



PRÉFÈTE DE LA VIENNE

BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE DANS LA VIENNE - ANNÉE 2018



**DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES**

OBSERVATOIRE DÉPARTEMENTAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

SOMMAIRE

Introduction	3
Synthèse - résumé	4
Quelques rappels	5
Bilan général de l'accidentalité	6
Bilan thématique de l'accidentalité	17
Accidentalité des « jeunes » de 14-17 ans, 18-24 ans et 25-29 ans	17
Accidentalité des deux-roues motorisés	26
Accidentalité routière avec conduites addictives :	34
- Alcool	34
- Stupéfiants	45
- Alcool et stupéfiants réunis	47
Accidentalité des seniors (65-74 ans et 75 ans et plus)	48
Accidentalité routière due aux distracteurs	56
Accidentalité routière lors des trajets professionnels	58
Accidentalité sur le territoire de « Grand Poitiers »	61
Accidents mortels	63
Vitesse des usagers de la route – infractions et évolution	64

INTRODUCTION

Comme à son habitude, ce document a été élaboré dans l'objectif de cerner au mieux les principales caractéristiques de l'accidentalité routière 2018 du département de la Vienne.

Vous retrouverez dans la suite du document les différents enjeux définis dans le Document Général d'Orientation (DGO) 2018-2022, à savoir :

- les jeunes de 14 à 17 ans, de 18 à 24 ans et de 25 à 29 ans ;
- les deux-roues motorisés ;
- les conduites addictives (alcool, psychotropes) ;
- les seniors de 65 à 74 ans et de 75 ans et plus ;
- les distracteurs ;
- le risque routier professionnel ;

Ce bilan de l'accidentalité 2018 a été complété par les thématiques « vitesse » et « Accidentalité sur le territoire de Grand Poitiers ».

Il est à noter un écart entre le nombre de tués (19) et d'accidents mortels (17) indiqués dans le présent bilan départemental.

L'année 2018 compte le même nombre de tués qu'en 2017. Ces deux dernières années sont donc moins meurtrières que les années précédentes. L'objectif reste sur une tendance à la baisse (au maximum 15 tués en 2020).

SYNTHÈSE – RÉSUMÉ

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

Bilan général

- Baisse de l'accidentalité par rapport à l'année précédente ;
- Sur-représentation des victimes dans la classe d'âge 30 – 64 ans ;
- Part importante des accidents impliquant un véhicule léger ou véhicule utilitaire ;
- Accidents majoritairement recensés sur routes départementales ;
- Routes particulièrement meurtrières en septembre ;
- Hausse du nombre d'accidents lors des trajets domicile-travail ou domicile-école.

Enjeu « Jeunes »

- Implication dans 44 % des accidents corporels de la Vienne des 14 à 29 ans ;
- Baisse du nombre de tués chez les « jeunes » par rapport à 2017 ;
- Victimes de 18 à 29 ans principalement en véhicules légers ou utilitaires (VL/VU) et de 14 à 17 ans en 2RM < 50 cm³.
- Accidents majoritairement recensés sur voies communales et autres ;
- Accidents majoritairement lors des trajets domicile-travail ou domicile-école.

Enjeu « Deux-roues motorisés »

- Deux-roues motorisés impliqués dans près de 32 % des accidents corporels du département ;
- Hausse du nombre de tués par rapport à 2017
- Part importante des victimes âgées de 30 à 64 ans .

Enjeu « Conduites addictives »

- Hausse significative du nombre de blessés due à un accident avec alcoolémie positive ;
- Majorité des tués, blessés et blessés hospitalisés entre 30 et 64 ans
- Majorité des accidents avec alcoolémie positive impliquant un VL ou VU ;
- Majorité des accidents sur routes départementales ;
- Majorité des accidents avec alcool survenant en soirée et de nuit ;
- Diminution du nombre d'accidents avec présence de stupéfiants ;
- Conducteurs concernés par les stupéfiants âgés de 18 à 24 ans.

Enjeu « Seniors de 65 à 74 ans et de 75 ans et plus »

- Hausse du nombre d'accidents chez les 65 à 74 ans et baisse concernant les 75 ans et plus ;
- Piétons, cycles et VL particulièrement exposés ;
- Accidents majoritairement recensés sur routes départementales et voies communales ;
- Majorité des accidents survenant entre 6h et 13h et entre 15h et 21h.

Enjeu « Les distracteurs »

- Baisse du nombre d'accidents dus aux distracteurs ;
- VL et VU particulièrement concernés ;
- *Victimes principalement impliqués de 18 à 24 ans et de 30 à 64 ans ;*

Enjeu « Le risque routier professionnel »

- Hausse du nombre d'accidents lors des trajets domicile-travail par rapport à 2017 ;
- Baisse du nombre d'accidents lors des trajets « missions » depuis 2016 ;
- Victimes principalement exposées entre 30 et 64 ans ;
- VL et VU particulièrement concernés ;

Enjeu « Grand Poitiers »

- Plus de la moitié des accidents sur le territoire de « Grand Poitiers » ;
- VL et Vu principalement concernés ;

« Accidents mortels »

- 17 accidents mortels, 19 tués ;
- Accidents majoritairement recensés en agglomération.

« Vitesse »

- Infractions relevées par les radars vitesse (fixes et discriminants) équivalentes à 2017 ;
- Dégradations de radars dues aux manifestations de fin d'année 2018 . .

QUELQUES RAPPELS

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- implique au moins une victime,
- survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule.

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

- **les personnes indemnes** (impliquées non décédées et dont l'état ne nécessite aucun soin médical du fait de l'accident),
- **les victimes** impliquées non indemnes.

Parmi **les victimes** on distingue :

- les personnes **tuées** (décédées du fait de l'accident, sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident),
- les personnes **blessées** (victimes non tuées).

Parmi les personnes blessées il convient de différencier :

- les blessés dits « **hospitalisés** » (victimes hospitalisées plus de 24 heures),
- les blessés **légers** (victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures).

BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2018 de l'accidentalité dans le département de la Vienne s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
267	19	391	156

Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

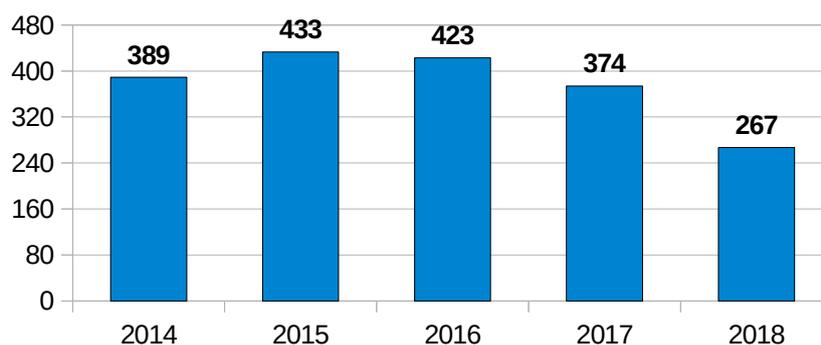
Après une hausse entre 2014 et 2016, on remarque une baisse de l'accidentalité pour l'année 2017 (-12%) et pour 2018 (-27%).

Malgré cette baisse des accidents en 2018, le nombre de tués (19 tués) reste similaire à l'année 2017.

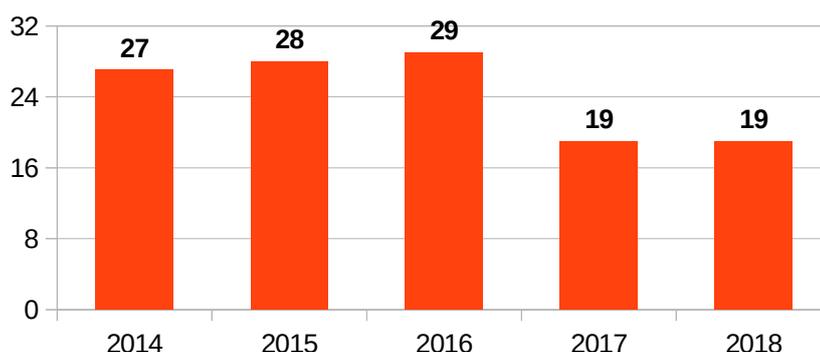
Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2014	389	27	534	201
2015	433	28	574	189
2016	423	29	572	199
2017	374	19	510	167
2018 *	267	19	391	156

* Les données et chiffres 2018 du PDASR 2019 ont été modifiés suite à de nouvelles corrections des fichiers BAAC.

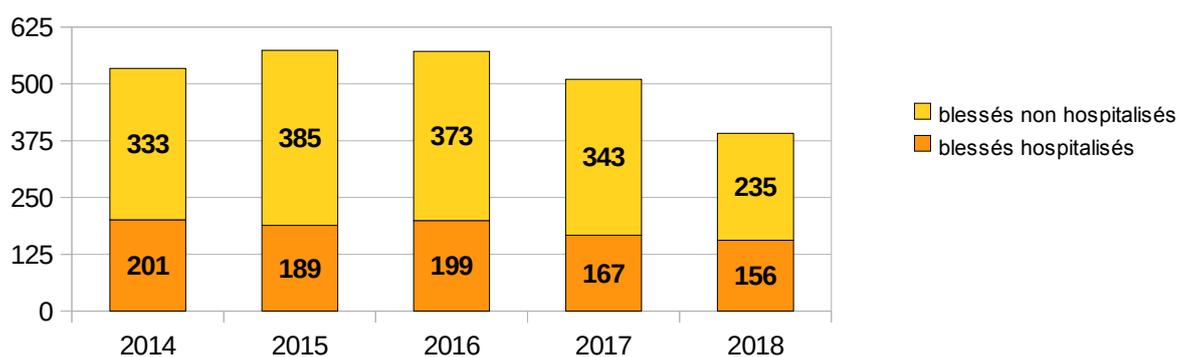
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution des blessés



Comparaison 2017-2018 de l'accidentalité locale avec celle de la région Nouvelle-Aquitaine et celle de la France Métropolitaine

Les indicateurs nationaux sont à la baisse. La Nouvelle-Aquitaine voit ses accidents corporels et ses victimes graves diminuer bien que le nombre de tués augmente (+21). En Vienne, mis à part le nombre de tués qui reste stable, les chiffres sont en baisse,

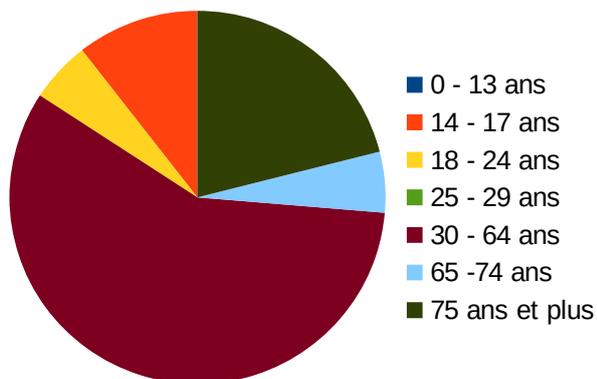
	période	accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	2017	374	19	510	167
	2018	267	19	547	156
	évolution	- 28,6 %	0%	+ 7,25 %	- 6,5 %
Nouvelle-Aquitaine	2017	4 608	362	5 805	2 450
	2018	4 216	383	4 936	1 924
	évolution	- 9,3 %	+5,5%	- 17,6 %	- 27,3 %
France métropolitaine	2017	58 613	3 448	73 384	27 732
	2018	55 766	3 248	69 887	21 238
	évolution	- 5,10 %	- 6,15 %	- 5 %	- 30,6 %

Bilan 2018 par classe d'âge

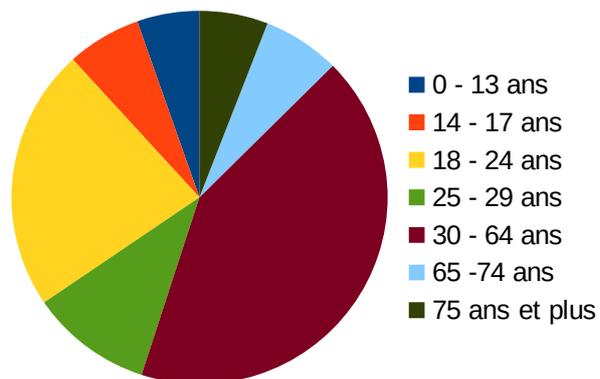
Dans le département de la Vienne, plus de la moitié des tués sont âgés de 30 à 64 ans. C'est également dans cette tranche d'âge que l'on compte le plus de blessés (42,4%) et de blessés hospitalisés (40,3%).

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	21	7
14 – 17 ans	2	25	11
18 – 24 ans	1	89	33
25 – 29 ans	0	41	18
30 – 64 ans	11	166	63
65 – 74 ans	1	26	13
75 ans et plus	4	23	11

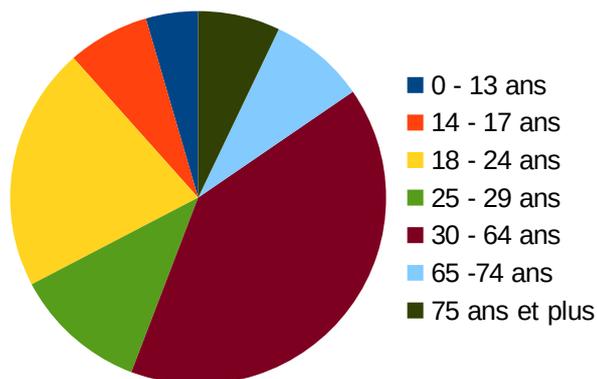
Tués



Blessés



Blessés hospitalisés



Bilan par catégorie d'utilisateur

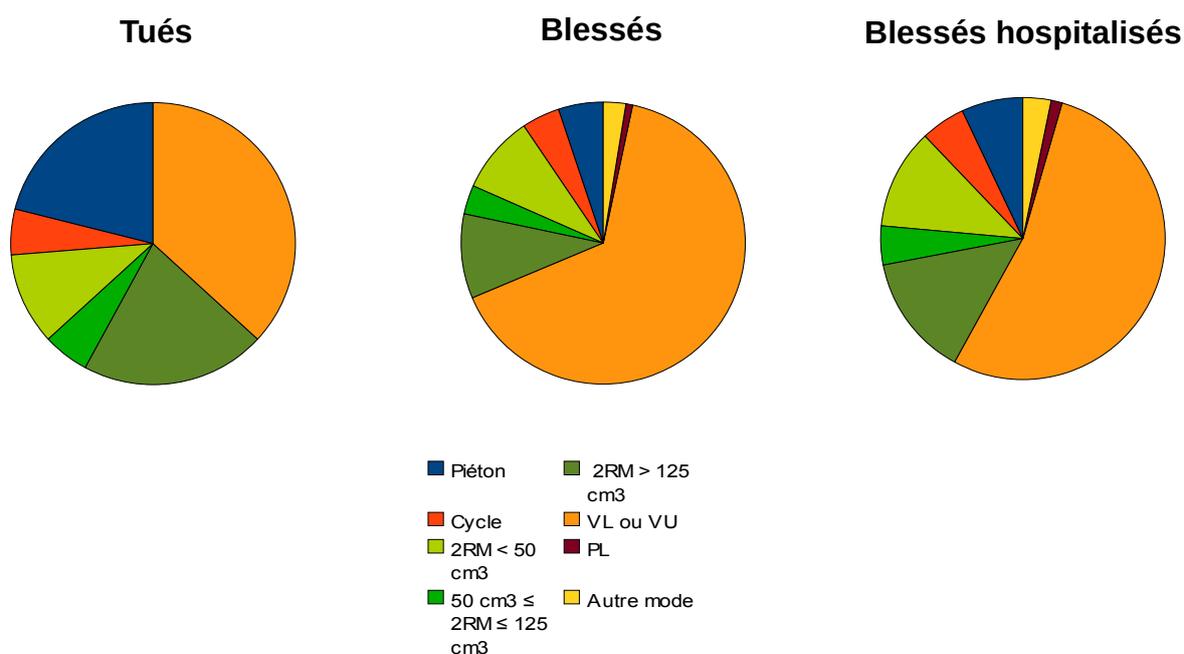
Les accidents corporels impliquant au moins un VL ou VU (Véhicule Léger ou Véhicule Utilitaire) représentent 59,9 % du total dans le département de la Vienne.

