



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfet de la Vienne

BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE DANS LA VIENNE - ANNÉE 2014



**DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES**

OBSERVATOIRE DÉPARTEMENTAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

SOMMAIRE

Introduction	3
Synthèse - résumé	4
Quelques rappels	6
Bilan général de l'accidentalité	7
Bilan thématique de l'accidentalité	18
Accidentalité des 14-24 ans	18
Accidentalité des deux-roues motorisés	28
Accidentalité routière avec conduites addictives	38
Accidentalité des 75 ans et plus	52
Accidentalité sur le territoire de « Grand Poitiers »	60
Vitesse des usagers de la route – infractions et évolution	71
Accidents mortels	74

INTRODUCTION

Le présent document est destiné à caractériser l'accidentalité routière du département de la Vienne pour l'année 2014. Les thématiques abordées reprennent les 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 séniors de plus de 75 ans ;
- les accidents sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers.

Y a été ajoutée la vitesse par le biais de l'étude des infractions relevées par les radars.

Enfin, un zoom a également été réalisé sur les accidents mortels afin d'essayer de faire ressortir certains facteurs secondaires d'accidents.

SYNTHÈSE - RÉSUMÉ

Les données et analyses des parties suivantes mettent principalement en évidence, en les détaillant, les constats suivants.

Bilan général

- Augmentation du nombre d'accidents corporels et de blessés légers, mais nombre de victimes graves stable ;
- Un tiers des victimes graves sont des deux-roues motorisés.

Enjeu « Jeunes »

- Implication des 14-24 ans dans un tiers des accidents corporels recensés ;
- Victimes de 14 à 17 ans principalement sur deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm³ ;
- Victimes de 18 à 24 ans principalement en véhicules légers ou utilitaires (VL/VU).

Enjeu « Deux-roues motorisés »

- Deux-roues motorisés impliqués dans 30 % des accidents corporels du département ;
- Forte hausse du nombre d'accidents ;
- Majorité des accidents de deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 125 cm³ au 2nd semestre ;
- Majorité des accidents de deux-roues motorisés d'une cylindrée supérieure à 125 cm³ au 1^{er} semestre.

Enjeu « Conduites addictives »

- 2/3 des accidents avec alcoolémie positive n'impliquant qu'un seul véhicule ;
- Majorité des victimes graves liées à une alcoolémie positive sur routes départementales ;
- Majorité des accidents avec alcool survenant en soirée ou de nuit, et en fin de semaine ;
- Part plus importante des accidents en courbe en présence d'alcool ;
- Part importante de victimes graves dans les accidents avec présence de stupéfiants ;
- Conducteurs de 18 à 34 ans principalement concernées par les stupéfiants ;
- Parmi les accidents avec stupéfiants, 2/3 présentent également un taux d'alcool supérieur aux seuils autorisés.

Enjeu « Séniors de plus de 75 ans »

- Augmentation du nombre d'accidents et de blessés ;
- Part importante de victimes graves ;
- Piétons particulièrement exposés.

Enjeu « Communauté d'agglomération de Grand Poitiers »

- Forte augmentation du nombre d'accidents, de tués et de blessés ;
- Piétons représentant 18 % des victimes ;
- 3 tués sur 8 ayant plus de 65 ans.

« Vitesse »

- Nouvelle baisse du nombre d'infractions constatées mais légère hausse des très grands excès de vitesse ;
- Augmentation des infractions imputables aux véhicules immatriculés à l'étranger ;
- Sur autoroute, moitié des infractions générée par des véhicules immatriculés à l'étranger.

« Accidents mortels »

- 1/3 des accidents mortels survenant la nuit ;
- Part importante des facteurs « alcool », « stupéfiants » et « vitesse » dans les causes des accidents mortels ;
- A un degré moindre, non-port de la ceinture de sécurité.

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 2014 de l'accidentalité dans le département de la Vienne s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
389	27	534	201

Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

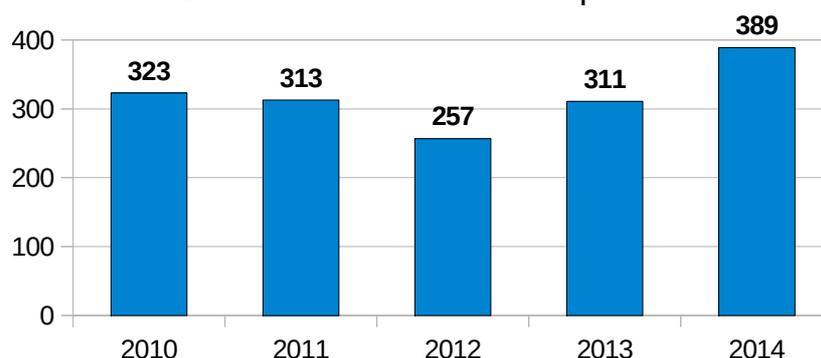
Après avoir connu une baisse jusqu'en 2012, on constate que les nombres d'accidents corporels et de blessés sont repartis à la hausse ces 2 dernières années. En 2014, ces chiffres sont même supérieurs à ceux enregistrés en 2010. Ainsi, sur 5 ans, la tendance est à nouveau à la hausse avec une augmentation moyenne de 4,4 % par an pour les accidents et de 4,5 % par an pour les blessés.

On note toutefois que le nombre de blessés hospitalisés se stabilise ces 5 dernières années autour de 200.

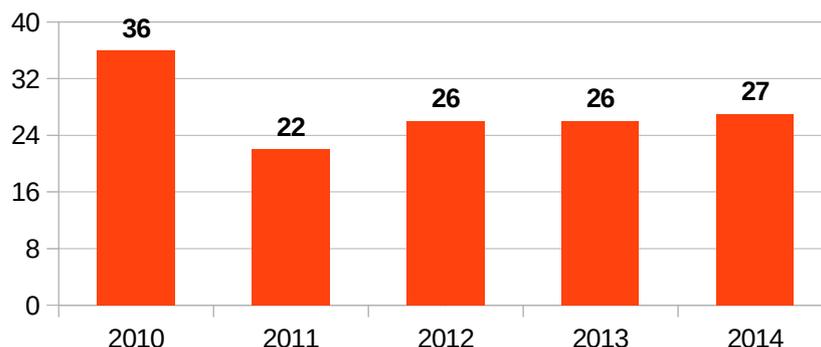
Depuis 2012, le nombre de tués n'évolue guère (26-27 tués). Il faut cependant avoir conscience que ces chiffres peuvent varier fortement d'une année sur l'autre, comme le montrent les années 2010 et 2011.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2010	323	36	427	192
2011	313	22	444	197
2012	257	26	371	203
2013	311	26	411	173
2014	389	27	534	201

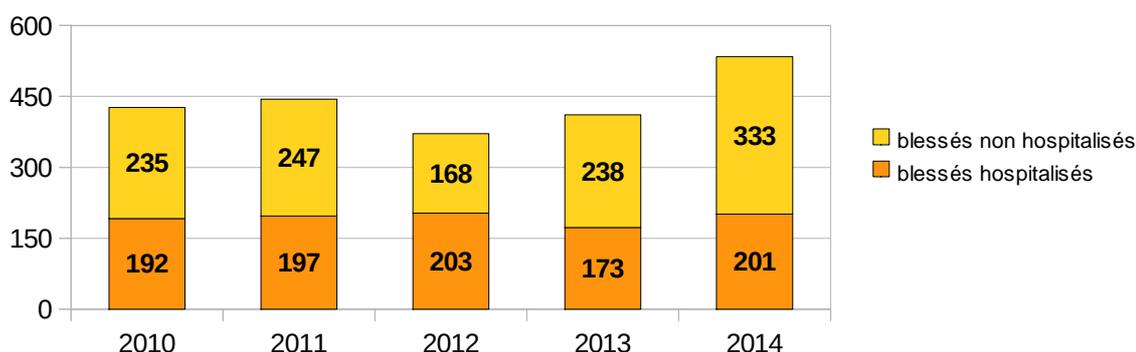
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution des blessés



Comparaison 2013-2014 de l'accidentalité locale avec celle de la région Poitou-Charentes et celle de la France

Que ce soit au niveau départemental, régional ou national, on constate que l'accidentalité 2014 est en hausse par rapport à 2013. Ce phénomène est beaucoup plus prononcé dans la Vienne qu'en France métropolitaine et, à un degré moindre, qu'en Poitou-Charentes.

	période	accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	2013	311	26	411	173
	2014	389	27	534	201
	évolution	+ 25,1 %	+ 3,8 %	+ 29,9 %	+16,2 %
Poitou-Charentes	2013	1 270	127	1 623	768
	2014	1 364	129	1 758	788
	évolution	+ 7,4 %	+ 1,6 %	+ 8,3 %	+ 2,5 %
France métropolitaine	2013	56 812	3 268	70 607	25 966
	2014	58 191	3 384	73 048	26 635
	évolution	+ 2,4 %	+ 3,5 %	+ 3,5 %	+ 2,6 %

Comparaison 2010-2014 de l'accidentalité locale avec celle de la région Poitou-Charentes et celle de la France

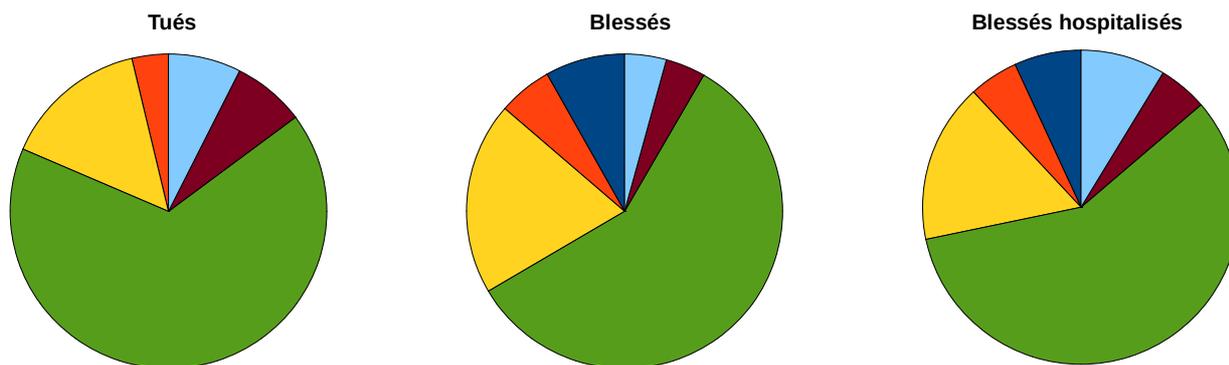
Sur la période 2010-2014, on remarque que tous les indicateurs nationaux et régionaux sont à la baisse. Ce n'est pas le cas dans la Vienne où les nombres d'accidents et de blessés sont en augmentation.

	période	accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	2010	323	36	427	192
	2014	389	27	534	201
	évolution annuelle moyenne	+ 5,1 %	- 6,2 %	+ 6,3 %	+ 1,2 %
Poitou-Charentes	2010	1 733	185	2 109	889
	2014	1 364	129	1 756	787
	évolution annuelle moyenne	- 5,3 %	- 7,6 %	- 4,2 %	- 2,9 %
France métropolitaine	2010	67 288	3 992	84 461	30 393
	2014	58 191	3 384	73 048	26 635
	évolution annuelle moyenne	- 3,4 %	- 3,8 %	- 3,4 %	- 3,1 %

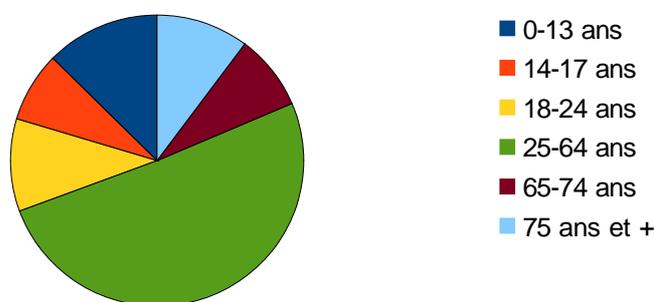
Bilan par classe d'âge

Dans le département de la Vienne, plus de la moitié des victimes d'accidents corporels est âgée de 25 à 64 ans. En comparant avec sa représentation dans la population, on remarque que cette classe d'âge est légèrement sur-représentée, tout comme la classe d'âge des 18-24 ans.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	46	15
14 – 17 ans	1	31	11
18 – 24 ans	4	112	36
25 – 64 ans	18	328	127
65 – 74 ans	2	23	11
75 ans et plus	2	24	19



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

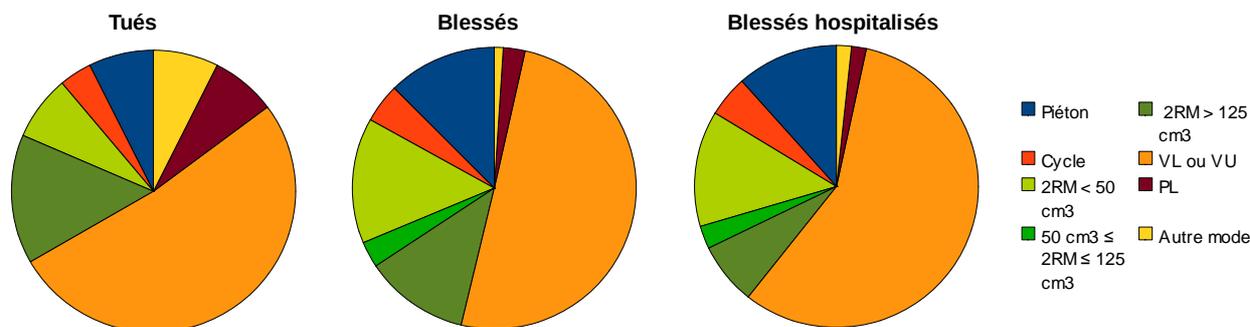
Alors que 84 % des accidents impliquent au moins un VL ou VU (Véhicule Léger ou Véhicule Utilitaire), on constate que seulement la moitié des victimes graves sont des usagers de VL ou VU.

Par ailleurs, on observe qu'un tiers des victimes graves sont des deux-roues motorisés (2RM).

On remarque enfin que les piétons représentent 12 % des victimes graves.

catégorie d'utilisateur	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	63	2	62	25
Cycle	25	1	25	9
2RM < 50 cm ³	67	2	71	29
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	14	0	14	6
2RM > 125 cm ³	38	4	38	24
VL ou VU	328	14	306	101
PL	23	2	9	5
Autres modes	13	2	9	2

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



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

84 % des accidents corporels impliquent au moins un véhicule léger (VL) ou véhicule utilitaire (VU) et 31 % un deux-roues motorisé (2RM).

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

Enfin, les piétons sont impliqués dans 16 % des accidents et, pour une très grande majorité, suite à une collision avec un VL.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle	3		1	2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	20	3	1	2	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	4	1				2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	10	2				1	VL ou VU		
VL ou VU	58	57	20	39	8	23	119	PL	
PL	2	1	1	1	1	3	13	4	Autre mode
Autre mode	2	2		1		2	7		
Sur les 389 accidents	99	63	25	67	14	38	328	23	13

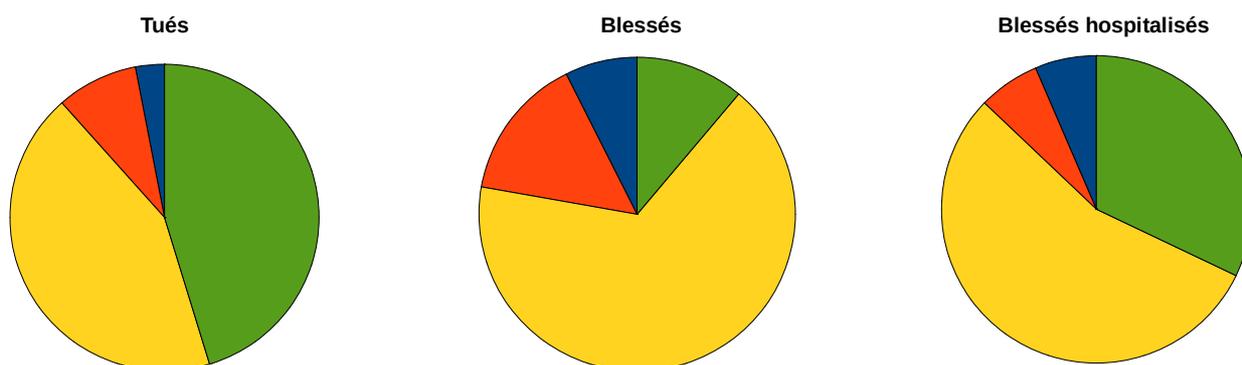
Bilan par type de réseau

Les voies communales (VC) recensent le plus grand nombre d'accidents corporels, juste devant les routes départementales (RD). Pourtant, ce sont bien sur les routes départementales où l'on dénombre le plus grand nombre de victimes graves : 18 tués sur 27 et 120 blessés hospitalisés sur 218.

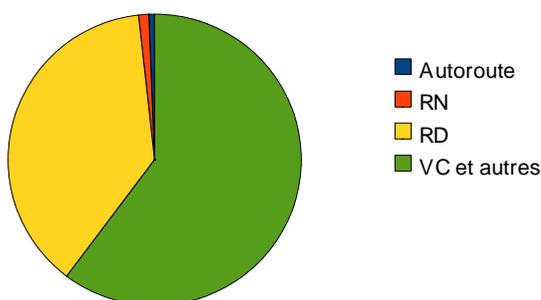
On peut également noter les 4 tués sur route nationale (RN) et les 16 victimes graves en 11 accidents corporels sur autoroute.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	11	2	18	14
RN	22	4	51	14
RD	183	18	257	120
VC et autres	216	3	270	70

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

Les mois de juin et septembre ont été les plus accidentogènes de l'année avec respectivement 42 et 43 accidents. Cela se confirme avec le nombre de blessés qui est supérieur à 60 pour ces 2 mois.

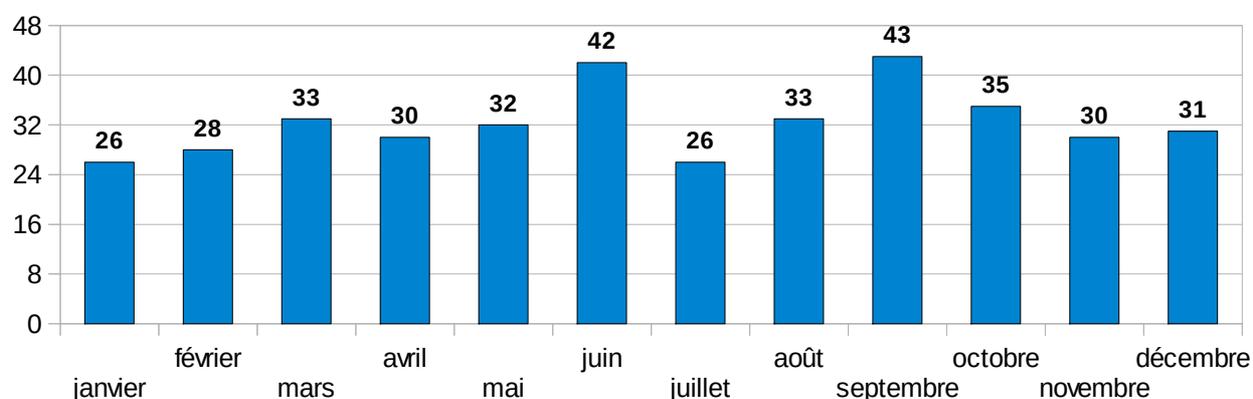
À l'inverse, on observe un nombre d'accidents inférieur à 30 pour les mois de janvier, février et juillet. Les victimes sont également moins nombreuses ces mois-là.

