



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE DE LA VIENNE

BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE DANS LA VIENNE - ANNÉE 2015



**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 a été élaboré dans l'objectif de cerner au mieux les principales caractéristiques de l'accidentalité routière 2015 du département de la Vienne. Il reprend pour cela 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 séniors de plus de 75 ans ;
- les accidents sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers.

Ce document s'intéresse également à la vitesse par le biais de l'étude des infractions relevées par les radars. Un focus a également été réalisé sur les accidents mortels survenus dans l'année.

Enfin, la comparaison avec l'échelon régional a été réalisée, pour la dernière fois, avec Poitou-Charentes. En effet, le prochain bilan prendra en compte le fait que le département de la Vienne a été rattaché en 2016 à la région Nouvelle-Aquitaine.

SYNTHÈSE - RÉSUMÉ

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

Bilan général

- Augmentation du nombre d'accidents corporels et de blessés légers, mais nombre de victimes graves stable ;
- Sur-représentation des 18-24 ans par rapport à leur poids dans la population départementale ;
- 6 des 28 tués sont piétons ;
- 2nd semestre particulièrement accidentogène.

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 24 % des accidents corporels du département ;
- Baisse des nombres d'accidents, de blessés et de tués ;
- Part importante de victimes âgées de 14 à 24 ans ;
- Majorité des accidents de deux-roues motorisés au 2nd semestre.

Enjeu « Conduites addictives »

- 2/3 des accidents avec alcoolémie positive n'impliquant qu'un seul véhicule ;
- 11 conducteurs de deux-roues motorisés en alcoolémie positive parmi les accidents corporels ;
- 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 ;
- En présence d'alcool, part plus importante des accidents en courbe ;
- 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 ;
- Piétons particulièrement exposés.

Enjeu « Communauté d'agglomération de Grand Poitiers »

- Baisse conséquente du nombre de victimes graves ;
- 40 % des victimes ont moins de 25 ans ;
- Piétons représentant 20 % des victimes graves ;
- 2nd semestre particulièrement accidentogène ;
- Hausse du nombre d'accidents sur la RD 162.

« Vitesse »

- Nouvelle baisse du nombre d'infractions constatées ;
- Baisse des très grands excès de vitesse ;
- Sur autoroute, la moitié des infractions est générée par des véhicules immatriculés à l'étranger.

« Accidents mortels »

- 1/3 des accidents mortels survenant la nuit ;
- Part importante des facteurs « alcool », « vitesse » et « fatigue » dans les causes des accidents mortels ;
- Présence non négligeable de facteurs tels que inattention de l'utilisateur, état physique (malaise, stupéfiants), état psychologique et 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 2015 de l'accidentalité dans le département de la Vienne s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
433	28	574	189

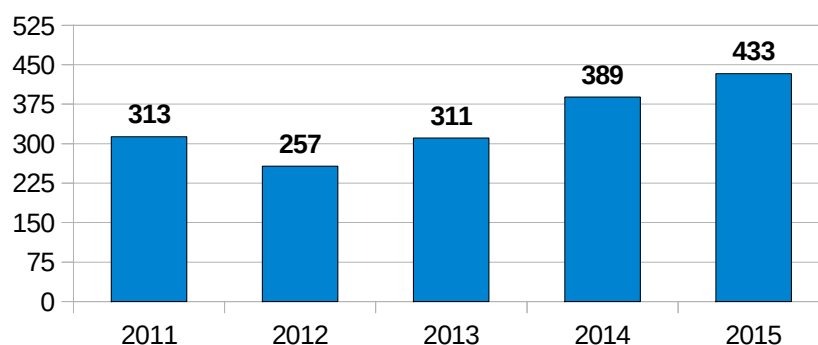
Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

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 dernières années. Ainsi, en 2015, on recense 176 accidents et 203 blessés supplémentaires par rapport à 2012.

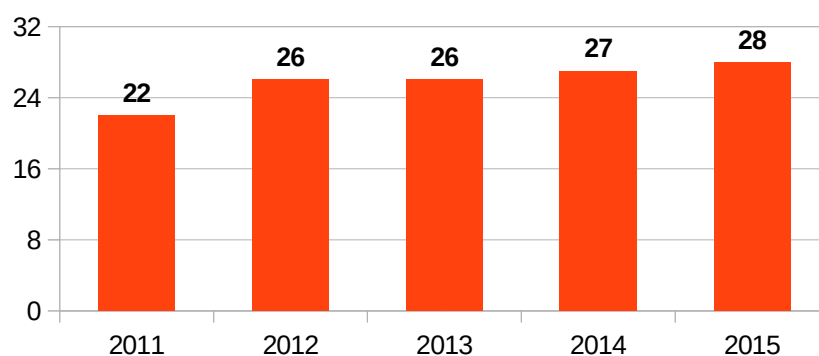
On note toutefois que le nombre de blessés hospitalisés reste sensiblement stable. Quant au nombre de tués, il augmente très légèrement (+2 en 3 ans) depuis 2012. Il faut cependant avoir conscience que ces chiffres peuvent varier fortement d'une année sur l'autre.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2011	313	22	444	197
2012	257	26	371	203
2013	311	26	411	173
2014	389	27	534	201
2015	433	28	574	189

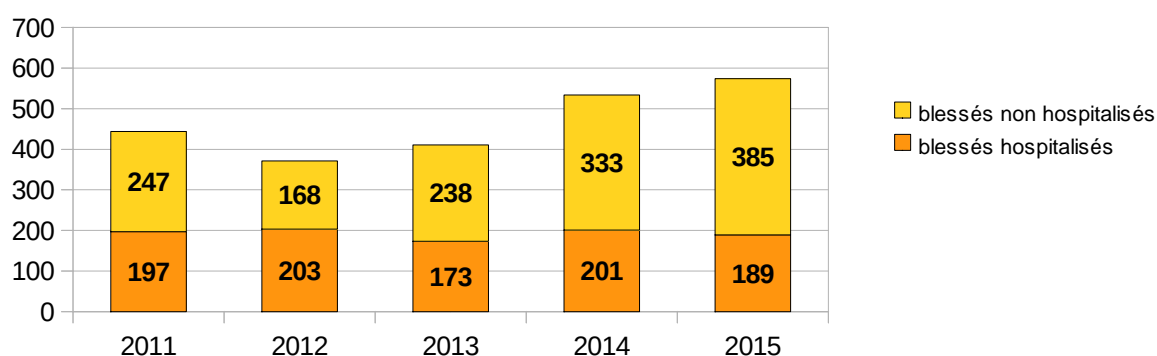
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution des blessés



Comparaison 2014-2015 de l'accidentalité locale avec celle de la région Poitou-Charentes et celle de la France

Les accidents corporels sont en augmentation aux niveaux départemental et régional alors qu'ils sont en baisse sur le plan national. On note également que le nombre de tués augmente et que celui des blessés hospitalisés diminue quelque soit le territoire étudié.

	période	accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	2014	389	27	534	201
	2015	433	28	574	189
	évolution	+ 11,3 %	+ 3,7 %	+ 7,5 %	-6 %
Poitou-Charentes	2014	1 364	129	1 758	788
	2015	1 421	147	1 780	716
	évolution	+ 4,2 %	+ 14 %	+ 1,3 %	- 9,1 %
France métropolitaine	2014	58 191	3 384	73 048	26 635
	2015	56 603	3 461	70 802	26 595
	évolution	- 2,7 %	+ 2,3 %	- 3,1 %	- 0,2 %

Comparaison 2011-2015 de l'accidentalité locale avec celle de la région Poitou-Charentes et celle de la France

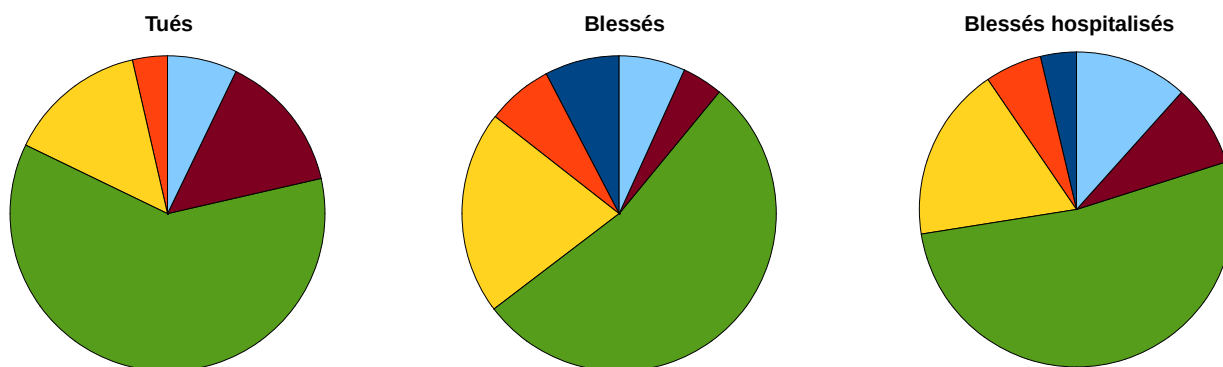
Sur la période 2011-2015, on remarque que tous les indicateurs nationaux et régionaux sont à la baisse. Ce n'est pas le cas dans la Vienne où les nombres d'accidents, de tués et de blessés sont en augmentation.

	période	accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	2011	313	22	444	197
	2015	433	28	574	189
	évolution annuelle moyenne	+ 9,6 %	+ 6,8 %	+ 7,3 %	- 1 %
Poitou-Charentes	2011	1 682	150	2 126	946
	2015	1 421	147	1 780	716
	évolution annuelle moyenne	- 3,9 %	- 0,5 %	- 4,1 %	- 6,1 %
France métropolitaine	2011	65 024	3 963	81 251	29 679
	2015	56 603	3 461	70 802	26 595
	évolution annuelle moyenne	- 3,2 %	- 3,2 %	- 3,2 %	- 2,6 %

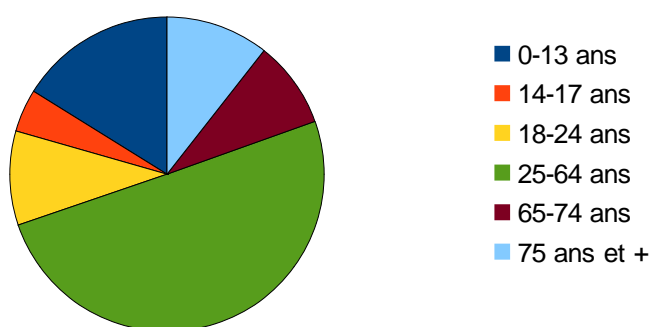
Bilan 2015 par classe d'âge

Dans le département de la Vienne, plus de la moitié des victimes d'accidents corporels sont âgées de 25 à 64 ans. Cependant, on remarque que c'est la classe d'âge des 18-24 ans qui est sur-représentée, au regard de sa représentation dans la population.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	44	7
14 – 17 ans	1	39	11
18 – 24 ans	4	120	34
25 – 64 ans	17	308	99
65 – 74 ans	4	24	16
75 ans et plus	2	39	22



Répartition de la population par classes d'âge



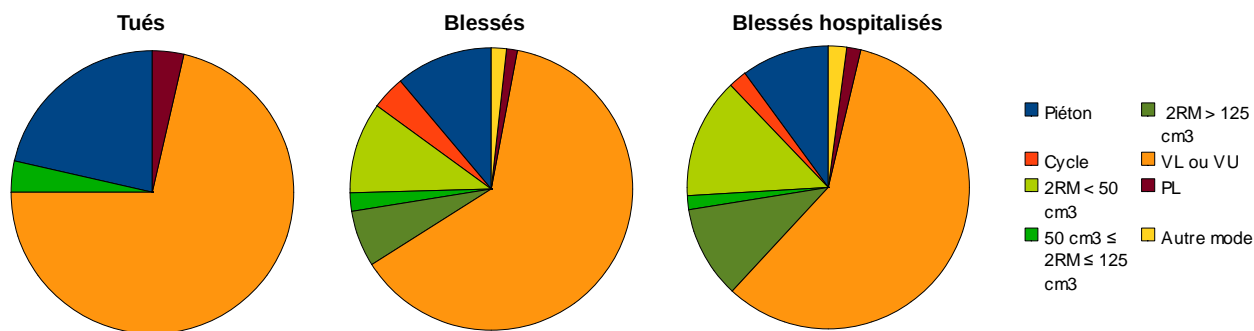
Bilan par catégorie d'utilisateur

88 % des accidents impliquent au moins un VL ou VU (Véhicule Léger ou Véhicule Utilitaire). Par contre, 58 % des victimes graves sont des usagers de VL ou VU. On remarque que les deux-roues motorisés sont concernés dans 1/4 des accidents corporels.

Les piétons, quant à eux, sont impliqués dans 15 % des accidents. On dénombre 6 tués dans cette catégorie d'utilisateur particulièrement vulnérable.

catégorie d'utilisateur	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	66	6	64	19
Cycle	23	0	22	4
2RM < 50 cm ³	57	0	60	26
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	12	1	12	3
2RM > 125 cm ³	35	0	37	20
VL ou VU	380	20	362	110
PL	17	1	7	3
Autres modes	18	0	10	4

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

88 % des accidents corporels impliquent au moins un véhicule léger (VL) ou véhicule utilitaire (VU) et 24 % un deux-roues motorisé (2RM).

On remarque également que 28 % des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule.

Enfin, les piétons sont impliqués dans 15 % des accidents et, pour une très grande majorité, suite à une collision avec un VL.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle	2	2	1	2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	15	1			50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	2	2				2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	14					1	VL ou VU		
VL ou VU	79	58	17	41	7	20	146	PL	
PL	4		1		1		11		Autre mode
Autre mode	4	3	1			1	9		1
Sur les 433 accidents	120	66	23	57	12	35	380	17	18

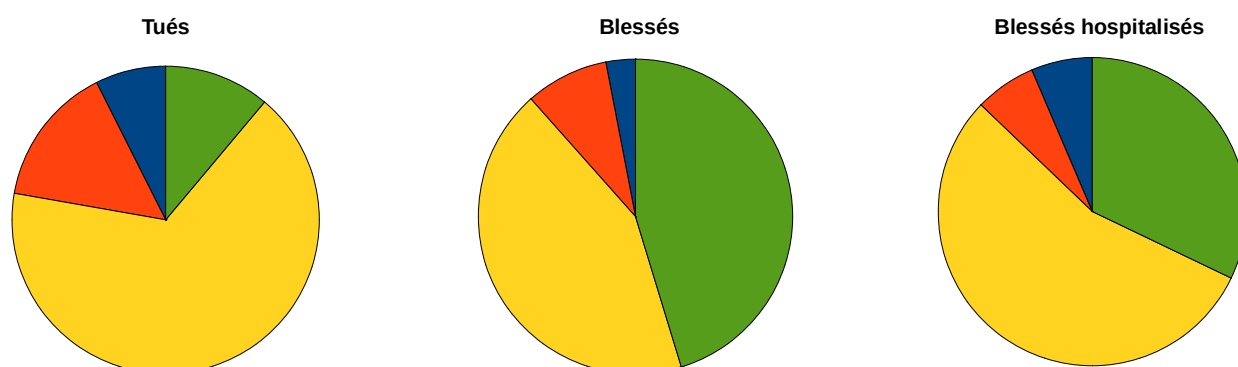
Bilan par type de réseau

Les routes départementales (RD) recensent le plus grand nombre d'accidents corporels, juste devant les voies communales (VC). Par contre, le nombre de tués sur routes départementales est bien plus élevé : 22 tués sur RD contre 4 sur VC.

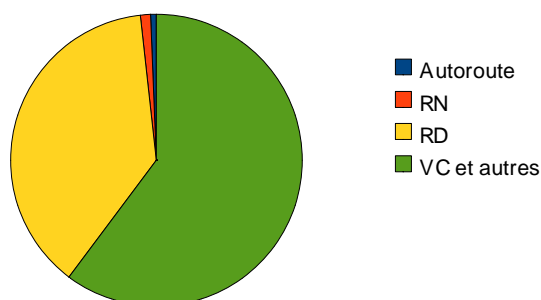
On remarque également que c'est sur autoroute où la gravité des blessures est la plus importante : 12 des 17 accidentés sont des victimes graves.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	11	1	16	11
RN	32	1	47	9
RD	220	22	290	128
VC et autres	212	4	277	48

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

5 mois de l'année 2015 recensent plus de 40 accidents corporels : juin (44), juillet (42), septembre (46), octobre (44) et novembre (48). Sur ces 5 mois, on dénombre plus de 50 blessés et on atteint même 70 blessés pour le mois de septembre.

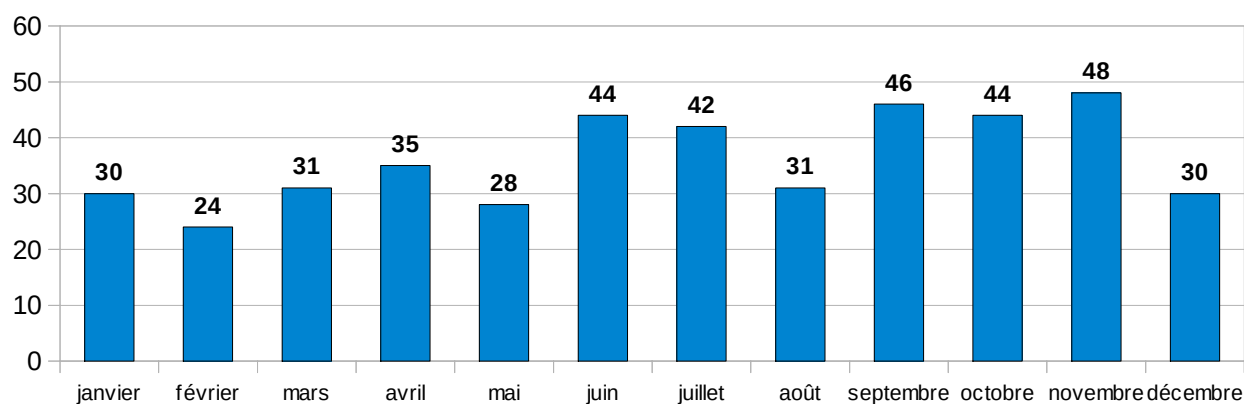
À l'inverse, seuls les mois de février et mai recensent moins de 30 accidents.

