



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE DE LA VIENNE

BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE DANS LA VIENNE - ANNÉE 2017



**DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES**

OBSERVATOIRE DÉPARTEMENTAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

SOMMAIRE

Introduction	3
Synthèse - résumé	4
Quelques rappels	5
Bilan général de l'accidentalité	6
Bilan thématique de l'accidentalité	17
Accidentalité des 14-24 ans	17
Accidentalité des deux-roues motorisés	27
Accidentalité routière avec conduites addictives	37
Accidentalité des 75 ans et plus	51
Accidentalité sur le territoire de « Grand Poitiers »	59
Accidents mortels	70
Vitesse des usagers de la route – infractions et évolution	73

INTRODUCTION

Comme à son habitude, ce document a été élaboré dans l'objectif de cerner au mieux les principales caractéristiques de l'accidentalité routière 2017 du département de la Vienne.

Vous retrouverez dans la suite du document les différents enjeux définis dans le Document Général d'Orientation (DGO) 2013-2017, à savoir :

- les jeunes de 14 à 24 ans ;
- les deux-roues motorisés ;
- les conduites addictives (alcool, psychotropes) ;
- les seniors de plus de 75 ans ;
- les accidents sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers (devenue communauté urbaine au 1^{er} janvier 2017).

Ce bilan de l'accidentalité 2017 a été complété, à nouveau, par les thématiques « vitesse » et « accidents mortels survenus dans l'année ».

Il est à noter un écart entre les nombres de tués (19) et d'accidents mortels (17) indiqués dans le présent bilan départemental et ceux mentionnés dans les bilans nationaux et régionaux (respectivement 20 et 18). En effet, en fin d'année 2017, en accord avec l'ONISR, un accident a été retiré des tableaux dans la mesure où il correspondait à un suicide. Mais cette correction n'a pas été prise en compte dans les tableaux nationaux (d'où sont issus les tableaux régionaux).

Sur ce chiffre, l'année 2017 est de toutes façons meilleure que les années précédentes, et l'objectif reste toujours sur une tendance à la baisse (au maximum 15 tués en 2020).

SYNTHÈSE – RÉSUMÉ

Les données et analyses des parties suivantes mettent principalement en évidence, en les détaillant, les constats ci-après :

Bilan général

- Baisse de l'accidentalité par rapport à l'année précédente ;
- Sur-représentation des 14-24 ans par rapport à leur poids dans la population départementale ;
- Routes plus particulièrement meurtrières en juin pour l'année 2017.

Enjeu « Jeunes »

- Implication des 14-24 ans dans près de la moitié des accidents corporels recensés ;
- Baisse de moitié du nombre de tués chez les 14-24 ans par rapport à 2016 ;
- Victimes de 14 à 24 ans principalement en véhicules légers ou utilitaires (VL/VU).

Enjeu « Deux-roues motorisés »

- Deux-roues motorisés impliqués dans près de 28 % des accidents corporels du département ;
- Part importante de victimes âgées de 25 à 64 ans ;
- Majorité des accidents de deux-roues motorisés > 125cm³.

Enjeu « Conduites addictives »

- Baisse significative du nombre de blessés avec alcoolémie positive ;
- Majorité des accidents avec alcoolémie positive impliquant un VL ou VU ;
- Majorité des accidents avec alcool survenant en soirée et de nuit ;
- En présence d'alcool, part plus importante des accidents en section rectiligne ;
- Augmentation du nombre d'accidents avec présence de stupéfiants (et doublement du nombre de tués) ;
- Conducteurs concernés par les stupéfiants âgés de 18 à 24 ans.

Enjeu « Seniors de plus de 75 ans »

- Légère baisse du nombre d'accidents ;
- Piétons et VL particulièrement exposés.

Enjeu « Grand Poitiers »

- 3/4 des tués ont moins de 24 ans ;
- VL - principales victimes graves ;
- Majorité d'accidents sur voies communales ;
- La moitié des accidents hors intersection.

« Accidents mortels »

- Quasi-totalité des accidents mortels se situe hors intersection ;
- 2/3 des accidents mortels sont situés hors agglomération.

« Vitesse »

- Sur autoroute, pourcentage important des infractions lié à la mise en place de radars chantiers.

QUELQUES RAPPELS

Un **accident corporel** de la circulation routière est un accident provoquant la mort ou la blessure d'une ou plusieurs personnes. Il survient sur une voie ouverte à la circulation publique et implique au moins un véhicule roulant ou se déplaçant. Sont exclus les actes volontaires (homicides volontaires, suicides...) et les catastrophes naturelles.

Une **victime** est une personne impliquée décédée ou ayant fait l'objet de soins médicaux.

Un **tué** est une victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Un **blessé hospitalisé** est une victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures.

Une **victime grave** est un tué ou un blessé hospitalisé.

Un **blessé non hospitalisé** ou **blessé léger** est une victime ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisée ou admise comme patient à l'hôpital moins de 24 heures.

BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2017 de l'accidentalité dans le département de la Vienne s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
374	19	510	167

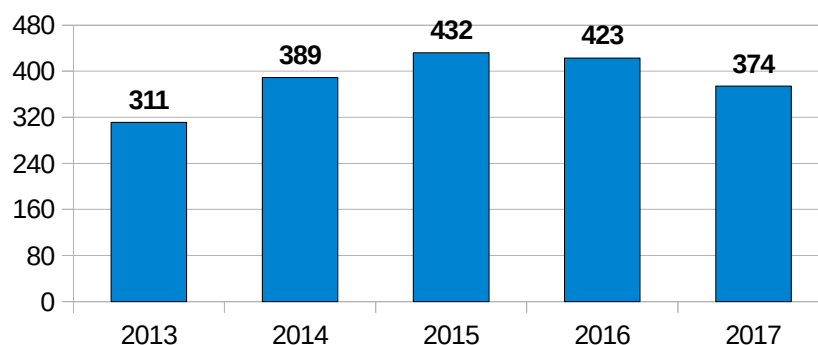
Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

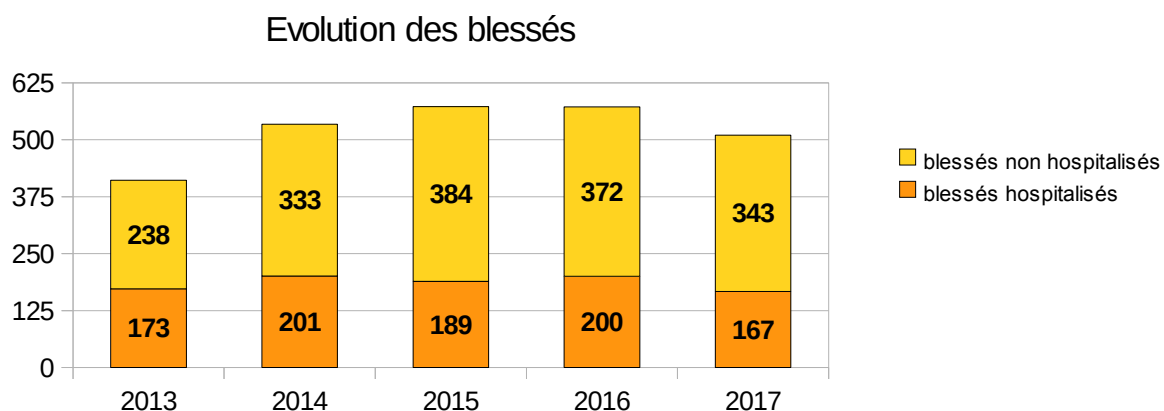
Après une hausse entre 2012 et 2015, l'accidentalité est en baisse depuis (-12 % entre 2016 et 2017).

La baisse est particulièrement notable pour le nombre de tués : -10 tués. Elle est proportionnellement deux fois moins forte pour les blessés mais la baisse est nette.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2013	311	26	411	173
2014	389	27	534	201
2015	432	28	573	189
2016	423	29	572	200
2017	374	19	510	167

Evolution des accidents corporels





Comparaison 2016-2017 de l'accidentalité locale avec celle de la région Nouvelle-Aquitaine et celle de la France

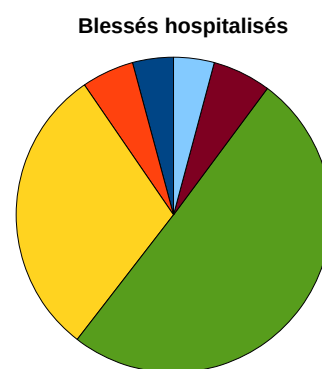
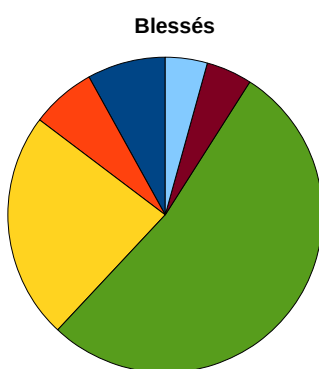
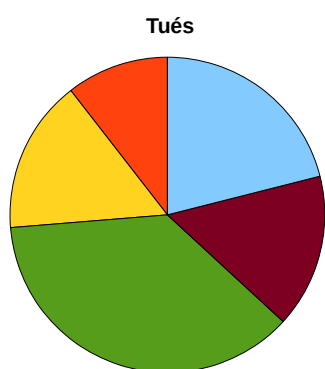
Les indicateurs nationaux sont à la hausse, mis à part une légère baisse du nombre de tués. La Nouvelle-Aquitaine voit ses accidents corporels et ses victimes graves diminuer bien que le nombre de blessés hospitalisés augmente. En Vienne, tous les chiffres sont en baisse.

	période	accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	2016	423	29	572	200
	2017	374	19	510	167
	évolution	- 11,6 %	- 34,5 %	- 10,8 %	- 16,5 %
Nouvelle-Aquitaine	2016	5 022	369	6 423	2 134
	2017	4 608	362	5 805	2 450
	évolution	- 8,2 %	- 1,9 %	- 9,6 %	+ 14,8 %
France métropolitaine	2016	57 522	3 477	72 645	27 187
	2017	58 613	3 448	73 384	27 732
	évolution	+ 1,9 %	- 0,8 %	+ 1 %	+ 2 %

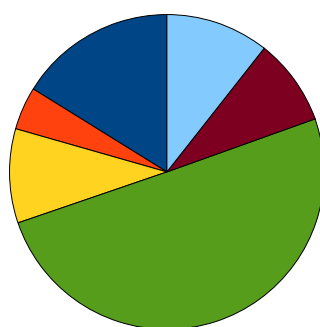
Bilan 2017 par classe d'âge

Dans le département de la Vienne, la moitié des victimes d'accidents corporels sont âgées de 25 à 64 ans. Cependant, on remarque que les 18-24 ans représentent un quart des victimes, ce qui est bien plus que leur part dans la population départementale (9,6 %).

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	41	7
14 – 17 ans	2	34	9
18 – 24 ans	3	119	50
25 – 64 ans	7	270	84
65 – 74 ans	3	24	10
75 ans et plus	4	22	7



Répartition de la population par classes d'âge



- 0-13 ans
- 14-17 ans
- 18-24 ans
- 25-64 ans
- 65-74 ans
- 75 ans et +

Bilan par catégorie d'utilisateur

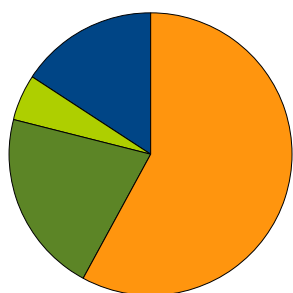
62 % des accidents impliquent au moins un VL ou VU (Véhicule Léger ou Véhicule Utilitaire), et 55 % des victimes graves sont des usagers de VL ou VU.

On remarque que les deux-roues motorisés sont concernés dans 20 % des accidents corporels. Cette catégorie d'utilisateurs représente 28 % des victimes graves.

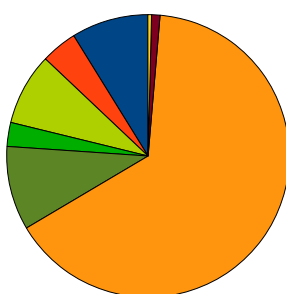
Les piétons, quant à eux, sont impliqués dans près de 10 % des accidents.

catégorie d'utilisateur	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	50	3	45	15
Cycle	21	0	21	9
2RM < 50 cm ³	43	1	42	18
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	15	0	14	1
2RM > 125 cm ³	48	4	49	28
VL ou VU	328	11	332	92
PL	23	0	5	2
Autres modes	3	0	2	2

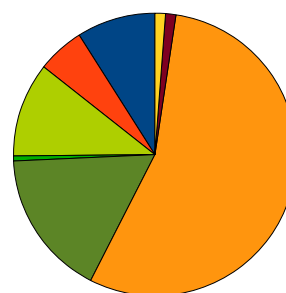
Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes (ex : un VL contre un PL)



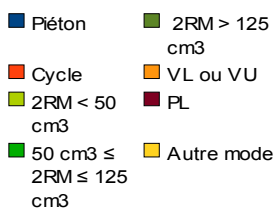
Tués



Blessés



Blessés hospitalisés



Répartition (en nombre) des accidents selon le type de conflit

88 % des accidents corporels impliquent au moins un véhicule léger (VL) ou véhicule utilitaire (VU) et 28 % un deux-roues motorisé (2RM).

On remarque également que 25 % des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule.

Enfin, les piétons sont impliqués dans 13 % des accidents.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle	3	2	1	2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	5	4		1	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	1	1	1			2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	15	1		2		1	VL ou VU		
VL ou VU	62	41	15	31	12	29	128	PL	
PL	7			1		15	15	1	Autre mode
Autre mode	1					1	1		
Sur les 374 accidents	94	50	21	43	15	48	328	23	3

Bilan par type de réseau

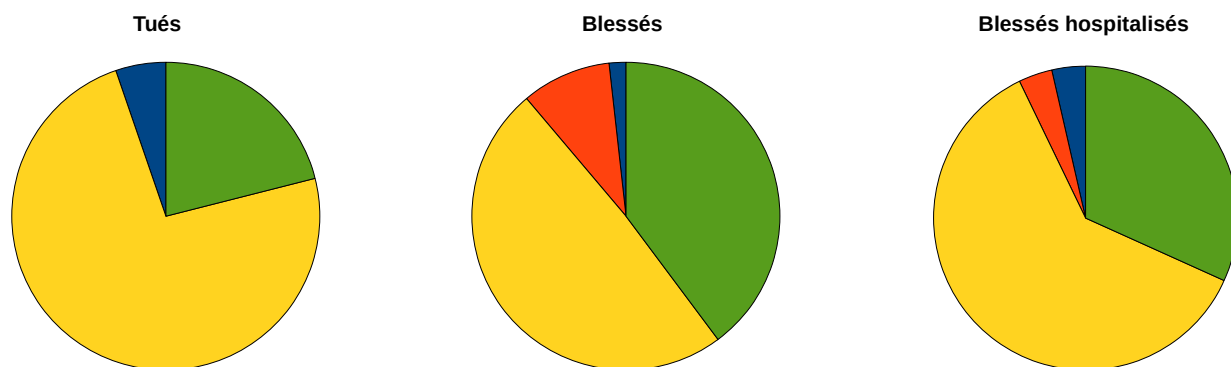
Les routes départementales (RD) recensent le plus grand nombre d'accidents corporels, juste devant les voies communales (VC).

Les victimes graves sur RD représentent près des 2/3 des victimes graves du département.

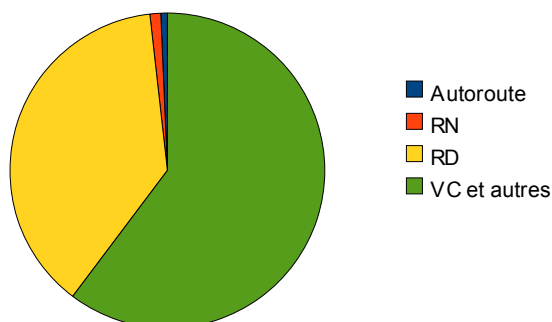
On remarque également que c'est sur autoroute où la gravité des blessures est la plus importante : 7 des 10 victimes sont des victimes graves.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	9	1	9	6
RN	32	0	48	6
RD	189	14	250	102
VC et autres	144	4	203	53

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes (ex : intersection entre VC et RD)



Répartition du linéaire de voirie par réseau



Bilan par mois

Un seul mois de l'année 2017 recense plus de 40 accidents corporels : Avril (41). Sur ce mois, on dénombre 51 blessés.

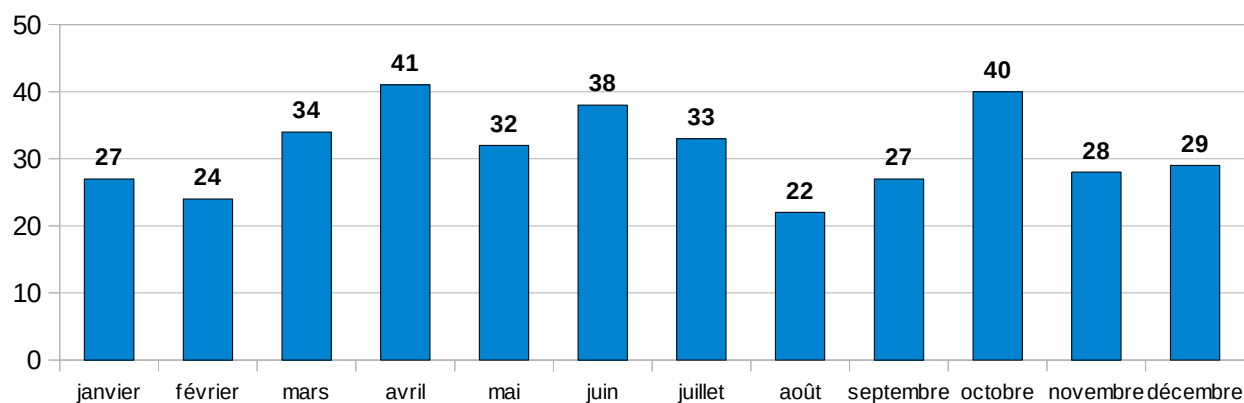
À l'inverse, six mois de l'année sont moins accidentogènes avec moins de 30 accidents, mais une stabilisation des blessés.

En 2016, seulement trois mois recensaient moins de 30 accidents.