C'est également avec cette catégorie d'utilisateur que l'on compte le plus de tués (36,8 %), de blessés (65,3 %) ainsi que de blessés hospitalisés (53,5 %).

Enfin, on remarque que les deux-roues motorisés sont concernés dans 21,9 % des accidents corporels (20 % en 2017). Cette catégorie d'utilisateur représente 36,8 % des tués et 29,9 % des blessés hospitalisés.

catégorie d'utilisateur	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	24	4	20	11
Cycle	18	1	17	8
2RM < 50 cm ³	33	2	35	18
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	13	1	13	7
2RM > 125 cm ³	40	4	38	22
VL ou VU	235	7	256	84
PL	16	0	3	2
Autres modes	13	0	10	5

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 32 % un deux-roues motorisé (2RM).

On remarque également que 25,5% des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule.

Enfin, les piétons sont impliqués dans 9 % des accidents.

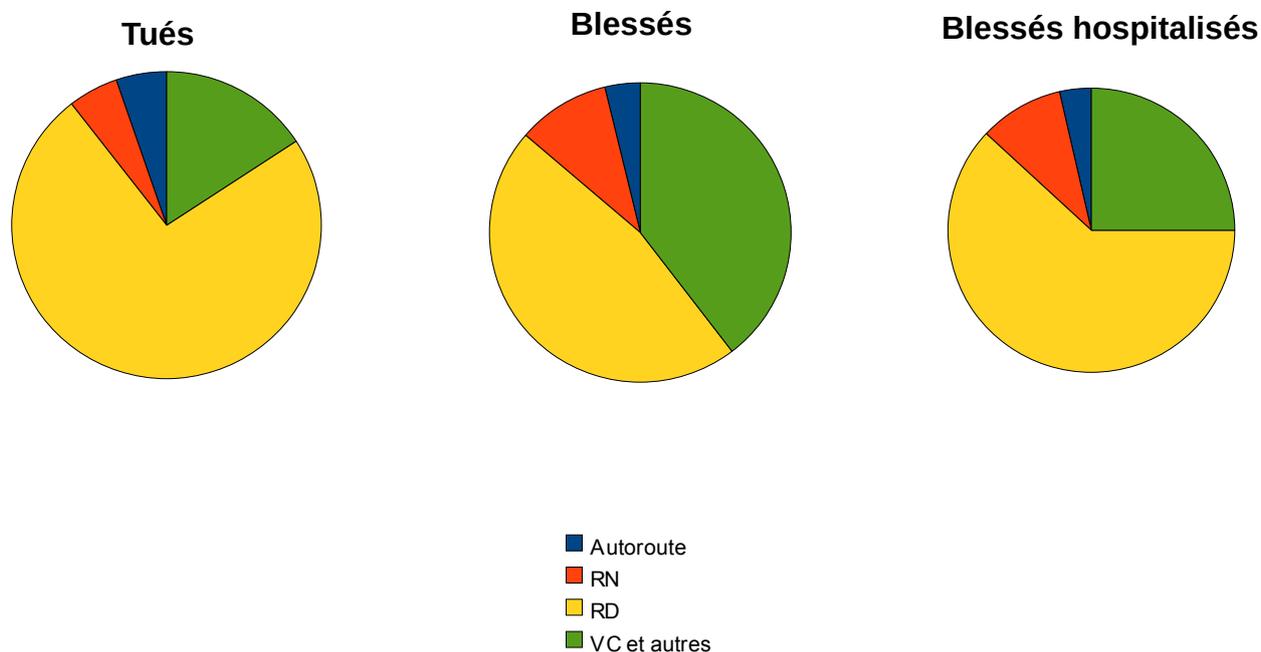
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	7			2	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	1		1			2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	8	1		1			VL ou VU		
VL ou VU	46	21	16	24	11	29	80	PL	
PL	1	2				2	11		Autre mode
Autre mode	5		1	1			6		1
Sur les 267 accidents	68	24	18	33	13	40	235	16	13

Bilan par type de réseau

Les routes départementales (RD) recensent le plus grand nombre d'accidents corporels. Ce type de réseau comptabilise la majorité des tués (73,6 %), des blessés (46,6%) et des blessés hospitalisés (61,9 %).

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	10	1	16	6
RN	24	1	42	16
RD	135	14	197	104
VC et autres	120	3	167	42

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



Bilan par mois

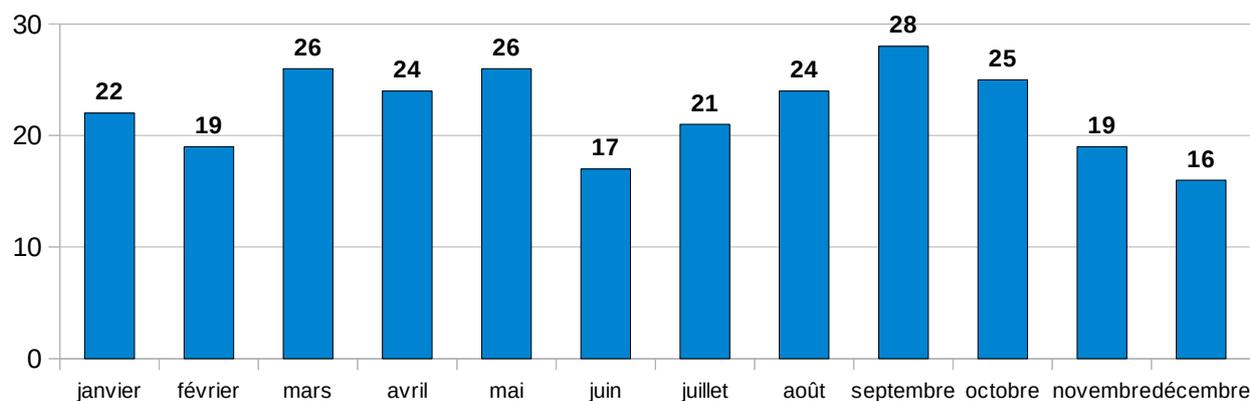
On constate que le mois de septembre compte le nombre d'accidents corporels (28) le plus important de l'année 2018 ainsi que le plus grand nombre de tués (4), soit 21 % du nombre total des tués en 2018.

C'est également en septembre que l'on dénombre le plus de blessés hospitalisés (19). Mais c'est en mai que le compte le plus de blessés (9,9%).

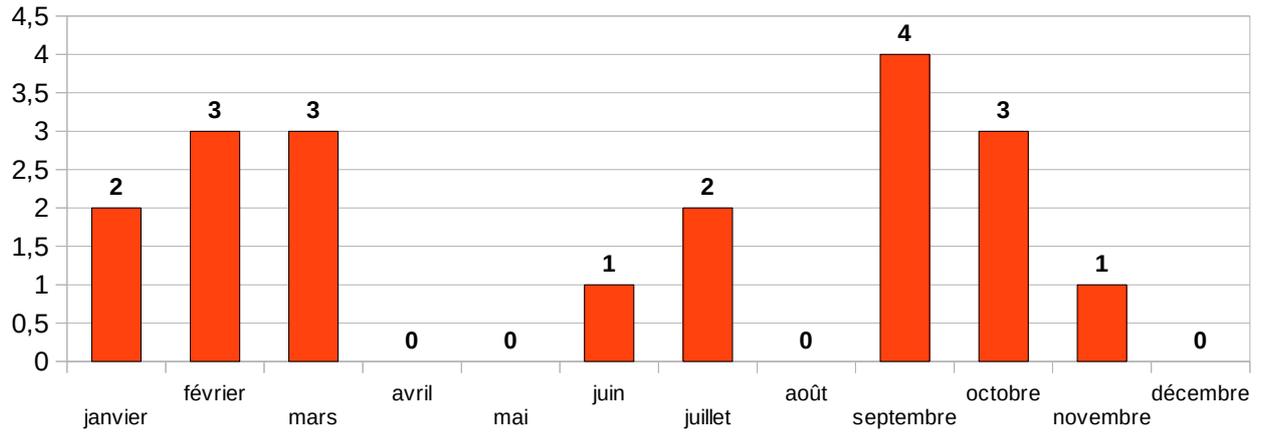
Les mois les moins accidentogènes avec moins de 20 accidents sont : février, juin, novembre et décembre.

mois	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
janvier	22	2	32	11
février	19	3	32	7
mars	26	3	37	18
avril	24	0	30	13
mai	26	0	39	11
juin	17	1	24	9
juillet	21	2	35	17
août	24	0	38	14
septembre	28	4	38	19
octobre	25	3	35	15
novembre	19	1	25	10
décembre	16	0	26	12

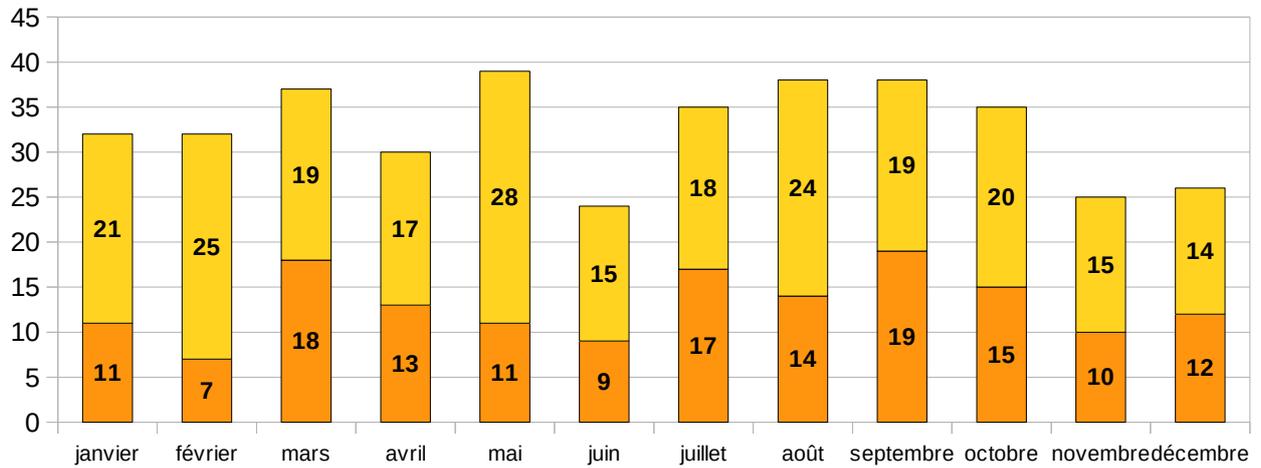
Répartition des accidents par mois



Répartition des tués par mois



Répartition des blessés par mois



- blessés non hospitalisés
- blessés hospitalisés

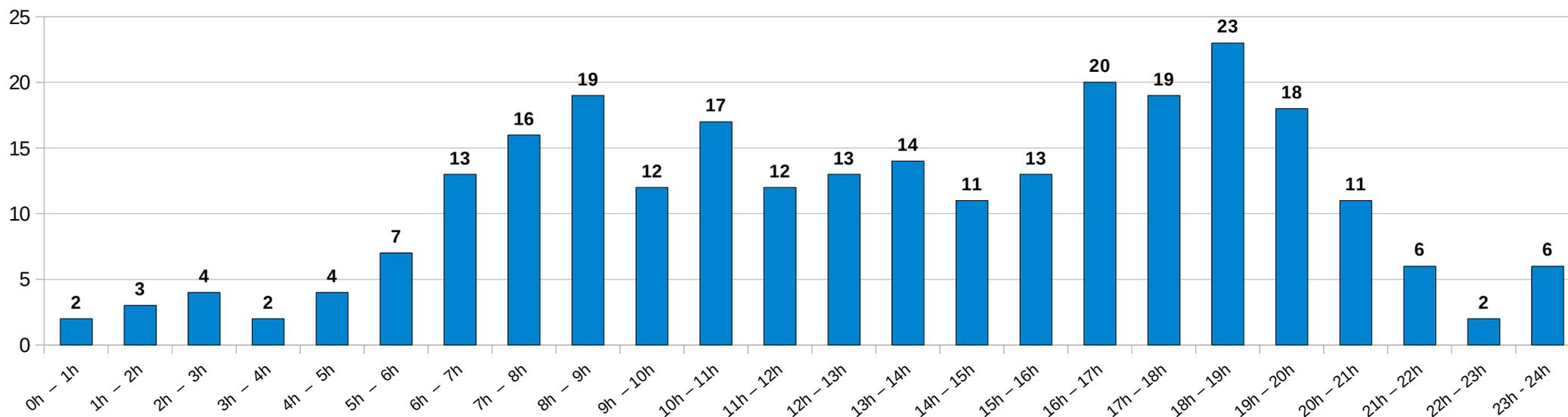
Bilan par tranche horaire

On constate que la majorité des accidents se produit entre 6h et 20h (entre 7h et 20h pour 2017) , avec des pics sur les créneaux 8h-9h, 16h-20h correspondant probablement aux déplacements domicile-travail ou domicile-école.

On remarque que les créneaux 0h à 5h et 22h à 23h sont les moins accidentogènes en 2018.

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	2	3	4	2	4	7	13	16	19	12	17	12	13	14	11	13	20	19	23	18	11	6	2	6

Répartition des accidents selon la tranche horaire



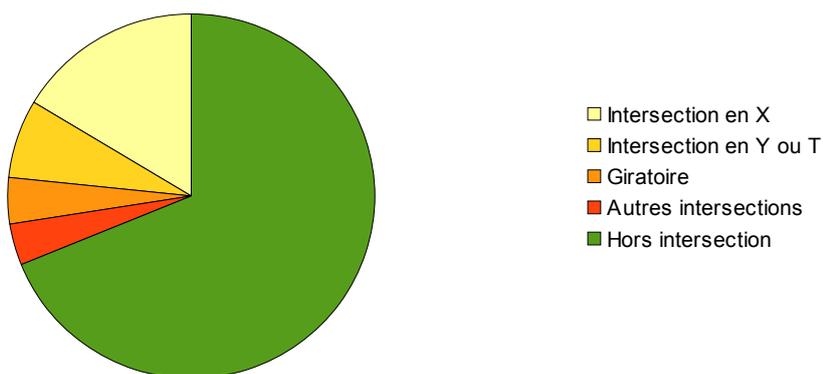
Localisation des accidents

68,8 % des accidents ont lieu hors intersection.

Les accidents en intersection se concentrent quant à eux principalement sur les carrefours en X (52,6 %).

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
40	17	10	9	76	168

Répartition des accidents en/hors intersection

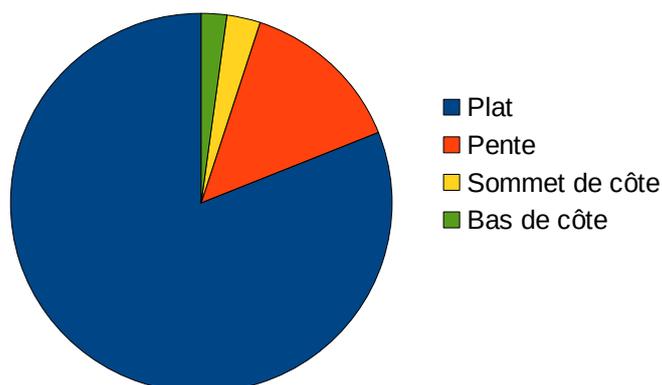


Répartition des accidents suivant le profil en long

Cette année encore, les accidents survenant sur une section plate de route, au regard du profil en long, sont très majoritaires : ils représentent plus de 81 % (80 % en 2017) des accidents corporels recensés dans le département.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
227	39	8	6

Répartition des accidents suivant le profil en long

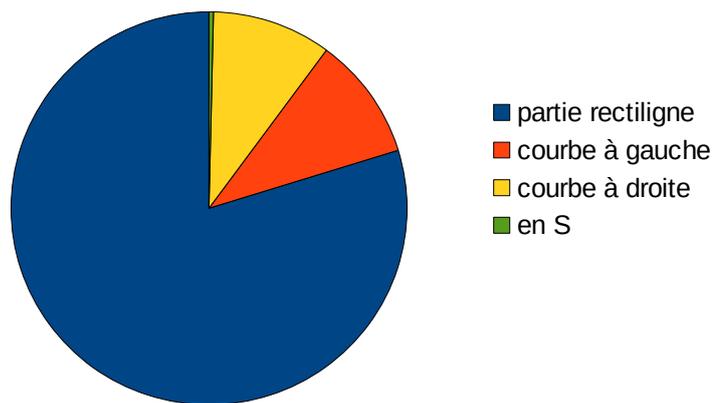


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

79,7 % (81 % en 2017) 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
221	28	27	1

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



BILAN THÉMATIQUE DE L'ACCIDENTALITÉ

Accidentalité des « Jeunes » : les 14-17 ans, 18-24 ans et 25-29 ans

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2018 des accidents impliquant des victimes âgées de 14 à 17 ans, de 18 à 24 ans et de 25 à 29 ans s'établit comme suit :

Accidents	Tués				Blessés				dont blessés hospitalisés			
	Toutes classes d'âge	dont 14 – 17 ans	dont 18 – 24 ans	Dont 25 – 29 ans	Toutes classes d'âge	dont 14 – 17 ans	dont 18 – 24 ans	Dont 25 – 29 ans	Toutes classes d'âge	dont 14 – 17 ans	Dont 18 – 24 ans	Dont 25 – 29 ans
118	19	2	1	1	391	25	89	90	156	11	33	28

Les jeunes représentent 21 % des tués en 2018, 52,1 % des blessés et 46,1 % des blessés hospitalisés.