Les mois de mai, juin, août et novembre dénombrent, à eux 4, 2/3 des tués (soit 18 sur 27).

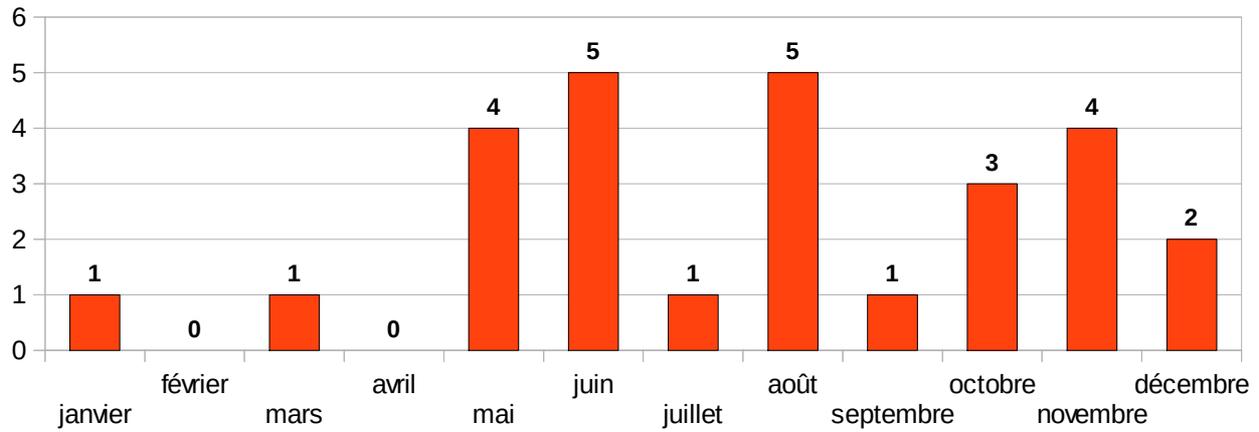
On constate par ailleurs que le mois de septembre, très accidentogène (43 accidents), n'a recensé qu'un tué, alors que l'on dénombre 4 tués en novembre pour 30 accidents.

mois	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
janvier	26	1	29	9
février	28	0	35	10
mars	33	1	41	16
avril	30	0	45	12
mai	32	4	55	14
juin	42	5	61	20
juillet	26	1	34	16
août	33	5	50	32
septembre	43	1	65	32
octobre	35	3	50	24
novembre	30	4	33	8
décembre	31	2	36	8

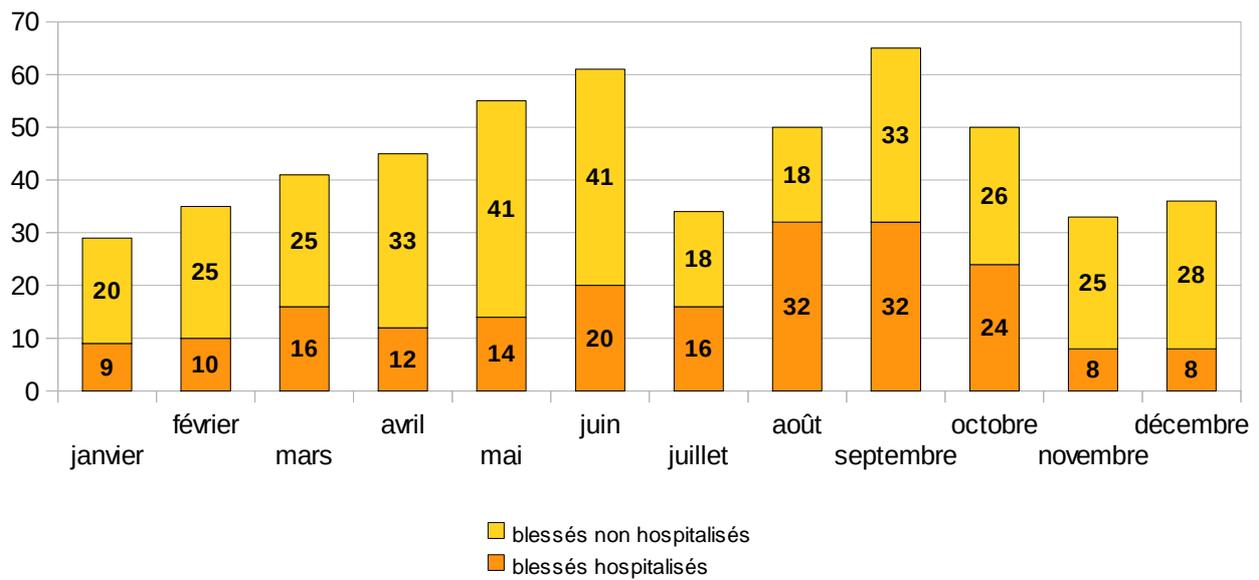
Répartition des accidents par mois



Répartition des tués par mois



Répartition des blessés par mois

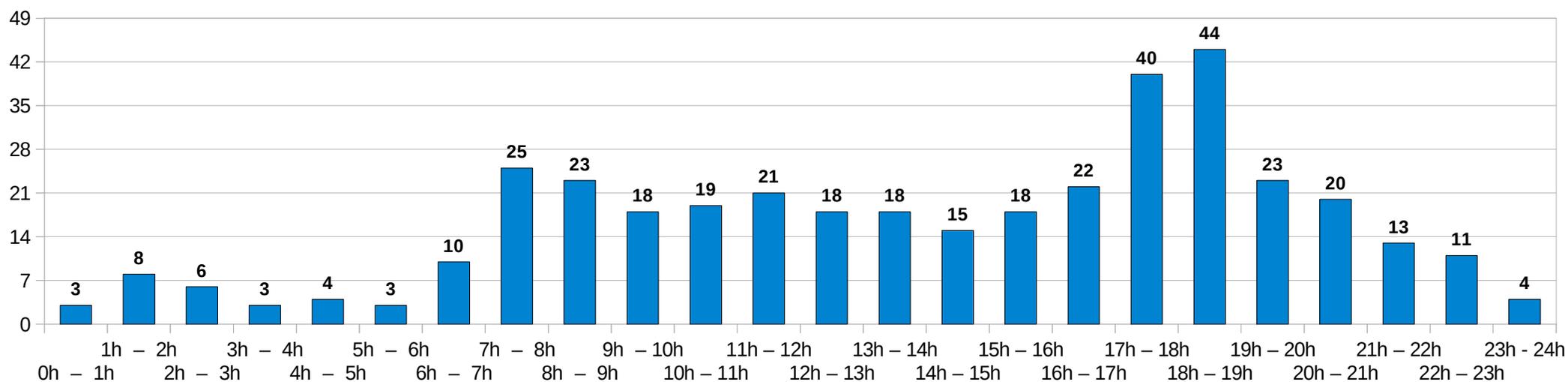


Bilan par tranche horaire

La majorité des accidents se produit entre 7h et 21h, avec un pic entre 17h et 19h qui correspond aux déplacements domicile-travail.

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	8	6	3	4	3	10	25	23	18	19	21	18	18	15	18	22	40	44	23	20	13	11	4

Répartition des accidents selon la tranche horaire

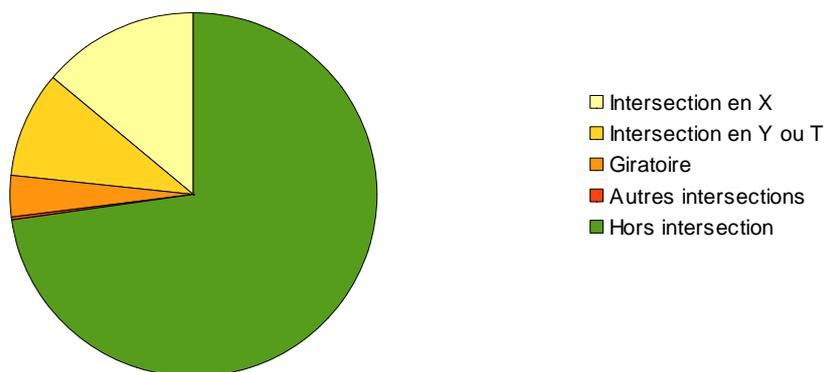


Localisation des accidents

73 % des accidents ont lieu hors intersection. Les accidents en intersection se concentrent quant à eux principalement sur les carrefours en X, Y ou T.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
53	36	14	1	104	278

Répartition des accidents en/hors intersection

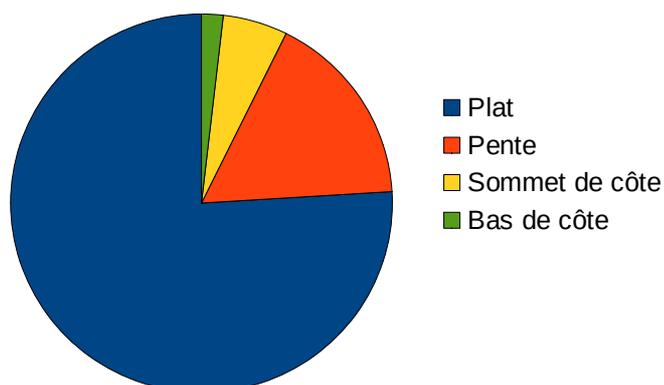


Répartition des accidents suivant le profil en long

Comme en 2013, 3/4 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
291	64	21	7

Répartition des accidents suivant le profil en long



Répartition des accidents suivant le tracé en plan

79 % des accidents se situent sur des parties rectilignes de route. Même avec une augmentation significative du nombre d'accidents corporels ces 2 dernières années, on constate que le nombre d'accidents en courbe à droite n'évolue guère.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
306	45	30	6

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



BILAN THÉMATIQUE DE L'ACCIDENTALITÉ

Enjeu « Jeunes »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2014 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
129	6	5	202	143	58	47

On recense au moins une victime âgée de 14 à 24 ans dans un tiers des accidents corporels. Les jeunes représentent 19 % des tués, 27 % des blessés et 23 % des blessés hospitalisés.

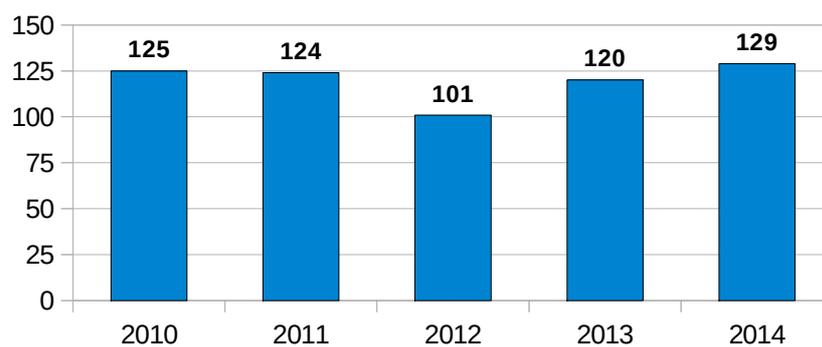
Pourtant, seulement 15 % de la population départementale est âgée de 14 à 24 ans.

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

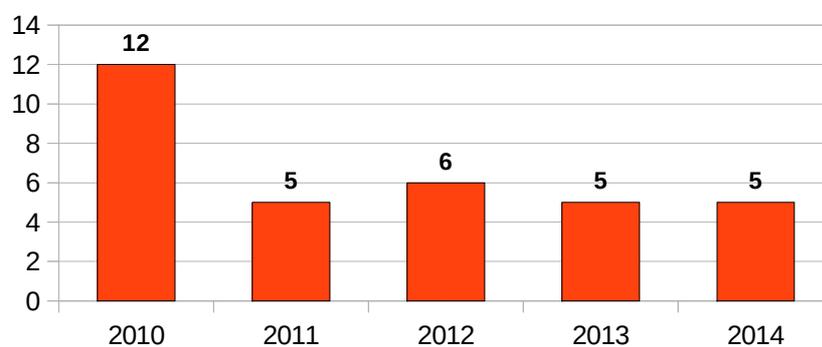
Bien que le nombre d'accidents impliquant des victimes âgées de 14 à 24 ans soit le plus élevé depuis 2010, on constate que, sur les 5 dernières années, ce nombre de victimes tend à diminuer. On le voit particulièrement pour les blessés hospitalisés où l'on atteint 47 en 2014. Par ailleurs, depuis 2011, on note que le nombre de tués est quasiment stable.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2010	125	12	152	65
2011	124	5	158	67
2012	101	6	116	64
2013	120	5	149	50
2014	129	5	143	47

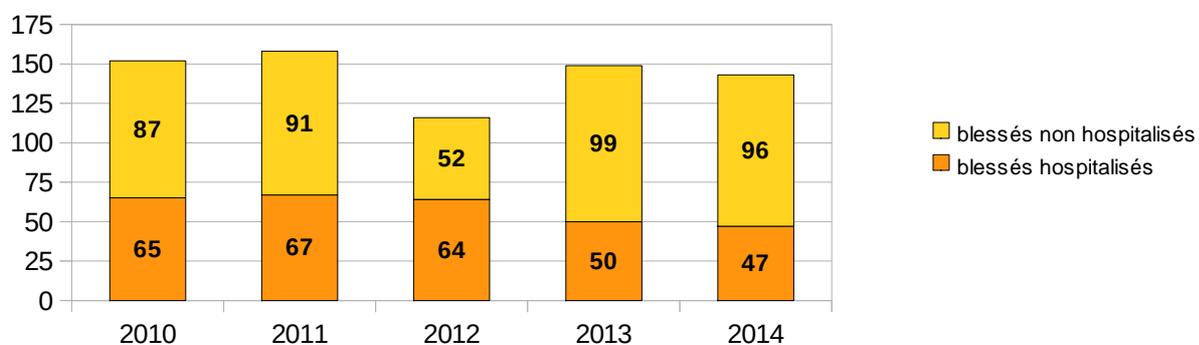
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution des blessés

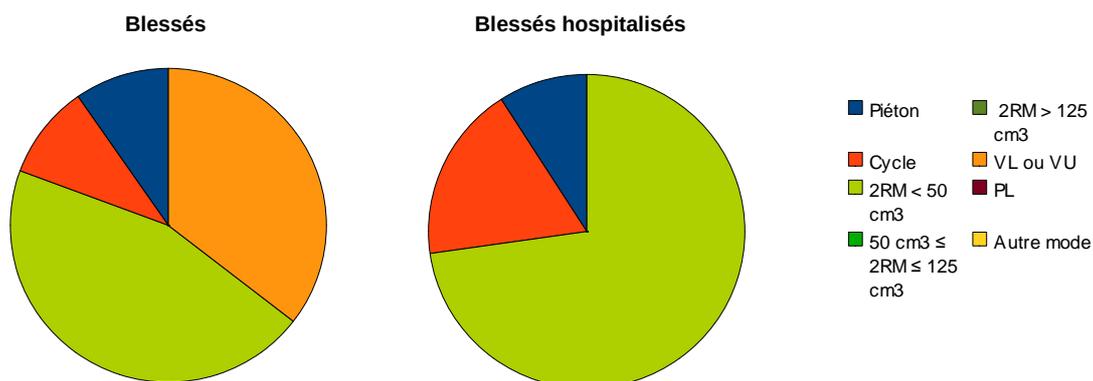


Bilan des victimes 14-24 ans par catégorie d'usager

Les 14-17 ans

Les jeunes âgés de 14 à 17 ans sont principalement victimes d'accidents en deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm³.

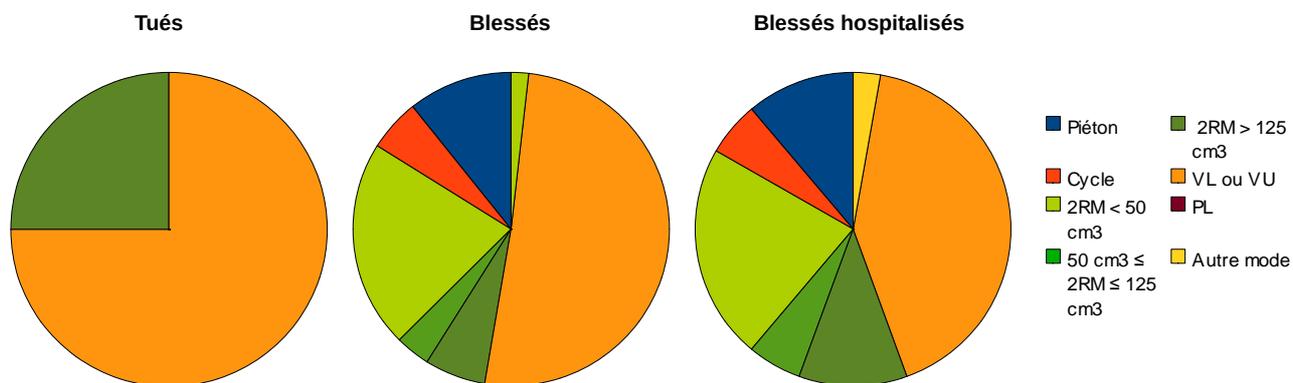
catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	3	1
Cycle	0	3	2
2RM < 50 cm ³	1	14	8
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	0	0
2RM > 125 cm ³	0	0	0
VL ou VU	0	11	0
PL	0	0	0
Autres modes	0	0	0



Les 18-24 ans

Les victimes d'accidents chez les 18-24 ans se retrouvent majoritairement dans la catégorie d'usagers « VL ou VU » (Véhicule Léger ou Véhicule Utilitaire). On note également qu'un tiers des blessés hospitalisés sont des deux-roues motorisés.

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	12	4
Cycle	0	6	2
2RM < 50 cm ³	0	24	8
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	4	2
2RM > 125 cm ³	1	7	4
VL ou VU	3	57	15
PL	0	0	0
Autres modes	0	2	1



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

Les VL ou VU sont impliqués dans 84 % des accidents, contre 39 % pour les deux-roues motorisés. On note également que les piétons sont présents dans 12 % des accidents. Par ailleurs, 26 % des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule.