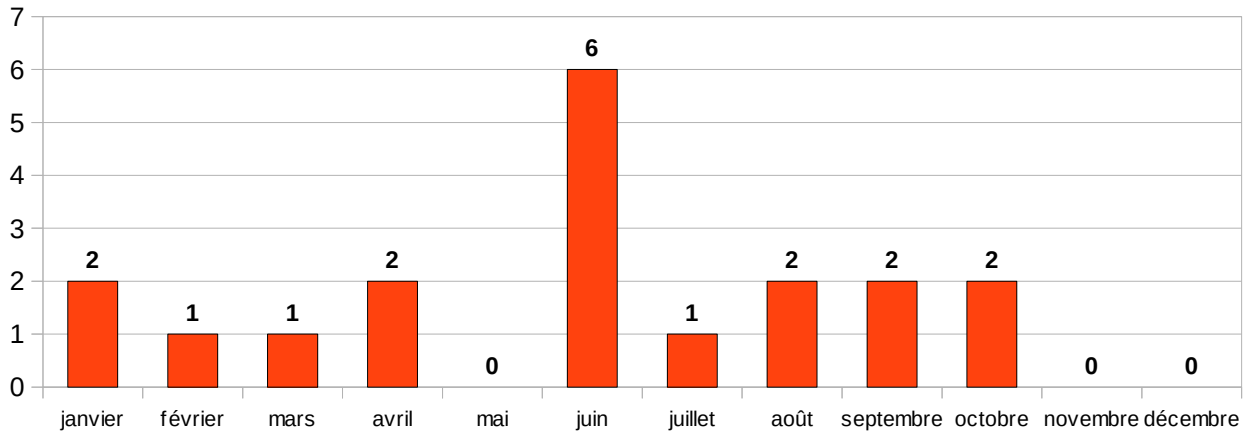
Par contre, on recense 6 tués sur le mois de juin alors que l'année en comptabilise 19, cela représente plus de 30 % des tués .

mois	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
janvier	27	2	40	12
février	24	1	29	12
mars	34	1	50	17
avril	41	2	51	10
mai	32	0	47	10
juin	38	6	42	17
juillet	33	1	48	29
août	22	2	34	20
septembre	27	2	39	23
octobre	40	2	45	12
novembre	28	0	39	23
décembre	29	0	46	15

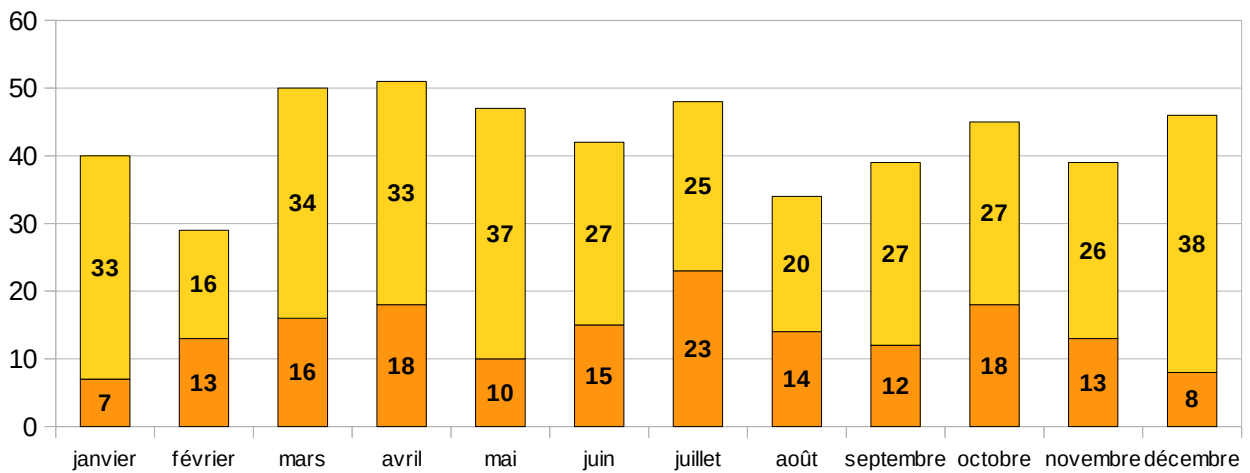
Répartition des accidents par mois



Répartition des tués par mois



Répartition des blessés par mois



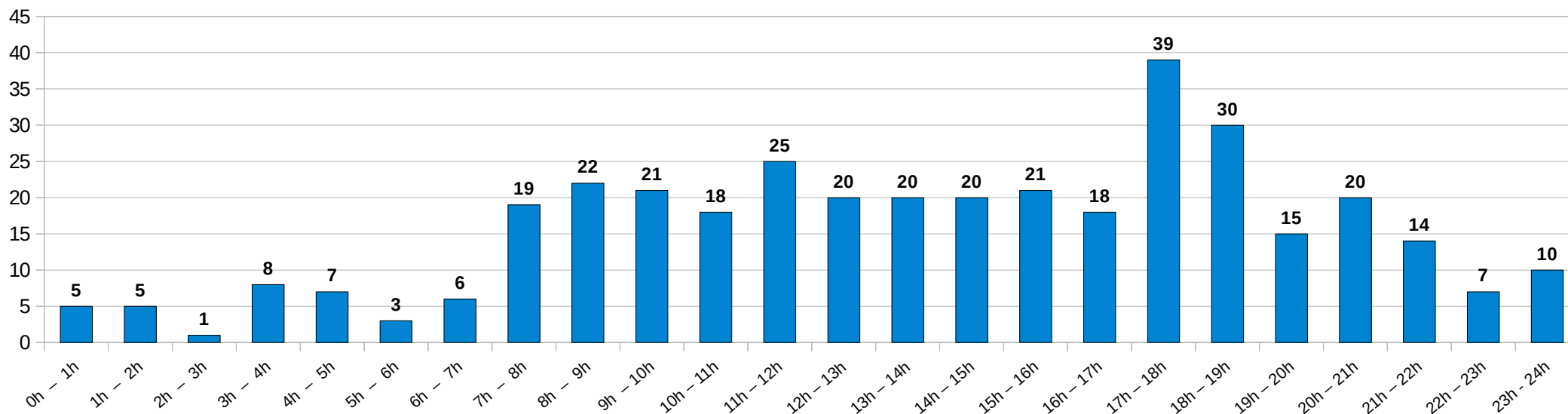
- blessés non hospitalisés
- blessés hospitalisés

Bilan par tranche horaire

Comme pour les années précédentes, on constate que la majorité des accidents se produit entre 7h et 20h, avec des pics sur les créneaux (17h-18h) correspondant certainement aux déplacements domicile-travail ou domicile-école. Par contre, en 2017, le créneau du matin est légèrement moins accidentogène que les années précédentes. On remarque que le nombre d'accidents est beaucoup plus uniforme sur la journée.

Tranche horaire	0h - 1h	1h - 2h	2h - 3h	3h - 4h	4h - 5h	5h - 6h	6h - 7h	7h - 8h	8h - 9h	9h - 10h	10h - 11h	11h - 12h	12h - 13h	13h - 14h	14h - 15h	15h - 16h	16h - 17h	17h - 18h	18h - 19h	19h - 20h	20h - 21h	21h - 22h	22h - 23h	23h - 24h
accidents	5	5	1	8	7	3	6	19	22	21	18	25	20	20	20	21	18	39	30	15	20	14	7	10

Répartition des accidents selon la tranche horaire

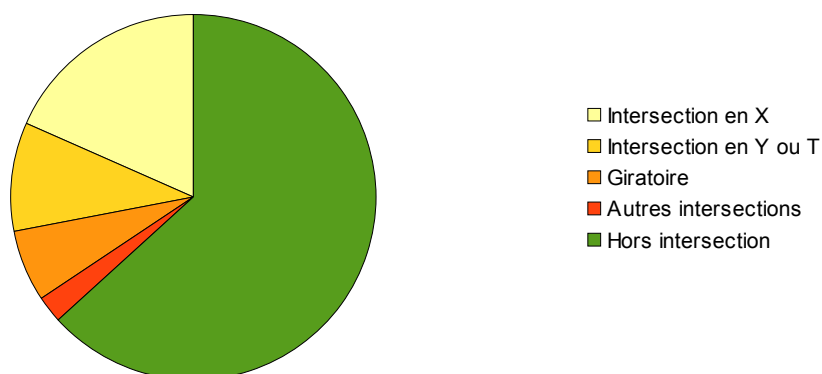


Localisation des accidents

63 % des accidents ont lieu hors intersection. Les accidents en intersection se concentrent quant à eux principalement sur les carrefours en X, Y ou T. Les carrefours giratoires confirment ainsi être les meilleurs dispositifs de sécurité en intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
61	32	21	8	122	210

Répartition des accidents en/hors intersection

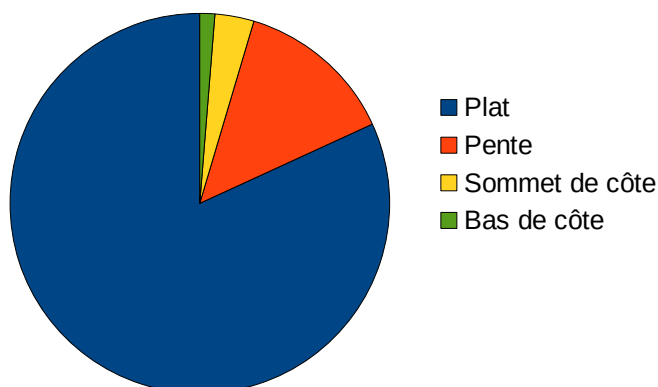


Répartition des accidents suivant le profil en long

Cette année encore, les accidents survenant sur une section plate de route, au regard du profil en long, sont très majoritaires : ils représentent plus de 80 % des accidents corporels recensés dans le département.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
320	53	13	5

Répartition des accidents suivant le profil en long

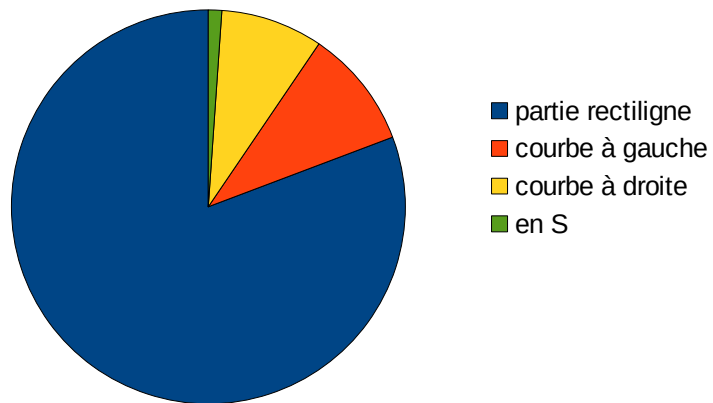


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

81 % des accidents se situent sur des parties rectilignes de route.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
298	36	31	4

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



BILAN THÉMATIQUE DE L'ACCIDENTALITÉ

Enjeu « Jeunes »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2017 des accidents impliquant des victimes âgées de 14 à 24 ans s'établit comme suit :

Accidents	Tués		Blessés		dont blessés hospitalisés	
	Toutes classes d'âge	dont 14 – 24 ans	Toutes classes d'âge	dont 14 – 24 ans	Toutes classes d'âge	dont 14 – 24 ans
180	19	5	510	153	167	59

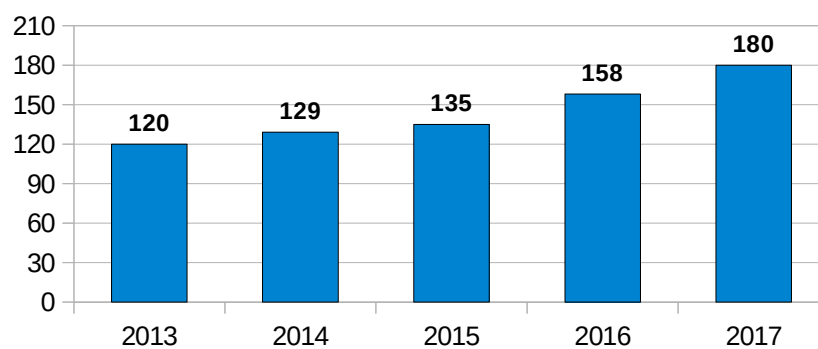
On recense au moins une victime âgée de 14 à 24 ans dans 48 % des accidents corporels. Les jeunes représentent 26 % des tués, 30 % des blessés et 35 % des blessés hospitalisés.

Pourtant, seulement 14,1 % de la population départementale est âgée de 14 à 24 ans.

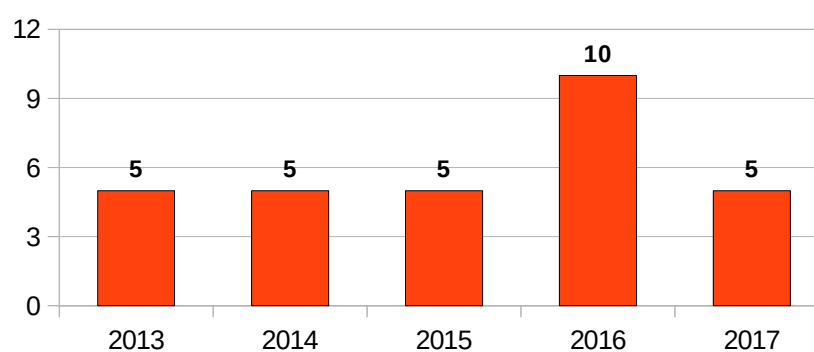
Évolution de l'accidentalité des 14-24 ans sur les 5 dernières années

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2013	120	5	149	50
2014	129	5	143	47
2015	135	5	159	45
2016	158	10	185	61
2017	180	5	153	59

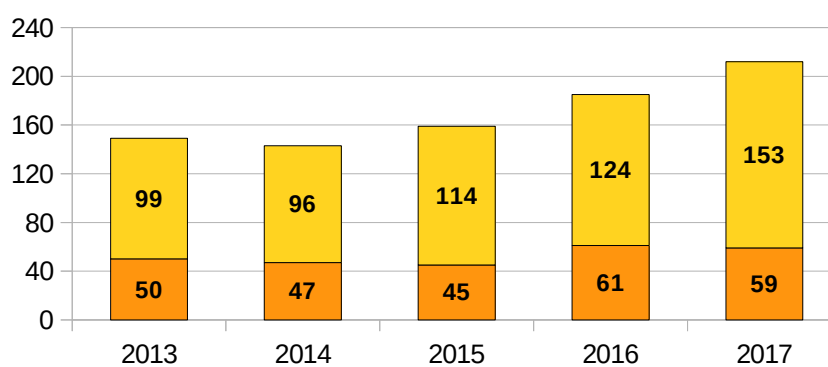
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés



- blessés non hospitalisés
- blessés hospitalisés

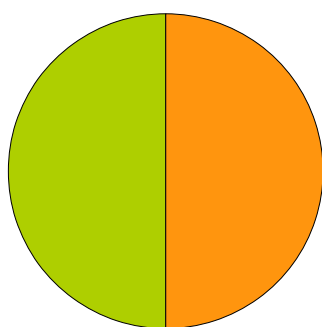
Bilan des victimes 14-24 ans par catégorie d'utilisateur

Les 14-17 ans

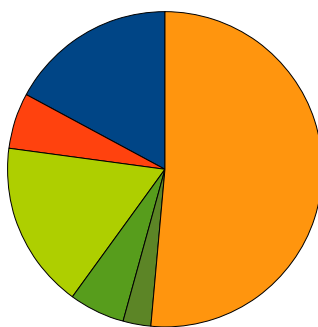
Deux tués sont à déplorer en 2017 parmi les jeunes âgés de 14 à 17 ans, en VL/VU et en deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm³. La majorité des victimes de cette tranche d'âge se trouve par contre dans les VL/VU.

catégorie d'utilisateur	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	6	1
Cycle	0	2	1
2RM < 50 cm ³	1	6	4
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	2	0
2RM > 125 cm ³	0	1	0
VL ou VU	1	18	3
PL	0	0	0
Autres modes	0	0	0

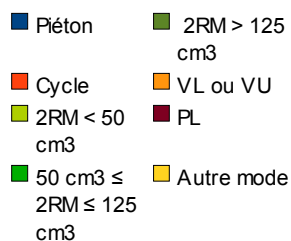
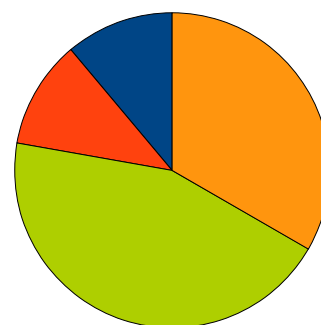
Tués



Blessés



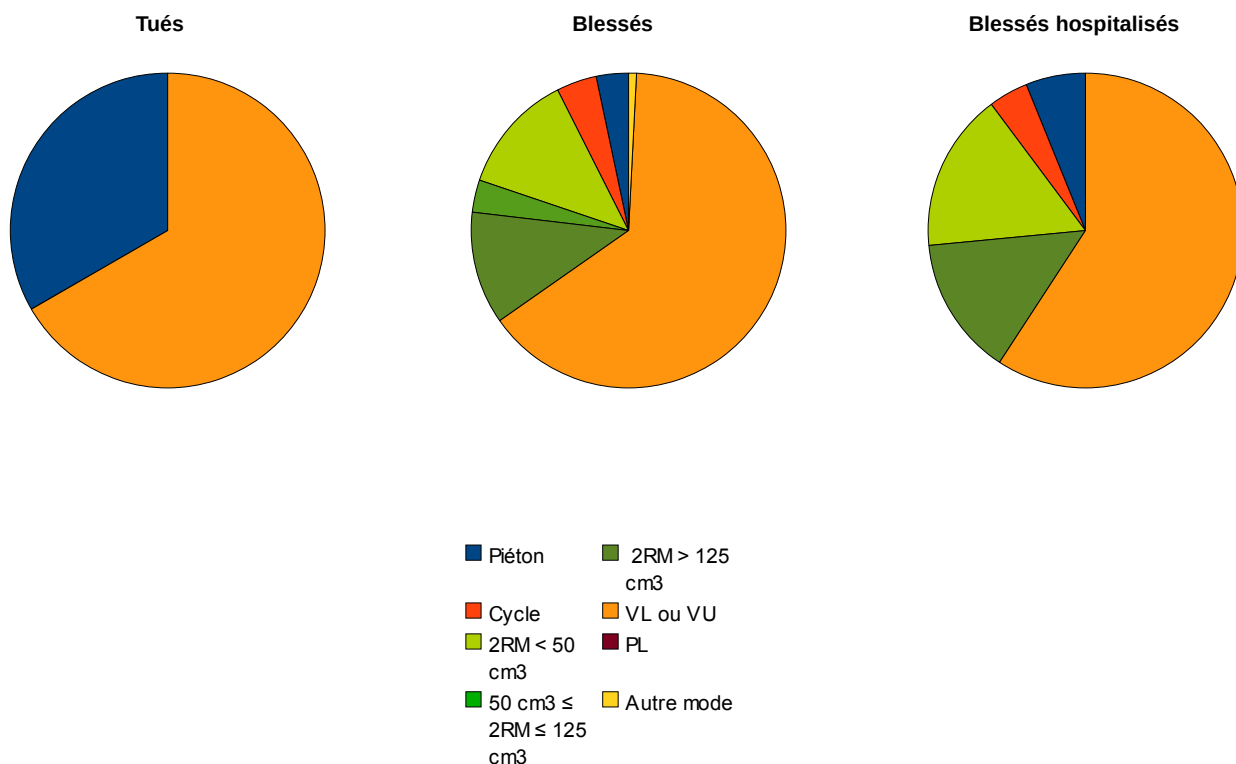
Blessés hospitalisés



Les 18-24 ans

Les victimes d'accidents chez les 18-24 ans se retrouvent majoritairement (les 2/3) dans la catégorie d'usagers « VL ou VU » (Véhicule Léger ou Véhicule Utilitaire).

