Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA CORRÈZE

Document Général d'Orientation
2018 - 2022
Département de la Corrèze

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Préambule :

Ainsi que l'a affirmé le Président de la république lors de son discours prononcé le 5 septembre 2017 devant les préfets : « il faut renforcer l'efficacité de la prévention et de la lutte contre l'insécurité routière. (…) J'ai demandé qu'un nouveau plan puisse être adopté (…) qui devra engager toute la sphère publique avec des mesures très concrètes sur lesquelles vous serez mobilisés dans les prochaines semaines ».

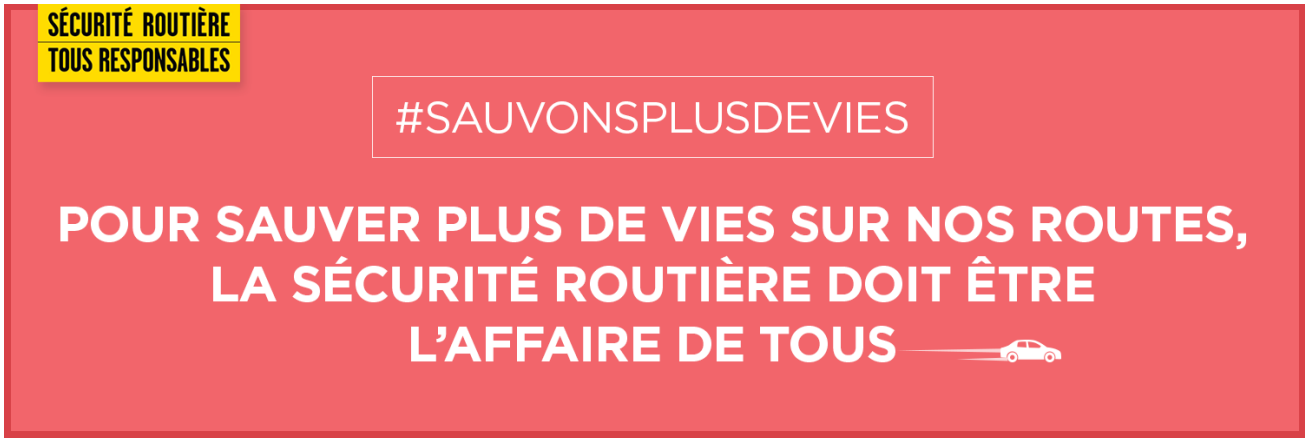
Après douze années de baisse continue de la mortalité routière, celle-ci augmente à nouveau depuis 2014. La route reste la première cause de mort violente du pays : 9 morts et 65 blessés par jour en 2016. L'année 2017 confirme cette tendance. L'idée que l'on aurait atteint un plancher de verre doit donc être rejetée avec force. La détermination des pouvoirs publics doit s'intensifier.

Le premier ministre a réuni le 9 janvier 2018, le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) en présence de 10 ministres et secrétaires d'État.

Trois axes majeurs pour la politique de sécurité routière du quinquennat ont été retenus :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière
- la protection de l'ensemble des usagers de la route
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière

Ces trois axes majeurs renvoient à des mesures de sécurité routière témoignant de l'engagement de l'ensemble du gouvernement pour sauver plus de vies sur nos routes.



Introduction

Entre 1972 et 2001, les mesures prises par les gouvernements successifs ont permis de diviser par deux le nombre de morts sur les routes.

Depuis 2002, ce nombre a été à nouveau divisé par deux. En quarante-cinq ans de campagnes et de mesures de sécurité routière, le nombre de morts sur les routes est donc passé de 18 000 à moins de 3 480, alors même que le trafic routier était multiplié par trois.

La constance de l'action de l'État, et de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière en la matière, a donc été remarquable et a permis de sauver, année après année, des milliers de vies. Il faut s'en féliciter.

Toutefois, ces progrès ont ralenti depuis quelques années. Le nombre de morts est même reparti à la hausse entre 2014 et 2016 au niveau national.

Les statistiques de la Corrèze au 17 décembre 2017 font état de 12 morts et 237 blessés, résultats moins bons que l'année précédente. Toutefois, 2016 était une année très favorable, elle s'inscrivait dans la tendance baissière des dernières années, tendance qu'il s'agit de sauvegarder.

Il nous faut maintenir les efforts pour réduire encore la mortalité sur les routes et atteindre l'objectif de diviser par deux, d'ici à 2020, le nombre de morts sur les routes.

Cet objectif, qui a été fixé par l'Union Européenne, consiste pour la France à être en dessous des 2 000 personnes tuées d'ici à la fin de la décennie.

L'Europe joue un rôle d'impulsion de plus en plus important en matière de sécurité routière et travaille sur de nombreux projets pour son amélioration ; par exemple le projet GEAR 2030 dont un des buts est de favoriser les véhicules connectés avec des préoccupations liées aux infrastructures et à la sécurité routière. Un autre projet Européen est celui de la réécriture de la directive européenne sur la formation des conducteurs professionnels afin d'améliorer les exigences en matière de sécurité.

La recherche d'une baisse de la mortalité routière devra non seulement reprendre les axes traditionnels de prévention, de formation et d'encadrement des comportements, mais devra aussi répondre aux nouveaux défis qui risquent d'augmenter le nombre d'accidents :

- le mode d'urbanisation actuel qui augmente le nombre d'usagers vulnérables ;
- la densification du trafic au cours des hivers plus doux en Europe,
- la baisse des ressources consacrées à l'entretien de la voirie et des véhicules en raison des contraintes budgétaires publiques et individuelles ;
- les nouveaux comportements à risque des usagers, tels que la distraction provoquée principalement par les téléphones mobiles.

Les technologies innovantes font partie des réponses que nous pourrons apporter au problème de l'accidentalité. Á partir de mars 2018, tous les nouveaux véhicules devront être équipés du système Ecall, qui compose automatiquement le numéro d'appel d'urgence en cas d'accident grave et communique la position du véhicule. Il permet de réduire le délai d'intervention jusqu'à 50 % en zone rurale.

C'est seulement au prix de la constance dans ce combat contre l'insécurité routière et de l'adaptation aux évolutions routières et comportementales, que nous parviendrons à mener à bien la démarche de réduction de l'accidentalité en dessous de 2000 morts par an.
Pour avancer vers cet objectif ambitieux, un cadre stratégique est nécessaire : c'est tout l'objet du prochain document général d'orientations en matière de sécurité routière.

Le DGO est un outil partagé, à destination des acteurs de la sécurité routière. Son élaboration a fait l'objet d'une concertation de l'État avec les élus, les acteurs associatifs, les partenaires professionnels, et les forces de l'ordre. Ce point est essentiel : la sécurité routière n'est pas l'affaire de quelques-uns ou l'apanage des services spécialisés. Parce qu'elle repose sur une prise de conscience partagée, elle est bien l'affaire de toutes et de tous.

Tulle, le

Le préfet de la Corrèze,

Frédéric VEAU

Le président du Conseil Départemental de la Corrèze,

Pascal COSTE

La procureure de la République, TGI de Tulle

Agnès AUBOIN

Le procureur de la République, près le près le TGI de Brive

Laurent CZERNIK

Le président de l'association des maires de la Corrèze,

Jean-Jacques DUMAS

I-Présentation de la démarche d ‘élaboration du DGO

L'élaboration du document général d'orientations (DGO) doit permettre à l'ensemble des partenaires institutionnels et autres acteurs locaux de partager la connaissance de l'accidentologie du département et les enjeux qui en découlent, pour se mobiliser autour d'orientations communes et s'impliquer dans de véritables projets départementaux déclinés dans le cadre annuel des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

1- La réalisation d'une étude d'enjeux

L'élaboration du DGO a été engagée mi-2017. Celle-ci a débuté par la réalisation d'un travail d'analyse du bilan accidentologique qui a été effectué par le **CEREMA Sud Ouest.**

Il a permis notamment, à partir des fiches accidents renseignées par les forces de l'ordre, de caractériser les 6 enjeux retenus au niveau national. Ces enjeux ont été retenus car, soit ils correspondent aux principales causes d'accidents mortels, soit ils représentent une catégorie d'usagers ou de victimes dont la surmortalité est notoire. Aussi, ces 6 enjeux sont les suivants :

- les risques routiers professionnels
- les produits psychoactifs,
- les jeunes,
- les seniors
- **le partage de la chaussée : piétons et cyclistes**
- les distracteurs de conduite

2- La mobilisation des partenaires

Un comité de pilotage regroupant les différents acteurs institutionnels du département a été constitué. Il s'est réuni une première fois le 24 octobre 2017, afin de valider le choix des enjeux et également d'avaliser la composition des groupes de travail relatifs à chacun de ces enjeux. Cet organe décisionnel était présidé par Monsieur le Préfet, en présence de Monsieur le Directeur de Cabinet, chef de projet sécurité routière.

Ce comité de pilotage était composé de différents acteurs issus des organismes suivants :

Conseil Départemental de la Corrèze
Groupement de Gendarmerie Départemental (EDSR 19)
Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE)
Agence Régionale de la Santé (ARS)
Association Interentreprises de la Santé au Travail (AIST)
Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail (CARSAT)
Caisse Primaire d'Assurance Maladie (CPAM)
Centre Hospitalier de Brive-la-Gaillarde
Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS)
Direction Départementale de la Sécurité Publique de la Corrèze (DDSP)
Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations (DDCSPP)
Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIRCO)
Union Départementale des Métiers et de l'Industrie de l'hôtellerie de la Corrèze (UMIH)
Établissement d'enseignement de la conduite (Auto-école Marie-Claire de Brive-la-Gaillarde)
Association Départementale pour l'Éducation Routière et l'Aide à la Mobilité (ADER)
Association Prévention Routière
Fédération Française des Motards en Colère 19 (FFMC)
Fédération Départementale de Générations Mouvement (FDGM)
Fédération Départementale des Familles Rurales (FDFR)
Association « A bicyclettes » de Tulle
Association « Les Cyclistes Urbains de Brive »
Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière de la Corrèze (IDSR)
Psychologue
École d'Infirmières de Tulle
Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale de la Corrèze (DSDEN)
Direction du Lycée Agricole de Naves
2 étudiantes en BTS au Lycée DANTON de Brive-la-Gaillarde

3- L'analyse des enjeux et la définition des orientations d'action

Á l'issue de la première réunion du comité de pilotage, les **groupes de travail** se sont réunis, animés par le coordinateur sécurité routière :

- groupe « **risques routiers professionnels » :** DIRECCTE (Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi), ARS (Agence Régionale de la Santé), Centre Hospitalier de Brive, AIST19 (Association Interentreprises de la Santé au Travail), CPAM (Caisse Primaire d'Assurance Maladie), CARSAT (Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail), ESDR 19 (Escadron Départemental de la Sécurité Routière), Association Prévention Routière, SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours), DDSP (Direction Départementale de la Sécurité Publique de la Corrèze).

- groupe « **produits psychoactifs » :** CPAM (Caisse Primaire d'Assurance Maladie), Association Prévention Routière, ESDR 19 (Escadron Départemental de la Sécurité Routière), UMIH (Union des Métiers de l'Industrie Hôtelière), École d'Infirmières de Tulle, 2 étudiantes en BTS au Lycée DANTON de Brive.

- groupe « **jeunes » :** Association Prévention Routière, DDSP (Direction Départementale de la Sécurité Publique de la Corrèze), ESDR 19 (Escadron Départemental de la Sécurité Routière), École d'Infirmières de Tulle, 2 étudiantes en BTS au Lycée DANTON de Brive, DSDEN (Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale de la Corrèze), Direction du Lycée Agricole de Naves, Établissement d'enseignement de la conduite (Auto-école Marie-Claire de Brive-la-Gaillarde), ADER (Association Départementale pour l'Éducation Routière et l'Aide à la Mobilité), FFMC (Fédération Française des Motards en Colère 19), DDCSPP (Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations).

- groupe **« partage de la chaussée : piétons et cyclistes » :** Conseil Départemental de la Corrèze, Association Prévention Routière, SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours), ESDR 19 (Escadron Départemental de la Sécurité Routière), 2 étudiantes en BTS au Lycée DANTON de Brive, Établissement d'enseignement de la conduite (Auto-école Marie-Claire

de Brive-la-Gaillarde), Fédération Départementale de Générations Mouvement, Fédération Départementale des Familles Rurales, Association « A bicyclettes » de Tulle, Association « Les Cyclistes Urbains de Brive », Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière de la Corrèze (IDSR).

- groupe « **seniors » :** ARS (Agence Régionale de la Santé), Centre Hospitalier de Brive, Fédération Départementale de Générations Mouvement,

- groupe « **distracteurs » :** Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIRCO), DSDEN (Direction des Services Départementaux de l'Éducation Nationale de la Corrèze), Fédération Départementale de Générations Mouvement, Fédération Départementale des Familles Rurales, Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière de la Corrèze (IDSR), Psychologue.

Ces groupes de travail ont travaillé avec des objectifs communs :

- Approfondir et mieux connaître l'enjeu les réunissant,
- Proposer des orientations d'actions, qui pourraient être mises en œuvre au cours des prochaines années par les différents partenaires,
- Préciser des recommandations éventuelles pour la mise en œuvre des orientations d'actions.

4- Le choix des orientations

Les pistes d'actions ainsi proposées en matière d'infrastructure, d'éducation, de sensibilisation, de formation, d'information, de communication ou de contrôles et sanctions, ont été examinées et validées au sein du comité de pilotage qui s'est réuni le 1er février 2018.

II-Le contexte corrèzien

1- Présentation du département

Le département de la Corrèze est situé à l'extrémité sud de la région Limousin. Les départements limitrophes sont la Haute-Vienne, la Creuse, le Puy-de-Dôme, le Cantal, le Lot et la Dordogne.

Il compte environ 241 000 habitants en 2017, ses 3 villes principales sont Brive-la-Gaillarde (sous-préfecture avec 47 000 habitants), Tulle (préfecture avec 15 000 habitants) et Ussel (sous-préfecture avec 10 000 habitants).

Le département d'une superficie de 5 857 km² a donc une densité moyenne de 41 hab/km², soit bien en deçà de la moyenne française.
Concernant le taux de motorisation, celui-ci est au 1er janvier 2017 de 54 véhicules particuliers pour 100 habitants, en ne considérant que les véhicules de moins de 15 ans. Celui-ci est donc légèrement supérieur au taux national (50 véhicules pour 100 habitants)

Le réseau routier corrézien est constitué de 174 km d'autoroutes, 4 766 km de routes départementales et 6 359 km de voies communales.

La Corrèze présente la spécificité d'être située à un carrefour autoroutier majeur au niveau national. En effet, deux autoroutes se croisent :

– l'A20, d'axe nord-sud, qui relie Paris à Toulouse. Le trafic se situe entre 26 000 et 32 000 véhicules/jour.

– l'A89, d'axe ouest-est, qui relie Bordeaux à Clermont-Ferrand et à plus grande échelle Lyon et Genève, avec un trafic quotidien de 7 000 à 10 000 véhicules/jour.

Au niveau des routes départementales, le département présente deux axes structurants :

– la RD1089 qui traverse le département du nord-est au sud-ouest, en parallèle de l'A89 et qui présente la spécificité de relier entre elle les villes moteurs : Ussel, Egletons, Tulle et Brive-la-Gaillarde.

– la RD1120 qui relie Uzerche, Tulle, Argentat et qui assure la liaison avec le Cantal voisin.

2- Caractéristiques générales de l'accidentologie en Corrèze

L'étude accidentologique est basée sur l'exploitation et l'analyse des fichiers BAAC (Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation), synthèse informatique des procès-verbaux des
forces de l'ordre, exploités par le logiciel CONCERTO ainsi que sur les résultats des contrôles routiers, les relevés des stations de comptages Mobile VIKING+ (implantées sur le réseau routier corrézien), les statistiques radars sanctions (Site Infocentre), les données de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) et de l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) de la Corrèze, enfin les données de l'INSEE.

Quelques définitions afin de mieux comprendre les données exploitées par la suite :
Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière est un accident qui provoque au moins une victime c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux, qui survient sur une voie ouverte à la circulation publique et qui implique au moins un véhicule.
Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers.
Parmi ceux-ci, on distingue :

- les **indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état n'a nécessité aucun soin médical,
- les **victimes impliquées non indemnes**.

  Parmi ces victimes, on distingue :
- les **tués** : toutes personnes qui décèdent sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident
- les **blessés hospitalisés** (BH) : victimes non tuées, admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures
- les **blessés légers** (BL) (ou non hospitalisés BNH) : victimes non tuées, ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

  Les **victimes graves** regroupent les tués et les blessés hospitalisés.

On entend par **milieu urbain** (ou en agglomération), l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la **rase campagne**.

Sur la période du 01/01/2013 au 30/11/2017, en Corrèze, 1061 accidents corporels ont été recensés et ils ont fait 75 tués et 1353 blessés dont 571 blessés hospitalisés.

Les chiffres clés de l'accidentalité en Corrèze

Combien ?

	2016	Moyenne 2012-2016
accidents	186	219
accidents mortels	11	14
tués	12	16
BH	79	108
BL	162	172

Quand ?

- Aux heures de pointes du soir, du mardi au samedi.
- En plein jour.

Où ?

- En agglomération hors autoroute (69 %) pour les accidents corporels.
- Hors agglomération hors autoroute (72 %) pour les accidents mortels.
- Principalement sur voie communale pour les accidents corporels, sur route départementale pour les accidents mortels.
- 50 % des accidents ont lieu sur la commune de Brive-la-Gaillarde, représentant 10 % des tués (Brive-la-Gaillarde compte 20 % de la population du département et l'aire urbaine 40 %).

Qui ?

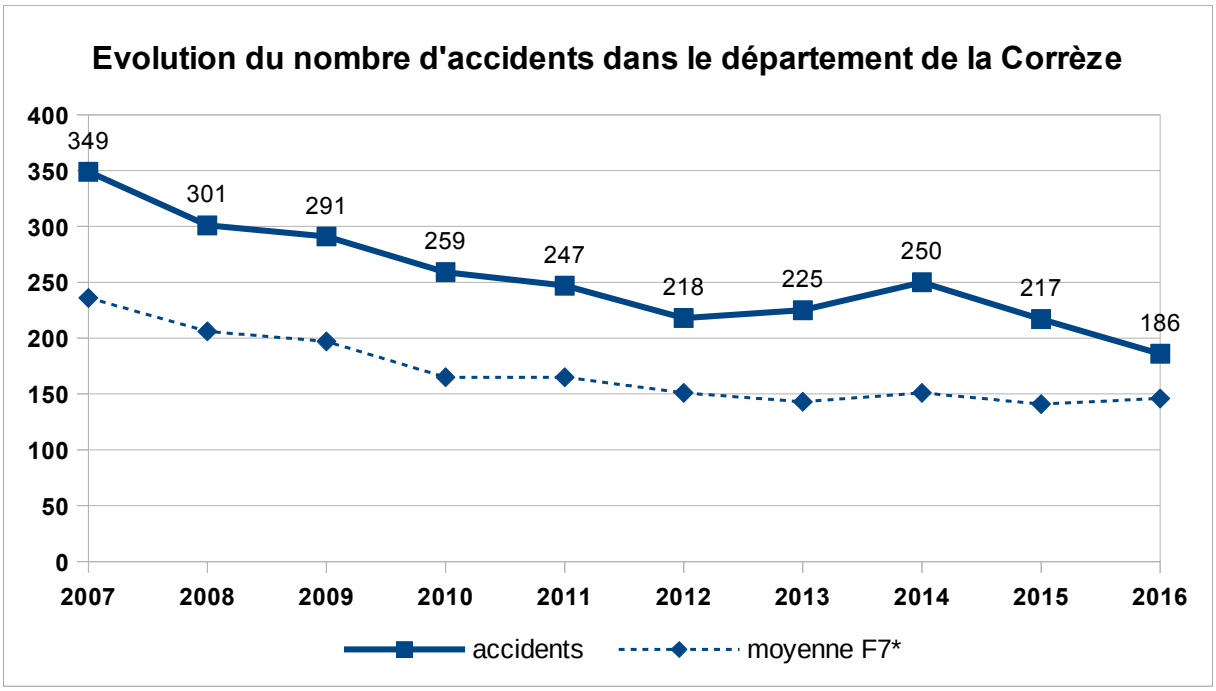
- 63 % des impliqués dans les accidents corporels sont des hommes.
- 69 % des conducteurs impliqués dans les accidents corporels sont des hommes.
- 70 % des tués sont des hommes.
- 30 % des victimes ont entre 14 et 24 ans.
- La moitié des accidents impliquent 2 véhicules sans piéton, 20 % impliquent un piéton, 20 % impliquent un véhicule seul.

Données générales

L'objectif de réduction de moitié du nombre de tués dans les accidents de la route à l'horizon 2020 (à compter de 2010), fixé par l'ONISR se décline pour la Corrèze en un nombre de personnes tuées inférieur à 12. Le DGO est un outil pour l'atteindre.

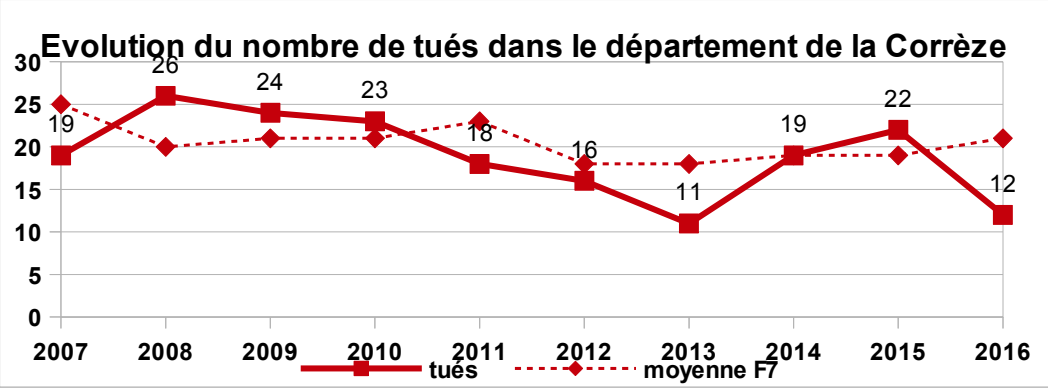
L'analyse ci-après permet de mettre en évidence un certain nombre de particularités de l'accidentalité locale qui permettra aux acteurs locaux d'orienter leurs actions de sécurité routière.

Evolution de l'accidentalité



* : **famille F7** : départements « ruraux peu denses »

Sur la période 2007 – 2016, le département de la Corrèze enregistre une baisse de 5,5 % par an en moyenne. Cette baisse est plus importante sur la période 2012-2016 que sur la période 2007-2011 : en effet, elle était de 3,5 % par an en moyenne et passe à 8 % par an en moyenne sur les cinq dernières années.



** : **famille F7** : départements « ruraux peu denses »*

Parallèlement, la mortalité dans le département de la Corrèze présente des résultats très chaotiques. Il est à noter de « bons résultats » pour les années 2013 et 2016 mais qui ne permettent pas de révéler une quelconque tendance, car ils alternent avec des résultats bien moins satisfaisants.

Par comparaison avec les données moyennes de sa famille de département, le département de la Corrèze présente une accidentalité plus importante et une mortalité de même ordre.

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Corrèze	**accidents**	349	301	291	259	247	218	225	250	217	186
	tués	19	26	24	23	18	16	11	19	22	12
Famille 7*	**accidents**	236	206	197	165	165	151	143	151	141	146
	tués	25	20	21	21	23	18	18	19	19	21

** : **famille F7** : départements « ruraux peu denses »*

Comparaison des indicateurs départementaux

Les indicateurs ci-dessous, portent d'une part sur le nombre de tués rapporté à la population et d'autre part, sur les proportions que représentent certaines « typologies de tués » parmi l'ensemble des tués.

Pour les premiers, le département de la Corrèze présente des résultats sensiblement meilleurs que ceux de sa famille de référence.

Pour les seconds, s'il en va de même pour les tués en 2RM, et les « non ceinturés », ils sont équivalents pour les tués dans un accident « avec alcool », la situation s'améliorant sur la période 2012-2016, et ils sont moins satisfaisants pour les « conducteurs novices », les accidents avec« stupéfiants » et les « non casqués ».

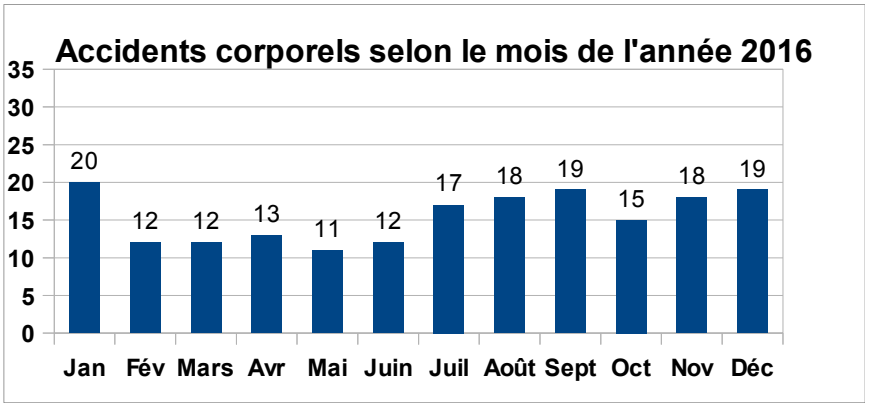
Ces éléments seront analysés plus particulièrement.

		Personnes tuées			en moyenne part dans la mortalité des personnes tuées					
		tous âges pour 1 million habitants (pop. 2011 et 2016)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2011 et 2016	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2011 et 2016)	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué/ drogue connu	tués non ceinturés / tués au port de la ceinture connu	tués non casqués / tués au port du casque connu
2007-2011	Corrèze	91	184	100	18%	26%	25%	19%	18%	10%
2007-2011	F7 – Ruraux peu denses	102	338	114	18%	22%	25%	19%	22%	6%
2012-2016	Corrèze	67	117	47	13%	24%	25%	24%	15%	11%
2012-2016	F7 – Ruraux peu denses	88	235	104	17%	21%	28%	19%	22%	2%

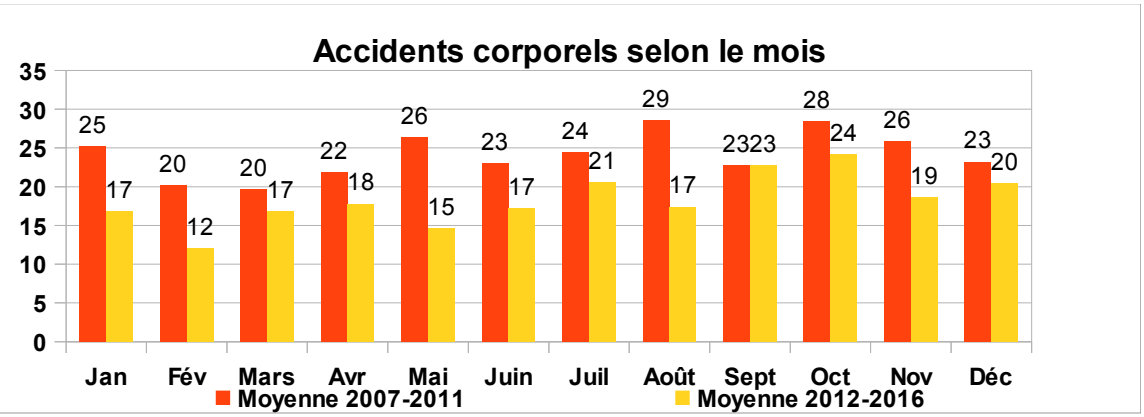
Répartition temporelle

Répartition mensuelle

Les graphes ci-après présentent le nombre d'accidents par mois en valeur absolue, qui restent relativement faibles et ne présentent pas de période plus particulièrement « accidentogène ». Si l'on rapporte le nombre d'accidents au nombre de jours dans le mois, ce seraient les mois de septembre et octobre qui présenteraient le plus d'accidents sur la période 2012-2016.



