routiere>

## L'accident corporel de la circulation routière : définition

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 ;

Parmi les accidents corporels, on distingue :

- l'**accident mortel** : accident ayant fait au moins 1 tué ;
- l'**accident grave** : accident ayant fait au moins 1 blessé hospitalisé.

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

- 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** : 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**.

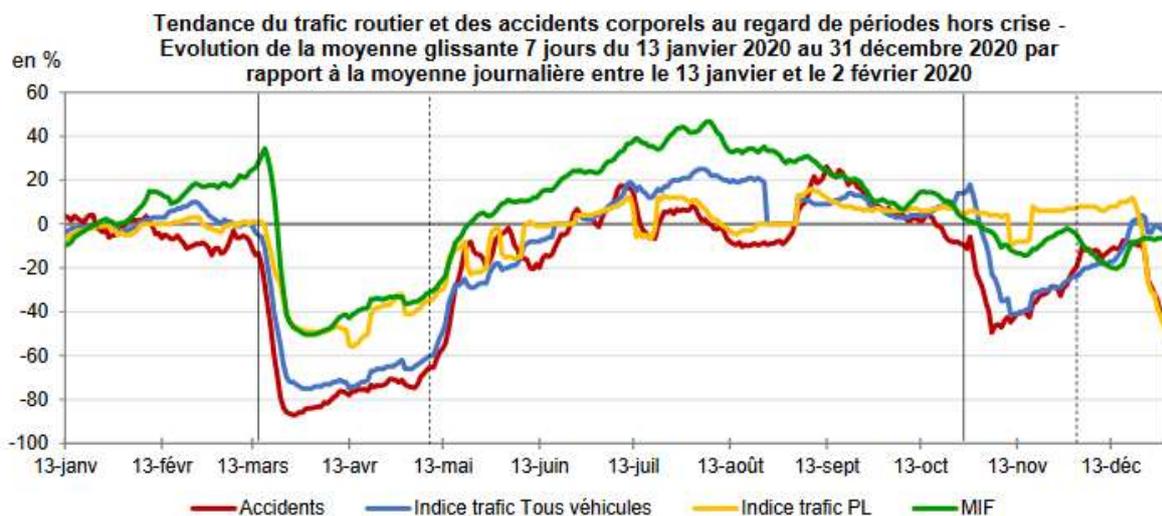
Il existe deux types de données sur les accidents corporels de la circulation routière :

- 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.

## Contexte national

2 780 personnes sont décédées en 2020 sur les routes de France, en métropole ou en outre-mer. Ce chiffre, inférieur de 21 % à celui de 2019, est historiquement bas, et cette évolution mémorable s'explique en grande partie par les effets de l'épidémie mondiale du Covid-19 qui a eu des répercussions majeures sur les déplacements de la population.

L'interprétation des impacts de la pandémie sur l'accidentalité routière est complexe car, au-delà de la baisse du nombre globale de kilomètres parcourus, les confinements et dé-confinements ont fortement influencé de plusieurs façons les comportements de déplacement des usagers : les modes de déplacement ont été modifiés notamment en zone urbaine où les modes individuels (marche, trottinettes et autres engins de déplacement personnel, vélos, deux-roues motorisés, voitures) ont été privilégiés aux transports en commun.



Sources : ONISR - données définitives labellisées jusqu'en 2020, au 20/05/2021  
Cerema - Indice de trafic routier (réseau national concédé) cumulé 7 jours glissant, disponible au 21/05/2021  
DSR - messages d'infractions (MIF) provisoires, au 6/04/2021

Pendant les deux périodes de confinement (16 mars au 10 mai et 30 octobre au 27 novembre), on observe à la fois une baisse du trafic et de l'accidentalité. C'est aussi pendant ces périodes que la mortalité et les accidents corporels ont été nettement inférieurs aux années précédentes.

Cependant l'analyse des messages d'infractions (MIF) relevées par les radars automatiques (courbe verte) laisse supposer que les vitesses pratiquées ont été plus élevées qu'à l'habitude du 1<sup>er</sup> confinement à la fin de l'été, sans doute parce que la circulation était plus fluide. Ce même phénomène se reproduira lors du deuxième confinement.