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	1	4	3
Cycle	0	5	2
2RM < 50 cm ³	0	15	8
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	4	0
2RM > 125 cm ³	0	14	7
VL ou VU	2	78	29
PL	0	0	0
Autres modes	0	1	0



Répartition (en nombre) des accidents des 14-24 ans selon le type de conflit

Les VL ou VU sont impliqués dans 90 % des accidents, contre 30 % pour les deux-roues motorisés. Par ailleurs, 23 % des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle	2	2	1	2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	2	3		1	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³		1				2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	3			2		1	VL ou VU		
VL ou VU	34	15	6	18	8	14	65	PL	
PL	1			1			4	1	Autre mode
Autres modes						1			
Sur les 180 accidents	42	21	10	26	9	19	162	6	1

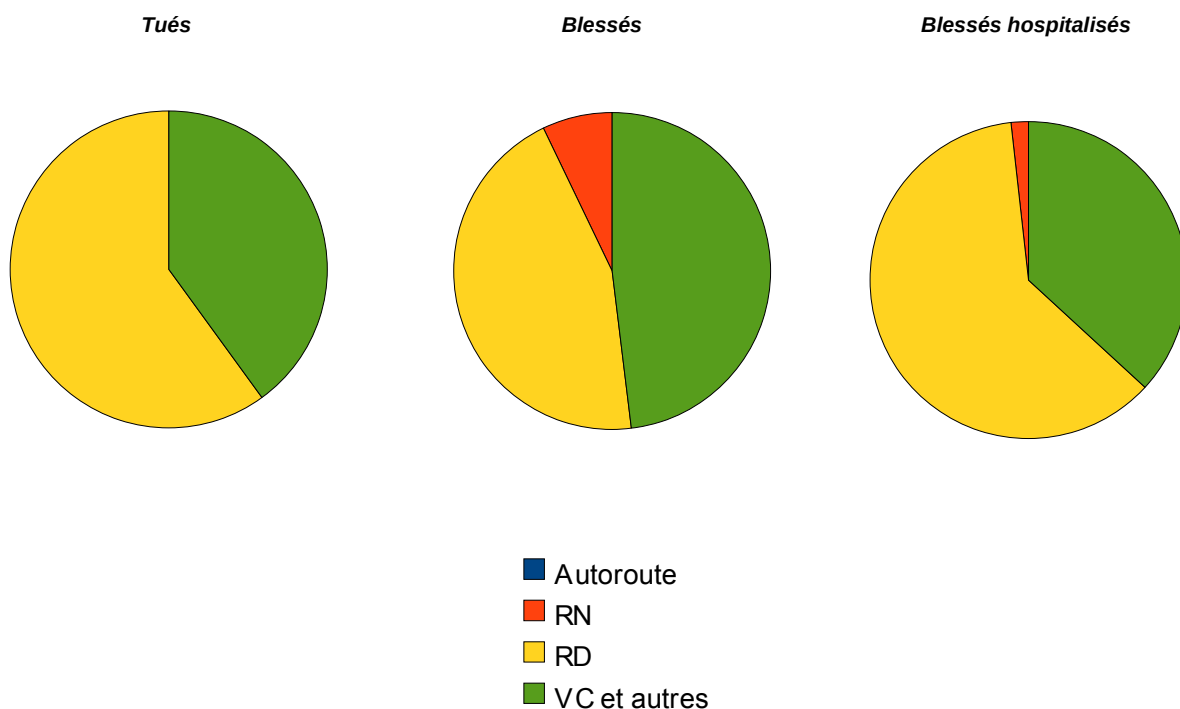
Bilan par type de réseau

Une très large majorité des accidents impliquant une victime âgée de 14 à 24 ans se situe sur routes départementales (RD) ou voies communales (VC).

On note également que les cinq tués sont recensés sur routes départementales ou voies communales. La majorité des accidents corporels sont sur l'ensemble de ces deux réseaux.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	3	0	0	0
RN	17	0	11	1
RD	82	3	69	35
VC et autres	78	2	74	21

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes (ex : intersection entre VC et RD)



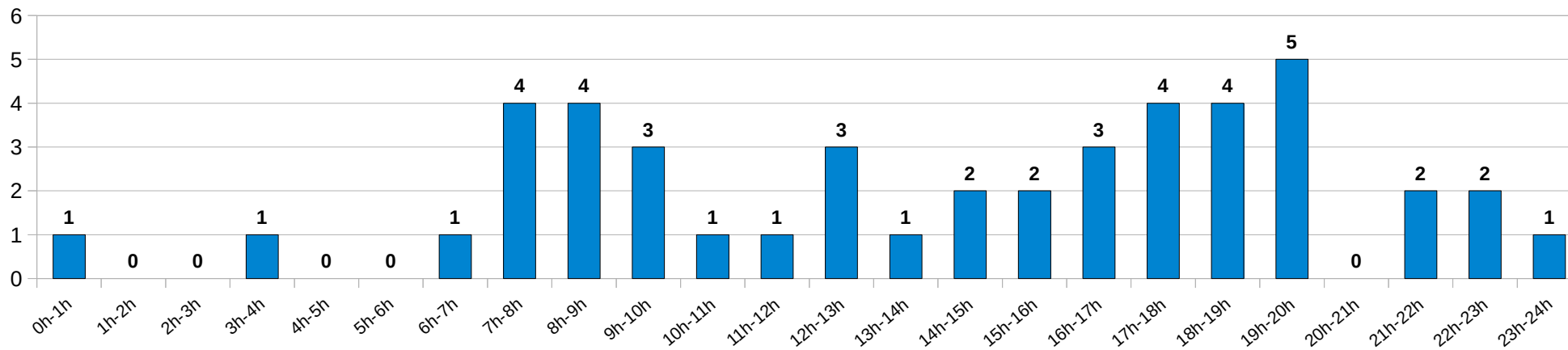
Bilan par tranche horaire

Le nombre d'accidents chez les 14-17 ans est assez faible.

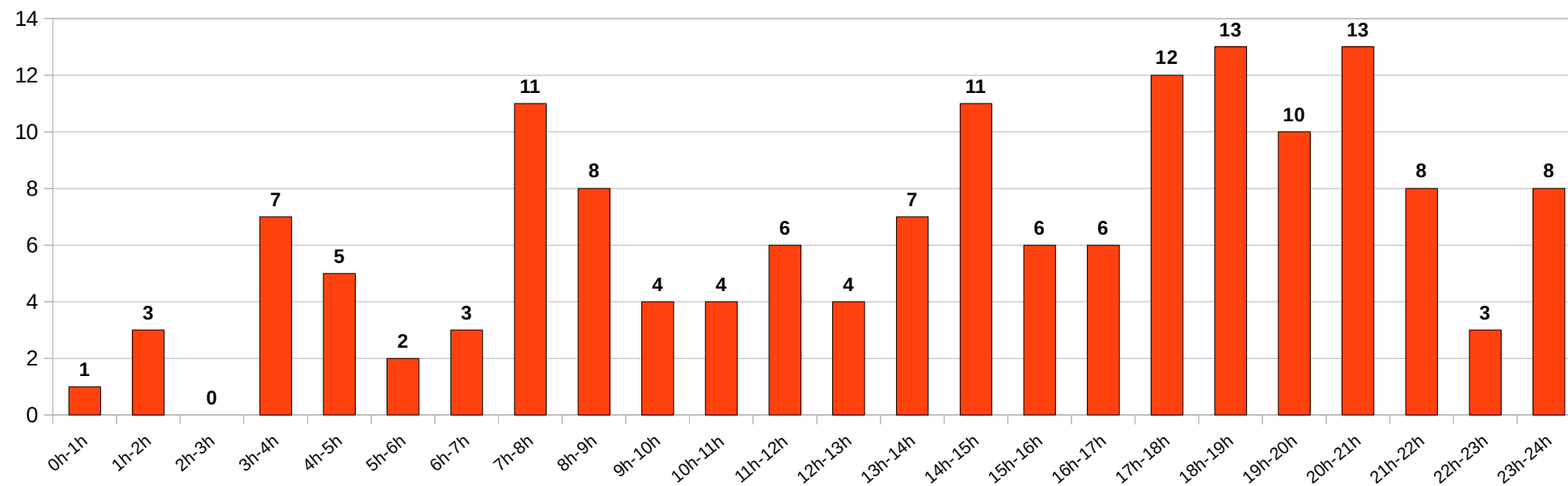
Pour les accidents des 18-24 ans, on relève des pointes sur les horaires correspondant aux déplacements domicile-école ou domicile-travail : 7h-9h et 17h-21h. L'après-midi concentre également un nombre d'accidents non négligeable.

Tranche horaire	Accidents	
	14 – 17 ans	18 – 24 ans
0h - 1h	1	1
1h - 2h	0	3
2h - 3h	0	0
3h - 4h	1	7
4h - 5h	0	5
5h - 6h	0	2
6h - 7h	1	3
7h - 8h	4	11
8h - 9h	4	8
9h - 10h	3	4
10h - 11h	1	4
11h - 12h	1	6
12h - 13h	3	4
13h - 14h	1	7
14h - 15h	2	11
15h - 16h	2	6
16h - 17h	3	6
17h - 18h	4	12
18h - 19h	4	13
19h - 20h	5	10
20h - 21h	0	13
21h - 22h	2	8
22h - 23h	2	3
23h - 24h	1	8

Répartition des accidents des 14-17 ans selon la tranche horaire



Répartition des accidents des 18-24 ans selon la tranche horaire



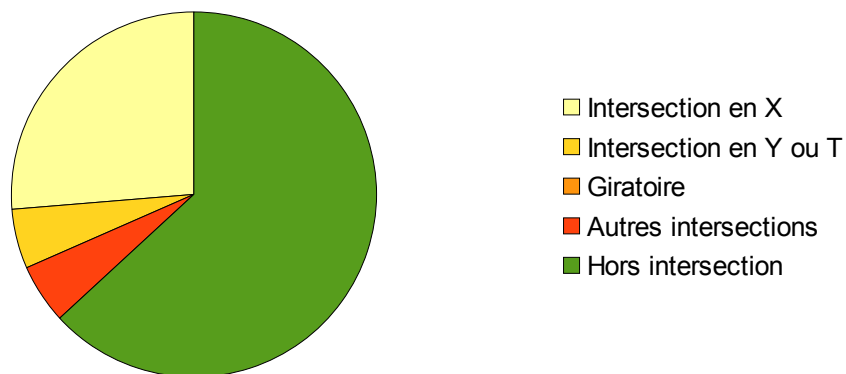
Localisation des accidents

Les 14-17 ans

Environ 2/3 des accidents ont lieu hors intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
10	2	0	2	14	24

Répartition des accidents en/hors intersection

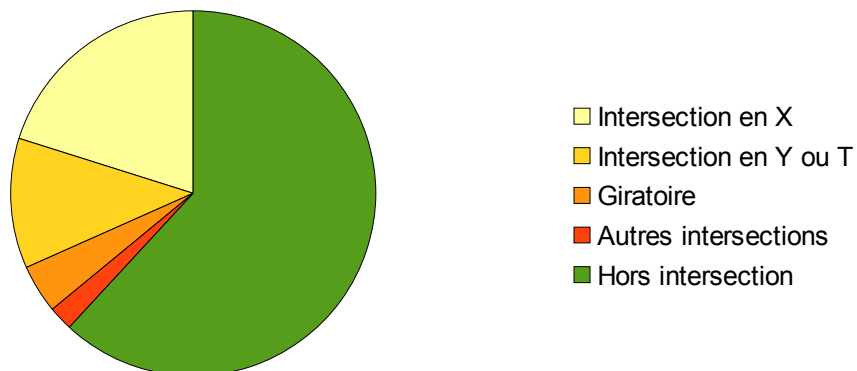


Les 18-24 ans

Environ 2/3 des accidents ont lieu hors intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
28	16	6	3	53	86

Répartition des accidents en/hors intersection

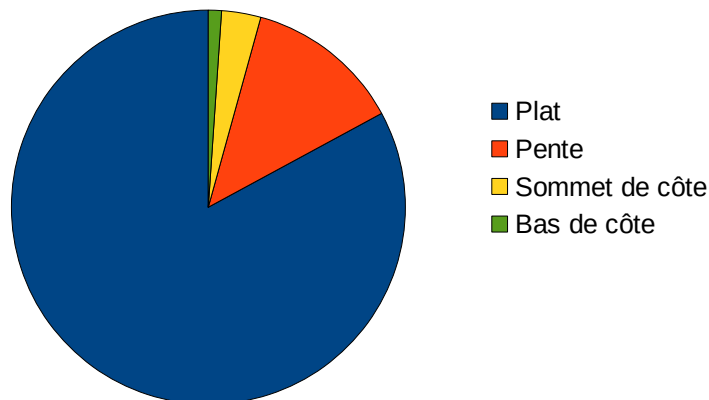


Répartition des accidents des 14-24 ans suivant le profil en long

83 % des accidents interviennent sur une section de route plate.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
155	24	6	2

Répartition des accidents suivant le profil en long

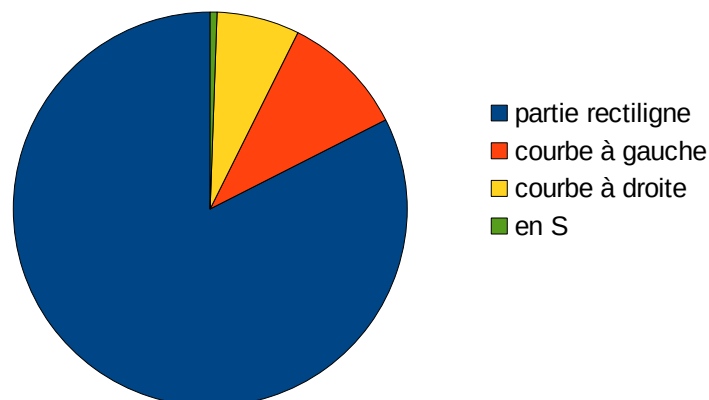


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

82 % des accidents se situent sur une partie rectiligne de route.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
146	18	12	1

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



Enjeu « Deux-roues motorisés »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2017 des accidents impliquant des deux-roues motorisés (2RM) s'établit comme suit :

Accidents	Tués		Blessés		dont blessés hospitalisés	
	Toutes catégories d'utilisateur	dont 2RM	Toutes catégories d'utilisateur	dont 2RM	Toutes catégories d'utilisateur	dont 2RM
104	19	5	510	114	167	49

On constate donc que les deux-roues motorisés sont impliqués dans 28 % des accidents corporels du département.

Une fois de plus, l'année 2017 confirme que dans les accidents impliquant un deux-roues motorisé, une très forte proportion des victimes sont les usagers des deux-roues motorisés.

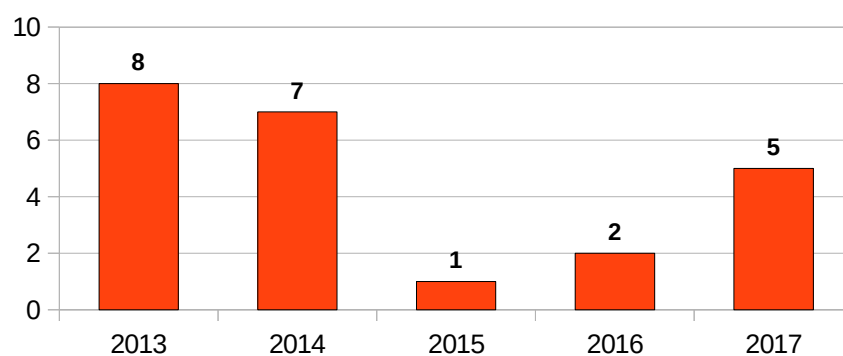
Cela confirme la vulnérabilité de cette catégorie d'utilisateur.