Évolution de l'accidentalité des 14-17 ans sur les 5 dernières années

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2014	32	1	57	19
2015	42	2	68	14
2016	52	5	71	39
2017	38	4	69	23
2018	32	2	25	11

(un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes des classes d'âges)

Après une forte hausse des chiffres concernant l'accidentalité des 14-17 ans en 2016, on constate une nette baisse en 2017 et 2018.

Le nombre d'accidents a diminué de 38,4 % entre 2016 et 2018.

Évolution de l'accidentalité des 18-24 ans sur les 5 dernières années

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2014	117	6	189	53
2015	140	7	176	66
2016	176	16	193	96
2017	147	6	153	98
2018	107	1	89	33

(un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes des classes d'ages)

Après une forte hausse des chiffres concernant l'accidentalité des 18-24 ans en 2016, on constate une nette baisse en 2017 et 2018.

Le nombre d'accidents a diminué de 39,2 % entre 2016 et 2018.

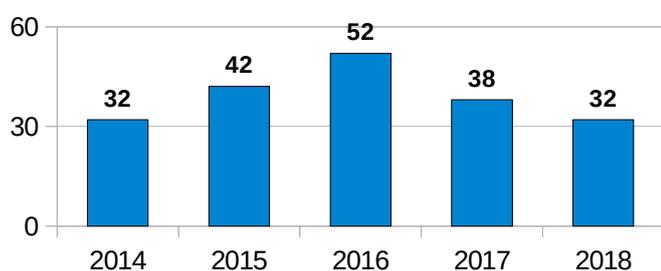
Évolution de l'accidentalité des 25-29 ans sur les 5 dernières années

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2014	80	7	152	65
2015	62	5	61	19
2016	74	1	96	34
2017	51	1	72	24
2018	55	1	90	28

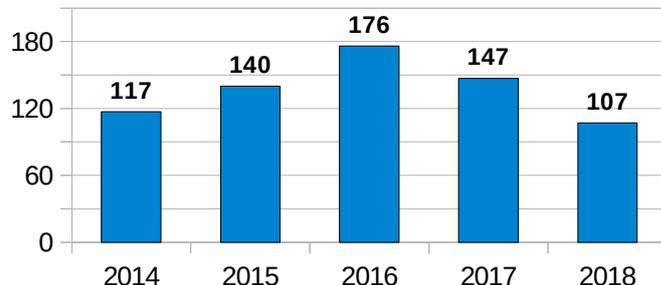
(un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes des classes d'ages)

On constate une légère hausse du nombre d'accidents concernant les 25-29 ans en 2018.

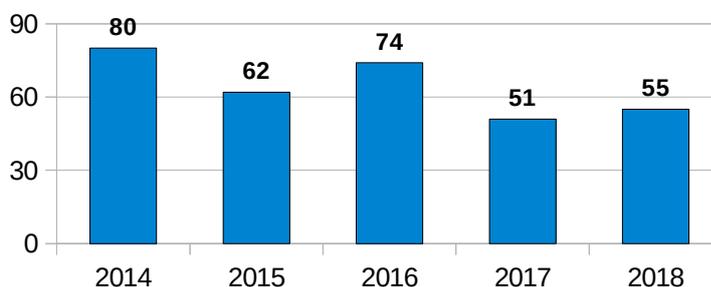
Évolution des accidents corporels des 14 - 17 ans



Évolution des accidents corporels des 18 - 24 ans



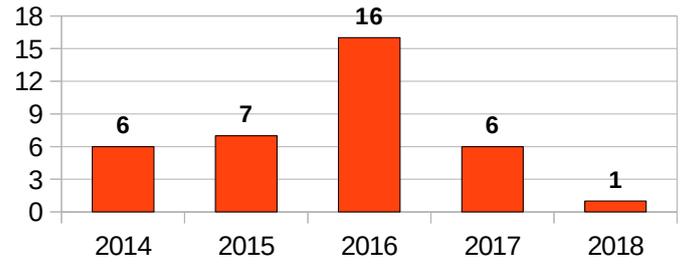
Évolution des accidents corporels des 25 - 29 ans



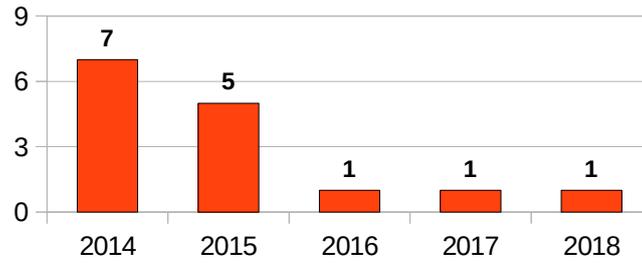
Evolution du nombre de tués des 14 - 17 ans



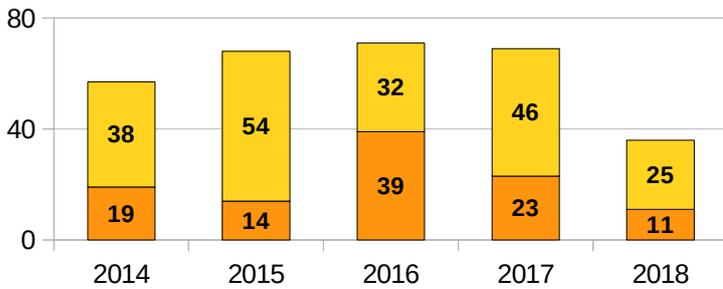
Evolution du nombre de tués des 18-24 ans



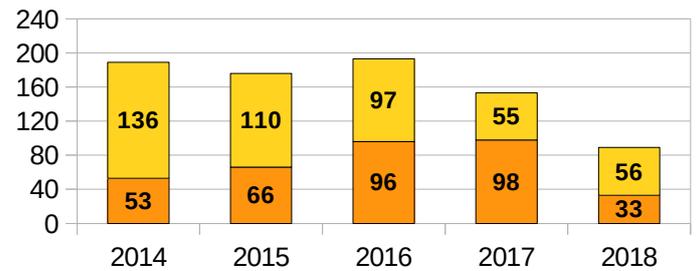
Evolution du nombre de tués des 25-29 ans



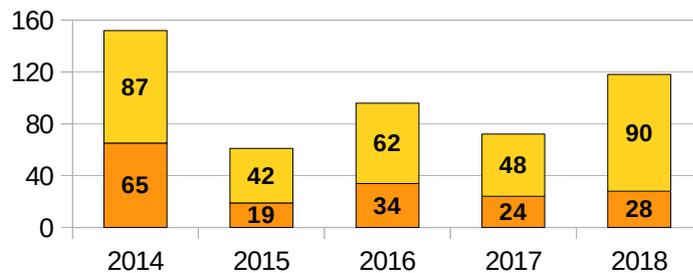
Evolution du nombre de blessés chez les 14 - 17 ans



Evolution du nombre de blessés chez les 18 - 24 ans



Evolution du nombre de blessés chez les 25 - 29 ans



■ blessés non hospitalisés
■ blessés hospitalisés

Bilan des victimes des 14-17 ans, 18-24 ans et 25-29 ans par catégorie d'usager entre 2014 et 2018

Les 14-17 ans

Deux tués sont à déplorer en 2018 parmi les jeunes âgés de 14 à 17 ans. Il s'agit pour chacune des victimes d'un accident survenu en deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm³.

C'est également dans cette catégorie d'usager que l'on dénombre le plus de blessés et de blessés hospitalisés.

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	3	1
Cycle	0	1	0
2RM < 50 cm ³	2	21	8
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	1	1
2RM > 125 cm ³	0	1	0
VL ou VU	0	10	5
PL	0	0	0
Autres modes	0	2	1

Les 18-24 ans

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

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	1	2	0
Cycle	0	0	0
2RM < 50 cm ³	0	12	4
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	0	0
2RM > 125 cm ³	0	24	10
VL ou VU	0	83	19
PL	0	1	0
Autres modes	0	1	0

Les 25-29 ans

Les victimes d'accidents chez les 25-29 ans se retrouvent très majoritairement dans la catégorie d'usagers « VL ou VU » (Véhicule Léger ou Véhicule Utilitaire).

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

Répartition (en nombre) des accidents des 14-17 ans selon le type de conflit

Les VL ou VU sont impliqués dans 84 % des accidents, contre 55 % pour les deux-roues motorisés. Par ailleurs, 19,4 % des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle	2RM < 50 cm ³	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	2RM > 125 cm ³	VL ou VU	PL	Autre mode
Cycle									
2RM < 50 cm ³	2		1						
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³									
2RM > 125 cm ³				1					
VL ou VU	2	3	1	12	2		8		
PL									
Autres modes	1								1
Sur les 32 accidents	6	3	2	14	2		26		1

Répartition (en nombre) des accidents des 18-24 ans selon le type de conflit

Les VL ou VU sont impliqués dans 92,5 % des accidents, contre 34,5 % pour les deux-roues motorisés. Par ailleurs, 20,6 % des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	2			2	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³						2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	1						VL ou VU		
VL ou VU	17	10	4	9	4	19	37	PL	
PL	1	1					3		Autre mode
Autres modes	1				1		3		
Sur les 107 accidents	22	11	4	13	4	20	99	5	4

Répartition (en nombre) des accidents des 25-29 ans selon le type de conflit

Les VL ou VU sont impliqués dans 87,8 % des accidents, contre 22,5 % pour les deux-roues motorisés. Par ailleurs, 18,4 % des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	1			1	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³						2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	1	1	4	3	2	2	VL ou VU		
VL ou VU	9					1	21	PL	
PL	1						1		Autre mode
Autres modes	1						1		
Sur les 55 accidents	13	1	4	5	4		43	3	2

Bilan par type de réseau des 14-17 ans

Une très large majorité des accidents impliquant une victime âgée de 14 à 17 ans se situe sur routes départementales (RD) et voies communales (VC).

On note que les deux tués sont recensés sur routes nationales et départementales.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	2	0	6	0
RN	3	1	10	0
RD	13	1	20	9
VC et autres	14	0	20	5

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

Bilan par type de réseau des 18-24 ans

Une très large majorité des accidents impliquant une victime âgée de 18 à 24 ans se situe sur routes départementales (RD) ou voies communales (VC).

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	3	0	7	1
RN	8	0	21	5
RD	46	0	75	34
VC et autres	61	1	96	22

Bilan par type de réseau des 25-29 ans

Une très large majorité des accidents impliquant une victime âgée de 25 à 29 ans se situe sur routes départementales (RD) ou voies communales (VC).

Aucun tué n'est à déplorer concernant cette tranche d'âge.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	2	0	4	1
RN	3	0	19	4
RD	13	1	47	21
VC et autres	14	0	40	5

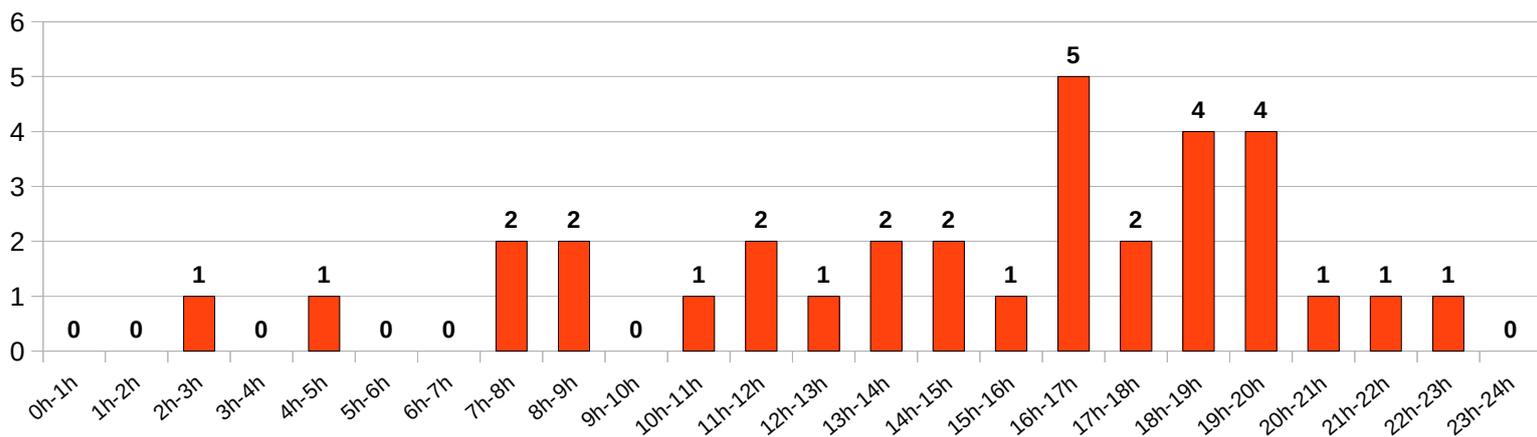
Bilan par tranche horaire

Le nombre d'accidents chez les 14-17 ans est plus faible que les deux autres tranches d'âge.

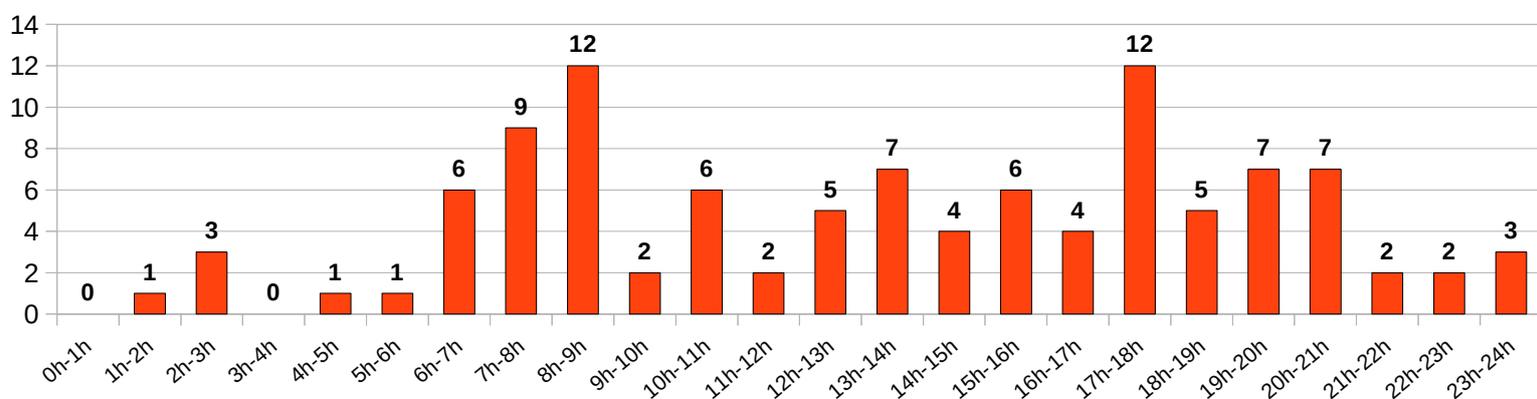
Concernant les accidents des 18-24 ans, on relève des pointes sur les horaires correspondant aux déplacements domicile-école ou domicile-travail : 6h-9h et 17h-21h. L'après-midi concentre également un nombre d'accidents non négligeable.