Par comparaison des périodes 2007-2011 et 2012-2016, le nombre mensuel moyen d'accidents en valeur absolue, diminue.



- **Répartition journalière**

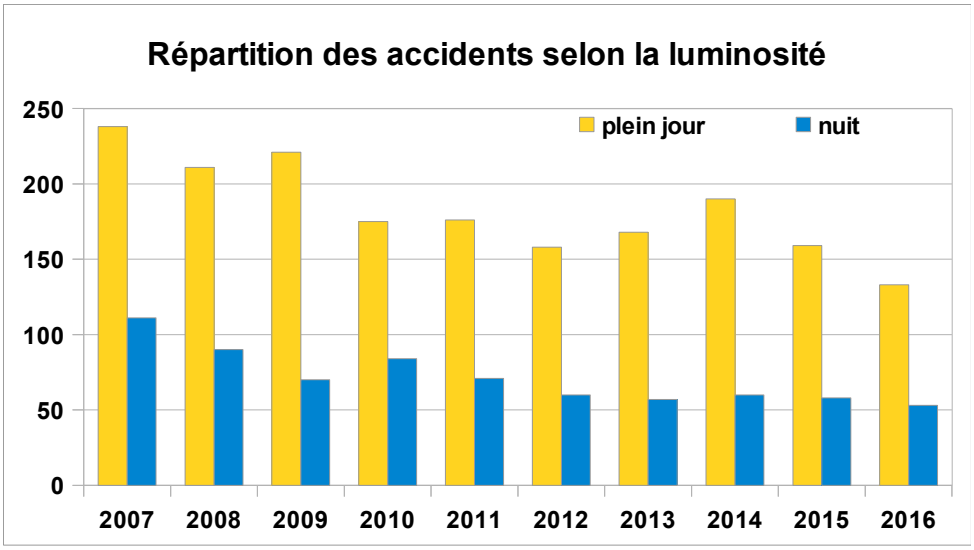
Répartition des accidents 2012 – 2016 par heure selon le jour de la semaine

	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche
00:00	2	1	0	3	1	3	10
01:00	0	2	0	0	1	1	1
02:00	0	1	1	1	3	3	2
03:00	0	0	1	1	2	2	0
04:00	0	0	0	1	2	3	2
05:00	1	1	0	2	1	5	4
06:00	2	0	0	2	3	1	2
07:00	12	10	11	5	11	1	5
08:00	12	10	6	2	10	5	4
09:00	6	7	11	3	8	12	5
10:00	11	9	5	10	5	12	7
11:00	8	11	7	9	11	8	13
12:00	10	12	14	7	12	8	4
13:00	14	12	11	14	7	8	3
14:00	13	10	7	4	4	7	7
15:00	8	8	11	8	12	12	9
16:00	9	20	13	7	22	15	9
17:00	13	24	20	15	20	13	13
18:00	11	22	15	23	19	18	6
19:00	6	11	13	6	11	12	8
20:00	4	6	3	7	6	5	6
21:00	4	2	2	1	6	3	4
22:00	0	1	3	0	2	3	0
23:00	3	4	3	1	4	5	2
Ensemble	149	184	157	132	183	165	126

Il ressort sur la période 2012-2016, un sur-risque d'accidents au cours de la période de pointe du trafic du soir, située de 16 heures à 19 heures, quel que soit le jour de la semaine, à l'exception du lundi.

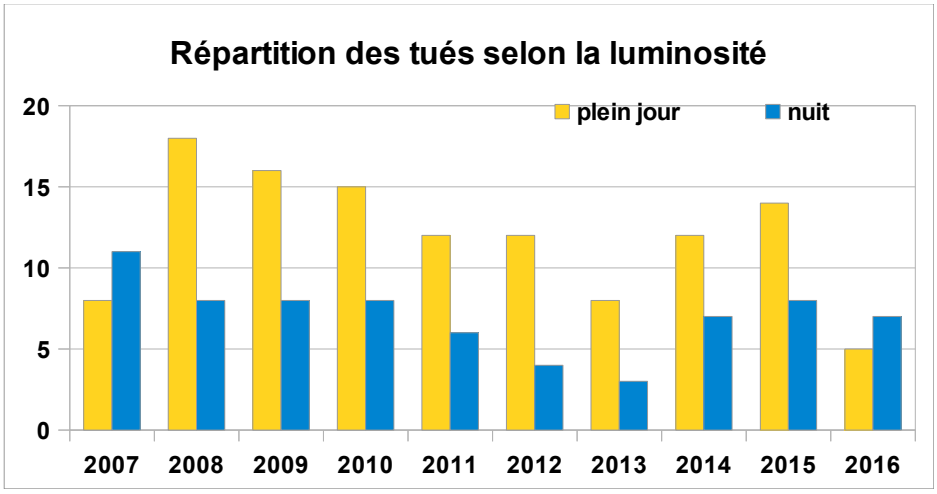
Sur la période de 2007-2011, la même plage horaire ressortait, avec toutefois des nombres d'accidents supérieurs.

- **Répartition jour / nuit**



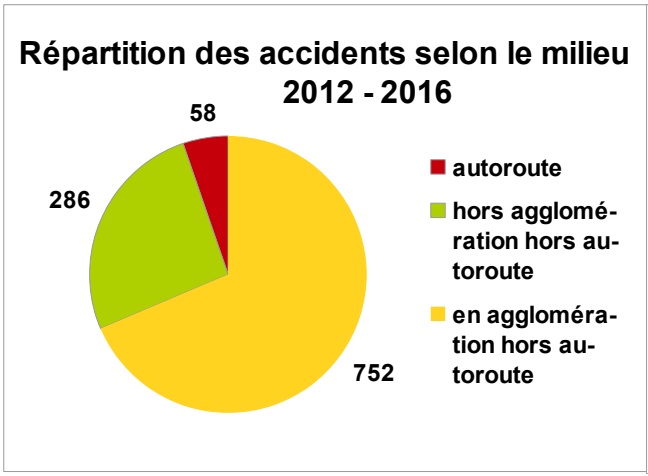
Les accidents ont majoritairement lieu en plein jour : 71 % pour la période 2007-2011 et 74 % pour la période 2012-2016.

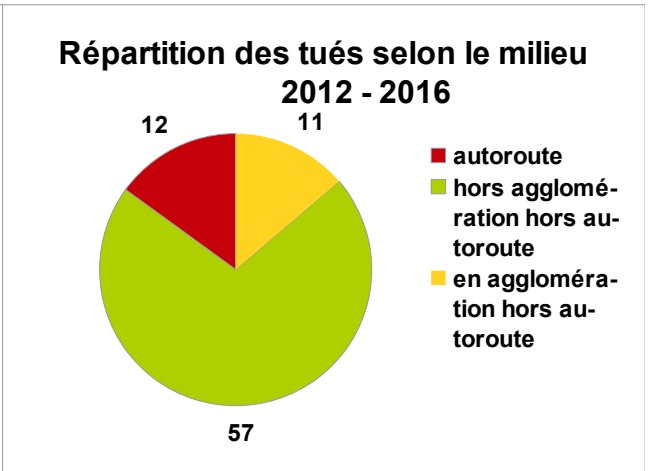
Il en est de même pour la répartition des tués avec des valeurs plus faibles : 63 % en 2007-2011 et 64 % en 2012-2016, ces valeurs restant stables. Toutefois l'année 2016 affiche une inversion de cette proportion, mais ne porte que sur des « petits chiffres » (5 tués de jour et 7 tués de nuit).



Nota : la notion de nuit comprend également « aube et crépuscule » et « éclairage public allumé ou non ».

Répartition selon le milieu





Une large majorité des accidents survient en agglomération (69 %) alors que les tués sont sur-représentés dans les accidents hors agglomération.

Par comparaison des périodes 2007-2011 et 2012-2016, la répartition des accidents reste similaire, par contre celle des tués évolue : la part des tués sur autoroute augmente de 9 points et celle en agglomération baisse de 11 points.

La gravité des accidents augmente sur autoroute :

- le nombre de tués pour 100 accidents passe de 9 à 21 ;
- le nombre de victimes graves (tués + BH) pour 100 accidents passe de 88 à 110.

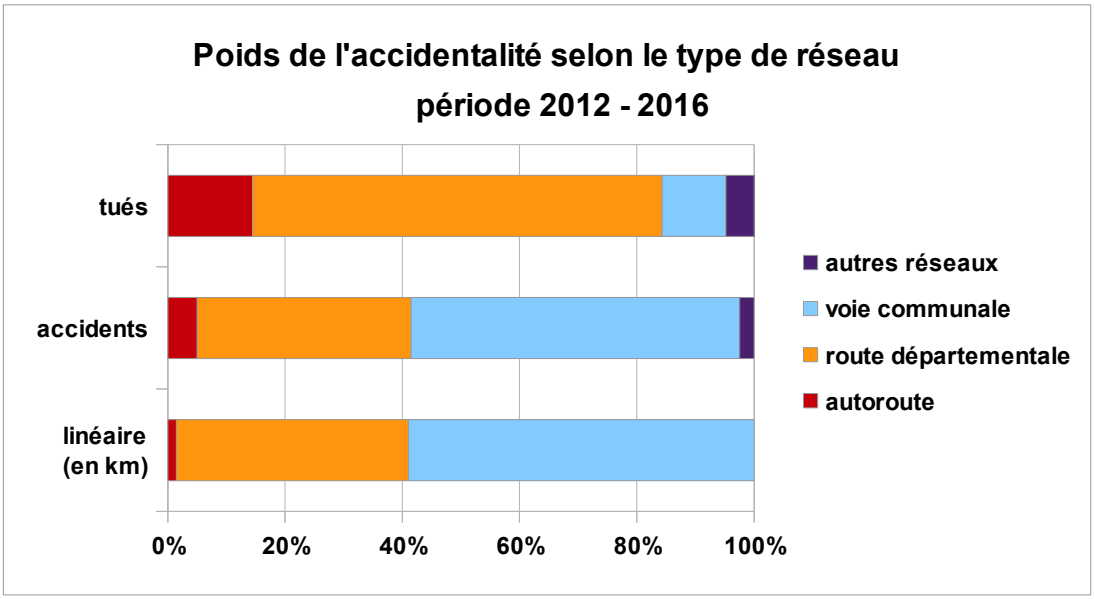
Toutefois, il faut rester prudent avec cette notion de gravité, qui peut directement être influencée par l'exhaustivité ou non du recensement des accidents corporels, et notamment celui des accidents générant uniquement des blessés légers.

Réseau routier

2012 – 2016	linéaire (en km)	accidents	tués	acc/100 km	tués/100km
autoroute	179	58	12	32	7
route départementale	4 757	421	58	9	1
voie communale	7 089	647	9	9	0
autres réseaux	NC	28	4		

Nota : un accident survenu en intersection, sur 2 catégories de voie, est comptabilisé sur chaque catégorie de voie, il y a donc des « double-comptes ».

Sur les cinq dernières années, la majorité des accidents s'est produit sur les voies communales (647 accidents en cinq ans), alors que sur les cinq années précédentes, le nombre d'accidents sur voies communales et sur routes départementales étaient similaires (de l'ordre de 700).
C'est sur les routes départementales que l'on dénombre le plus grand nombre de tués (58 tués en cinq ans).
Toutefois, la densité d'accidents corporels (nombre d'accidents /kilomètre de voie) est la plus importante sur autoroute. Il en est de même pour le nombre de tués.



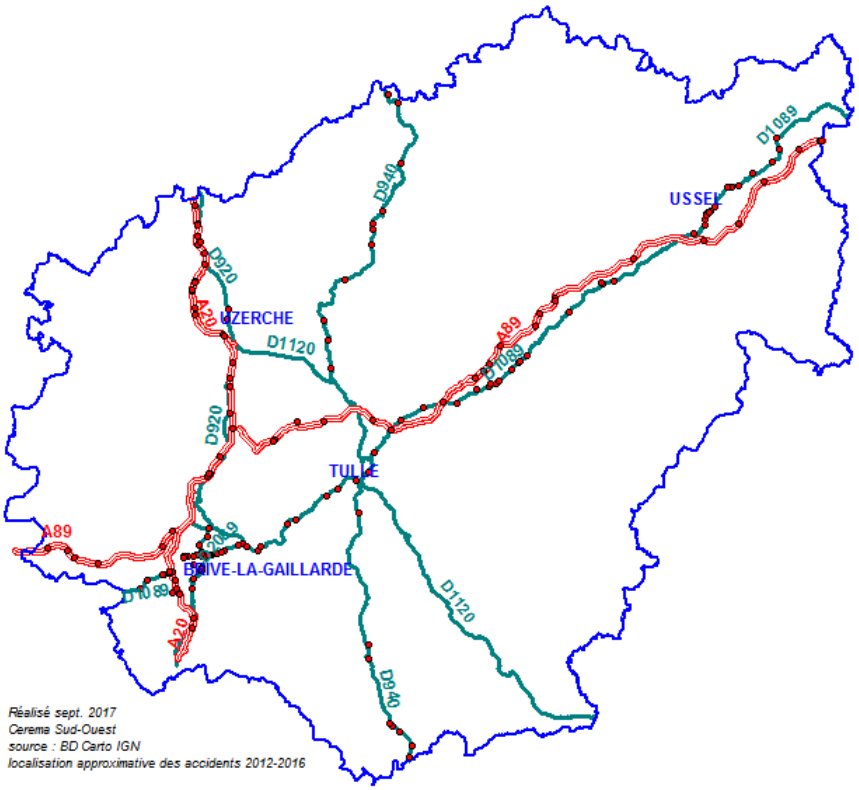
***Nota** : les autres réseaux, correspondant aux aires de stationnement, hors réseau public, … aucun linéaire n'est identifié.*

La gravité des accidents sur autoroute a doublé entre la période 2007-2011 et 2012-2016 passant de 9 à 21 tués pour 100 accidents. Elle est de 14 tués pour 100 accidents sur route départementale pour la période 2012-2016 (+2 par rapport à la période 2007-2011).

Il est à noter la particularité des « autres réseaux » (qui regroupent les voiries hors réseau public, les parcs de stationnements et autres) : la gravité des accidents y est aussi élevée que sur les routes départementales.

Quatre axes principaux de circulation ont été identifiés dans le département de la Corrèze. Il s'agit des deux autoroutes A20 et A89, et de deux routes départementales D1089 et D1120.

Au regard de la répartition de l'accidentalité, trois autres routes départementales concentrent un nombre important d'accidents : les D2089, D920 et D940.



Par comparaison des deux périodes, l'accidentalité a diminué sur tous ces axes routiers, à l'exception de l'autoroute A89 : augmentation de 4 accidents et surtout passage de 2 à 6 tués (et de 2 à 6 accidents mortels).

	2007-2011		2012-2016		longueur approx.
	accidents	tués	accidents	tués	km
A20	50	5	28	4	62
A89	26	2	30	8	112
D1089	127	18	56	8	117
D1120	54	15	29	10	76
D2089	38	1	25	0	3
D920	44	5	23	2	66
D940	29	2	20	3	88

L'analyse des zones d'accumulation d'accidents (ZAAC) sur ces axes routiers, établies par la méthode statistique, par section et avec un seuil de 5 accidents – intersections et agglomérations non exclues, met en évidence :

- de nouvelles zones d'accumulation d'accidents sur les autoroutes ;
- une nette amélioration de la principale ZAAC sur la D1089, passant de 50 à 6 accidents et en la réduisant de 5,6km à 1,3km ;
- une amélioration de la ZAAC identifiée sur D920, passant de 24 à 15 accidents ;
- la disparition de plusieurs ZAAC.

Mode de transports

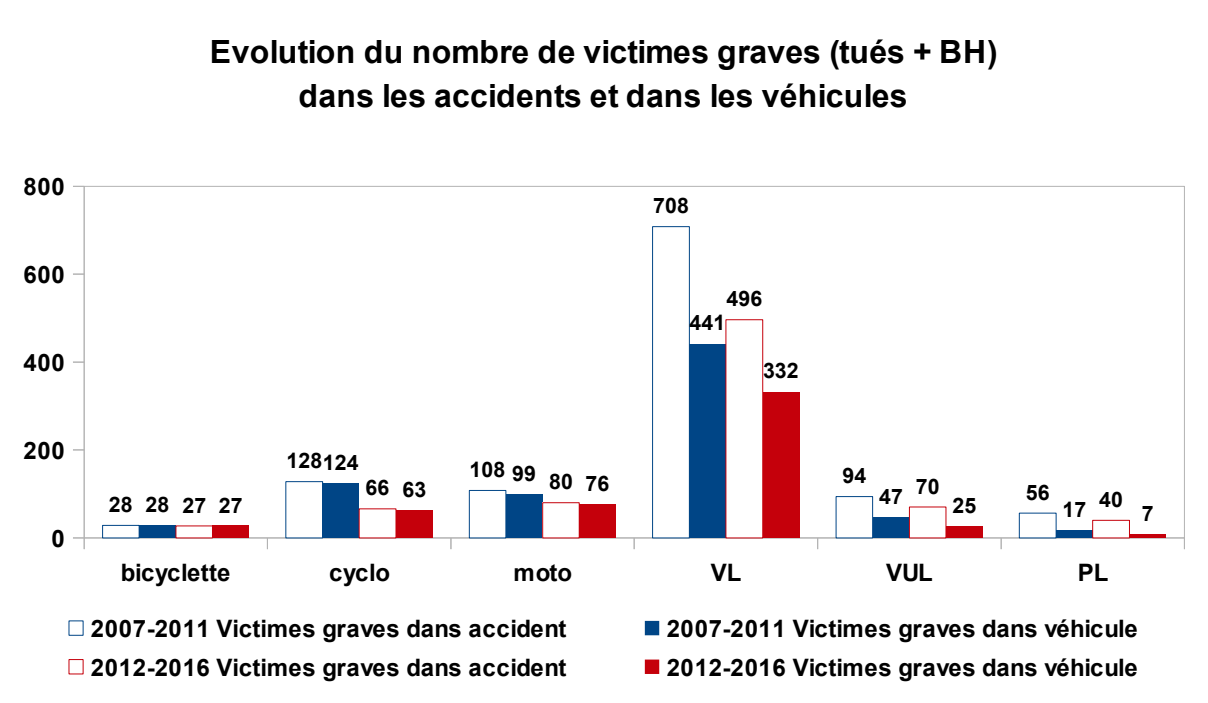
Evolution des accidents et victimes graves (tués + BH) par catégories de véhicules

Nota : toutes les catégories de véhicule ne sont pas représentées.

L'évolution de l'accidentalité entre 2007 et 2016 en Corrèze, selon les véhicules impliqués, connaît globalement une baisse du nombre d'accidents. Cependant, sur la période 2012 – 2016 et sur un plan statistique, aucune tendance réelle ne ressort quelle que soit la catégorie de véhicule examinée. Il en est de même pour les victimes graves.

Agressivité des divers modes

L'agressivité des différents modes de transport peut se définir comme la comparaison entre le nombre de victimes recensées dans les accidents et le nombre de victimes de ces modes de transports. Aussi, un mode de transport sera d'autant plus agressif que le rapport « nombre de victimes recensées dans l'accident impliquant un mode de transport / nombre de victimes usagers du mode de transport » sera élevé.



Les barres évidées représentent le nombre de victimes graves (tués + BH) et les barres pleines représentent les victimes graves dans les véhicules concernés.

Á l'exception des usagers de bicyclettes, le nombre de victimes graves a baissé, quelle que soit la catégorie de véhicules.

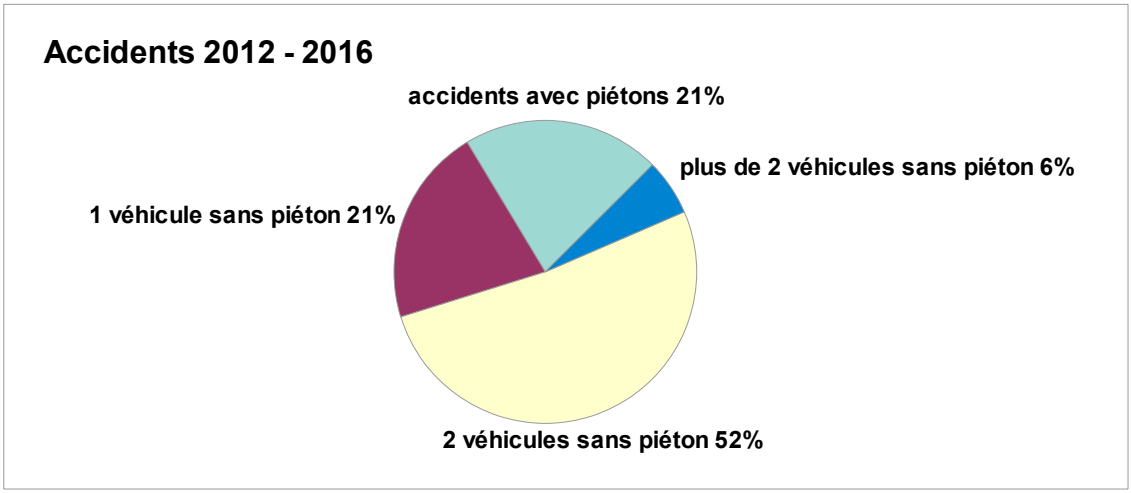
Il ressort que les deux-roues sont particulièrement vulnérables : les victimes graves recensées dans les accidents impliquant des deux roues (motorisés ou non), sont majoritairement les usagers de ces modes.

Á l'inverse, les véhicules de type poids lourds sont très agressifs pour les autres modes de transport. Cette agressivité s'est accrue entre les deux périodes d'observation.

Circonstances des accidents

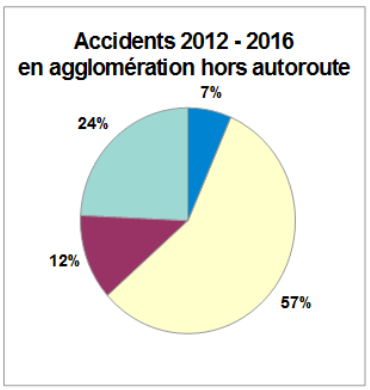
typologie d'accidents	2007-2011				2012-2016			
	accidents	tués	BH	BL	accidents	tués	BH	BL
accidents avec piétons	193	9	98	107	190	4	79	128
1 véhicule sans piéton	346	47	276	138	243	34	176	114
2 véhicules sans piéton	814	49	360	708	594	37	247	525
plus de 2 véhicules sans piéton	94	5	41	121	69	5	39	96

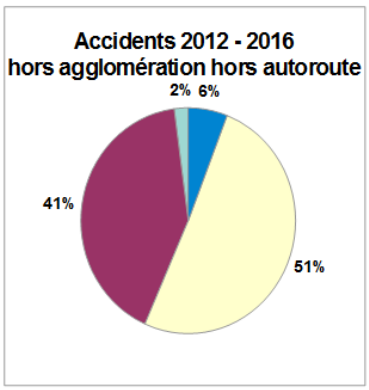
Les accidents les plus fréquents dans le département de la Corrèze impliquent 2 véhicules sans piéton. La comparaison des deux périodes étudiées montre une diminution des accidents sans piéton (environ 30%) alors que le nombre d'accidents avec piéton ne baisse pas.

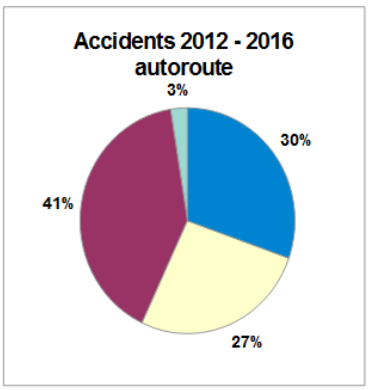


La répartition de ces typologies par milieu montre des variations importantes, pour la période 2012-2016 :

- les accidents avec 1 seul véhicule sans piéton représentent 41 % des accidents hors agglomération hors autoroute et sur autoroute, ils représentent 12 % en agglomération hors autoroute ;
- sur autoroute, la part des accidents impliquant plus de 2 véhicules s'élève à 30 %.

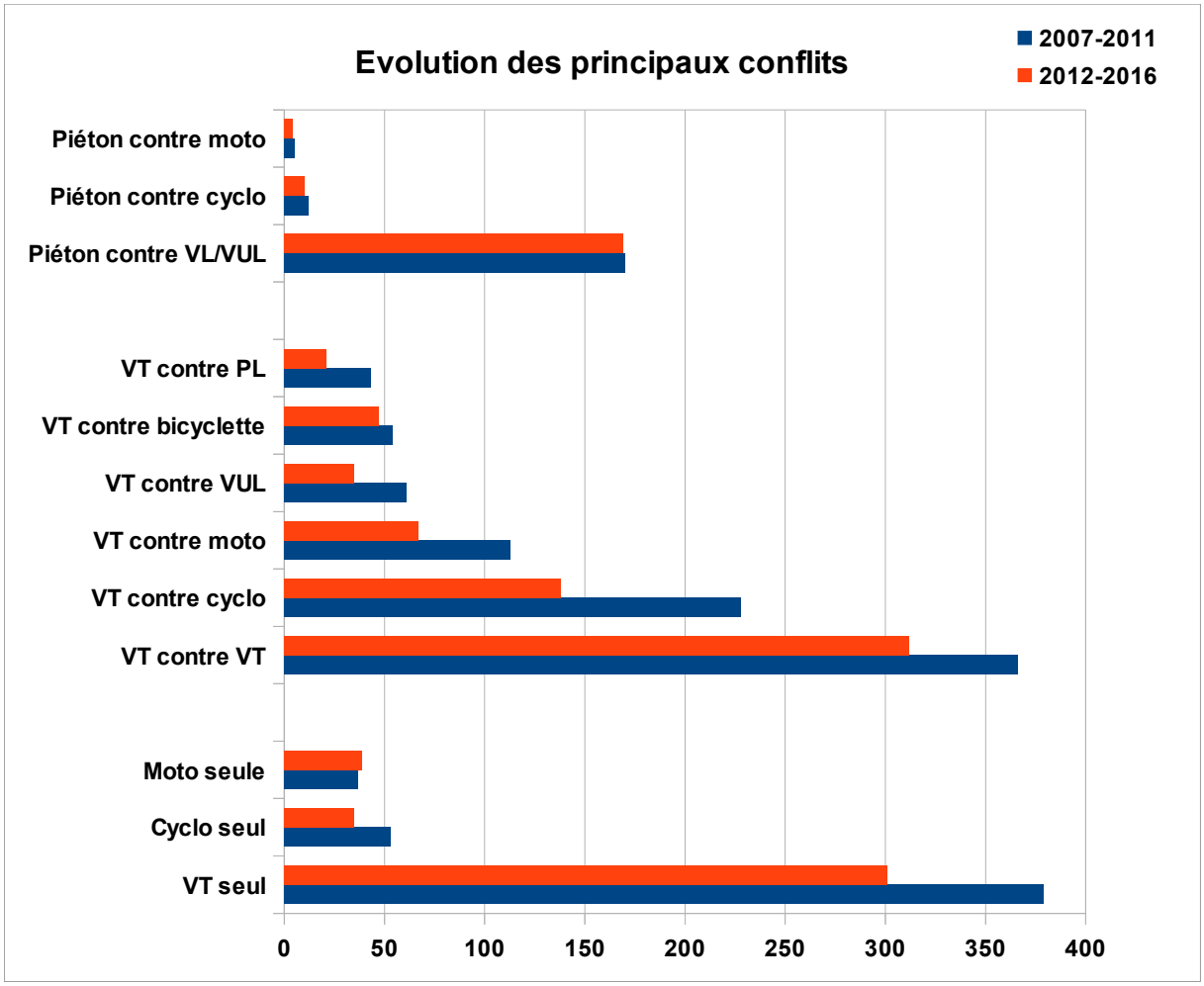






Conflits entre modes de transport

La baisse de l'accidentalité entre les deux périodes d'observation n'a pas profité aux accidents de type « motocyclette seule » et accidents avec piétons.