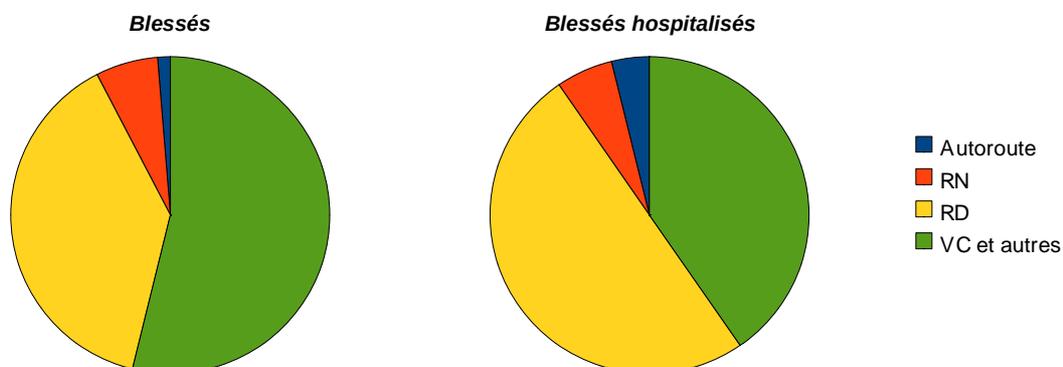
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	9	1		2	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	2					2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	2	2					VL ou VU		
VL ou VU	19	13	9	26	2	3	38	PL	
PL							2		Autre mode
Autres modes	1	1		1		1	2		
Sur les 129 accidents	33	15	9	39	4	7	109	2	5

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). Cependant, la gravité des blessures est supérieure sur routes départementales.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	2	0	2	2
RN	7	0	10	3
RD	56	5	61	26
VC et autres	77	0	85	21

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



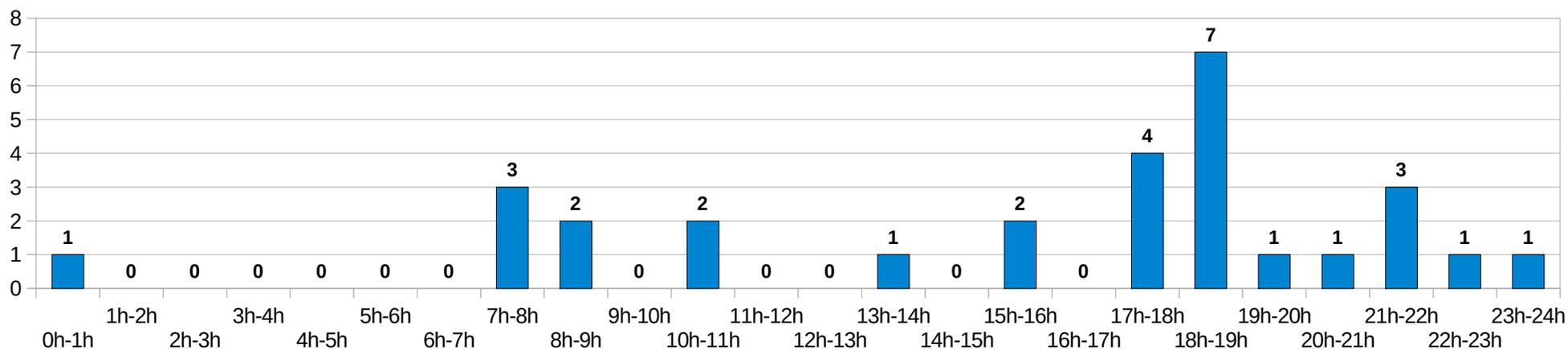
Bilan par tranche horaire

Même si le nombre d'accidents chez les 14-17 ans est assez faible, on remarque qu'une bonne partie des accidents survient entre 17h et 19h.

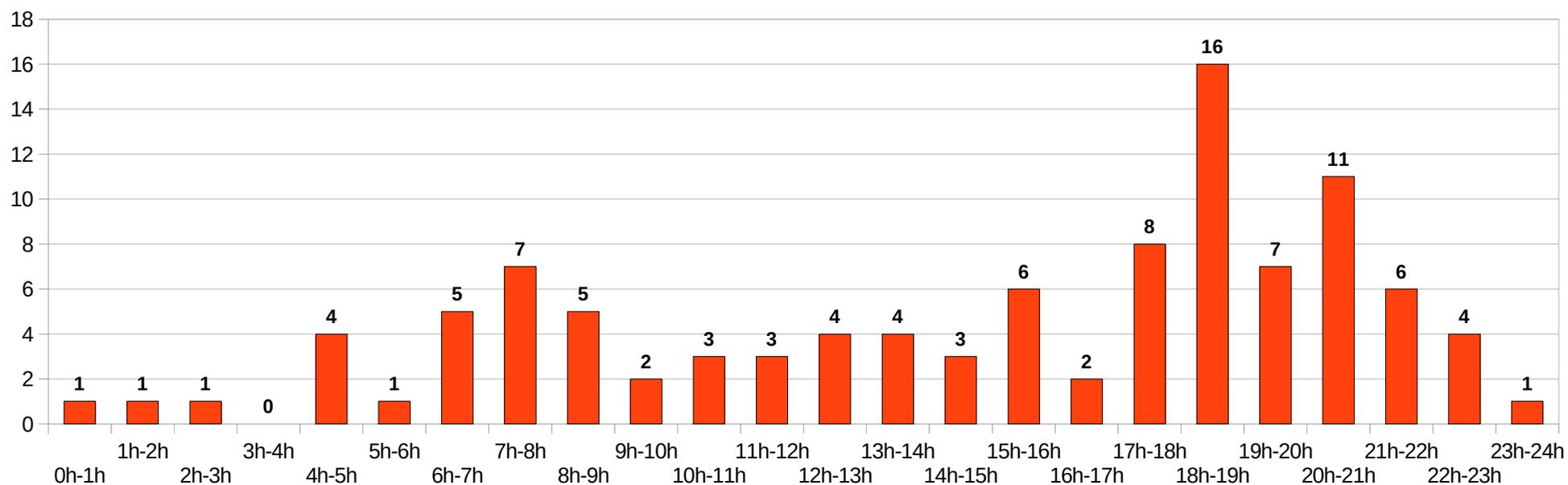
En ce qui concerne les 18-24 ans, les accidents sont davantage répartis, avec toutefois une concentration plus forte sur le créneau 17h-21h.

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

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



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



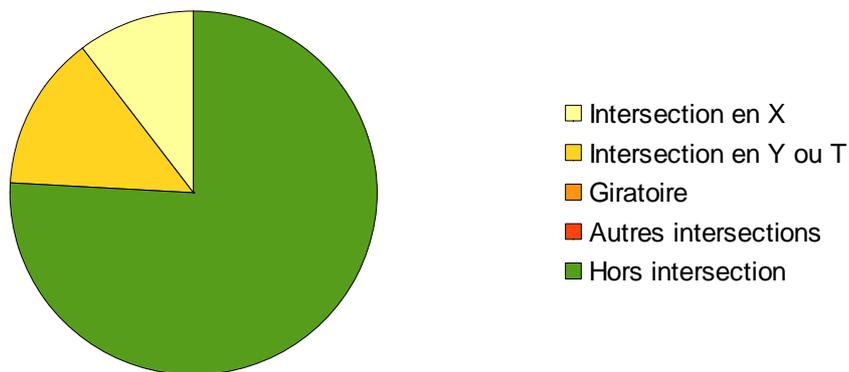
Localisation des accidents

Les 14-17 ans

3/4 des accidents ont lieu hors intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
3	4	0	0	7	22

Répartition des accidents en/hors intersection

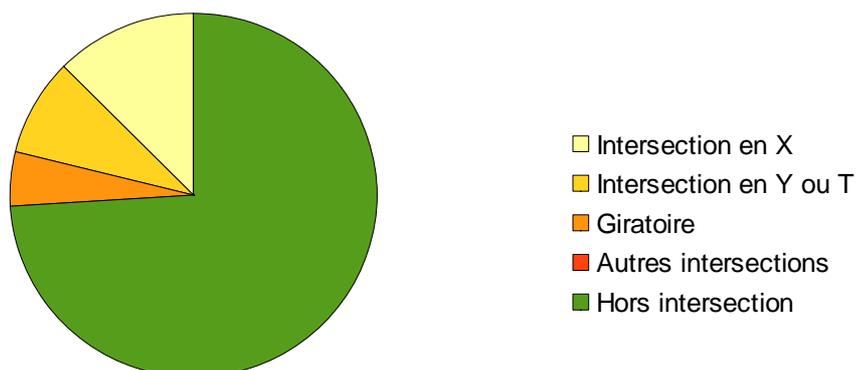


Les 18-24 ans

Comme pour les 14-17 ans, les 3/4 des accidents ont lieu hors intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
13	9	5	0	27	77

Répartition des accidents en/hors intersection

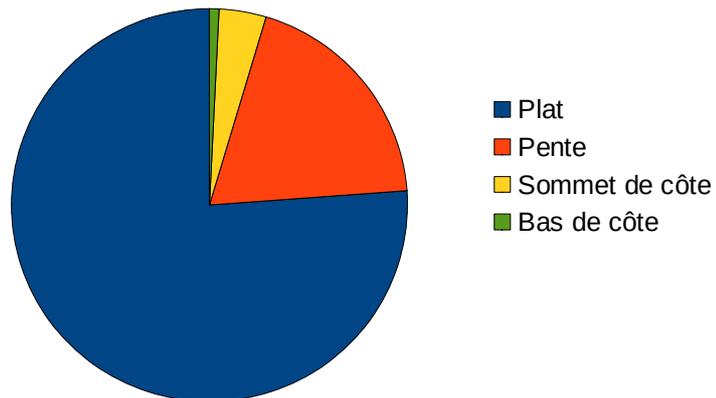


Répartition des accidents des 14-24 ans suivant le profil en long

3/4 des accidents interviennent sur une section de route plate.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
99	25	5	1

Répartition des accidents suivant le profil en long

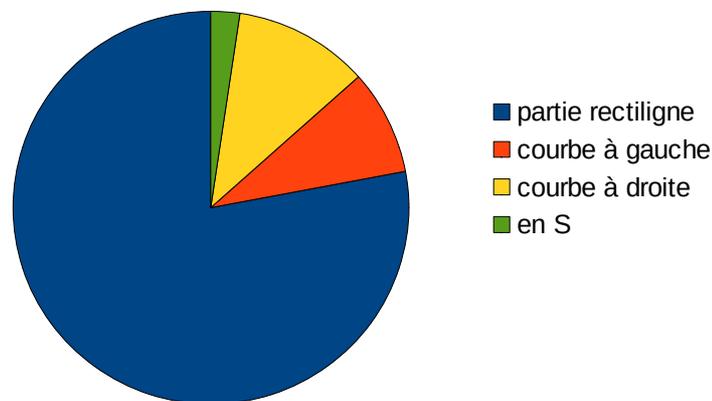


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

77 % 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
99	11	14	3

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



Enjeu « Deux-roues motorisés »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2014 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
119	7	6	138	123	65	59

On constate donc que les deux-roues motorisés sont impliqués dans 30 % des accidents corporels du département.

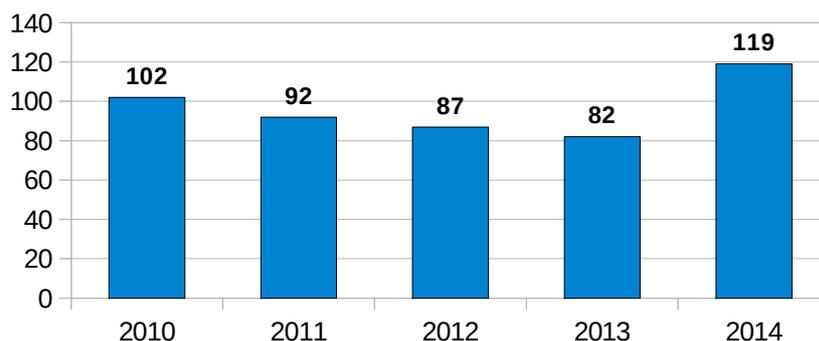
Une fois encore, dans les accidents impliquant un deux-roues motorisé, on constate qu'une très grande majorité des victimes sont les usagers du deux-roues, ce qui confirme la vulnérabilité de cette catégorie d'utilisateur.

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

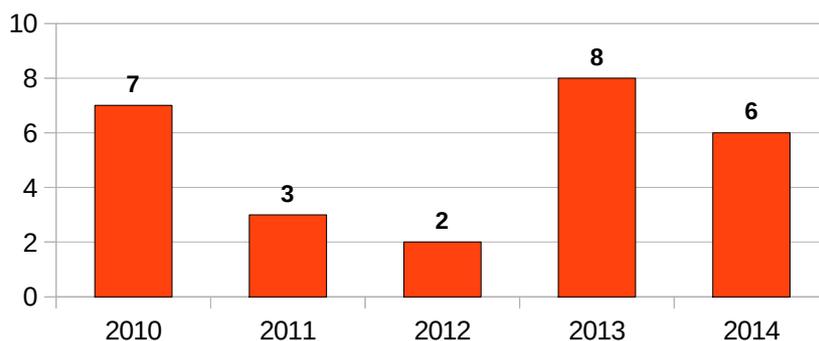
Le nombre d'accidents de deux-roues motorisés repart très fortement à la hausse en 2014 (119). La situation est identique pour le nombre de blessés (+44 par rapport à 2013). Cependant, on constate que le nombre de victimes graves (65), bien qu'augmentant par rapport à 2013, est similaire à celui des années 2011 et 2012.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2010	102	7	104	45
2011	92	3	102	66
2012	87	2	94	64
2013	82	8	79	38
2014	119	6	123	59

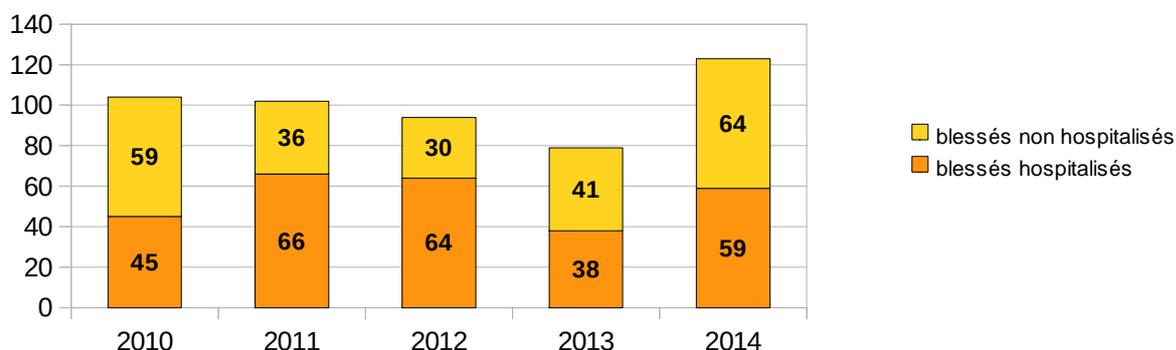
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés



Comparaison de l'accidentalité locale des deux-roues motorisés avec celle de la région Poitou-Charentes et celle de la France en 2014

Les accidents impliquant un deux-roues motorisé représentent quasiment 1/3 des accidents dans la Vienne. Ce taux est légèrement supérieur dans la région et en France métropolitaine.

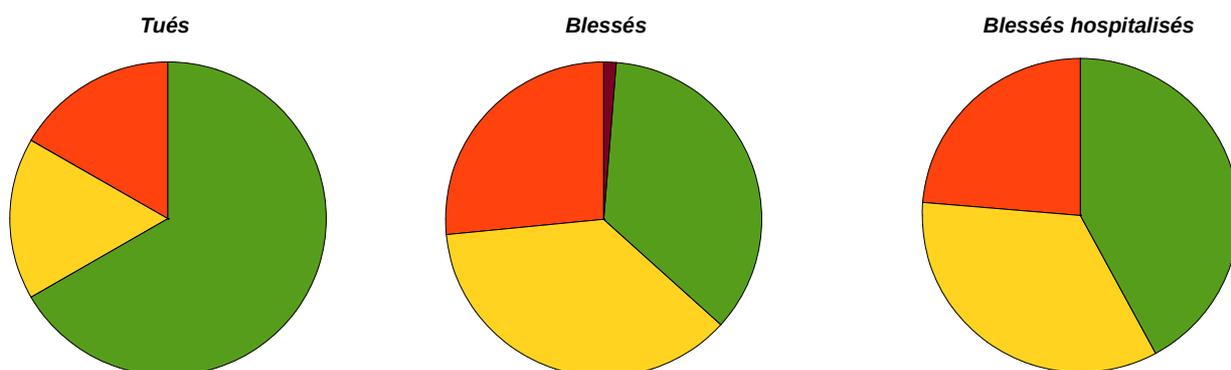
On constate la même tendance pour les blessés avec un taux compris entre 23 % (Vienne) et 29,2 % (France métropolitaine). Cependant, on remarque que le taux départemental des victimes graves se comporte différemment puisqu'il est supérieur au taux régional mais très légèrement inférieur au taux national.

		accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	Nombre	119	6	123	59
	Pourcentage	30,6 %	22,2 %	23 %	29,4 %
Poitou-Charentes	Nombre	442	24	442	212
	Pourcentage	32,4 %	18,6 %	25,1 %	26,9 %
France métropolitaine	Nombre	21 545	790	21 335	8 157
	Pourcentage	37 %	23,3 %	29,2 %	30,6 %

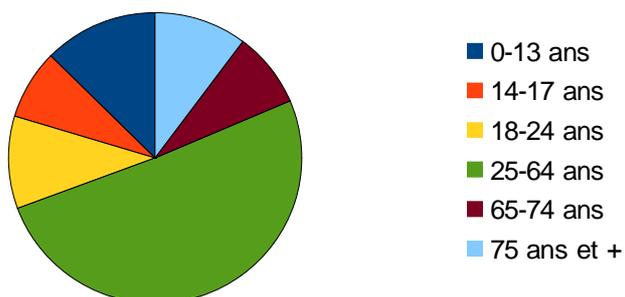
Bilan des victimes de deux-roues motorisés par classe d'âge

Même si, en nombre, les 25-64 ans sont les principales victimes d'accidents de deux-roues motorisés, on constate, qu'au regard de leur représentation dans la population, ce sont les 14-24 ans qui sont les plus exposés.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	0	0
14 – 17 ans	1	14	8
18 – 24 ans	1	35	14
25 – 64 ans	4	72	35
65 – 74 ans	0	2	2
75 ans et plus	0	0	0



Répartition de la population par classes d'âge



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

59 % des accidents de deux-roues motorisés se produisent suite à une collision avec un VL (ou VU). C'est particulièrement le cas pour les deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm³.