Tranche horaire	Accidents		
	14 – 17 ans	18 – 24 ans	25 – 29 ans
0h - 1h	0	0	0
1h - 2h	0	1	2
2h - 3h	1	3	0
3h - 4h	0	0	1
4h - 5h	1	1	1
5h - 6h	0	1	2
6h - 7h	0	6	3
7h - 8h	2	9	3
8h - 9h	2	12	3
9h - 10h	0	2	2
10h - 11h	1	6	3
11h - 12h	2	2	3
12h - 13h	1	5	2
13h - 14h	2	7	4
14h - 15h	2	4	2
15h - 16h	1	6	1
16h - 17h	5	4	2
17h - 18h	2	12	2
18h - 19h	4	5	4
19h - 20h	4	7	4
20h - 21h	1	7	0
21h - 22h	1	2	2
22h - 23h	1	2	0
23h - 24h	0	3	3

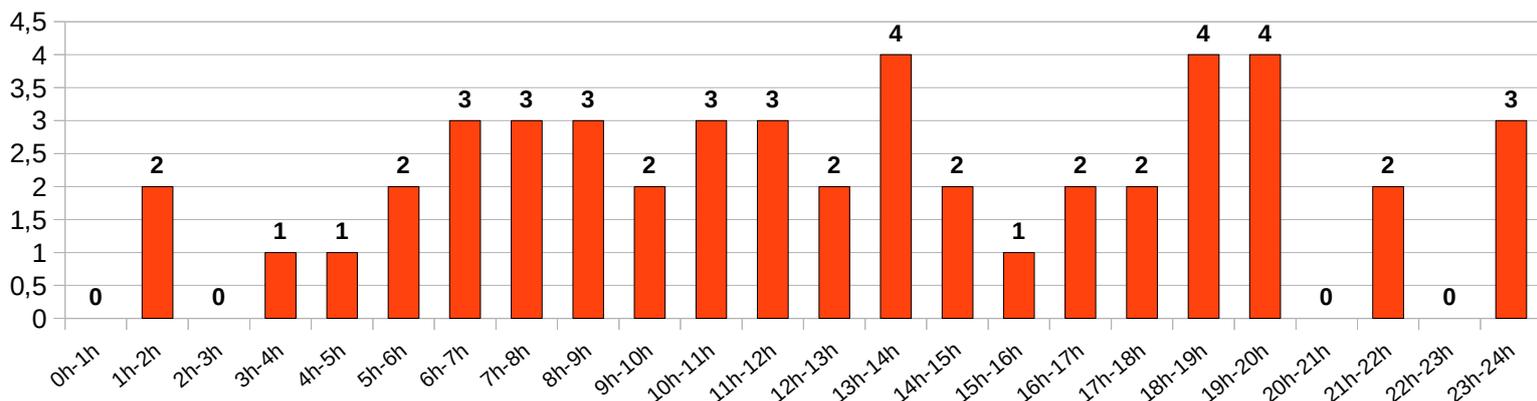
Répartition des accidents des 14-17 ans selon la tranche horaire



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



Répartition des accidents des 25-29 ans selon la tranche horaire



Accidentalité des « deux-roues motorisés »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2018 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
85	19	7	391	95	156	48

On constate que les deux-roues motorisés sont impliqués dans 31,8 % des accidents corporels du département.

L'année 2018 confirme qu'une très forte proportion des victimes sont les usagers des deux-roues motorisés.

Pour mémoire, les deux-roues motorisés ne représentent qu'à peine 3 % du trafic motorisé sur le département de la Vienne.

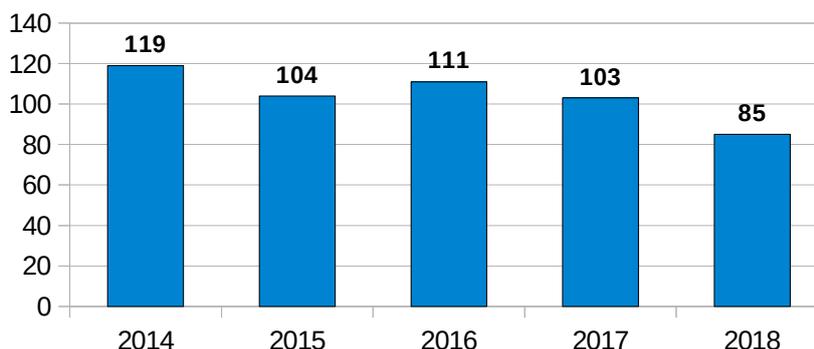
La vulnérabilité de cette catégorie d'utilisateur est donc importante.

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

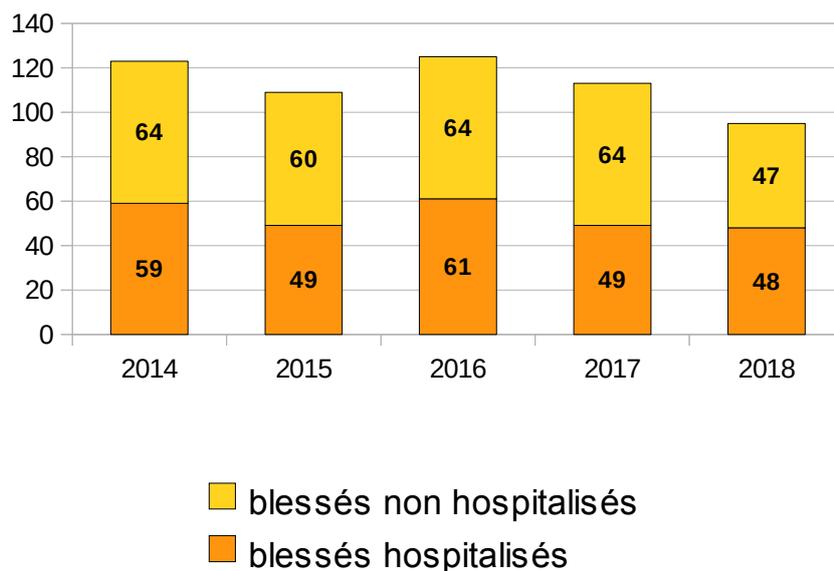
Le nombre d'accidents de deux-roues motorisés a fortement diminué par rapport aux années précédentes. On note d'ailleurs que le nombre de blessés (95), et notamment de blessés hospitalisés (48), est à nouveau en baisse sur cette année. Cependant, on constate une augmentation des tués pour l'année 2018.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2014	119	6	123	59
2015	104	1	109	49
2016	111	2	125	61
2017	103	5	113	49
2018	85	7	95	48

Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de blessés



Comparaison de l'accidentalité locale des deux-roues motorisés avec celle de la France en 2018

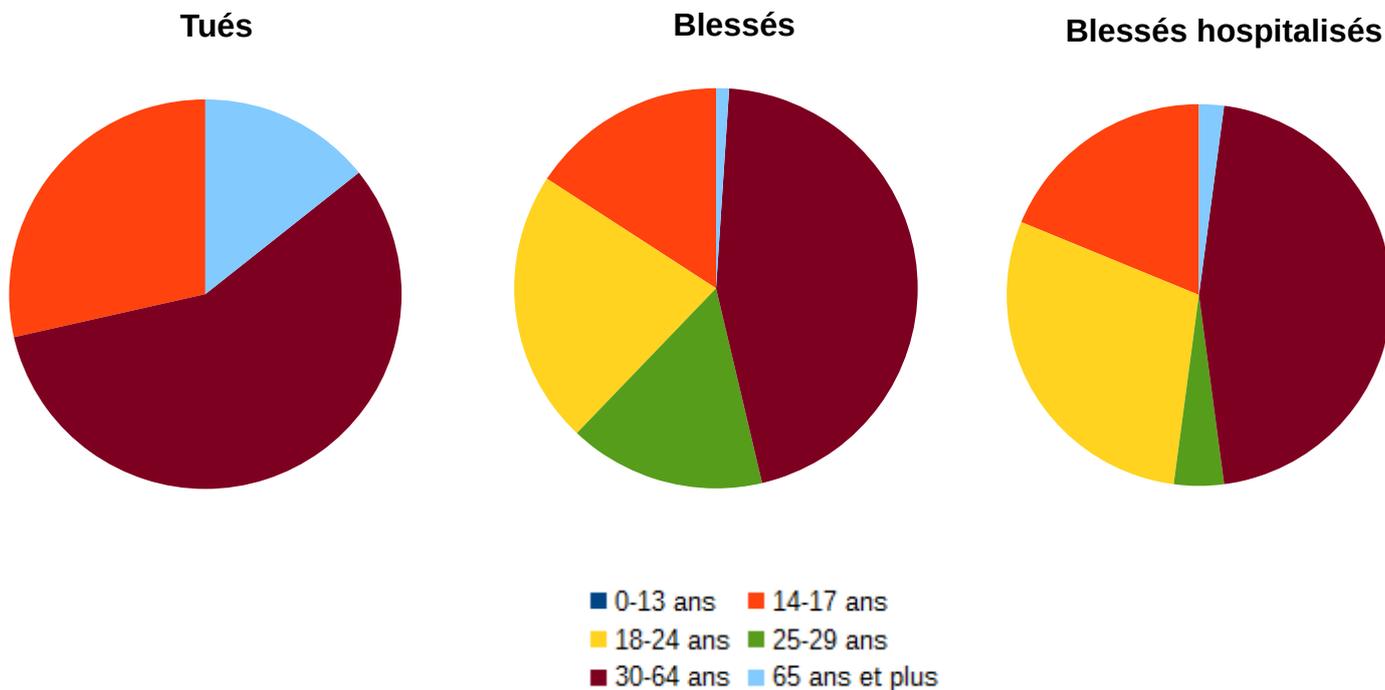
Dans la Vienne, la part des accidents impliquant un deux-roues motorisé est inférieure à celle de France Métropolitaine. Cependant, le pourcentage des tués en Vienne est très nettement supérieure au pourcentage de la France Métropolitaine.

		accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	Nombre	85	7	95	48
	Pourcentage	31,1 %	36,8 %	23,6 %	28,9 %
France métropolitaine	Nombre	19 662	760	19 252	
	Pourcentage	33,6 %	21,7 %	26,2 %	

Bilan des victimes de deux-roues motorisés par classe d'âge pour 2018

Les 30-64 ans sont les principales victimes d'accidents de deux-roues motorisés. Ils représentent plus de la moitié des tués ainsi que 44,4 % des blessés et 45,8 % des blessés hospitalisés.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	0	0
14 – 17 ans	2	15	9
18 – 24 ans	0	21	14
25 – 29 ans	0	15	2
30 – 64 ans	4	43	22
65 ans et plus	1	1	1



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

La plus part des accidents de deux-roues motorisés se produisent suite à une collision avec un VL (ou VU).

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	7			2	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	1		1			2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	8	1		1			VL ou VU		
VL ou VU				24	11	29	2	PL	
PL						2			Autre mode
Autre mode					1	1			
Sur les 85 accidents	16	1	1	33	13	40	63		

Bilan par type de réseau

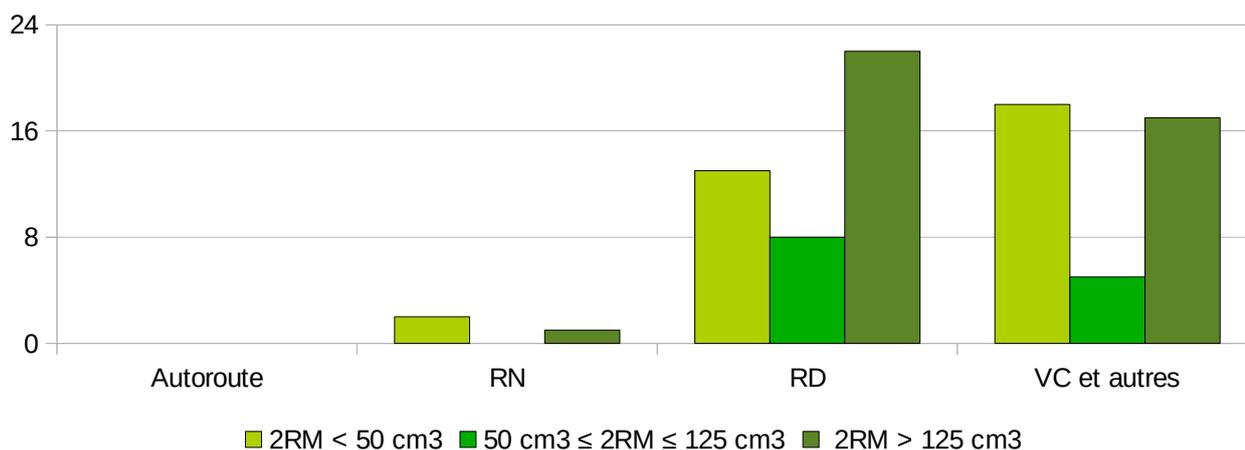
Cette année, on ne recense aucun accident de deux-roues motorisés sur autoroute (1 en 2017). On note également que les accidents sur routes nationales restent rares.

Par ailleurs, on relève que les accidents sont plus nombreux sur les routes départementales (RD) et voies communales (VC) .

réseau	accidents		
	$2RM < 50 \text{ cm}^3$	$50 \text{ cm}^3 \leq 2RM \leq 125 \text{ cm}^3$	$2RM > 125 \text{ cm}^3$
Autoroute	0	0	0
RN	2	0	1
RD	13	8	22
VC et autres	18	5	17

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

Répartition des accidents par type de réseau

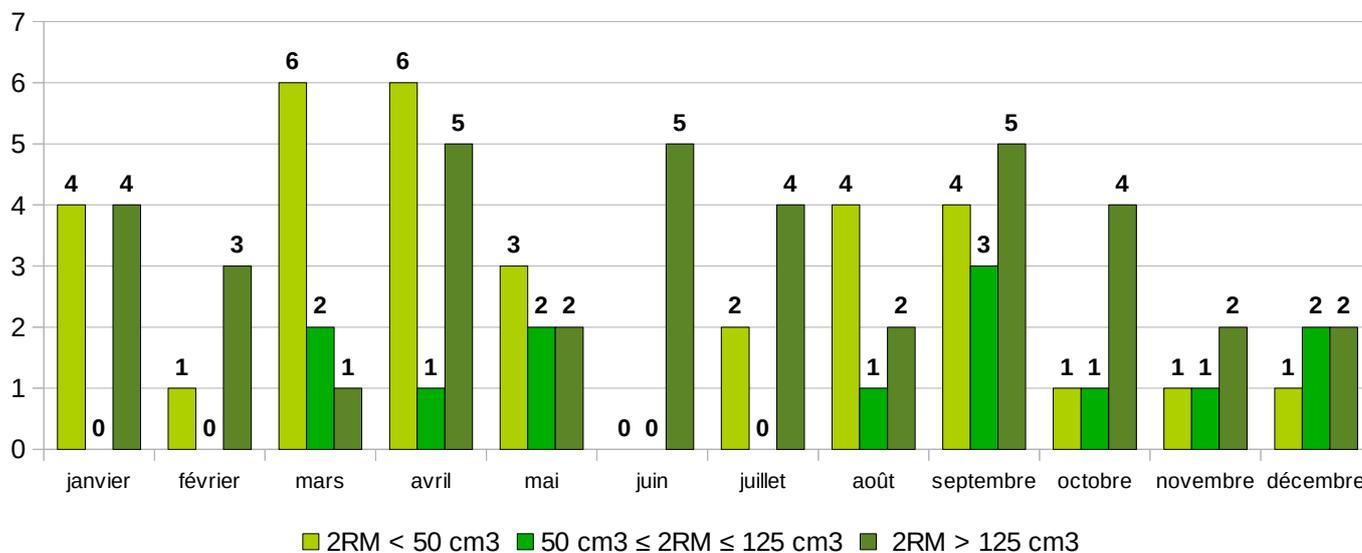


Bilan par mois

Les mois les plus accidentogènes concernant les deux-roues motorisés sont les mois d'avril et septembre avec 12 accidents chacun.