Par ailleurs, on dénombre 6 tués pour le seul mois d'avril et on comptabilise 11 tués sur le dernier trimestre.

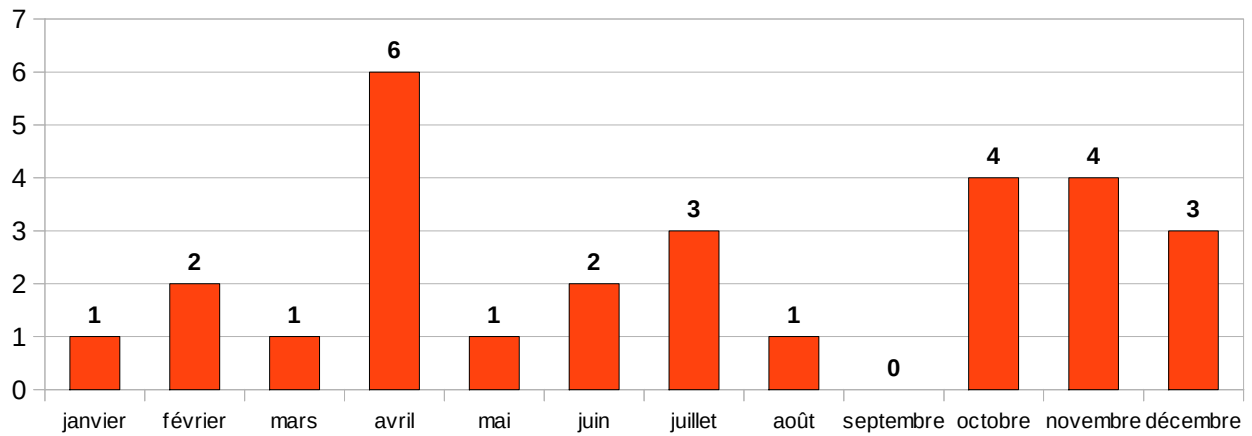
On note ainsi que le 2nd semestre a été plus accidentogène que le 1^{er}, que ce soit au niveau du nombre d'accidents, de tués ou de blessés.

mois	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
janvier	30	1	42	13
février	24	2	29	9
mars	31	1	33	11
avril	35	6	46	18
mai	28	1	34	11
juin	44	2	54	21
juillet	42	3	62	23
août	31	1	44	15
septembre	46	0	70	21
octobre	44	4	61	21
novembre	48	4	67	17
décembre	30	3	32	9

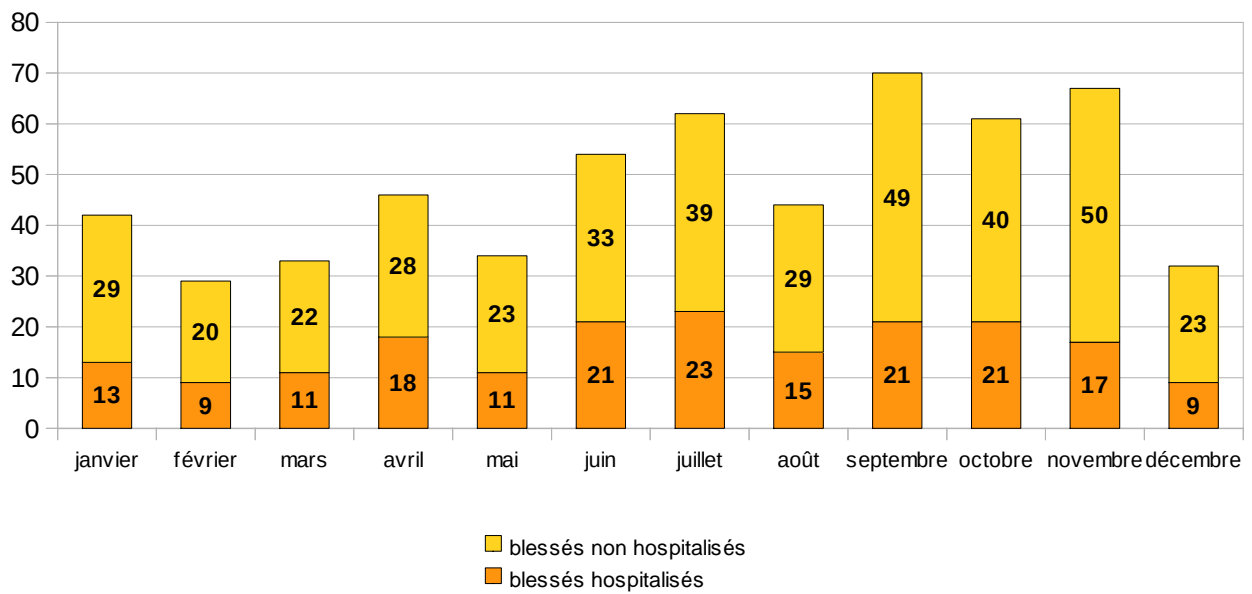
Répartition des accidents par mois



Répartition des tués par mois



Répartition des blessés par mois

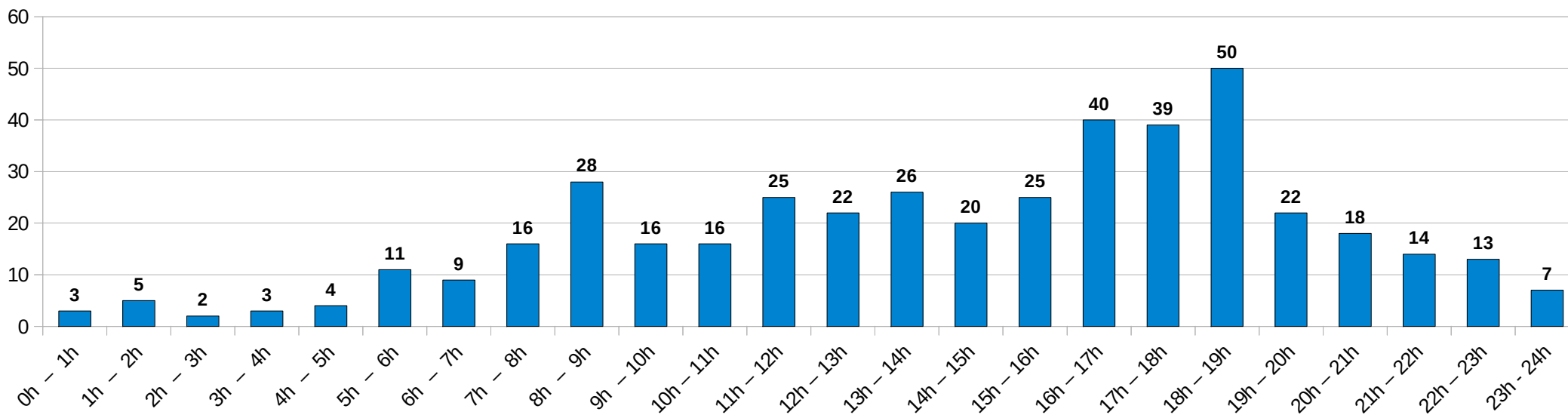


Bilan par tranche horaire

Comme pour les années précédentes, on constate que la majorité des accidents se produit entre 7h et 21h, avec des pics sur les créneaux correspondant aux déplacements domicile-travail ou domicile-école (8h-9h, 11h-14h et 16h-19h).

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	5	2	3	4	11	9	16	28	16	16	25	22	26	20	25	40	39	50	22	18	14	13	7

Répartition des accidents selon la tranche horaire

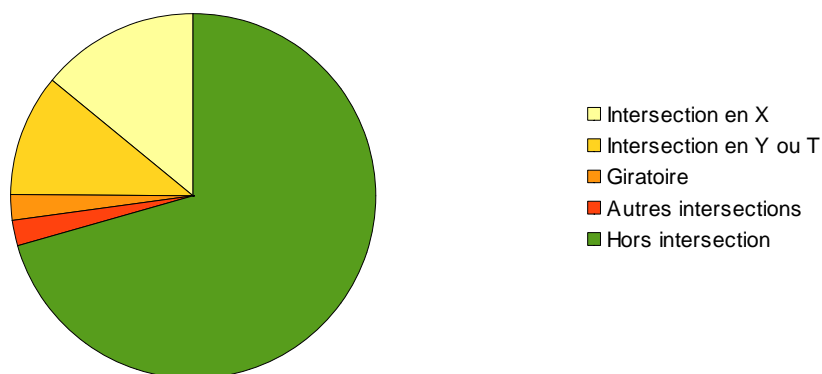


Localisation des accidents

71 % 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	
56	43	9	9	117	281

Répartition des accidents en/hors intersection

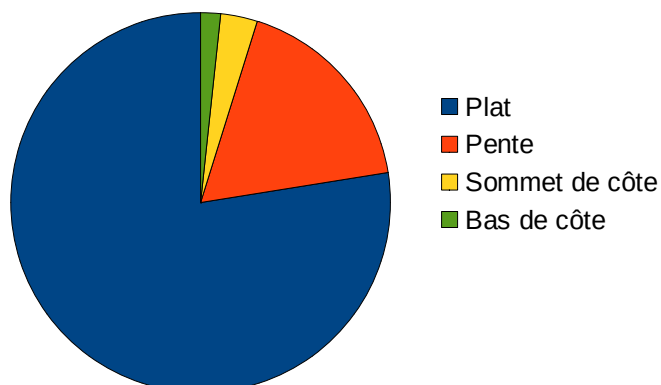


Répartition des accidents suivant le profil en long

Depuis 2013, les accidents survenant sur une section plate de route, au regard du profil en long, représentent 3/4 des accidents corporels recensés dans le département..

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
321	73	13	7

Répartition des accidents suivant le profil en long

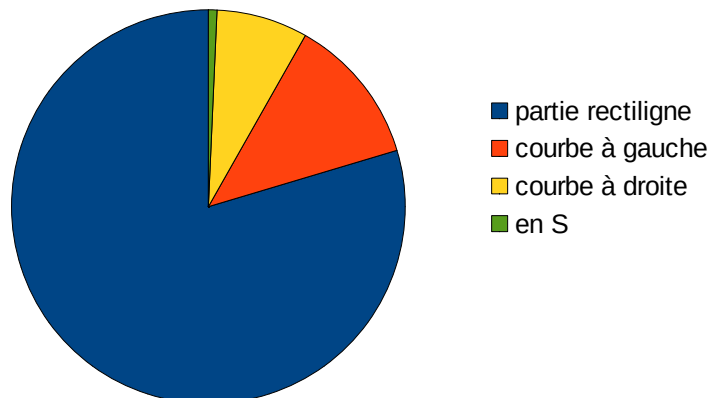


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

80 % 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
340	52	32	3

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



BILAN THÉMATIQUE DE L'ACCIDENTALITÉ

Enjeu « Jeunes »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2015 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
135	6	5	214	159	53	45

On recense au moins une victime âgée de 14 à 24 ans dans un tiers des accidents corporels. Les jeunes représentent 18 % des tués, 27 % des blessés et 24 % des blessés hospitalisés.

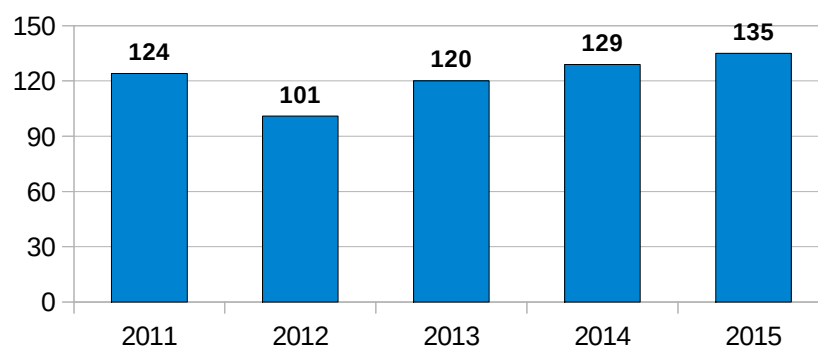
Pourtant, seulement 14 % de la population départementale est âgée de 14 à 24 ans.

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

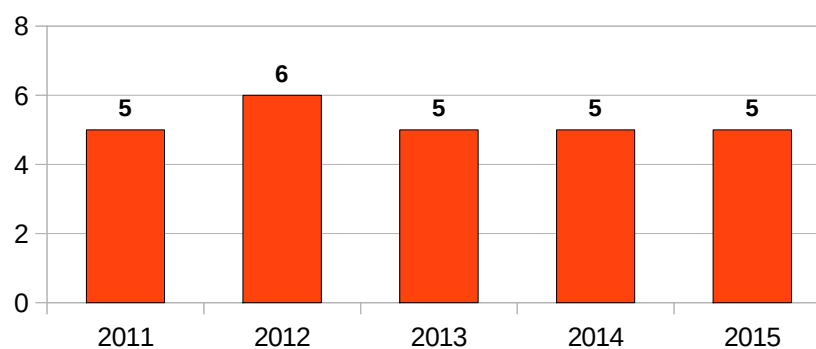
A l'instar de l'accidentalité générale du département, les nombres d'accidents et de blessés impliquant des victimes âgées de 14 à 24 ans sont en hausse depuis 2012. Par contre, le nombre de tués reste stable alors que le nombre de blessés hospitalisés continue à baisser.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2011	124	5	158	67
2012	101	6	116	64
2013	120	5	149	50
2014	129	5	143	47
2015	135	5	159	45

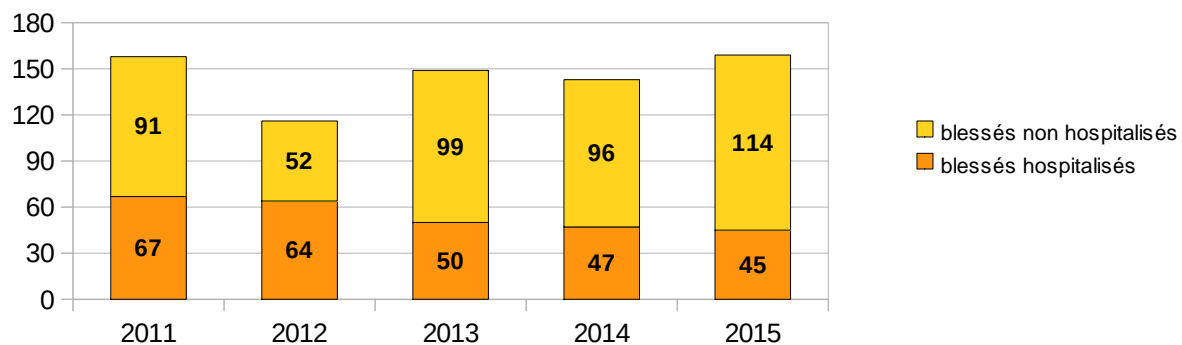
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de tués



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. Par contre, le seul tué l'a été à bord d'un VL/VU.

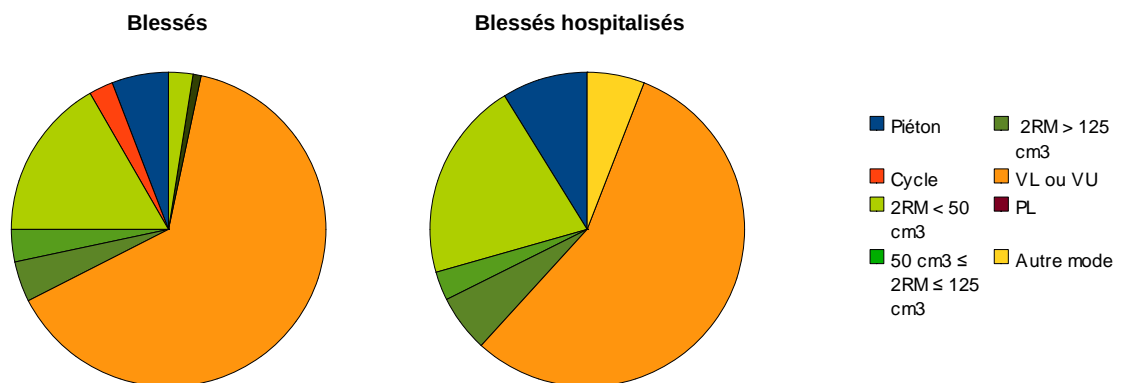
catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	6	1
Cycle	0	1	0
2RM < 50 cm ³	0	21	10
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	2	0
2RM > 125 cm ³	0	0	0
VL ou VU	1	9	0
PL	0	0	0
Autres modes	0	0	0



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). D'ailleurs, les 4 tués dénombrés dans cette classe d'âge le sont en VL/VU.

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	7	3
Cycle	0	3	0
2RM < 50 cm ³	0	20	7
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	4	1
2RM > 125 cm ³	0	5	2
VL ou VU	4	77	19
PL	0	1	0
Autres modes	0	3	2



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

Les VL ou VU sont impliqués dans 88 % des accidents, contre 37 % pour les deux-roues motorisés. Par ailleurs, 26 % des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule.