Par ailleurs, on observe que, dans 29 % des cas, le deux-roues motorisé est seul en cause.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	20	3	1	2	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	4	1				2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	10	2				1	VL ou VU		
VL ou VU		1		39	8	23	6	PL	
PL				1	1	3	1		Autre mode
Autre mode				1		2			
Sur les 119 accidents	34	6	1	67	14	38	70	5	3

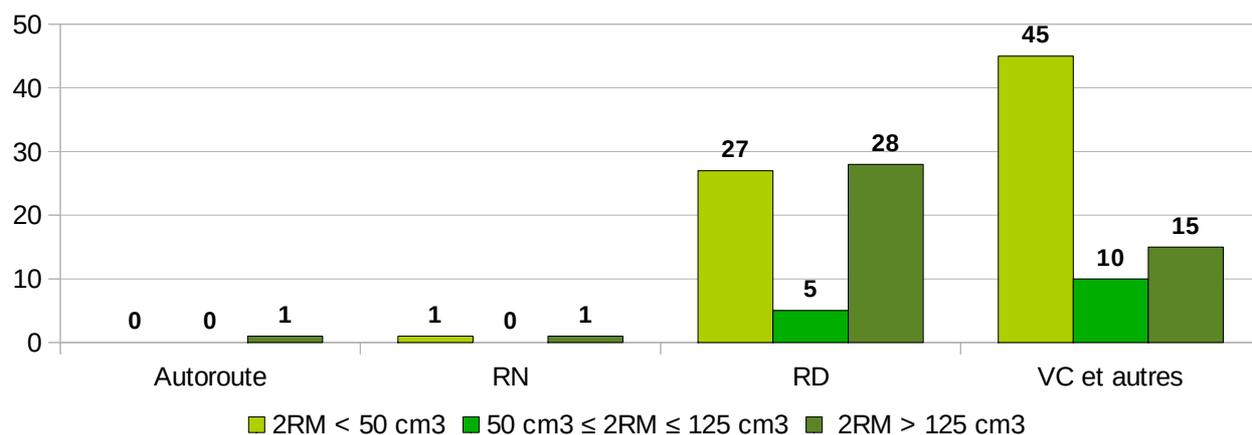
Bilan par type de réseau

Les accidents de deux-roues motorisés sur autoroute et routes nationales sont très rares. Par ailleurs, on note que les accidents de deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³ sont plus nombreux sur voies communales (VC) que sur routes départementales (RD). On observe le phénomène inverse pour les cylindrées supérieures à 125 cm³.

réseau	accidents		
	2RM < 50 cm ³	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	2RM > 125 cm ³
Autoroute	0	0	1
RN	1	0	1
RD	27	5	28
VC et autres	45	10	15

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

Répartition des accidents par type de réseau



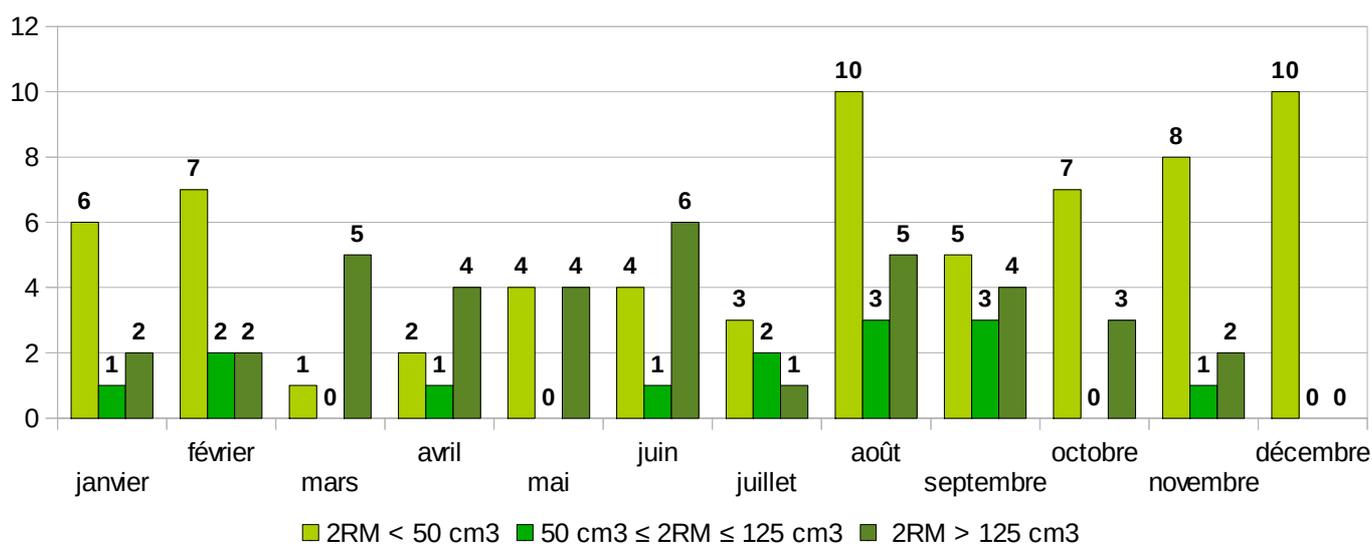
Bilan par mois

Août a été le mois le plus accidentogène pour les deux-roues motorisés avec 18 accidents recensés. À l'inverse, mars et juillet dénombrent peu d'accidents (6). On note ainsi une grande différence entre les deux mois de la période estivale.

En outre, on note que les accidents de deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 125 cm³ sont plus nombreux au 2nd semestre. Le constat est inversé pour les cylindrées supérieures à 125 cm³.

mois	accidents		
	2RM < 50 cm ³	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	2RM > 125 cm ³
janvier	6	1	2
février	7	2	2
mars	1	0	5
avril	2	1	4
mai	4	0	4
juin	4	1	6
juillet	3	2	1
août	10	3	5
septembre	5	3	4
octobre	7	0	3
novembre	8	1	2
décembre	10	0	0

Répartition des accidents de deux-roues motorisés par mois

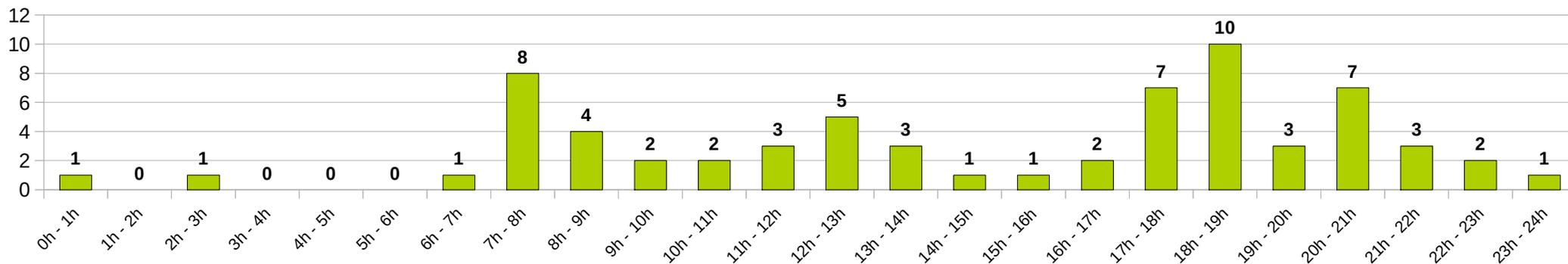


Bilan par tranche horaire

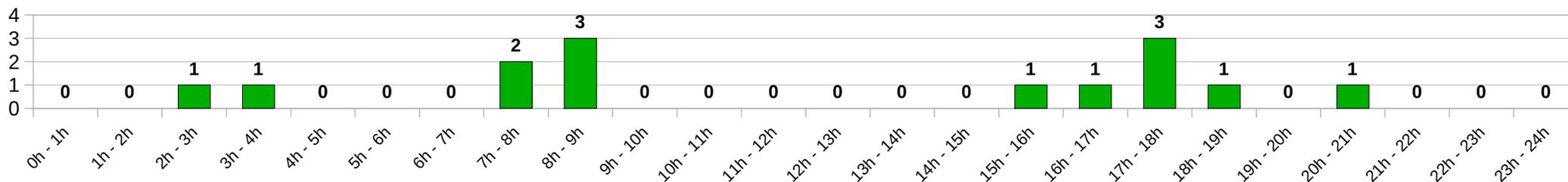
Les accidents de deux-roues motorisés ont principalement lieu en journée, avec des pics sur les créneaux des trajets domicile-travail ou domicile-école. On constate également un nombre non négligeable d'accidents en soirée.

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

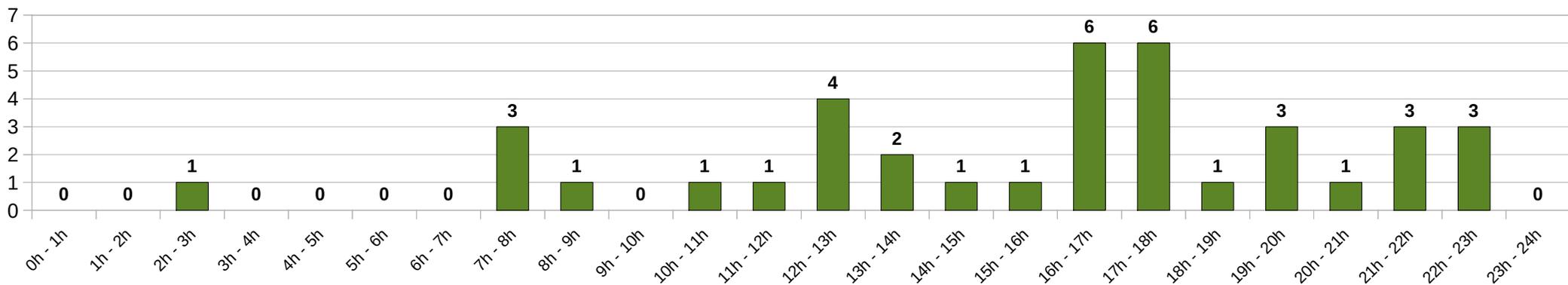
Répartition des accidents de deux-roues motorisés inférieurs à 50 cm³ selon la tranche horaire



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

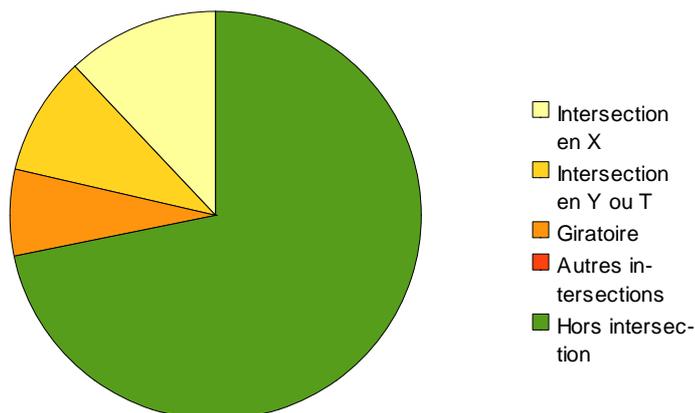


Localisation des accidents

70 % des accidents de deux-roues motorisés se situent hors intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
14	11	8	0	33	84

Répartition des accidents en/hors intersection



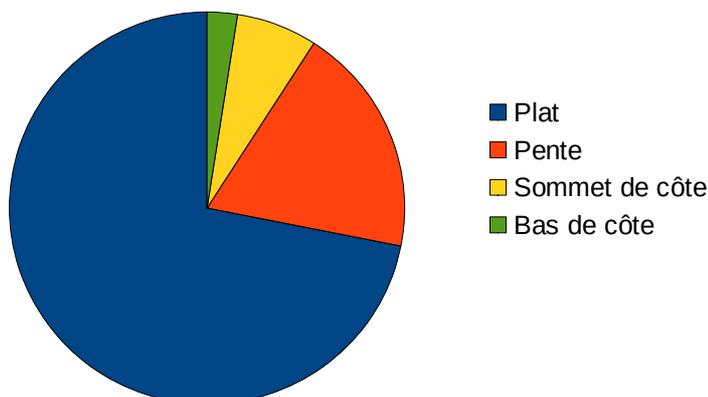
Répartition des accidents suivant le profil en long

73 % 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	23	8	3

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le profil en long



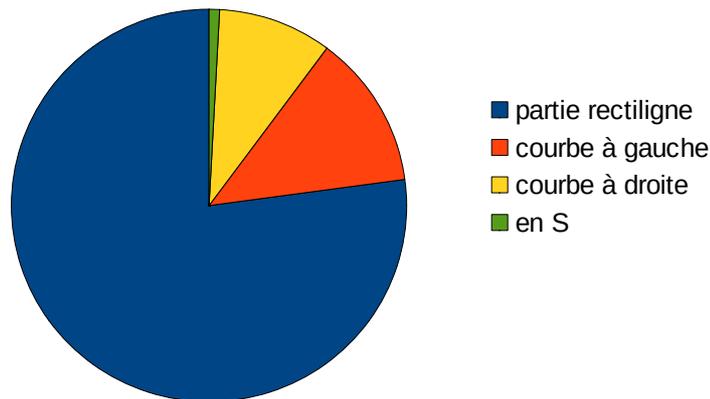
Répartition des accidents suivant le tracé en plan

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

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
91	15	11	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 2014 des accidents impliquant un conducteur avec alcoolémie positive s'établit comme suit :

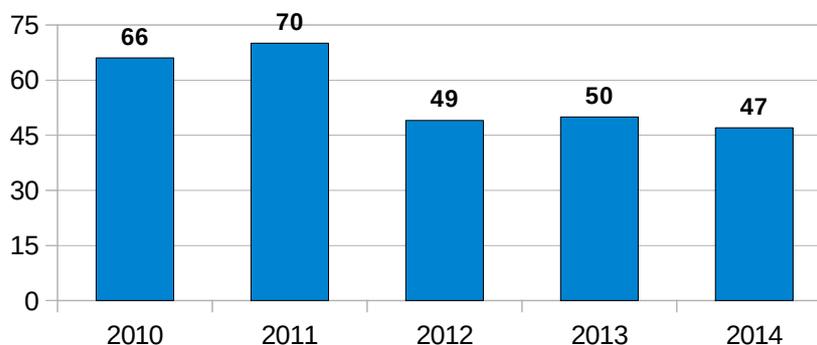
Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
47	7	55	27

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

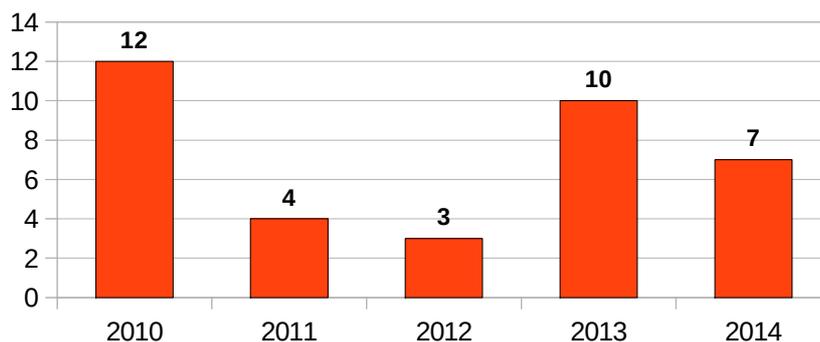
Le nombre d'accidents corporels impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie continue à diminuer en 2014. Cela se ressent également sur le nombre de blessés. D'ailleurs, ces chiffres n'ont jamais été aussi faibles. Cette tendance ne s'applique toutefois pas au nombre de tués qui peut varier fortement d'une année sur l'autre.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2010	66	12	82	41
2011	70	4	93	45
2012	49	3	66	43
2013	50	10	62	32
2014	47	7	55	27

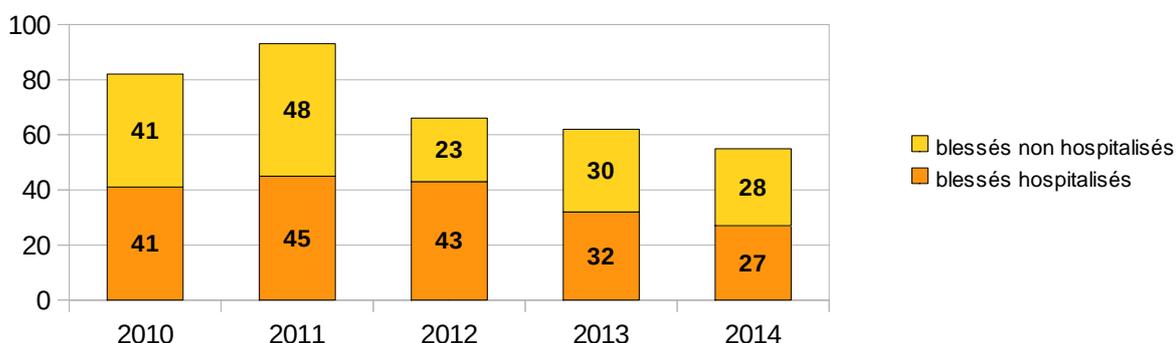
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



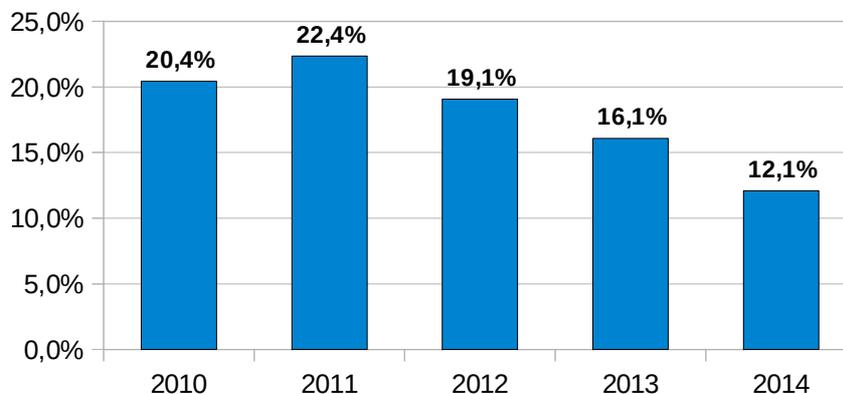
Evolution des blessés



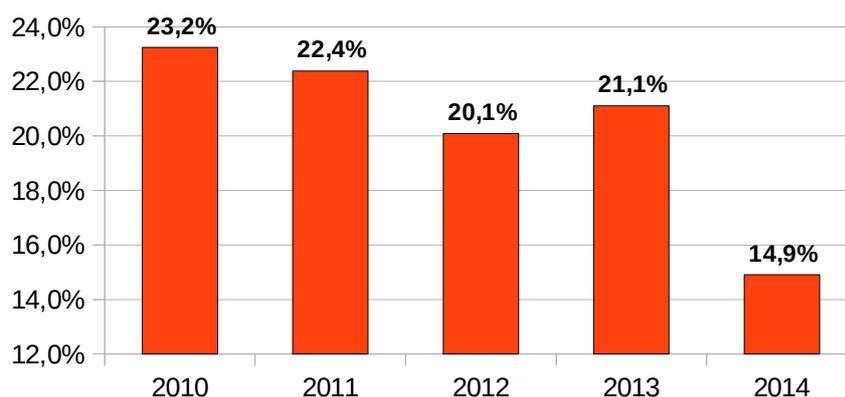
Après avoir connu une progression jusqu'en 2011, la part des accidents avec alcoolémie positive est repartie à la baisse pour atteindre 12,1 % en 2014. A noter que cette chute s'explique par un nombre total d'accidents sur l'année 2014 en forte hausse et non pas par un nombre d'accidents avec alcoolémie positive en baisse.

La part des victimes graves, quant à elle, est très inférieure à celles enregistrées les années précédentes. Cela s'explique par un nombre total de victimes graves en hausse et par un nombre de victimes graves liées à l'alcool en baisse.