En dehors des périodes des deux confinements, le nombre de victimes est très proche de celui des années 2015-2019, et celui des personnes décédées très légèrement inférieur.

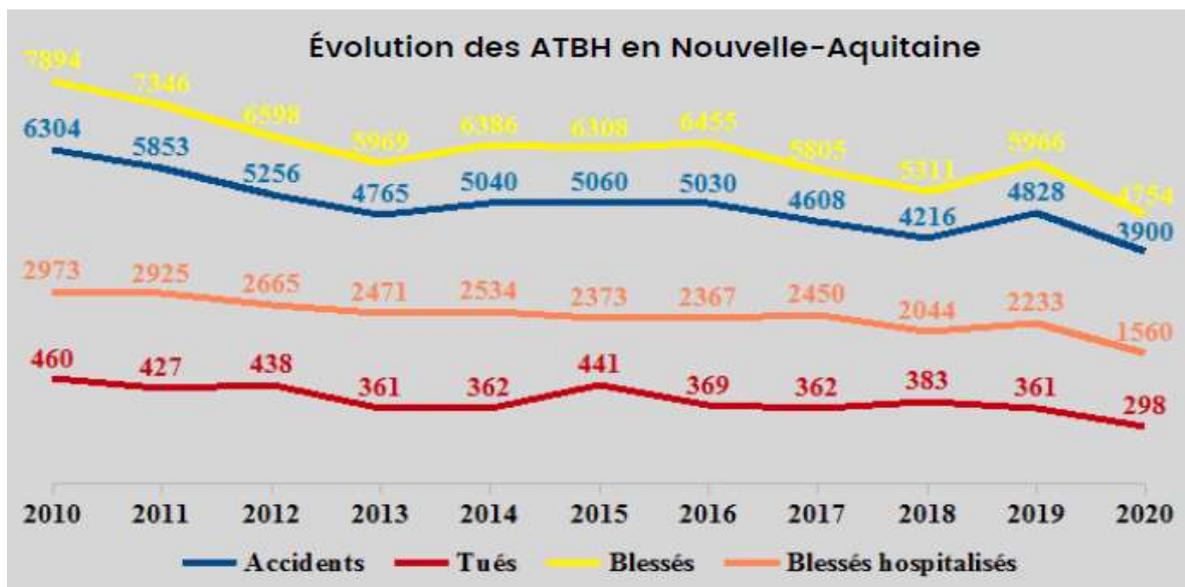
## Bilan régional

### La région Nouvelle-Aquitaine :

- 12 départements
- 9,3 % de la population métropolitaine
- 14 % du territoire métropolitain
- 71 habitants au km<sup>2</sup> 171 533 km de réseau routier
- 3 120 920 voitures particulières

### Les chiffres clés de l'insécurité routière régionale :

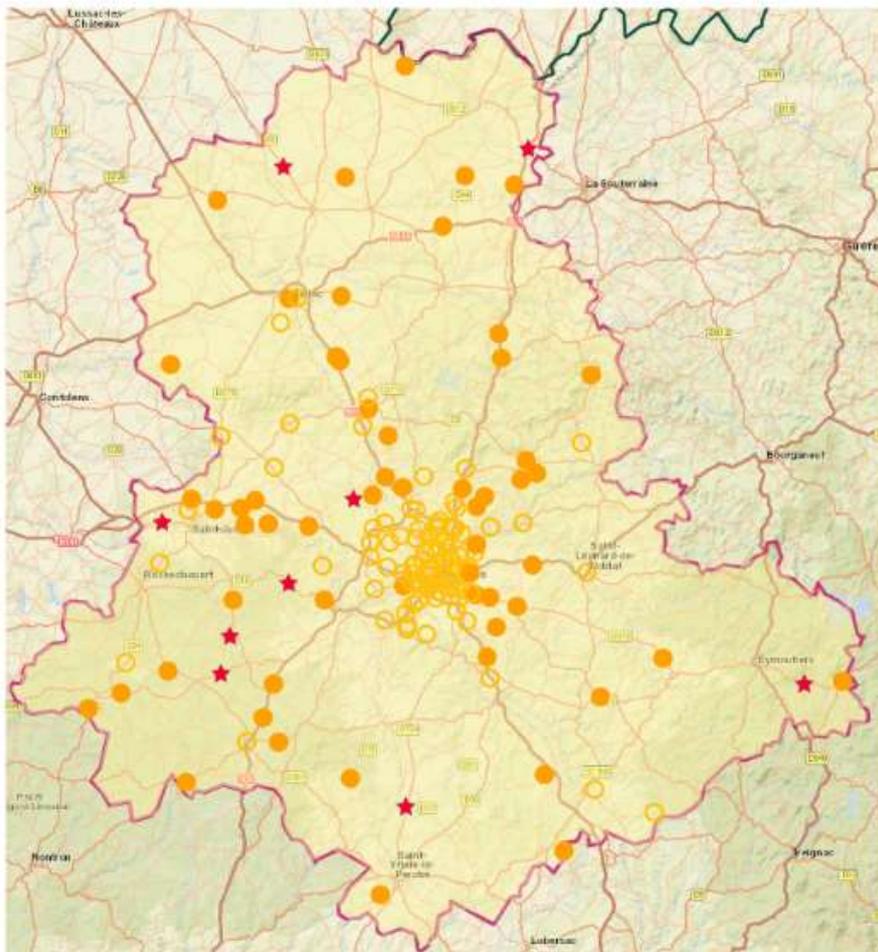
- 3 900 accidents (- 21 %) ;
- 281 accidents mortels (- 19 %) ;
- 298 tués (- 17 %) ;
- 4 754 blessés (- 20 %) dont 1 560 blessés hospitalisés (- 30 %) ;
- 5 052 victimes au total (- 20 %).