Évolution de l'accidentalité des deux-roues motorisés sur les 5 dernières années

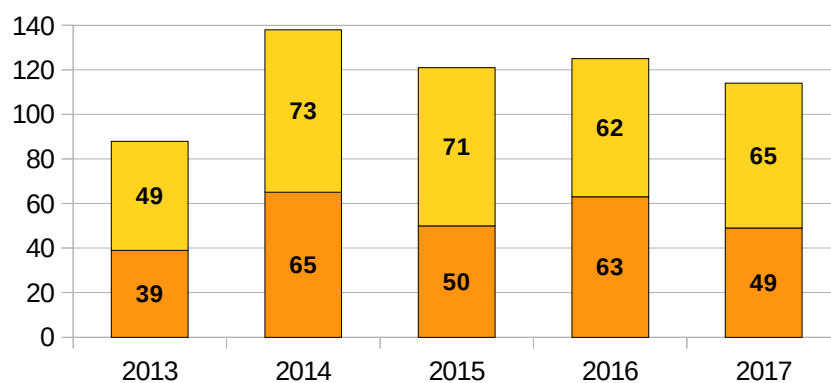
Le nombre d'accidents de deux-roues motorisés a diminué par rapport à l'année précédente. On note d'ailleurs que le nombre de blessés (114), et notamment de blessés hospitalisés (49), est en baisse sur cette année. On constate une augmentation des tués pour l'année 2017.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2013	82	8	79	38
2014	119	6	123	59
2015	104	1	109	49
2016	111	2	125	61
2017	104	5	114	49

Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés



- blessés non hospitalisés
- blessés hospitalisés

Comparaison de l'accidentalité locale des deux-roues motorisés avec celle de la celle de la France en 2017

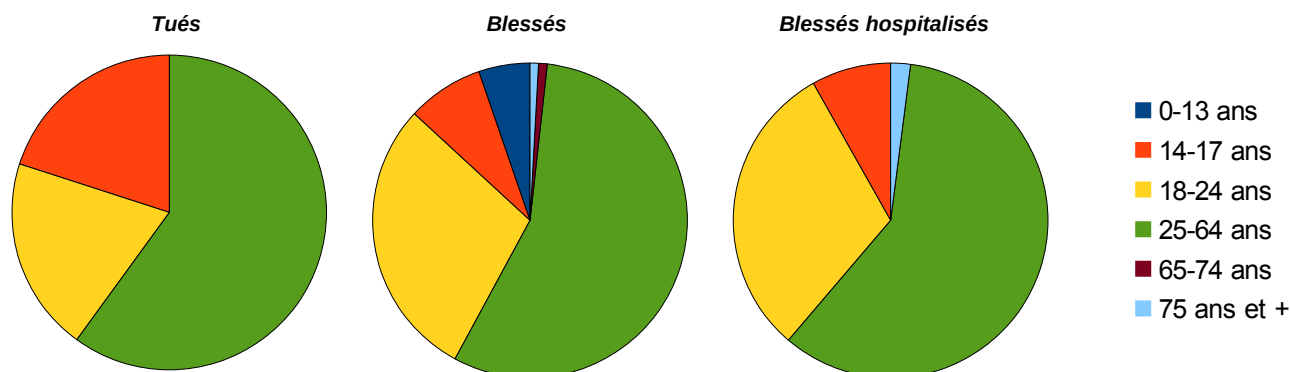
Dans la Vienne, la part des accidents impliquant un deux-roues motorisé est inférieure à celle de France Métropolitaine, et représente 1/4 des accidents du département. Par contre, le pourcentage des tués en Vienne est supérieure au pourcentage de la France Métropolitaine.

		accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	Nombre	104	5	114	49
	Pourcentage	27,8 %	26,3 %	22,3 %	29,3 %
France métropolitaine	Nombre	20 284	786		8 506
	Pourcentage	34,6 %	22,8 %		30,6 %

Bilan des victimes de deux-roues motorisés par classe d'âge pour 2017

Les 25-64 ans sont les principales victimes d'accidents de deux-roues motorisés, cela représente 56 % des blessés dont 59 % d'hospitalisés. Les 18-24 ans sont également concernés avec 29 % de blessés dont 30 % d'hospitalisés.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	6	0
14 – 17 ans	1	9	4
18 – 24 ans	1	33	15
25 – 64 ans	3	64	29
65 – 74 ans	0	1	0
75 ans et plus	0	1	1



Répartition (en nombre) des accidents selon le type de conflit

Environ 3/4 des accidents de deux-roues motorisés se produisent suite à une collision avec un VL (ou VU).

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	5	4		1	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	1	1	1			2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	15	1		2		1	VL ou VU		
VL ou VU				31	12	29	1	PL	
PL				1					Autre mode
Autre mode						1			
Sur les 104 accidents	21	6	1	43	15	48	71	1	1

Bilan par type de réseau

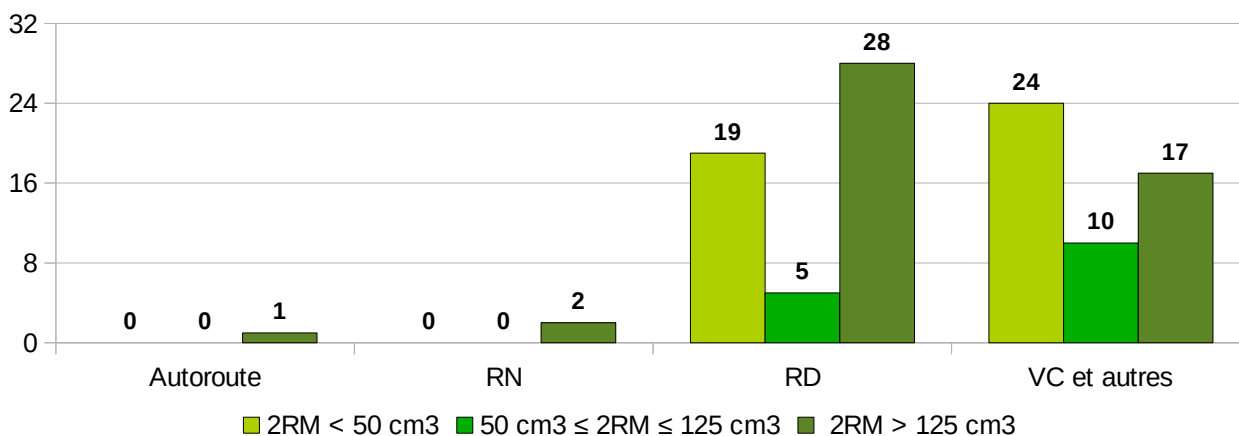
Cette année, on recense un accident de deux-roues motorisés sur autoroute. On note également que les accidents sur routes nationales restent très rares.

Par ailleurs, on relève que les accidents sont plus nombreux sur voies communales (VC) pour les 2 RM < 50 cm³ alors que les routes départementales (RD) sont plus concernées par les 2 RM > 125 cm³.

réseau	accidents		
	2RM < 50 cm ³	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	2RM > 125 cm ³
Autoroute	0	0	1
RN	0	0	2
RD	19	5	28
VC et autres	24	10	17

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes (ex : intersection entre VC et RD)

Répartition des accidents par type de réseau



Bilan par mois

Le mois le plus accidentogène pour les deux-roues motorisés est le mois de juin avec 14 accidents.

On dénombre plus d'accident dans le premier semestre (58) que dans le second semestre (48) alors que l'année 2016 relevait 45 pour le premier et 67 pour le second.

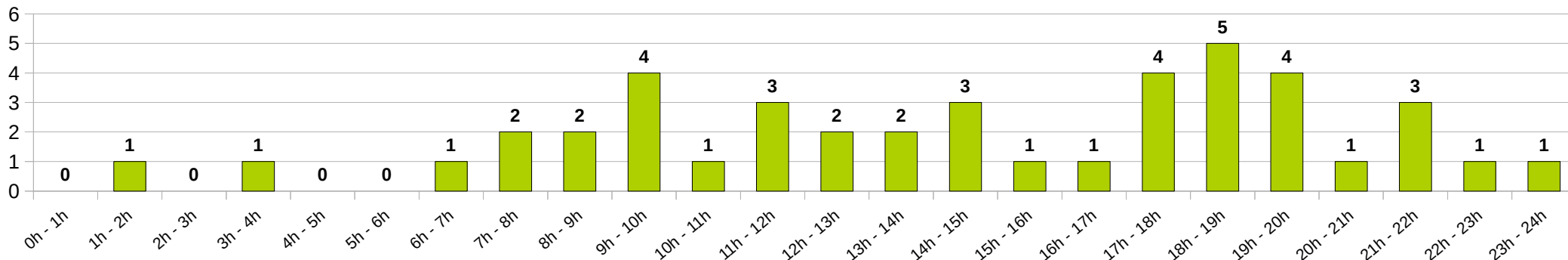
mois	accidents		
	2RM < 50 cm ³	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	2RM > 125 cm ³
janvier	1	2	2
février	4	0	4
mars	5	1	3
avril	0	0	10
mai	8	0	4
juin	5	3	6
juillet	3	2	3
août	0	0	4
septembre	4	3	2
octobre	5	2	5
novembre	5	0	3
décembre	3	2	2

Bilan par tranche horaire

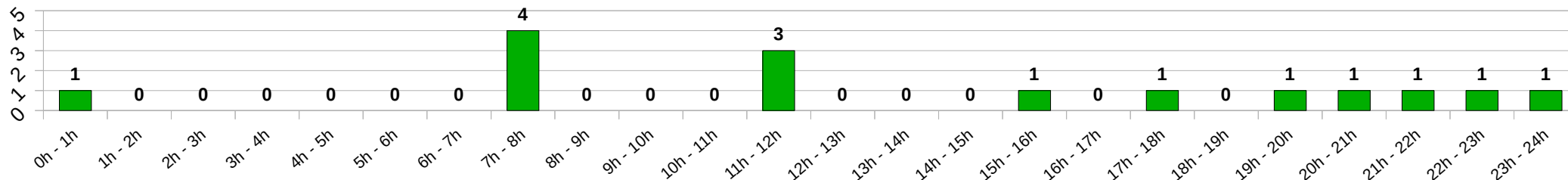
Les accidents de deux-roues motorisés ont principalement lieu en journée, avec des concentrations un peu plus fortes sur les créneaux des trajets domicile-travail ou domicile-école.

Tranche horaire	Accidents		
	2RM < 50 cm ³	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	2RM > 125 cm ³
0h - 1h	0	1	0
1h - 2h	1	0	2
2h - 3h	0	0	0
3h - 4h	1	0	0
4h - 5h	0	0	0
5h - 6h	0	0	0
6h - 7h	1	0	0
7h - 8h	2	4	2
8h - 9h	2	0	2
9h - 10h	4	0	3
10h - 11h	1	0	2
11h - 12h	3	3	4
12h - 13h	2	0	2
13h - 14h	2	0	3
14h - 15h	3	0	3
15h - 16h	1	1	3
16h - 17h	1	0	3
17h - 18h	4	1	6
18h - 19h	5	0	2
19h - 20h	4	1	3
20h - 21h	1	1	3
21h - 22h	3	1	4
22h - 23h	1	1	1
23h - 24h	1	1	0

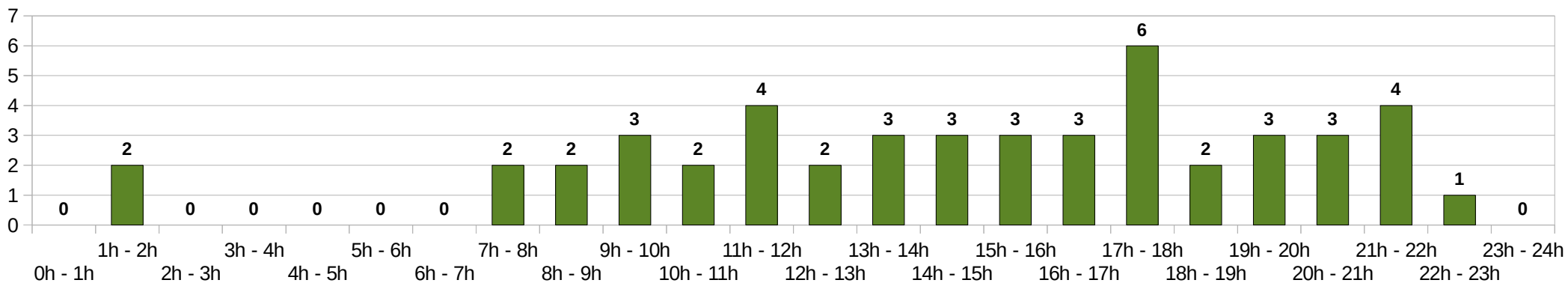
Répartition des accidents de deux-roues motorisés inférieurs à 50 cm³ selon la tranche horaire



Répartition des accidents de deux-roues motorisés d'une cylindrée comprise entre 50 et 125 cm³ selon la tranche horaire



Répartition des accidents de deux-roues motorisés d'une cylindrée supérieure à 125 cm³ selon la tranche horaire



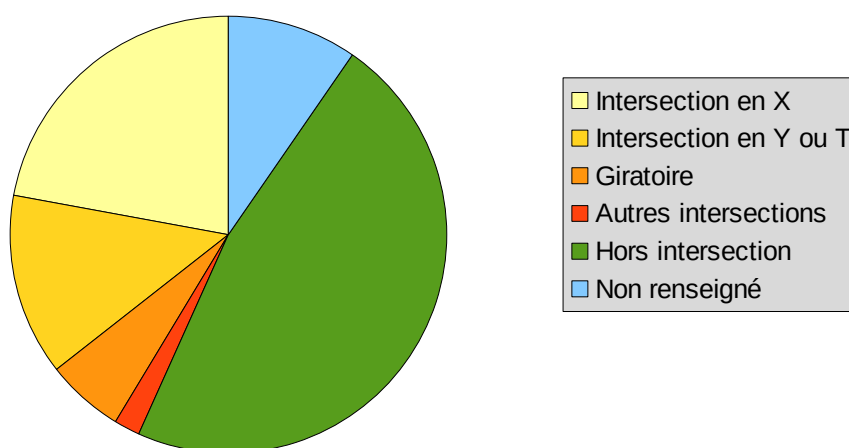
Localisation des accidents

Les accidents de deux-roues motorisés se situent autant en intersection que hors intersection.

On constate par ailleurs que les accidents en intersection se situent en grande majorité dans des carrefours en X, Y ou T.

En intersection					Hors intersection	Non Renseigné
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections		
23	14	6	2	45	49	10

Répartition des accidents en/hors intersection



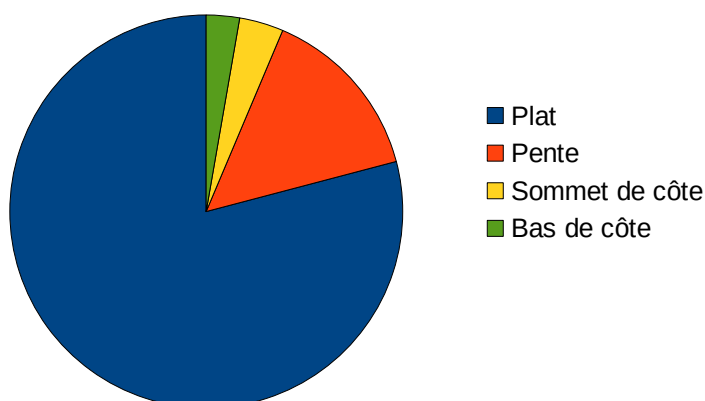
Répartition des accidents suivant le profil en long

79 % des accidents surviennent sur une section plate de route, au regard du profil en long.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
87	16	4	3

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le profil en long



Répartition des accidents suivant le tracé en plan

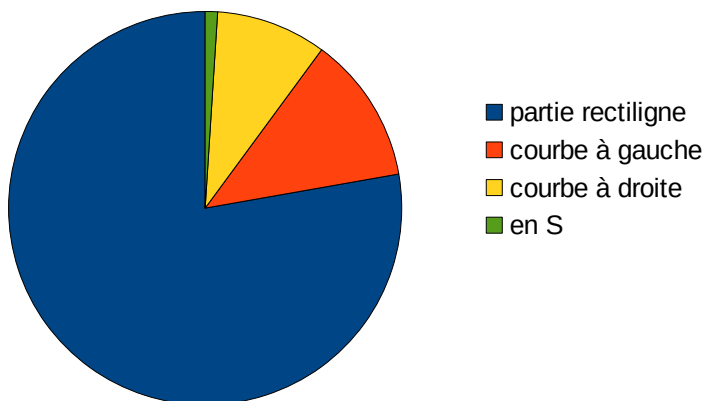
3/4 des accidents se situent sur des parties rectilignes de route.

On dénombre également plus d'accidents dans les courbes à gauche que dans les courbes à droite.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
77	12	9	1

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



Enjeu « Conduites addictives »

L'alcool

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2017 des accidents impliquant un conducteur avec alcoolémie positive s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
42	4	26	20

Évolution de l'accidentalité liée à l'alcool sur les 5 dernières années

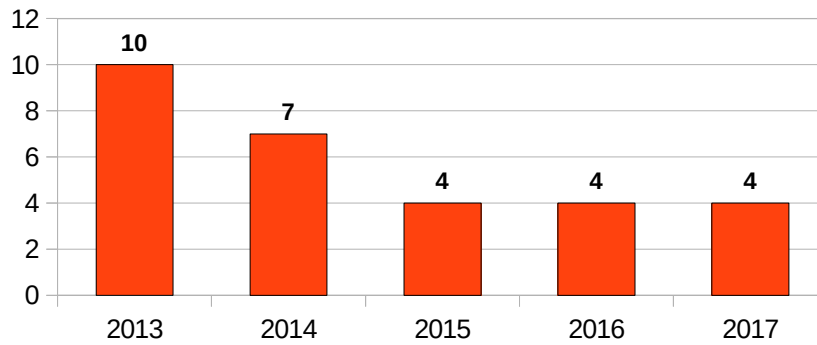
L'année 2017 se caractérise par un nombre d'accidents corporels (impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie) est égal à l'année 2016.

Le nombre de tués, quant à lui, est identique à celui de l'année 2016.

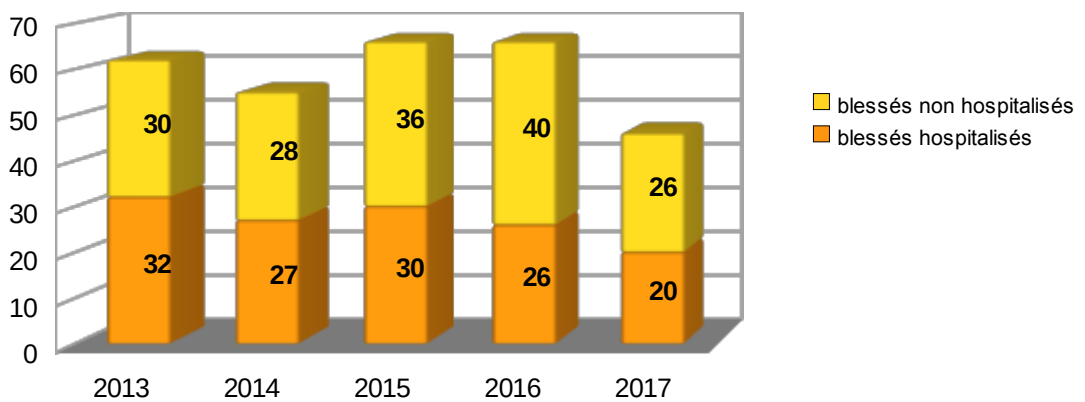
Sur les cinq dernières années, on constate une sérieuse baisse du nombre de blessés (46) dont 20 blessés hospitalisés.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2013	50	10	62	32
2014	47	7	55	27
2015	50	4	66	30
2016	42	4	66	26
2017	42	4	46	20

Evolution du nombre de tués

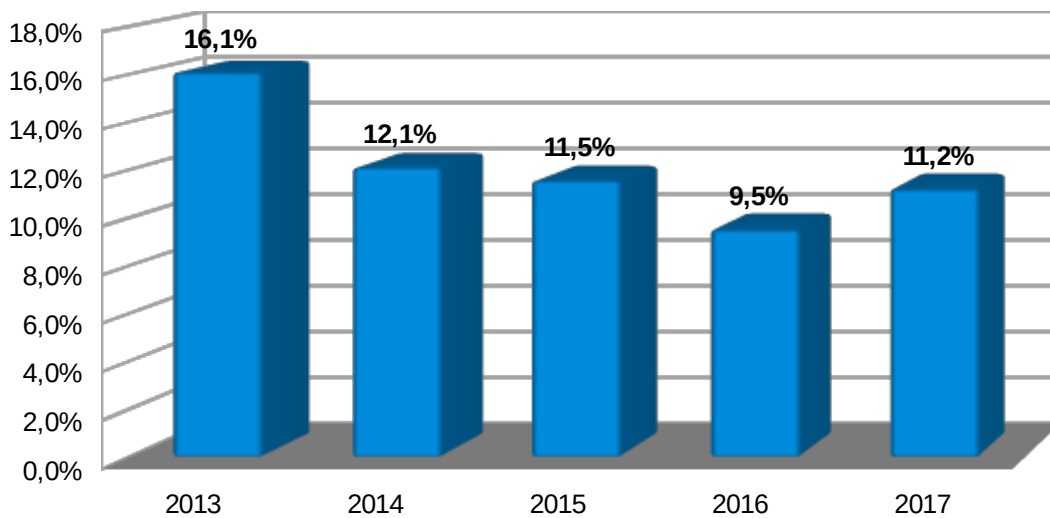


Evolution du nombre de blessés



La part des accidents avec alcoolémie positive a augmenté pour 2017. Son taux est supérieur à 11 %.