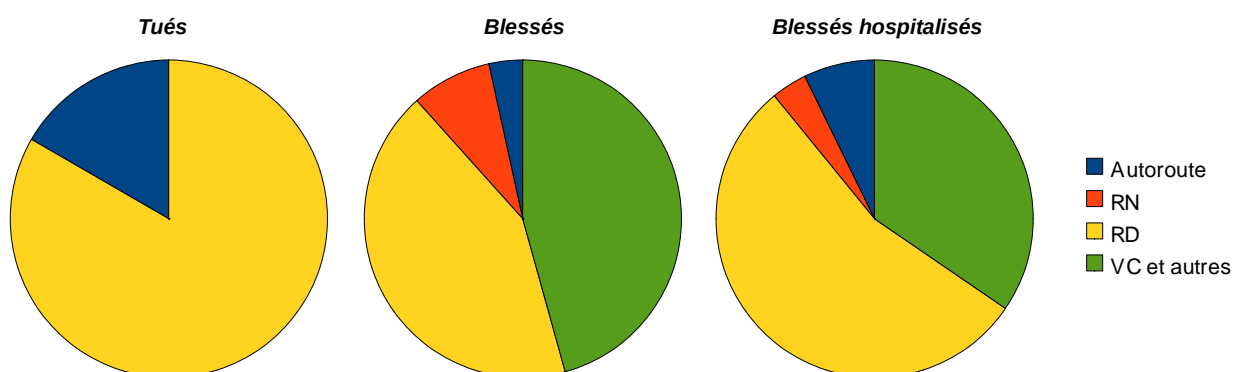
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	11				50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	1					2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	2						VL ou VU		
VL ou VU	20	12	3	27	4	5	47	PL	
PL			1				2		Autre mode
Autres modes	1						2		
Sur les 135 accidents	35	12	4	38	5	7	119	3	3

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	4	1	8	4
RN	10	0	19	2
RD	61	5	99	30
VC et autres	71	0	106	19

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



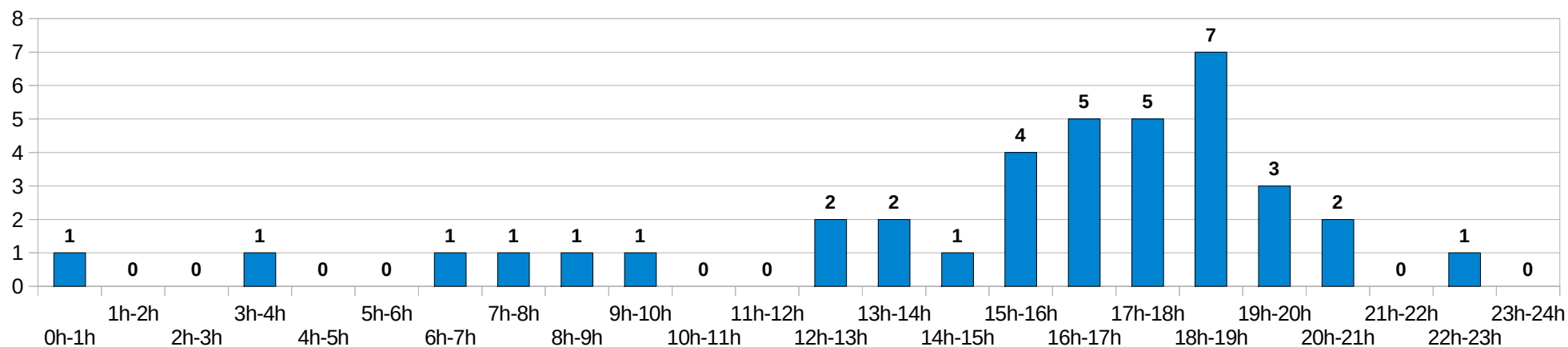
Bilan par tranche horaire

Même si le nombre d'accidents chez les 14-17 ans est assez faible, on remarque qu'une majorité des accidents survient l'après-midi, entre 15h et 19h.

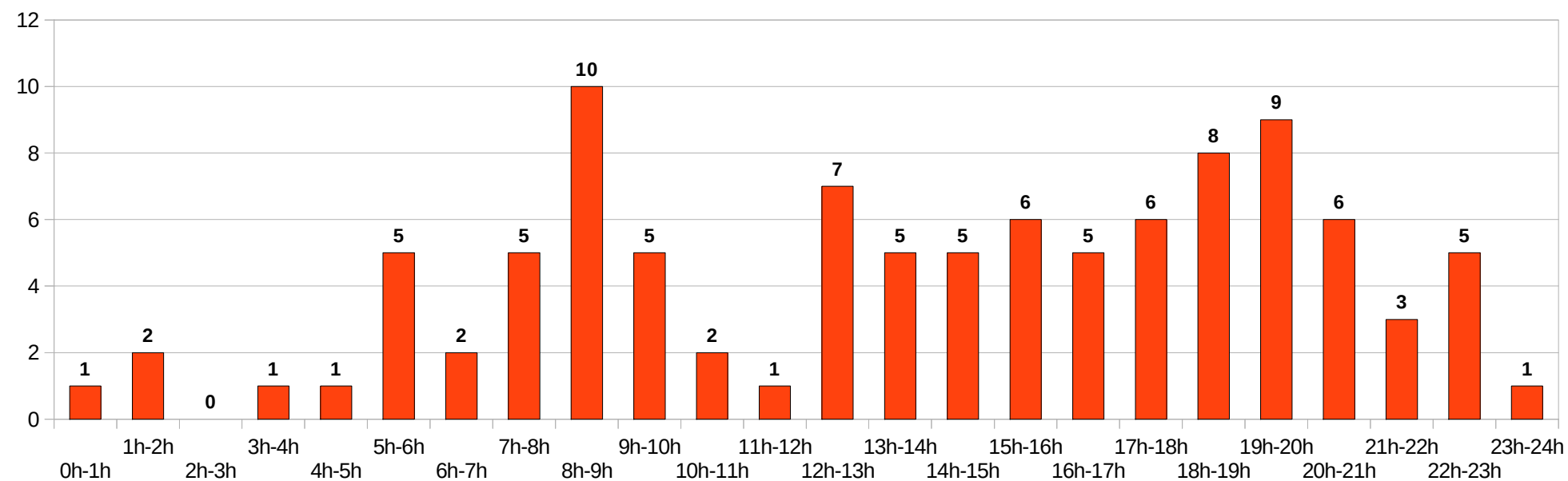
En ce qui concerne les 18-24 ans, les accidents sont davantage répartis, avec toutefois une concentration plus forte sur les horaires correspondant aux déplacements domicile-école ou domicile-travail : 8h-9h, 12h-13h et 18h-20h.

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

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



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



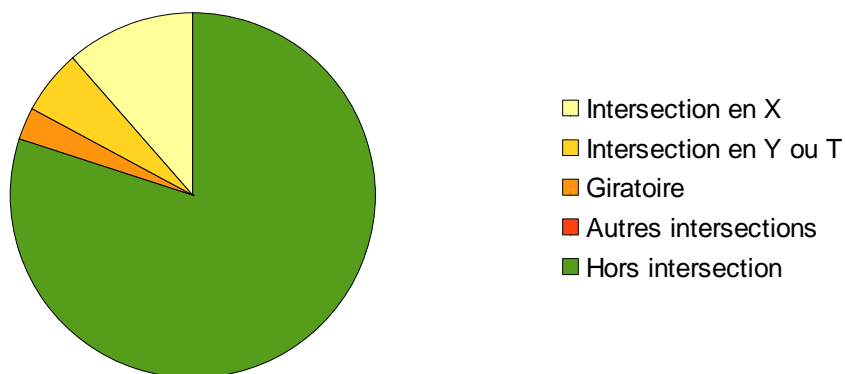
Localisation des accidents

Les 14-17 ans

80 % des accidents ont lieu hors intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
4	2	1	0	7	28

Répartition des accidents en/hors intersection

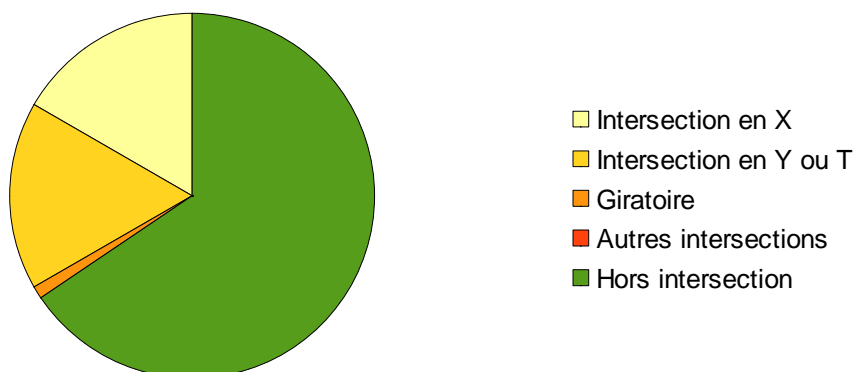


Les 18-24 ans

1/3 des accidents sont recensés en intersection. On ne dénombre, par contre, qu'un seul accident corporel dans les carrefours giratoires.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
15	15	1	0	31	59

Répartition des accidents en/hors intersection

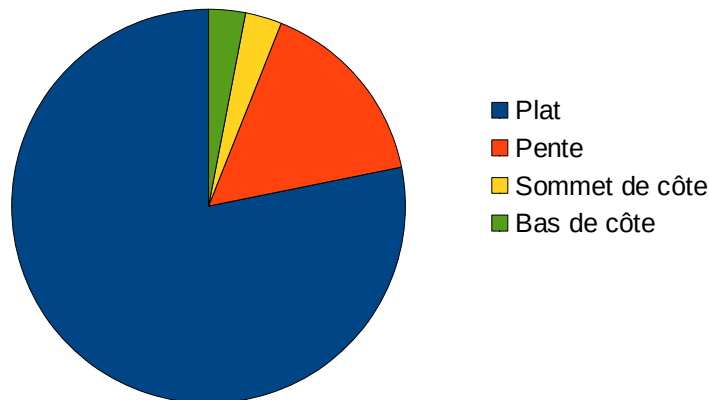


Répartition des accidents des 14-24 ans suivant le profil en long

78 % des accidents interviennent sur une section de route plate.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
104	21	4	4

Répartition des accidents suivant le profil en long

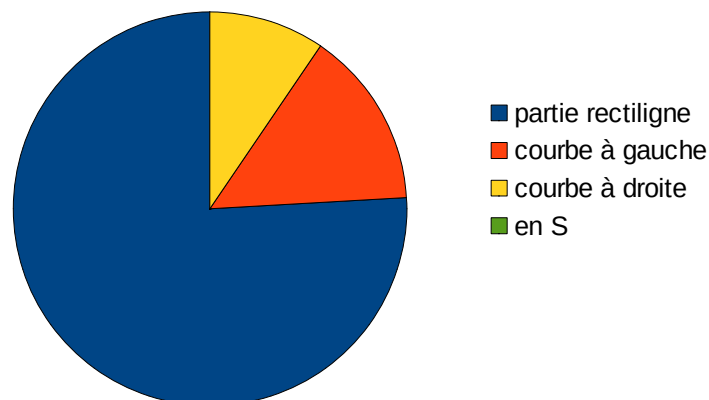


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

3/4 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
104	20	13	0

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



Enjeu « Deux-roues motorisés »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2015 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	1	1	121	109	50	49

On constate donc que les deux-roues motorisés sont impliqués dans 24 % des accidents corporels du département.

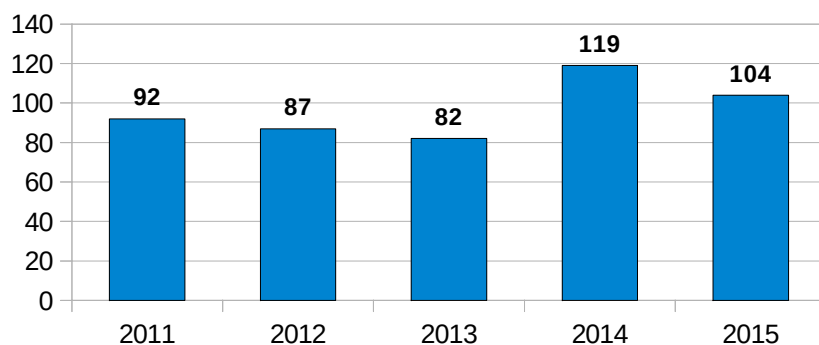
L'année 2015 confirme que, dans les accidents impliquant un deux-roues motorisé, une très grande majorité des victimes sont les usagers du deux-roues motorisé. Cela confirme la vulnérabilité de cette catégorie d'utilisateur.

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

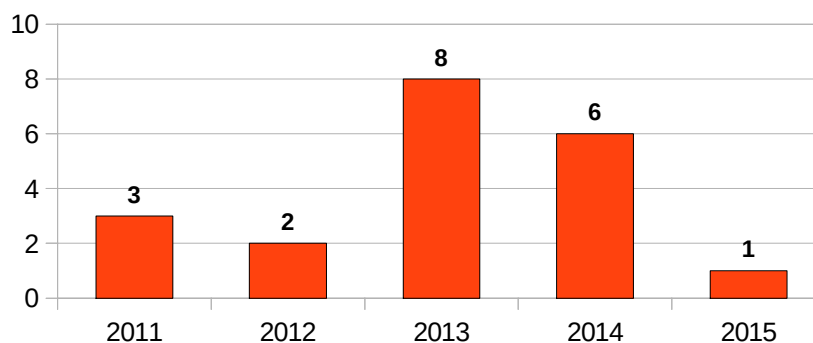
Le nombre d'accidents de deux-roues motorisés repart à la baisse (-15) après la forte hausse de 2014. La situation est identique pour le nombre de blessés (-14). On relève également un seul tué en 2015 alors que les années 2013 et 2014 en dénombrèrent beaucoup (respectivement 8 et 6). Enfin, on note que, depuis 2013, le nombre de blessés hospitalisés est inférieur à celui des blessés non hospitalisés.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2011	92	3	102	66
2012	87	2	94	64
2013	82	8	79	38
2014	119	6	123	59
2015	104	1	109	49

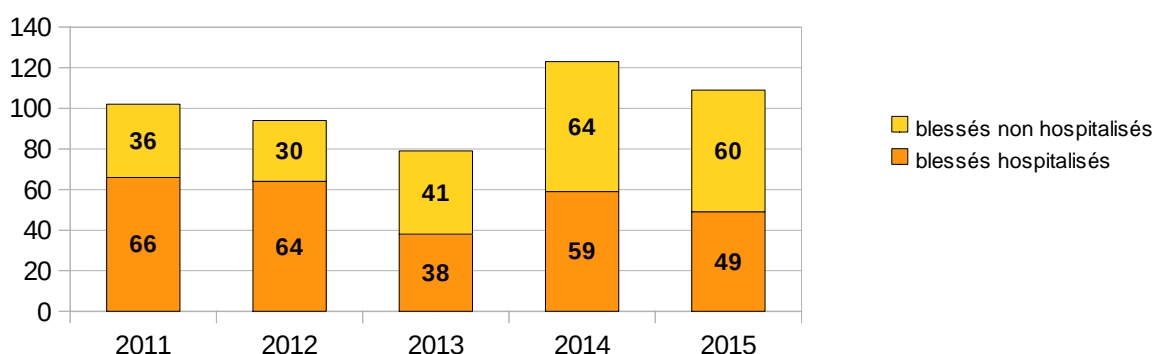
Evolution des accidents corporels



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 2015

Les accidents impliquant un deux-roues motorisé représentent 1/4 des accidents dans la Vienne. Ce taux est supérieur en région (29,6%), et atteint même 36,1 % en France métropolitaine.

De même, les parts des blessés et tués en deux-roues motorisés sont plus faibles en Vienne qu'aux niveaux régional ou national.

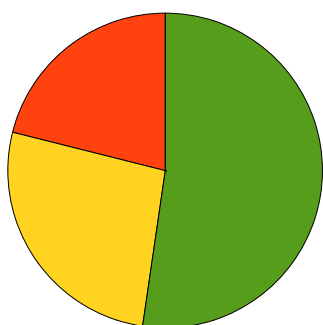
		accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	Nombre	104	1	109	49
	Pourcentage	24 %	3,6 %	19 %	25,9 %
Poitou-Charentes	Nombre	420	22	431	184
	Pourcentage	29,6 %	15 %	24,2 %	25,7 %
France métropolitaine	Nombre	20 407	769	20 284	8 232
	Pourcentage	36,1 %	22,2 %	28,6 %	31 %

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

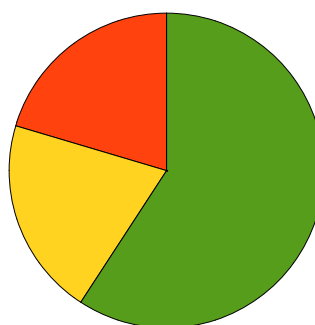
Même si, en nombre, les 25-64 ans sont les principales victimes d'accidents de deux-roues motorisés, on constate, qu'au regard de leur représentation dans la population, ce sont les 14-24 ans qui sont les plus exposés.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	0	0
14 – 17 ans	0	23	10
18 – 24 ans	0	29	10
25 – 64 ans	1	57	29
65 – 74 ans	0	0	0
75 ans et plus	0	0	0

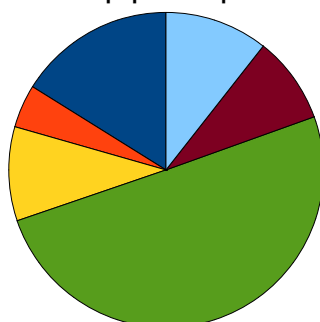
Blessés



Blessés hospitalisés



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 +

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

65 % 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 30 % 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	15	1			50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	2	2				2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	14					1	VL ou VU		
VL ou VU				41	7	20	5	PL	
PL					1				Autre mode
Autre mode						1			
Sur les 104 accidents	31	3	0	57	12	38	68	1	1

Bilan par type de réseau

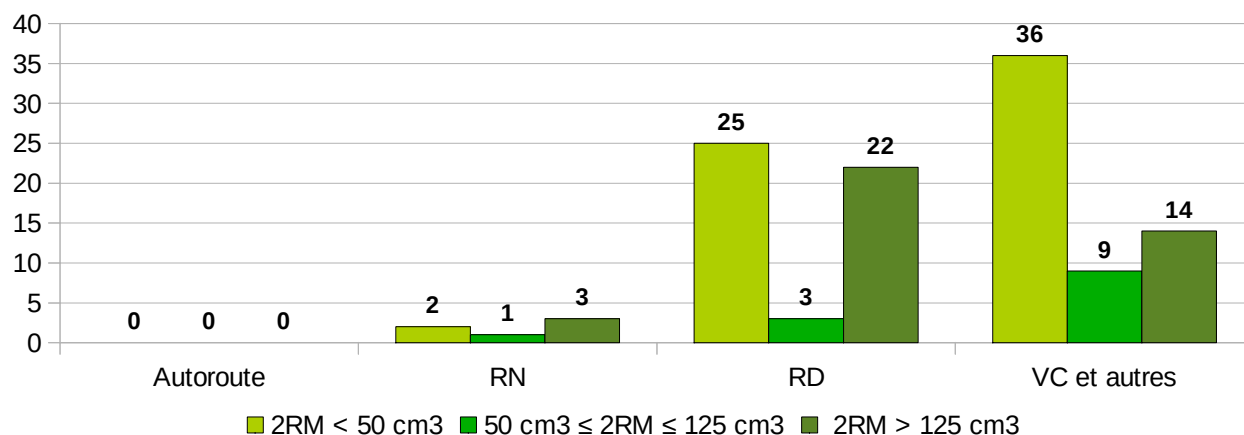
Il n'a été recensé aucun accident de deux-roues motorisés sur autoroute en 2015. Par ailleurs, ceux sur routes nationales sont très rares.