L'année 2020, particulièrement atypique du fait de la crise sanitaire, marque une baisse brutale avec un nombre de tués réduit de plus d'un tiers et un nombre de blessés hospitalisés divisé par deux entre 2010 et 2020.

La baisse de l'accidentalité profite à toutes les catégories d'usagers, notamment les piétons (- 11 tués) et les véhicules de tourisme (- 48 tués), seules exceptions, les cyclistes (+ 11 tués), les poids-lourds (+ 1 tué) et la catégorie des autres véhicules : tracteurs agricoles, quads, voiturettes sans permis (+ 5 tués et + 8 blessés).

# Haute-Vienne : accidentalité 2020



- Légende :
- Accidents graves
  - Accidents légers
  - ★ Accidents mortels



**353 accidents** (- 17 % par rapport à 2019)  
dont **10 mortels** (- 7 par rapport à 2019)



**12 tués** (- 6 par rapport à 2019)

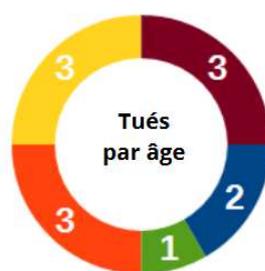


**426 blessés** (- 17 % par rapport à 2019)  
**109 blessés hospitalisés** (- 28 % par rapport à 2019)

## Les tués



- Piéton
- Vélo
- 2 RM
- VT
- VU
- PL
- TC
- Autres



- 0-17 ans
- 18-24 ans
- 25-34 ans
- 35-49 ans
- 50-64 ans
- 65 ans et +

## 1 – Qui ?

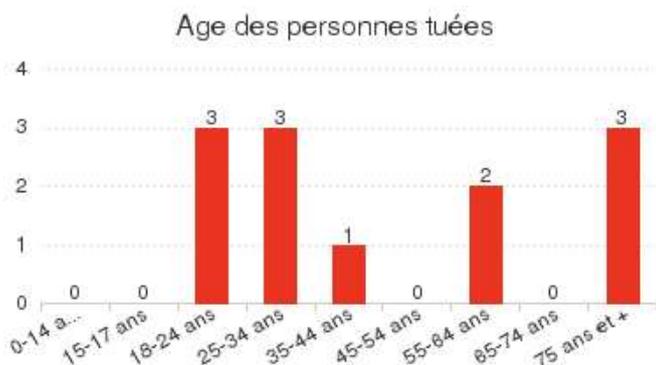
| Accidents impliquant un ... |        |      |       |      |     |       |    |       |          |
|-----------------------------|--------|------|-------|------|-----|-------|----|-------|----------|
|                             | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT  | VU-PL | TC | Autre | Ensemble |
| Accidents                   | 48     | 41   | 50    | 51   | 266 | 48    | 1  | 6     | 353      |
| % d'accidents               | 14%    | 12%  | 14%   | 14%  | 75% | 14%   | 0% | 2%    |          |