Part des accidents avec alcoolémie positive



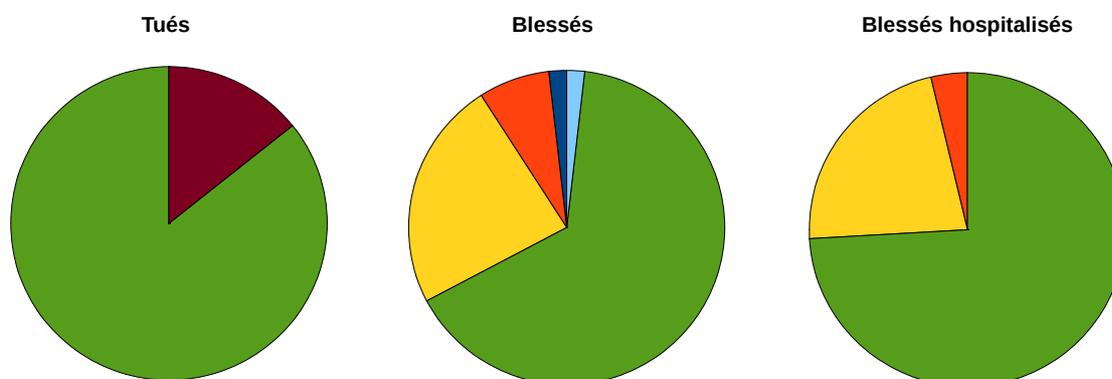
Part des victimes graves dans les accidents



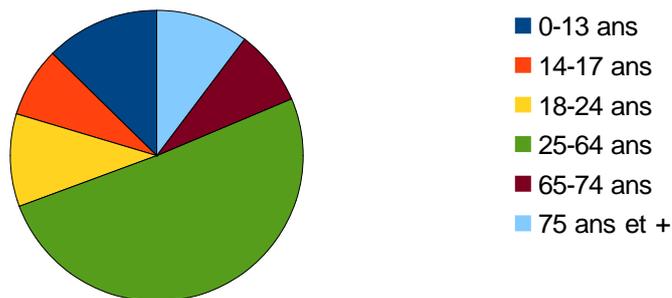
Bilan par classe d'âge

Les 25-64 ans sont les principales victimes des accidents avec alcoolémie positive. On constate également que la part des blessés âgés de 18 à 24 ans est non négligeable par rapport à la représentation de cette classe d'âge dans la population départementale.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	1	0
14 – 17 ans	0	4	1
18 – 24 ans	0	13	6
25 – 64 ans	6	36	20
65 – 74 ans	1	0	0
75 ans et plus	0	1	0



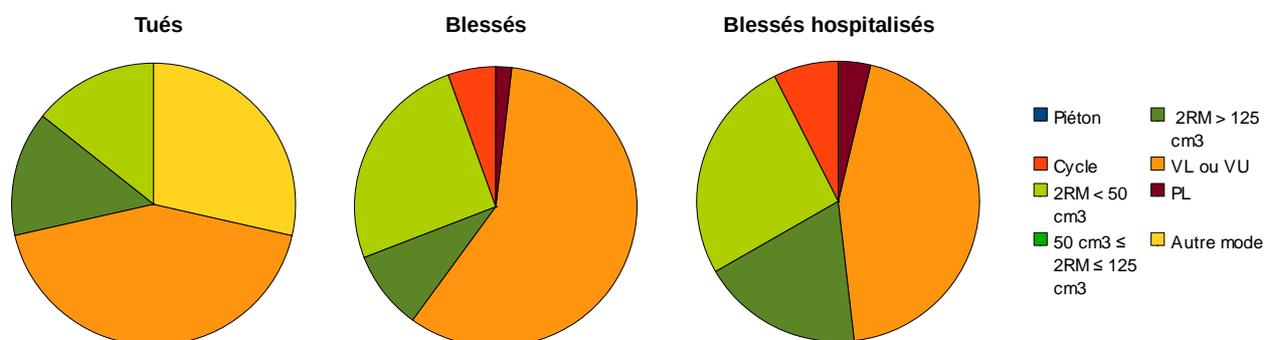
Répartition de la population par classes d'âge



Bilan par catégorie d'usager

La majorité des victimes d'accidents impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie se situe dans la catégorie d'usager « VL ou VU ». On remarque cependant une part importante de blessés hospitalisés chez les deux-roues motorisés. On relève enfin un tué en quad et un autre en voiturette.

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	0	0
Cycle	0	3	2
2RM < 50 cm ³	1	14	7
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	0	0
2RM > 125 cm ³	1	5	5
VL ou VU	3	32	12
PL	0	1	1
Autres modes	2	0	0



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

2/3 des accidents avec alcoolémie positive n'impliquent qu'un seul véhicule. Parmi ces accidents, on note que 12 conducteurs de deux-roues motorisé avaient dépassé le taux légal d'alcoolémie autorisé.

On remarque également que, dans 85 % des accidents, un « VL ou VU » est impliqué.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle	1			2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	8			1	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³						2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	4						VL ou VU		
VL ou VU	15		2	5			7	PL	
PL	1						1		Autre mode
Autre mode	1					1			
Sur les 47 accidents	30	0	3	14	0	5	40	1	0

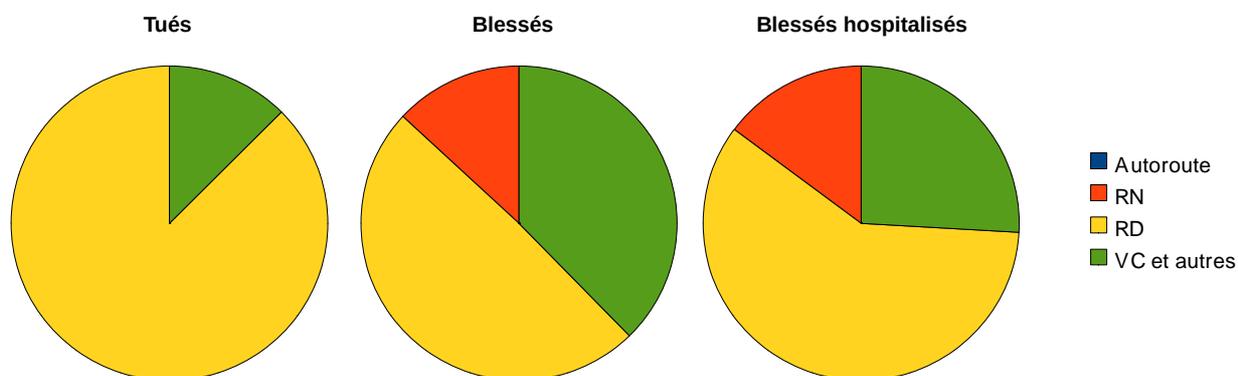
Bilan par type de réseau

La majorité des accidents impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie se situe sur routes départementales (RD). Par ailleurs, on ne constate aucun accidents avec alcoolémie positive sur autoroute et très peu sur routes nationales (6).

Les 7 tués dans les accidents impliquant un conducteur alcoolisé sont tous recensés sur RD, dont 1 à l'intersection avec une voie communale (VC).

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	0	0	0	0
RN	6	0	8	4
RD	27	7	30	16
VC et autres	18	1	23	7

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

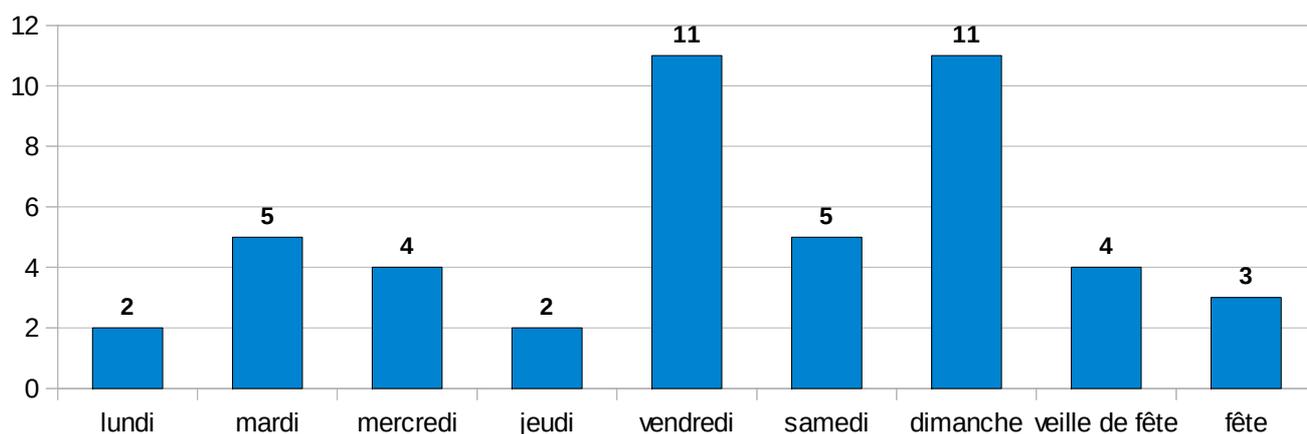


Bilan par jour de la semaine

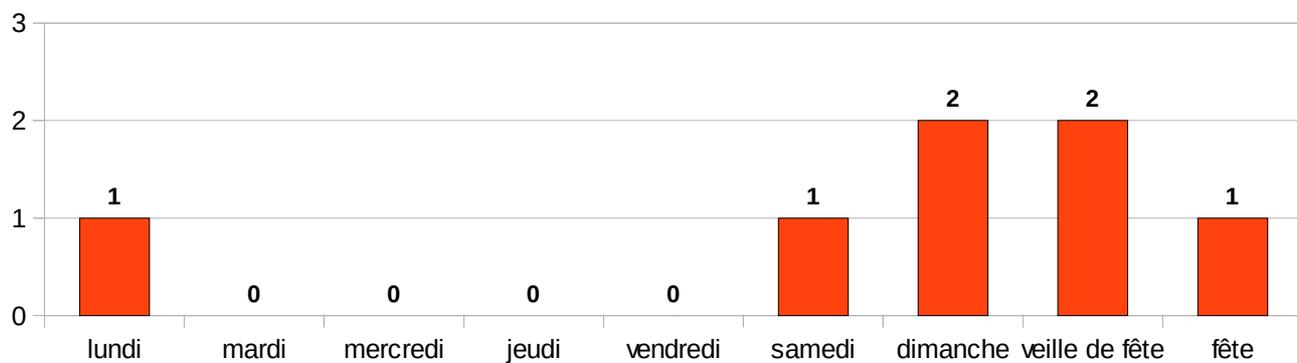
En 2014, les accidents impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie sont plus nombreux les vendredis et dimanches. D'une manière générale, c'est en fin de semaine et lors des fêtes où l'on recense le plus grand nombre d'accidents, et donc, par conséquent, le plus grand nombre de tués et de blessés.

jour	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
lundi	2	1	1	1
mardi	5	0	5	2
mercredi	4	0	4	3
jeudi	2	0	4	2
vendredi	11	0	13	7
samedi	5	1	7	2
dimanche	11	2	12	7
veille de fête	4	2	7	1
fête	3	1	2	2

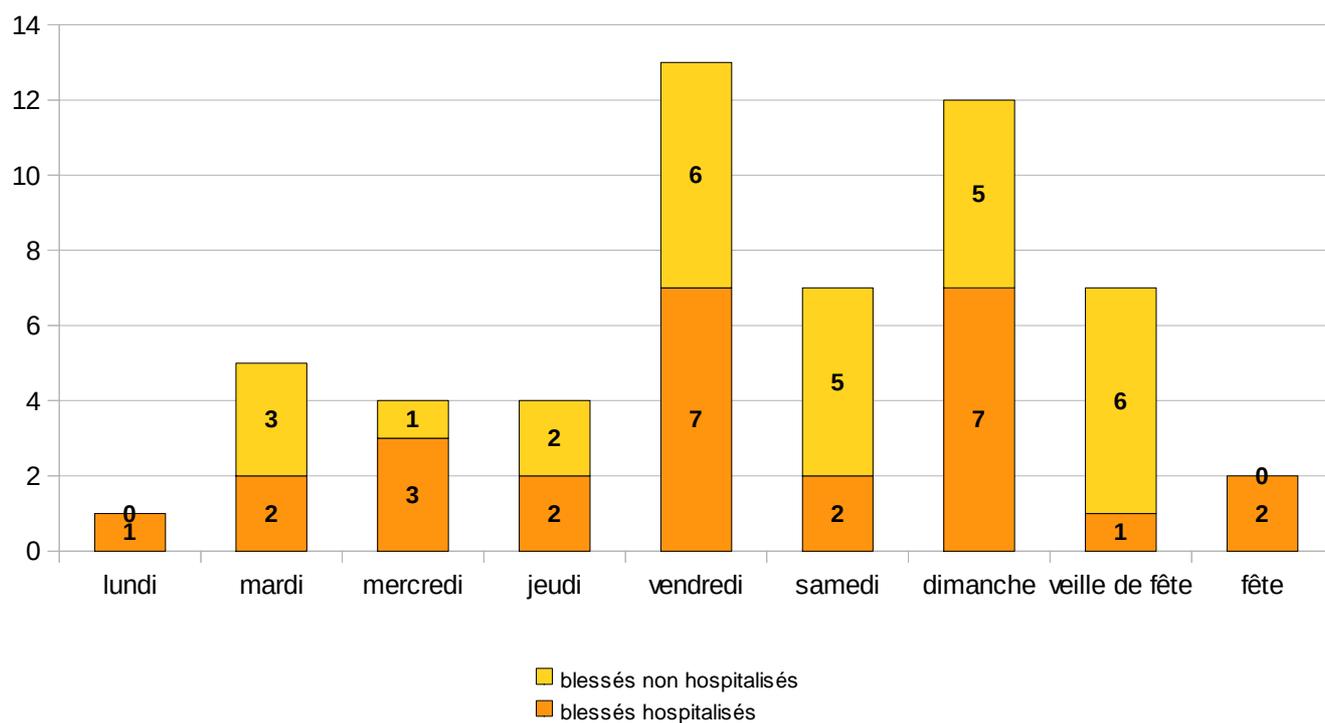
Répartition des accidents selon le jour



Répartition des tués selon le jour



Répartition des blessés selon le jour

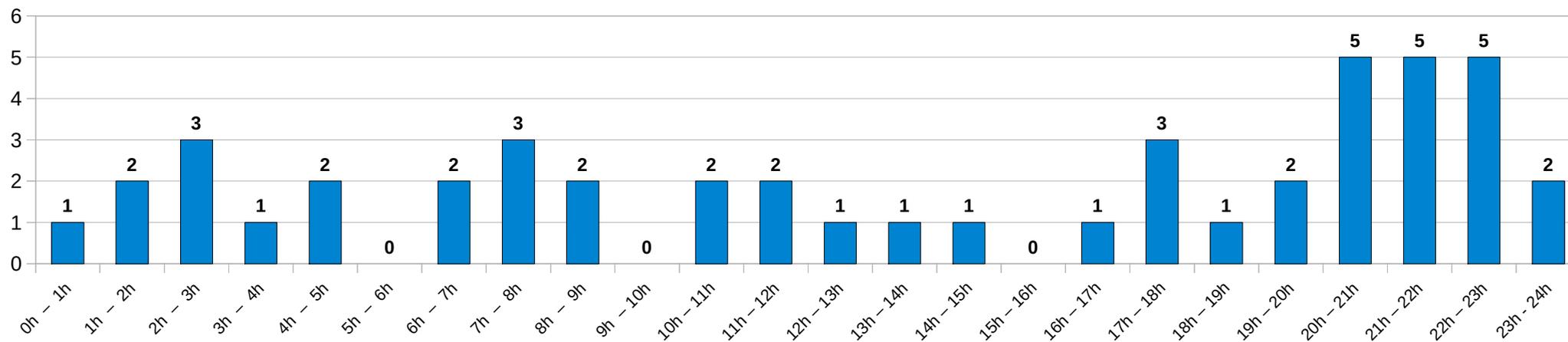


Bilan par tranche horaire

Les accidents avec alcoolémie positive surviennent principalement en soirée et la nuit.

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	1	2	3	1	2	0	2	3	2	0	2	2	1	1	1	0	1	3	1	2	5	5	5	2

Répartition des accidents selon la tranche horaire

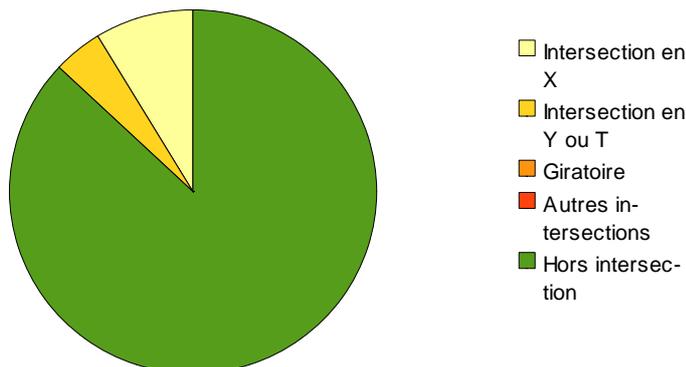


Localisation des accidents

85 % des accidents avec alcoolémie positive ont lieu hors intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
4	2	0	0	6	40

Répartition des accidents en/hors intersection

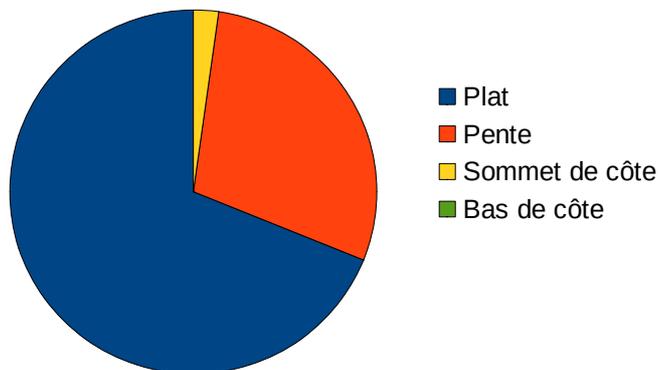


Répartition des accidents suivant le profil en long

2/3 des accidents corporels impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie se situent 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
31	13	1	0

Répartition des accidents suivant le profil en long

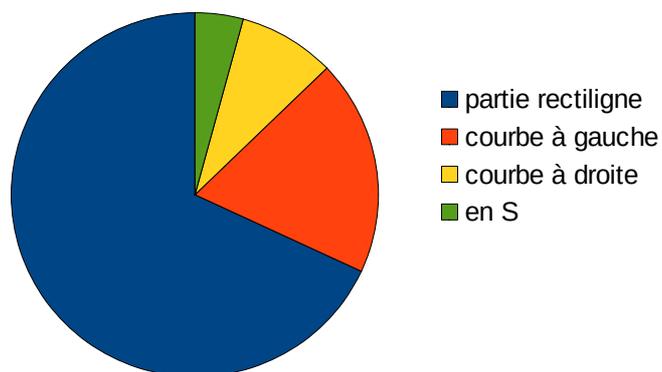


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

Alors que 21 % des accidents dans le département se produisent en courbe, on note que cette part atteint 32 % quand il s'agit d'accidents impliquant un conducteur sous l'empire d'un état alcoolique.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
32	9	4	2

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 784 en 2014, soit 148 de moins qu'en 2013. Ce chiffre est donc en nette baisse en 2014. Ainsi, chaque mois, dans la Vienne, ce sont en moyenne 65 personnes qui perdent momentanément leur permis à cause de l'alcool.