En outre, 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	0
RN	2	1	3
RD	25	3	22
VC et autres	36	9	14

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

Répartition des accidents par type de réseau

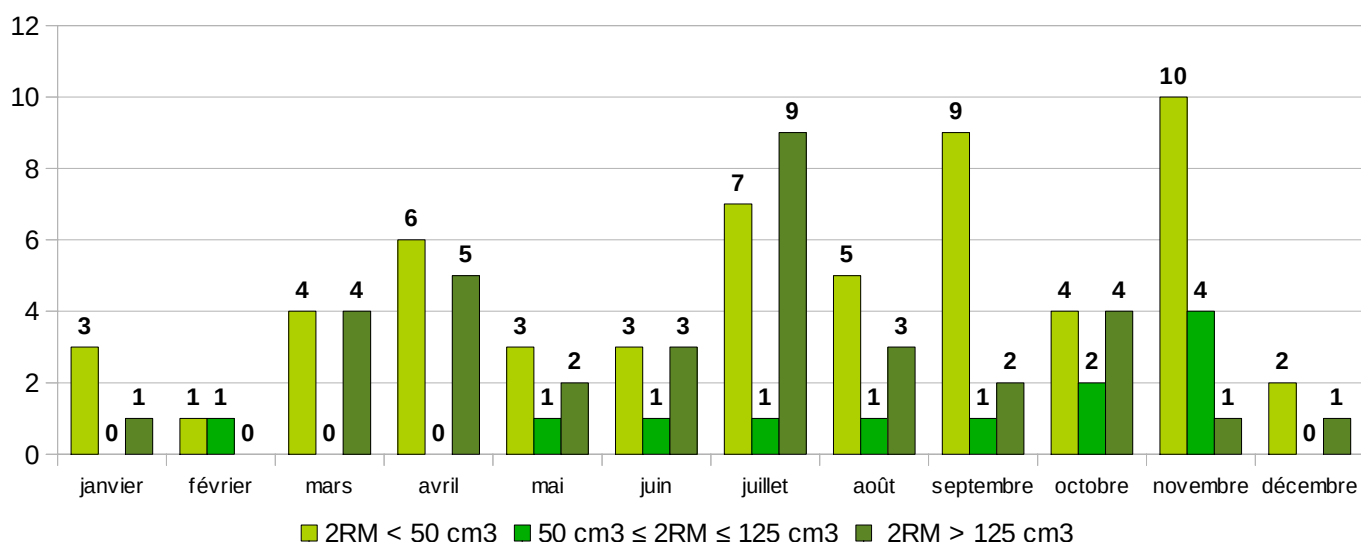


Bilan par mois

Juillet a été le mois le plus accidentogène pour les deux-roues motorisés avec 17 accidents recensés. À l'inverse, février n'a dénombré que 2 accidents. On note également que les accidents de deux-roues motorisés sont plus nombreux au 2nd semestre.

mois	accidents		
	2RM < 50 cm ³	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	2RM > 125 cm ³
janvier	3	0	1
février	1	1	0
mars	4	0	4
avril	6	0	5
mai	3	1	2
juin	3	1	3
juillet	7	1	9
août	5	1	3
septembre	9	1	2
octobre	4	2	4
novembre	10	4	1
décembre	2	0	1

Répartition des accidents de deux-roues motorisés par mois

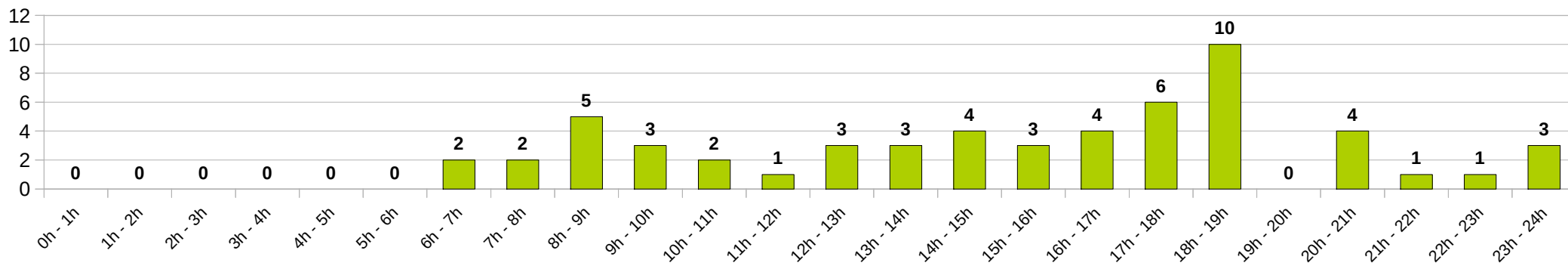


Bilan par tranche horaire

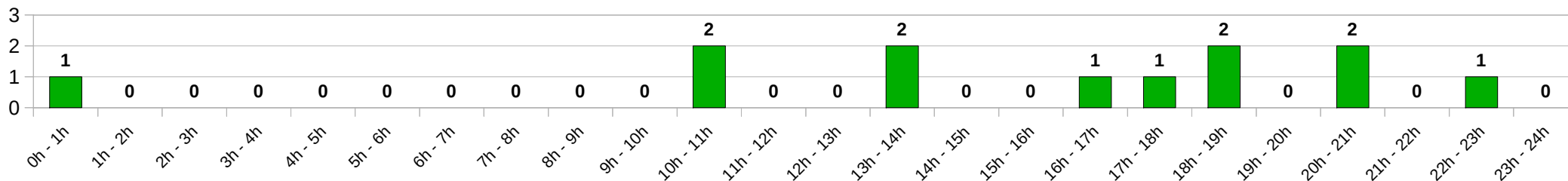
Les accidents de deux-roues motorisés ont principalement lieu en journée, avec des pics sur les créneaux des trajets domicile-travail ou domicile-école (8h-9h et 17h-19h). On constate également un nombre non négligeable d'accidents en soirée chez les grosses cylindrées.

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

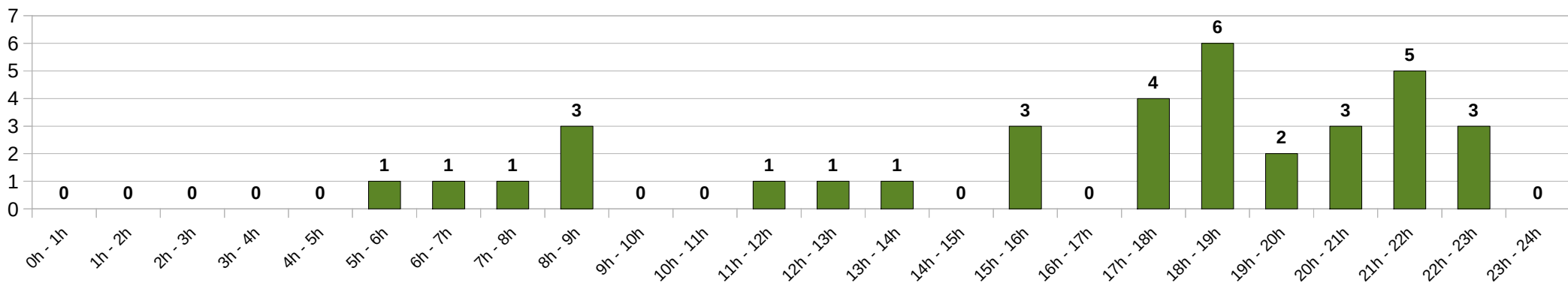
Répartition des accidents de deux-roues motorisés inférieurs à 50 cm³ selon la tranche horaire



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

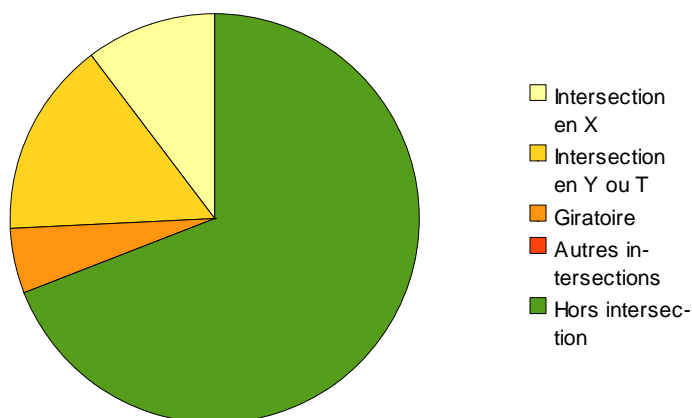


Localisation des accidents

69 % des accidents de deux-roues motorisés se situent hors intersection. On note également que, sur l'ensemble des accidents survenus dans le département en 2015, 5 des 9 accidents recensés dans un giratoire impliquent un deux-roues motorisé.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
10	15	5	0	30	67

Répartition des accidents en/hors intersection



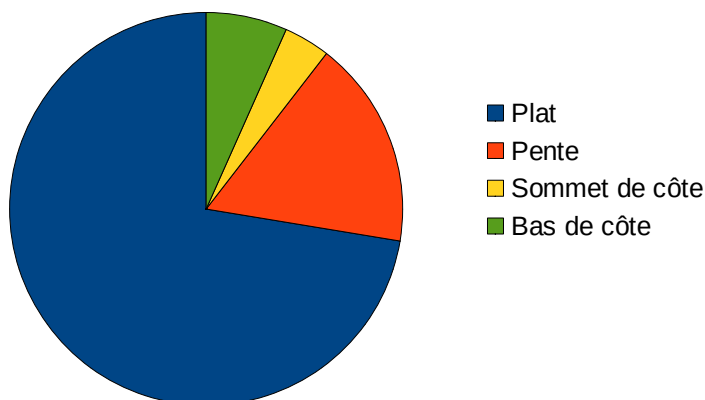
Répartition des accidents suivant le profil en long

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
76	18	4	7

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

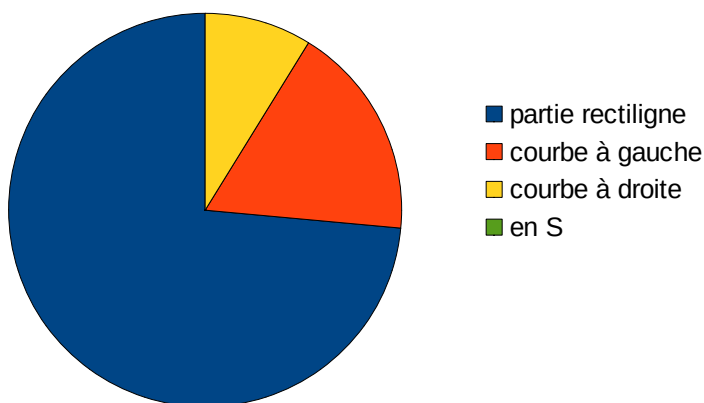
3/4 des accidents se situent sur des parties rectilignes de route.

On dénombre également deux fois 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
75	18	9	0

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 2015 des accidents impliquant un conducteur avec alcoolémie positive s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
50	4	66	30

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

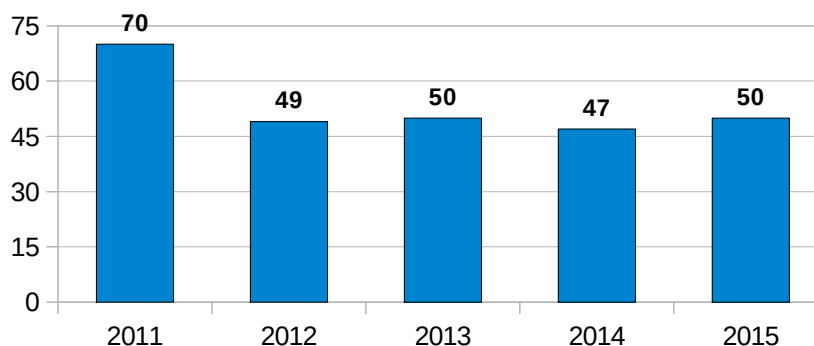
Le nombre d'accidents corporels impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie se stabilise autour de 50 depuis 2012.

Le nombre de tués, quant à lui, revient au niveau des années 2011-2012 (3-4 tués) après avoir connu des années 2013-2014 difficiles.

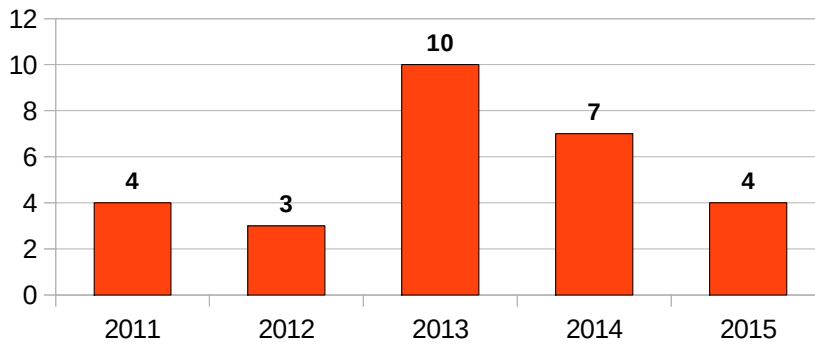
Depuis 3 ans, environ la moitié des blessés sont des blessés hospitalisés.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2011	70	4	93	45
2012	49	3	66	43
2013	50	10	62	32
2014	47	7	55	27
2015	50	4	66	30

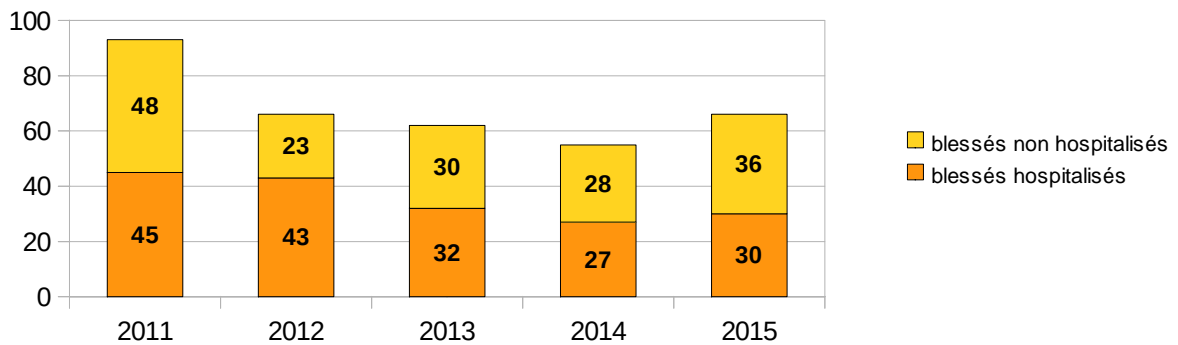
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués

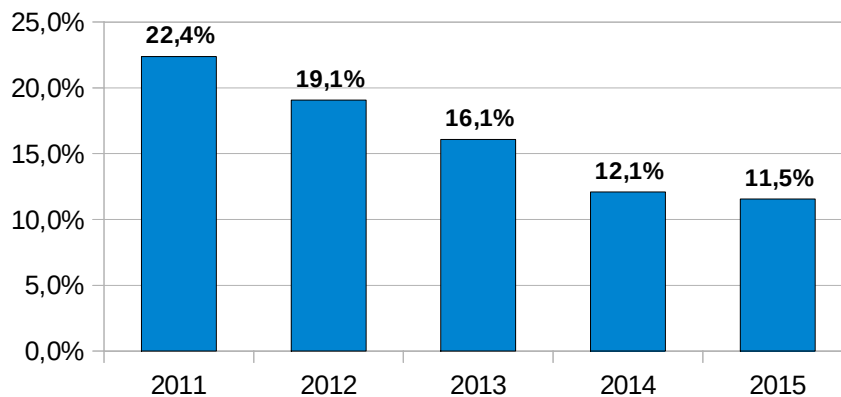


Evolution des blessés



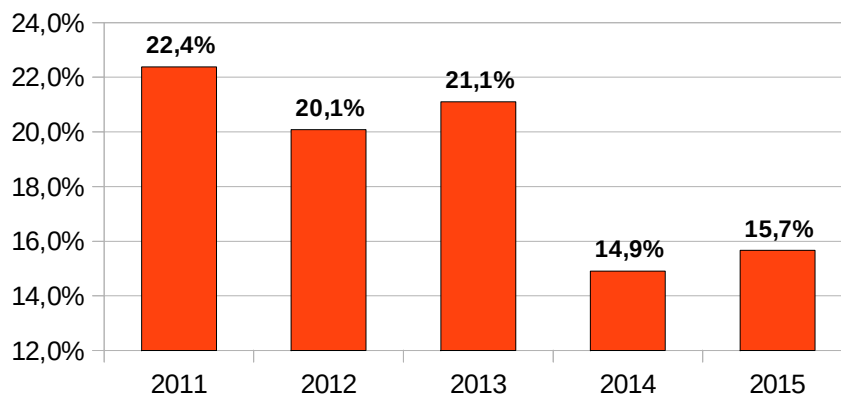
En 5 ans, la part des accidents avec alcoolémie positive a quasiment été divisée par 2. A noter que, depuis 2012, cette chute s'explique, non pas par un nombre d'accidents avec alcoolémie positive en baisse, mais par un nombre total d'accidents en forte augmentation.