| Personnes tuées et blessées selon le type d'usagers |        |      |       |      |     |       |    |        |       |
|---|--------|------|-------|------|-----|-------|----|--------|-------|
|   | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT  | VU-PL | TC | Autres | Total |
| Tués  | 0      | 1    | 3     | 1    | 7   | 0     | 0  | 0      | 12    |
| Blessés   | 51     | 41   | 52    | 51   | 209 | 16    | 0  | 6      | 426   |

Les véhicules de tourisme sont impliqués dans 75 % des accidents corporels, on comptabilise également **une part importante d'usagers vulnérables avec 28 % d'accidents impliquant un deux-roues motorisés qui représentent à eux seuls 33 % des tués, part supérieure à celle de la région Nouvelle-Aquitaine (25 %).**

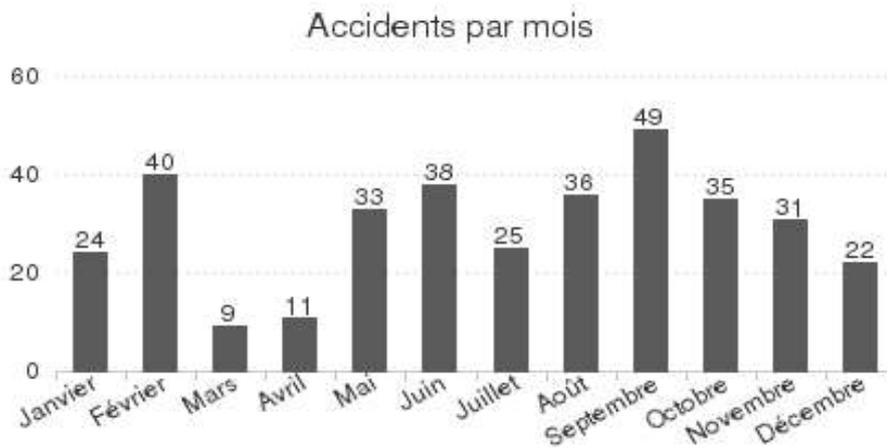
Quant aux piétons et aux vélos, ils sont impliqués dans 26 % des accidents corporels et représentent 21 % des blessés hospitalisés.



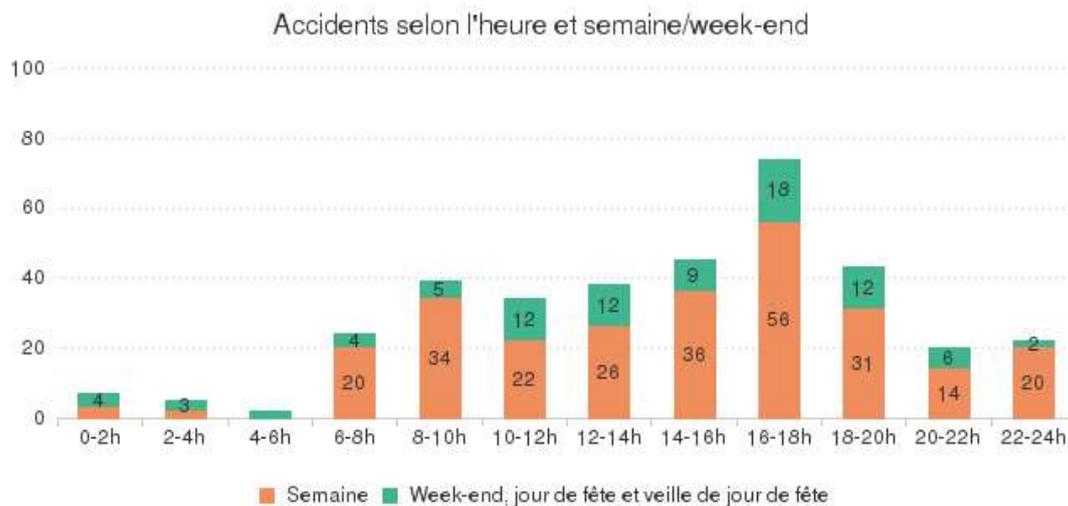
On constate que **les jeunes entre 18 et 34 ans sont particulièrement touchés**, ils représentent :

- 38 % des blessés
- 50 % des tués

## 2 – Quand ?



En 2020, le nombre moyen d'accidents par mois est de 29 contre 35 habituellement. Les mois de mars-avril et novembre-décembre ont été impactés très positivement par les restrictions de déplacement.