Part des accidents avec alcoolémie positive



Bilan par classe d'âge

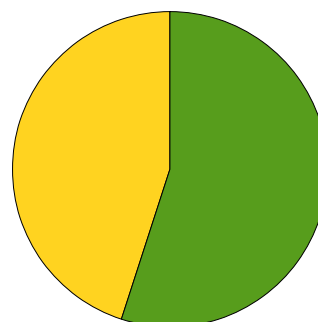
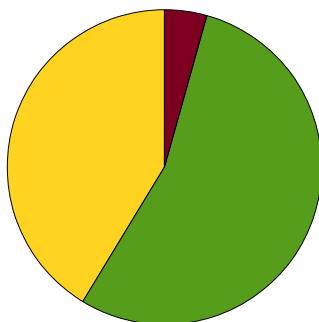
Les classes d'âges 18-24 et 25-64 ans sont les principales victimes des accidents avec alcoolémie positive. Elles représentent la totalité des victimes pour 2017.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	0	0
14 – 17 ans	0	0	0
18 – 24 ans	2	19	9
25 – 64 ans	2	25	11
65 – 74 ans	0	2	0
75 ans et plus	0	0	0

Tués

Blessés

Blessés hospitalisés

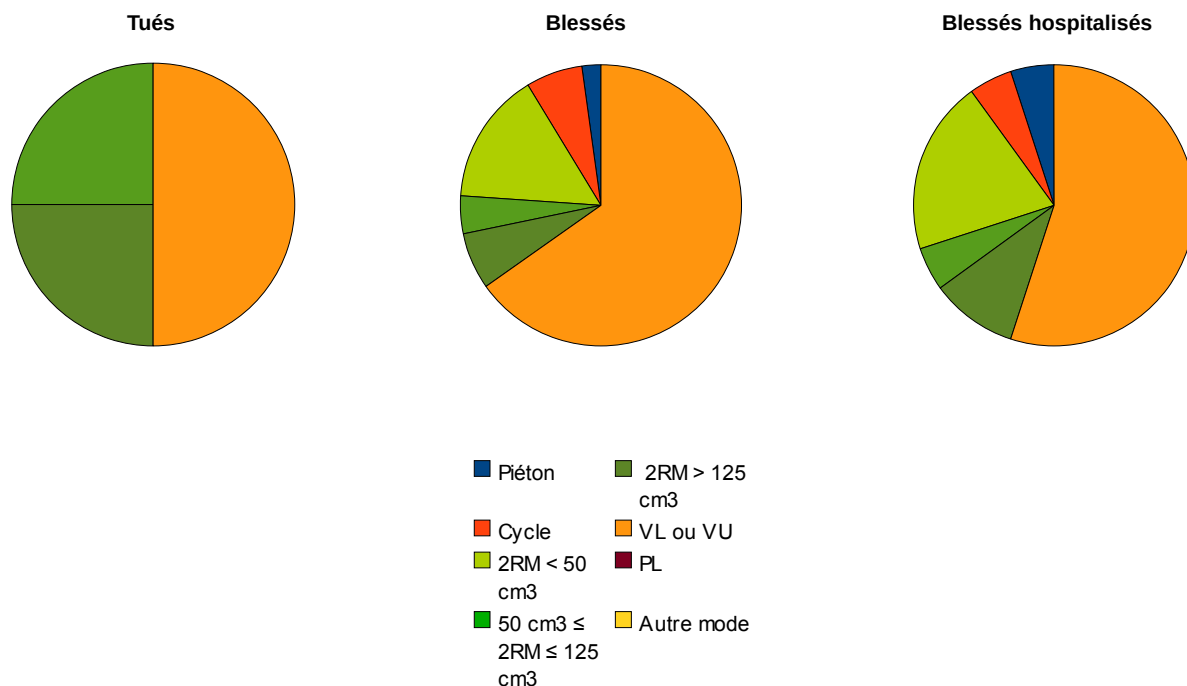


- 0-13 ans
- 14-17 ans
- 18-24 ans
- 25-64 ans
- 65-74 ans
- 75 ans et +

Bilan par catégorie d'utilisateur

Plus de la moitié des victimes d'accidents (61 %) impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie se situent dans la catégorie d'utilisateur « VL ou VU ». On remarque que les autres victimes sont des deux-roues motorisés.

catégorie d'utilisateur	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	1	1
Cycle	0	3	1
2RM < 50 cm ³	0	7	4
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	1	2	1
2RM > 125 cm ³	1	3	2
VL ou VU	2	30	11
PL	0	0	0
Autres modes	0	0	0



Répartition (en nombre) des accidents selon le type de conflit

55 % des accidents avec alcoolémie positive n'impliquent qu'un seul véhicule. On remarque également que, dans 88 % des accidents, un « VL ou VU » est impliqué.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	2				50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	1					2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	2						VL ou VU		
VL ou VU	18	1	2	3	2	2	7	PL	
PL							2		Autre mode
Autre mode				1					
Sur les 42 accidents	23	1	2	5	3	4	37	2	0

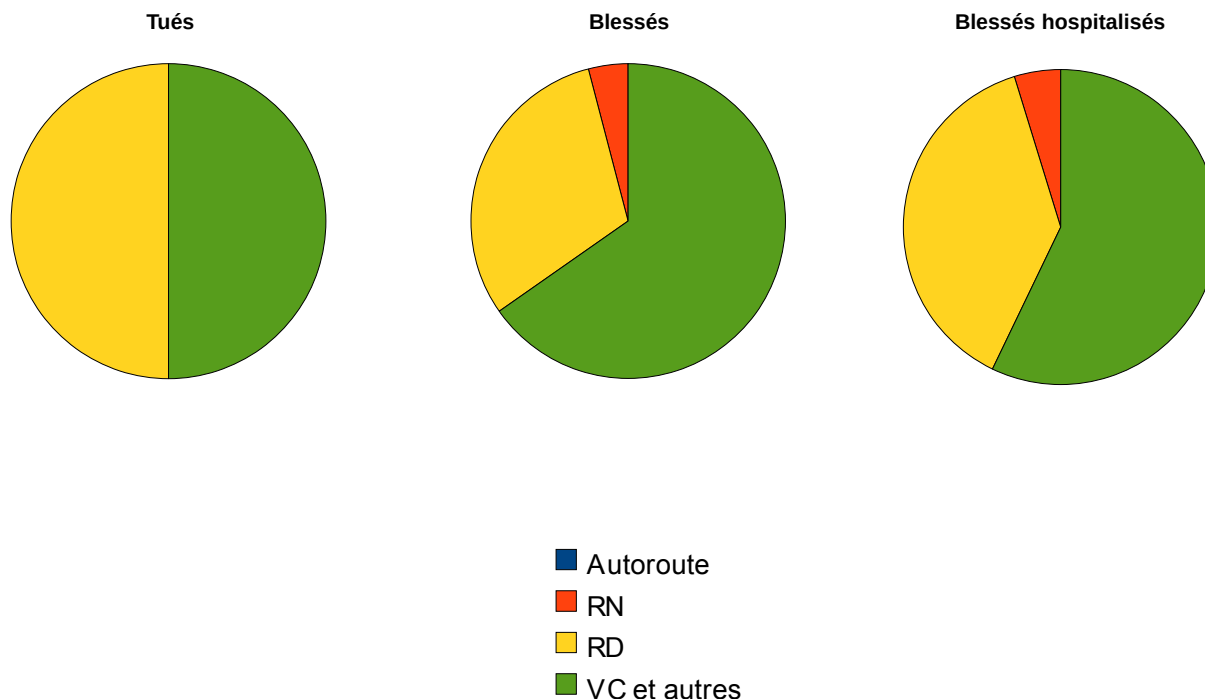
Bilan par type de réseau

La moitié des accidents impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie (28) se situe sur voies communales (VC). On note également que les accidents sur routes départementales sont nombreux (15).

La gravité des blessures est proportionnellement plus importante sur VC que sur RD.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	0	0	0	0
RN	2	0	2	1
RD	15	2	13	7
VC et autres	28	2	31	12

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes (ex : intersection entre VC et RD)

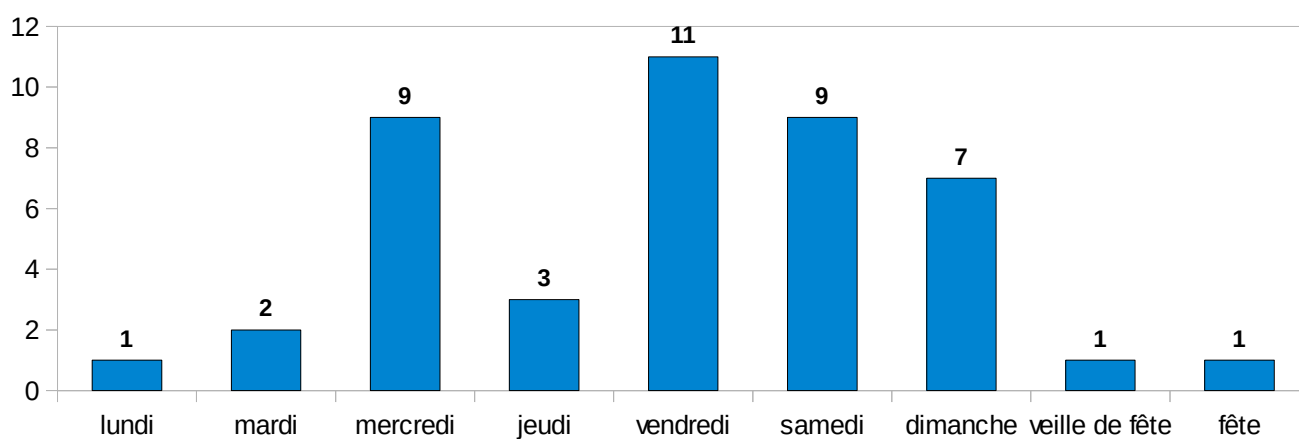


Bilan par jour de la semaine

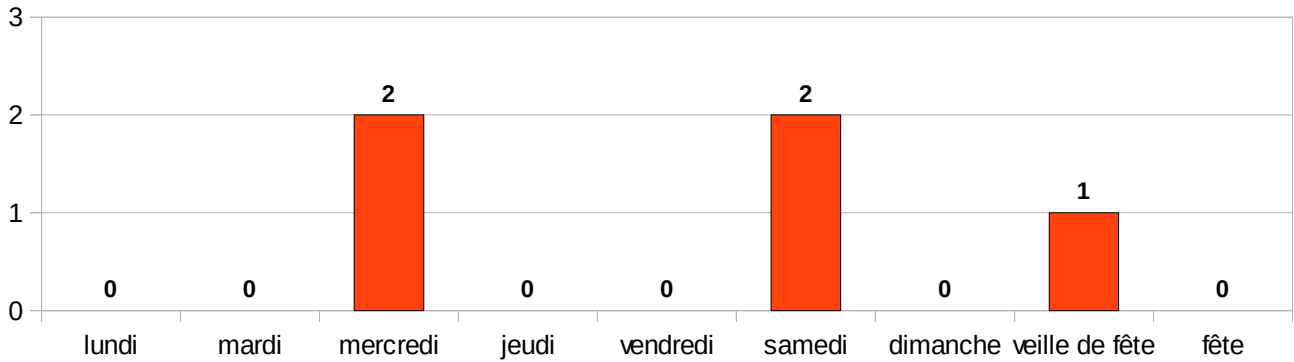
En 2017, les accidents impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie sont plus nombreux en milieu (mercredi) et fin de semaine (du vendredi au dimanche).

jour	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
lundi	1	0	1	1
mardi	2	0	2	2
mercredi	9	2	7	3
jeudi	3	0	4	1
vendredi	11	0	14	5
samedi	9	2	10	4
dimanche	7	0	8	4
Dont				
veille de fête	1	1	0	0
fête	1	0	2	0

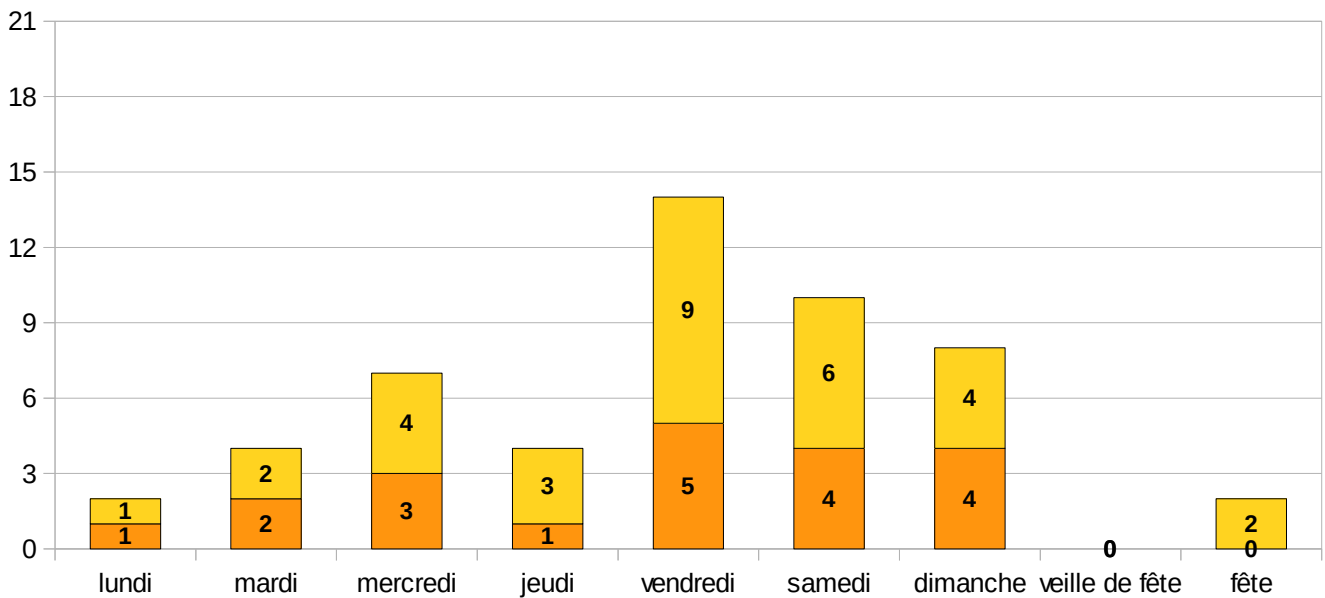
Répartition des accidents selon le jour



Répartition des tués selon le jour



Répartition des blessés selon le jour



■ blessés non hospitalisés
■ blessés hospitalisés

Bilan par tranche horaire

Les accidents avec alcoolémie positive surviennent principalement en soirée et la nuit. On note toutefois quelques accidents sur la tranche horaire 17h-18h.

Tranche horaire	0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h
	- 1h	- 2h	- 3h	- 4h	- 5h	- 6h	- 7h	- 8h	- 9h	- 10h	- 11h	- 12h	- 13h	- 14h	- 15h	- 16h	- 17h	- 18h	- 19h	- 20h	- 21h	- 22h	- 23h	- 24h
accidents	3	3	1	2	4	1	1	2	1	0	0	0	1	2	0	1	1	4	2	2	3	3	1	4

Localisation des accidents

63 % des accidents avec alcoolémie positive ont lieu hors intersection.

En intersection					Hors intersection	Non Renseigné
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections		
7	4	0	2	13	22	7

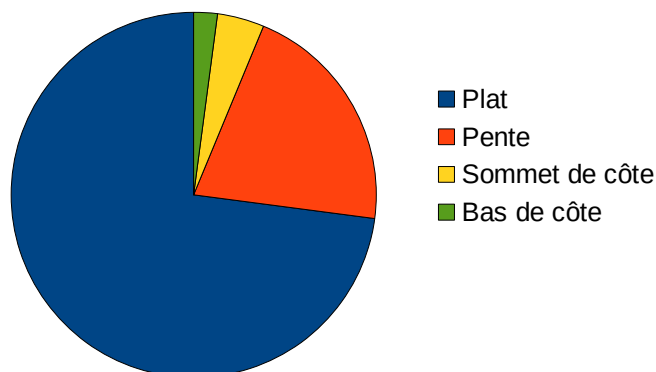
Répartition des accidents suivant le profil en long

Environ 2/3 des accidents corporels impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie se localisent sur une section plate de route, au regard du profil en long. On note également que 20 % des accidents se situent en pente.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
35	10	2	1

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le profil en long

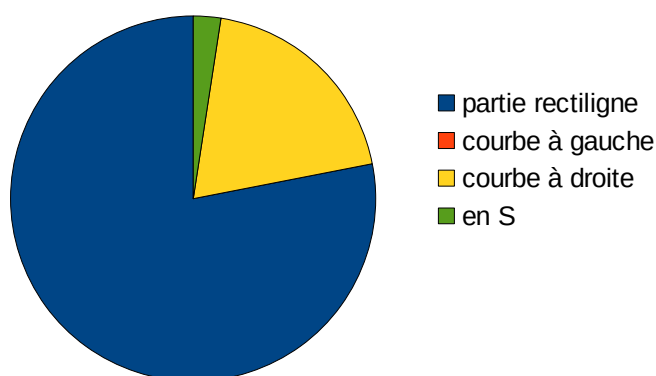


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

La majorité des accidents (78 %) impliquant un conducteur sous l'empire d'un état alcoolique se trouve en partie rectiligne, on note également que 19 % des accidents du département se produisent en courbe à droite

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
32	0	8	1

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



Suspensions administratives du permis de conduire

Le nombre de suspensions administratives du permis de conduire dues à l'alcool s'élève à 692 en 2017, soit 18 de moins qu'en 2016. Ce chiffre est encore une fois en baisse par rapport aux années précédentes. Cependant, chaque mois, dans la Vienne, ce sont en moyenne 58 personnes qui perdent momentanément leur permis à cause de l'alcool.