Part des accidents avec alcoolémie positive



En 2015, la part des victimes graves est en légère hausse par rapport à 2014 (+0,8%), mais reste très inférieure à celles enregistrées les années précédentes.

Part des victimes graves dans les accidents

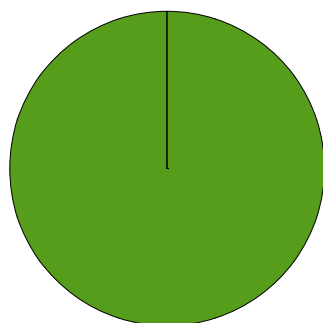


Bilan par classe d'âge

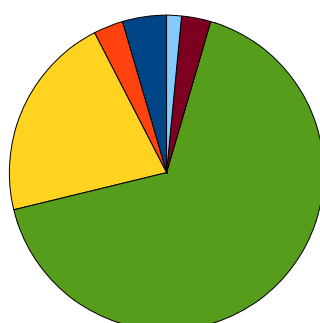
Les 25-64 ans sont les principales victimes des accidents avec alcoolémie positive. On constate également que la part des blessés âgés de 18 à 24 ans est non négligeable par rapport à la représentation de cette classe d'âge dans la population départementale.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	3	0
14 – 17 ans	0	2	2
18 – 24 ans	0	14	6
25 – 64 ans	4	44	20
65 – 74 ans	0	2	1
75 ans et plus	0	1	1

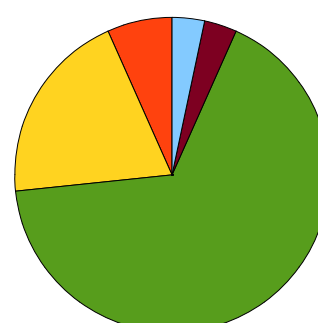
Tués



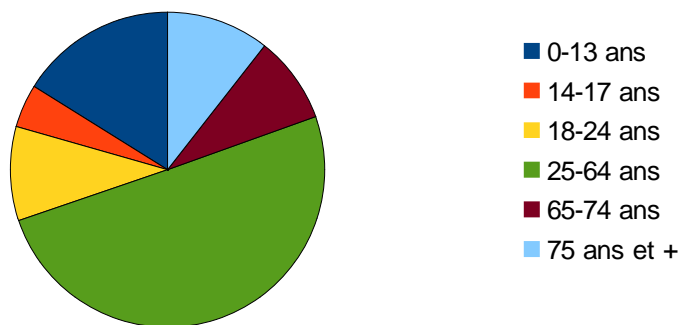
Blessés



Blessés hospitalisés



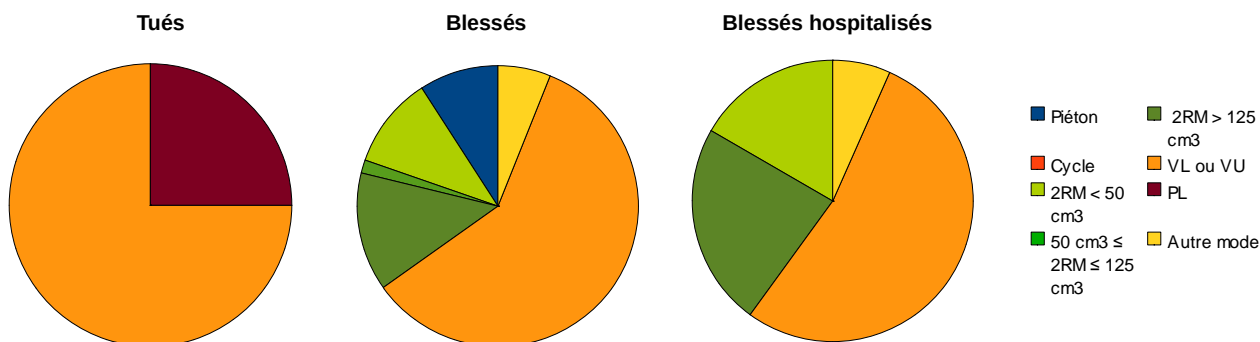
Répartition de la population par classes d'âge



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 deux-roues motorisés chez les blessés hospitalisés.

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	6	0
Cycle	0	0	0
2RM < 50 cm ³	0	7	5
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	1	0
2RM > 125 cm ³	0	9	7
VL ou VU	3	39	16
PL	1	0	0
Autres modes	0	4	2



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 11 conducteurs de deux-roues motorisé avaient dépassé le taux légal d'alcoolémie autorisé.

On remarque également que, dans 68 % des accidents, un « VL ou VU » est impliqué.

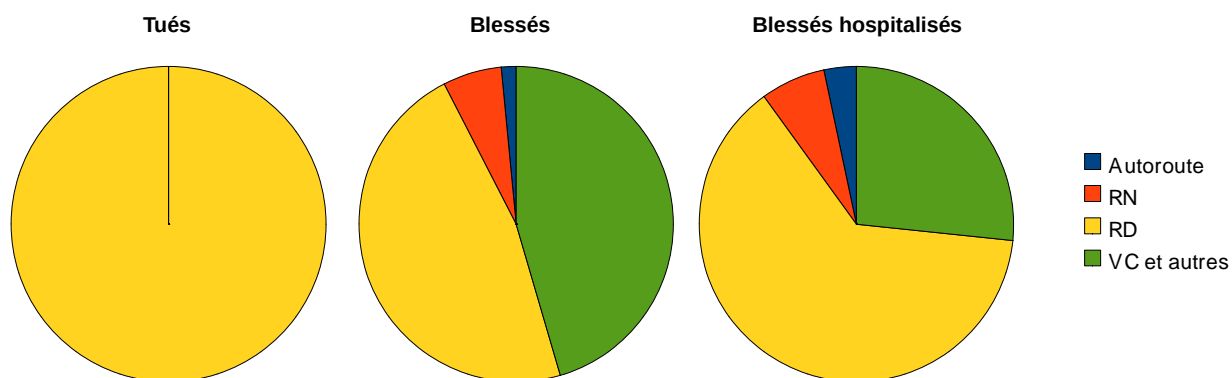
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	5	1			50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³		1				2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	6						VL ou VU		
VL ou VU	18	1		1		1	12	PL	
PL	1								Autre mode
Autre mode	1					1	1		
Sur les 50 accidents	31	3	0	7	1	8	34	1	3

Bilan par type de réseau

La moitié des accidents impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie (25) se situe sur routes départementales (RD). On note également que les accidents sur voies communales (VC et autres) sont nombreux (20).

Par ailleurs, les 4 tués dans les accidents impliquant un conducteur alcoolisé sont tous recensés sur RD.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	1	0	1	1
RN	4	0	4	2
RD	25	4	31	19
VC et autres	20	0	30	8



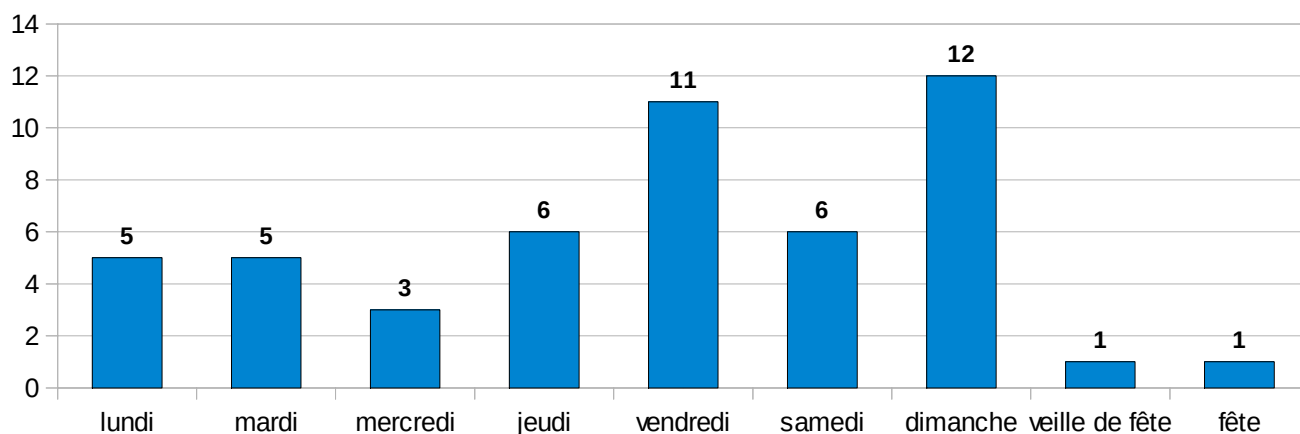
Bilan par jour de la semaine

En 2015, les accidents impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie sont plus nombreux les vendredis et dimanches. C'est, par conséquent, sur ces deux jours, où l'on dénombre le plus grand nombre de victimes.

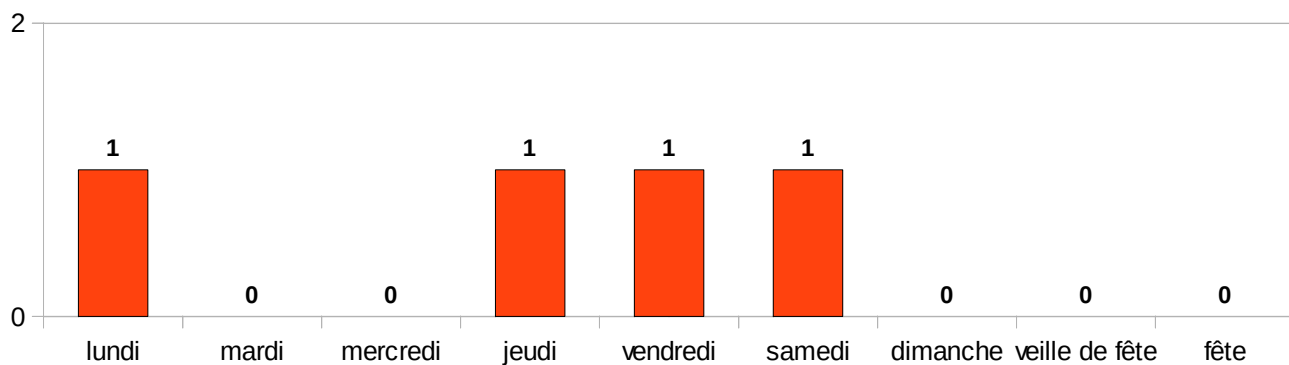
On remarque également qu'on recense peu d'accidents les fêtes et veilles de fête.

jour	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
lundi	5	1	6	4
mardi	5	0	9	3
mercredi	3	0	4	2
jeudi	6	1	9	5
vendredi	11	1	13	3
samedi	6	1	5	2
dimanche	12	0	18	10
veille de fête	1	0	1	1
fête	1	0	1	0

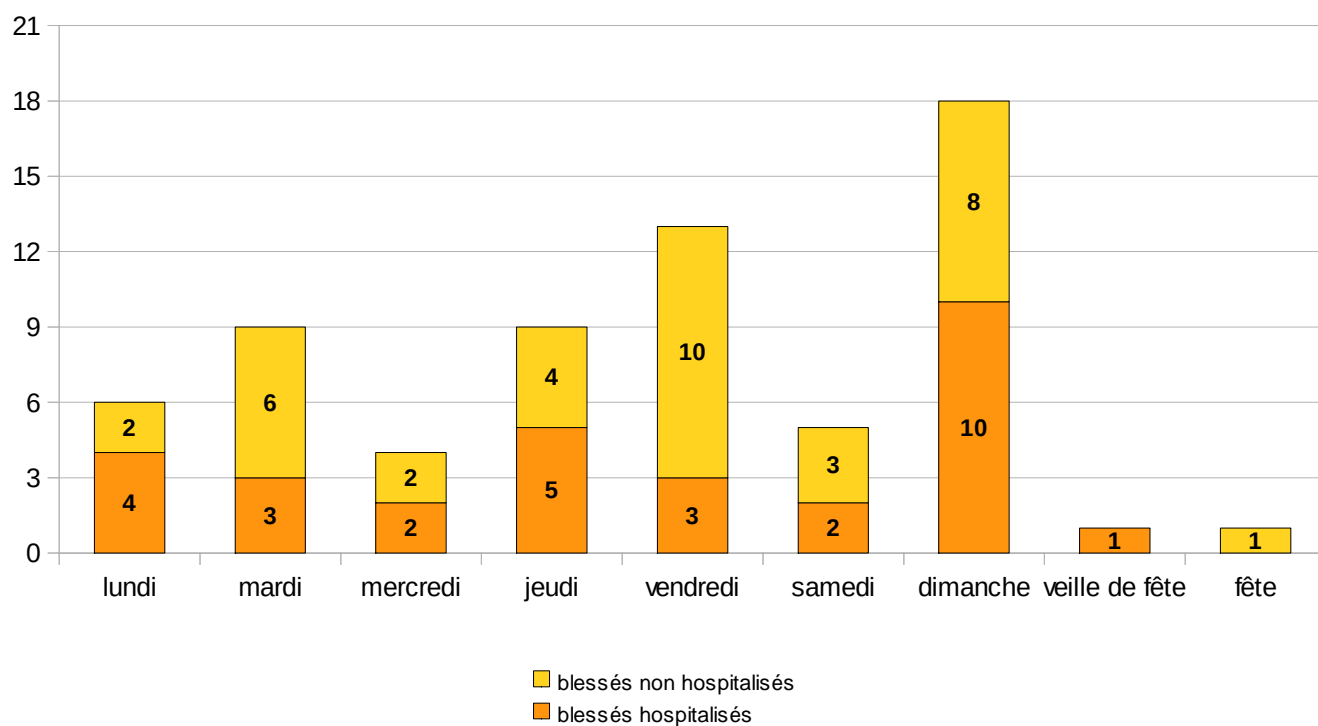
Répartition des accidents selon le jour



Répartition des tués selon le jour



Répartition des blessés selon le jour

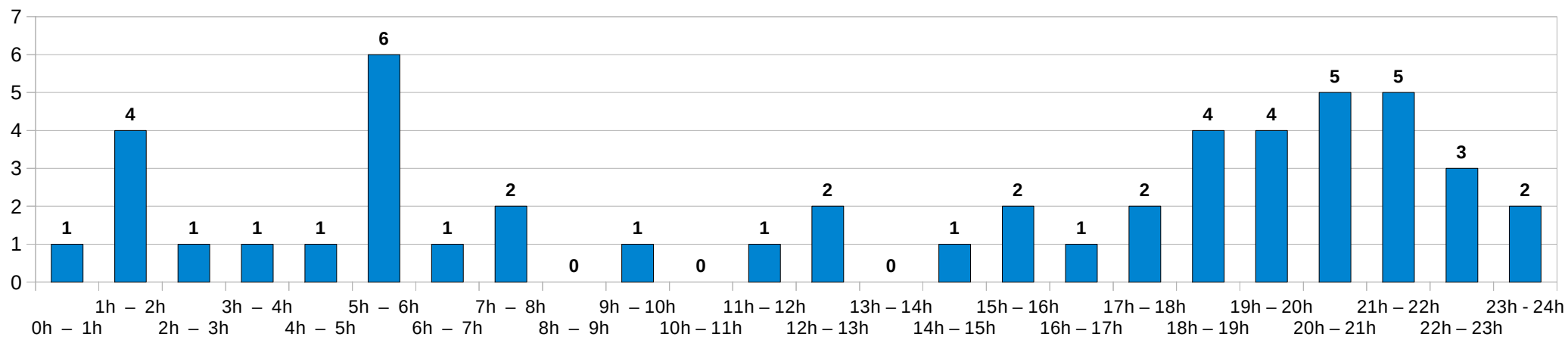


Bilan par tranche horaire

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	4	1	1	1	6	1	2	0	1	0	1	2	0	1	2	1	2	4	4	5	5	3	2

Répartition des accidents selon la tranche horaire

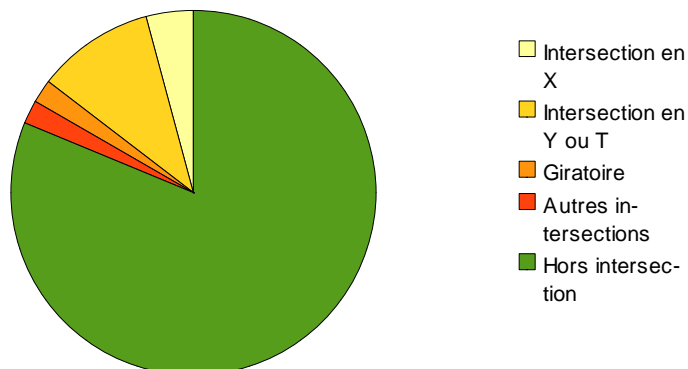


Localisation des accidents

81 % 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	
2	5	1	1	9	39

Répartition des accidents en/hors intersection

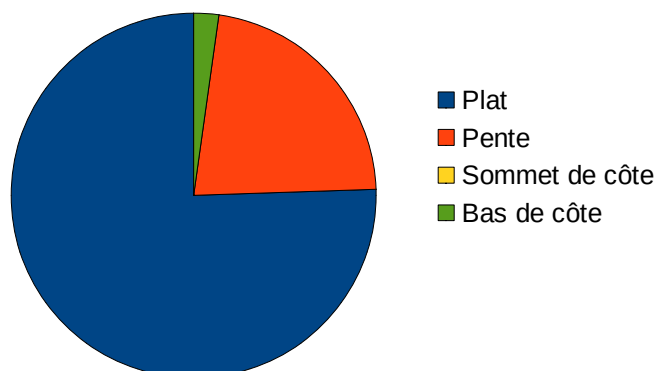


Répartition des accidents suivant le profil en long

3/4 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. Le reste des accidents, à une exception près, se situe en pente.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
34	10	0	1

Répartition des accidents suivant le profil en long

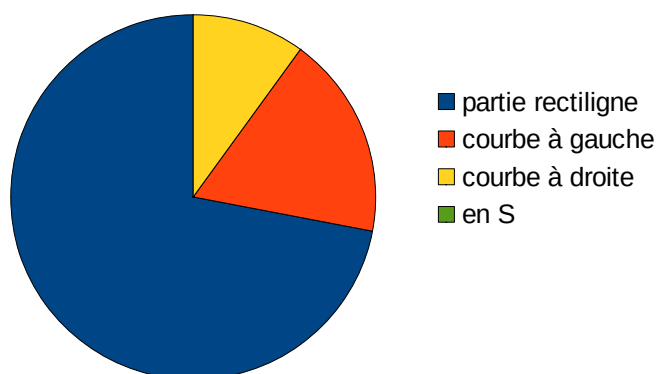


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

Alors que 20 % des accidents du département se produisent en courbe, on note que cette part atteint 28 % 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
36	9	5	0

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 736 en 2014, soit 46 de moins qu'en 2014. Ce chiffre confirme la baisse engagée depuis plusieurs années. Cependant, chaque mois, dans la Vienne, ce sont en moyenne 61 personnes qui perdent momentanément leur permis à cause de l'alcool.