Les accidents corporels sont plus fréquents pendant les jours de semaine avec un pic constaté entre 16h et 18h.

| JourNuit  | Accidents | Tués | Blessés | BH | BL  | Acc mortels | Acc graves |
|-----------|-----------|------|---------|----|-----|-------------|------------|
| Nuit      | 87        | 5    | 109     | 27 | 82  | 4           | 29         |
| PleinJour | 266       | 7    | 317     | 82 | 235 | 6           | 77         |

Les 3/4 des accidents corporels ont donc lieu en journée, mais à contrario, la gravité (le nombre de tués pour 100 accidents) est plus forte la nuit qu'en journée.

### 3 - Où ?

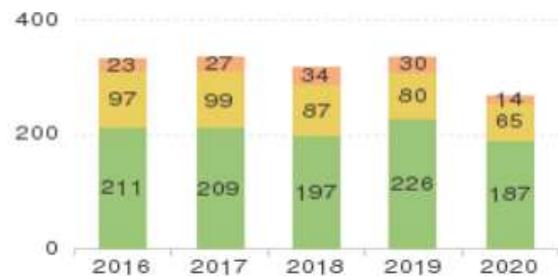


Alors que les accidents corporels ont lieu majoritairement en agglomération, on constate que le nombre de tués sur les routes départementales et nationales est beaucoup plus important.

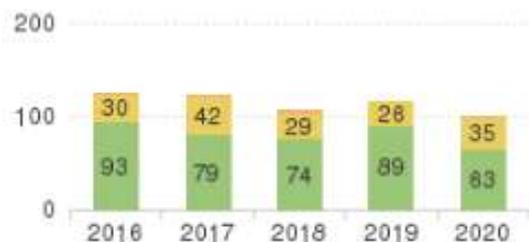
■ En aggro ■ Hors aggro ■ Autoroute

Accidents impliquant ...

...une voiture



...un deux-roues motorisé



...un vélo



...un piéton



## 4 – Pourquoi ?

Les causes présumées :

Un accident peut avoir plusieurs causes ce qui peut impliquer une possibilité de comptage double ou triple pour un usager.

| Part d'accidents où au moins 1 des facteurs suivants est identifié : |      |         |                          |        |
|--|------|---------|--------------------------|--------|
| FACTEURS   | TOUS | MORTELS | GRAVES<br>NON<br>MORTELS | LEGERS |
| Alcool   | 8%   | 20%     | 8%                       | 3%     |
| Stupéfiant   |      | 10%     |                          |        |
| Vitesse excessive ou inadaptée                                       | 35%  | 50%     | 23%                      | 23%    |
| Inattention  | 17%  | 10%     | 9%                       | 10%    |
| Circulation/manoeuvre irrégulière                                    | 3%   | 10%     | 2%                       | 2%     |
| Refus priorité   | 24%  | 20%     | 7%                       | 8%     |
| Dépassement irrégulier   | <1 % |         |                          | 1%     |
| Téléphone / distracteur technologique                                | <1 % |         |                          |        |
| Obstacle sur voie (animal, arbre ...)                                |      | 10%     |                          |        |
| Malaise  | 1%   |         | 3%                       |        |
| Somnolence / fatigue   | 1%   |         | 1%                       | 1%     |

La vitesse excessive ou inadaptée est citée dans 1 accident sur trois, soit comme élément déclencheur, soit comme un facteur aggravant.

Lors des accidents mortels, le facteur vitesse est souvent associé à celui de l'alcool et cette combinaison devient alors à l'origine de 70 % des accidents mortels.

Quant au refus de priorité, il est impliqué dans un quart des accidents corporels.

Enfin, l'inattention est citée dans près d'un accident sur 4 avec une probable montée en puissance de l'usage des distracteurs technologiques, même si le phénomène est encore difficile à évaluer.

## Evolution sur 5 ans