Obstacles fixes

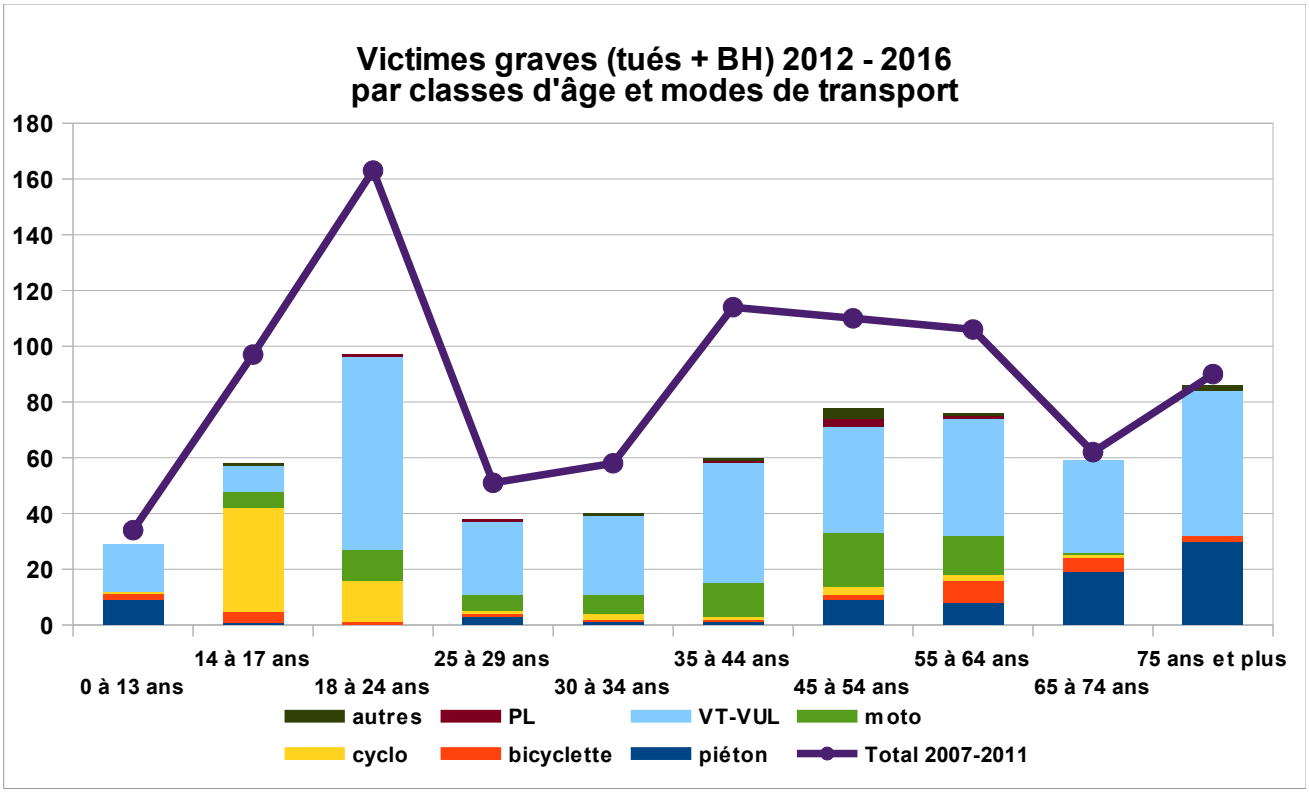
Les collisions avec un obstacle fixe concernent 369 véhicules sur la période 2007-2011 et 255 sur la période 2012-2016.

Les obstacles les plus heurtés restent les « fossés, talus, parois rocheuses » suivis des « arbres ». Ils ont tout de même diminué de moitié (passant de 148 à 86, 67 à 41 pour les arbres et 81 à 45 pour les fossés/talus).

Les obstacles de type « véhicules en stationnement » restent inchangés : 44 sur la période 2007-2011 et 40 sur la période 2012-2016. Les autres types d'obstacles présentent des résultats en valeur absolue relativement faibles, ne permettant pas d'observations particulières.

Victimes et modes de transports

Afin d'avoir des chiffres significatifs, l'analyse porte sur les victimes graves (tués et blessés hospitalisés).



Nota : toutes les classes d'âge ne représentent pas le même nombre d'années et donc ont des poids de population variés. Il est donc important d'analyser les proportions plus que les valeurs observées.

Victimes graves	0 à 13 ans	14 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 29 ans	30 à 34 ans	35 à 44 ans	45 à 54 ans	55 à 64 ans	65 à 74 ans	75 ans et plus
2007-2011	34	97	163	51	58	114	110	106	62	90
2012-2016	29	58	97	38	40	60	78	76	59	86
population	*34 038*	*9 898*	*15 811*	*11 116*	*12 093*	*29 171*	*33 341*	*35 392*	*26 258*	*33 663*

Le nombre de victimes graves diminue pour toutes les classes d'âge entre les deux périodes d'observation.

Ce graphe met en évidence :

- les jeunes de 14 à 17 ans victimes graves sont principalement des usagers de cyclo ;
- les jeunes de 18 à 24 ans, des usagers de véhicules de tourisme ;
- les piétons victimes graves sont principalement des personnes âgées mais leur part est grandissante à partir de 45 ans, et les enfants (0 à 13 ans), à mettre en relation avec la part de population qu'ils représentent.

Répartition par commune

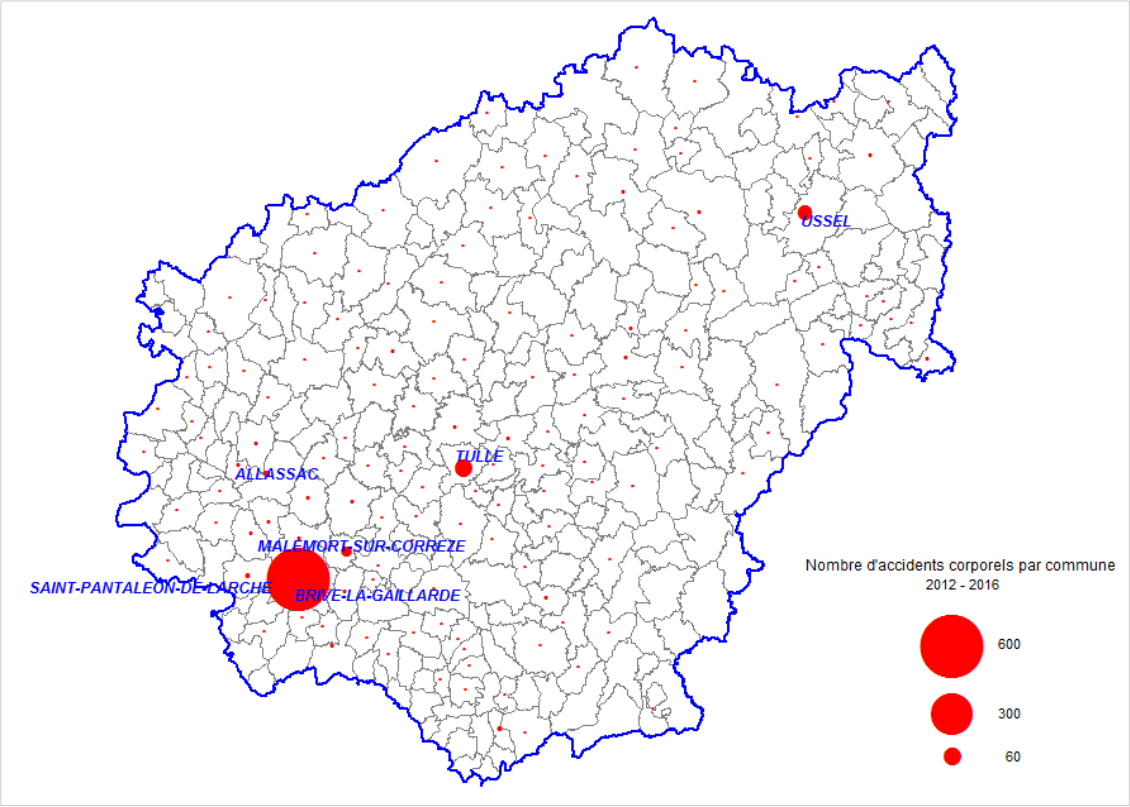
Pour identifier les communes concentrant le plus d'accidents, seuls sont pris en compte les accidents hors autoroute.

Les trois plus importantes villes du département concentrent deux tiers des accidents et 18 % des tués.

La commune de Brive-la-Gaillarde, à elle seule, représente la moitié des accidents du département sur la période 2012-2016, 10 % des tués, 19 % des BH et 72 % des BL. Elle concentre 19 % de la population.

2012-2016	accidents	part des accidents du dép.	tués	BH	BL	Population 2013
BRIVE-LA-GAILLARDE	597	54,5%	8	100	619	48 110
TULLE	64	5,8%	1	52	28	15 212
USSEL	43	3,9%	3	22	36	10 156
MALEMORT-SUR-CORREZE*	24	2,2%	1	20	12	7 750
ALLASSAC*	12	1,1%	1	14	8	3 962
SAINT-PANTALEON-DE-LARCHE*	9	0,8%	1	5	6	4 875
Rappel Corrèze	*1 096*		*80*	*542*	*862*	*249 452*

** : ces trois communes appartiennent à l'agglomération de Brive-la-Gaillarde.*



Source : base de données accidents – BD Carto IGN®

Toutefois, le nombre d'accidents a baissé entre les deux périodes d'observation, de :

- 20 % sur la commune de Brive-la-Gaillarde ;
- 15 % sur la commune d'Ussel ;

et est resté au même niveau sur la commune de Tulle.

III-Les enjeux de la Corrèze

Analyse des enjeux

Les quatre enjeux retenus au niveau national sont : les risques routiers professionnels, les produits psychoactifs, les jeunes, le partage de la chaussée : piétons et cyclistes. Pour la Corrèze, deux autres enjeux s'y ajoutent : les seniors et les distracteurs de conduite. Dans cette partie, nous allons caractériser chacun d'entre eux.

1- L'enjeu « Risques Routiers Professionnels »

Pour appréhender le risque routier professionnel à partir des BAAC, il est regardé la variable « trajet » dans le chapitre « usager », qui doit être renseignée pour les conducteurs et les piétons. Les modalités de cette variable retenues pour cette thématique sont :

- domicile – travail, correspondant au déplacement pour se rendre de son domicile à son lieu de travail ;
- utilisation professionnelle, correspondant à un déplacement dans le cadre de son activité professionnelle.

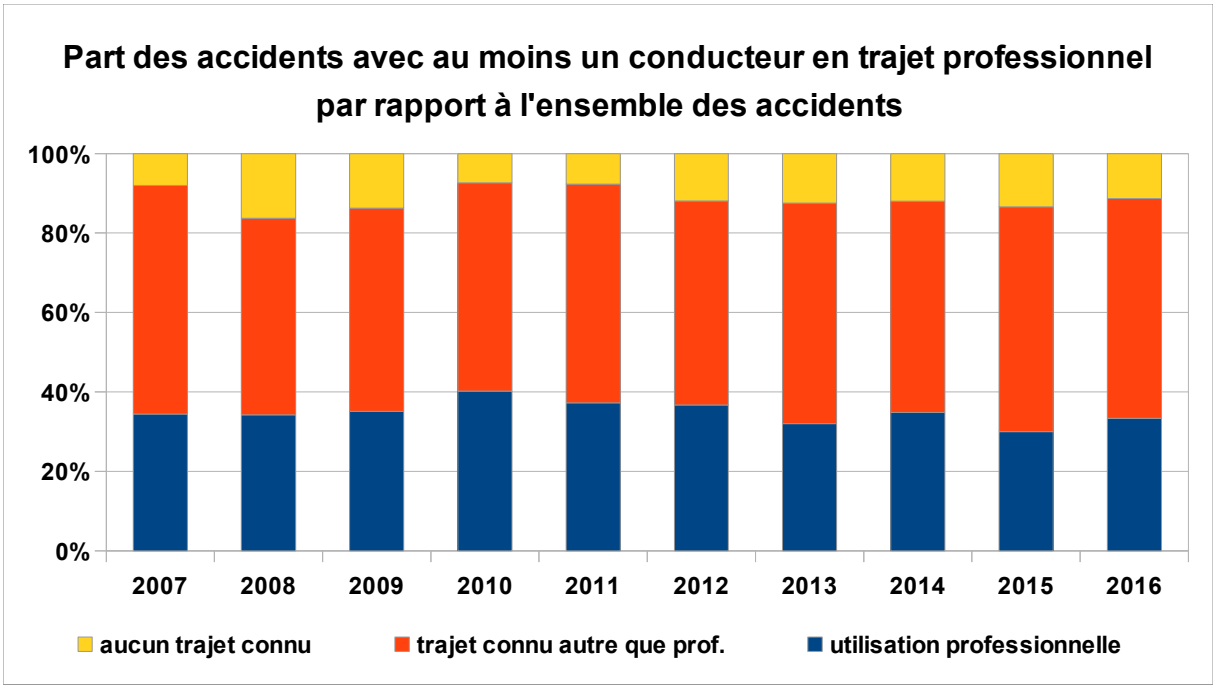
Cette variable n'est pas renseignée pour l'ensemble des conducteurs et des piétons impliqués. Pour certains accidents, l'information est connue mais pas pour l'ensemble des usagers concernés. Un accident est compté comme « accident routier professionnel » si au moins un conducteur est déclaré en trajet « domicile - travail » ou en « utilisation professionnelle ». Les piétons seront examinés à part.
Les proportions d'accidents pour lesquels aucune information de trajet n'est disponible sont de 11 % pour la période 2007-2011 et 12 % pour la période 2012-2016.

accidents avec au moins un conducteur en trajet …	2007-2011			2012-2016		
	accidents	tués		accidents	tués	
		dans ces accidents	dont conducteur en trajet prof.		dans ces accidents	dont conducteur en trajet prof.
professionnel	521	36	15	366	29	11
connu	1 292	103		962	76	
total des accidents du département	1 447	110		1 096	80	

Les accidents « professionnels » représentaient 40 % des accidents à « trajet connu » sur la période 2007-2011, ils représentent 38 % sur la période 2012-2016. Ces valeurs sont supérieures à celles de la famille de départements « ruraux peu denses » (valeurs respectives de 36 % et 34 %). Toutefois, il n'est pas vérifiable que le taux de trajet non connu soit similaire.

Parmi les accidents en « trajet professionnel », 7 % sont des accidents mortels. Cette part est constante entre les deux périodes d'observation et est similaire aux accidents à « trajet connu ».

Á ces accidents, il faut ajouter les accidents impliquant au moins un piéton en trajet professionnel : 12 sur la période 2007-2011 et 11 sur la période 2012-2016.



En valeur absolue, le nombre d'accidents avec un conducteur en trajet professionnel a baissé de moitié entre 2007 et 2016. Cependant, les valeurs observées depuis 2012 ne révèlent pas de tendance certaine (valeurs variant de 62 à 87 selon les années).

Nota : un accident de « trajet professionnel » peut comporter un ou plusieurs conducteurs en trajet professionnel de même nature ou de nature différente, ce qui peut entraîner des « doubles comptes » dans les analyses suivantes.

accidents avec au moins un conducteur en trajet…			Nombre d'usagers concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortel	Nombre d'accidents graves	Nombre d'usagers concernés		
							Tués	BH	BL
Corrèze	2007-2011	risque professionnel	1 209	521	34	245	36	263	408
		utilisation professionnelle	545	224	21	111	22	116	187
		domicile travail	766	331	16	144	17	164	256
	2012-2016	risque professionnel	842	366	26	163	29	172	292
		utilisation professionnelle	388	161	13	75	14	78	112
		domicile travail	510	227	15	96	17	102	199

Les accidents domicile-travail sont plus nombreux que ceux en utilisation professionnelle. Pour les accidents mortels, c'est l'inverse. Il n'est pas possible de réaliser des comparaisons directes entre ces deux catégories, puisqu'elles peuvent être présentes en même temps dans un accident.

Les accidents liés à une utilisation professionnelle

Les usagers en utilisation professionnelle correspondent à des commerciaux, livreurs, taxis, patrouilleurs routiers, transporteurs routiers,… dont l'activité les amènent à être la plupart de leur temps de travail sur la route, mais également à des actifs se déplaçant plus occasionnellement aux cours de leurs heures de travail pour se rendre sur un autre site de l'entreprise, à une réunion, pour des achats…

Typiquement, les usagers en utilisation professionnelle incluent des usagers en transit dans le département.

Utilisation professionnelle	Nombre de conducteurs concernés	Nombre d'accidents concernés	tués		BH		BL	
			conducteurs concernés	dans l'accident	conducteurs concernés	dans l'accident	conducteurs concernés	dans l'accident
2007-2011	249	224	7	22	40	116	51	187
2012-2016	174	161	3	14	21	78	33	112

Le nombre d'accidents en utilisation professionnelle a diminué d'un quart d'une période à l'autre.

Les données relatives aux tués ne permettent aucune interprétation en raison de leur faible valeur.

Les conducteurs en trajet utilisation professionnelle représentent 30 % des victimes (toutes gravités confondues) dans ces accidents. Cette proportion est stable.

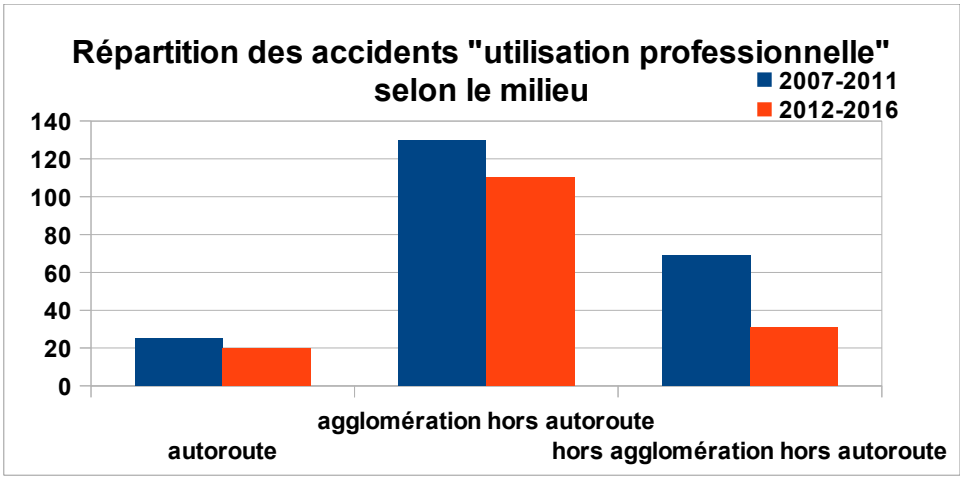
La part des accidents comprenant un conducteur en utilisation professionnelle parmi l'ensemble des accidents comportant un conducteur en « risque routier professionnel » est de 44 % pour la période 2012-2016, part inférieure de 5 points par rapport à celle de la famille de départements « ruraux peu denses ».

mode de déplacement des conducteurs en utilisation professionnelle	Nombre de véhicules concernés		2012-2016					
			tués		BH		BL	
	2007-2011	2012-2016	dans le véhicule	dans l'accident	dans le véhicule	dans l'accident	dans le véhicule	dans l'accident
bicyclette	1	4	0	0	2	2	1	2
cyclo	5	8	0	0	2	2	5	6
moto	4	1	0	0	0	0	1	1
VT	84	57	0	0	10	24	18	50
VUL	65	45	2	3	6	25	7	29
PL	73	48	2	11	4	26	5	17
TC	10	6	0	1	1	2	2	9
Autres	7	5	0	1	2	3	1	4

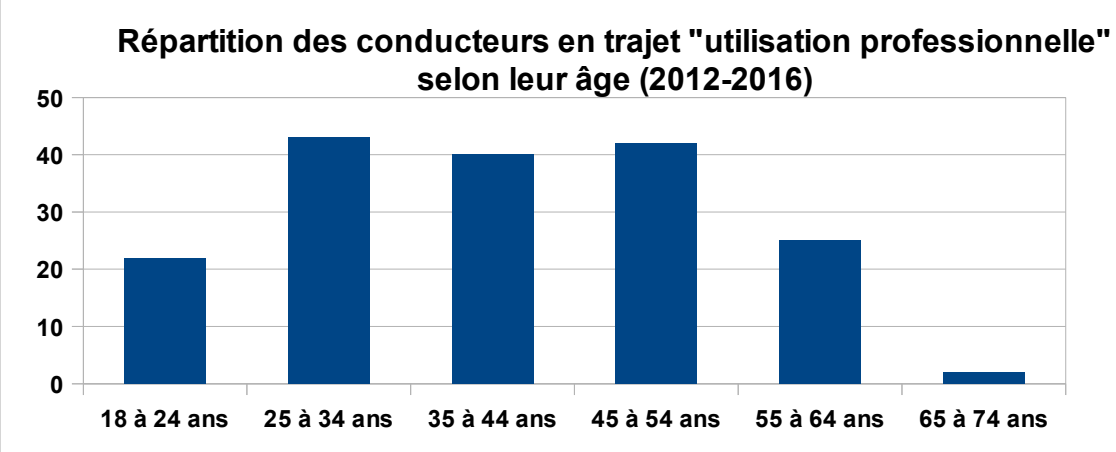
Les conducteurs en trajet de type utilisation professionnelle sont pour moitié des usagers de véhicules utilitaires, lourds et légers et un tiers des véhicules de tourisme.

2012-2016	1 seul usager	2 usagers	3 usagers et plus
véhicule seul sans piéton	8	4	
véhicule + piéton(s)		28	1
2 véhicules		84	19
plus de 2 véhicules			17

Les accidents en trajet de type utilisation professionnelle impliquent à 72 % deux usagers.
Dans 18 % de ces accidents, il s'agit d'un véhicule seul heurtant un (ou plusieurs) piéton(s).



Les accidents surviennent pour 2/3 en agglomération.



Nota : La classe d'âge 18 à 24 ans ne représente pas le même nombre d'années que les autres et la classe d'âge 65 à 74 ans compte un nombre d'actifs réduit.

Aucun usager avant 18 ans et après 74 ans n'a été impliqué en 2012-2016.
Proportionnellement au nombre d'années de chaque classe d'âge correspondant à la population active (18 à 64 ans), les répartitions sont relativement uniformes (4 à 5 accidents en moyenne par âge).

Les accidents liés aux trajets domicile - travail

La fiabilité de la donnée « domicile-travail » saisie dans le BAAC a été estimée, au niveau national, dans le cadre du projet VOIESUR[1]. Il apparaît que dans 30 % des cas, le motif domicile-trajet codé dans le BAAC est différent du motif identifié par l'analyse VOIESUR.
Les analyses ci-dessous seront donc à nuancer en fonction de la fiabilité des données locales qui restent à définir.

Domicile – travail	Nombre de conducteurs concernés	Nombre d'accidents concernés	tués		BH		BL	
			conducteurs concernés	dans l'accident	conducteurs concernés	dans l'accident	conducteurs concernés	dans l'accident
2007-2011	405	331	8	17	79	164	132	256
2012-2016	251	227	8	17	53	102	95	199

Le nombre d'accidents en trajet domicile – travail a diminué d'un tiers d'une période à l'autre.
Les données relatives aux tués ne permettent aucune interprétation en raison de leur faible valeur, même si leur nombre est constant.
Les conducteurs en trajet domicile – travail représentent 50 % des victimes (toutes gravités confondes) dans ces accidents. Cette proportion est stable.
Généralement, les déplacements domicile-travail concernent la population locale ou des départements limitrophes.

La part des accidents comprenant un conducteur en déplacement domicile-travail parmi l'ensemble des accidents comportant un conducteur en « risque routier professionnel » est de 62 % pour la période 2012-2016, part supérieure de 13 points par rapport à celle de la famille de départements « ruraux peu denses ».

mode de déplacement des conducteurs en trajet domicile - travail	Nombre de véhicules concernés		2012-2016					
			tués		BH		BL	
	2007-2011	2012-2016	dans le véhicule	dans l'accident	dans le véhicule	dans l'accident	dans le véhicule	dans l'accident
bicyclette	9	7	0	0	2	2	5	5
cyclo	47	25	0	0	10	10	14	17
moto	31	23	1	1	11	11	10	13
VT	289	176	8	15	30	73	72	161
VUL	24	17	0	1	3	13	4	12
PL	3	1	0	0	0	1	0	0
TC	1	0	0	0	0	0	0	0
Autres	1	2	1	1	0	0	0	1

Les conducteurs en domicile – travail sont majoritairement des usagers de véhicule de tourisme, viennent ensuite les usagers de deux-roues.

Même si ce type d'accident a diminué entre les deux périodes d'observation (38%), leur nombre reste important avec une moyenne de 50 conducteurs concernés par an, dont 35 conducteurs de véhicules de tourisme.

[1]VOIESUR : Véhicule Occupant Infrastructure Études de la Sécurité des Usagers de la Route
Projet qui a notamment permis la création d'une base de données détaillée à partir de l'analyse détaillée des procès verbaux d'accidents corporels et mortels de la circulation pour l'année 2011.

L'usage de la bicyclette présente un sur-risque 3 fois plus élevé que pour un automobiliste (source données du registre du Rhône – bilan de la sécurité routière 2015 – ONISR). Cependant l'accidentalité des usagers de bicyclette semble sous-enregistrée dans les BAAC. En effet, les cyclistes chutant seuls vont fréquemment à l'hôpital sans intervention des forces de l'ordre, qui ne peuvent donc pas réaliser la procédure correspondante.

Aujourd'hui, le nombre d'accidents concernés reste relativement faible. Cependant, le développement de l'usage de ce mode de déplacement pour les trajets domicile-travail, prôné tant pour des raisons écologiques que de santé ou encore économiques, devrait faire l'objet d'une attention particulière pour s'assurer que l'accidentalité de ce mode de déplacement n'augmente pas.

De plus, la localisation précise de ces accidents permettrait d'identifier d'éventuels itinéraires à risque et donc de cibler des actions : aménagement, sensibilisation des usagers,...

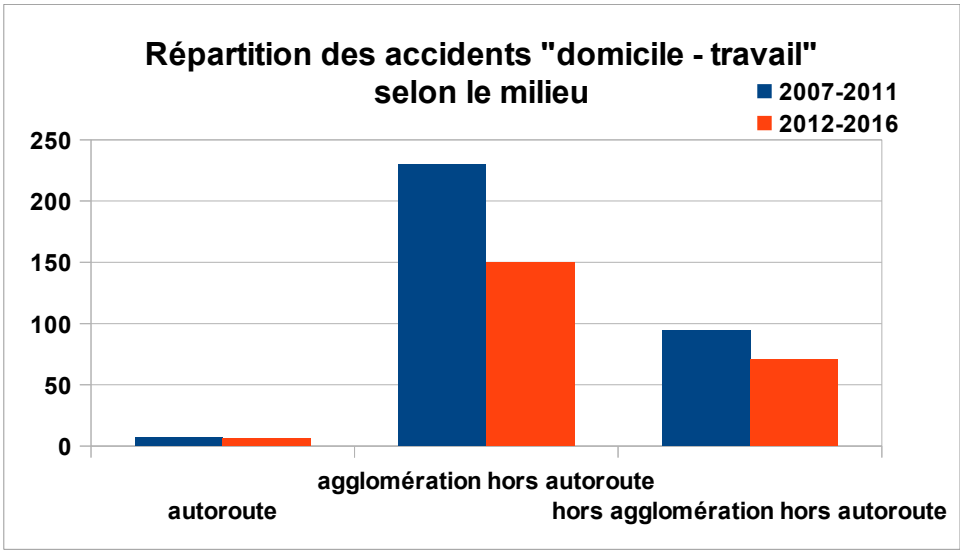
accidents avec au moins un conducteur en trajet domicile-travail (2012-2016)	usagers concernés	accidents	Victimes dans ces accidents		
			Tués	BH	BL
conducteur	413	227	13	79	144
passager	66	34	4	13	34
piéton	31	29	0	10	21
Ensemble	**510**	**227**	**17**	**102**	**199**

Les accidents en domicile-travail impliquent essentiellement des conducteurs (80 %), ce qui sous-entend qu'ils sont seuls dans leur véhicule.