Les stupéfiants

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2017 des accidents impliquant un conducteur contrôlé positif à au moins un produit stupéfiant s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
21	4	28	17

Il est néanmoins important de signaler que, sur les 374 accidents corporels recensés sur le département en 2017, 135 accidents ont fait l'objet d'un dépistage de produits stupéfiants sur au moins un conducteur, soit 36 % des accidents.

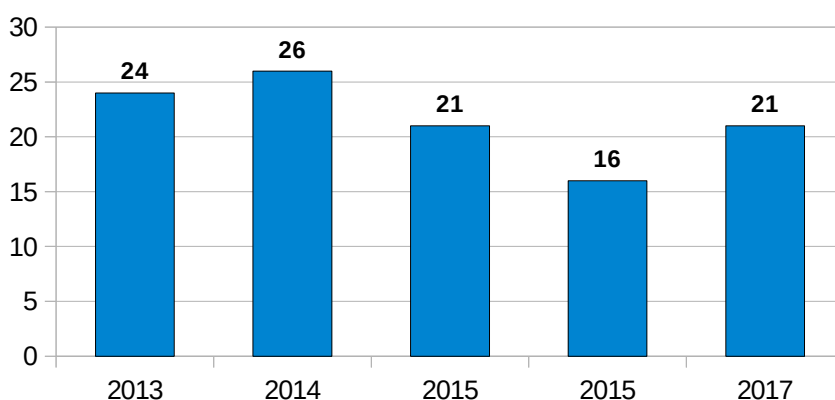
Parmi les 135 accidents, un conducteur s'est révélé positif à au moins un produit stupéfiant dans 21 cas, soit 16 %.

Évolution de l'accidentalité avec stupéfiants sur les 5 dernières années

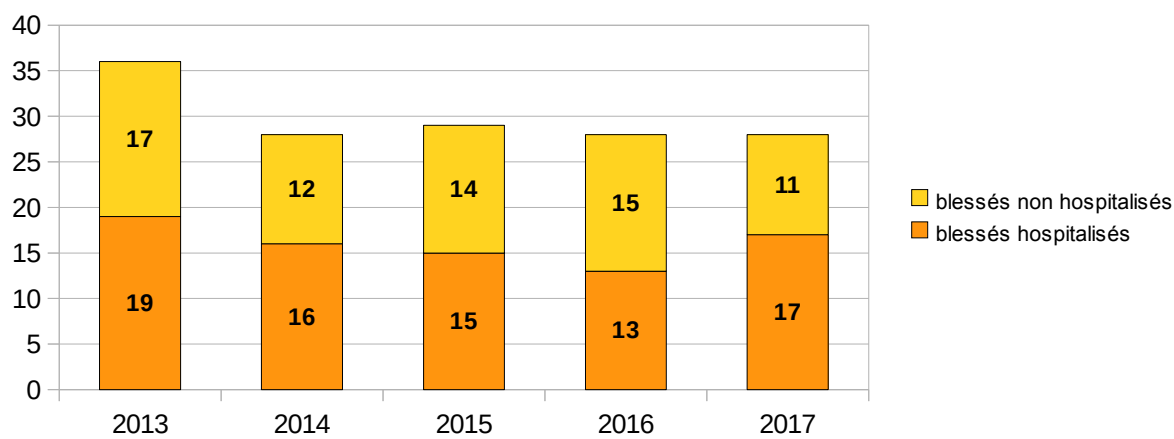
On note que le nombre d'accidents dont un conducteur s'est révélé positif à au moins un produit stupéfiant est en augmentation pour l'année 2017. Le nombre de victimes est en hausse entre 2016 et 2017.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2013	24	5	36	19
2014	26	5	28	16
2015	21	1	29	15
2016	16	2	28	13
2017	21	4	28	17

Evolution des accidents corporels



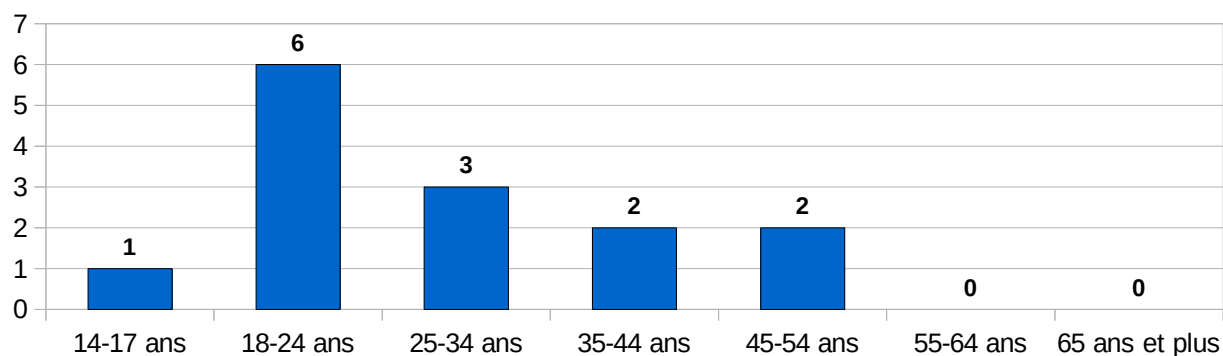
Evolution du nombre de blessés



Bilan par classe d'âge

On constate qu'en 2017, les accidents avec présence de stupéfiants concernent principalement les 18-24 ans.

Répartition par classes d'âge des conducteurs contrôlés positifs à au moins un produit stupéfiant



Alcool et stupéfiants réunis

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2017 des accidents impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie et contrôlé positif à au moins un produit stupéfiant s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
10	1	10	6

Évolution de l'accidentalité avec mélange alcool / stupéfiants sur les 5 dernières années

Sur les 5 dernières années, on constate une diminution progressive sur les accidents corporels impliquant un conducteur positif à au moins un produit stupéfiant et dépassant le seuil légal d'alcoolémie autorisé.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2013	18	3	28	15
2014	15	1	15	9
2015	13	1	19	8
2016	10	1	20	7
2017	10	1	10	6

Enjeu « Les 75 ans et plus »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2017 des accidents impliquant une victime âgée d'au moins 75 ans s'établit comme suit :

Accidents	Tués		Blessés		dont blessés hospitalisés	
	Toutes classes d'âge	dont 75 ans et plus	Toutes classes d'âge	dont 75 ans et plus	Toutes classes d'âge	dont 75 ans et plus
41	19	4	510	23	167	7

Les accidents impliquant une victime âgée d'au moins 75 ans représentent donc 11% des accidents du département.

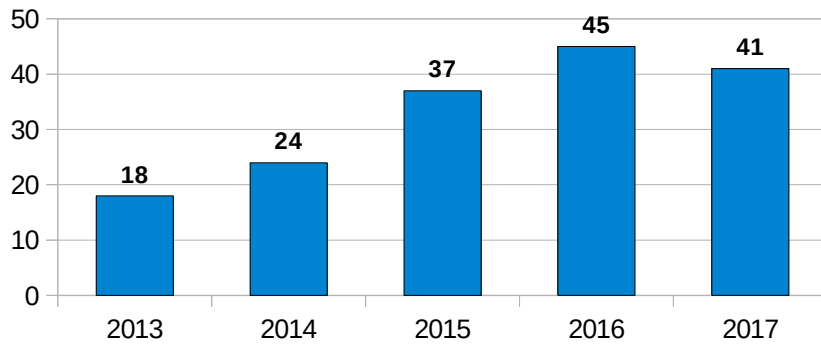
Pour rappel, les personnes âgées d'au moins 75 ans représentent 10,6% de la population départementale.

Évolution de l'accidentalité des « 75 ans et plus » sur les 5 dernières années

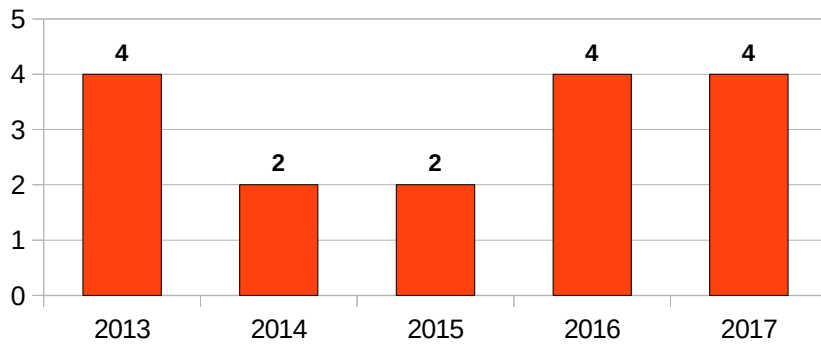
L'année 2017 marque une inflexion par rapport à l'année 2016. Le nombre de victimes a baissé (27) au regard des deux dernières années (37 et 41).

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2013	18	4	16	9
2014	24	2	24	19
2015	37	2	39	22
2016	45	4	33	20
2017	41	4	23	7

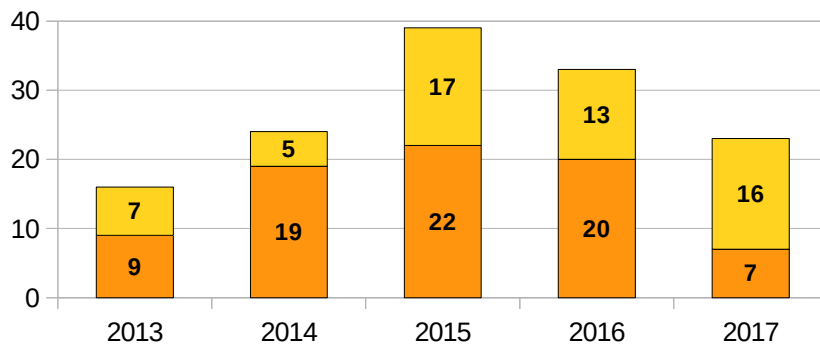
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés



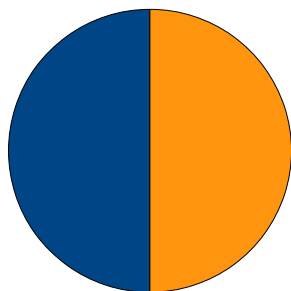
- blessés non hospitalisés
- blessés hospitalisés

Bilan des victimes « 75 ans et plus » par catégorie d'usager

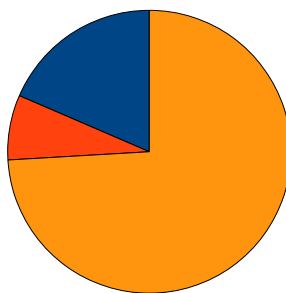
La majorité des victimes se retrouve dans la catégorie d'usagers « VL ou VU ». On constate également que, pour cette classe d'âge, les piétons sont également très exposés

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	2	5	2
Cycle	0	2	1
2RM < 50 cm ³	0	0	0
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	0	0
2RM > 125 cm ³	0	0	0
VL ou VU	2	16	4
PL	0	0	0
Autres modes	0	0	0

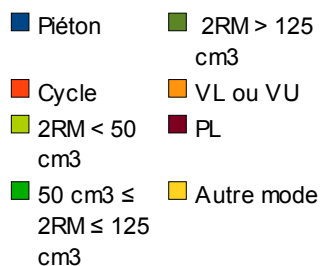
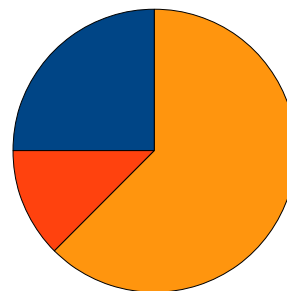
Tués



Blessés



Blessés hospitalisés



Répartition (en nombre) des accidents des « 75 ans et plus » selon le type de conflit

Seuls 4 accidents n'impliquent aucun VL ou VU. On note également que 24 % des accidents impliquent des piétons.

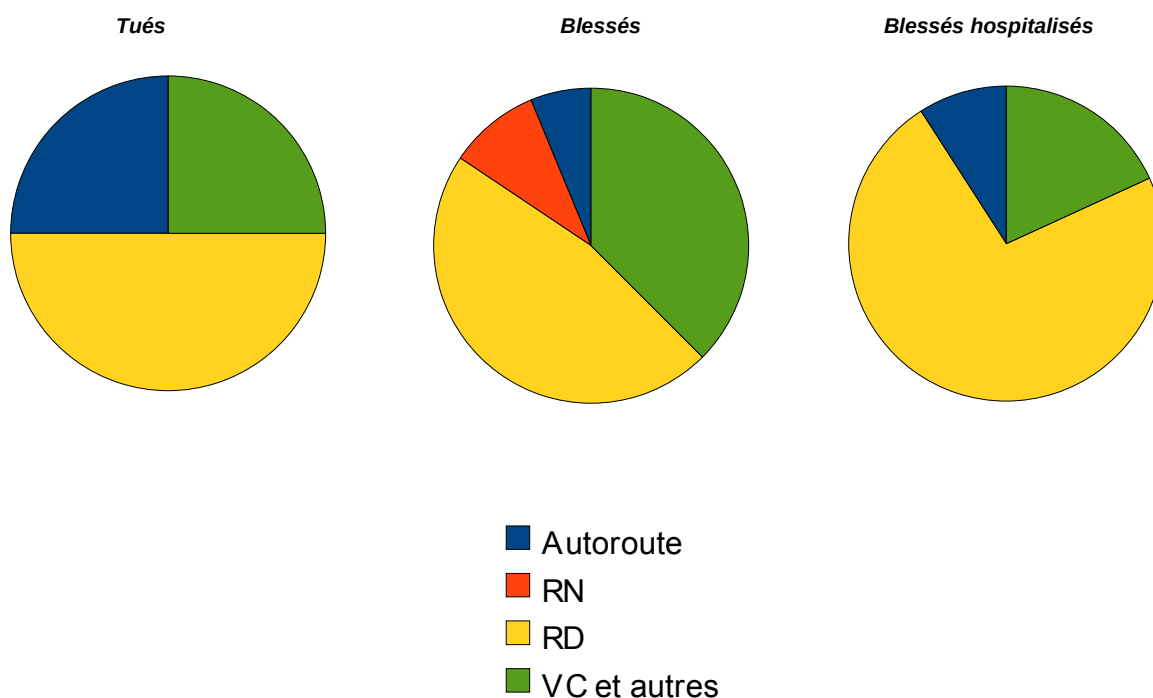
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³		1			50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³						2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³							VL ou VU		
VL ou VU	3	10	2	1		3	18	PL	
PL				1			2		Autre mode
Autres modes									
Sur les 45 accidents	3	11	2	3		3	39	3	

Bilan par type de réseau

Une grosse majorité des accidents impliquant une personne âgée de plus de 75 ans se situe sur routes départementales (RD) ou voies communales (VC). On note par ailleurs que le nombre de victimes est plus important sur routes départementales.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	2	1	2	1
RN	2	0	3	0
RD	26	2	15	8
VC et autres	20	1	12	2

(Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)



Bilan par tranche horaire

En 2017, les accidents impliquant une personne âgée d'au moins 75 ans se produisent en journée avec deux pics sur le créneau. (10h-11h et 17h-18h).

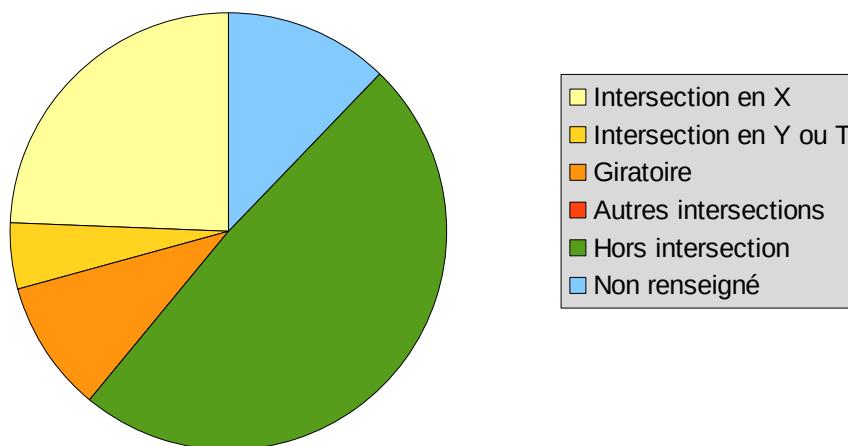
Tranche horaire	0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h
	- 1h	- 2h	- 3h	- 4h	- 5h	- 6h	- 7h	- 8h	- 9h	- 10h	- 11h	- 12h	- 13h	- 14h	- 15h	- 16h	- 17h	- 18h	- 19h	- 20h	- 21h	- 22h	- 23h	- 24h
accidents	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	7	5	2	1	5	4	3	6	2	0	1	0	0	0

Localisation des accidents

Les accidents se trouvent aussi bien en intersection que hors intersection. En intersection, ce sont en X, Y ou T qui dénombrent le plus grand nombre d'accidents (12).