Les stupéfiants

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2015 des accidents impliquant un conducteur contrôlé positif à au moins un produit stupéfiant s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
21	1	29	15

Il est néanmoins important de signaler que, sur les 433 accidents corporels recensés sur le département en 2015, 149 ont fait l'objet d'un dépistage de produits stupéfiants sur au moins un conducteur, soit 34 % des accidents.

Ainsi, parmi les 149 accidents, un conducteur s'est révélé positif à au moins un produit stupéfiant dans 21 cas, soit 14 %.

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

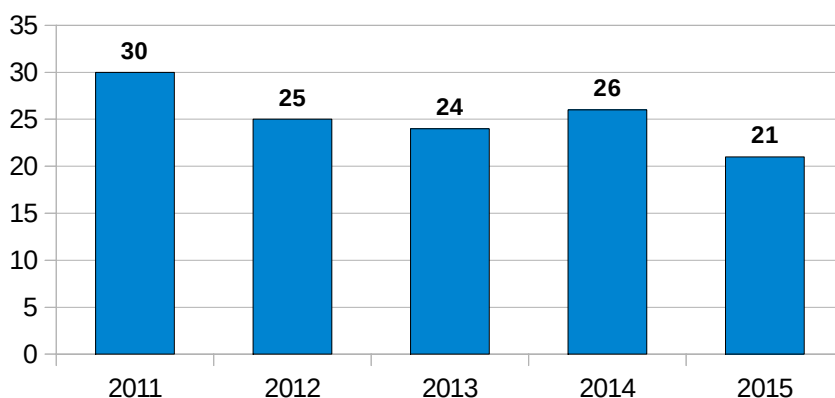
Sur les 5 dernières années, une moyenne de 136 accidents corporels par an ont fait l'objet d'un dépistage de produits stupéfiants.

On note que le nombre d'accidents dont un conducteur s'est révélé positif à au moins un produit stupéfiant baisse légèrement en 2015 (21). Le nombre de tués est également moindre.

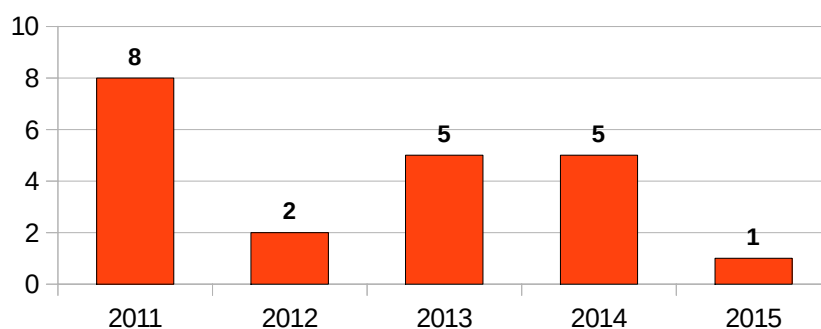
Enfin, on remarque que, depuis trois ans, la part des victimes graves diminue. Elle reste cependant élevée par rapport à l'accidentalité générale du département.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2011	30	8	33	28
2012	25	2	35	24
2013	24	5	36	19
2014	26	5	28	16
2015	21	1	29	15

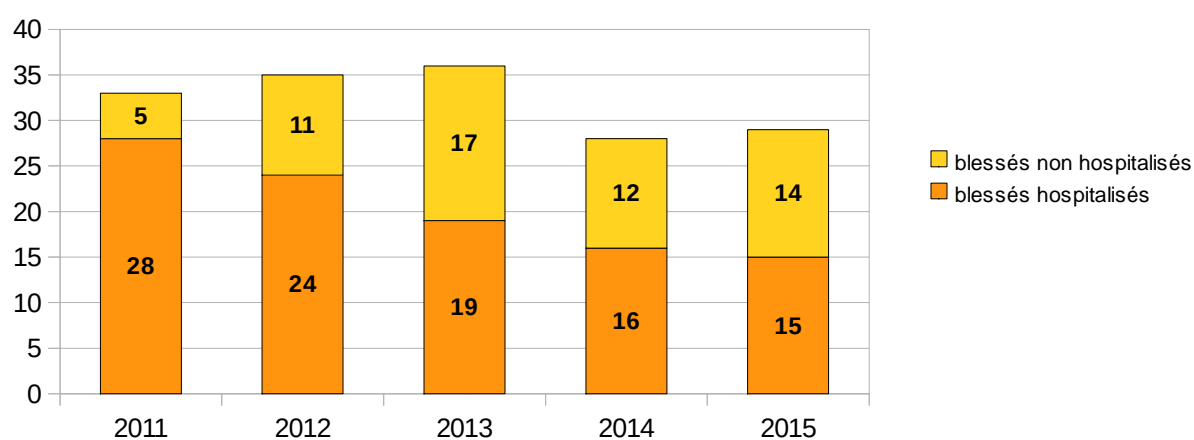
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



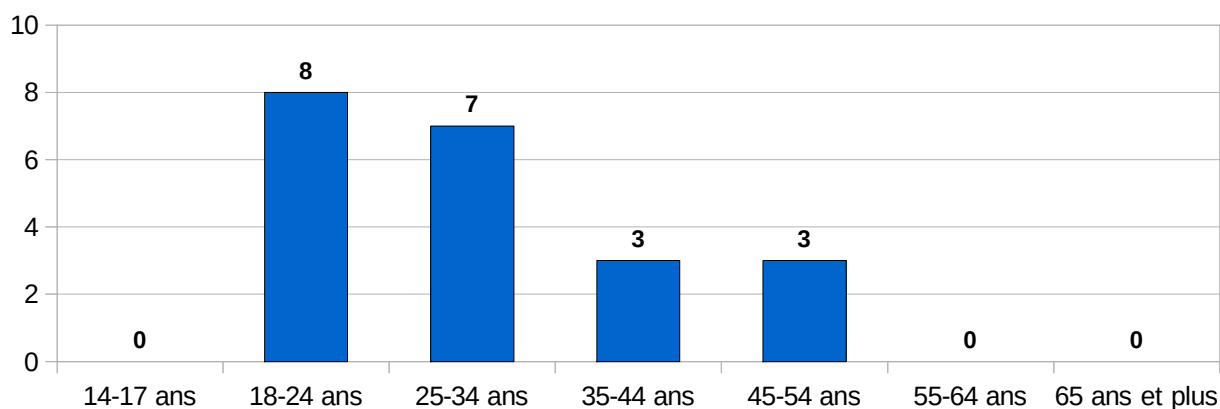
Evolution du nombre de blessés



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 2015 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
13	1	19	8

Évolution de l'accidentalité avec mélange alcool / 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.

Par ailleurs, le nombre de ces accidents diminue encore en 2015.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2011	19	2	20	19
2012	18	1	24	15
2013	18	3	28	15
2014	15	1	15	9
2015	13	1	19	8

Enjeu « Les 75 ans et plus »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2015 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
37	4	2	50	39	27	22

Les accidents impliquant une personne âgée d'au moins 75 ans représentent donc 8,5 % des accidents du département.

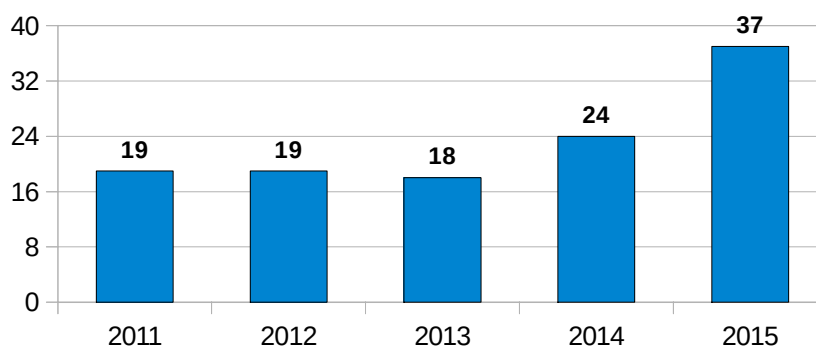
Pour rappel, les personnes âgées d'au moins 75 ans représentent 10,6 % de la population départementale.

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

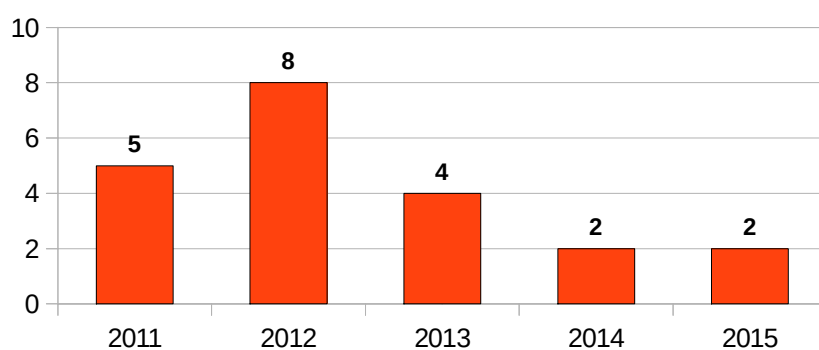
Les années 2014 et 2015 se caractérisent par une hausse des accidents et des blessés. Cependant, le nombre de tués (2) est plus faible que les années précédentes.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2011	19	5	17	10
2012	19	8	17	12
2013	18	4	16	9
2014	24	2	24	19
2015	37	2	39	22

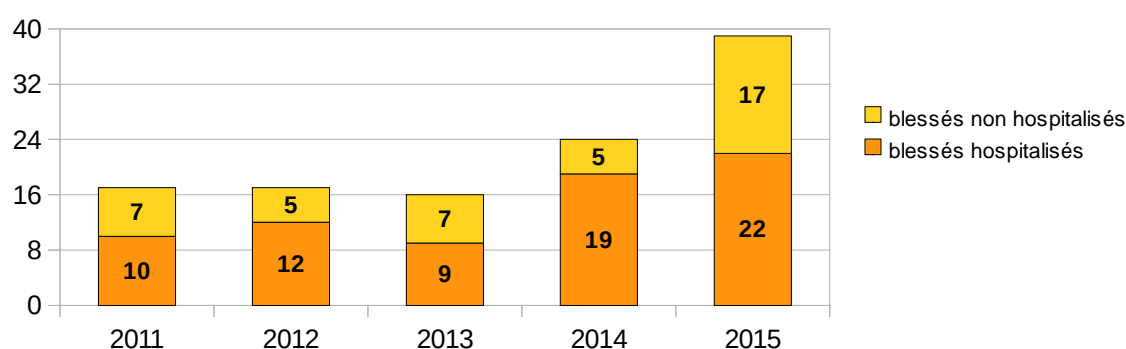
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



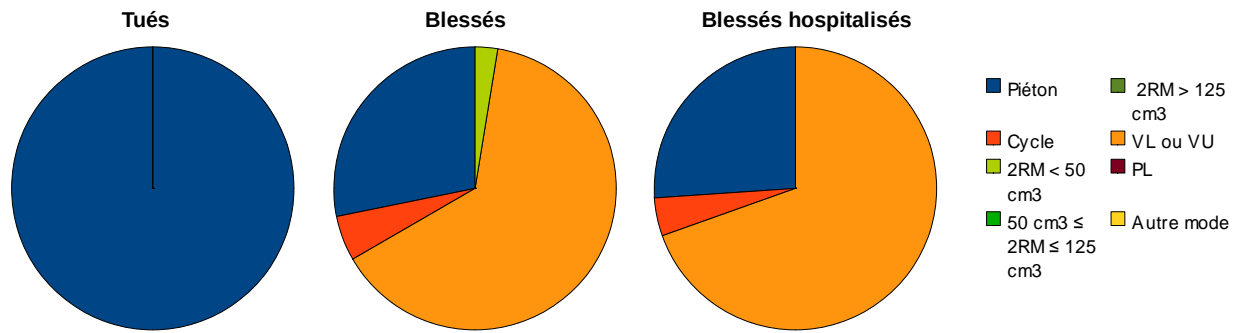
Evolution du nombre de blessés



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

La majorité des victimes se retrouve dans la catégorie d'utilisateurs « VL ou VU ». On constate cependant que les piétons sont beaucoup plus exposés dans cette classe d'âge, comme le montrent les deux tués piéton.

catégorie d'utilisateur	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	2	11	6
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	0	25	16
PL	0	0	0
Autres modes	0	1	0



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

Seuls 5 accidents n'impliquent aucun VL ou VU. On note également que 1/3 des accidents implique des piétons.

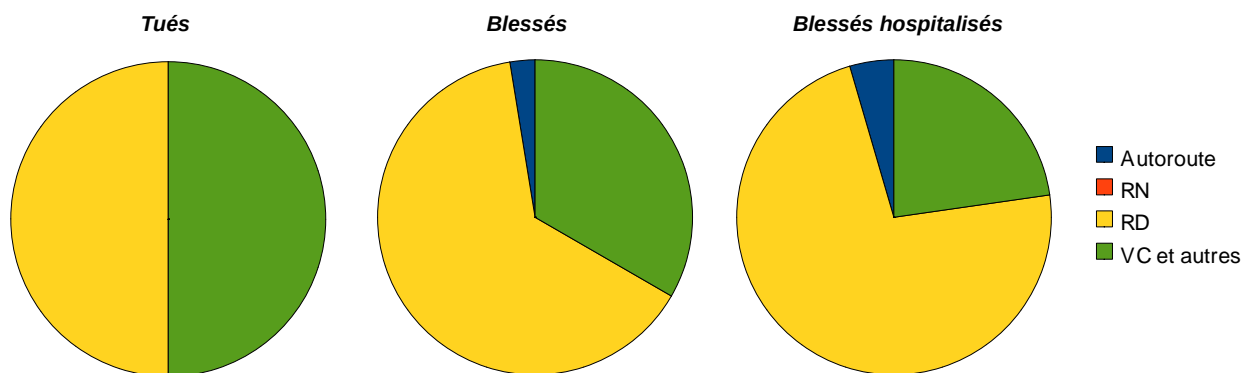
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle		1		2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³					50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³		1				2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³							VL ou VU		
VL ou VU	7	10	1				12	PL	
PL							1		Autre mode
Autres modes	1	1	1				1		
Sur les 37 accidents	8	13	3	0	1	0	32	1	4

Bilan par type de réseau

Mis à part un accident sur autoroute, la totalité 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 les blessures sont plus importantes sur routes départementales. Le rapport RD/VC s'est donc inversé par rapport à l'année 2014.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	1	0	1	1
RN	0	0	0	0
RD	22	1	25	16
VC et autres	18	1	13	5

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

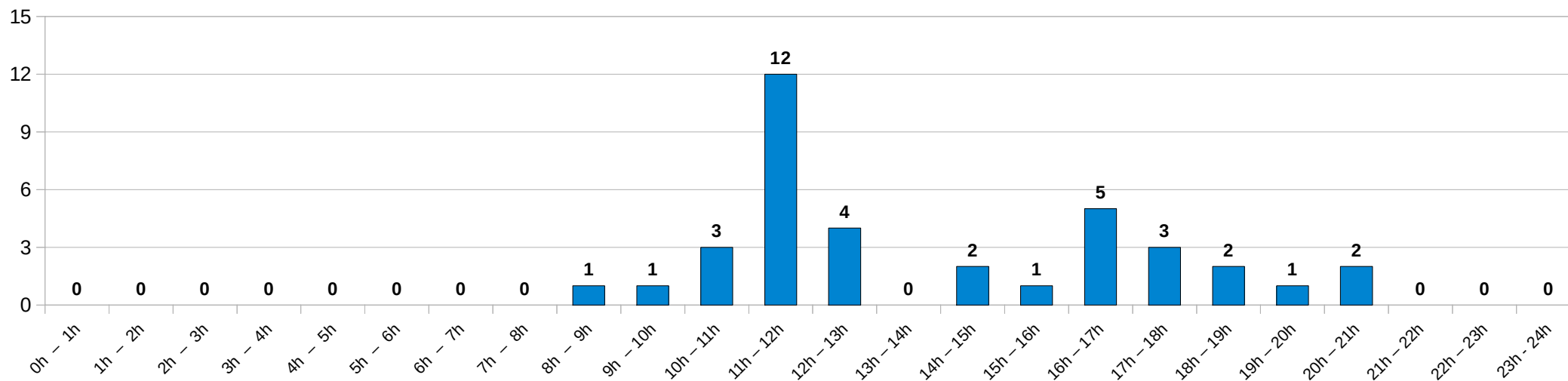


Bilan par tranche horaire

Les accidents impliquant une personne âgée d'au moins 75 ans se produisent en journée. On note un pic sur le créneau 11h-12h. Pourtant, en 2014, aucun accident n'avait été recensé sur cette plage horaire.