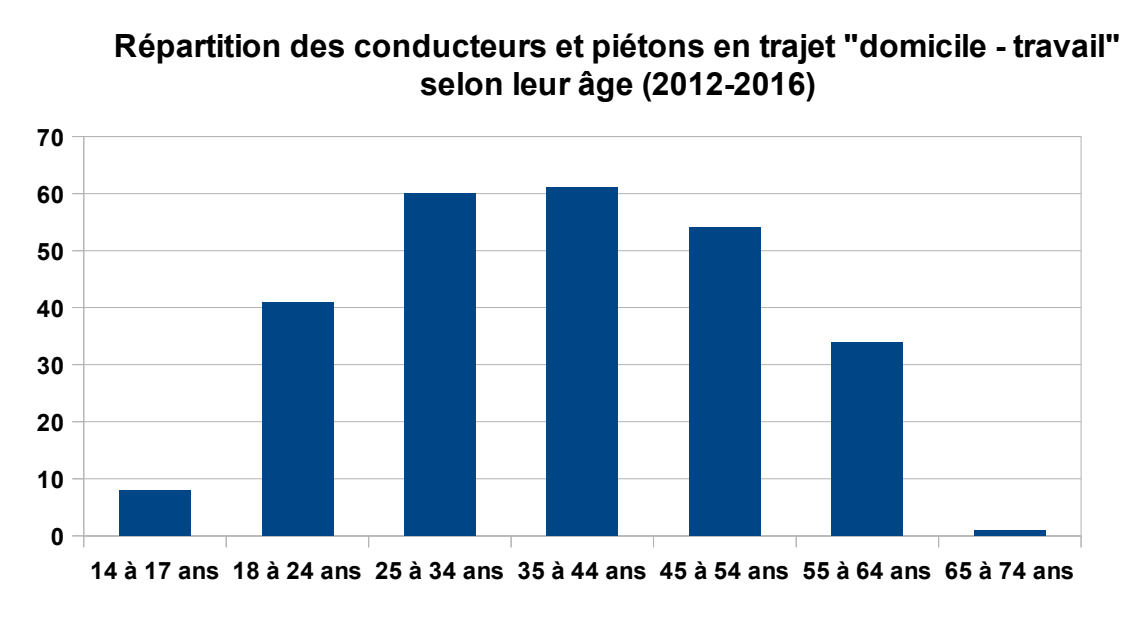
2012-2016	1 seul usager	2 usagers	3 usagers et plus
véhicule seul sans piéton	32		2
véhicule + piéton(s)		27	2*
2 véhicules		124	24
plus de 2 véhicules			16

** : un accident comporte 2 véhicules et 2 piétons.*

Deux tiers des accidents impliquent deux usagers.
Le nombre d'accidents impliquant au moins un piéton est passé de 32 à 29 entre les deux périodes d'observation et de 2 tués à 0.



Les accidents surviennent pour 2/3 en agglomération. Parmi les accidents en agglomération 77 % ont lieu sur la seule commune de Brive-la-Gaillarde.

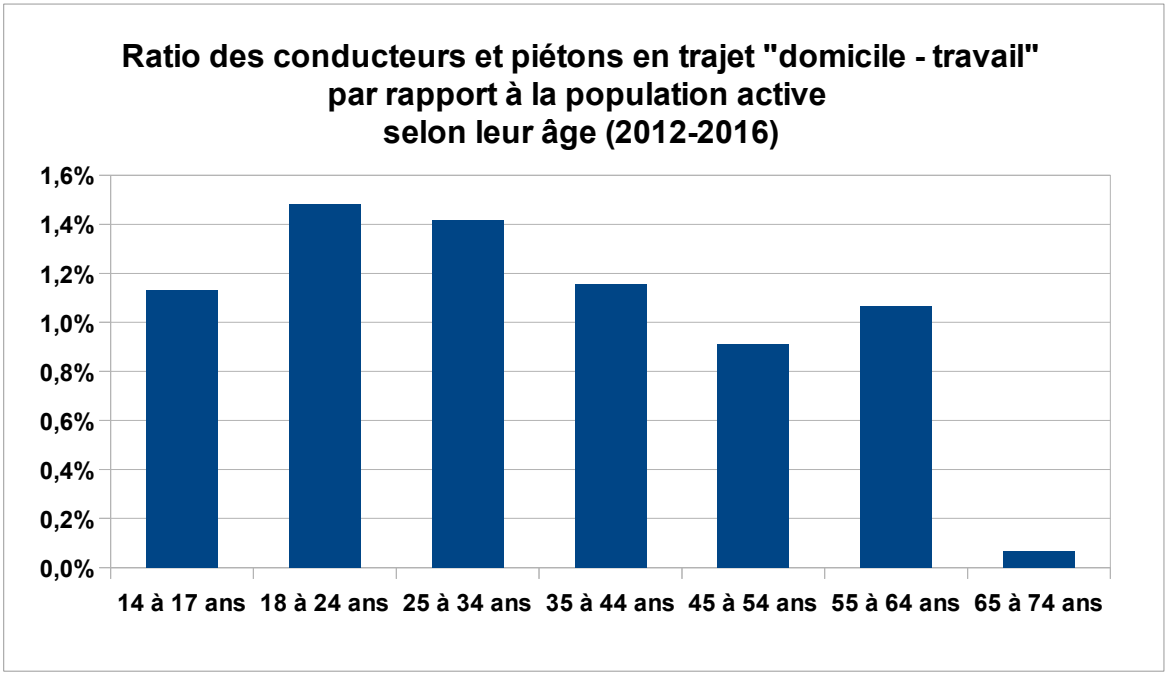


Nota : la définition des classes d'âge tient compte des enjeux définis par l'ONISR pour les jeunes (moins de 24 ans) et les seniors. Les classes intermédiaires sont de 10 ans.
Les classes d'âge 14 à 17 ans et 18 à 24 ans ne représentent pas le même nombre d'années que les autres.

Aucun usager après 74 ans n'a été impliqué en 2012-2016.

Les conducteurs et piétons en trajet domicile - travail impliqués dans un accident corporel sur la période 2012-2016 sont sur-représentés dans les classes d'âge de 25 à 44 ans.

Les valeurs absolues de chaque classe d'âge rapportées à la population active de cette même classe d'âge (population active 2014 – INSEE) dans le département de la Corrèze, mettent en évidence une sur-représentation des classes d'âge de 18 à 34 ans.



Le nombre de piétons impliqués dans un accident alors qu'ils sont en trajet domicile-travail est de 8 pour la période 2012-2016. Ils étaient 11 sur la période de 2007-2011.

L'analyse du mode de déplacement selon l'âge, outre la suprématie de la voiture de tourisme pour tous les usagers en âge de la conduire, fait ressortir en particulier :

- l'utilisation du cyclo pour les 14 à 24 ans ;
- l'utilisation de la moto pour les 30 à 54 ans.

Toutefois, cela porte sur des effectifs faibles.

Mode de déplacement des usagers conducteurs/piétons en trajet domicile-travail selon l'âge :

2012-2016	14 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 29 ans	30 à 34 ans	35 à 44 ans	45 à 54 ans	55 à 64 ans	65 à 74 ans
piétons	1	2	0	0	0	2	3	0
bicyclette	0	1	0	1	3	1	1	0
cyclo	7	7	3	2	2	3	1	0
moto	0	2	3	5	5	5	3	0
VT	0	26	24	20	45	36	24	1
VUL	0	3	2	0	5	5	2	0
PL	0	0	0	0	0	1	0	0
TC	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres	0	0	0	0	1	1	0	0
Total	**8**	**41**	**32**	**28**	**61**	**54**	**34**	**1**

2012-2016	Nombre d'accidents	Tués	BH	BL
lundi	41	2	16	48
mardi	46	5	14	40
mercredi	44	3	22	37
jeudi	31	1	13	20
vendredi	35	2	19	32
samedi	13	1	6	10
dimanche	17	3	12	12
Total	**227**	**17**	**102**	**199**

Les accidents domicile-travail représentent 21 % de l'ensemble des accidents (et 24 % des accidents où au moins un conducteur a un motif de déplacement renseigné) et également 21 % des tués sur la période 2012-2016.

Cette part varie de 19 % à 28 % selon les jours ouvrés de la semaine, les lundi et mercredi recensant les taux les plus importants.
Pour le samedi, cette part est de 8 % et elle est de 13 % pour le dimanche.
Il faudrait pouvoir rapporter ces éléments au nombre de déplacements domicile-travail effectués selon les jours pour analyser leurs spécificités, mais cette donnée n'est pas accessible.
Toutefois, le nombre d'accidents et le nombre de tués, à l'échelle du département de la Corrèze étant faible, il est difficile de conclure.

Une analyse par heure et par jour met naturellement en évidence les périodes traditionnelles de pointe en semaine :

- le matin de 7 à 9 heures ;
- le soir de 17 à 20 heures avec la particularité du vendredi, où les sorties se font plus tôt ;
- le midi de 12 à 15 heures.

Répartition des accidents selon l'heure et le jour de la semaine :

2012-2016	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche
00:00	0	0	0	0	0	0	1
01:00	0	0	0	0	0	0	0
02:00	0	0	0	0	0	0	0
03:00	0	0	0	0	0	0	0
04:00	0	0	0	1	1	0	0
05:00	0	1	0	2	0	0	0
06:00	1	0	0	1	0	0	0
07:00	8	6	7	3	8	1	2
08:00	6	5	3	0	7	2	0
09:00	1	1	2	1	2	1	2
10:00	2	1	0	2	0	1	0
11:00	2	2	1	2	1	1	2
12:00	3	5	5	3	0	1	1
13:00	4	4	3	4	4	2	0
14:00	5	4	1	0	0	1	1
15:00	2	2	2	2	1	0	2
16:00	1	1	2	0	4	0	1
17:00	2	4	5	3	2	1	1
18:00	3	5	6	4	1	0	0
19:00	1	4	5	0	2	1	2
20:00	0	1	0	2	1	0	2
21:00	0	0	0	1	0	0	0
22:00	0	0	1	0	1	1	0
23:00	0	0	1	0	0	0	0
Ensemble	41	46	44	31	35	13	17

Pour appréhender finement l'accidentalité liée aux déplacements domicile-travail, il serait nécessaire de connaître les modes de déplacement des actifs du département.

Nota : Les accidents liés aux trajets domicile-école ont fait l'objet d'une analyse complémentaire : Cf. annexe 6.3.

Annexe 6.3 - Accidents domicile - école

La base accidents comporte un champ « motif de déplacement » pouvant prendre la valeur « trajet domicile - école » : cela concerne les élèves et les étudiants pour se rendre à un établissement scolaire ou pour revenir au domicile depuis l'établissement scolaire", selon le guide de rédaction du BAAC (et n'est à renseigner que pour les conducteurs et les piétons).

L'exploitation de cette donnée dans la base départementale a permis d'obtenir les résultats suivants pour les deux périodes d'étude :

accidents avec un conducteur ou piéton en trajet	2007 - 2011		2012 - 2016	
	usagers concernés	accidents concernés	usagers concernés	accidents concernés
0 à 13 ans	9	9	8	7
14 à 17 ans	30	28	39	37
18 à 24 ans	19	19	23	22
25 à 29 ans	0	0	0	0
30 à 34 ans	2	2	2	2
35 à 44 ans	11	11	5	5
45 à 54 ans	3	3	8	8
55 à 64 ans	2	2	2	2
65 à 74 ans	2	2	1	1
75 ans et plus	1	1	0	0
Ensemble	79	73	88	79

Au vu de ces données, des réserves sont à émettre quant à leur fiabilité : il semble peu probable que des usagers de plus de 30 ans soient concernés par ce type de motif de déplacement, or, ils représentent 1/4 des usagers concernés en 2007-2011, et 20 % en 2012-2016.

Il paraît donc délicat de se servir de ces données comme base de travail éventuel dans les plans d'actions à venir.

2- L'enjeu « produits psychoactifs »

« Une conduite sûre nécessite une vigilance de tous les instants. Les facteurs pouvant affecter la vigilance sont nombreux. Parmi ces facteurs, les psychotropes (alcool, cannabis et autres drogues, certains médicaments) sont fréquemment retrouvés chez les conducteurs accidentés. Ces substances affectent fortement les fonctions du système nerveux, induisant notamment des modifications des capacités physiologiques de l'individu. »

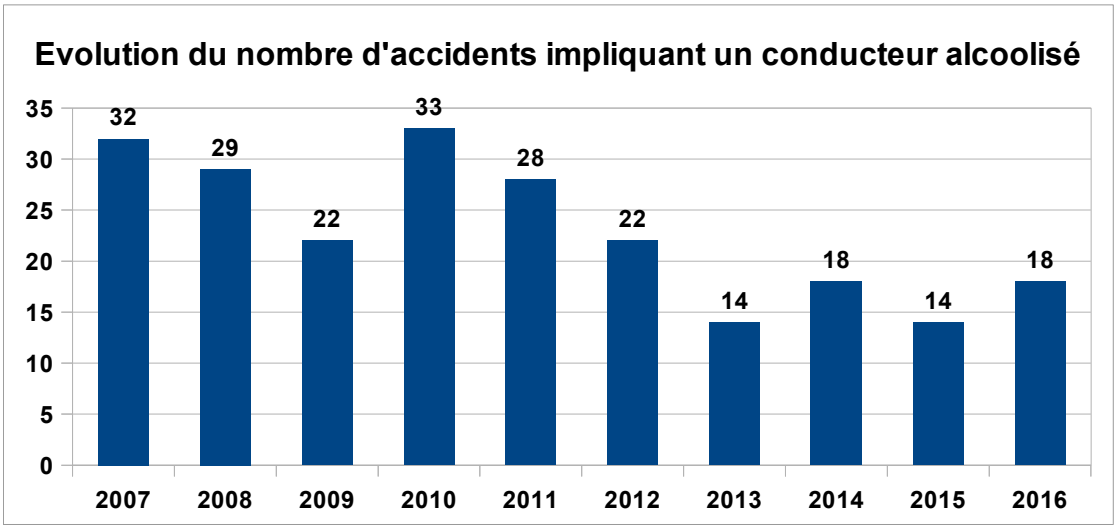
L'alcool

L'alcoolémie n'est pas renseignée dans le fichier BAAC pour l'intégralité des conducteurs et des piétons impliqués dans les accidents. On distingue par conséquent :

- les accidents avec alcool (AAA) ; c'est-à-dire où au moins un conducteur impliqué est positif ;
- les accidents sans alcool (ASA) c'est-à-dire où tous les conducteurs impliqués ont été contrôlés et les résultats sont négatifs ;
- les accidents dont l'alcoolémie est indéterminée, c'est-à-dire ceux sans conducteur positif mais avec au moins un conducteur à l'alcoolémie non connue.

Les analyses sont réalisées sur les seuls accidents dont l'alcoolémie est connue (AAA+ASA = accidents à taux connu), soit 87 % des accidents de la Corrèze sur la période 2012-2016.

Nota : aucun piéton « alcoolisé » n'est recensé dans la base accidents de la Corrèze sur la période 2007-2016 (taux connu pour les piétons : 62 % en 2012-2016).

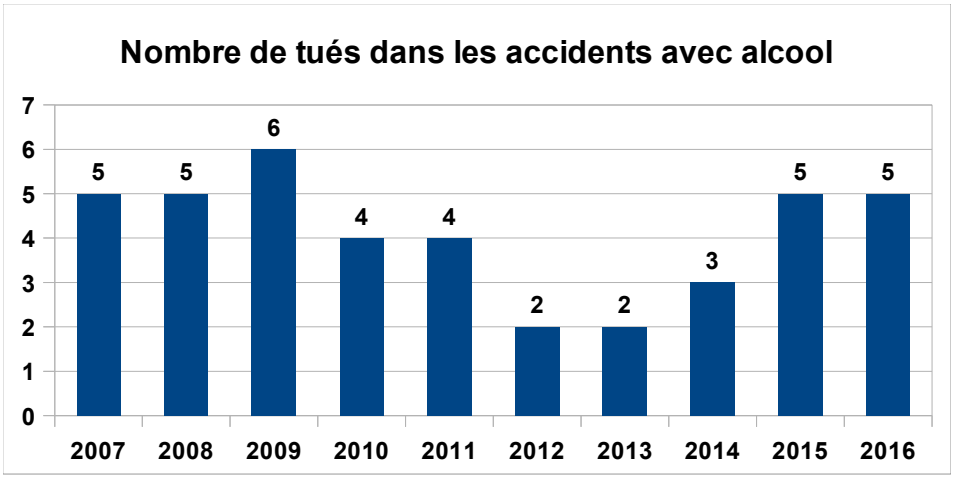


L'analyse des évolutions 2007-2011 et 2012-2016 ne permet pas de dégager une réelle tendance, même si le nombre d'accidents a baissé en valeur absolue entre 2007 et 2016. Le nombre de tués dans ces accidents oscillent de 2 à 6 selon les années.

La part des accidents avec au moins un conducteur alcoolisé parmi les accidents corporels à taux connu est de :

		AAA	ASA	% AAA/Acc. taux connu	% taux connu
Corrèze	**2007-2011**	144	1170	11%	91%
	2012-2016	86	872	9%	87%
Famille 7	**2007-2011**	2103	12432	14%	NR
	2012-2016	1620	9524	15%	NR

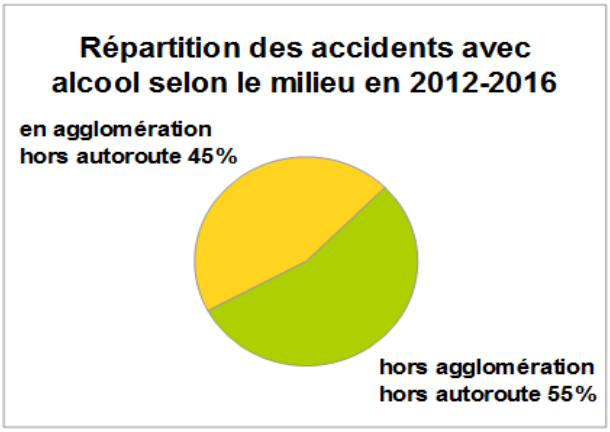
Les parts d'accidents avec alcool en Corrèze sont moindres que celle de la famille de départements « ruraux peu denses ».

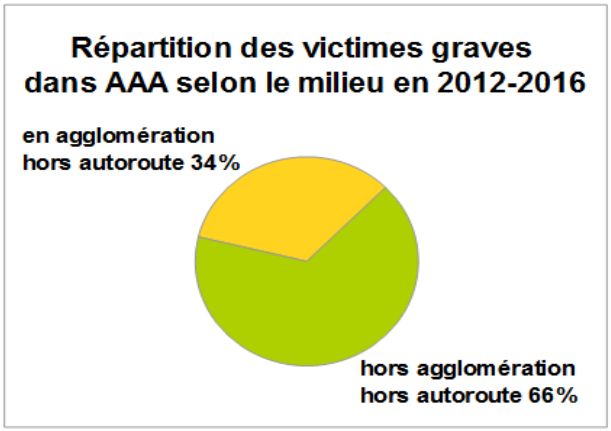


Le nombre de tués dans les accidents avec alcool est très fluctuant d'une année à l'autre et porte sur de faibles valeurs absolues.

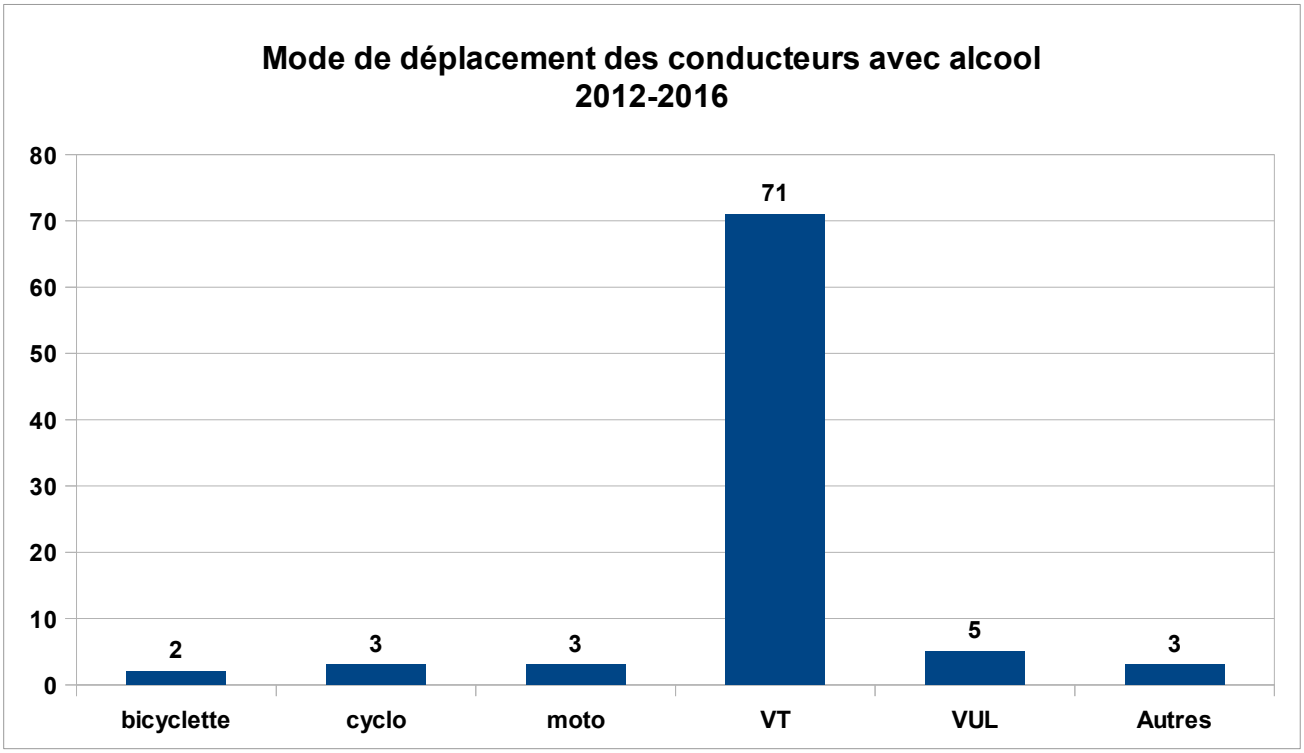
La part des tués dans les accidents avec alcool par rapport aux tués dans les accidents à taux connus en Corrèze est de 25 %, sans écart réel avec celle de la famille de départements « ruraux peu denses » qui est de 28 % pour la période 2012-2016.

Pour la période 2012-2016, cela concerne : 86 accidents, 17 tués, 66 BH et 41 BL.





Pour la période 2012-2016, les accidents avec alcool se produisent pour moitié en agglomération et pour moitié hors agglomération. Par contre, ils sont plus graves hors agglomération.

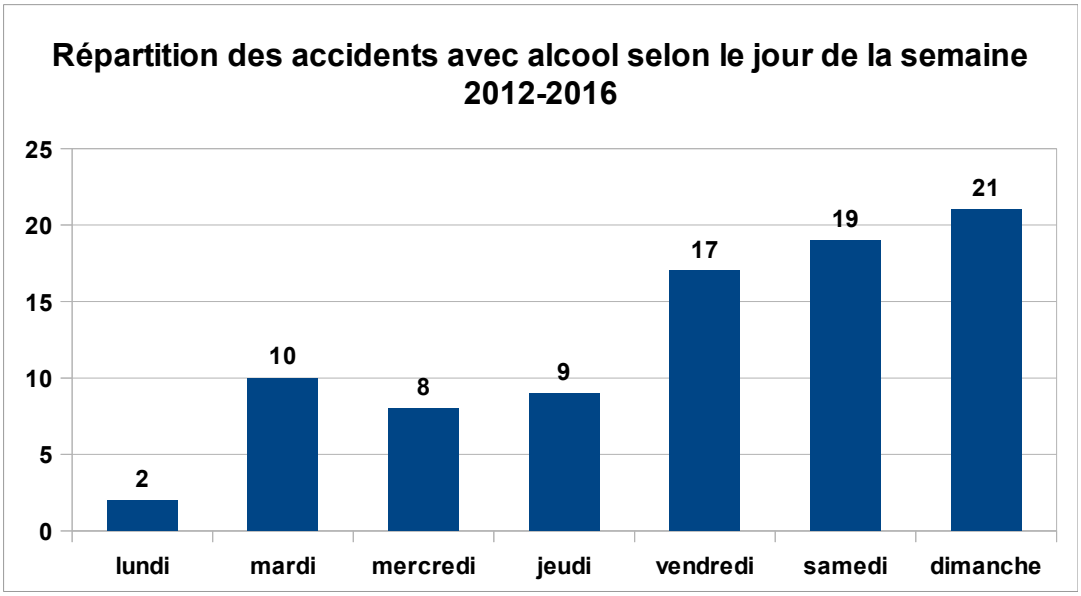


Les conducteurs avec alcool sont des usagers de voiture de tourisme.

2012-2016	Tués	BH	BL
dans le véhicule avec conducteur alcoolisé	14	46	23
dont le conducteur	*11*	*35*	*0*
dans l'accident avec alcool	17	66	41

Les victimes des accidents avec alcool sont principalement dans le véhicule conduit par un usager avec alcool : 82 % des tués, 70 % des BH et 56 % des BL et principalement le conducteur lorsqu'il s'agit des victimes graves.

Parmi les accidents avec alcool, la moitié est un accident véhicule seul sans piéton (45) sur la période 2012-2016, ayant généré 12 tués, 35 BH et 14 BL.

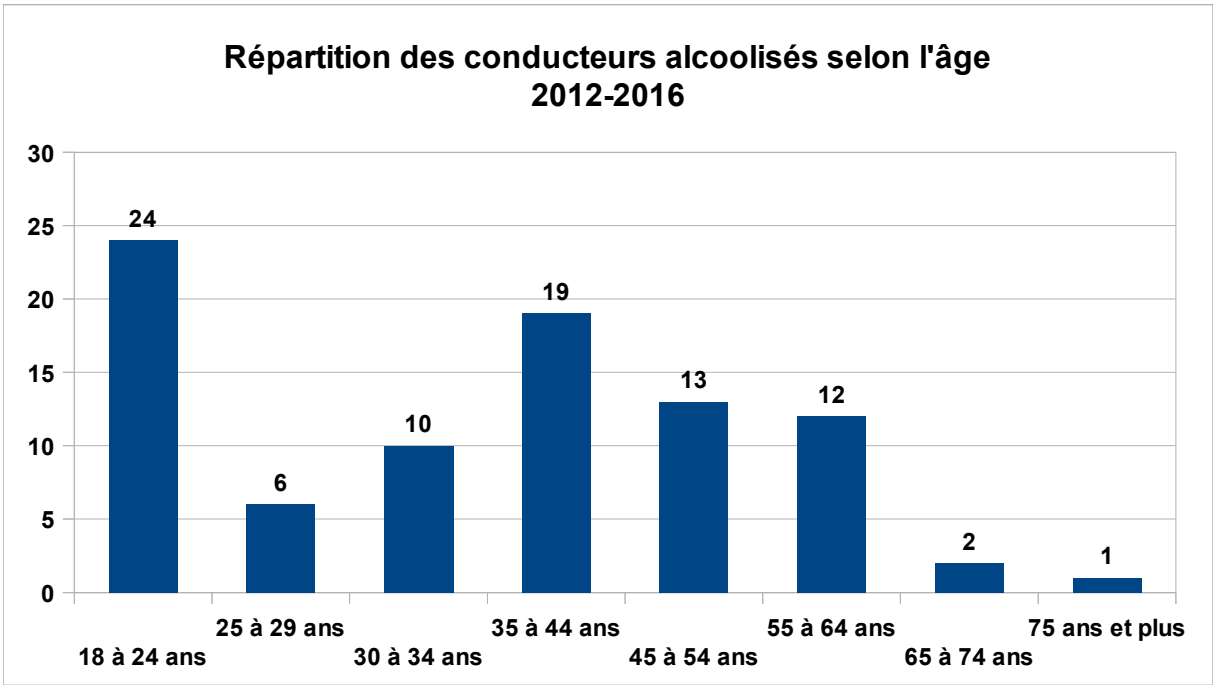


Les accidents avec alcool se produisent plus souvent sur la période du week-end (du vendredi au dimanche) et plus particulièrement du vendredi 17 heures au dimanche 9 heures. Toutefois, les nombres d'accidents relevés restent faibles.