En intersection					Hors intersection	Non Renseigné
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections		
10	2	4	0	16	20	5

Répartition des accidents en/hors intersection

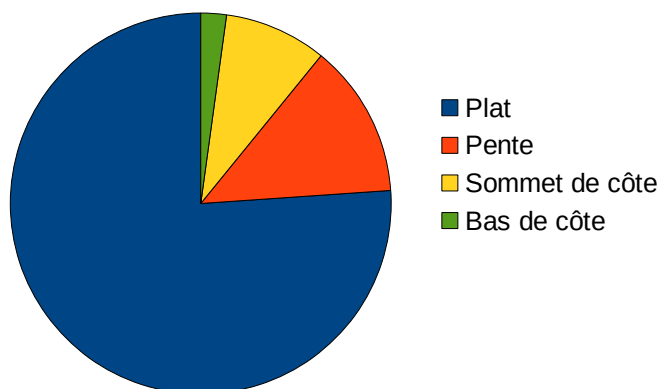


Répartition des accidents des 75 ans et plus suivant le profil en long

Une très grande majorité des accidents survient sur une section de route plate.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
35	6	4	1

Répartition des accidents suivant le profil en long

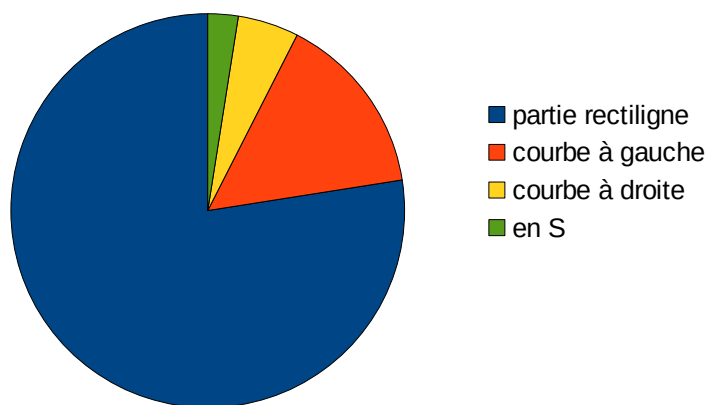


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

Les accidents en partie rectiligne sont largement majoritaires chez les victimes âgées d'au moins 75 ans.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
31	6	2	1

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



Enjeu Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers **(13 Communes)**

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2017 de l'accidentalité sur le périmètre de l'ex communauté d'agglomération de Grand Poitiers (13 communes) s'établit comme suit :

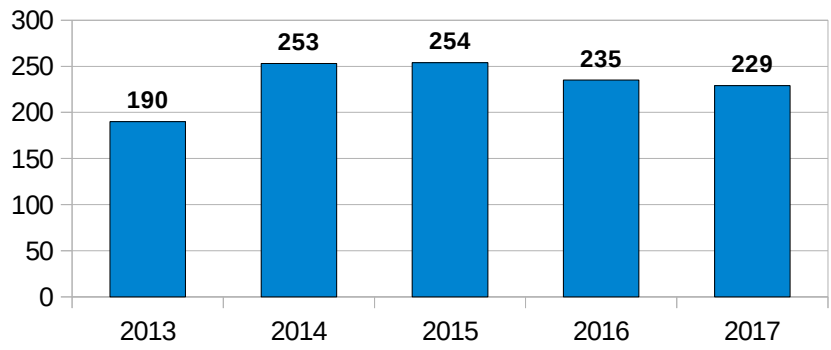
Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
229	3	323	53

Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

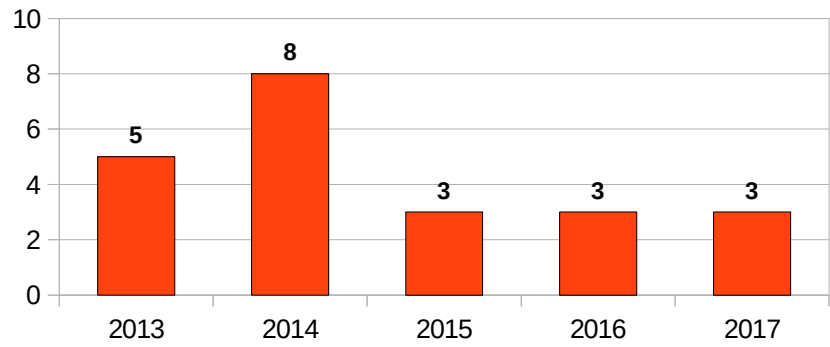
Depuis plusieurs années, on constate une baisse du nombre d'accidents sur la communauté d'agglomération, mais les victimes graves quant à elles ne suivent pas la même tendance. Les chiffres des deux dernières années montrent une certaine constance (54 pour 2016 et 57 pour 2017).

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2013	190	5	268	70
2014	253	8	344	66
2015	254	3	352	38
2016	235	3	324	51
2017	229	3	323	53

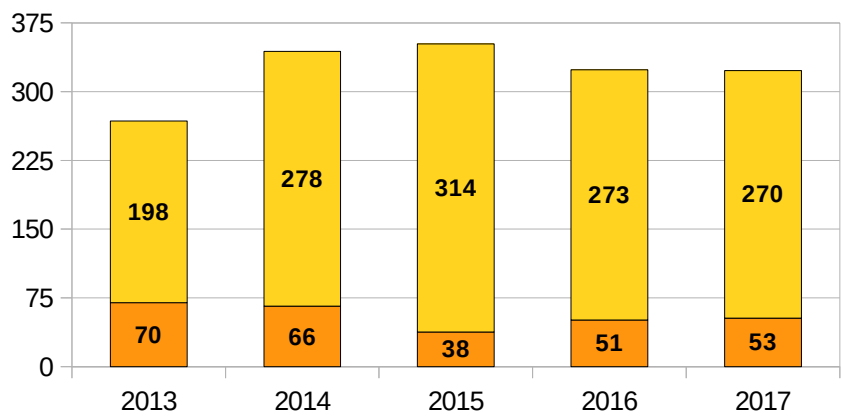
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution des blessés



- blessés non hospitalisés
- blessés hospitalisés

Enjeu Communauté Urbaine de Grand Poitiers (40 communes)

Le bilan 2017 de l'accidentalité dans la Communauté Urbaine de Grand Poitiers (40 communes) s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
252	4	351	70

Bilan par classe d'âge

Pour 2017, plus de la moitié des blessés recensés sur le territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers sont des personnes âgées de 25 à 64 ans.

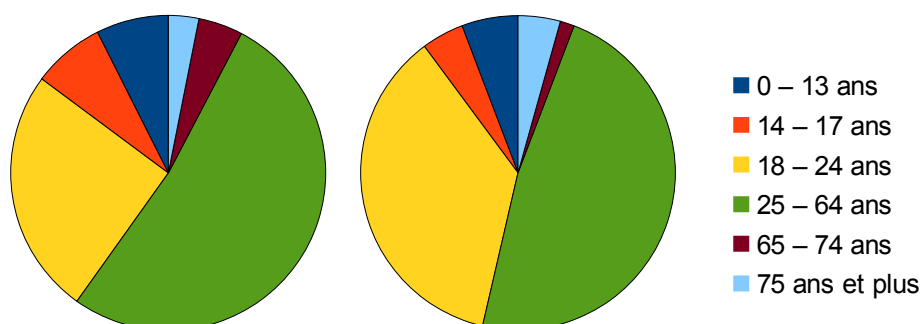
En outre, 25 % des victimes ont moins de 25 ans et que 3 tués font partie de cette classe d'âge.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	26	4
14 – 17 ans	0	26	3
18 – 24 ans	3	89	25
25 – 64 ans	0	183	33
65 – 74 ans	0	16	1
75 ans et plus	1	11	3

Tués

Blessés

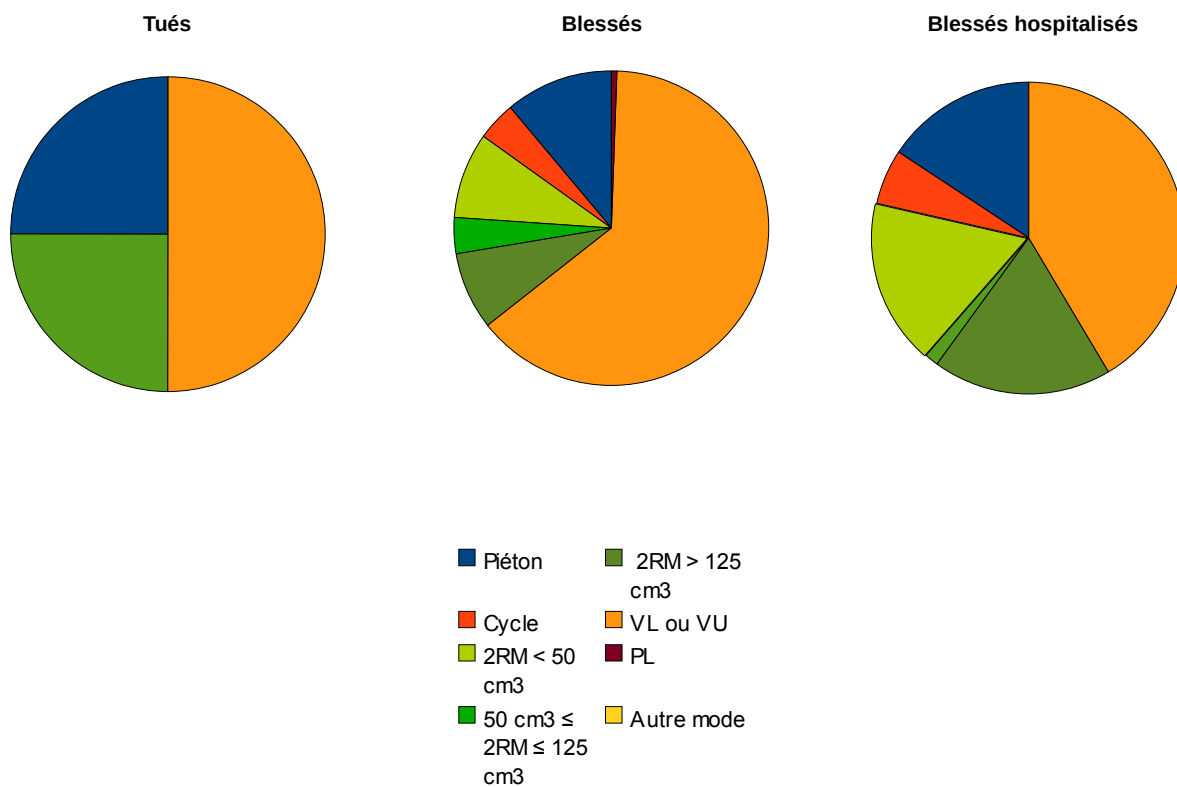
Blessés hospitalisés



Bilan par catégorie d'usager

64 % des blessés recensés sur le territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers sont des usagers de VL/VU. Par contre, quand on s'intéresse aux victimes graves, on note que 37 % sont des deux-roues motorisés, 41 % des usagers de VL/VU et 16 % des piétons.

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	1	39	11
Cycle	0	14	4
2RM < 50 cm ³	0	31	12
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	1	13	1
2RM > 125 cm ³	0	28	13
VL ou VU	2	224	29
PL	0	2	0
Autres modes	0	0	0



Répartition (en nombre) des accidents selon le type de conflit

17 % des accidents recensés sur le territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers n'impliquent qu'un seul véhicule. Par ailleurs, 88 % des accidents impliquent un VL ou VU. Enfin, on remarque que 27 % des accidents impliquent un deux-roues motorisé et 13 % un piéton.

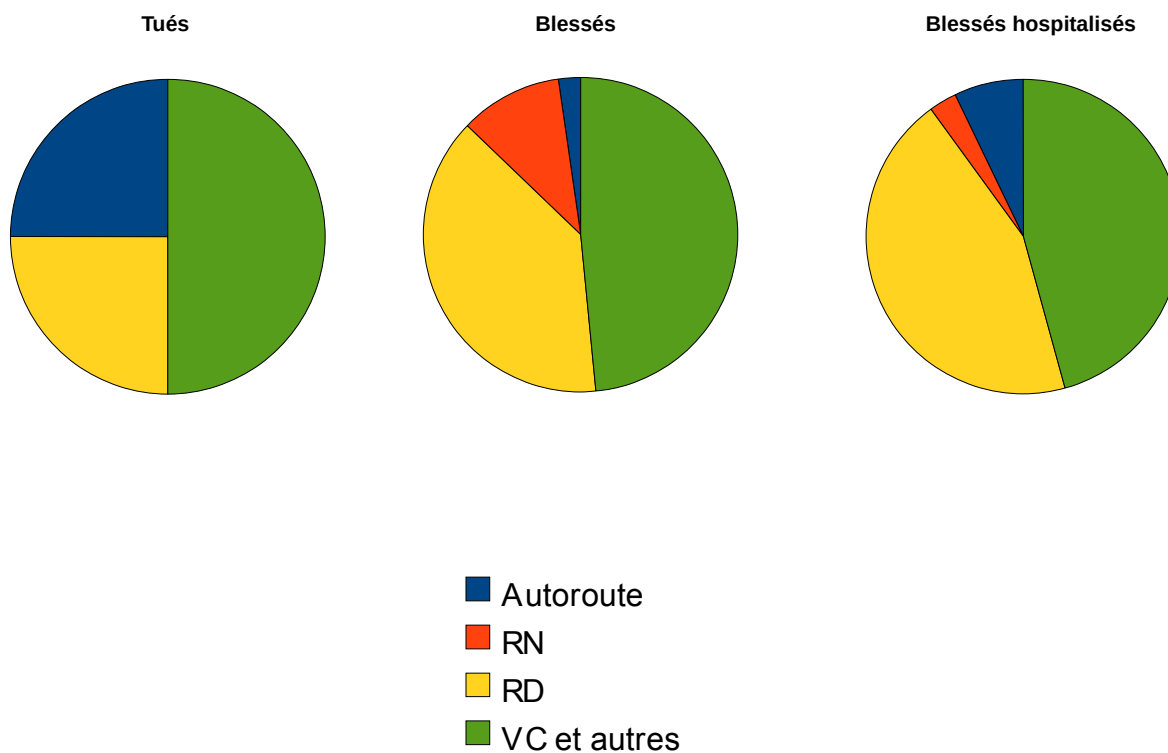
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	6				50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	1		1			2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	6						VL ou VU		
VL ou VU	31	34	9	27	9	20	88	PL	
PL							6	1	Autre mode
Autre mode		1					3		
Sur les 252 accidents	44	34	10	33	11	26	221	6	3

Bilan par type de réseau

59 % des accidents survenant sur le territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers ont lieu sur voies communales (ou autres) et 40 % sur routes départementales. On note également que 87 % des blessés le sont sur un de ces deux réseaux. On peut noter que 2 des 4 tués sont recensés sur voies communales ou autres.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	8	1	8	5
RN	24	0	37	2
RD	101	1	136	31
VC et autres	150	2	170	32

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes (ex : intersection entre VC et RD)

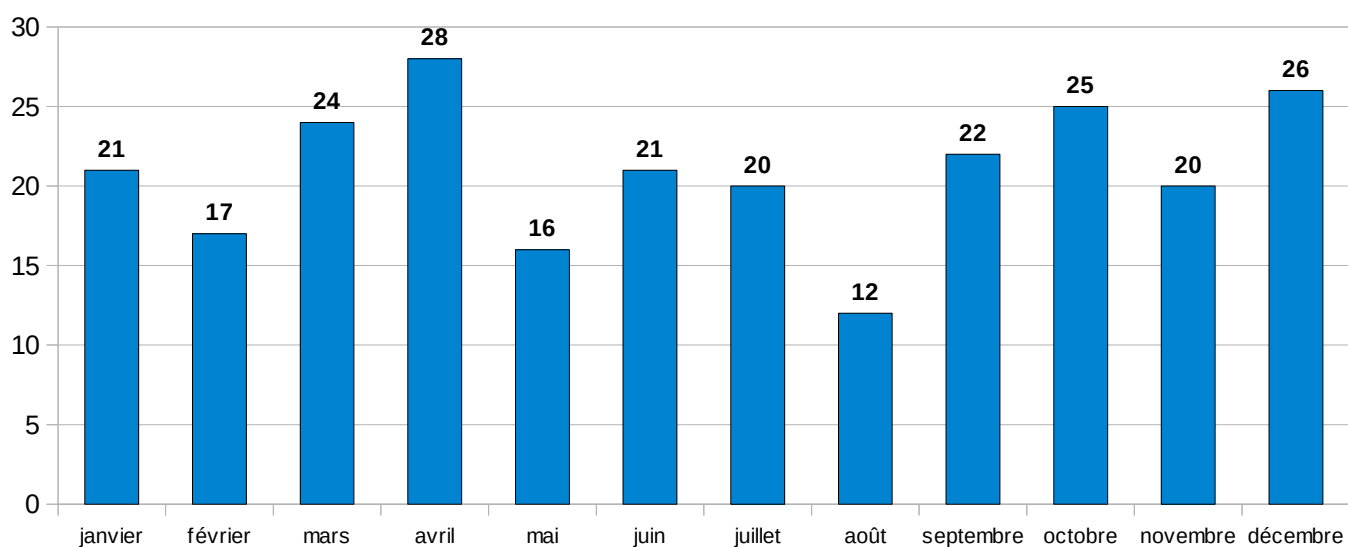


Bilan par mois

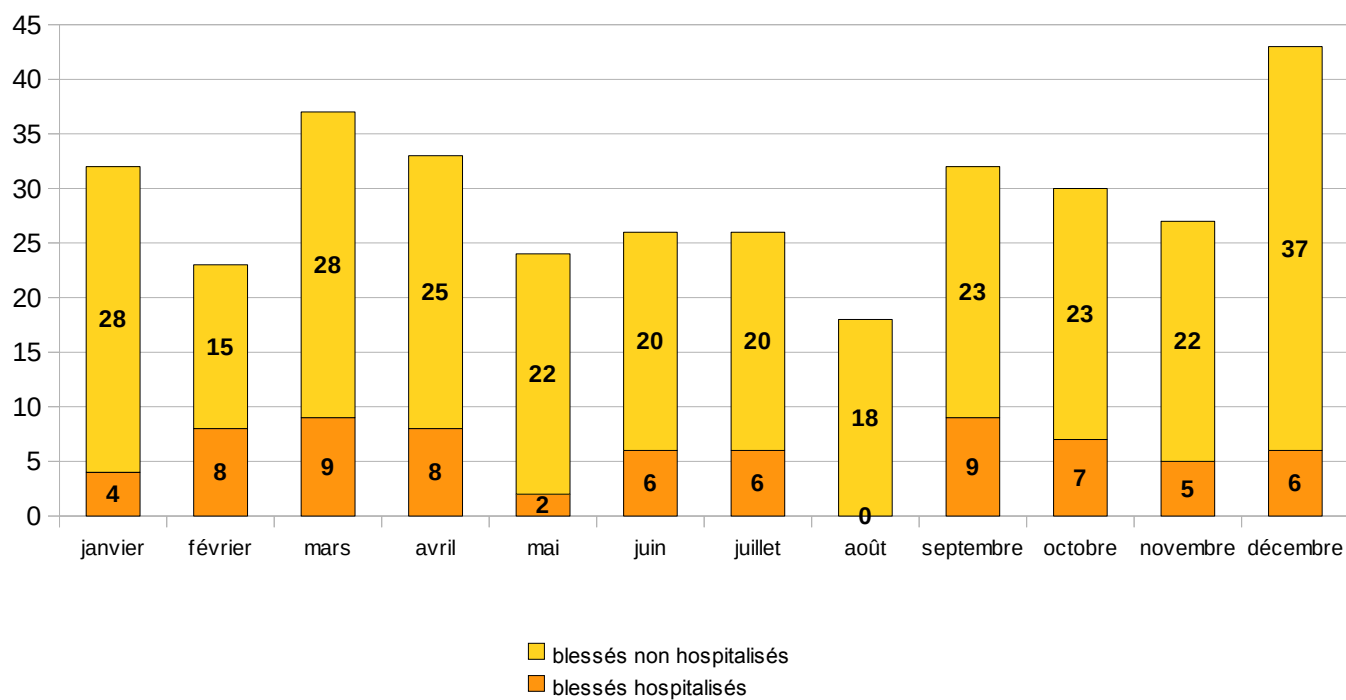
On dénombre les plus grands nombres d'accidents (28) au mois d'Avril. Alors que le mois d'août recense le moins d'accidents (12). On peut noter le nombre de victimes graves sur les périodes de Mars – Avril (17) et de Septembre - Octobre (16), de même que les tués se retrouvent également sur ces périodes.