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

Répartition des accidents de deux-roues motorisés par mois

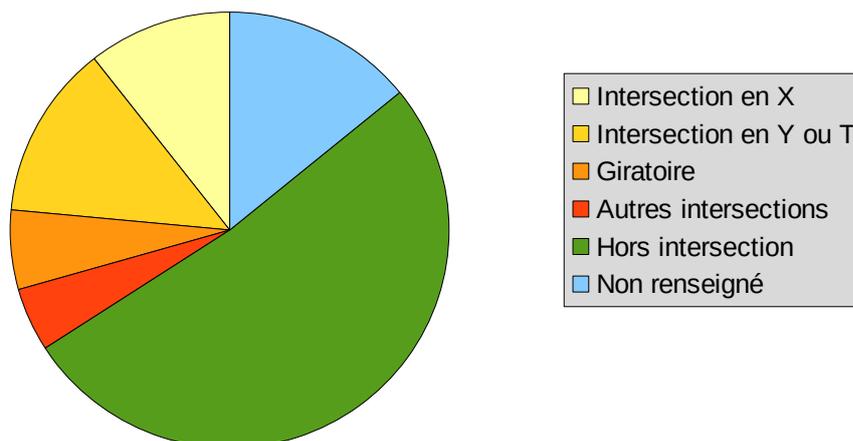


Localisation des accidents

Les accidents de deux-roues motorisés se situent principalement hors intersection. On constate par ailleurs que les accidents en intersection se produisent en majorité dans des carrefours en Y ou T.

En intersection					Hors intersection	Non Renseigné
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections		
9	11	5	4	29	44	12

Répartition des accidents en/hors intersection



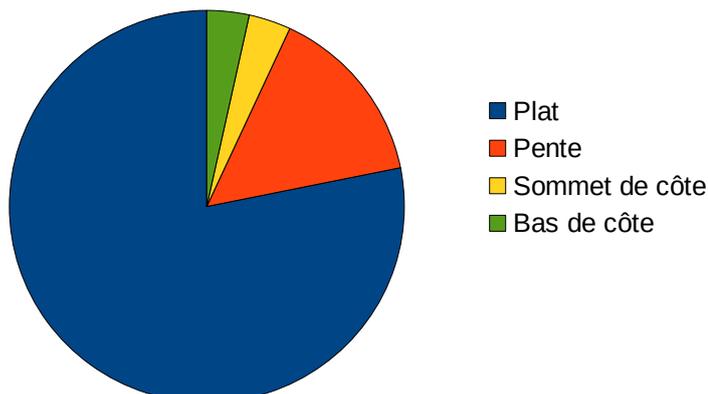
Répartition des accidents suivant le profil en long

78,1% 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
68	13	3	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

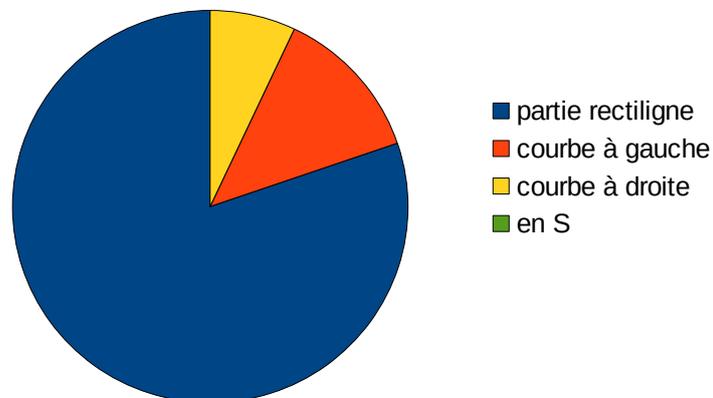
80,2 % des accidents se situent sur des parties rectilignes de route.

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

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
69	11	6	0

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



Accidentalité routière avec « Conduites addictives »

L'alcool

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2018 des accidents impliquant un conducteur avec alcoolémie positive s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
42	5	67	27

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

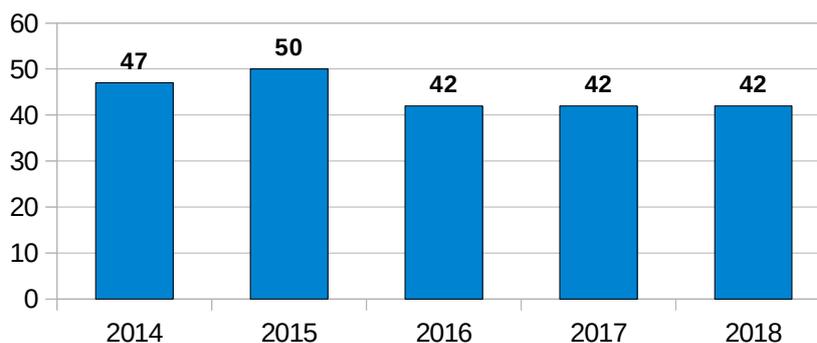
L'année 2018 se caractérise par un nombre d'accidents corporels (impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie) égal à ceux des années 2016 et 2017.

De plus, après une baisse du nombre de blessés entre 2014 et 2017 on constate une augmentation en 2018.

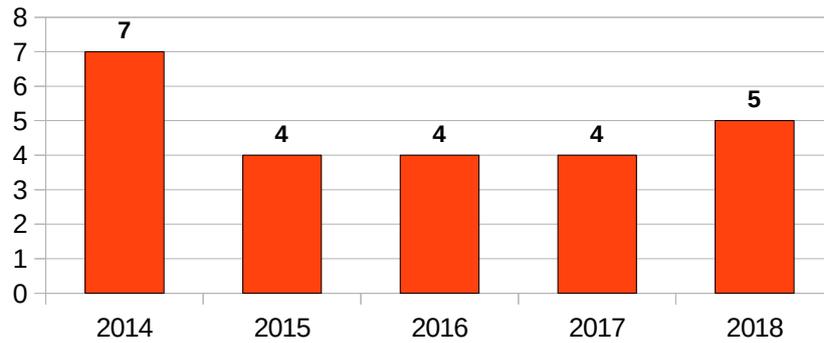
Le nombre de blessés hospitalisés a également augmenté par rapport à 2017.

Année	Accidents	Tués	Blessés	Blessés hospitalisés
2014	47	7	55	27
2015	50	4	66	30
2016	42	4	66	26
2017	42	4	46	20
2018	42	5	67	27

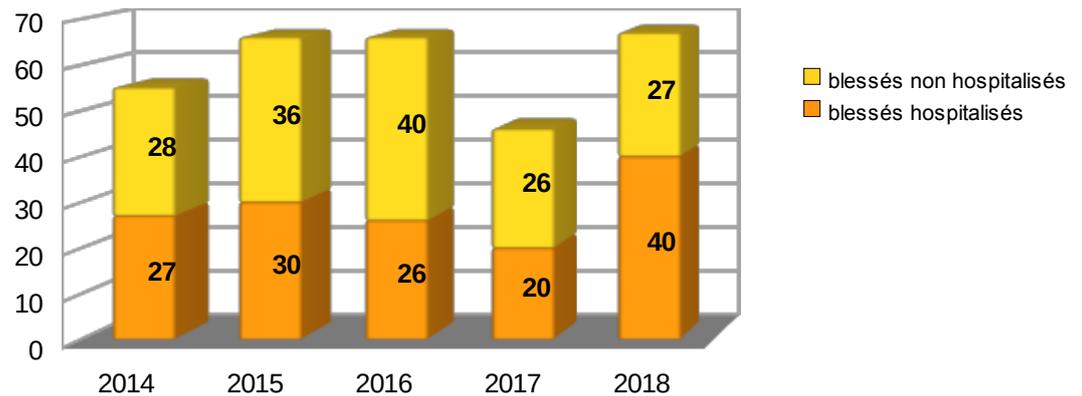
Evolution des accidents corporels



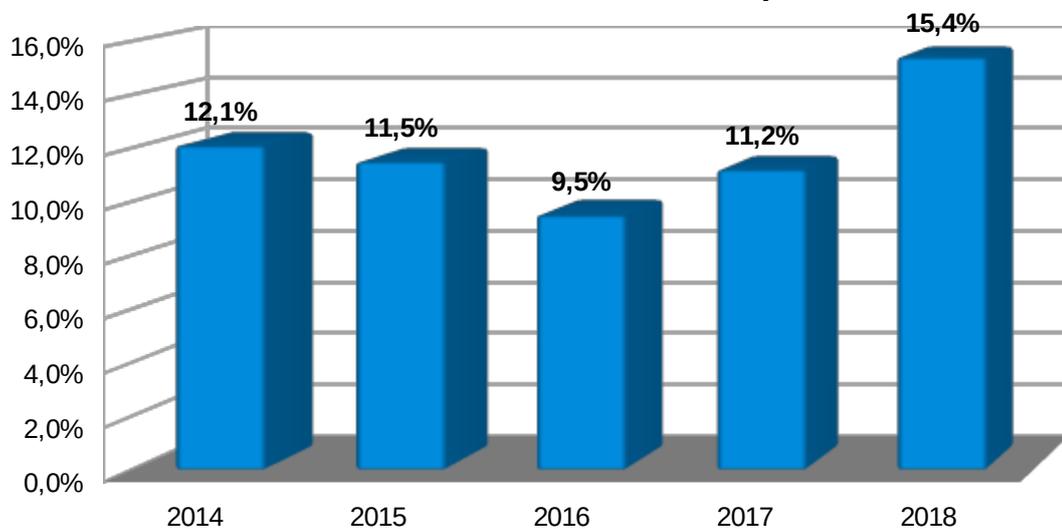
Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés



Part des accidents avec alcoolémie positive



La part des accidents avec alcoolémie positive a fortement augmenté en 2018.

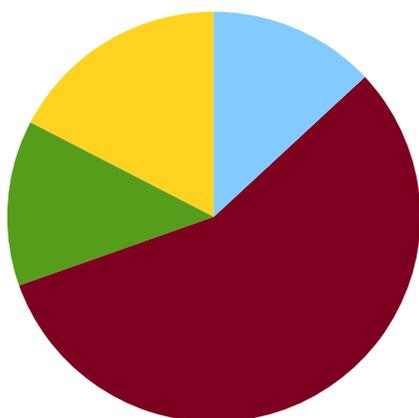
Bilan par classe d'âge

Les classes d'âges 18-24 et 30-64 ans sont les principales victimes d'accidents avec alcoolémie positive.

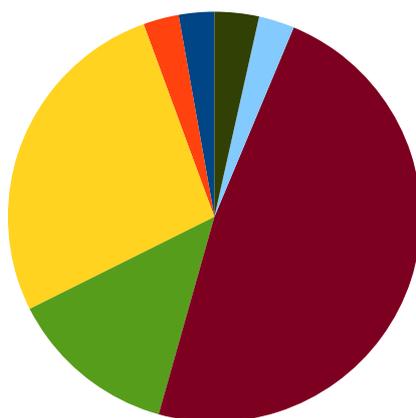
Les 30-64 ans représentent 56,5 % des tués.

classe d'âge	2014 - 2018		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	8	0
14 – 17 ans	0	8	4
18 – 24 ans	4	77	35
25 – 29 ans	3	38	12
30 – 64 ans	13	138	65
65 – 74 ans	3	8	4
75 ans et plus	0	10	3

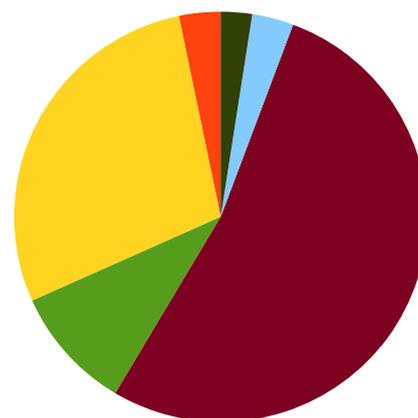
Tués



Blessés



Blessés hospitalisés

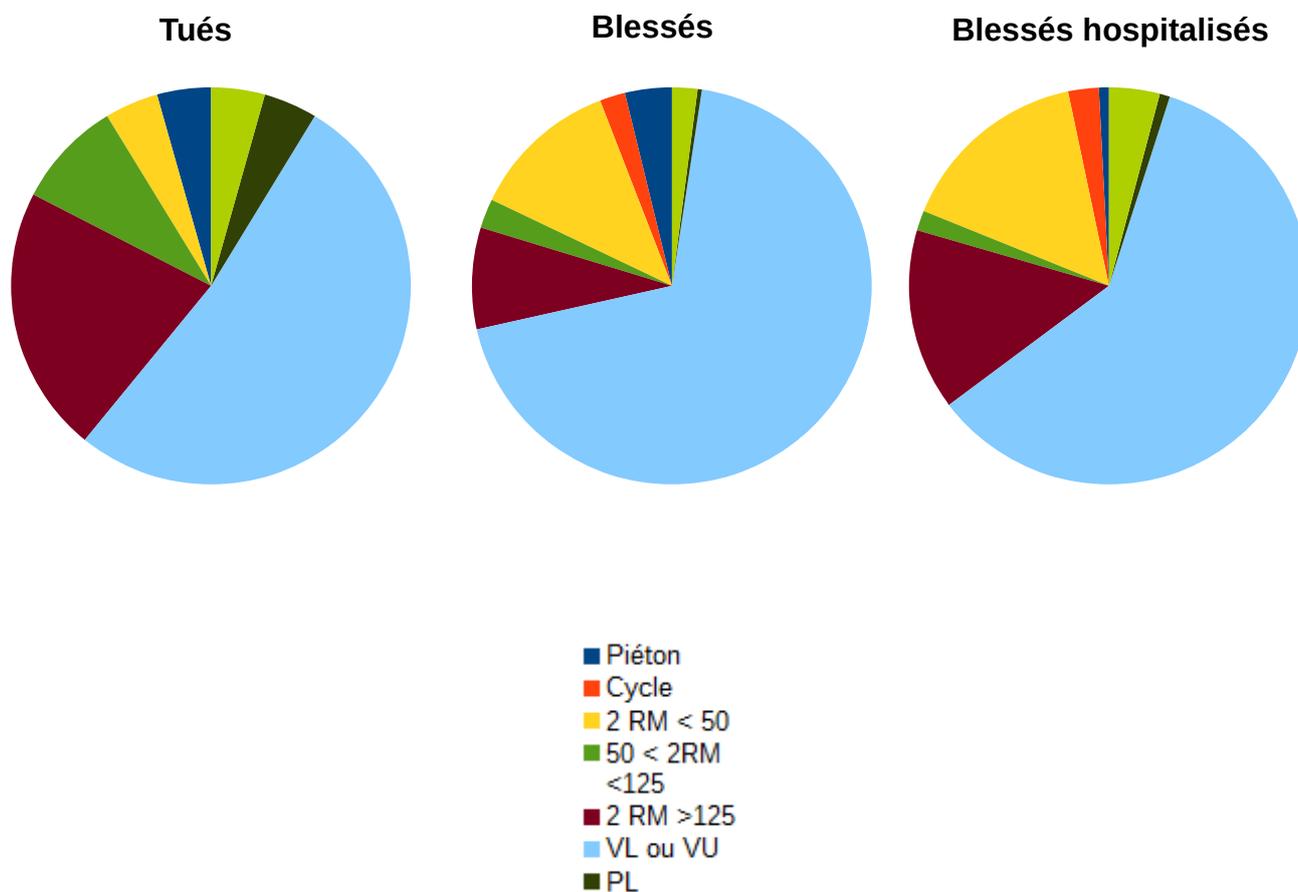


- 0 - 13 ans
- 14 - 17 ans
- 18 - 24 ans
- 25 - 29 ans
- 30 - 64 ans
- 65 - 74 ans
- 65 ans et plus

Bilan par catégorie d'utilisateur

La majorité des victimes d'accidents (69 %) impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie se situe dans la catégorie d'utilisateur « VL ou VU ». Les deux-roues motorisés regroupent quant à eux 22,6 % des blessés entre 2014 et 2018.

catégorie d'utilisateur	2014 - 2018		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	1	11	1
Cycle	0	6	3
2RM < 50 cm ³	1	35	19
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	2	7	2
2RM > 125 cm ³	5	24	18
VL ou VU	12	201	73
PL	1	1	1
Autres modes	1	6	5



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

51,1 % des accidents avec alcoolémie positive n'impliquent qu'un seul véhicule et 84,4 % des accidents, implique un « VL ou VU ».