Répartition des accidents selon l'heure et le jour de la semaine :

2012-2016	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche
00:00	0	0	0	2	0	0	1
01:00	0	0	0	0	0	0	0
02:00	0	0	1	0	0	2	1
03:00	0	0	0	1	1	1	0
04:00	0	0	0	0	0	1	0
05:00	0	0	0	0	0	3	3
06:00	0	0	0	0	1	1	1
07:00	1	0	0	0	0	0	3
08:00	0	0	0	0	0	0	2
09:00	1	1	0	0	0	1	1
10:00	0	0	0	1	0	0	0
11:00	0	0	0	1	0	0	2
12:00	0	0	0	0	0	0	1
13:00	0	1	0	0	0	0	0
14:00	0	0	0	0	0	0	0
15:00	0	0	1	0	1	1	1
16:00	0	0	1	0	1	1	1
17:00	0	2	1	0	2	0	0
18:00	0	2	0	1	1	1	0
19:00	0	0	1	0	3	3	0
20:00	0	1	0	1	1	0	2
21:00	0	0	1	1	2	1	1
22:00	0	0	0	0	2	0	0
23:00	0	3	2	1	2	3	1
Ensemble	2	10	8	9	17	19	21

C’est la classe d’âge 18-24 ans qui recense le plus de conducteurs alcoolisés, puis les 30-44 ans.



2012-2016	conducteurs avec alcool	% conducteurs à taux connu	% tous conducteurs	% population
18 à 24 ans	24	8,00%	7,02%	0,15%
25 à 29 ans	6	4,35%	3,70%	0,05%
30 à 34 ans	10	7,25%	6,58%	0,08%
35 à 44 ans	19	7,76%	6,44%	0,07%
45 à 54 ans	13	5,12%	4,36%	0,04%
55 à 64 ans	12	6,90%	5,66%	0,03%
65 à 74 ans	2	2,33%	1,82%	0,01%
75 ans et plus	1	0,89%	0,85%	0,00%

Sur la période 2012-2016, parmi les conducteurs alcoolisés, 5 ne portent pas la ceinture de sécurité et 1 ne porte pas le casque. Ces valeurs portent sur de petits effectifs et ne permettent donc pas d’interprétation.

Pour 6 d’entre eux, le port de la ceinture n’est pas déterminable, auxquels il faut ajouter les conducteurs de deux voiturettes sans ceinture.

Ainsi, au cumul de ces conducteurs, ils seraient 17 % à ne pas porter d’équipement de sécurité adapté.

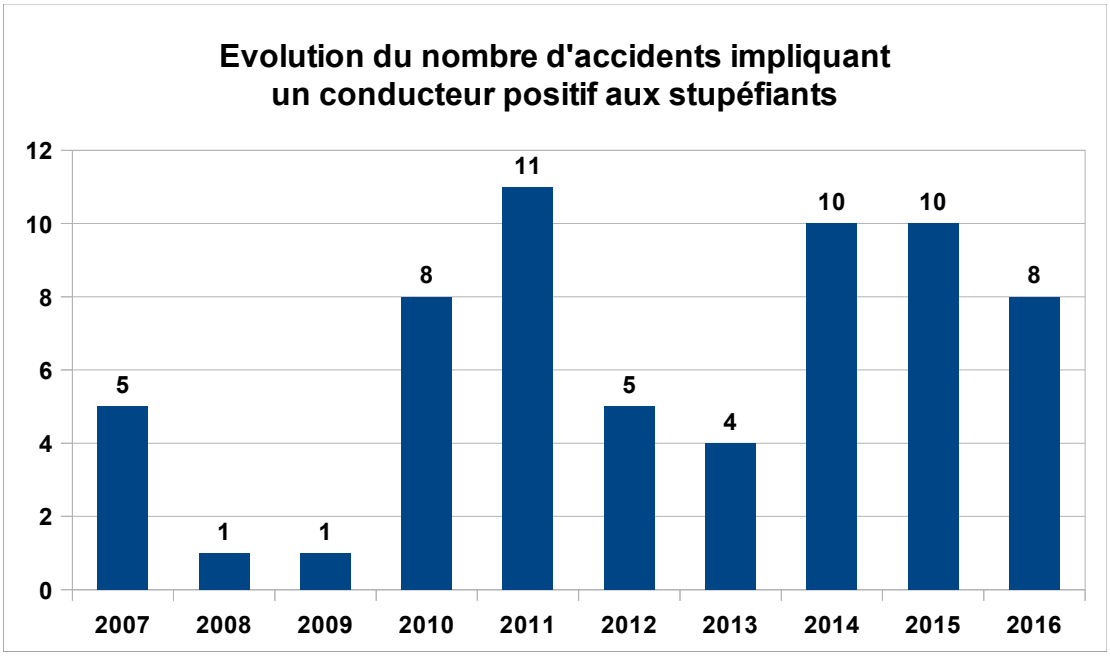
Les stupéfiants

La vérification de la présence de stupéfiants doit être réalisée pour tous les conducteurs et les piétons dans les accidents corporels de la circulation.

Le résultat des tests de stupéfiants n'est toutefois pas renseigné dans les fichiers BAAC pour l'intégralité des conducteurs impliqués. On distingue donc :

- les accidents avec stupéfiants, c'est-à-dire ceux où au moins un conducteur impliqué a été contrôlé positif ;
- les accidents sans stupéfiants, c'est-à-dire où tous les conducteurs impliqués ont été contrôlés négatifs aux stupéfiants ;
- les accidents où l'information « stupéfiants » est indéterminée, c'est-à-dire ceux sans conducteur positif mais avec au moins un conducteur non contrôlé ou au résultat test non connu.

Nota : aucun piéton « positif aux stupéfiants » n'est recensé dans la base accidents de la Corrèze sur la période 2007-2016.



L'analyse des évolutions ne permet pas de dégager de tendance. Le nombre de vérification de la présence de stupéfiants chez les conducteurs, a augmenté considérablement entre les deux périodes d'observation, atteignant 24 % des accidents corporels sur la période 2012-2016. Pour les accidents mortels, cette proportion s'élève à 72 %.

Accidents		Stupéfiant positif	Stupéfiant négatif	% accidents avec conducteur positif/connu	% taux connu
Corrèze	2007-2011	26	101	20%	9%
	2012-2016	37	228	14%	24%
Famille 7	2007-2011	453	1673	21%	NR
	2012-2016	692	4162	14%	NR

Les parts d'accidents avec des conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants sont équivalentes à celle de la famille de départements « ruraux peu denses ». Cependant, cela porte annuellement sur des petits nombres d'accidents.
Le nombre de tués dans ces accidents est très fluctuant d'une année à l'autre et porte sur de faibles valeurs absolues (de 1 à 4, avec un pic à 7 en 2015).

Sur la période 2012-2016, parmi les 37 conducteurs positifs aux stupéfiants, 2 ne portent pas la ceinture de sécurité et 1 ne porte pas le casque. Pour 3 d'entre eux, le port de la ceinture n'est pas déterminable. Ainsi, au cumul de ces conducteurs, ils seraient 16 % à ne pas porter d'équipement de sécurité adapté.

Alcool et stupéfiants

Les accidents dans lesquels des conducteurs sont vérifiés alcoolisés et positifs aux stupéfiants sont au nombre de 11 pour la période 2007-2011 et 15 pour la période 2012-2016.

Ces valeurs restant faibles, il serait peu pertinent d'approfondir la thématique car cela n'apporterait pas de résultats probants.

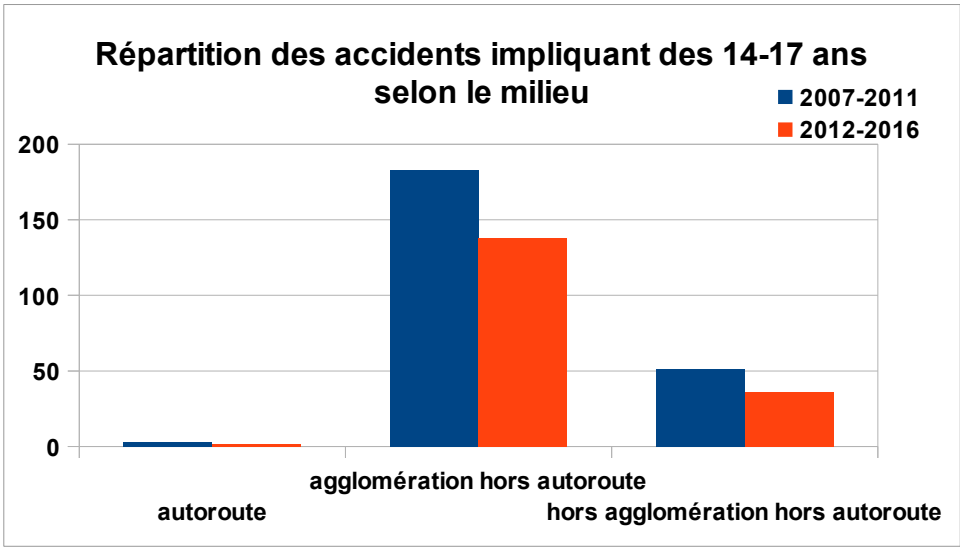
3- L'enjeu « jeunes »

- **Les jeunes de 14-17 ans**

Les accidents impliquant un usager de 14 à 17 ans représentent 16 % de l'ensemble des accidents du département, ils sont au nombre de 176 pour la période 2012-2016, ce qui constitue un enjeu absolu, même si le nombre de tués dans cette classe d'âge est de 2 sur cette même période.
Une comparaison avec les résultats de la famille de départements « ruraux peu denses » à partir de valeurs faibles ne présente aucun intérêt.

Par contre, en 2012-2016, le décompte des victimes de cet âge s'élève à 174 : 2 tués, 56 BH et 116 BL, soit 12 % de l'ensemble des victimes des accidents corporels. Or, les jeunes de 14-17 ans du département de la Corrèze représentent 4 % de la population.

Á ce titre, les jeunes de 14-17 ans représentent un enjeu certain de sécurité routière.



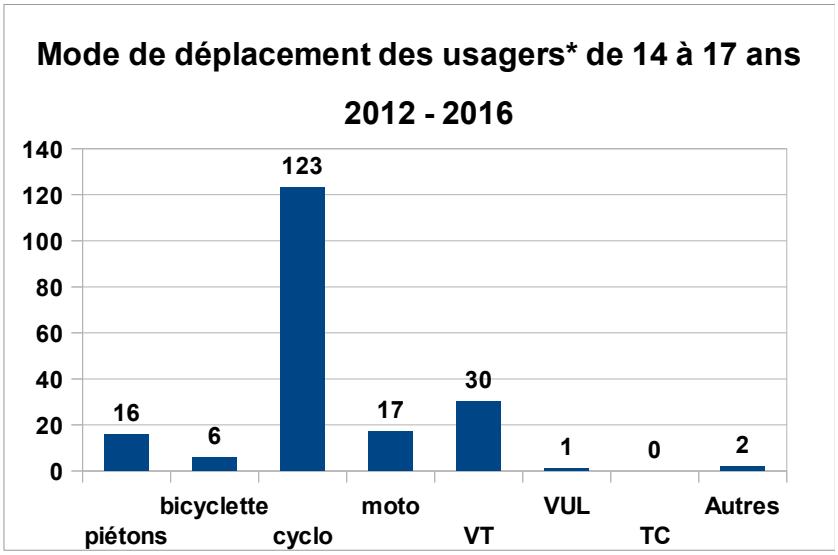
Les accidents impliquant un usager de 14 à 17 ans se produisent majoritairement en agglomération, prédominance confirmée par la répartition des usagers 14-17 ans impliqués dans des accidents corporels. Le nombre de tués est trop faible pour permettre une analyse pertinente.

Impliqués 14-17 ans	autoroute	agglomération hors autoroute	hors agglomération hors autoroute
2007-2011	4	208	65
2012-2016	2	153	40

Les hommes sont sur-représentés parmi les usagers impliqués de 14-17 ans. Ils représentent 71 % des 14-17 ans impliqués et victimes, ils sont 63 % tous usagers confondus et 51 % dans la population de cet âge.

Le mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents corporels de cette classe d'âge est le cyclomoteur. 69 % des impliqués de 14 à 17 ans sont des usagers de cyclomoteur.
66 % des victimes de 14 à 17 ans le sont lors d'un déplacement en cyclomoteur (114/174).
Les victimes de cette classe d'âge sont principalement des conducteurs de véhicules : 69 %, 17 % sont des passagers de véhicules et 9 % des piétons. La part des usagers « cyclo » en Corrèze est supérieure à celle de la famille des départements « ruraux peu denses » de 14 points.

Le mode de déplacement cyclo, fortement utilisé, par cette classe d'âge, reste un enjeu important.



** usagers : il s'agit de tous les impliqués (victimes et indemnes identifiés dans les accidents).*

Les accidents impliquant des 14-17 ans ont lieu de jour (76 %), par conditions météorologiques normales (78 %).

L'analyse par heure et par jour de la semaine sur la période 2012-2016, fait ressortir une prédominance des fins de journées de 16 heures à 19 heures, excepté pour le lundi, et des matins de 7 heures à 8 heures.

Répartition des accidents selon l'heure et le jour de la semaine :

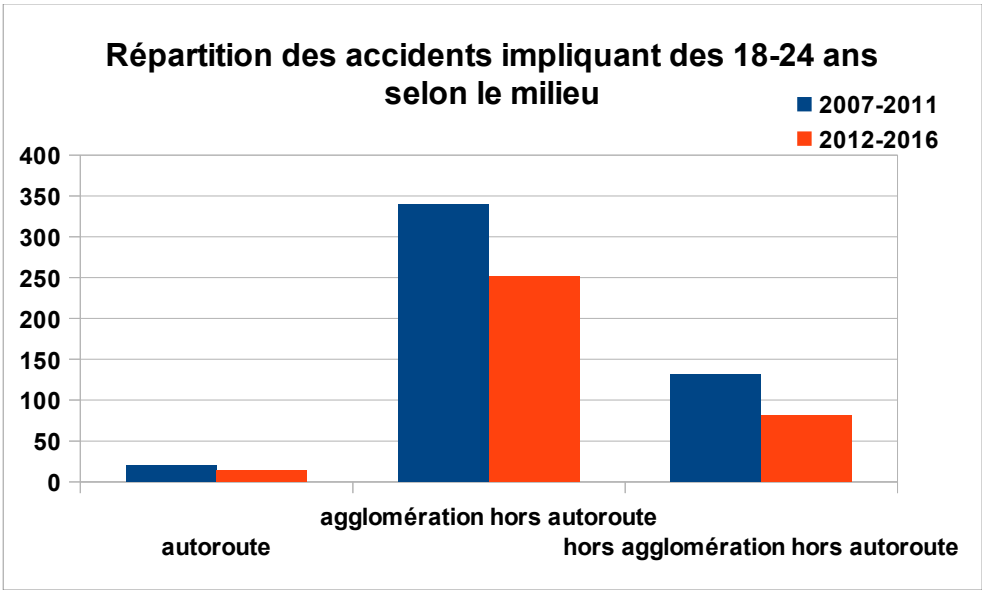
2012-2016	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche
00:00	0	0	0	1	1	0	1
01:00	0	0	0	0	0	0	0
02:00	0	0	0	0	1	0	0
03:00	0	0	0	0	0	0	0
04:00	0	0	0	0	0	0	0
05:00	0	0	0	1	0	1	0
06:00	0	0	0	0	0	0	0
07:00	2	5	4	2	4	0	0
08:00	3	1	2	0	0	0	1
09:00	0	0	0	0	2	1	0
10:00	0	1	0	0	1	1	0
11:00	1	1	1	1	1	0	1
12:00	2	2	3	1	3	0	1
13:00	1	0	4	2	1	1	1
14:00	2	1	0	0	1	4	2
15:00	3	2	1	0	2	2	3
16:00	1	4	1	1	3	3	2
17:00	2	7	5	4	3	4	1
18:00	2	4	3	7	4	6	0
19:00	1	2	1	0	2	1	0
20:00	0	1	1	1	2	1	1
21:00	1	1	1	0	1	1	1
22:00	0	0	0	0	0	1	0
23:00	0	0	0	0	0	0	1
Ensemble	21	32	27	21	32	27	16

- **Les jeunes de 18-24 ans**

Les accidents impliquant un usager de 18 à 24 ans représentent un tiers de l'ensemble des accidents du département, pour les deux périodes d'observation. Ils sont au nombre de 346 pour la période 2012-2016, ce qui constitue un enjeu. Leur part est supérieure de 3 points à celle de la famille des départements « ruraux peu denses ».

Pour la période 2012-2016, le décompte des victimes de cet âge s'élève à 277 : 9 tués, 88 BH et 180 BL, soit 19 % de l'ensemble des victimes des accidents corporels de la Corrèze, or, les jeunes de 18-24 ans représentent 7 % de la population du département.

Á ce titre, les jeunes de 18-24 ans représentent un enjeu certain de sécurité routière, même si le nombre de tués dans cette classe d'âge reste trop faible pour permettre une analyse pertinente et une comparaison avec les résultats de la famille de départements « ruraux peu denses ».



Les accidents impliquant un usager de 18-24 ans se produisent majoritairement en agglomération (73 %) puis hors agglomération (23 %), répartition confirmée par le nombre d'usagers 18-24 ans impliqués dans des accidents corporels. Par contre, les accidents mortels surviennent hors agglomération (83 %).

Impliqués 18-24 ans	autoroute	agglomération hors autoroute	hors agglomération hors autoroute
2007-2011	29	440	184
2012-2016	16	321	113

Les hommes de cette classe d'âge sont sur-représentés parmi les usagers impliqués de 18-24 ans.

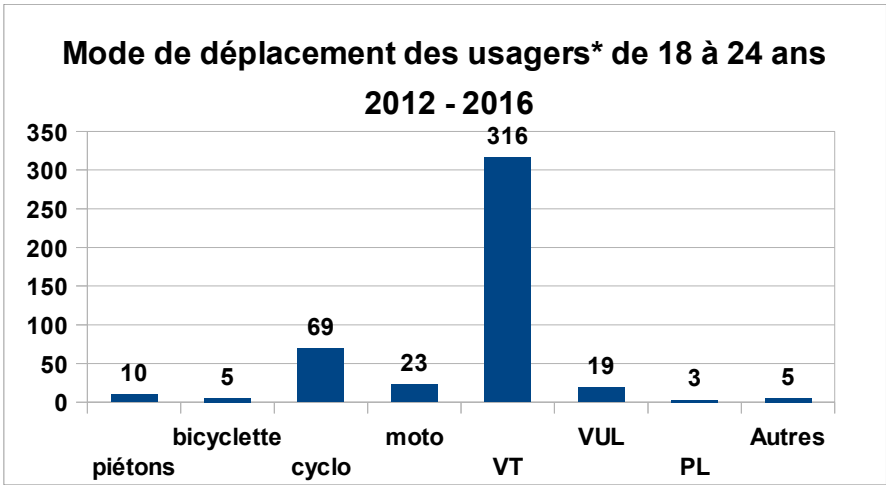
Ils représentent 67 % des 18-24 ans impliqués et 64 % des victimes (ils sont 63 % tous usagers confondus et 57 % dans la population de cet âge).

Le mode de déplacement le plus utilisé par les usagers de 18-24 ans est le véhicule de tourisme (70 % des impliqués) puis le cyclomoteur (15 % des impliqués).

Parmi les 277 victimes recensées en 2012-2016, de cette classe d'âge, 191 sont des conducteurs (69 %) dont 107 des conducteurs de voiture de tourisme.

27 % sont des passagers de véhicules et 4 % des piétons.

57 % des conducteurs de 18-24 ans ont moins de 2 ans de permis de conduire.



** usagers : il s'agit de tous les impliqués (victimes et indemnes identifiés dans les accidents).*

Répartition des accidents selon l'heure et le jour de la semaine :

2012-2016	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche
00:00	2	1	0	1	0	3	5
01:00	0	1	0	0	0	1	0
02:00	0	1	0	0	1	0	2
03:00	0	0	1	0	1	2	0
04:00	0	0	0	0	1	1	1
05:00	0	0	0	0	1	4	3
06:00	1	0	0	0	2	1	2
07:00	2	2	6	1	2	1	3
08:00	5	2	0	0	5	1	2
09:00	3	2	1	1	2	3	3
10:00	2	1	1	1	3	1	1
11:00	3	3	1	0	2	1	2
12:00	2	3	5	3	1	4	1
13:00	5	1	3	3	1	6	2
14:00	3	0	2	2	2	3	0
15:00	4	5	3	4	3	4	2
16:00	4	4	4	2	12	5	0
17:00	6	3	6	3	9	5	5
18:00	2	6	3	7	6	3	2
19:00	2	2	4	4	3	5	6
20:00	4	3	1	3	2	3	2
21:00	4	0	0	0	0	2	1
22:00	0	0	2	0	0	3	0
23:00	1	1	0	1	3	2	0
Ensemble	55	41	43	36	62	64	45

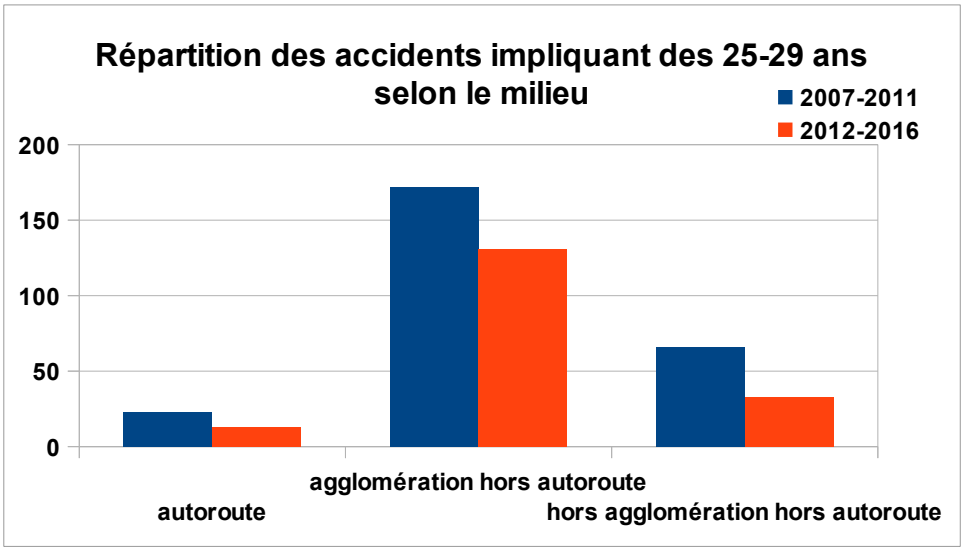
L'analyse par heure et par jour de la semaine sur la période 2012-2016, fait ressortir une prédominance des accidents les vendredis et samedis. La particularité du vendredi soir de 16 à 19 heures mériterait d'être approfondie pour vérifier s'il s'agit d'un effet aléatoire ou si cela correspond à une réelle particularité.

- **Les jeunes de 25-29 ans**

Les accidents impliquant un usager de 25 à 29 ans représentent 16 % de l'ensemble des accidents du département de la Corrèze. Ils sont au nombre de 177 pour la période 2012-2016, ce qui en soit constitue un enjeu absolu, même si le nombre de tués dans cette classe d'âge est de 3 sur cette période.

Une comparaison avec les résultats de la famille de départements « ruraux peu denses » à partir de valeurs faibles ne présente pas d'intérêt.

Pour la période 2012-2016, le décompte des victimes de cet âge s'élève à 103 : 3 tués, 35 BH et 65 BL, soit 7 % de l'ensemble des victimes des accidents corporels de la Corrèze, or, les jeunes de 25-29 ans représentent 5 % de la population du département.

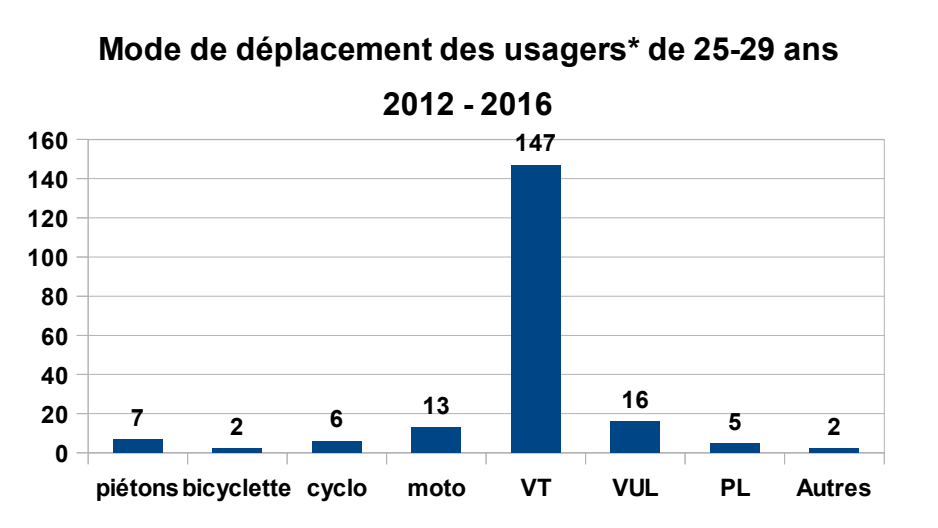


Les accidents impliquant un usager de 25-29 ans se produisent majoritairement en agglomération (74 % pour la période 2012-2016), prédominance confirmée par la répartition des usagers 25-29 ans impliqués dans des accidents corporels. Par comparaison avec la période 2007-2011, cette part a augmenté de 8 points.

Impliqués 25-29 ans	autoroute	agglomération hors autoroute	hors agglomération hors autoroute
2007-2011	29	192	77
2012-2016	17	143	38

Les accidents mortels impliquant un usager de 25-29 ans sont au nombre de 8, ce qui ne permet pas d'appréhender leur répartition par milieu.

Les hommes sont sur-représentés parmi les usagers impliqués de 25-29 ans. Ils représentent 66 % des 25-29 ans impliqués et 59 % des victimes, ils sont 63 % tous usagers confondus et 51 % dans la population de cet âge.



** usagers : il s'agit de tous les impliqués (victimes et indemnes identifiés dans les accidents).*

Le mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents corporels de cette classe d'âge est le véhicule de tourisme : 74 % des impliqués de 25 à 29 ans sont des usagers de VT.

Parmi les 103 victimes recensées en 2012-2016, de cette classe d'âge, 79 sont des conducteurs (77 %) dont 56 des conducteurs de voiture de tourisme.

17 % sont des passagers de véhicules et 7 % des piétons.
18 % des conducteurs de 25-29 ans ont moins de 2 ans de permis de conduire.

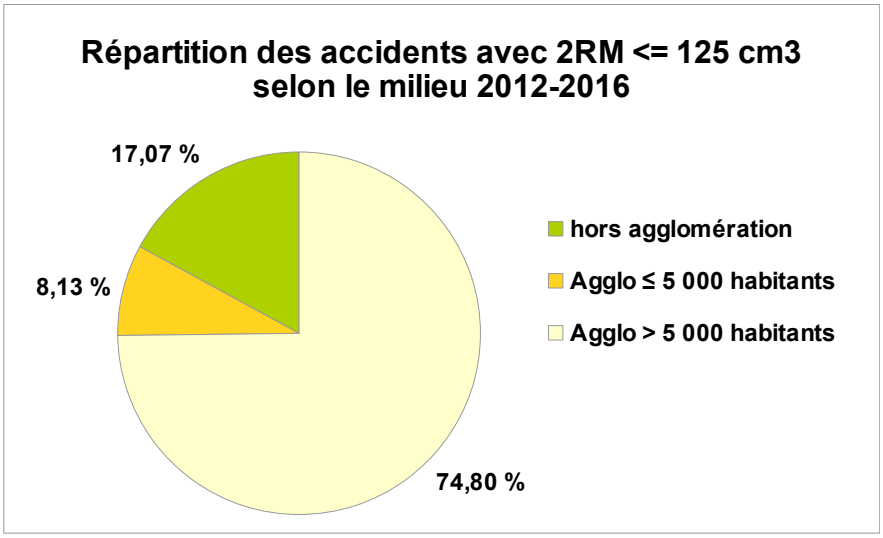
- **Les 2RM ≤ 125 cm³**

Les accidents impliquant un 2RM ≤ 125 cm³ sont majoritaires parmi les accidents avec 2RM représentant les 3/4 de l'ensemble des accidents 2RM et 22 % de l'ensemble des accidents du département (soit une part supérieure de 6 points par rapport à celle de la famille des départements « ruraux peu denses »).