Les stupéfiants

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2014 des accidents impliquant un conducteur contrôlé positif à au moins un produit stupéfiant s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
26	5	28	16

Il est néanmoins important de signaler que, sur les 389 accidents corporels recensés sur le département en 2014, 128 ont fait l'objet d'un dépistage de produits stupéfiants sur au moins un conducteur, soit 33 % des accidents.

Ainsi, parmi les 128 accidents, un conducteur s'est révélé positif à au moins un produit stupéfiant dans 26 cas, soit 20 %.

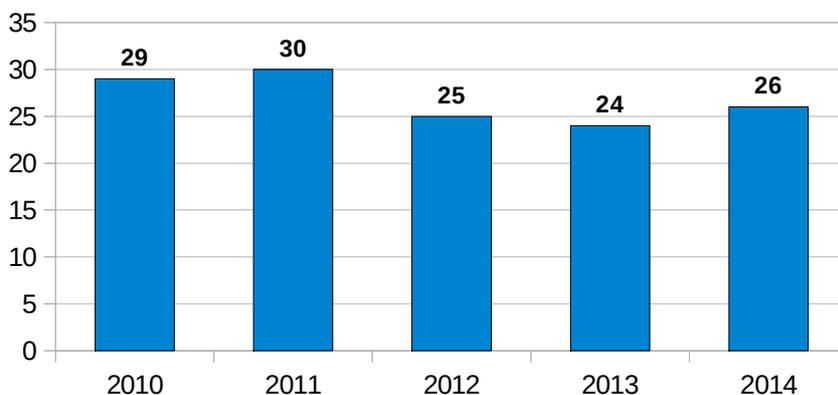
Évolution de l'accidentalité avec stupéfiants sur les 5 dernières années

Ces dernières années, environ 135 accidents corporels par an ont fait l'objet d'un dépistage de produits stupéfiants, et, depuis 2010, le nombre d'accidents dont un conducteur s'est révélé positif à au moins un produit stupéfiant oscille entre 24 et 30.

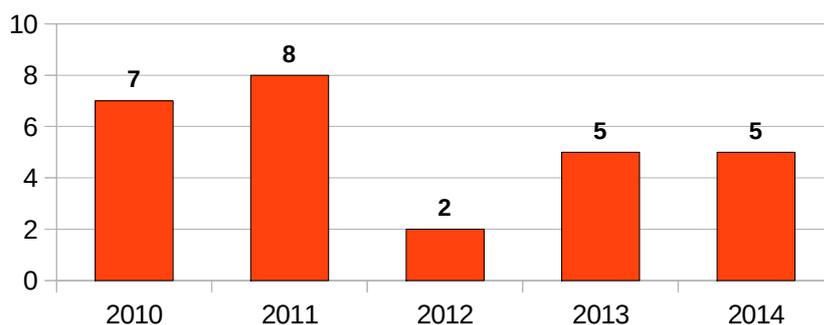
On note, pour ces accidents, une part importante de victimes graves.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2010	29	7	30	18
2011	30	8	33	28
2012	25	2	35	24
2013	24	5	36	19
2014	26	5	28	16

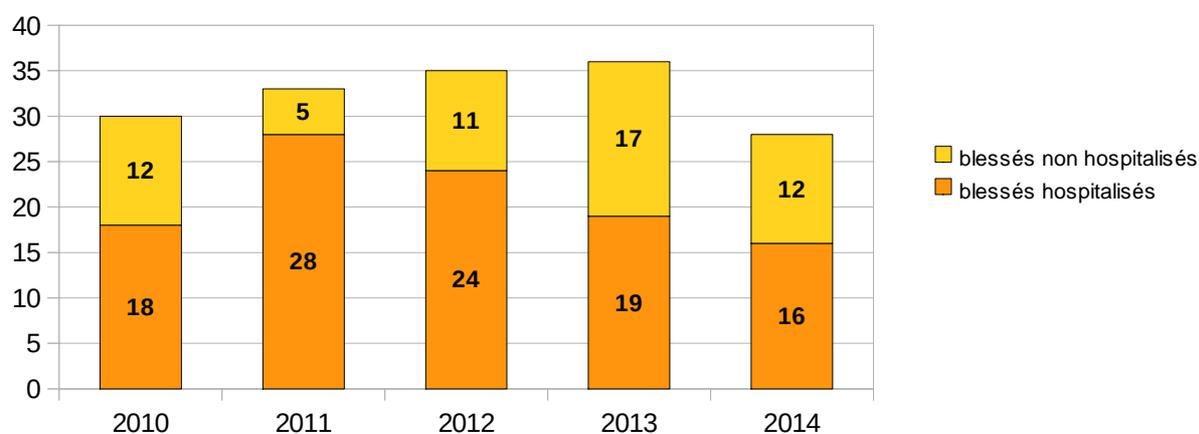
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



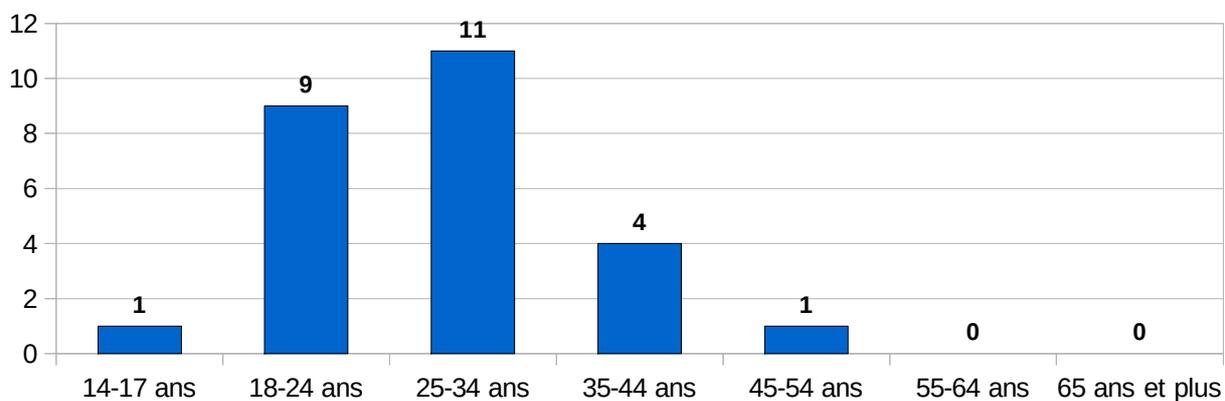
Evolution du nombre de blessés



Bilan par classe d'âge

On constate que les accidents avec présence de stupéfiants concernent principalement les 18-34 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 2014 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
15	1	15	9

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

Sur les 5 dernières années, on constate que, parmi les accidents corporels impliquant un conducteur positif à au moins un produit stupéfiant, 2/3 de ces conducteurs avaient également dépassé le seuil légal d'alcoolémie autorisé.

A noter également que le nombre de victimes est en baisse en 2014. Cela s'explique par le fait que 2/3 de ces accidents n'impliquent qu'un seul véhicule (et donc peu de véhicule tiers concerné).

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2010	19	4	20	11
2011	19	2	20	19
2012	18	1	24	15
2013	18	3	28	15
2014	15	1	15	9

Enjeu « Les 75 ans et plus »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2014 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
24	3	2	38	24	23	19

Les accidents impliquant une personne âgée d'au moins 75 ans représentent 6 % des accidents du département. Même si ce nombre d'accidents peut paraître faible, on constate que la gravité des blessures pour cette classe d'âge est importante : 2 tués et 19 des 24 blessés ont été hospitalisés.

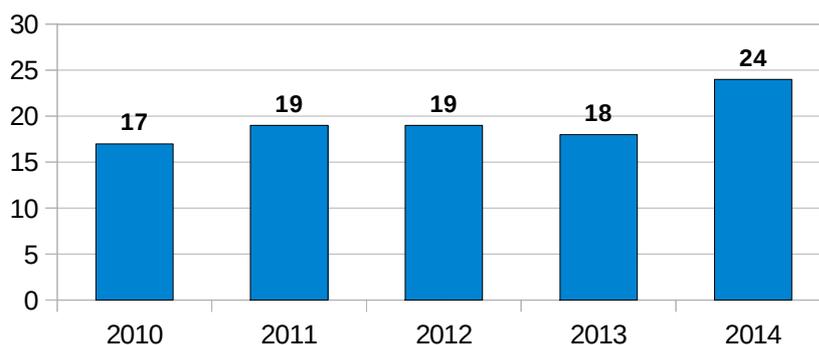
Pour rappel, les personnes âgées d'au moins 75 ans représentent 10,2 % de la population départementale.

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

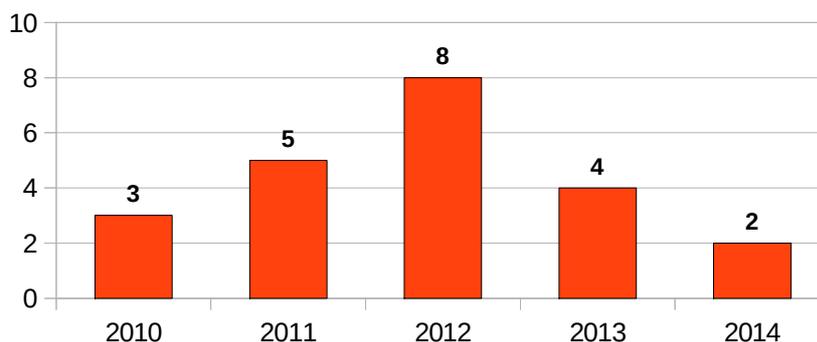
En 2014, le nombre d'accidents impliquant une personne âgée d'au moins 75 ans est supérieur aux 4 dernières années. Cela se traduit par une augmentation du nombre de blessés, et en particulier du nombre de blessés hospitalisés. On peut noter toutefois que le nombre de tués n'a jamais été aussi bas sur les 5 dernières années.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2010	17	3	15	12
2011	19	5	17	10
2012	19	8	17	12
2013	18	4	16	9
2014	24	2	24	19

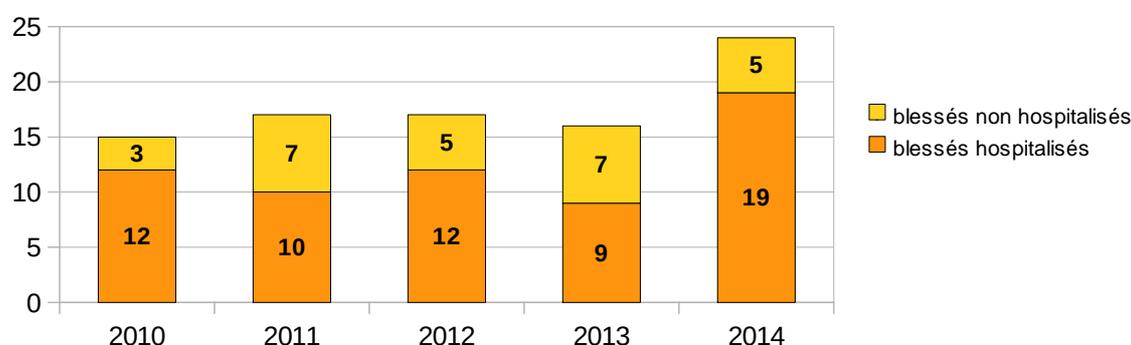
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



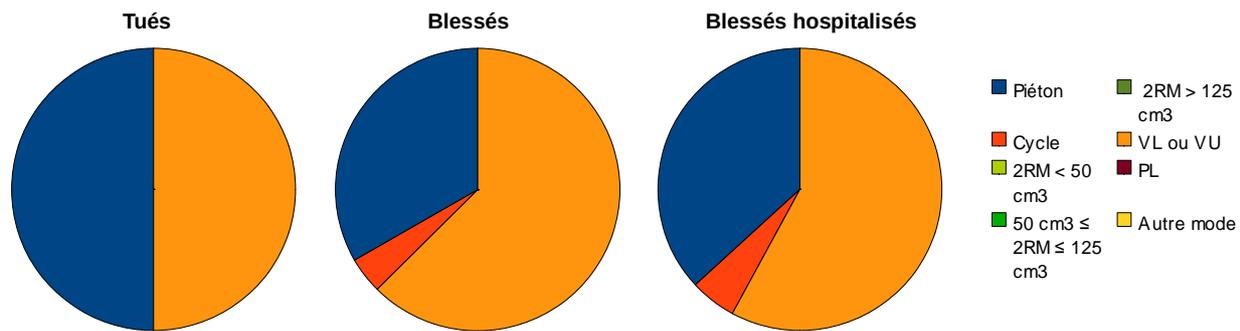
Evolution du nombre de blessés



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 observe également que les piétons sont beaucoup plus exposés dans cette classe d'âge.

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	1	8	7
Cycle	0	1	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	1	15	11
PL	0	0	0
Autres modes	0	0	0



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

La totalité des accidents implique un VL ou VU. On note également que 37 % des accidents impliquent des piétons âgés d'au moins 75 ans.

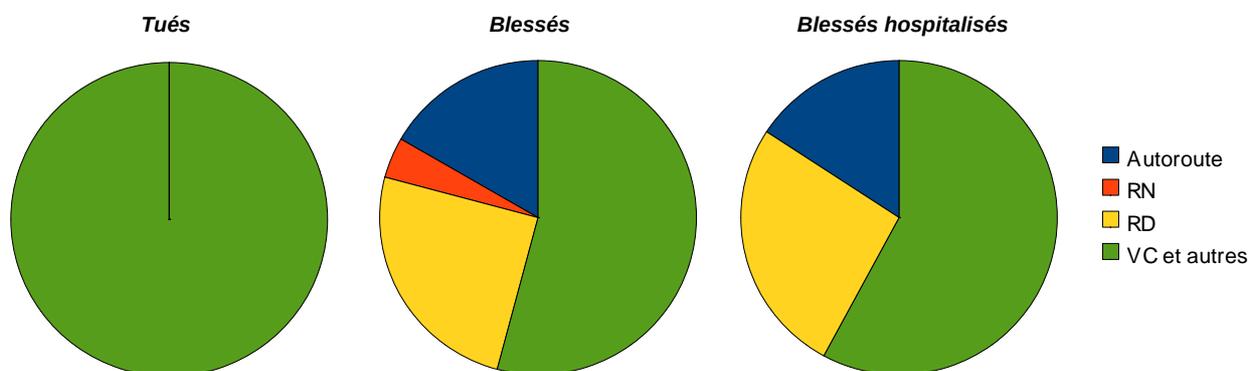
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³					50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³						2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³							VL ou VU		
VL ou VU	1	9	1			1	12	PL	
PL									Autre mode
Autres modes									
Sur les 24 accidents	1	9	1	0	0	1	24	0	0

Bilan par type de réseau

La majorité des accidents impliquant une personne âgée de plus de 75 ans se situe sur routes départementales (RD) et voies communales (VC). On note cependant que les blessures sont plus graves sur voies communales.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	3	0	4	3
RN	1	0	1	0
RD	10	0	6	5
VC et autres	10	2	13	11

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

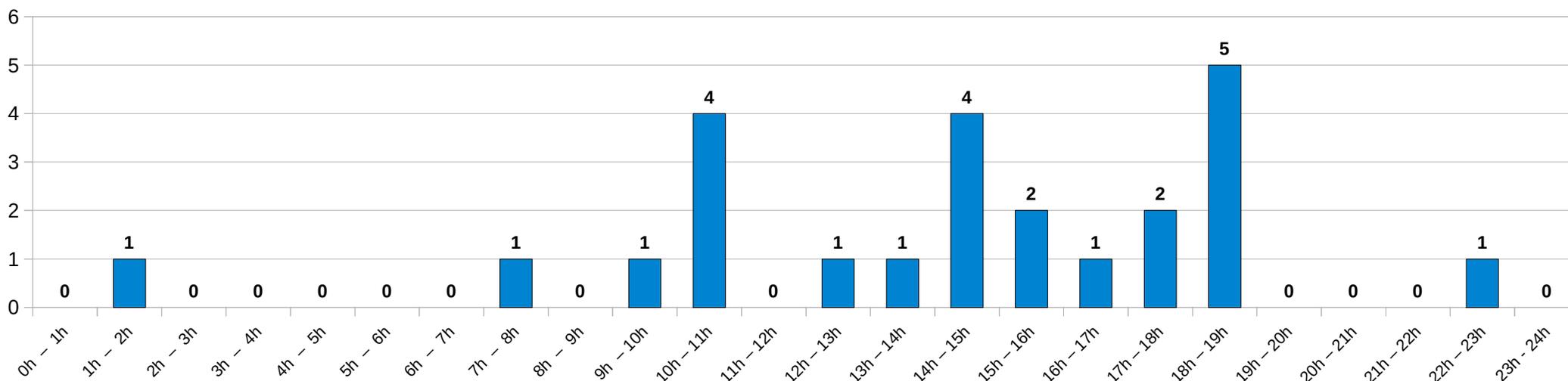


Bilan par tranche horaire

Outre le fait que les accidents impliquant une personne âgée d'au moins 75 ans se produisent en journée, il est difficile d'interpréter ces chiffres au regard de la faiblesse de l'échantillon.