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	0	1	1	3	12	4	0	2	1	5	3	2	1	2	0	0	0

Répartition des accidents selon la tranche horaire



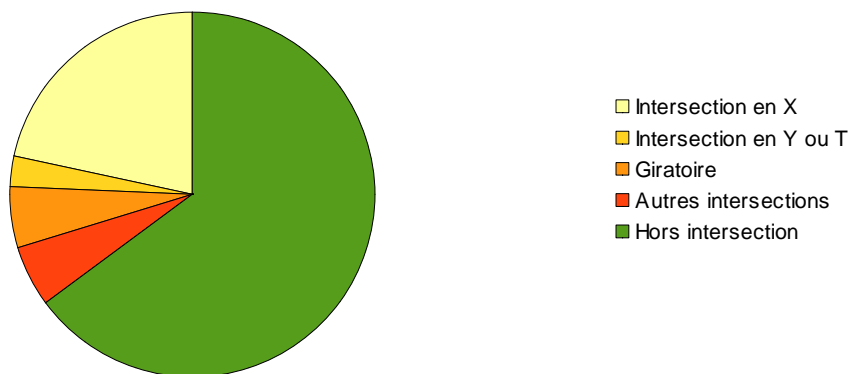
Localisation des accidents

2/3 des accidents (24) ont lieu hors intersection.

Par ailleurs, les intersections en X sont celles où l'on dénombre le plus grande nombre d'accidents (8).

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
8	1	2	2	13	24

Répartition des accidents en/hors intersection

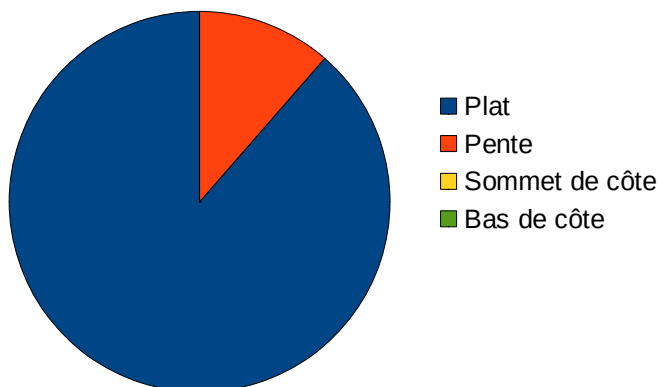


Répartition des accidents des 75 ans et plus suivant le profil en long

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
31	4	0	0

Répartition des accidents suivant le profil en long

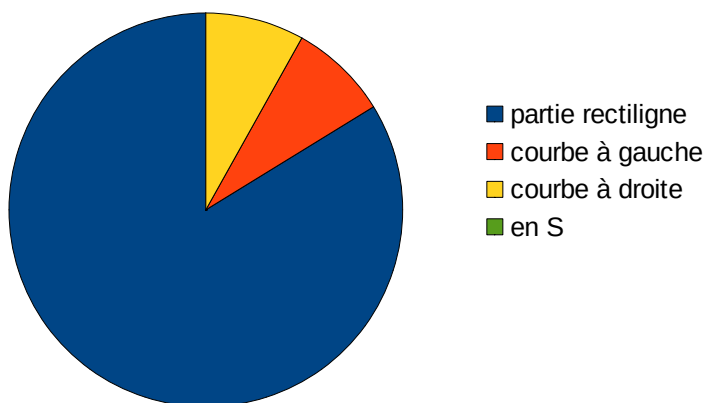


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

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	3	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 2015 de l'accidentalité dans la communauté d'agglomération de Grand Poitiers s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
254	3	352	38

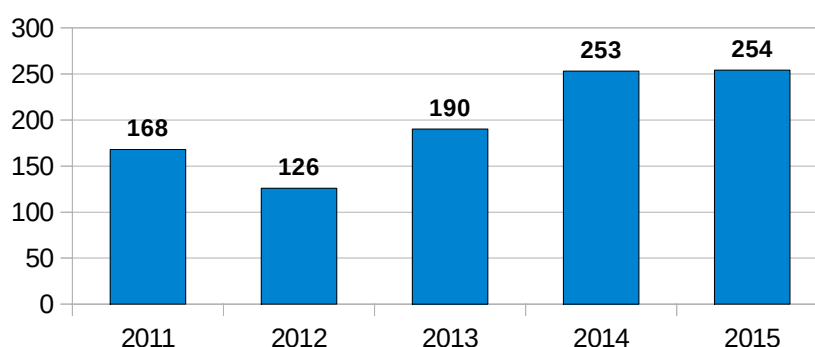
Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

L'année 2015 se situe au même niveau que l'année 2014 en matière d'accidents corporels et de blessés. Par contre, le nombre de victimes graves connaît une baisse assez conséquente.

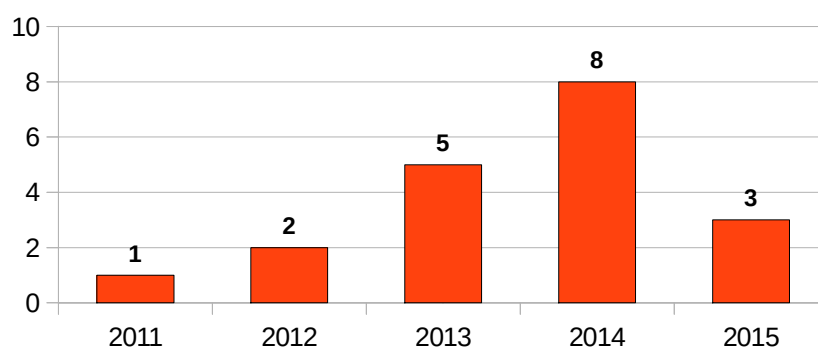
On peut également remarquer que les nombres d'accidents et de blessés en 2015 restent supérieurs à ceux des années 2011, 2012 et 2013.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2011	168	1	241	57
2012	126	2	195	64
2013	190	5	268	70
2014	253	8	344	66
2015	254	3	352	38

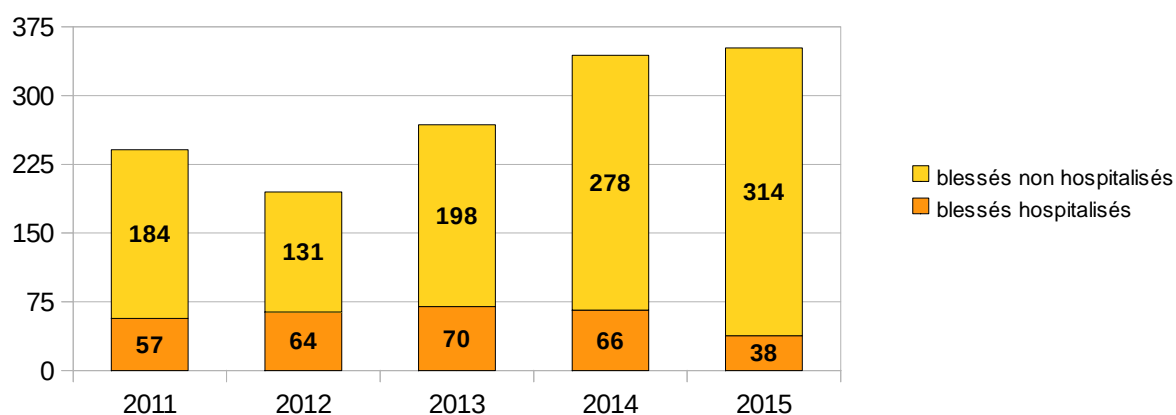
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



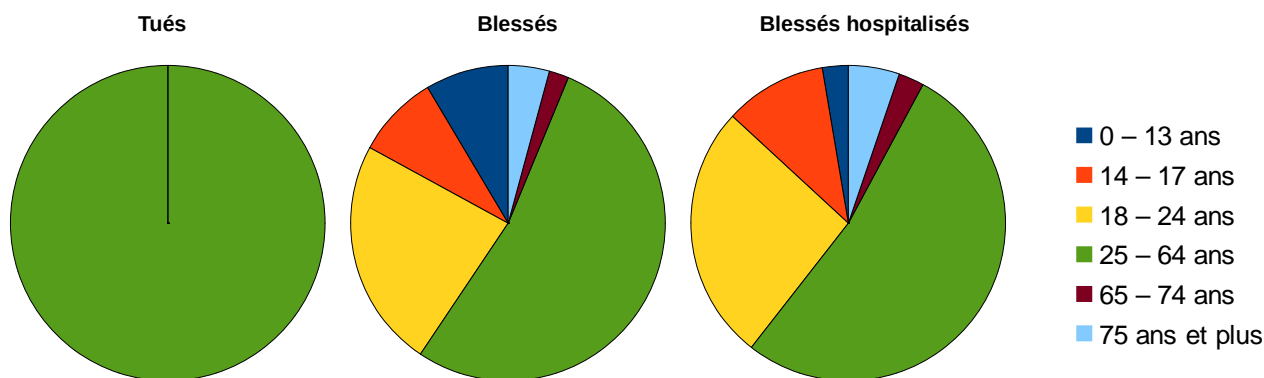
Evolution des blessés



Bilan par classe d'âge

Comme en 2014, la moitié des blessés recensés en 2015 sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers sont des personnes âgées de 25 à 64 ans. On note d'ailleurs que les 3 tués font partie de cette classe d'âge. En outre, 40 % des victimes ont moins de 25 ans.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	30	1
14 – 17 ans	0	30	4
18 – 24 ans	0	83	10
25 – 64 ans	3	187	20
65 – 74 ans	0	7	1
75 ans et plus	0	15	2



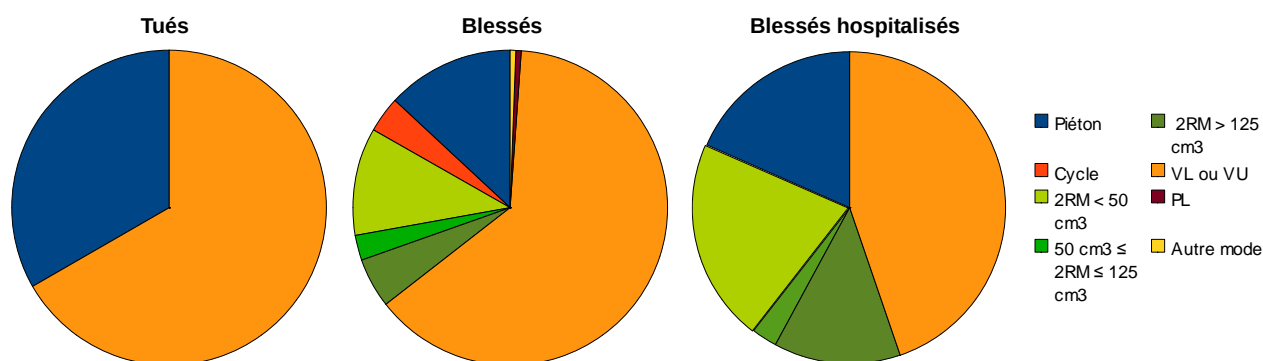
Bilan par catégorie d'utilisateur

93 % 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 24 % des accidents. On note également que 17 % des accidents concernent des piétons.

Par contre, quand on s'intéresse aux victimes graves, ces pourcentages sont différents : 46 % en VL/VU, 34 % en deux-roues motorisés et 20 % pour les piétons.

Enfin, 1 tué est piéton et 2 tués le sont en VL/VU.

catégorie d'utilisateur	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	43	1	46	7
Cycle	14	0	13	0
2RM < 50 cm ³	37	0	39	8
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	7	0	9	1
2RM > 125 cm ³	18	0	18	5
VL ou VU	236	2	223	17
PL	5	0	2	0
Autres modes	5	0	2	0



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

20 % des accidents recensés sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers n'impliquent qu'un seul véhicule. Par ailleurs, 93 % des accidents impliquent un VL ou VU. Enfin, on remarque que 24 % des accidents impliquent un deux-roues motorisés et 17 % un piéton.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle	1	1		2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	6	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						VL ou VU		
VL ou VU	39	39	10	30	4	15	96	PL	
PL			1		1		3		Autre mode
Autre mode		1	1				3		1
Sur les 254 accidents	50	43	14	37	7	18	236	5	5

Bilan par type de réseau

54 % des accidents survenant sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers ont lieu sur voies communales (ou autres) et 35 % sur routes départementales.

Par contre, 2 des 3 tués sont recensés sur routes départementales.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	2	0	2	2
RN	24	0	37	5
RD	90	2	130	14
VC et autres	138	1	183	17



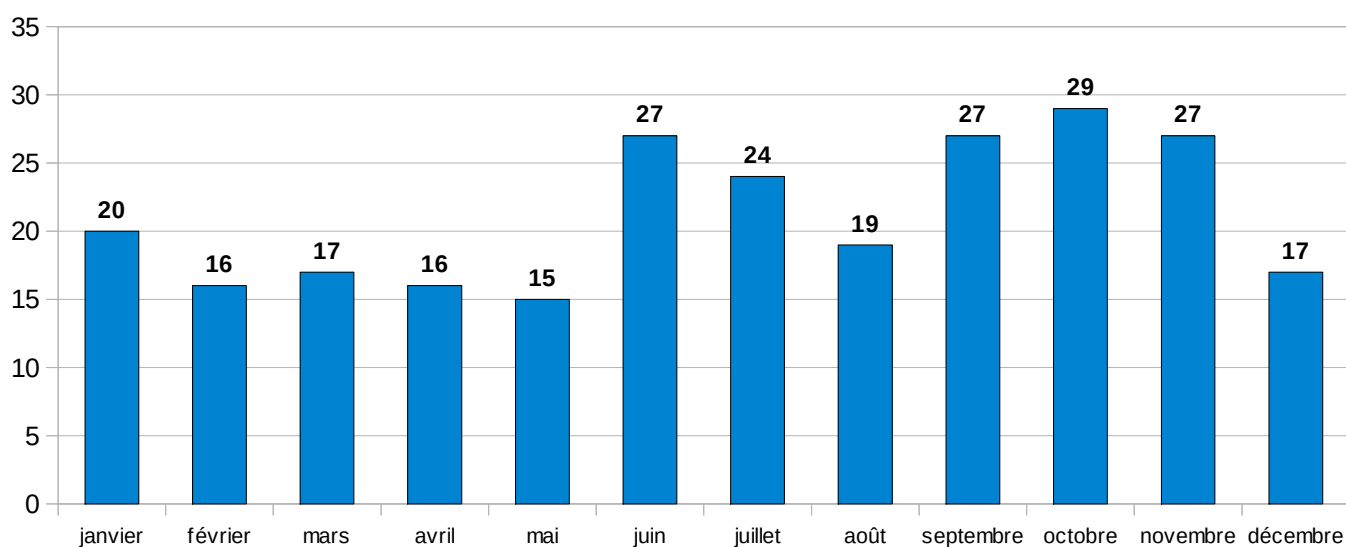
Bilan par mois

Le nombre d'accidents corporels peut varier du simple au double suivant les mois : 15 accidents en mai contre 29 en octobre. On constate également que le 2nd semestre a été plus accidentogène. C'est ainsi que l'on recense les 3 tués sur cette deuxième partie d'année.

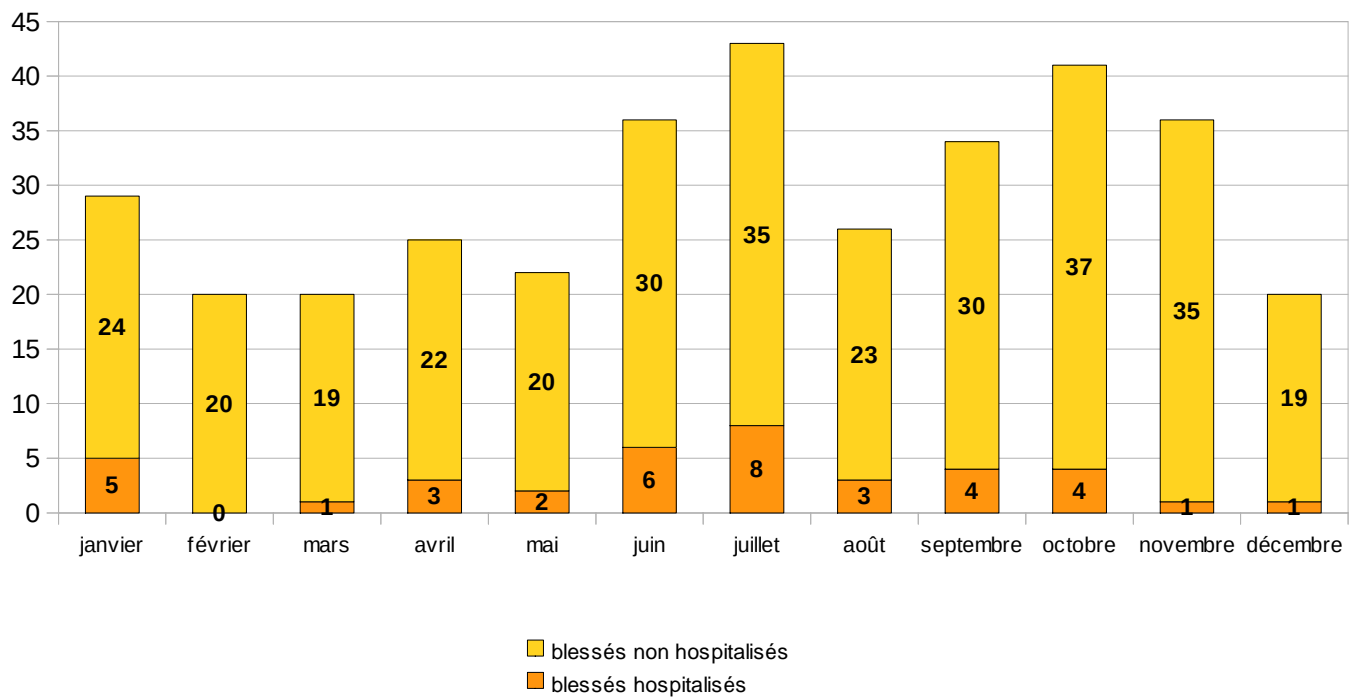
Par contre, c'est en juillet où l'on dénombre le plus grand nombre de victimes (43 blessés dont 8 hospitalisés).

mois	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
janvier	20	0	29	5
février	16	0	20	0
mars	17	0	20	1
avril	16	0	25	3
mai	15	0	22	2
juin	27	0	36	6
juillet	24	1	43	8
août	19	0	26	3
septembre	27	0	34	4
octobre	29	1	41	4
novembre	27	0	36	1
décembre	17	1	20	1

Répartition des accidents par mois



Répartition des blessés par mois

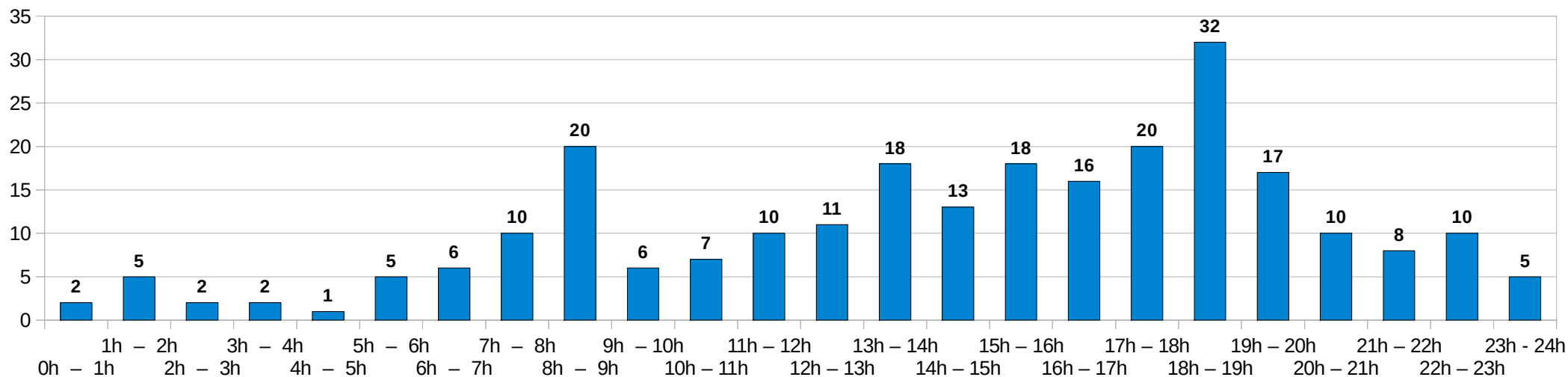


Bilan par tranche horaire

On remarque que les accidents sont nombreux en journée, et plus particulièrement l'après-midi. Les heures des trajets domicile-travail ou domicile-école ressortent également, comme le montrent les pics sur les créneaux 8h-9h et 18h-19h.