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	3			1	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³						2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	1						VL ou VU		
VL ou VU	17	2		1	2	1	15	PL	
PL									Autre mode
Autre mode	2								
Sur les 42 accidents	23	2		5	2	2	38		3

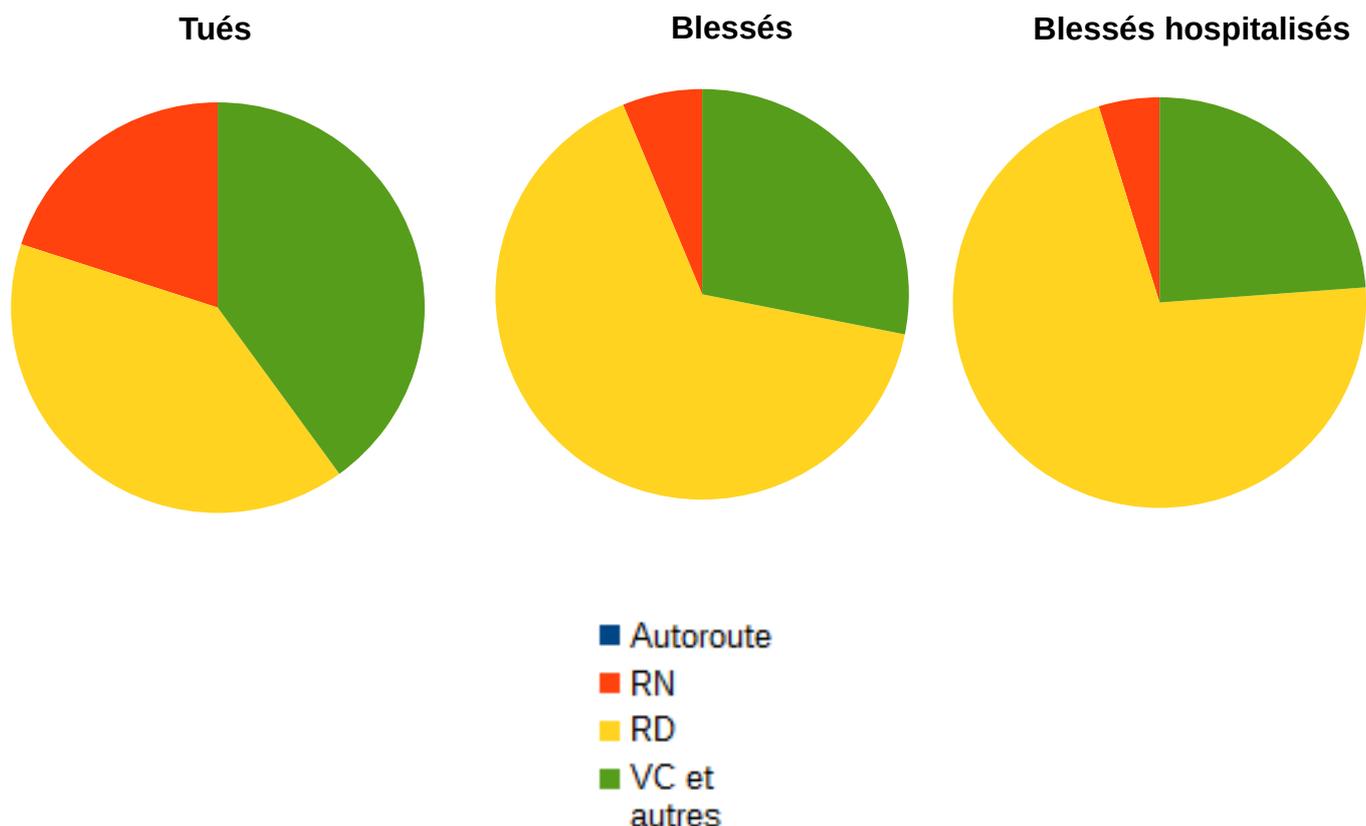
Bilan par type de réseau

63,9 % des accidents impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie se situe sur les routes départementales (RD). On note également que les accidents sur Voie communales sont nombreux.

La gravité des blessures est plus importante sur RD.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	0	0	0	0
RN	2	1	2	1
RD	23	2	21	15
VC et autres	11	2	9	5

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

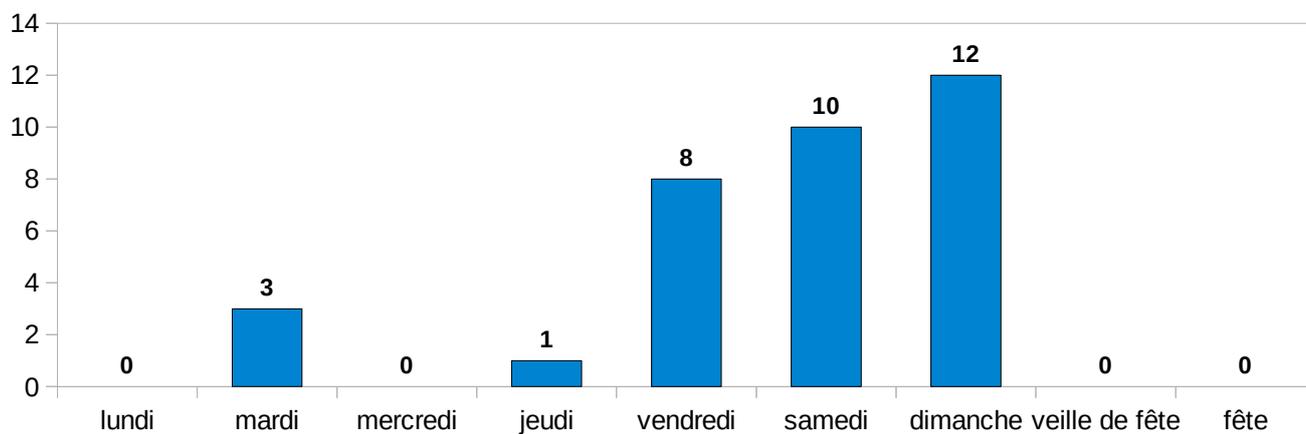


Bilan par jour de la semaine

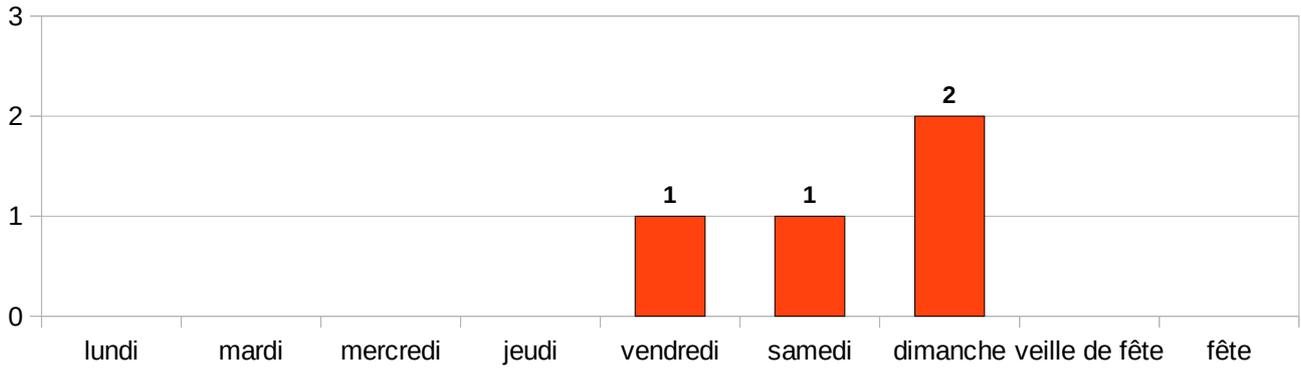
En 2018 les accidents impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie sont plus nombreux en fin de semaine (du vendredi au dimanche).

jour	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
lundi	0	0	0	0
mardi	3	0	3	2
mercredi	0	0	0	0
jeudi	1	0	1	1
vendredi	8	1	7	4
samedi	10	2	9	6
dimanche	12	2	10	6
Dont				
veille de fête	0	0	0	0
fête	0	0	0	0

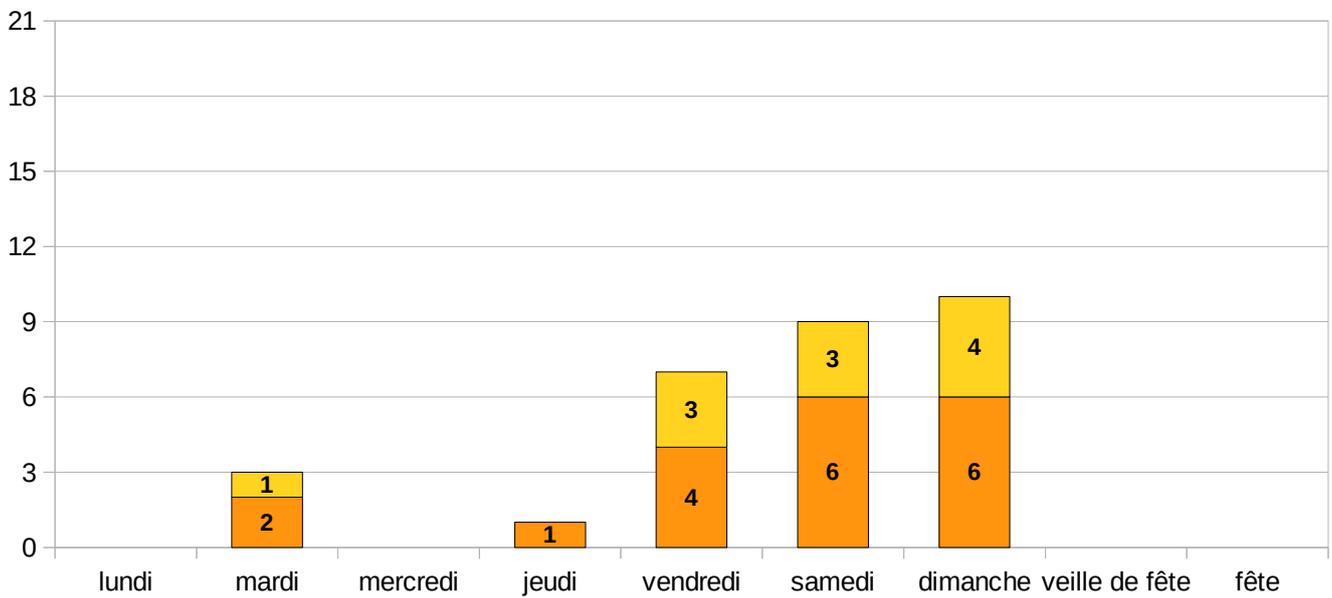
Répartition des accidents selon le jour



Répartition des tués selon le jour



Répartition des blessés selon le jour

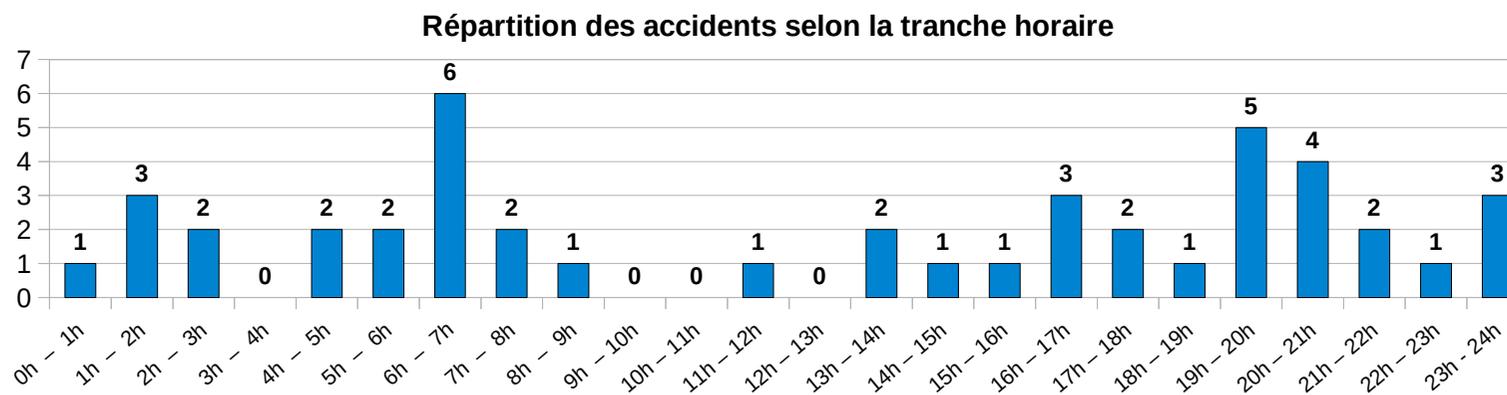


- blessés non hospitalisés
- blessés hospitalisés

Bilan par tranche horaire

Les accidents avec alcoolémie positive surviennent principalement entre 6h et 7h et entre 19h et 21h.

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

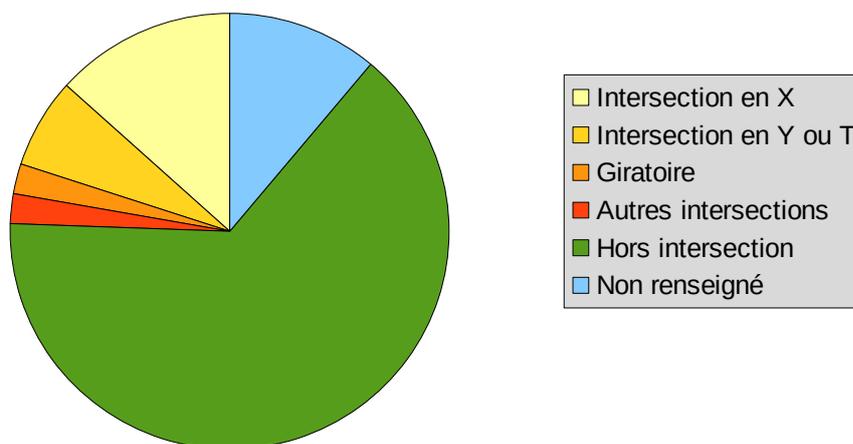


Localisation des accidents

64,4 % des accidents avec alcoolémie positive ont lieu hors intersection.

En intersection					Hors intersection	Non Renseigné
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections		
6	3	1	1	11	29	5

Répartition des accidents en/hors intersection



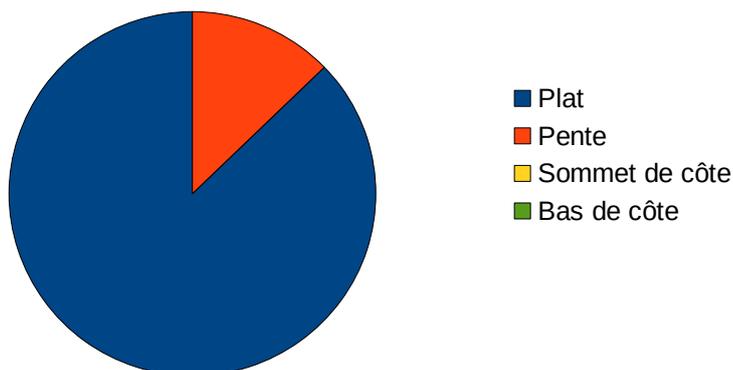
Répartition des accidents suivant le profil en long

87,2 % 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.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
41	6	0	0

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le profil en long

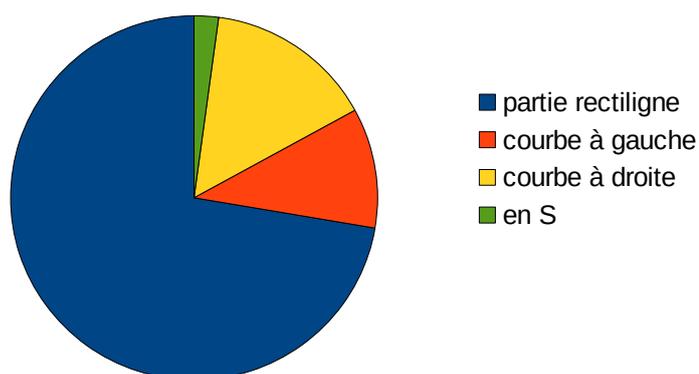


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

La majorité des accidents (72,3 %) impliquant un conducteur sous l'empire d'un état alcoolique se trouve en partie rectiligne, on note également que 14,9% des accidents du département se produisent en courbe à droite

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
34	5	7	1

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



Suspensions administratives du permis de conduire

Le nombre de suspensions administratives du permis de conduire du à l'alcool s'élève à 660 en 2018, soit une baisse de 4,6 % par rapport à 2017.