mois	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
janvier	21	0	32	4
février	17	0	23	8
mars	24	1	37	9
avril	28	1	33	8
mai	16	0	24	2
juin	21	0	26	6
juillet	20	0	26	6
août	12	1	18	0
septembre	22	1	32	9
octobre	25	0	30	7
novembre	20	0	27	5
décembre	26	0	43	6

Répartition des accidents par mois



Répartition des blessés par mois

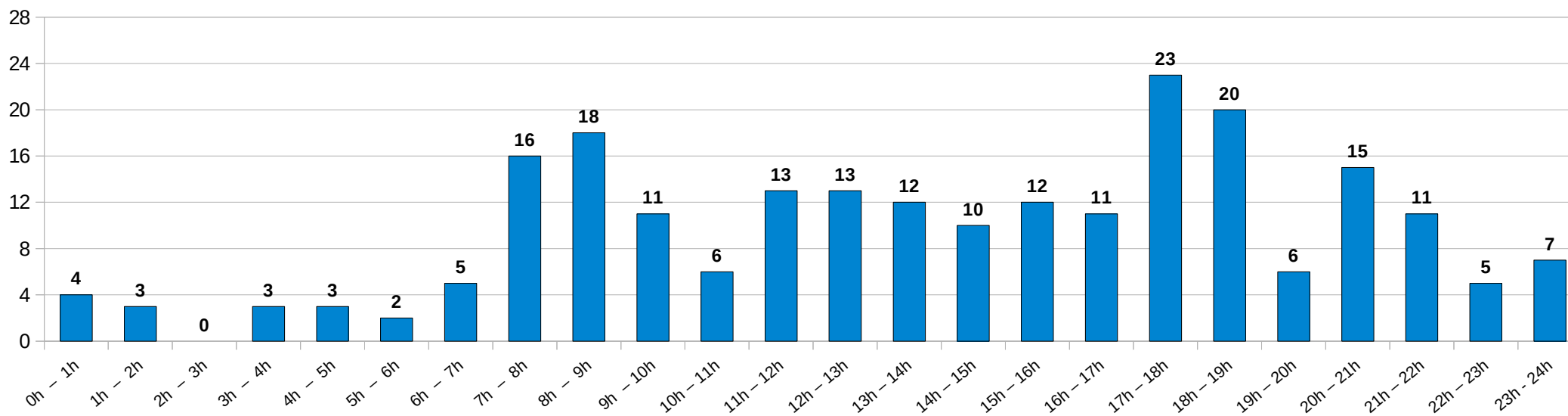


Bilan par tranche horaire

On remarque que les accidents sont nombreux en journée, et notamment l'après-midi. Les heures des trajets domicile-travail ou domicile-école ressortent également, comme le montrent les pics sur les créneaux 8h-9h pour le matin et 17h-19h pour l'après-midi.

Tranche horaire	0h - 1h	1h - 2h	2h - 3h	3h - 4h	4h - 5h	5h - 6h	6h - 7h	7h - 8h	8h - 9h	9h - 10h	10h - 11h	11h - 12h	12h - 13h	13h - 14h	14h - 15h	15h - 16h	16h - 17h	17h - 18h	18h - 19h	19h - 20h	20h - 21h	21h - 22h	22h - 23h	23h - 24h
accidents	4	3	0	3	4	3	6	16	19	13	10	14	15	12	10	14	13	23	21	6	16	12	5	10

Répartition des accidents selon la tranche horaire



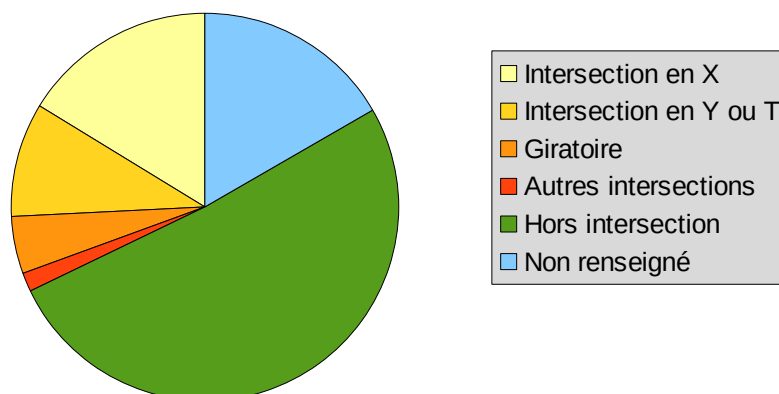
Localisation des accidents

32 % des accidents survenant sur le territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers ont lieu en intersection.

Ces accidents en intersection concernent le plus souvent des carrefours en X (50%).

En intersection					Hors intersection	Non renseigné
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections		
41	24	12	4	81	129	42

Répartition des accidents en/hors intersection



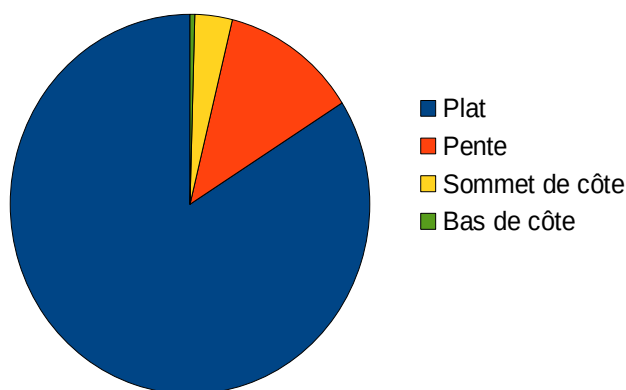
Répartition des accidents suivant le profil en long

Les 3/4 des accidents interviennent sur une section plate de route, au regard du profil en long.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
188	34	21	2

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le profil en long



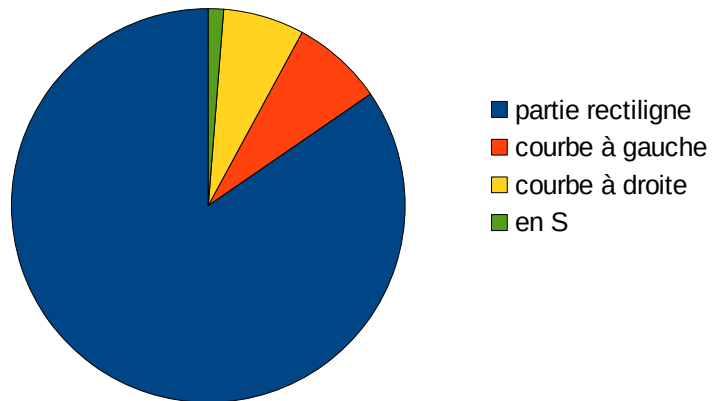
Répartition des accidents suivant le tracé en plan

85 % des accidents surviennent sur des parties rectilignes de route.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
203	18	16	3

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



« Accidents mortels »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2017 des accidents mortels s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
17	19	13	9

Répartition (en nombre) des accidents selon le type de conflit

Parmi les 17 accidents mortels, 15 impliquent des Véhicules Légers (VL) ou Véhicules Utilitaires (VU).

On note également que 35 % des accidents mortels n'impliquent qu'un seul véhicule.

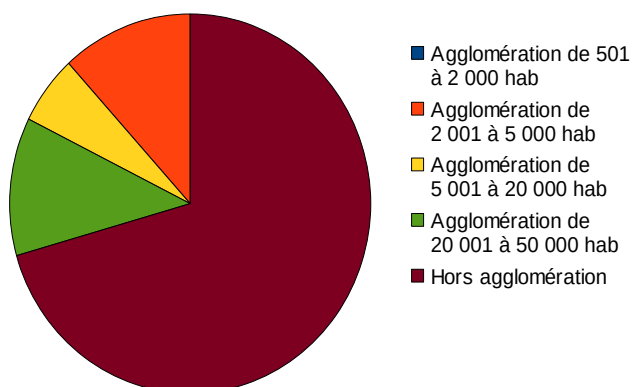
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³					50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³						2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	1						VL ou VU		
VL ou VU	5	4			1	2	3	PL	
PL				1			1		Autre mode
Autre mode									
Sur les 17 accidents	6	4		1	1	3	15	2	

Localisation des accidents

12 accidents mortels sur 17 se situent hors agglomération.

En agglomération					Hors agglomération
Agglomération de 501 à 2 000 hab	Agglomération de 2 001 à 5 000 hab	Agglomération de 5 001 à 20 000 hab	Agglomérations 20 001 à 50 000	Sous-total agglomération	
0	2	1	2	5	12

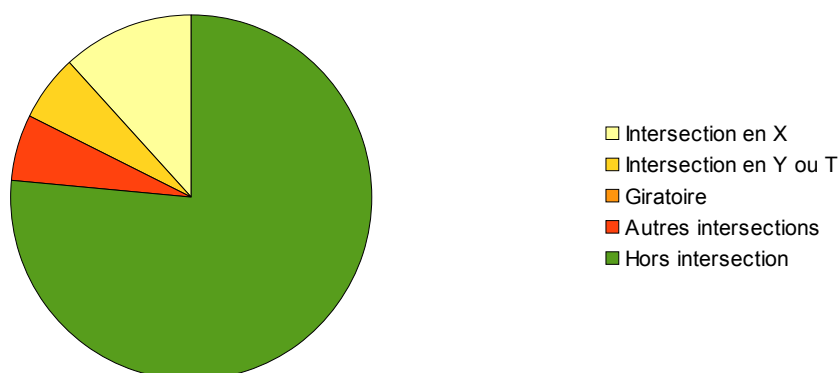
Répartition des accidents en/hors agglomération



La quasi-totalité des accidents mortels se situe hors intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
2	1	0	1	4	13

Répartition des accidents en/hors intersection

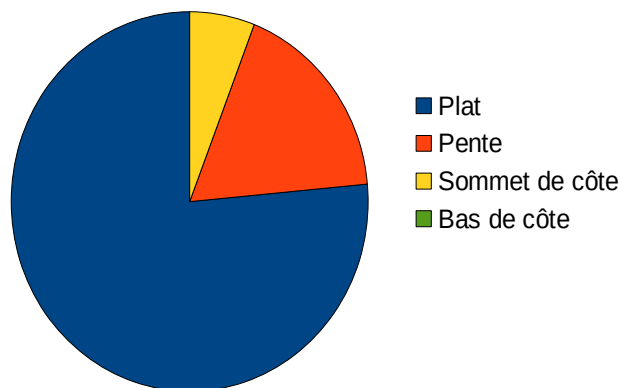


Répartition des accidents suivant le profil en long

3/4 des accidents mortels surviennent sur une section plate de route, au regard du profil en long.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
13	3	1	0

Répartition des accidents suivant le profil en long

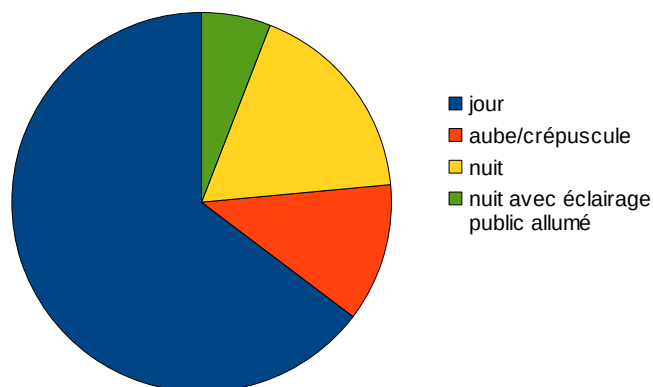


Luminosité au moment des accidents

2/3 des accidents mortels ont lieu de jour.

jour	aube/crépuscule	nuit	nuit avec éclairage public allumé
11	2	3	1

Luminosité lors des accidents mortels



Thématique « Vitesse »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2017 des infractions relevées par les radars vitesse s'établit comme suit :

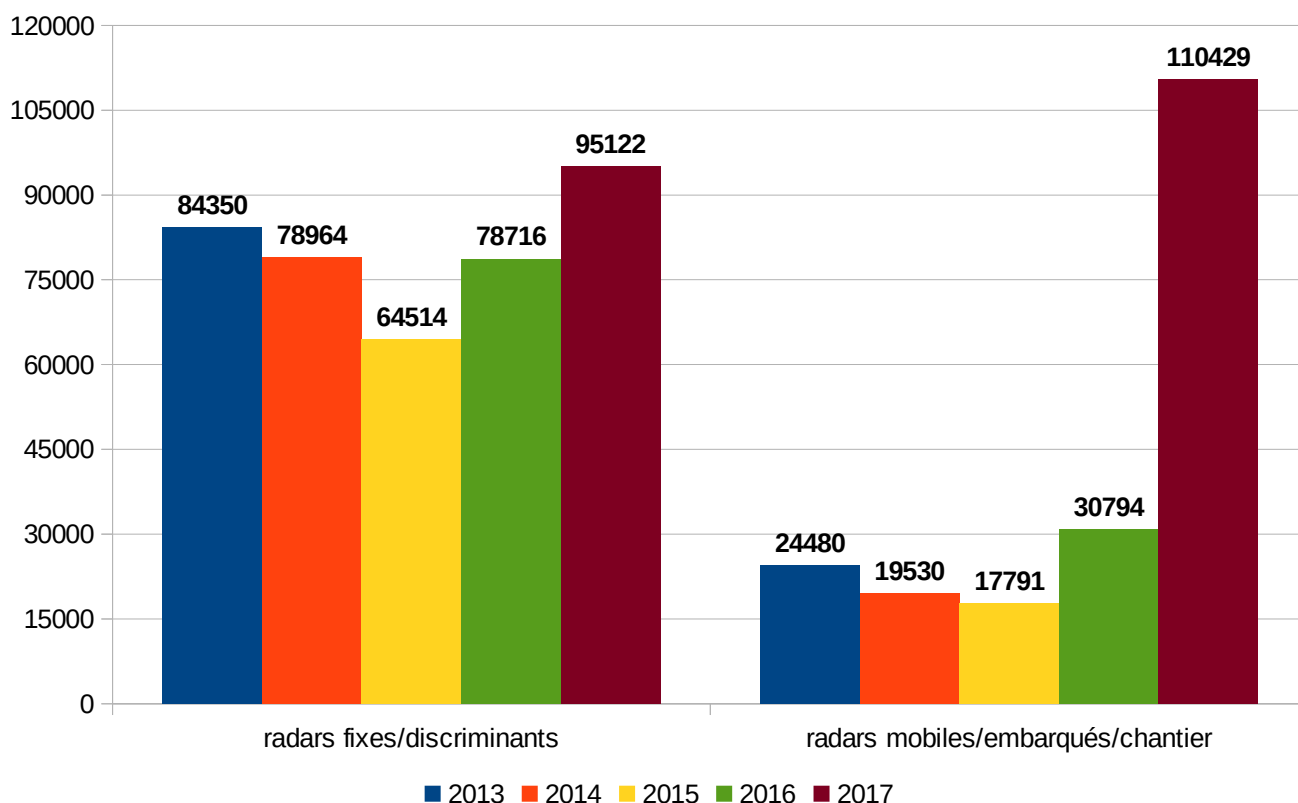
Radars						
fixes	discriminants CSA	embarqués	mobiles	chantier CSA	Radars feux	Total
65 847	29 275	9 955	12 166	88 308	3 530	209 081
21 unités	5 unités	4 unités	8 unités	5 unités	5 unités	48 unités

CSA : Contrôle Sanction Automatisé

Évolution des infractions vitesse relevées par les radars automatiques ces 5 dernières années

Les infractions relevées par les radars automatiques sont à la hausse en 2017 du fait de la mise en service de la fonction double sens sur des radars fixes et de l'apparition des premiers radars chantier. Deux des cinq radars chantier positionnés sur A10 ont relevé exactement 64 332 infractions sur une période de 4 mois (Septembre à Décembre). Ceux-ci ont été retirés fin décembre à la fin des travaux.

Infractions relevées par les radars vitesse



Le graphique représente d'une part le cumul des radars (Fixes, Discriminants) et d'autre part le cumul des radars (Mobiles – Embarqués – Chantiers).

Nature des excès de vitesse

Sur l'année 2017, 93,79 % des excès de vitesse relevés par les radars automatiques n'excèdent pas 20 km/h.

< 20 km/h	≥ 20 km/h et < 30 km/h	≥ 30 km/h et < 40 km/h	≥ 40 km/h et < 50 km/h	≥ 50 km/h
160 360	7 724	1 904	640	343

Infractions relevées à l'encontre d'un véhicule immatriculé à l'étranger

Sur les 205 551 infractions relevées en 2017 par les radars automatiques fixes, discriminants, mobiles, embarqués et chantier, 36 282 sont imputables à des véhicules immatriculés à l'étranger, soit 18 %. Ce sont logiquement les axes de transit qui mettent en évidence les pourcentages les plus élevés, notamment l'autoroute A 10.

Radar	Infractions 2017	dont véhicules étrangers	% véhicules étrangers
Vouneuil-sous-Biard (A10 Paris → Province)	3 051	1 676	55%
Vouneuil-sous-Biard (A10 Province → Paris)	9 407	4 221	45%
Vivonne (RN 10)	7 473	2 606	35%
Châtellerault (A10)	11 017	4 765	43%
Varennes (RD 347)	12 830	2 504	20%

Suspensions administratives du permis de conduire

Le nombre de suspensions administratives du permis de conduire dues à la vitesse s'élève à 155 en 2017, soit 22 suspensions de moins (- 9 %) par rapport à 2016.