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	2	5	2	2	1	5	6	10	20	6	7	10	11	18	13	18	16	20	32	17	10	8	10	5

Répartition des accidents selon la tranche horaire



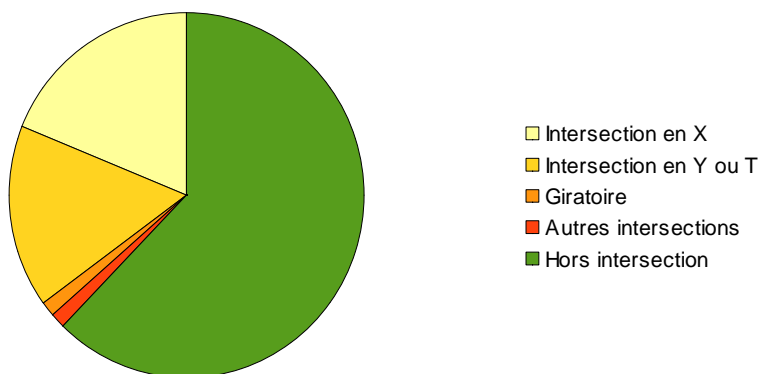
Localisation des accidents

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	
43	37	3	3	86	142

Répartition des accidents en/hors agglomération



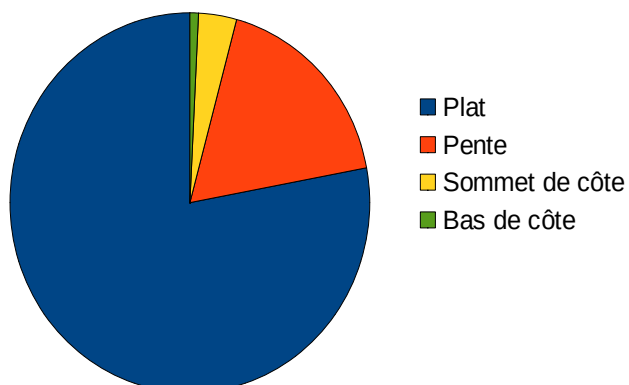
Répartition des accidents suivant le profil en long

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
205	47	9	2

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le profil en long



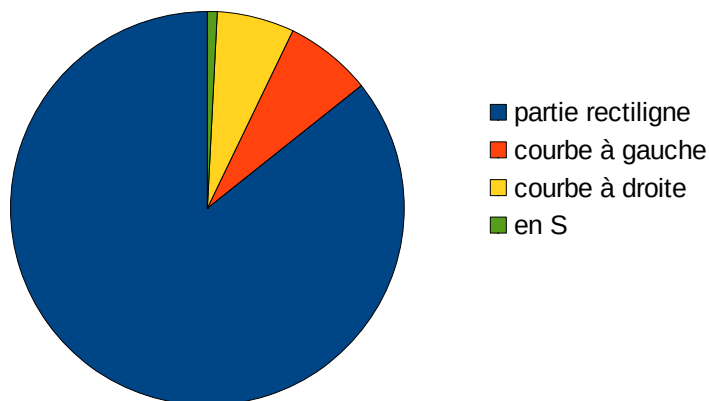
Répartition des accidents suivant le tracé en plan

86 % des accidents surviennent sur des parties rectilignes de route.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
216	18	16	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 2015 des accidents survenus sur la RD 162 s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
41	0	61	4



On constate que les accidents et les blessés de la RD 162 représentent respectivement 16 et 17 % des accidents et blessés recensés sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers.

Pour rappel, la RD 162 ne représente qu'un linéaire de 10 km. Le trafic y est toutefois de 26 010 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 2015, les nombres d'accidents corporels et de blessés sur la RD 162 continuent à augmenter par rapport aux années précédentes. Par contre, le nombre de victimes graves baisse une nouvelle fois.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2011	25	0	35	5
2012	15	0	25	5
2013	29	1	45	10
2014	35	1	55	6
2015	41	0	61	4

Thématique « Vitesse »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2015 des infractions relevées par les radars vitesse s'établit comme suit :

Radars fixes CSA	Radars embarqués / mobiles CSA	Radars hors CSA	Total
64 522	17 869	6 372	88 763

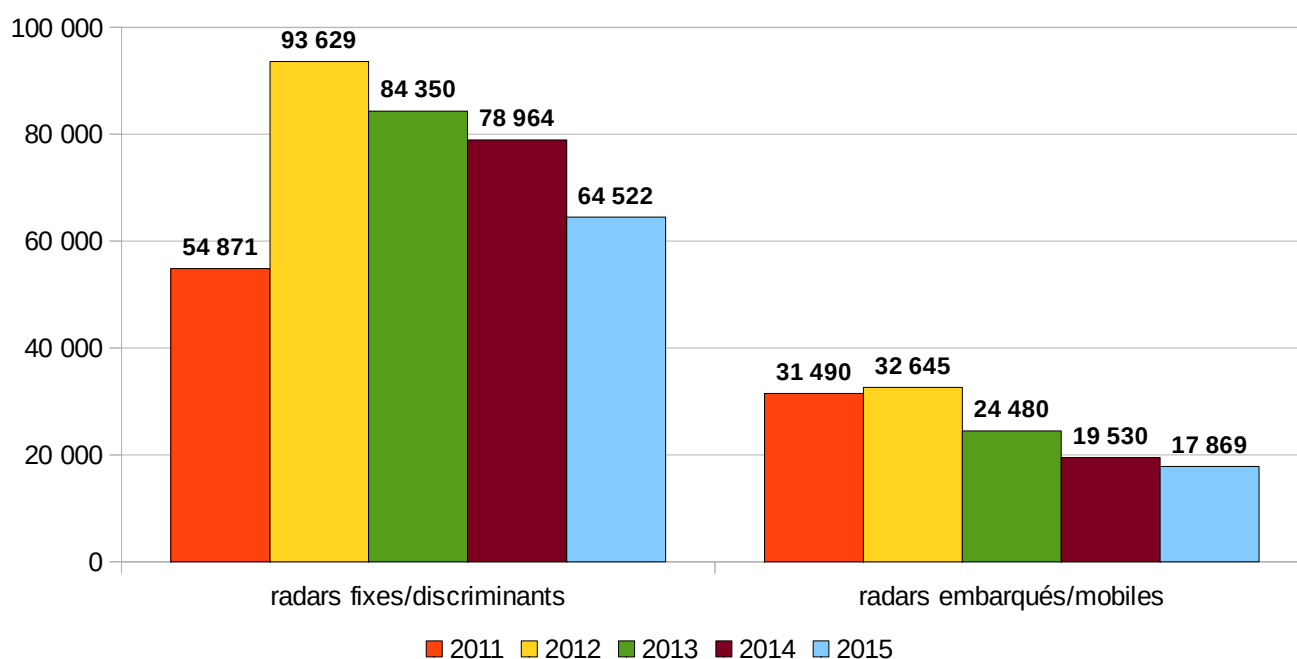
CSA : Contrôle Sanction Automatisé

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

En 2015, le parc de radars installés dans le département a peu évolué. On note juste la modernisation de certains équipements vieillissants : remplacement de radars fixes par des radars discriminants.

On constate toutefois que le nombre d'infractions relevées par les radars automatiques est une nouvelle fois en baisse.

Infractions relevées par les radars vitesse



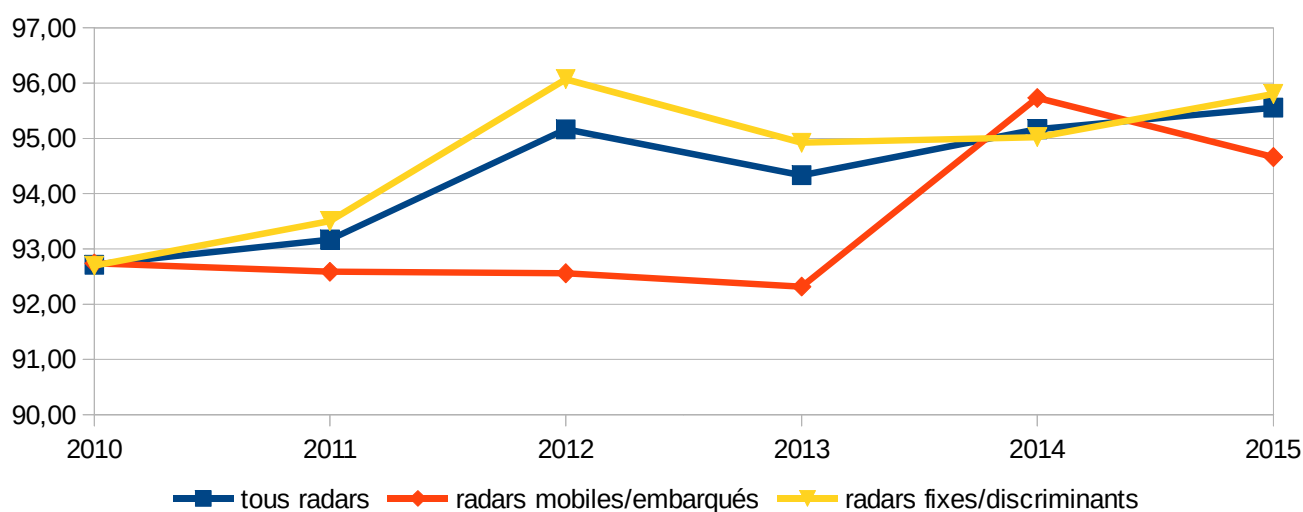
Nature des excès de vitesse

Sur l'année 2015, 95,55 % 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
78721	2692	637	208	125

On observe également que le nombre des très grands excès de vitesse (≥ 50 km/h) est en net recul par rapport aux années précédentes (quasiment divisé par 2 par rapport à 2013 et 2014).

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 64 522 infractions relevées en 2015 par les radars automatiques (fixes et embarqués), 15 285 sont imputables à des véhicules immatriculés à l'étranger, soit 24 %. Ce sont logiquement les axes de transit qui mettent en évidence les pourcentages les plus élevés, notamment l'autoroute A 10.

Radar	Infractions 2015	dont véhicules étrangers	% véhicules étrangers
Vouneuil-sous-Biard (A10 Paris → Province)	2 386	1 203	50 %
Vouneuil-sous-Biard (A10 Province → Paris)	776	356	46 %
Châtellerault (A10)	13 988	6 334	45 %
Varennes (RD 347)	3 125	1 139	36 %
Vivonne (RN 10)	11 760	3 094	26 %

Suspensions administratives du permis de conduire

Le nombre de suspensions administratives du permis de conduire dues à la vitesse s'élève à 134 en 2015, soit 16 suspensions de plus (+16 %) par rapport à 2014. On remarque cependant que ce chiffre reste inférieur aux années précédentes.

« Accidents mortels »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2015 des accidents mortels s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
26	28	16	12

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

Parmi les 26 accidents mortels, 23 impliquent des Véhicules Légers (VL) ou Véhicules Utilitaires (VU). Mais, on note surtout que 6 accidents mortels impliquent des piétons. Enfin, 1/3 des accidents mortels n'impliquent qu'un seul véhicule.

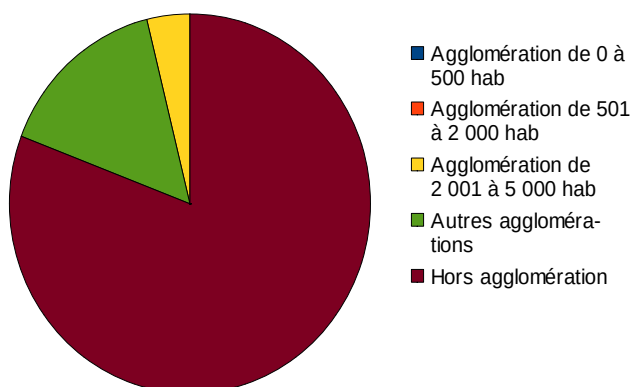
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³					50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	1					2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³							VL ou VU		
VL ou VU	10	5					5	PL	
PL	1						3		Autre mode
Autre mode		1					1		
Sur les 26 accidents	12	6			1		23	4	2

Localisation des accidents

81 % 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	0	1	4	5	21

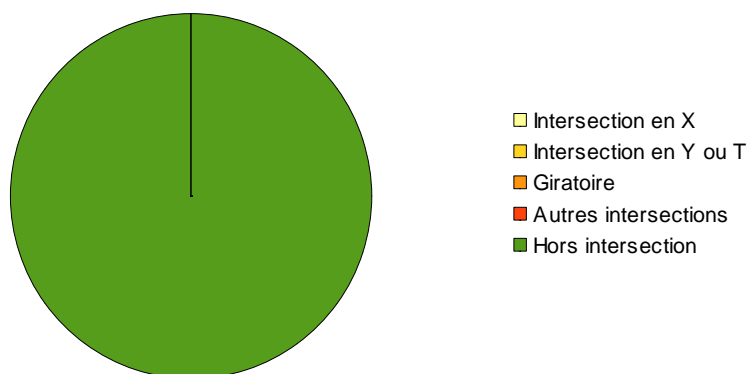
Répartition des accidents en/hors agglomération



La 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	
0	0	0	0	0	26

Répartition des accidents en/hors intersection

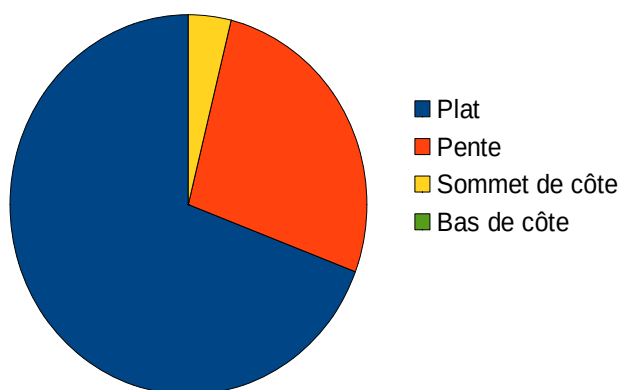


Répartition des accidents suivant le profil en long

69 % 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
18	7	1	0

Répartition des accidents suivant le profil en long

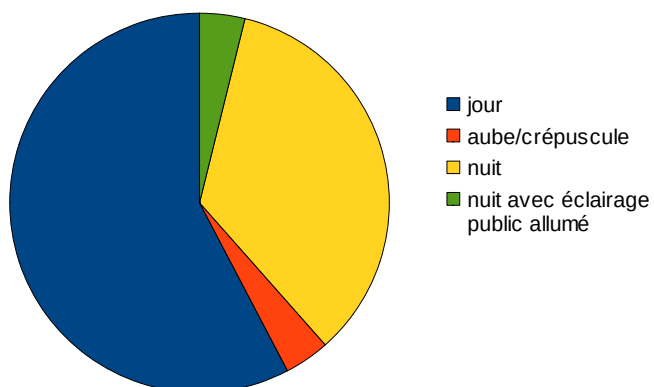


Luminosité au moment des accidents

38 % des accidents mortels ont lieu la nuit.

jour	aube/crépuscule	nuit	nuit avec éclairage public allumé
15	1	9	1

Luminosité lors des accidents mortels



Les facteurs les plus fréquents relevés lors des enquêtes simplifiées menées sur tout accident mortel en 2015

En 2015, on constate que les facteurs liés à l'usager sont, une fois encore, très majoritaires dans les accidents mortels. Ainsi, on note que l'alcool, la vitesse (excessive, inadaptée ou aggravant les conséquences humaines) et la fatigue sont les facteurs les plus récurrents.

On remarque également la présence de facteurs liés à l'inattention de l'usager, son état physique (malaise, stupéfiants) ou son état psychologique.

Par ailleurs, 3 accidents mortels montrent qu'un usager n'utilisait pas sa ceinture de sécurité.

On relève enfin des facteurs liés à l'infrastructure ou au véhicule, mais ceux-ci sont beaucoup moins nombreux et apparaissent principalement en facteurs secondaires.

Principaux facteurs ayant influé dans les accidents mortels