Les usagers de ces engins légers représentent 59 % des victimes graves de 2RM en 2012-2016 et 75 % des victimes (tués + BH + BL).

	2007-2011					2012-2016				
	accidents	part//acc. 2RM	tués	victimes graves	part//acc. 2RM	accidents	part//acc. 2RM	tués	victimes graves	part//acc. 2RM
2RM ≤ 125 cm³	343	73%	10	145	65%	246	76%	3	82	59%
Dont ≤ 50 cm³	*304*	*64%*	*7*	*124*	*56%*	*203*	*63%*	*1*	*63*	*45%*
total 2RM	473		20	223		322		10	139	

En 2012-2016, les accidents impliquant un 2RM léger se produisent à 83 % en agglomération (85 % pour les 2RM ≤ 50 cm³).
La seule commune de Brive-la-Gaillarde rassemble 71 % des accidents 2RM légers (85 % de ces 2RM légers sont des cyclos ≤ 50 cm³).



Nota : aucun accident sur autoroute, cette catégorie de véhicule y est interdite.

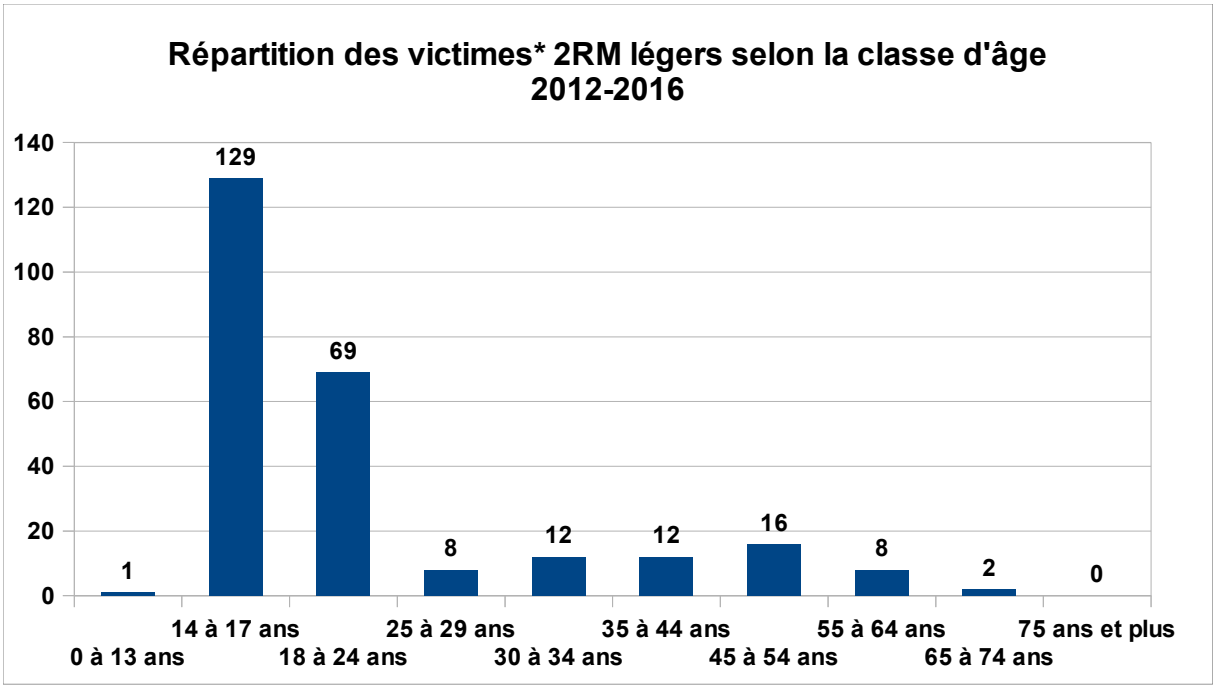
Véhicules ou piétons impliqués

accidents avec 2RM ≤ 125 cm³	2007-2011	2012-2016	
		Nb	%
véhicule seul sans piéton	46	33	13%
2RM et piéton	13	11	4%
2RM et VT	243	156	63%
2RM et un véh. autre que VT	28	38	15%
collisions multiples*	13	8	3%

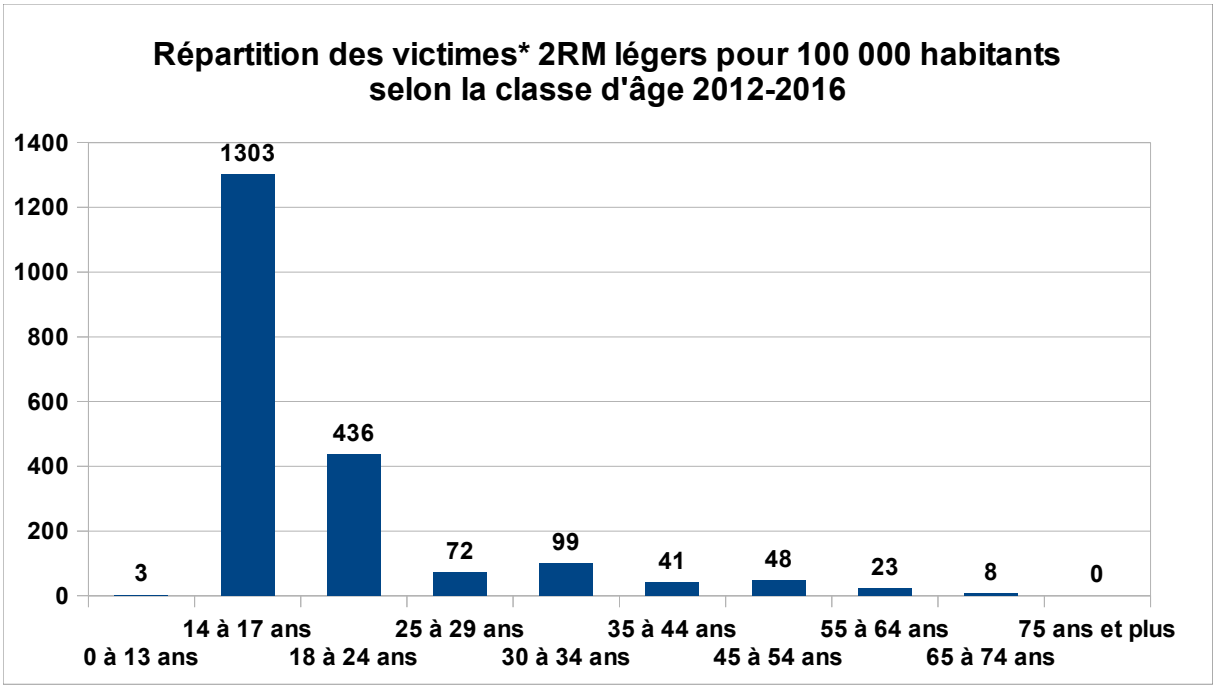
** les collisions multiples impliquent plus de deux véhicules sans piéton*

La majorité des accidents avec 2RM ≤ 125 cm³ sont des chocs avec un véhicule de tourisme, même si leur nombre et la part de ce type d'accident baissent entre les deux périodes d'observation.

Age des victimes



** victimes : tués + BH + BL*



** victimes : tués + BH + BL*

La classe d'âge des 14-17 ans est sur-représentée dans les accidents de 2RM légers.

2RM ≤ 125 cm³	2007-2011				2012-2016			
	accidents*	tués	BH	BL	accidents*	tués	BH	BL
usagers 2RM <50 ans	327	10	123	220	231	2	72	166
usagers 2RM ≥ 50 ans	19	0	12	7	16	1	7	9

** : double-compte, certains accidents impliquant des usagers des 2 classes d'âge.*

Les accidents 2RM légers ont lieu :

- de jour : 73 % ;
- hors intersection : 65 % ;
- par conditions météorologiques normales à 82 %.

Les accidents de 2RM légers ont lieu en semaine à 73 %, contre 27 % en week-end, fête et veille de fête.

L'analyse de la répartition des accidents impliquant un 2RM léger met en évidence les heures de pointes :

- du matin : 7 à 9 heures, en semaine ;
- du soir : 16 heures à 20 heures, en semaine y compris le samedi ;
- dans une moindre mesure, le midi.

Répartition des accidents selon l'heure et le jour de la semaine :

2012-2016	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche
00:00	0	0	0	1	1	2	0
01:00	0	0	0	0	0	0	1
02:00	0	0	0	0	0	0	0
03:00	0	0	0	0	0	1	0
04:00	0	0	0	0	0	0	0
05:00	0	0	0	1	0	1	0
06:00	0	0	0	0	0	0	0
07:00	2	5	5	3	5	0	3
08:00	3	1	3	0	2	0	0
09:00	0	0	0	1	2	2	0
10:00	1	1	0	1	1	2	0
11:00	2	2	1	3	2	3	1
12:00	3	3	6	1	4	0	0
13:00	0	2	4	4	1	2	0
14:00	2	2	1	1	2	4	1
15:00	3	1	4	2	2	3	1
16:00	0	6	0	2	7	1	2
17:00	0	8	6	3	8	5	1
18:00	2	4	3	9	8	5	0
19:00	2	1	4	3	3	2	1
20:00	3	1	0	1	2	2	2
21:00	1	2	2	0	0	1	1
22:00	0	0	2	0	0	3	0
23:00	0	0	1	0	0	1	1
Ensemble	24	39	42	36	50	40	15

- **Les 2RM > 125 cm³**

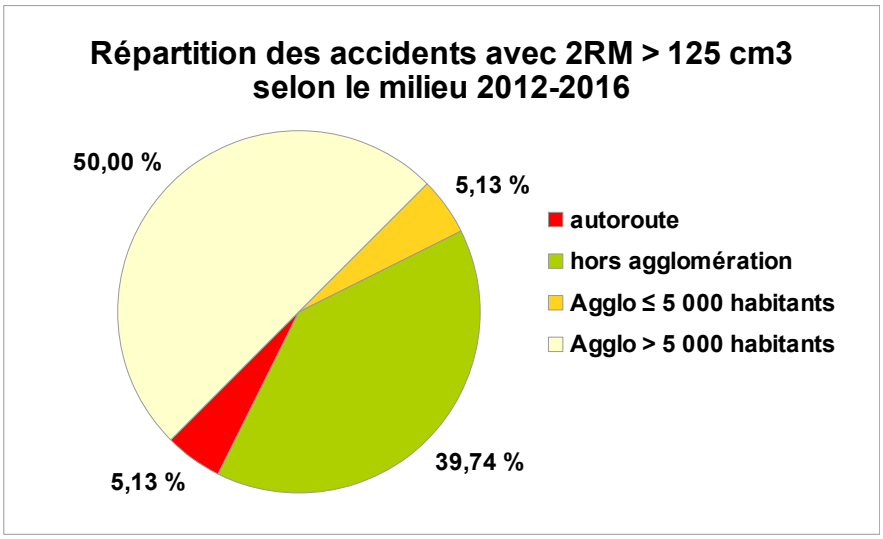
Les accidents de 2RM lourds représentent 1/4 des accidents de 2RM et 7 % de l'ensemble des accidents du département (soit 5 points de moins que celle de la famille des départements « ruraux peu denses »). Par contre, leur gravité est supérieure à celle des 2RM légers : 41 % des victimes graves en 2RM le sont avec des véhicules lourds.

	2007-2011					2012-2016				
	accidents	part//acc. 2RM	tués	victimes graves	part//acc. 2RM	accidents	part//acc. 2RM	tués	victimes graves	part//acc. 2RM
2RM >125 cm³	130	27%	10	78	35%	78	24%	7	57	41%
total 2RM	473		20	223		322		10	139	

Localisation

La moitié des accidents de 2RM lourds se produit en agglomération de plus de 5 000 habitants (41 % sur la seule commune de Brive-la-Gaillarde), puis hors agglomération.

Les accidents mortels de 2RM lourds surviennent hors agglomération, même si le nombre (4 accidents et 5 tués en 2012-2016) reste faible pour en tirer de réelles conclusions.



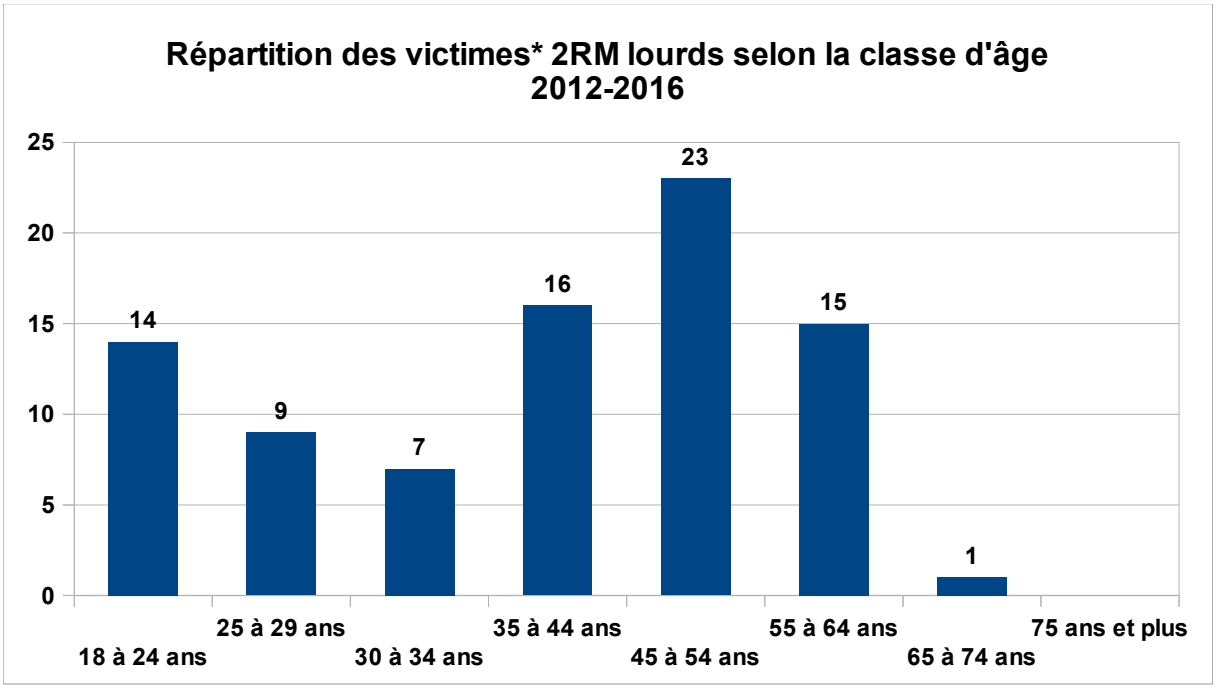
Véhicules ou piétons impliqués

accidents avec 2RM > 125 cm³	2007-2011	2012-2016	
		Nb	%
véhicule seul sans piéton	28	28	36%
2RM et piéton	4	3	4%
2RM et VT	78	35	45%
2RM et un véh. autre que VT	13	7	9%
collisions multiples*	7	5	6%

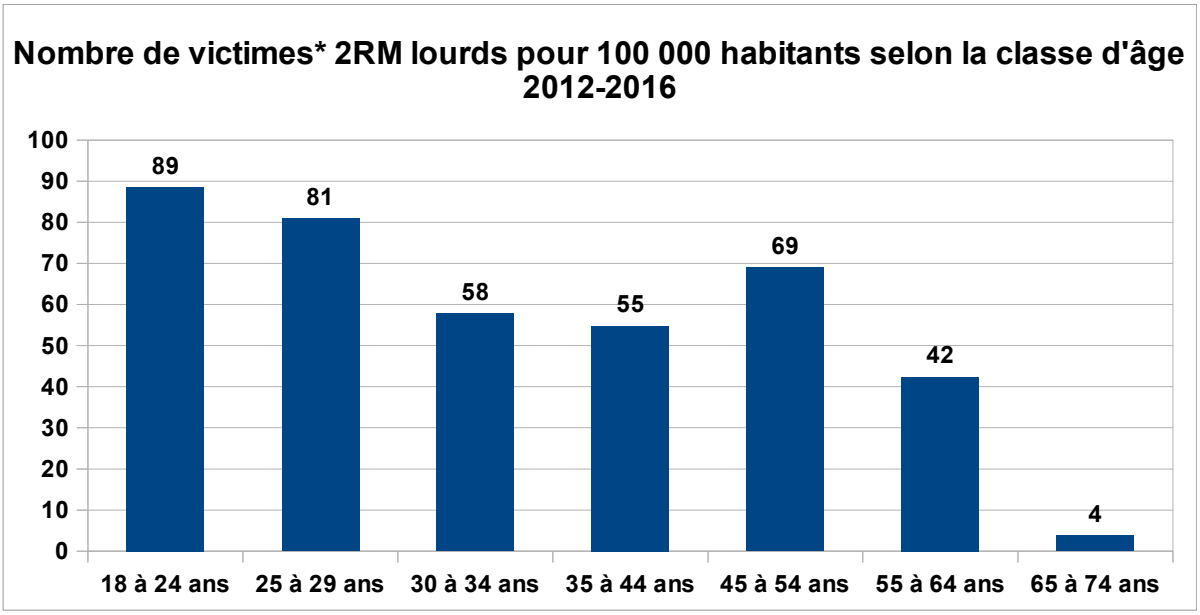
** les collisions multiples impliquent plus de deux véhicules sans piéton*

Les conflits de type un 2RM lourd contre un VT sont les plus nombreux, cependant les accidents véhicule seul sans piéton représentent une part considérable.

Age des victimes



** victimes : tués + BH + BL*



** victimes : tués + BH + BL*

Les écarts entre l'exposition au risque de chaque classe d'âge est moins marquée que pour les 2RM légers.

2RM> 125 cm³	2007-2011				2012-2016			
	accidents*	tués	BH	BL	accidents*	tués	BH	BL
usagers 2RM <50 ans	113	8	58	48	47	5	28	22
usagers 2RM ≥ 50 ans	18	2	10	5	33	2	22	6

** : double-compte, certains accidents impliquant des usagers des 2 classes d'âge.*

Les accidents 2RM légers ont lieu :

- de jour : 81 %;
- hors intersection : 74 %;
- par conditions météorologiques normales à 87 %.

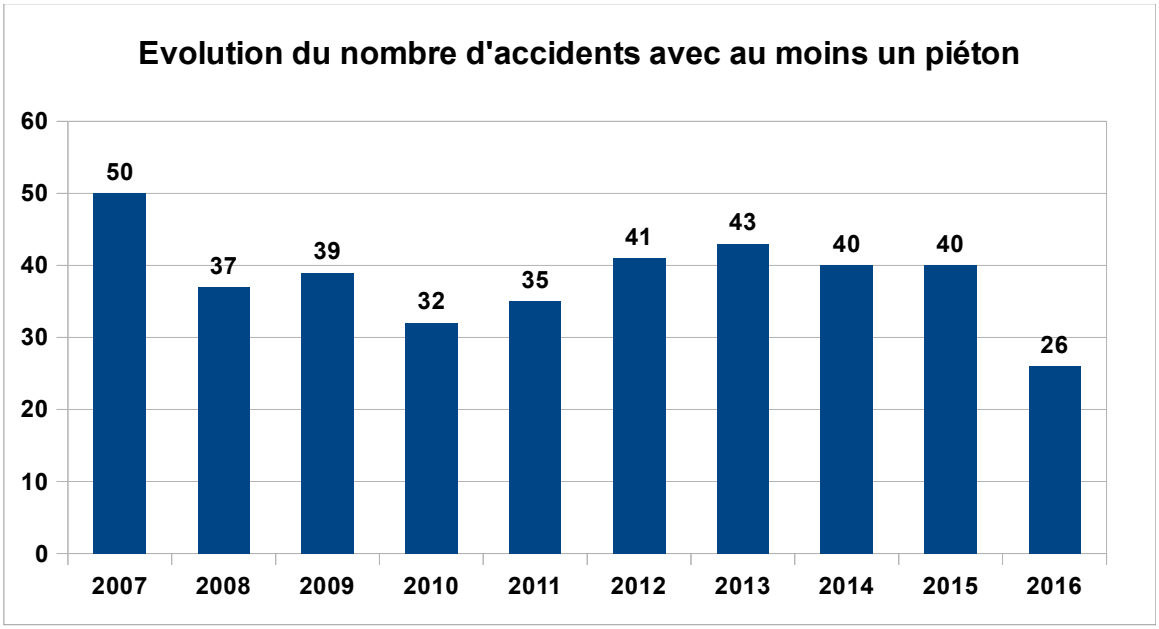
Les accidents de 2RM lourds ont lieu en semaine à 59 %, contre 41 % en week-end, fête et veille de fête.
Le nombre d'accidents étant faible, l'analyse de la répartition des accidents impliquant un 2RM lourd ne met en évidence aucun créneau horaire ou jour.

4- L'enjeu « partage de la chaussée : piétons et cyclistes »

Le partage de la voirie concerne la cohabitation des modes actifs avec le reste de la circulation. Il s'agit donc d'appréhender l'accidentaltié des piétons et des cyclistes afin de déterminer si elle constitue un enjeu pour le département de la Corrèze.
Les piétons et les cyclistes étant interdits sur le réseau autoroutier, les accidents sur autoroutes seront exclus des analyses détaillées ci-après.

Les piétons

Les accidents impliquant au moins un piéton représentent 17 % de l'ensemble des accidents sur la période 2012-2016. Leur nombre (190) est constant par rapport à la période 2007-2011 mais leur part est en augmentation de 4 points.



Nota : 2 accidents sont survenus sur autoroute, un en 2012 et un en 2013, ils ne figurent pas dans le graphe ci-dessus.

Si le nombre de ce type d'accident connaît une baisse particulière en 2016, aucune tendance ne se dégage.

Les accidents avec piétons représentaient 14 % de l'ensemble des accidents hors autoroute sur la période 2007-2011 et 18 % sur la période 2012-2016, soit une augmentation de 4 points.

Cette part (2012-2016) est supérieure à celle de la famille de départements « ruraux peu denses » de 4 points, ce qui conforte l'enjeu « piéton » en matière de sécurité routière.

Hors autoroute	2007-2011				2012-2016			
	Accidents	Tués	Victimes graves	Accidents Famille 7	Accidents	Tués	Victimes graves	Accidents Famille 7
piéton en agglo	187	7	101		182	4	75	
piéton hors agglo	6	2	6		6	0	7	
total	193	9	107	2091	188	4	82	1734
total accident	1372	103	818	16035	1038	68	557	12049
ratio piéton hors autoroute/total hors autoroute	14%	9%	13%	13%	18%	6%	15%	14%

Les accidents avec au moins un piéton surviennent en agglomération. Leur nombre est stable au cours des deux périodes.

Les accidents impliquant au moins un piéton hors agglomération hors autoroute sont au nombre de 6 en 5 ans (pour les deux périodes). Ce nombre est trop faible pour apporter un enseignement.

Les piétons tués sont également en nombre trop faible pour être analysés, leur part n'est pas représentative. Par contre, les victimes graves (tués + BH) au nombre de 82 pour la période 2012-2016, représentent 15 % des victimes graves hors autoroute et constituent un enjeu pour le département de la Corrèze, même s'il n'est pas possible de vérifier si cela représente un enjeu relatif par comparaison avec la famille de départements « ruraux peu denses » en l'absence de cet indicateur.

Les accidents avec au moins un piéton en agglomération sont concentrés (90 %) sur les 5 communes recensant le plus de population et en particulier la commune de Brive-la-Gaillarde qui, à elle seule, compte 69 % des accidents avec au moins un piéton sur la période 2012-2016, part qui reste stable dans le temps.

		2007-2011		2012-2016	
Corrèze	Accidents avec piéton en agglo	187	*20%*	182	*24%*
	tous accidents en agglo	958		750	
Brive-la-Gaillarde	Accidents avec piéton en agglo	131	*18%*	126	*22%*
	tous accidents en agglo	740		582	
Tulle	Accidents avec piéton en agglo	16	*28%*	23	*41%*
	tous accidents en agglo	58		56	
Ussel	Accidents avec piéton en agglo	13	*29%*	7	*22%*
	tous accidents en agglo	45		32	
Malemort	Accidents avec piéton en agglo	5	*31%*	9	*60%*
	tous accidents en agglo	16		15	
Egletons	Accidents avec piéton en agglo	3	*33%*	3	*43%*
	tous accidents en agglo	9		7	

Cependant, l'accidentalité de la commune de Tulle présente une particularité, à savoir une proportion importante d'accidents avec piéton. Sur les communes de Malemort et Egletons, la proportion est également importante mais ne portant que sur un nombre faible d'accidents, le phénomène est de moindre ampleur.

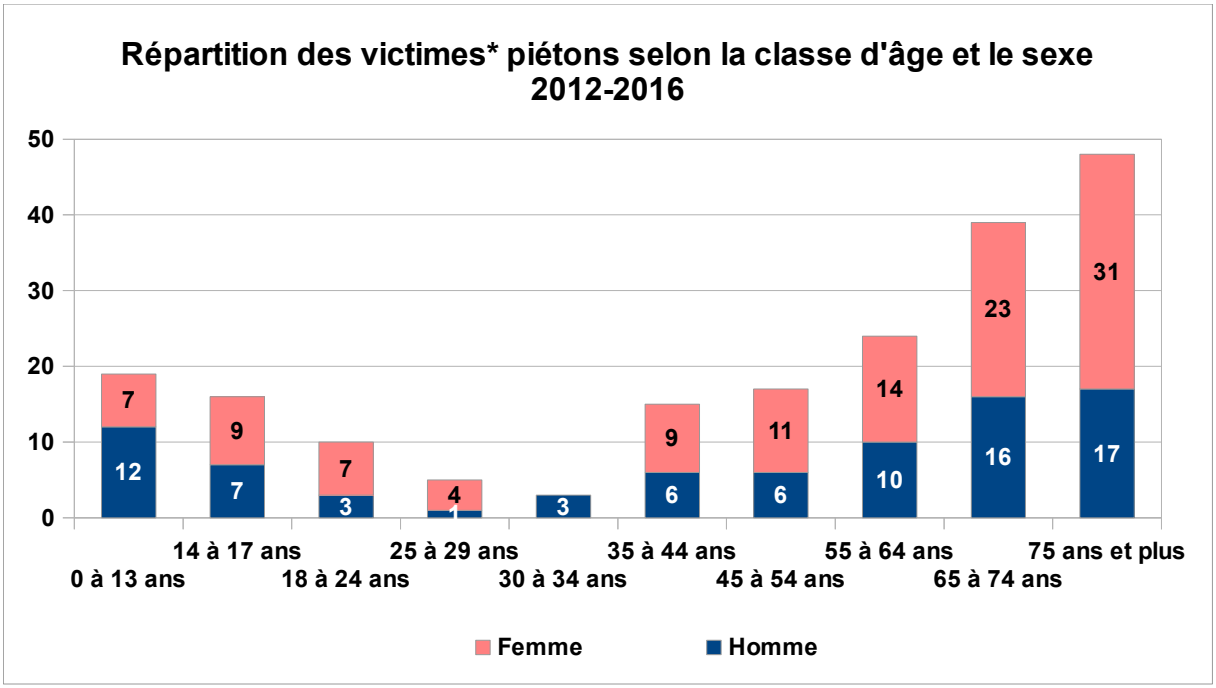
Véhicules impliqués

accidents avec au moins un piéton et…		2007-2011	2012-2016
avec un seul véhicule	cyclo	12	10
	moto	4	2
	VT	154	146
	VUL	13	15
	PL	5	3
	Autres	1	5
avec 2 véhicules	collisions multiples*	4	7

* collisions impliquant 2 véhicules, 4 cas avec 2 VT, 2 cas moto/VT, 2 cas VT/VUL, puis 3 cas : voiturette/VT, 2 motos, 2 VUL.