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	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	4	0	1	1	4	2	1	2	5	0	0	0	1	0

Répartition des accidents selon la tranche horaire

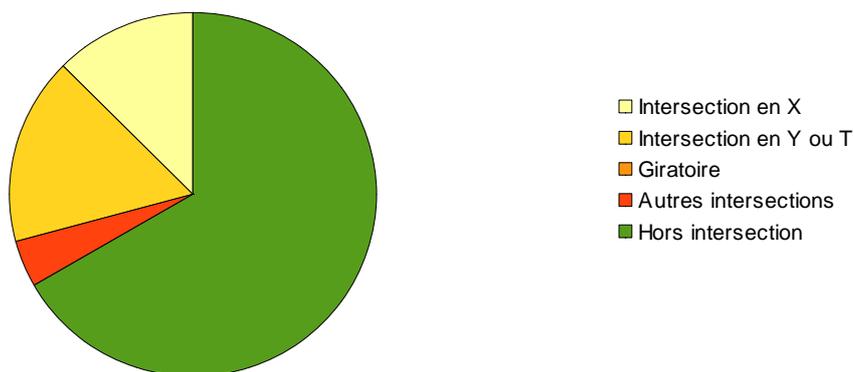


Localisation des accidents

2/3 des accidents ont lieu hors intersection. On constate également qu'aucun accident n'a été recensé dans un carrefour giratoire.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
3	4	0	1	8	16

Répartition des accidents en/hors intersection

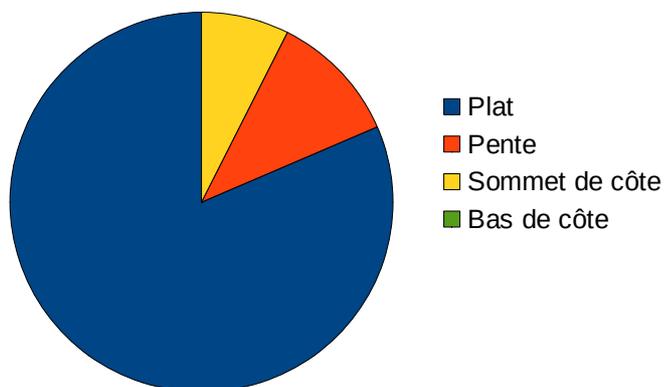


Répartition des accidents des 75 ans et plus suivant le profil en long

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
22	3	2	0

Répartition des accidents suivant le profil en long

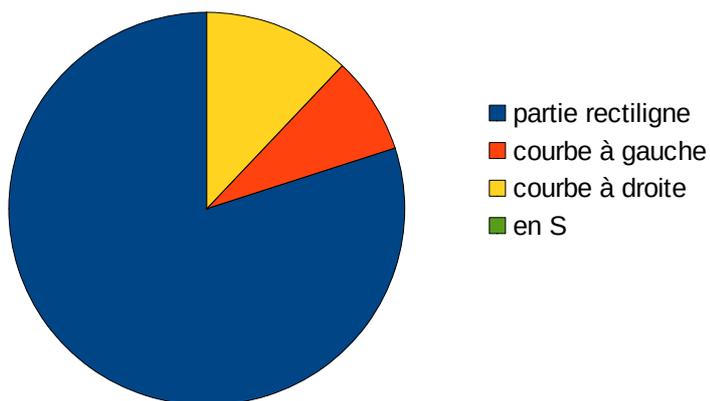


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

Les accidents en partie rectiligne sont 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
20	2	3	0

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



Enjeu « Communauté d'agglomération de Grand Poitiers »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2014 de l'accidentalité dans la communauté d'agglomération de Grand Poitiers s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
253	8	344	66

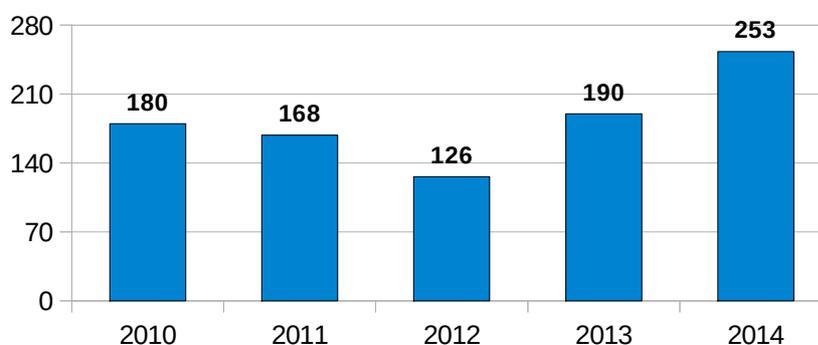
Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

On a pu constater en 2013 que les nombres d'accidents et de blessés repartaient à la hausse par rapport aux années précédentes. L'année 2014 vient confirmer cette tendance puisque les nombres d'accidents et de blessés atteignent respectivement 253 et 344. Cela représente même 73 accidents et 93 blessés supplémentaires par rapport à 2010. On note toutefois que le nombre de blessés hospitalisés reste sensiblement identique par rapport aux années précédentes.

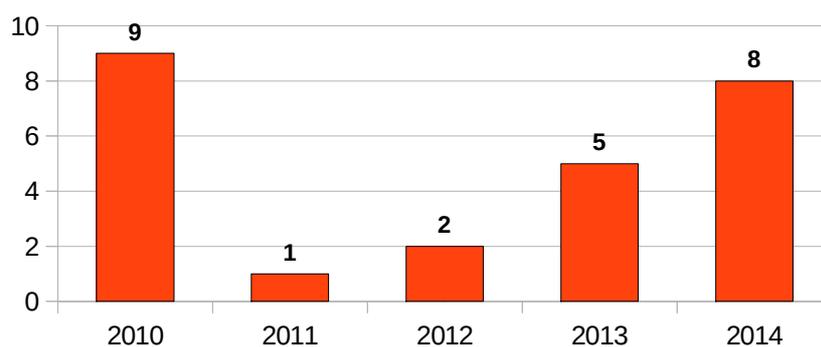
Le nombre de tués quant à lui est assez important (8), mais peut varier fortement d'une année sur l'autre.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2010	180	9	251	56
2011	168	1	241	57
2012	126	2	195	64
2013	190	5	268	70
2014	253	8	344	66

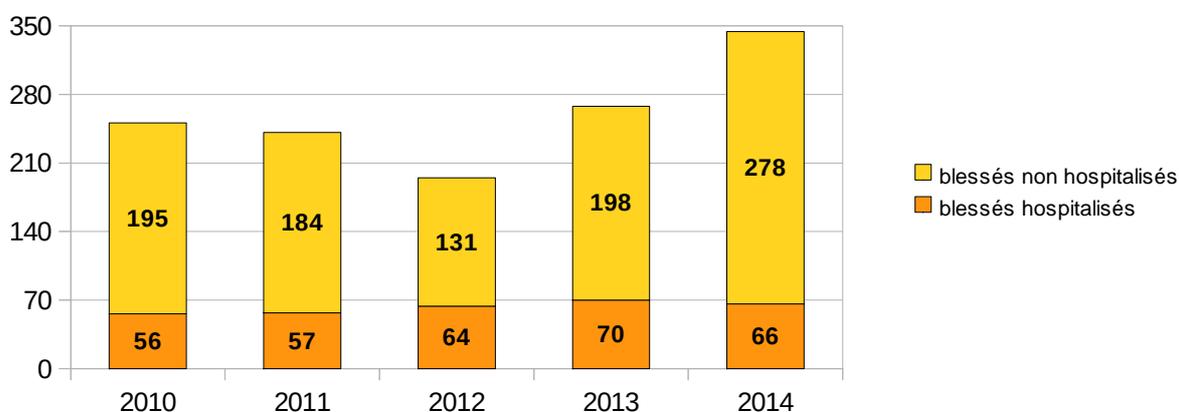
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution des blessés

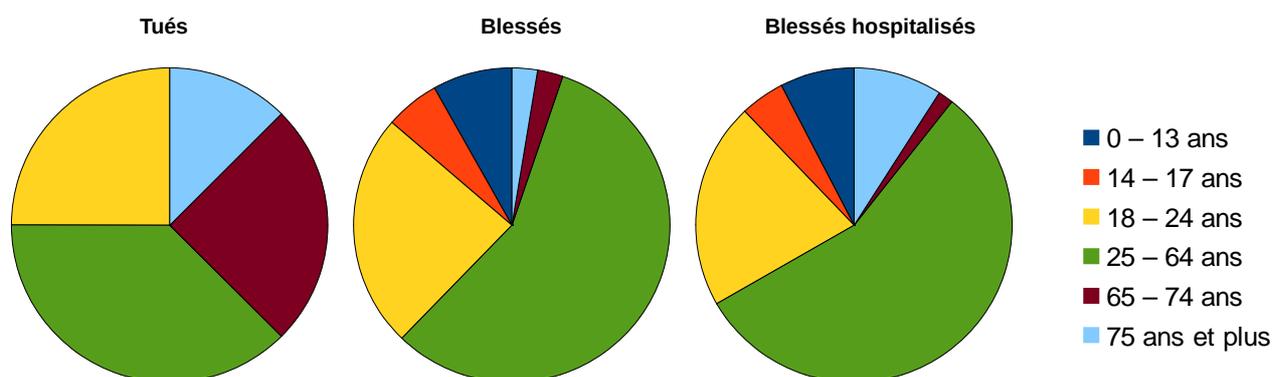


Bilan par classe d'âge

En 2014, la moitié des blessés sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers sont des personnes âgées de 25 à 64 ans. Cela diffère de 2013 où les moins de 25 ans étaient majoritaires.

Par ailleurs, 3 des 8 tués recensés avaient plus de 65 ans.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	28	5
14 – 17 ans	0	19	3
18 – 24 ans	2	83	14
25 – 64 ans	3	196	37
65 – 74 ans	2	9	1
75 ans et plus	1	9	6



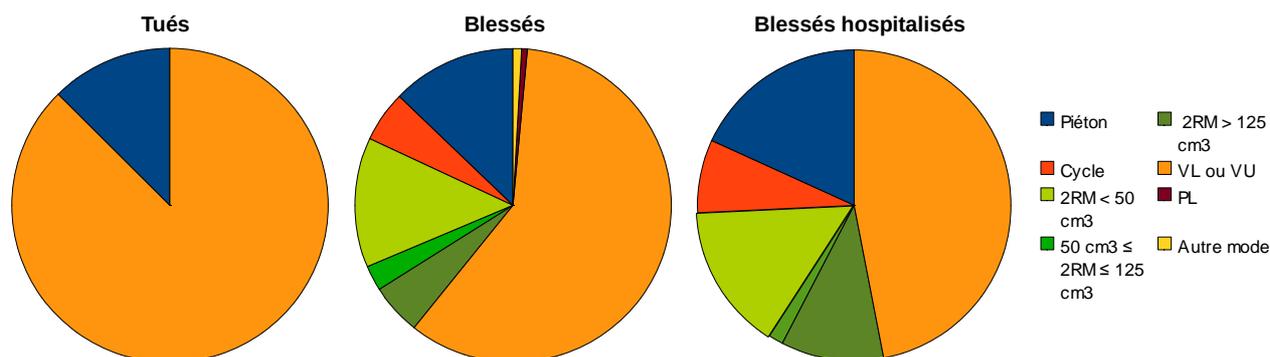
Bilan par catégorie d'utilisateur

89 % des accidents recensés sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers impliquent un VL ou VU. Les deux-roues motorisés sont impliqués, quant à eux, dans 27 % des accidents. On note également que 18 % des accidents concernent des piétons.

Contrairement à 2013, on ne recense aucun tué en deux-roues motorisé. La quasi-totalité des tués l'est en VL/VU.

La moitié des victimes graves sont des usagers de VL/VU. La part des piétons est, quant à elle, de 18 %.

catégorie d'utilisateur	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	45	1	44	12
Cycle	16	0	18	5
2RM < 50 cm ³	42	0	46	10
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	9	0	9	1
2RM > 125 cm ³	17	0	18	7
VL ou VU	226	7	204	31
PL	6	0	2	0
Autres modes	7	0	3	0



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

23 % des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule. Pour les accidents impliquant plusieurs véhicules, on note la présence quasi-systématique d'un VL/VU (89 %). Par ailleurs, 27 % des accidents impliquent un deux-roues motorisés et 18 % un piéton.

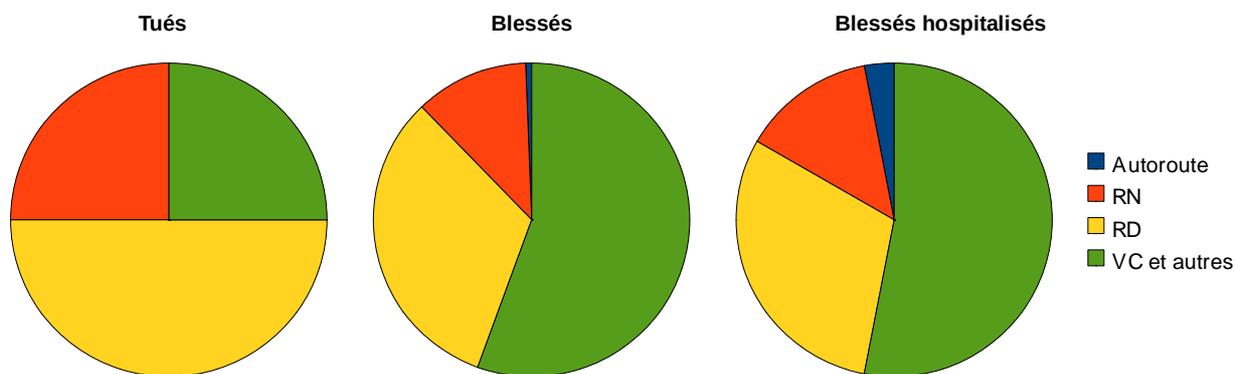
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle			1	2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	15	1	1		50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	1	1				2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	3	1					VL ou VU		
VL ou VU	38	41	16	26	7	11	89	PL	
PL						1	4	1	Autre mode
Autre mode		2				1	5		
Sur les 253 accidents	57	45	17	43	9	17	226	6	7

Bilan par type de réseau

59 % des accidents survenant sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers ont lieu sur voies communales (ou autres) et 33 % sur routes départementales.

On remarque également que 2 des 8 tués sont recensés sur routes nationales alors qu'on ne dénombre que 18 accidents sur ces axes.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	2	0	2	2
RN	18	2	40	9
RD	83	4	111	20
VC et autres	150	2	191	35



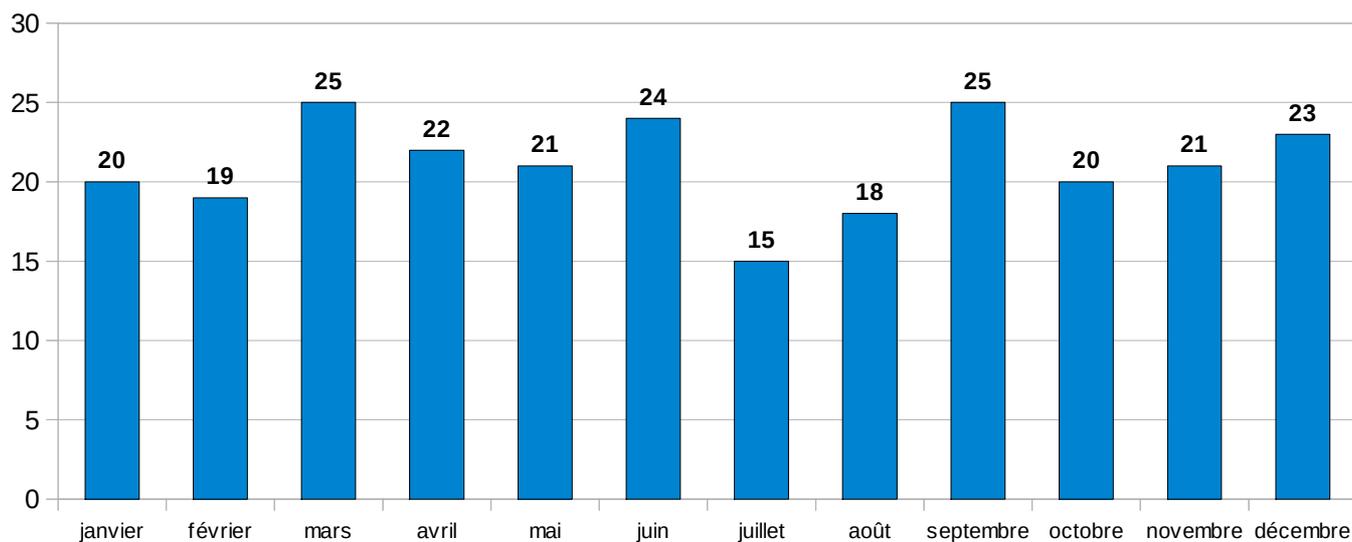
Bilan par mois

On constate que, chaque mois, on dénombre entre 15 et 25 accidents corporels. L'accidentalité est plus élevée en mars, juin et septembre. À l'inverse, on ne comptabilise que 15 accidents corporels et 23 blessés en juillet.

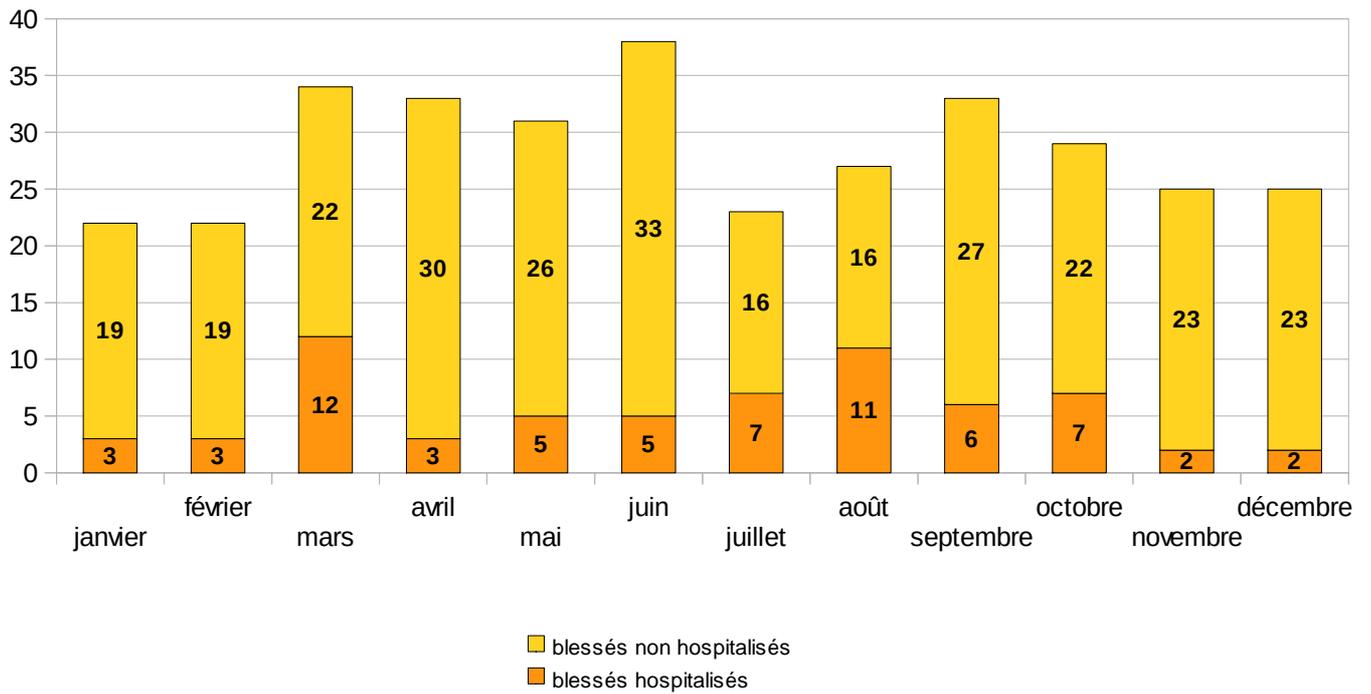
On note également que le mois d'août dénombre le plus grand nombre de victimes graves (13) alors que le nombre d'accidents est relativement faible (18).

mois	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
janvier	20	1	22	3
février	19	0	22	3
mars	25	0	34	12
avril	22	0	33	3
mai	21	1	31	5
juin	24	0	38	5
juillet	15	0	23	7
août	18	2	27	11
septembre	25	1	33	6
octobre	20	1	29	7
novembre	21	1	25	2
décembre	23	1	25	2

Répartition des accidents par mois



Répartition des blessés par mois

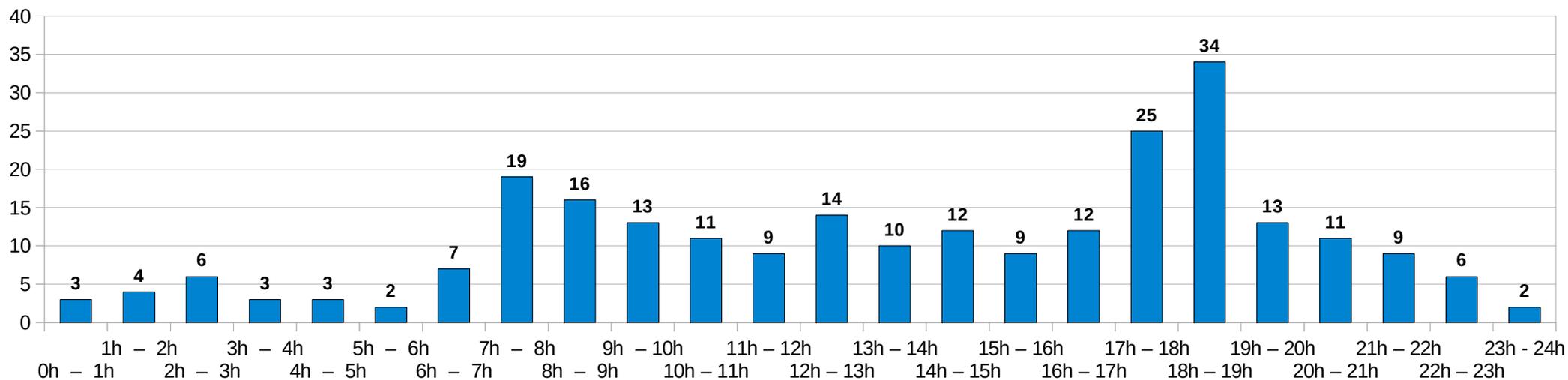


Bilan par tranche horaire

On remarque que les accidents sont plus nombreux en journée, et plus particulièrement aux heures des trajets domicile-travail. En effet, on constate un pic important sur le créneau 17h-19h, et un autre, moindre, sur le créneau 7h-9h.