Les stupéfiants

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2018 des accidents impliquant un conducteur contrôlé positif à au moins un produit stupéfiant s'établit comme suit :

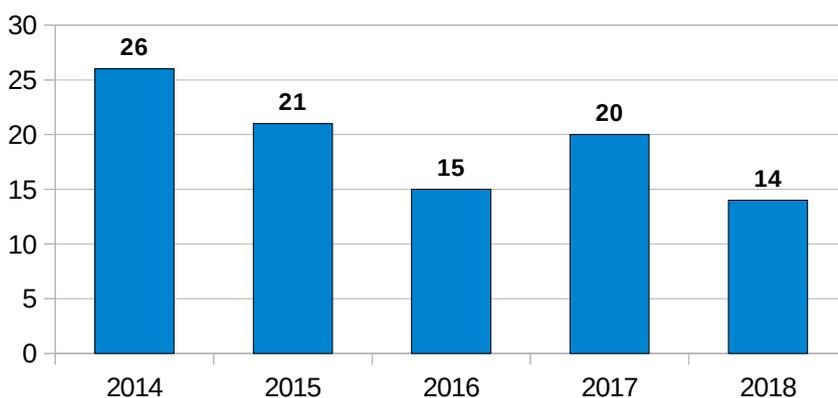
Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
14	4	20	11

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

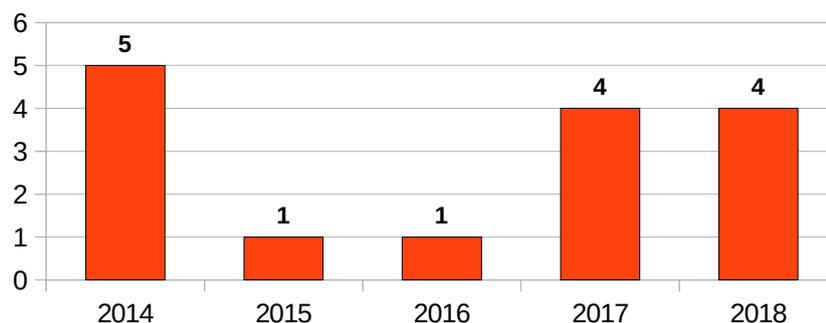
On note que le nombre d'accidents dont un conducteur s'est révélé positif à au moins un produit stupéfiant est en baisse pour l'année 2018. Le nombre de tués est cependant égal à l'année 2017.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2014	26	5	28	16
2015	21	1	29	15
2016	15	1	28	13
2017	20	4	27	16
2018	14	4	20	11

Evolution des accidents corporels



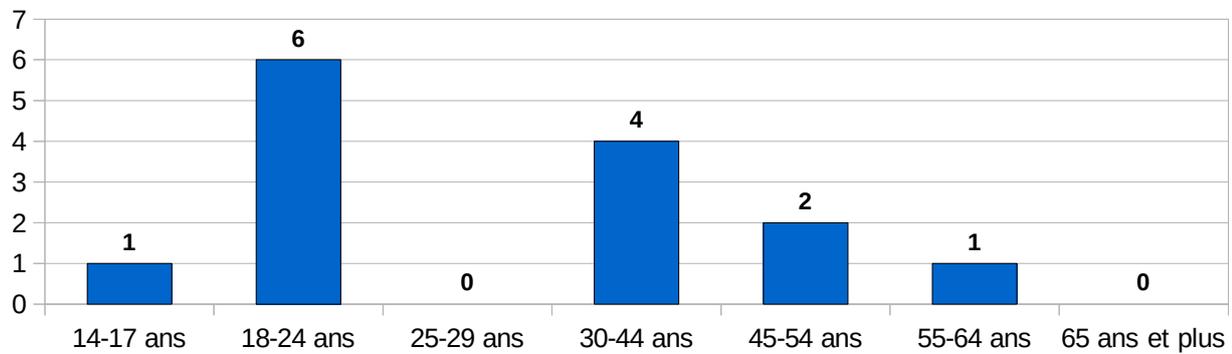
Evolution du nombre de tués



Bilan par classe d'âge

On constate qu'en 2018, les accidents avec présence de stupéfiants concernent principalement les 18-24 ans.

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



Suspensions administratives du permis de conduire

Le nombre de suspensions administratives du permis de conduire dues aux stupéfiants s'élève à 305 en 2018, soit 72 suspensions de plus (+ 31 %) par rapport à 2017.

Alcool et stupéfiants réunis

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2018 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
7	1	8	7

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

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

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2014	15	1	15	9
2015	13	1	19	8
2016	10	1	20	7
2017	10	1	10	6
2018	7	1	8	7

Accidentalité des « seniors » (65-74 ans et 75 ans et plus)

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2018 des accidents impliquant une victime âgée de 65 à 74 ans et 75 ans et plus s'établit comme suit :

Accidents	Tués			Blessés			dont blessés hospitalisés		
	Toutes classes d'âge	Entre 65 à 74 ans	75 ans et plus	Toutes classes d'âge	Entre 65 à 74 ans	75 ans et plus	Toutes classes d'âge	Entre 65 à 74 ans	75 ans et plus
68	19	1	4	391	32	17	156	18	6

Les accidents impliquant une victime âgée de plus de 65 ans représentent 25,4% des accidents du département.

Les personnes âgées représentent 22 % de la population départementale.

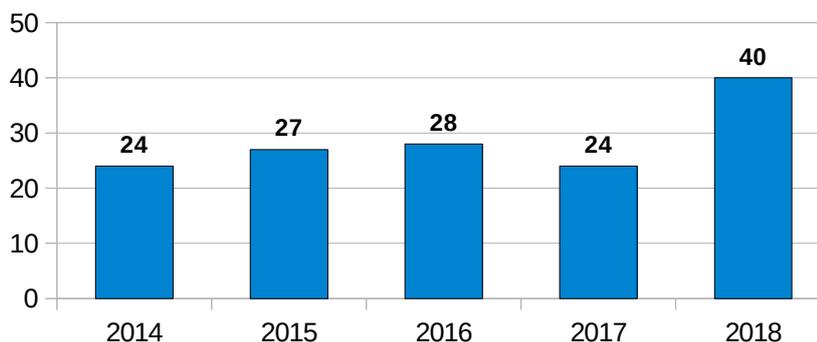
Évolution de l'accidentalité des « 65 à 74 ans » sur les 5 dernières années

On constate une augmentation du nombre d'accidents entre 2017 et 2018 concernant les 65-74 ans. Cependant on remarque une forte baisse des tués pour l'année 2018.

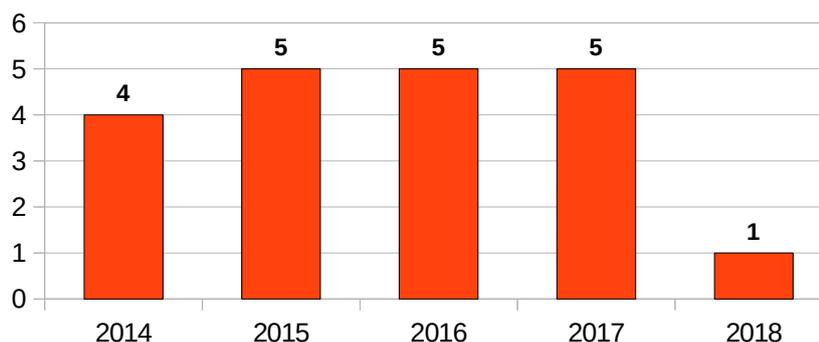
Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2014	24	4	48	17
2015	27	5	38	23
2016	28	5	41	16
2017	24	5	38	13
2018	40	1	32	18

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

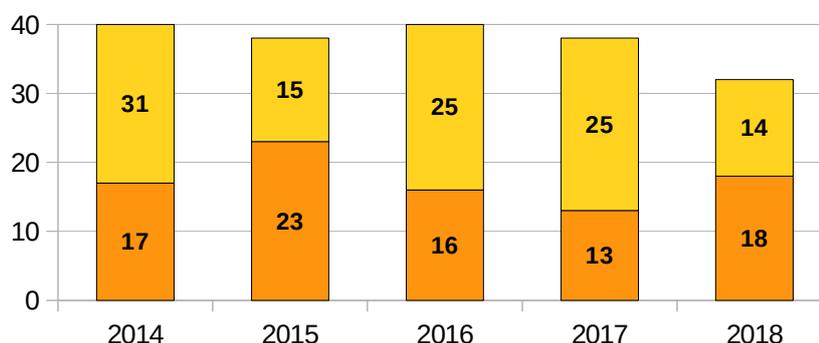
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés



■ blessés non hospitalisés
■ blessés hospitalisés

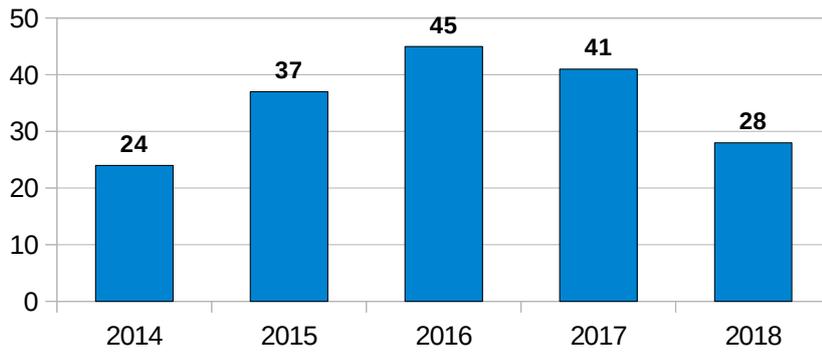
Évolution de l'accidentalité des « 75 ans et plus » sur les 5 dernières années

Le nombre d'accidents de l'année 2018 marque une forte baisse par rapport aux trois dernières années. Le nombre de tués reste mais stable.

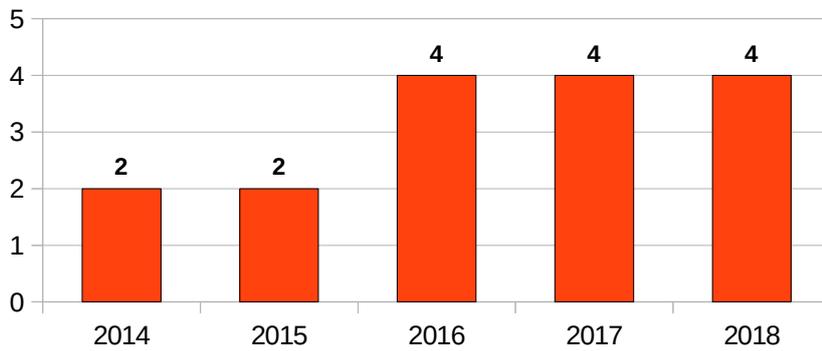
Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2014	24	2	24	19
2015	37	2	39	22
2016	45	4	33	20
2017	41	4	23	7
2018	28	4	17	6

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

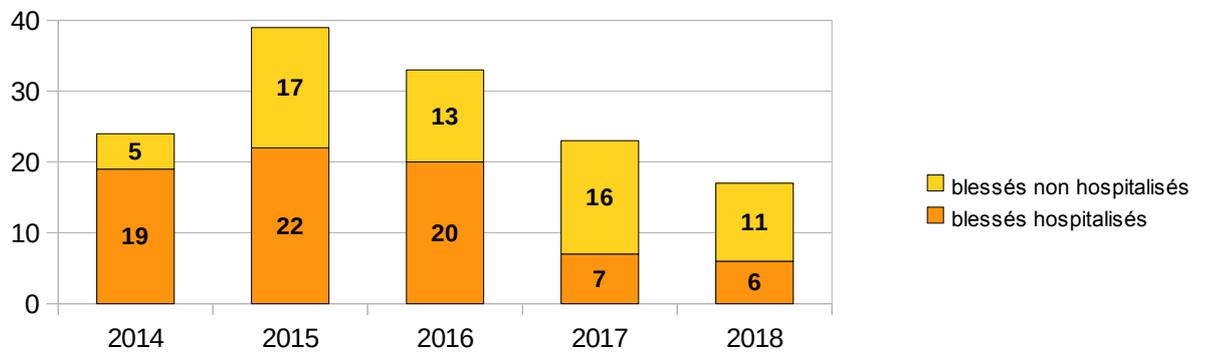
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés



Bilan des victimes « 65 à 74 ans » par catégorie d'usager

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

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	3	2
Cycle	0	5	4
2RM < 50 cm ³	0	3	3
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	0	0
2RM > 125 cm ³	1	2	0
VL ou VU	0	12	8
PL	0	2	1
Autres modes	0	5	0

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 ».

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

Bilan par type de réseau (les 65-74 ans)

Une grosse majorité des accidents impliquant une personne âgée de 65 à 74 ans se situe principalement sur routes départementales (RD).

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	3	0	3	3
RN	8	0	4	2
RD	17	0	17	9
VC et autres	12	1	8	4

(Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)

Bilan par type de réseau (les 75 ans et plus)

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

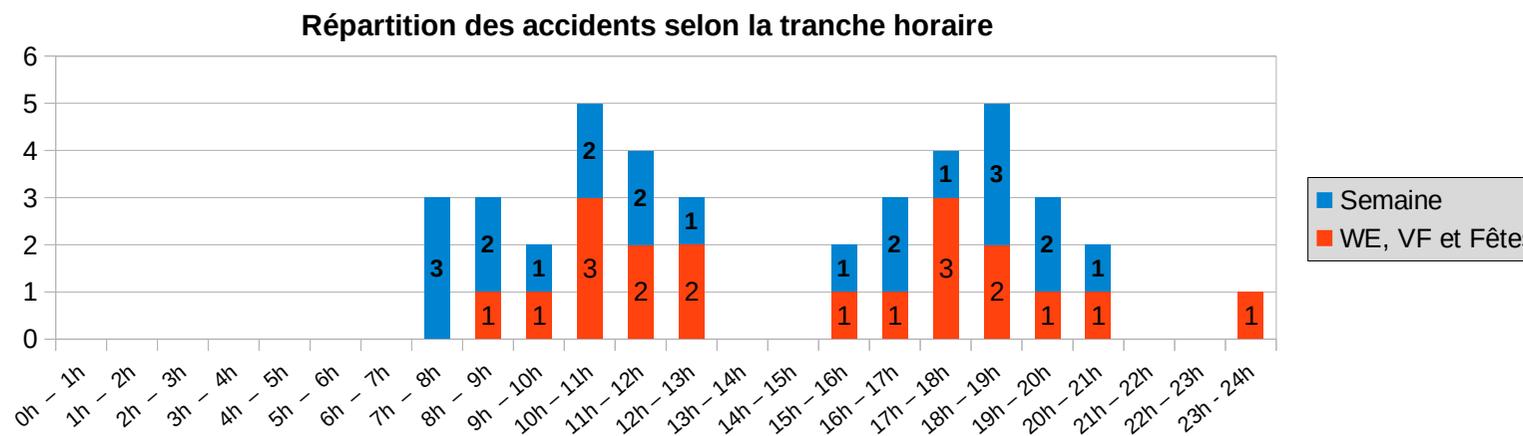
réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	1	0	1	0
RN	5	0	3	2
RD	12	4	8	3
VC et autres	10	0	5	1

(Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)

Bilan par tranche horaire (des 65 à 74 ans)

En 2018, les accidents impliquant une personne âgée de 65 à 74 ans se produisent en journée avec deux pics sur le créneau. (10h-11h et 18h-19h). Chez les 65 à 74 ans, environ 50 % des accidents se produisent les week-ends, veilles de fêtes et jours fériés.