78 % des accidents avec piéton sont des chocs piéton / VT.

Age et sexe des victimes piétons

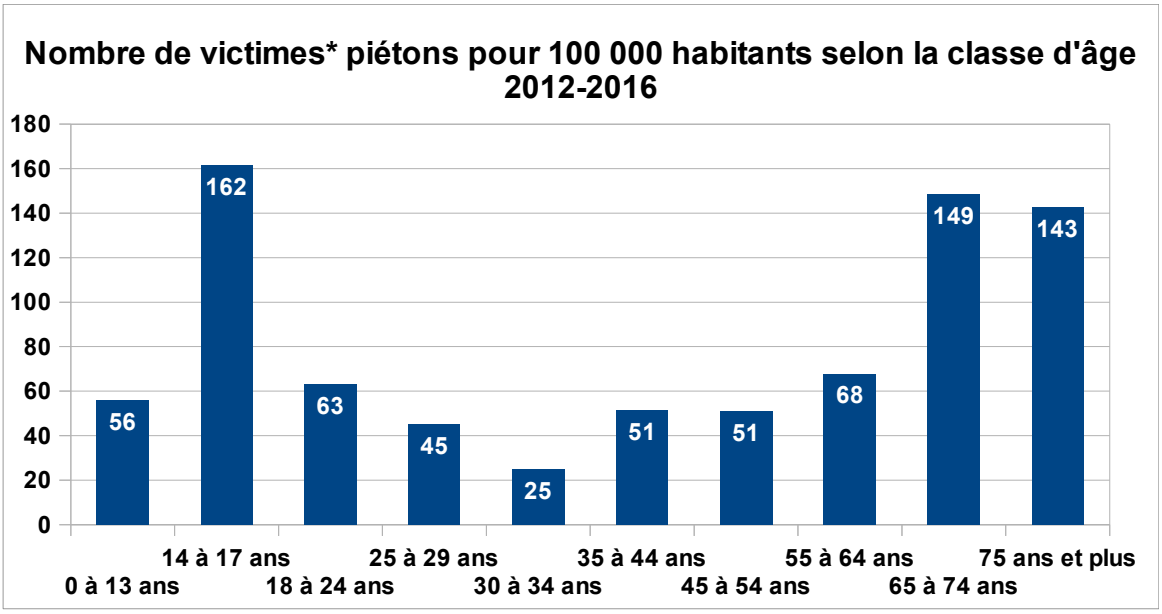


** victimes : tués + BH + BL*

Sur la période 2012-2016, les seniors de 65 ans et plus représentent 44 % des victimes piétons, ils étaient 39 % sur la période 2007-2011.

Les femmes piétons victimes sont plus nombreuses que les hommes (59 %), elles sont 51 % dans la population du département. Cette sur-représentation se retrouve dans toutes les classes d'âge, à l'exception des classes d'âge 0-13 ans et 30-34 ans.

Dans la population, la répartition homme / femme oscille légèrement (entre 49 % et 51 %) selon les classes d'âge, avec toutefois une augmentation sensible de la part des femmes à partir de 65 ans (58 % de femmes).
Par comparaison, la part des femmes piétons victimes de 65 ans et plus est de 62 %.



** victimes : tués + BH + BL*

Afin de connaître les classes d'âge les plus exposées, il est nécessaire de regarder le nombre de victimes par classes d'âge selon la population correspondant à cette classe.
Ainsi, il ressort en particulier :

- les jeunes de 14 à 17 ans ;
- les seniors de 65 ans et plus.

Des enquêtes sur la mobilité locale pourraient éclairer ces données, notamment en précisant si les usagers de la marche sont plus nombreux dans ces classes d'âge.

Les accidents avec au moins un piéton ont lieu de jour (77 %), hors intersection (79 %), par conditions atmosphériques normales (75 %).
Parmi les 197 piétons recensés en 2012-2016, les motifs de déplacements sont :

- promenade-loisirs 59
- courses-achats 36
- domicile-école 19
- domicile-travail 8
- utilisation professionnelle 2

Répartition des accidents selon l'heure et le jour de la semaine :

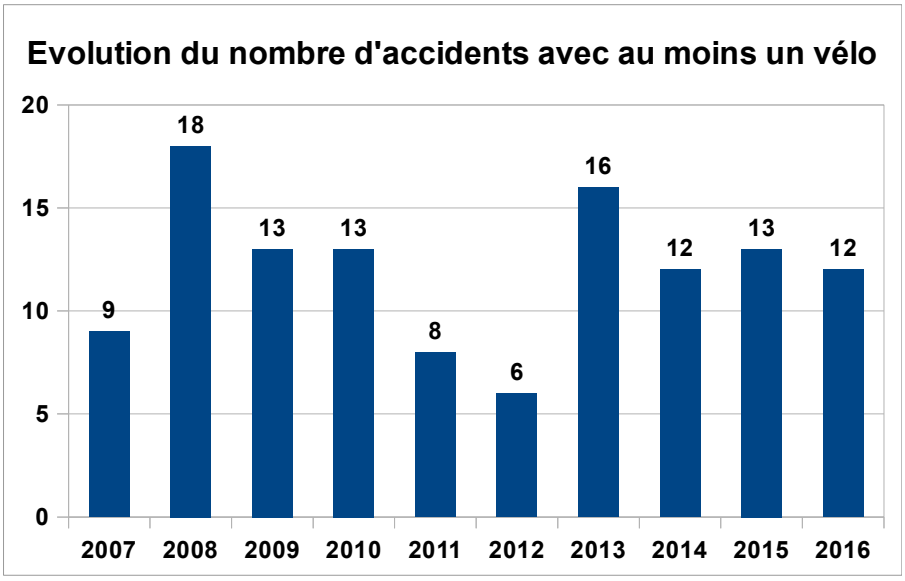
2012-2016	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche
00:00	0	0	0	0	0	0	1
01:00	0	0	0	0	0	0	0
02:00	0	0	0	0	1	0	0
03:00	0	0	0	0	0	0	0
04:00	0	0	0	0	0	0	0
05:00	0	0	0	0	0	0	0
06:00	0	0	0	0	0	0	0
07:00	3	2	2	2	2	0	0
08:00	2	4	1	1	3	1	0
09:00	0	2	5	1	2	2	2
10:00	3	3	1	2	0	1	0
11:00	0	1	1	3	5	1	2
12:00	3	2	2	0	2	0	0
13:00	1	2	0	0	1	0	0
14:00	3	3	2	1	0	0	1
15:00	0	4	2	1	6	3	0
16:00	1	4	3	3	3	5	2
17:00	4	6	4	4	4	0	1
18:00	5	4	7	7	0	4	1
19:00	0	3	1	0	0	5	1
20:00	0	0	0	0	0	0	1
21:00	1	0	0	0	1	0	1
22:00	0	0	0	0	0	0	0
23:00	0	0	0	0	0	1	0
Ensemble	26	40	31	25	30	23	13

L'analyse par heure et jour de la semaine sur la période 2012-2016 met en évidence une légère prédominance pour la survenue des accidents avec piéton l'après-midi, hors dimanche, mais sans toutefois faire apparaître une concentration particulière.

Les vélos

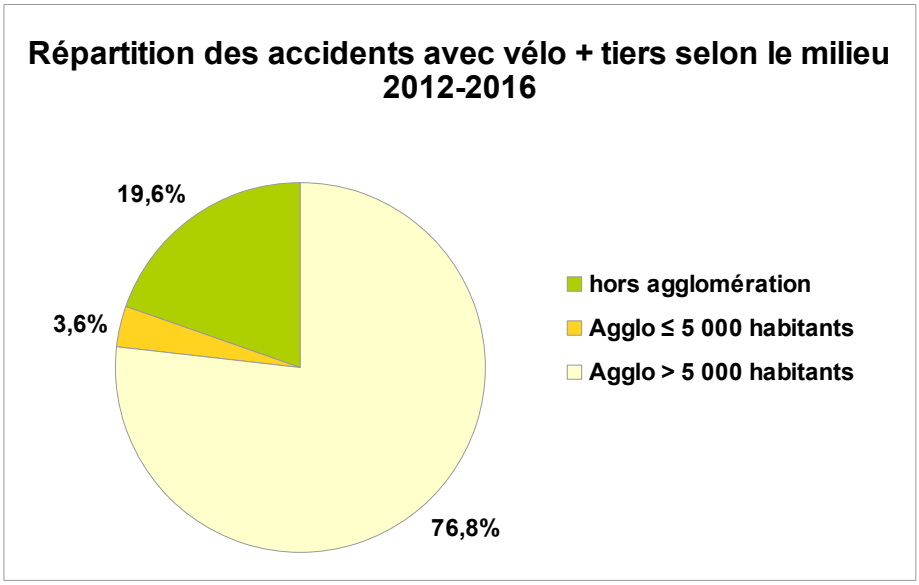
Les accidents impliquant un vélo représentent 5 % de l'ensemble des accidents sur la période 2012-2016 et 6 % des accidents hors autoroute. Leur nombre est constant par rapport à la période 2007-2011.

Nota : aucun accident recensé impliquant un vélo et un piéton ; aucun accident sur autoroute ;
six accidents impliquent un vélo seul (1 en 2007, 2 en 2008, 1 en 2013, 1 en 2014 et 1 en 2015).



Les accidents impliquant un vélo sont au nombre de 61 sur la période 2007-2011 (58 hors accident véhicule seul) et 59 sur la période 2012-2016 (56 hors accident véhicule seul). Les parts qu'ils représentent dans l'accidentalité hors autoroute sont similaires à celles de la famille des départements « ruraux peu denses ».

Les accidents avec au moins un vélo se produisent à 80 % en agglomération. Cette répartition est stable au cours des deux périodes d'observation.



Les cyclistes tués sont en nombre trop faible pour qu'une analyse pertinente puisse être réalisée.

Hors autoroute	2007-2011				2012-2016			
accidents avec vélo + tiers	Accidents	Tués	Victimes graves	Accidents Famille 7	Accidents	Tués	Victimes graves	Accidents Famille 7
vélo hors agglo	10	3	9	223	11	1	8	255
vélo en agglo ≤ 5 000 habitants	7	0	5	121	2	0	1	110
vélo en agglo > 5 000 habitants	41	1	11	392	43	1	16	320
total	**58**	**4**	**25**	**513**	**56**	**2**	**25**	**430**
total accidents hors agglo	414	77	466	8105	288	57	319	6469
total accidents en agglo ≤ 5 000 habitants	99	11	91	2141	65	3	67	1507
total accidents en agglo > 5 000 habitants	859	15	261	5789	685	8	171	4073
total accidents hors autoroute	**1372**	**103**	**818**	**16035**	**1038**	**68**	**557**	**12049**
ratio vélo hors autoroute/total hors autoroute	4%	4%	3%	3%	5%	3%	4%	4%

Les usagers à bicyclette tués sont en nombre trop faible pour permettre une analyse pertinente. Il en est de même pour le nombre de victimes graves, de plus, ce nombre reste stable entre les deux périodes.

Les accidents avec au moins un vélo en agglomération sont concentrés sur la ville de Brive-la-Gaillarde (84 % en 2012-2016), mais la proportion des accidents avec vélo y est similaire à celle sur le département de la Corrèze en agglomération.

accidents avec vélo + tiers		2007-2011		2012-2016	
Corrèze	Accidents avec vélo en agglo	48	*5%*	45	*6%*
	tous accidents en agglo	958		750	
Brive-la-Gaillarde	Accidents avec vélo en agglo	38	*5%*	38	*7%*
	tous accidents en agglo	740		582	
Ussel	Accidents avec vélo en agglo	1	*2%*	3	*9%*
	tous accidents en agglo	45		32	

Pour les autres villes, le nombre d'accidents est inférieur à 3.

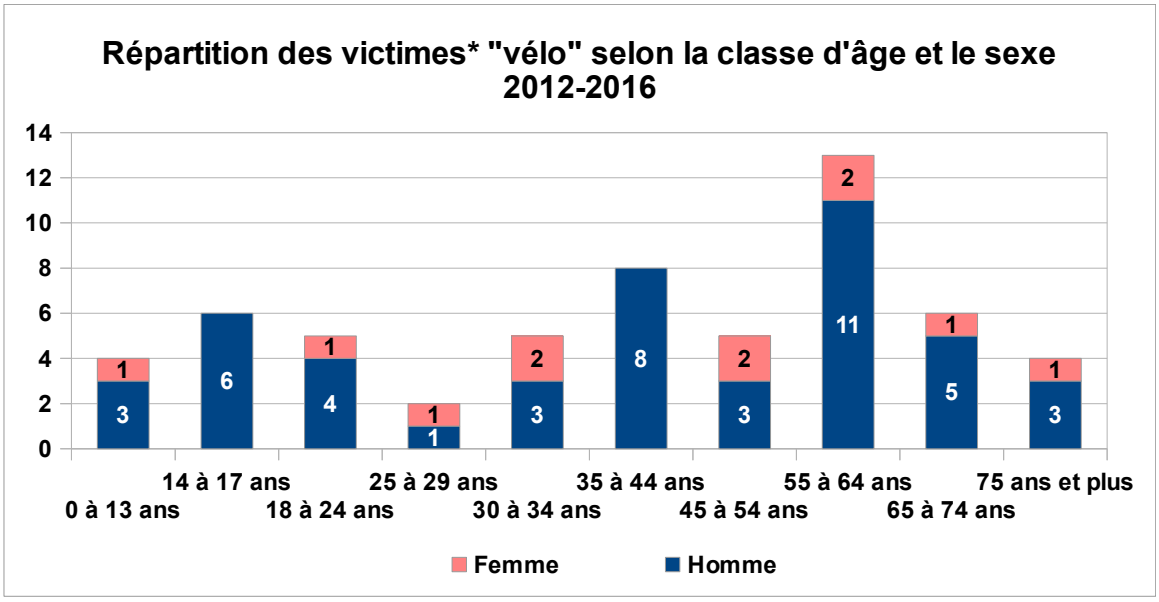
Véhicules impliqués

accidents avec vélo + tiers avec…		2007-2011	2012-2016
un seul véhicule	vélo	0	2
	cyclo	0	1
	moto	0	1
	VT	53	46
	VUL	2	4
	PL	2	1
	Autres	0	0
2 véhicules ou plus	collisions multiples*	1	1

* collisions impliquant un vélo et 2 véhicules ou plus, 2 cas : 1 en 2008 impliquant 1 VT et 4 vélos, 1 en 2016 impliquant un vélo, un cyclo et un VT.

82 % des accidents avec vélo sont des chocs avec un véhicule de tourisme en 2012-2016 (91 % en 2007-2011).

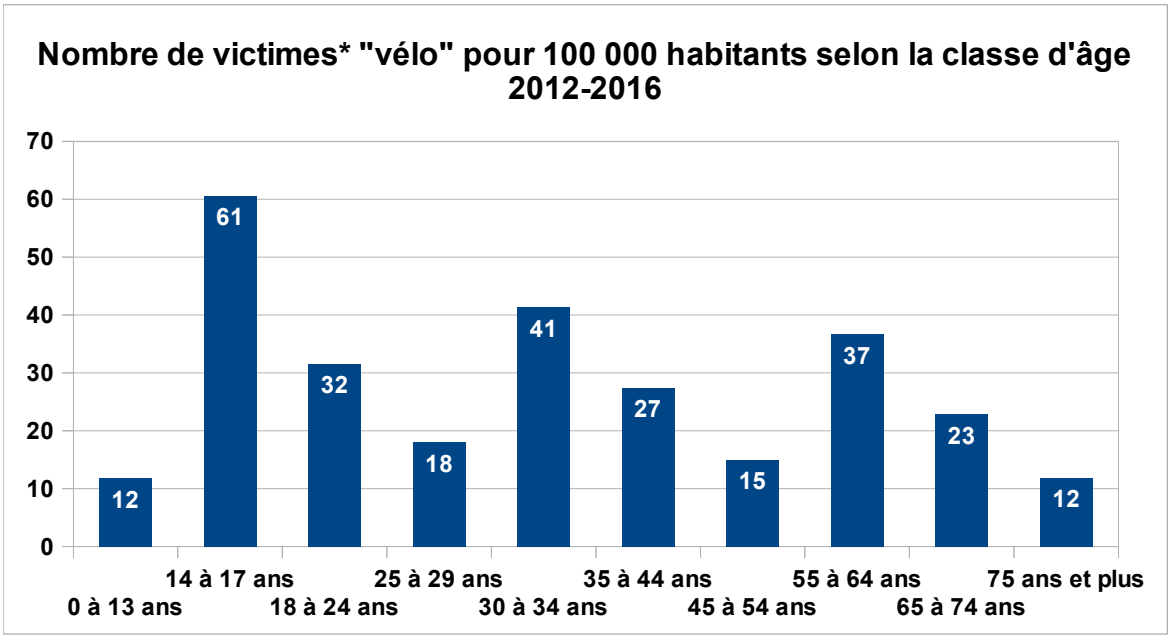
Age et sexe des victimes à vélo



** victimes : tués + BH + BL*

Les hommes victimes à vélo sont sur-représentés : ils représentent 81 % des victimes, alors qu'ils représentent 49 % de la population. Cette sur-représentation se retrouve dans toutes les classes d'âge.

La connaissance de l'utilisation du vélo comme mode de déplacement donnerait très certainement des explications à cette particularité.



** victimes : tués + BH + BL*

Les classes d'âge les plus exposées, appréhendées par rapport à la population correspondant à cette classe, sont principalement les 14-17 ans.

Les accidents impliquant au moins un vélo ont lieu de jour (89 %), pour moitié hors intersection, par conditions atmosphériques normales (93 %).

Parmi les 60 usagers vélo recensés en 2012-2016, les motifs de déplacements sont :

- promenade-loisirs 32
- domicile-travail 7
- utilisation professionnelle 4
- domicile-école 2

Répartition des accidents selon l'heure et le jour de la semaine :

2012-2016	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche
00:00	0	0	0	0	0	0	0
01:00	0	0	0	0	0	0	0
02:00	0	0	0	0	0	0	0
03:00	0	0	0	0	0	0	0
04:00	0	0	0	0	0	0	0
05:00	0	0	0	0	0	0	0
06:00	1	0	0	0	0	0	0
07:00	0	0	0	0	0	0	0
08:00	0	0	0	0	1	0	1
09:00	0	1	1	0	0	0	0
10:00	1	1	0	2	1	1	1
11:00	0	3	0	0	1	1	1
12:00	0	1	0	1	1	2	0
13:00	1	0	1	0	0	1	0
14:00	0	0	1	1	1	0	1
15:00	0	1	1	0	0	2	2
16:00	0	1	0	0	0	3	1
17:00	0	2	0	3	1	1	1
18:00	0	1	0	1	1	0	0
19:00	0	1	0	0	1	1	1
20:00	0	1	0	0	0	0	0
21:00	0	0	0	1	0	0	0
22:00	0	0	0	0	0	0	0
23:00	0	0	0	0	1	0	0
Ensemble	3	13	4	9	9	12	9

Aucune concentration d'accidents avec vélo ne ressort de l'analyse de la répartition des accidents selon les heures et jours de la semaine.

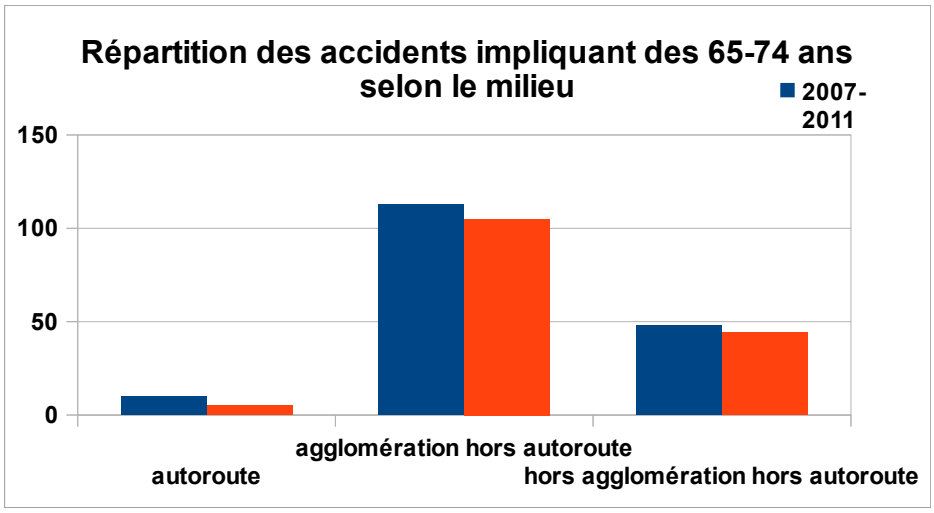
5- L'enjeu « seniors»

Les seniors de 65-74 ans

Les accidents impliquant un usager de 65 à 74 ans représentent 14 % de l'ensemble des accidents du département, ils sont au nombre de 154 pour la période 2012-2016, ce qui en soit constitue un enjeu absolu, même si le nombre de tués dans cette classe d'âge est de 7 sur cette période.

Pour la période 2012-2016, le décompte des victimes de cet âge s'élève à 113 : 7 tués, 52 BH et 54 BL, soit 8 % de l'ensemble des victimes des accidents corporels de la Corrèze, les seniors de 65-74 ans représentent 11 % de la population du département.

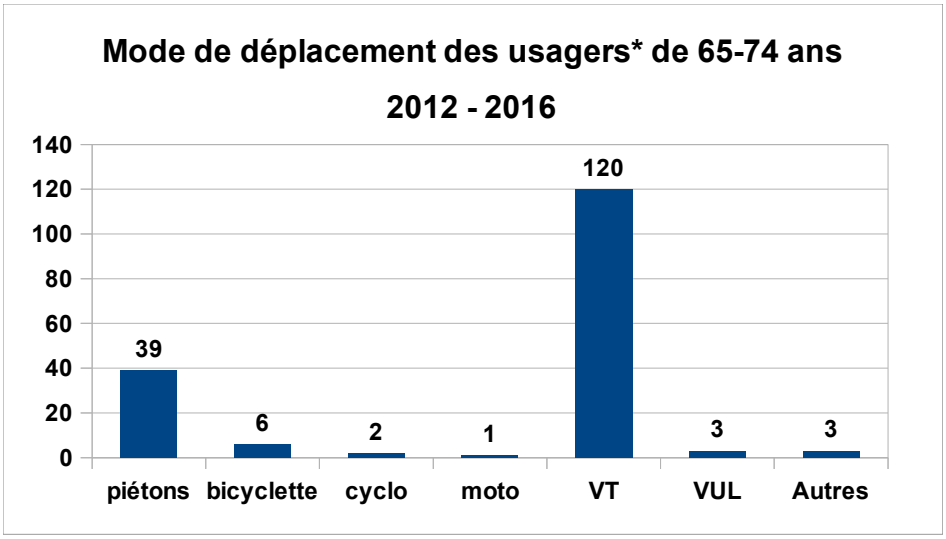
Les tués de cette classe d'âge représente 9 % de l'ensemble des tués sur la période 2012-2016, soit 3 points de moins que pour les départements « ruraux peu denses ».



Les accidents impliquant un usager de 65-74 ans se produisent majoritairement en agglomération (68 %) puis hors agglomération (29 %). Le nombre d'impliqués a peu évolué entre les deux périodes d'observation.

Impliqués 65-74 ans	autoroute	agglomération hors autoroute	hors agglomération hors autoroute
2007-2011	14	124	55
2012-2016	6	118	50

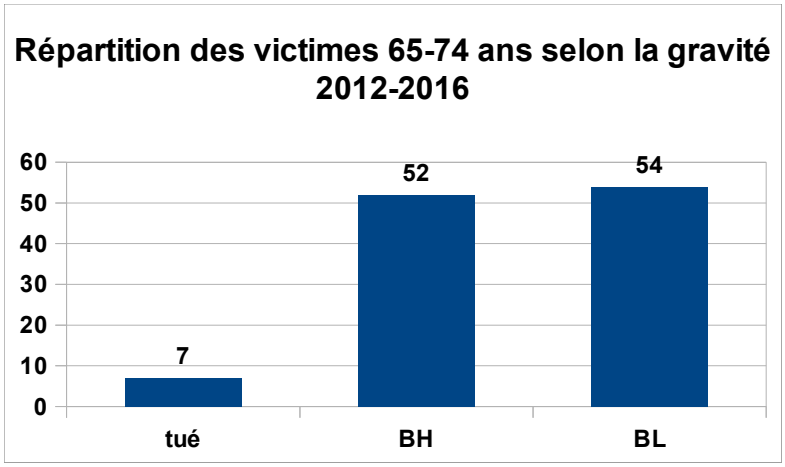
Les hommes sont sur-représentés mais dans une moindre mesure que pour les classes d'âge plus jeunes : 54 % des usagers impliqués sont des hommes et 59 % des victimes. Ils sont 47 % dans la population de cette classe d'âge.



** usagers : il s'agit de tous les impliqués (victimes et indemnes identifiés dans les accidents).*

Le mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents corporels de cette classe d'âge est le véhicule de tourisme (69 % des impliqués). Les accidents impliquant un piéton de cette classe d'âge sont au nombre de 38 pour la période 2012-2016.

Parmi les 113 victimes recensées en 2012-2016, de cette classe d'âge, 54 sont des conducteurs (48 %) dont 42 des conducteurs de voiture de tourisme. 18 % sont des passagers de véhicules et 35 % des piétons.



Parmi les victimes, les piétons représentent 37 % des blessés et aucun tué sur la période 2012-2016.

Répartition des accidents selon l'heure et le jour de la semaine :

2012-2016	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche
00:00	0	0	0	0	0	0	0
01:00	0	0	0	0	0	0	0
02:00	0	0	0	0	0	0	0
03:00	0	0	0	0	0	0	0
04:00	0	0	0	0	0	0	0
05:00	0	0	0	0	0	0	1
06:00	0	0	0	0	0	0	1
07:00	0	0	2	0	1	0	1
08:00	0	1	1	0	2	1	1
09:00	0	1	1	0	0	2	1
10:00	4	5	2	3	0	4	2
11:00	1	1	1	2	4	2	3
12:00	1	0	2	1	2	2	0
13:00	6	1	1	1	2	0	0
14:00	2	3	0	1	1	0	0
15:00	1	2	5	0	4	3	1
16:00	2	2	3	0	4	7	0
17:00	1	3	1	3	3	1	3
18:00	2	4	3	2	3	2	0
19:00	2	1	0	0	0	2	1
20:00	0	1	1	1	0	0	0
21:00	0	0	0	0	0	0	0
22:00	0	0	0	0	0	0	0
23:00	0	1	1	0	0	1	0
Ensemble	22	26	24	14	26	27	15

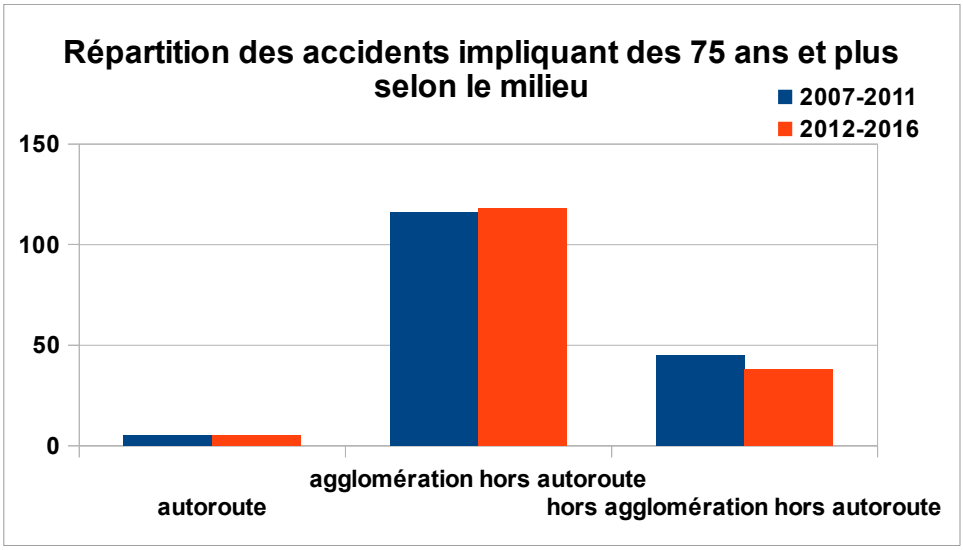
L'analyse par heure et jour de la semaine sur la période 2012-2016 révèle que ces accidents surviennent plutôt dans l'après-midi mais, sans toutefois, une réelle concentration.