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	3	4	6	3	3	2	7	19	16	13	11	9	14	10	12	9	12	25	34	13	11	9	6	2

Répartition des accidents selon la tranche horaire



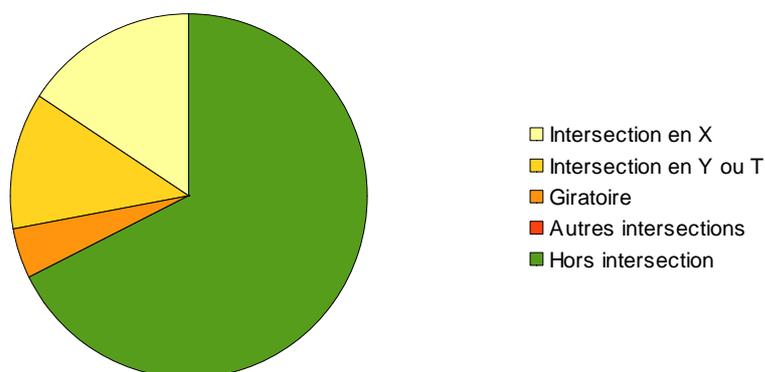
Localisation des accidents

2/3 des accidents survenant sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers ont lieu hors intersection.

Quant aux accidents en intersection, ils concernent essentiellement des carrefours en X, Y ou T.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
39	30	11	0	80	167

Répartition des accidents en/hors agglomération



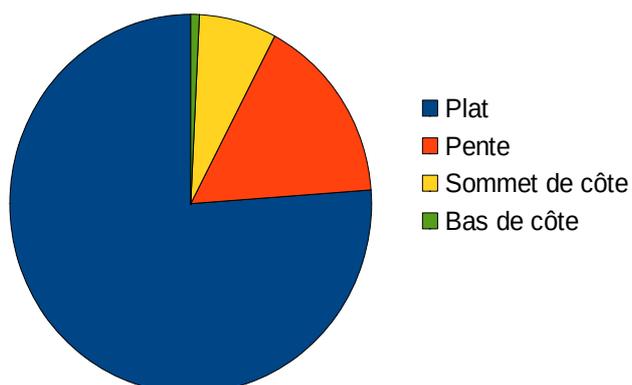
Répartition des accidents suivant le profil en long

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
198	42	18	2

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le profil en long



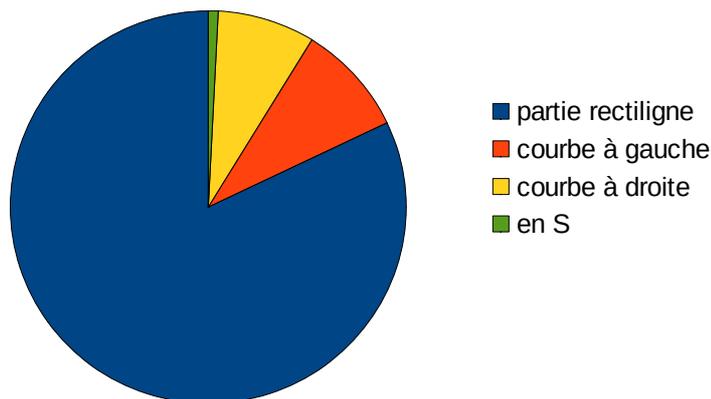
Répartition des accidents suivant le tracé en plan

81 % des accidents surviennent sur des parties rectilignes de route.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
206	23	20	2

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



Cas particulier de la RD 162 (rocade est de Poitiers)

Les chiffres-clés

Le bilan 2014 des accidents survenus sur la RD 162 s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
35	1	55	6



On constate que les accidents et les blessés de la RD 162 représentent respectivement 14 et 16 % des accidents et blessés recensés sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers. C'est 1 % de moins qu'en 2013. Pour rappel, la RD 162 ne représente qu'un linéaire de 10 km. Le trafic y est toutefois de 25 565 véh/j dans le secteur de Saint-Benoît, au PR 7+360.

Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

On remarque qu'en 2014, les nombres d'accidents corporels et de blessés sur la RD 162 sont les plus élevés de ces dernières années. Par contre, au prorata du nombre d'accidents, on constate une baisse du taux de victimes graves : 7 victimes graves pour 35 accidents contre, par exemple, 5 victimes graves pour 15 accidents en 2012.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2010	32	2	52	12
2011	25	0	35	5
2012	15	0	25	5
2013	29	1	45	10
2014	35	1	55	6

Thématique « Vitesse »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2014 des infractions relevées par les radars vitesse s'établit comme suit :

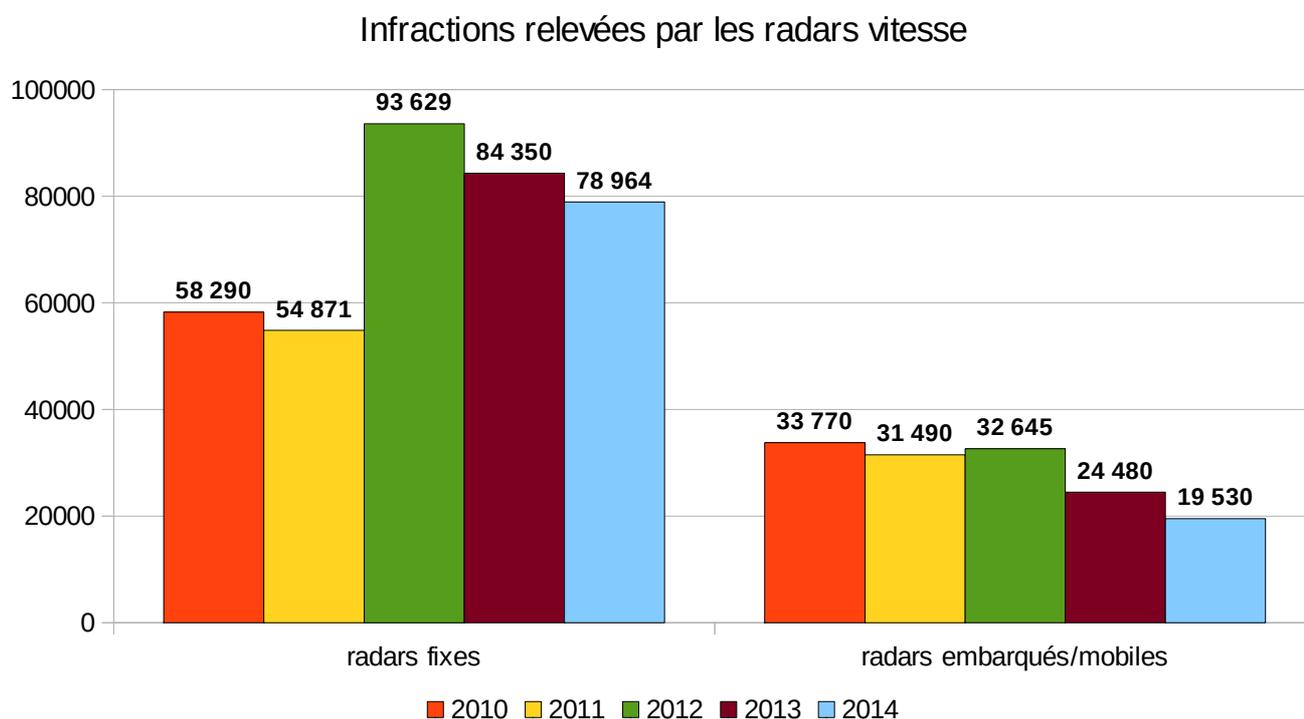
Radars fixes CSA	Radars embarqués / mobiles CSA	Radars hors CSA	Total
78 964	19 530	5 720	104 214

CSA : Contrôle Sanction Automatisé

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

En 2014, 2 radars mobiles ont fait leur apparition dans le département. Ils sont venus renforcer le dispositif existant de 25 radars fixes et 5 radars embarqués.

On constate toutefois que le nombre d'infractions a diminué par rapport aux 2 dernières années.



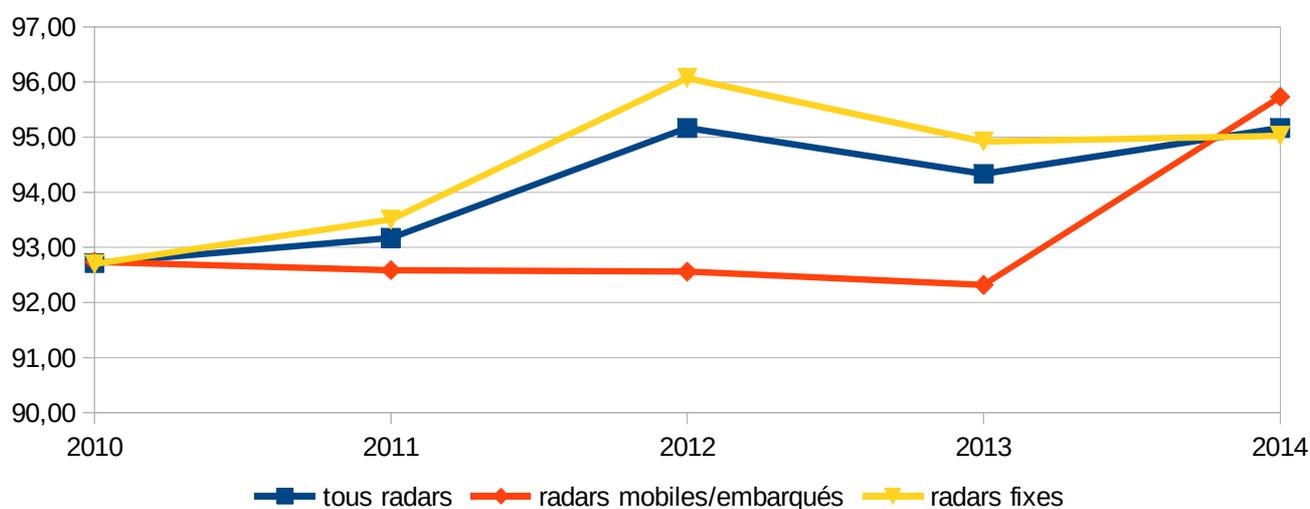
Nature des excès de vitesse

Sur l'année 2014, 95,16 % 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
93 734	3 422	816	280	245

On observe également que le nombre des très grands excès de vitesse (≥ 50 km/h) augmente par rapport aux deux dernières années (respectivement +49 et +6 par rapport à 2012 et 2013).

Part des excès de vitesse de moins de 20 km/h relevés par les radars automatiques



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

Sur les 98 494 infractions relevées en 2014 par les radars automatiques (fixes et embarqués), 20 388 sont imputables à des véhicules immatriculés à l'étranger, soit 21 %. On constate que ce nombre est en augmentation (+ 1 764 par rapport à 2013) alors que le nombre total d'infractions relevées est en baisse (- 10 336 par rapport à 2013).

Ce sont logiquement les axes de transit qui mettent en évidence les pourcentages les plus élevés.

Radar	Infractions 2014	dont véhicules étrangers	% véhicules étrangers
Vouneuil-sous-Biard (A10 Province → Paris)	3 147	1 758	56 %
Vouneuil-sous-Biard (A10 Paris → Province)	3 537	1 902	54 %
Châtelleraut (A10)	12 187	5 312	44 %
Vivonne (RN 10)	15 137	4 942	33 %
Varennes (RD 347)	3 918	1 237	32 %

Suspensions administratives du permis de conduire

Le nombre de suspensions administratives du permis de conduire dues à la vitesse s'élève à 118 en 2014, soit 46 suspensions en moins (-28 %) par rapport à 2013. On remarque également que ce nombre de suspensions a été divisé par deux depuis 2011 (118 contre 255).

« Accidents mortels »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2014 des accidents mortels s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
24	27	19	14

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

Parmi les 24 accidents mortels, 19 impliquent des Véhicules Légers (VL) ou Véhicules Utilitaires (VU). On note également que 5 accidents mortels impliquent un Poids Lourds. Enfin, 1/4 des accidents mortels n'impliquent qu'un seul véhicule.

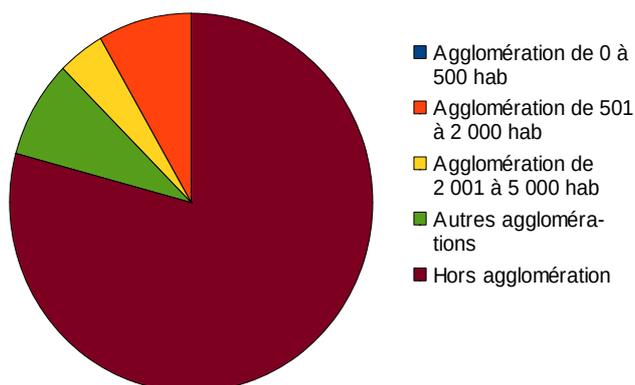
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³					50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³						2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³							VL ou VU		
VL ou VU	5	2		2		2	8	PL	
PL		1	1			1	2	2	Autre mode
Autre mode	1					1			
Sur les 24 accidents	6	2	1	2	1	4	19	5	2

Localisation des accidents

79 % des accidents mortels se situent hors agglomération.

En agglomération					Hors agglomération
Agglomération de 0 à 500 hab	Agglomération de 501 à 2 000 hab	Agglomération de 2 001 à 5 000 hab	Autres agglomérations	Sous-total agglomération	
0	2	1	2	5	19

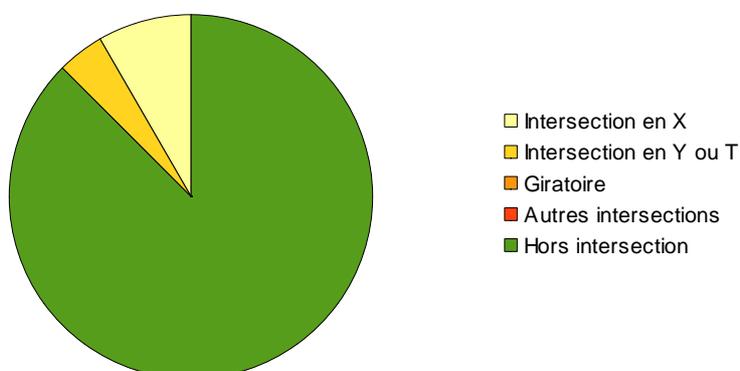
Répartition des accidents en/hors agglomération



87 % des accidents mortels se situent hors intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
2	1	0	0	3	21

Répartition des accidents en/hors intersection

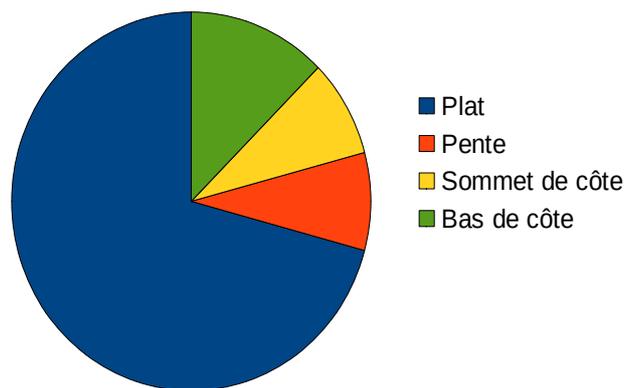


Répartition des accidents suivant le profil en long

71 % 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
17	2	2	3

Répartition des accidents suivant le profil en long

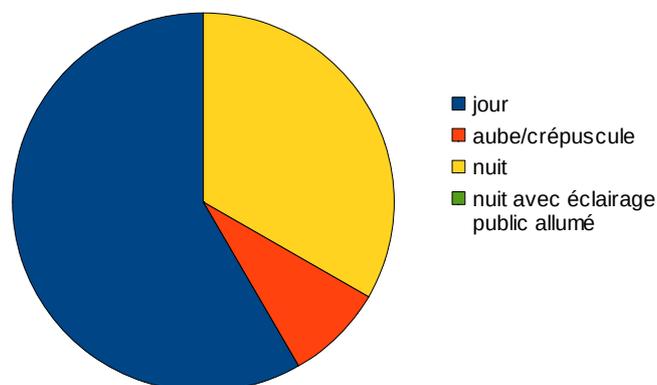


Luminosité au moment des accidents

1/3 des accidents mortels ont lieu la nuit.

jour	aube/crépuscule	nuit	nuit avec éclairage public allumé
14	2	8	0

Luminosité lors des accidents mortels



Les facteurs les plus fréquents relevés lors des enquêtes simplifiées menées sur tout accident mortel en 2014

On constate que, dans les accidents mortels, la conduite addictive (alcool et stupéfiants) est le facteur qui revient le plus fréquemment. La vitesse (excessive, inadaptée ou aggravant les conséquences humaines) est également très présente.

On note, par ailleurs, que l'inattention, le manque de vigilance et la fatigue sont des facteurs récurrents.

On observe également des facteurs liés à la route tels que la glissance et l'état de la chaussée, la sinuosité de la route ou encore des tracés incitant à la vitesse.

Enfin, on remarque, cette année encore, que certaines personnes ne portent pas leur ceinture de sécurité.

Principaux facteurs ayant influé dans les accidents mortels