Les seniors de 75 ans et plus

Les accidents impliquant un usager de 75 ans et plus représentent 15 % de l'ensemble des accidents du département, ils sont au nombre de 161 pour la période 2012-2016, ce qui en soit constitue un enjeu absolu, et le nombre de tués dans cette classe d'âge est de 18 sur cette période.

Pour la période 2012-2016, le décompte des victimes de cet âge s'élève à 132 : 18 tués, 68 BH et 46 BL, soit 9 % de l'ensemble des victimes des accidents corporels de la Corrèze, les seniors de 75 ans et plus représentent 14 % de la population du département.

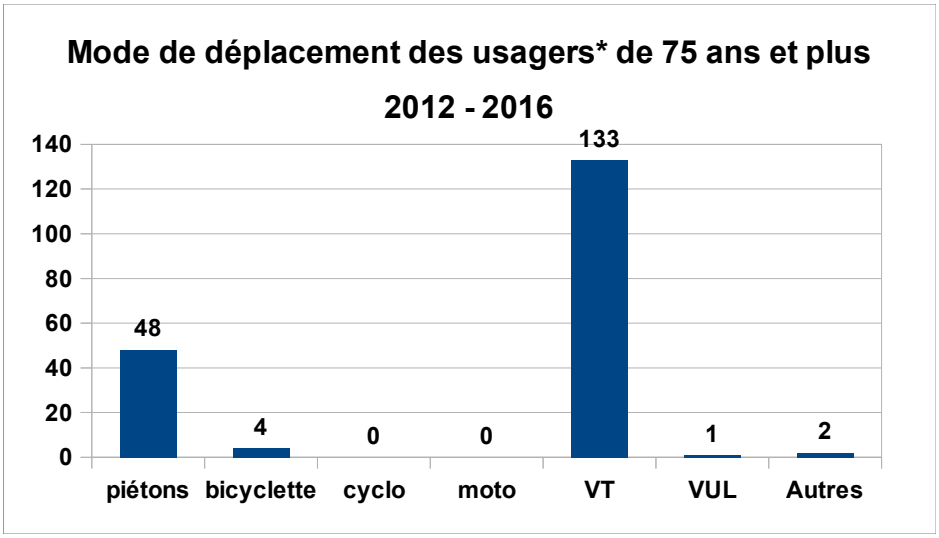
Les tués de cette classe d'âge représente 23 % de l'ensemble des tués sur la période 2012-2016, soit 4 points de plus que pour les départements « ruraux peu denses ».



Les accidents impliquant un usager de 75 ans et plus se produisent majoritairement en agglomération (73 %) puis hors agglomération (24 %), répartition confirmée par les impliqués de cette classe d'âge. Le nombre d'impliqués a peu évolué entre les deux périodes d'observation.

Impliqués 75 ans et plus	autoroute	agglomération hors autoroute	hors agglomération hors autoroute
2007-2011	11	132	55
2012-2016	5	130	53

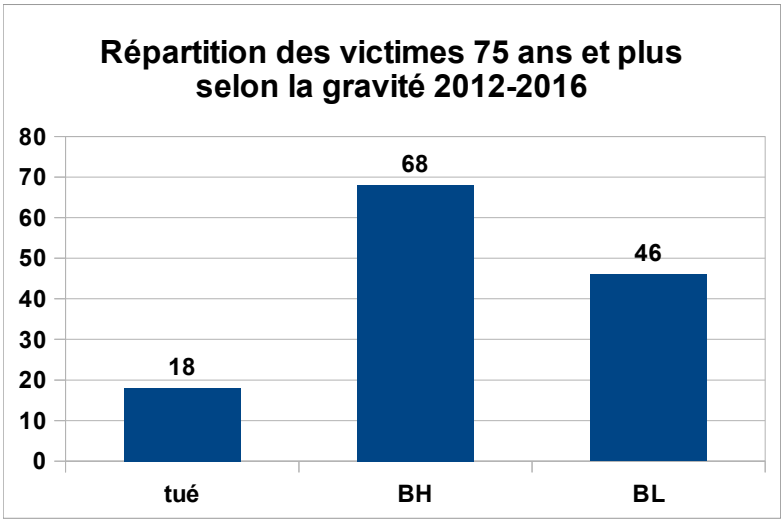
Les hommes sont sur-représentés mais dans une moindre mesure que pour les classes d'âge plus jeunes : 54 % des usagers impliqués sont des hommes et 47 % des victimes. Ils sont 38 % dans la population de cette classe d'âge.



** usagers : il s'agit de tous les impliqués (victimes et indemnes identifiés dans les accidents).*

Le mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents corporels de cette classe d'âge est le véhicule de tourisme (71 % des impliqués). Les accidents impliquant un piéton de cette classe d'âge sont au nombre de 48 pour la période 2012-2016. Les piétons sont 26 % des usagers impliqués de cette classe d'âge.

Parmi les 132 victimes recensées en 2012-2016, de cette classe d'âge, 65 sont des conducteurs (49 %) dont 59 des conducteurs de voiture de tourisme.



14 % sont des passagers de véhicules et 36 % des piétons.

Parmi les victimes, les piétons représentent 41 % des blessés et 5 tués sur la période 2012-2016.
Les accidents impliquant des usagers de 75 ans et plus, ont lieu de jour (88 %).
L'analyse par heure et par jour sur la période 2012-2016 montre que ces accidents ont lieu de jour entre 8 heures et 18 heures sans réelle concentration.

Répartition des accidents selon l'heure et le jour de la semaine :

2012-2016	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche
00:00	0	0	0	0	0	0	0
01:00	0	0	0	0	0	0	0
02:00	0	0	0	0	0	0	0
03:00	0	0	0	0	0	0	0
04:00	0	0	0	0	0	0	0
05:00	0	0	0	0	0	0	0
06:00	0	0	0	0	1	0	0
07:00	1	0	0	0	0	0	1
08:00	0	0	0	0	1	1	0
09:00	1	2	6	1	1	5	1
10:00	2	4	3	3	0	1	1
11:00	3	4	2	3	4	0	5
12:00	0	3	1	1	2	3	1
13:00	0	1	0	1	0	0	0
14:00	4	3	4	1	0	0	3
15:00	2	2	0	2	2	3	1
16:00	1	7	2	3	4	1	2
17:00	3	2	3	3	2	1	2
18:00	3	1	3	3	3	2	2
19:00	0	2	2	1	0	1	0
20:00	0	0	0	2	0	0	0
21:00	0	0	0	0	1	0	0
22:00	0	0	0	0	0	0	0
23:00	0	0	1	0	0	1	0
Ensemble	20	31	27	24	21	19	19

6- L'enjeu « distracteurs de conduite »

« Conduire requiert une concentration permanente pour traiter et interpréter un grand nombre d'informations. Une seconde d'inattention peut avoir des conséquences dramatiques, notamment lorsque intervient à ce moment précis un événement de circulation non routinier, que le conducteur est censé détecter et interpréter avant d'y réagir de façon appropriée, le tout très rapidement. Encore faut-il que son attention soit intégralement disponible, et non pas mobilisée ailleurs. »

Les « distracteurs » sont identifiés dans le BAAC, via le champ « facteurs présumés d'accidents liés à l'usager » et la modalité « téléphone et distracteurs technologiques (Cf. guide d'établissement du DGO – annexe technique).

Ce champ ne concerne que les conducteurs et les piétons. Il est renseigné par les forces de l'ordre selon les constatations opérées et les premières hypothèses, et ceci indépendamment des conclusions définitives de la procédure judiciaire.

Il n'est donc pas renseigné pour tous les conducteurs et tous les piétons.

	Corrèze			Famille 7*
	attention perturbée	distracteurs connus	% acc. attention perturbée/ acc. distracteurs connus	% acc. attention perturbée/ acc. distracteurs connus
2007-2011	121	329	37%	44%
2012-2016	285	451	63%	43%

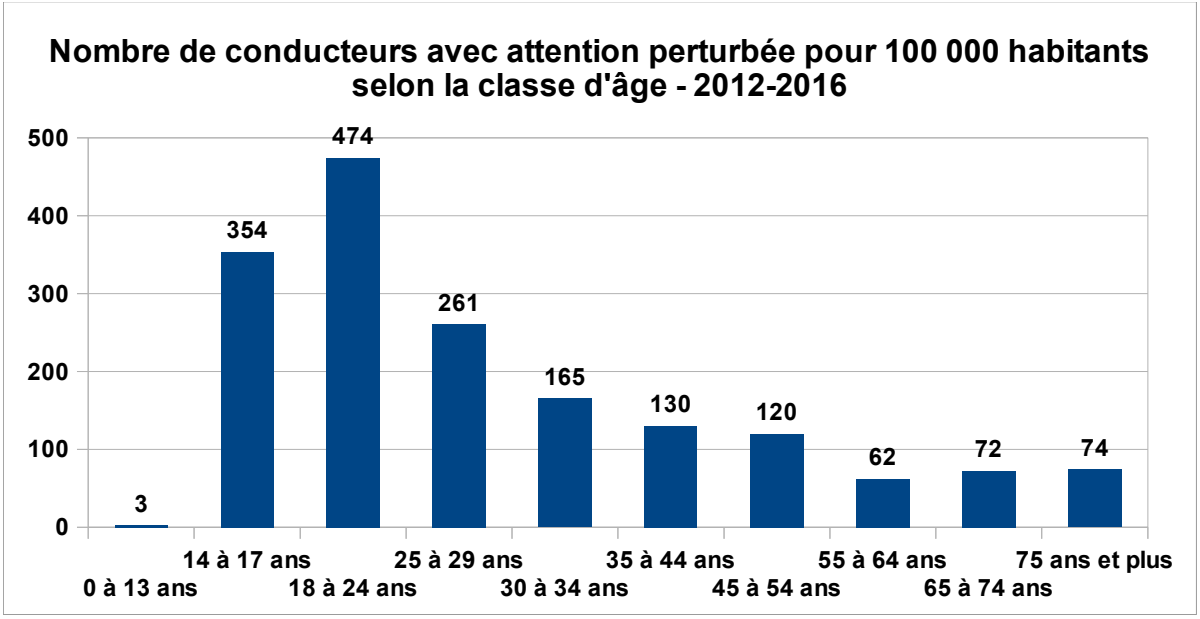
** : famille 7 : départements « ruraux peu denses »*

Les résultats obtenus par exploitation de la base accidents font apparaître des écarts importants entre les deux périodes, avec notamment des résultats en augmentation (tant pour les accidents avec attention perturbée qu'avec distracteurs connus) à partir de 2014 (Cf. en annexe 6.7, le détail par année).

Cette augmentation brutale interpelle et fait émettre des réserves sur l'interprétation possible de ces résultats.

L'attention perturbée a été relevée pour 28 piétons sur la période 2012-2016, contre 9 sur la période 2007-2011, avec notamment en 2012-2016, des personnes âgées de 75 ans et plus (10) et des jeunes de 14 à 17 ans (6).

Pour les conducteurs, l'attention perturbée a été relevée dans 304 cas pour la période 2012-2016 contre 115 cas pour la période 2007-2011.



Le nombre de cas d'attention perturbée relevée pour les conducteurs, analysé selon leur âge, permet de mettre en évidence les classes d'âge les plus concernées : à savoir en tout premier lieu les jeunes de 18-24 ans puis de 14-17 ans.
Les données relatives aux auteurs présumés responsables des accidents mortels ne font état d'aucun usager utilisant son téléphone ou ayant commis une inattention en 2015-2016.

IV-Les orientations d'actions

Comme détaillé dans la démarche d'élaboration du DGO, 6 groupes de travail correspondant aux 6 enjeux définis en comité de pilotage ont travaillé à la définition d'orientations d'actions qui portent sur :

- l'amélioration de la connaissance,
- les infrastructures,
- l'éducation, la sensibilisation, la formation et l'information
- les contrôles et sanctions,

1- La lutte contre les risques routiers professionnels

Amélioration de la connaissance

- Élaborer une base de données liée à l'accidentalité des risques routiers professionnels en collaboration ODSR et CARSAT

- Susciter le développement de diagnostics de l'accidentalité par entreprise et secteur d'activité

Infrastructures

- Inviter au dialogue entre gestionnaire et entreprises sur le thème de l'accès aux entreprises

- Mener une réflexion sur les déplacements à l'intérieur des entreprises bénéficiant de site de taille importante

Éducation, sensibilisation, formation et information

- Promouvoir les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises

- Relancer l'adhésion à la charte « entreprises engagées »

- Promouvoir les formations à la conduite, et à l'utilisation du(des) véhicule(s)

- Informer sur les obligations de l'employeur et sa responsabilité

- Promouvoir l'éco-conduite comme mode de changement des comportements routiers (bénéfique également pour le trajet domicile-travail)

- Développer le co-voiturage (site internet ou en intranet, application sur portable) et les modes alternatifs de déplacement (transports en communs) : de façon plus globale mener une réflexion sur les déplacements liés à l'activité de l'entreprise

- Planifier de manières administratives les déplacements (planning), les préparer à l'avance, et réorganiser sa journée de travail, réduire les déplacements et la fatigue

- Sensibiliser les entreprises à l'utilisation du numérique (audioconférence, visioconférence…) et à installer un coin repas pour limiter les déplacements

- Valoriser les bons comportements routiers dans l'entreprise

Contrôles et sanctions

- Vérification de l'état des véhicules : suivi de l'entretien, des pneumatiques etc.
- Vérification au niveau des chargements : surcharge et arrimage correct.
- Question des véhicules bénéficiant de facilités de passage : ambulance et billets d'urgence

2- La conduite sous l'emprise de l'alcool ou de produits psychoactifs

Amélioration de la connaissance

- Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations alcool/stupéfiants lors des contrôles et accidents (BAAC)
- Continuer la médiatisation
- Sensibiliser davantage les parents pour une meilleure prise de conscience de l'état de leurs enfants et des conséquences

Infrastructures

- Développer le réseau de transports en commun : mise en place de navettes en sortant des lieux festifs
- Poursuivre le co-voiturage avec « SAM » (« celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas »)
- Installer des bornes de dépistage

Contrôles et sanctions

- Maintenir les contrôles ciblés et réguliers à la sortie de lieux festifs (discothèques…)
- S'assurer du respect de la réglementation à l'égard des établissements vendant de l'alcool, (notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest, les règles vis-à-vis des mineurs)
- Continuer la coordination entre les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire
- Envisager la mise en place du dépistage de la prise de stupéfiants par des tests salivaires systématiques

Éducation, sensibilisation, formation et information

- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie afin de savoir quand on peut reprendre le volant (application sur portable)
- Avoir une meilleure connaissance des doses « bar »
- Établir des plaquettes d'informations, des pièces de théâtre, et des capsules vidéos chocs pour sensibiliser davantage les parents avec une réelle prise de conscience des risques
- Favoriser les échanges et la communication entre les parents et leurs enfants sur la consommation d'alcool et ses conséquences
- Valoriser l'image du « SAM » et renoncer à monter avec une personne sous l'emprise de produits psychoactifs
- Développer des actions d'information dans les entreprises mais également dans les établissements scolaires en organisant des réunions entre parents et enfants, et le personnel soignant
- Permettre aux jeunes d'échanger entre eux pour exposer leurs propres expériences et points de vue afin d'avoir un meilleur impact
- Permettre la gratuité des navettes mises en place dans les établissements festifs
- Poursuivre les stages d'information lors de la formation dans les auto-écoles
- Sensibiliser davantage sur les risques et conséquences de la prise de produits psychoactifs combinés avec certains médicaments
- Informer sur les effets de la consommation d'alcool, boissons énergisantes et de drogues (conduite lente ou excessive dangereuse, temps de réaction réduits, champ visuel perturbé, somnolence, euphorie…)
- Systématiser les bornes éthylomètres lors des soirées festives

3- Les jeunes et les usagers des 2 RM

Amélioration de la connaissance

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacement
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents et des causes de la prise de risques chez les jeunes
- Mieux comprendre les facteurs de choix de la conduite accompagnée

Éducation, sensibilisation, formation et information

- Favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant les jeunes, enseignants … dans le but de sécuriser les déplacements.

- Mobiliser les structures éducatives, culturelles, sportives et entrepreneuriales accueillant du jeune public aux risques routiers.

- Réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques) en valorisant les conduites responsables.

- Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casque et gants) et facultatifs (vêtements renforcés) chez les jeunes conducteurs de deux roues motorisés.

- Promouvoir la conduite accompagnée comme mode de formation à la conduite automobile.

- Développer des actions à destination des jeunes fondées sur l'interaction et la participation : pièces de théâtre, analyse d'accidents dans un cadre pédagogique, etc

- Communiquer avec les parents pour les sensibiliser aux risques encourus sur les scooters modifiés (accidentalité, problème d'assurance, etc)

- Mobiliser les associations culturelles et sportives accueillant du jeune public en faveur de la lutte contre les risques routiers.

Infrastructures

- Développer les aménagements urbains en faveur des jeunes : abords des établissements de formation, de loisirs, ou sur les parcours utilisés dans le but de sécuriser leurs déplacements.

- Optimiser la circulation aux abords des établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacement : parking, zone de dépose-minute, arrêts de bus etc.

- Intégrer les problématiques liées à la circulation des deux roues motorisés lors de la réalisation des ouvrages routiers.

- Approfondir le dialogue et la concertation entre les gestionnaires de voirie et les usagers pour des infrastructures les plus adaptées à la sécurité routière.

Contrôles et sanctions

- Développer des contrôles pédagogiques au sein des établissements scolaires sur la conformité des scooters et mobylettes.

- Développer les liens entre les jeunes et les forces de l'ordre.

- Réaliser des contrôles sur les casques et gants avec une incitation au port d'équipements de protection individuelle.

4- Le partage de la chaussée : les Piétons et les Cyclistes

Amélioration de la connaissance

- Améliorer la connaissance des causes de l'accidentalité des cyclistes et des piétons.

- Améliorer la connaissance sur les spécificités de déplacement (y compris en fonction du type d'utilisation du vélo) et de perception des cyclistes et piétons.

Infrastructures

- Maintenir une vigilance sur l'état de la voirie avec une approche deux roues.

- Sensibiliser les gestionnaires de voirie aux aménagements spécifiques dédiés aux cyclistes et piétons.
- Maintenir la cohérence de la signalisation et des vitesses autorisées en adéquation aux aménagements pour un meilleur partage de la chaussée.

- Positionner l'affichage publicitaire dans le cadre d'une lecture cohérente et facile de la signalisation routière.

Éducation, sensibilisation, formation et information

- Favoriser la courtoisie dans les déplacements routiers et l'esprit du partage de la rue par des campagnes d'information.

- Sensibiliser les piétons, cyclistes, et usagers de véhicules motorisés sur leur propre comportement, responsabilité et rôle respectifs dans la mise en œuvre du partage de la rue.

- Inciter les cyclistes à avoir un vélo en bon état et bien équipé (écarteur de danger, éclairage, etc)

- Inciter les cyclistes à porter des équipements en faveur de leur sécurité (casque, pince à vélo réfléchissante, brassard haute visibilité, etc)

- Inciter les piétons et cyclistes à être plus visibles : port de vêtements clairs, équipements rétro-réfléchissants notamment en période de luminosité faible.

- Développer des actions permettant d'améliorer la connaissance pour circuler en sécurité : risques de circulation urbaine, notion d'angles morts sur les véhicules lourds, etc.

- Renforcer la connaissance sur des notions plus spécifiques au partage de la rue : distances latérales de sécurité lors d'un dépassement de cycliste, zone de rencontre, sas cycliste aux feux tricolores, etc

- Relancer des actions au profit des piétons seniors.

Contrôles et sanctions

- Verbaliser les conducteurs ne respectant pas les usagers vulnérables.
- Verbaliser les conducteurs en stationnement gênant sur des trottoirs ou sur des bandes cyclables.
- Réaliser des contrôles préventifs des bicyclettes.

5- Les Seniors ; des usagers vulnérables

Amélioration de la connaissance

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement
- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents

Information et communication

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacement
- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents

Infrastructures

- Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors (par exemple en dégageant les passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, ou en favorisant la présence d'îlot de refuge pour les traversées sans feux de plus de 8 m de large, etc.)
- Travailler avec les gestionnaires de réseaux et de voirie pour disposer de cheminements piétons libres d'obstacles (tels que poteaux, mobilier urbain…), en particulier avec les concessionnaires ENEDIS et Orange pour l'implantation des poteaux et transformateurs.

Éducation, sensibilisation, formation et information

- Organiser des remises à niveau théorique et pratique du code de la route.
- Organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité…).

- Porter le message de la sécurité routière dans des conférences « bien vieillir » ou dans le cadre d'autres réunions à l'attention des seniors.
- Informer sur les aides à la conduite, les véhicules à boîte automatique.
- Sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit.
- Améliorer la formation dans les auto-écoles sur les problématiques liées au vieillissement.
- Informer sur les pictogrammes des médicaments dans le cadre de la conduite.

6- L'attention au volant et les distracteurs de conduite

Amélioration de la connaissance

- Développer un volet de l'ensemble des distracteurs dans les bilans annuels d'accidentalité
- Améliorer la connaissance sur les accidents avec les distracteurs
- Construire une base de données sur les sources de distraction au volant
- Étudier les solutions technologiques pour bloquer certaines sources de distraction au volant
- Déterminer les sources de distraction sur les différents réseaux routiers : chantiers, panneaux publicitaires, sur-accident.

Infrastructures

- Optimiser et simplifier la lisibilité de la signalisation routière

Éducation, sensibilisation, formation et information

- Sensibiliser les parents à montrer l'exemple afin de bannir l'utilisation du téléphone au volant pour les générations futures de conducteurs (au même titre que mettre la ceinture ou être courtois)
- Sensibiliser au fait que les aides à la conduite (régulateur, ABS, radars de recul, etc.) sont positives pour la sécurité mais n'exonèrent pas le conducteur d'une vigilance soutenue
- Développer la prévention sur ce sujet lors des stages de récupération de points
- Inciter les auto-écoles et centres de formation professionnelle à insister pendant la formation sur les risques liés à l'usage des distracteurs
- Sensibiliser les référents en entreprise aux risques liés à la conduite avec un téléphone portable

- Former les IDSR à ce risque

- Informer les conducteurs qu'en cas d'accident l'utilisation de distracteurs est une preuve de responsabilité

- Sensibiliser les piétons aux risques du port de casque audio ou de l'usage des smart-phones dans la rue
- Développer un volet « distracteurs de conduite » dans le plan de prévention des risques routiers inter-services des agents de l'État

- Sensibiliser les responsables des entreprises aux risques des distracteurs de conduite dans le cadre des déplacements professionnels routiers

- Sensibiliser dès le plus jeune âge aux risques de l'usage du téléphone dans les déplacements en terme de diminution de l'attention, et créer un continuum éducatif pour sensibiliser tout au long de la vie sur ce sujet.

Contrôles et sanctions

- Poursuivre la répression de l'utilisation des distracteurs en développant les contrôles banalisés

- Sanctionner de manière spécifique l'utilisation d'un téléviseur ou d'une console de jeux vidéo en situation de conduite

V-La mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du DGO

Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) sera élaboré chaque année en cohérence avec les orientations du DGO, dans le cadre de véritables projets basés sur des partenariats et en s'appuyant sur une forte mobilisation des acteurs.

Annuellement, un appel à projets sera diffusé auprès des mairies, des différentes collectivités, des établissements scolaires et de tous les partenaires de la sécurité routière en fin d'année pour élaborer le PDASR de l'année suivante. Les enjeux et orientations d'actions du département pour l 'année à venir seront mentionnées. Parmi les projets reçus, ceux répondant aux orientations du DGO 2013 – 2017 seront traités en priorité.

La mise en œuvre d'une grande partie de ces actions repose sur le concours des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière. De plus, des groupes de travail thématiques pourront se réunir occasionnellement et déterminer les actions à mettre en œuvre périodiquement.

Un suivi de la mise en œuvre du DGO à partir des orientations proposées sera effectué en réunissant périodiquement le comité de pilotage afin d'évaluer les actions.
En fonction des actions déjà mises en œuvre et compte tenu des derniers résultats de l'accidentologie locale, certaines orientations pourront être modulées ou priorisées par rapport à d'autres.

Le comité de pilotage se réunira également régulièrement afin de faire un bilan d'étape sur les orientations mises en place, celles qui sont en cours et sur celles qui seront à développer.

Remerciements

Ce Document Général d'Orientations est le fruit de l'implication des partenaires locaux de la sécurité routière. Il a pu être réalisé grâce au travail remarquable des différents acteurs qui ont composé les groupes de réflexion.

C'est pourquoi il convient de remercier, pour leur précieuse collaboration et leur participation, l'ensemble des membres du comité de pilotage et des groupes de travail, à savoir :

Mr Bertrand GAUME (Préfet de la Corrèze), Mme Agnès AUBOIN (Procureure de la République près le TGI de Tulle), Mr Pascal BOENS (Secrétaire Général de la Direction Départementale des Territoires de la Corrèze), Mr Olivier AUROY (Proviseur lycée Pagnol (87) et référent départemental sécurité routière a représenté le Rectorat d'académie),
Mr Jean-Jacques DUMAS (Président ADM 19), Mr Jean-Pierre VERNAT (représentant de la Ville de Brive), Mr Arnaud DALESME (conseiller en prévention a représenté Tulle Agglo),
Mr Pierre DAUDY (Conseil Départemental de la Corrèze), Capitaine Claude DUFAU (EDSR 19), Mr Christian DESFONTAINES (DIRECCTE), Mr Romain ALEXANDRE (ARS), Mr Bernard MAS (AIST 19), Mr Alain SARRADE (CARSAT), Mme Muriel TECHER (CPAM), Mr Philippe FAUGERON (directeur des soins CH Brive), Mmes Julie DELON & Marie-Angèle BAUDRY (Centre hospitalier de Brive), Commandant François RETHORET & Lieutenant Franck CEYRAC (SDIS), Mrs Gilles REVEILLARD & Marc BEYSSERIE (DDSP), Mr Pierre DELMAS (DDCSPP), Mr Christian DUVOUX (DIRCO), Mrs Jean-Paul TRICHET & Michel SOLIGNAC (UMIH),
Mmes Marie-Aude DUPONCHEL BIALLAIS & Marie-Claire BIALLAIS (Auto-école Marie-Claire de Brive), Mr Franck RICORDEL (A.E. Franck Objat), Mr Jean-Marie NICOLLE (ADER),
Mrs Michel BERGER & Francis SMUDA (Association Prévention Routière), Mr Frédéric ETCHART (FFMC 19), Mr Régis LEBIGOT (FFMC 19 et IDSR), Mr Michel FRONTY (Président FDGM), Mr Alain BRIAND (FDGM et IDSR), Mme Coralie MALISSARD (FDFR), Mr Laurent HOLLECOU (Association « A bicyclette » de Tulle), Mr Didier ROBERT (Association « Les Cyclistes Urbains de Brive »), Mr Christian MIRANDA (EDSR 19 et IDSR), Mr Michel MEIZONNIER (IDSR), Mr Francis LAUMOND (Psychologue), Mme Sonia ULMET (École d'infirmières de Tulle), Mme Martine FROIDEFOND & Mr Antoine DE BLIC (DSDEN), Mr Christian VIRLOJEUX (Lycée Agricole de Naves), Mmes Alisée LACOUR & Tatiana FRONTOU (étudiantes en BTS au Lycée DANTON à Brive).