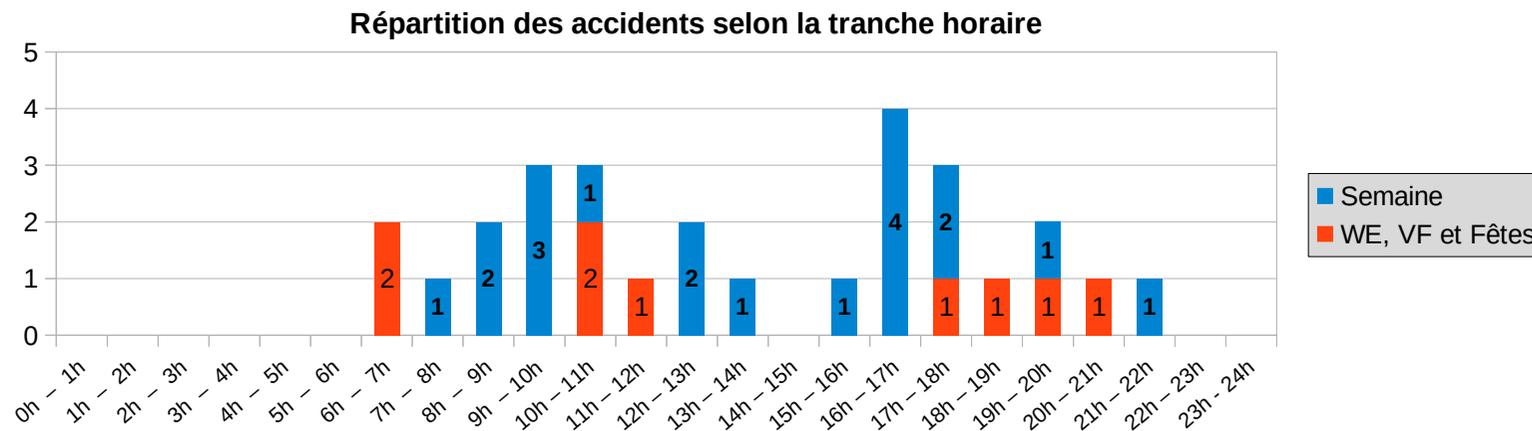
Tranche horaire	0h - 1h	1h - 2h	2h - 3h	3h - 4h	4h - 5h	5h - 6h	6h - 7h	7h - 8h	8h - 9h	9h - 10h	10h - 11h	11h - 12h	12h - 13h	13h - 14h	14h - 15h	15h - 16h	16h - 17h	17h - 18h	18h - 19h	19h - 20h	20h - 21h	21h - 22h	22h - 23h	23h - 24h
accidents	0	0	0	0	0	0	0	3	3	2	5	4	3	0	0	2	3	4	5	3	2	0	0	1



Bilan par tranche horaire (de 75 ans et plus)

En 2018, les accidents impliquant une personne âgée de plus de 75 ans se produisent en matinée de 9h00 à 11h00 et dans l'après midi de 16h-18h.

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	0	0	0	0	0	2	1	2	3	3	1	2	1	0	1	4	3	1	2	1	1	0	0



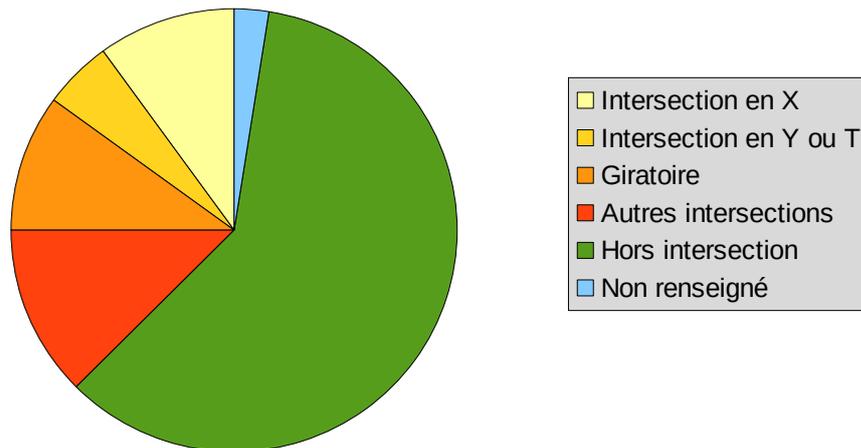
Localisation des accidents des 65 à 74 ans

62,5 % des accidents se trouvent hors intersection.

En intersection					Hors intersection	Non Renseigné
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections		
4	2	4	5	15	24	1

(Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)

Répartition des accidents en/hors intersection



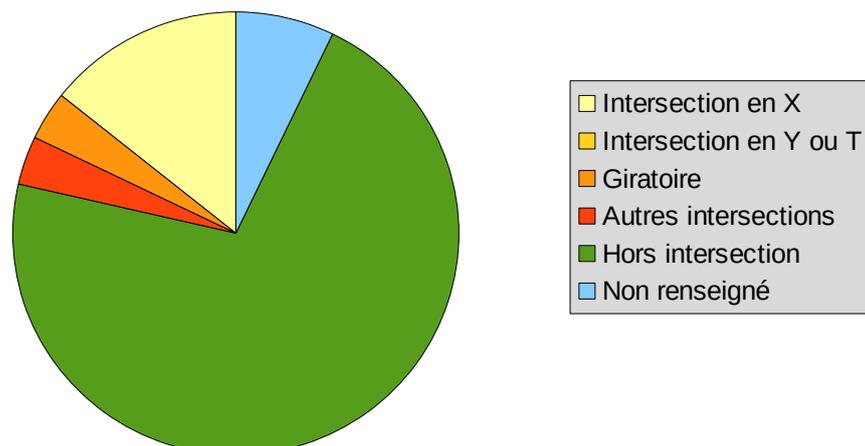
Localisation des accidents des 75 ans et plus

Les 3/4 des accidents se trouvent hors intersection. En intersection, ce sont les carrefours qui comptent le plus grand nombre d'accidents (5).

En intersection					Hors intersection	Non Renseigné
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections		
4	0	1	1	6	20	2

(Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)

Répartition des accidents en/hors intersection



Accidentalité routière due aux « distracteurs »

Les chiffres clefs de l'année

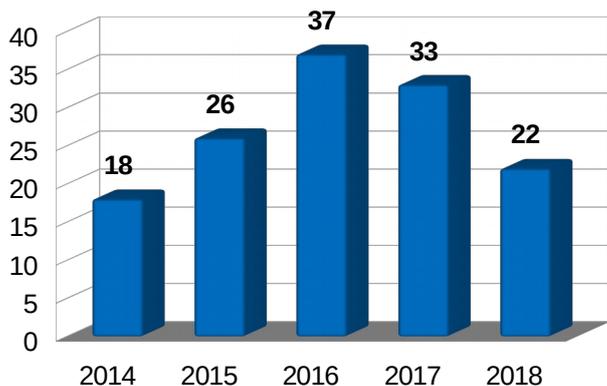
Sur la période 2014-2018, le bilan des accidents pour lesquels il a été noté que l'attention des conducteurs avait été perturbée s'établit comme suit :

Année	Accidents	Tués	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2014	18	1	25	18
2015	26	1	37	18
2016	37	3	52	18
2017	33	6	45	16
2018	22	1	34	9

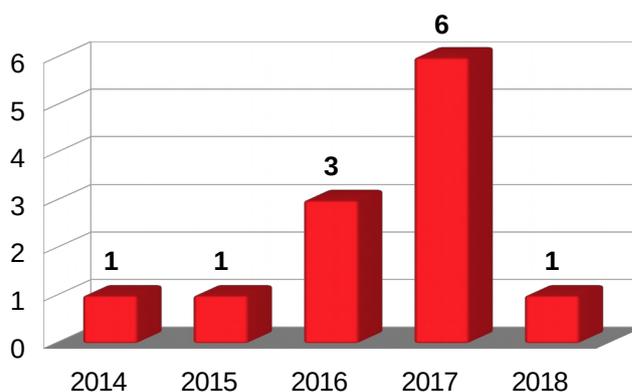
Les chiffres sont à la baisse par rapport aux trois années précédentes.

L'évolution de l'accidentalité due aux « distracteurs » sur les cinq dernières années

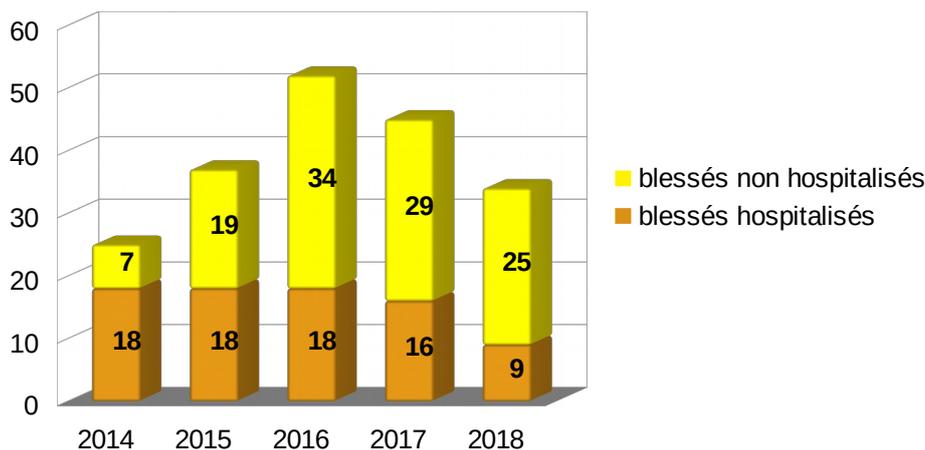
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés



Le bilan des victimes par catégorie d'usagers

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

catégorie d'usager	2014-2018		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	2	44	15
Cycle	0	9	4
2RM < 50 cm ³	0	37	15
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	5	2
2RM > 125 cm ³	1	12	5
VL ou VU	9	193	48
PL	0	3	0
Autres modes	0	2	1

Le bilan des victimes par classe d'âge

Les classes d'âges 18-24 et 30-64 ans sont les principales victimes d'accidents avec distracteurs (attention perturbée).

Classe d'âge	2014-2018		
	Tués	Blessés	Dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	8	3
14 – 17 ans	0	6	4
18 – 24 ans	4	45	21
25 – 29 ans	2	14	10
30 – 64 ans	3	97	29
65 – 74 ans	0	14	8
75 ans et plus	3	38	18

Bilan par type de réseau

Une grosse majorité des accidents impliquant une personne âgée de 65 à 74 ans se situe principalement sur routes départementales (RD). (Plus de 50 %)

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés
Autoroute	3	0	4	3
RN	4	0	5	2
RD	16	0	24	11
VC et autres	8	1	9	4

(Un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes)

Accidentalité routière lors des trajets professionnels

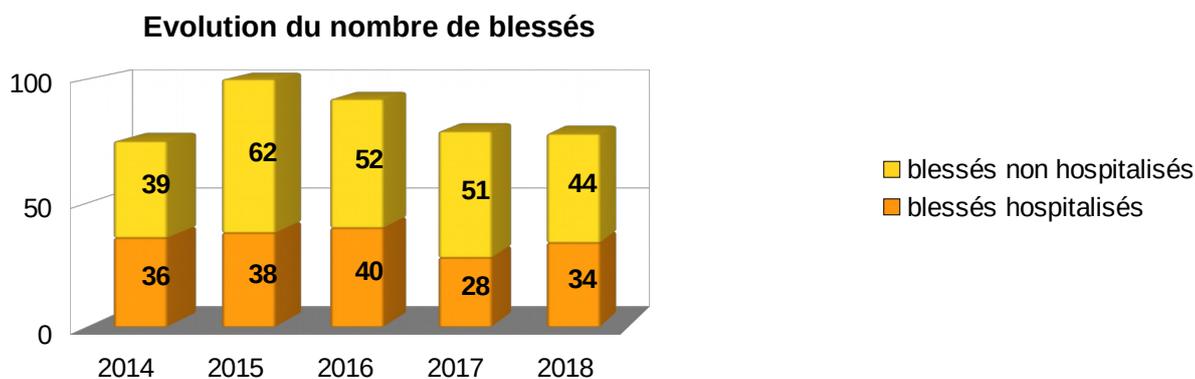
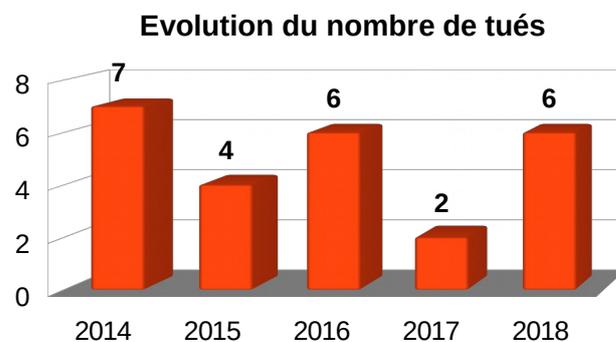
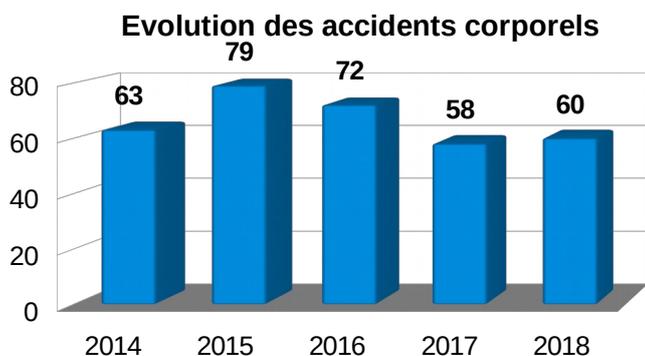
Le risque routier professionnel concerne des accidents du travail qui peuvent se répartir en deux catégories (équivalentes en nombre d'accidents) : les trajets domicile-travail et les trajets pendant le temps de travail (les « missions »).

Trajet domicile – travail - Les chiffres clefs des années 2014 à 2018

Le bilan 2014-2018 des accidents s'établit comme suit :

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2014	63	7	75	36
2015	79	4	100	38
2016	72	6	92	40
2017	58	2	79	28
2018	60	6	78	34

Les accidents domicile-travail représentent 17,5 % des accidents et 20 % des victimes sur les routes de la Vienne.



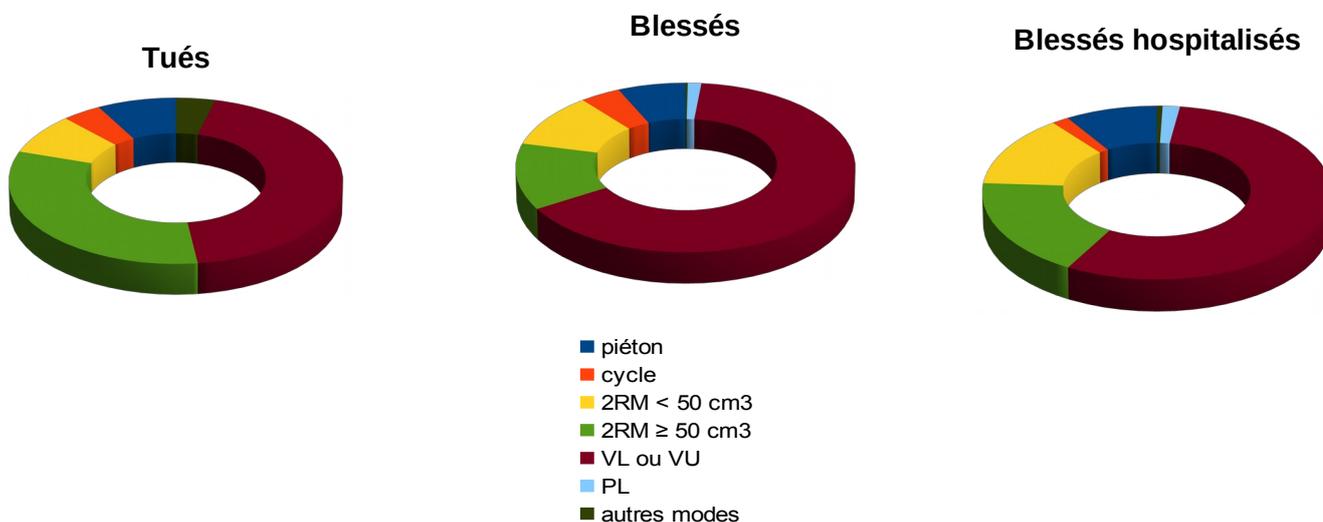
Bilan des victimes des trajets domicile-travail par classe d'âge

classe d'âge	2014-2018		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	20	2
14 – 17 ans	2	18	7
18 – 24 ans	2	92	36
25 – 29 ans	3	49	18
30 – 64 ans	16	243	103
65 – 75 ans	0	14	9
75 ans et plus	2	8	4

Les victimes âgées de 30 à 64 ans pour les accidents domicile-travail représentent 57,5 % de blessés hospitalisés et 64 % des tués sur les routes de la Vienne.

Bilan des victimes par catégorie d'usagers

catégorie d'usager	2014-2018		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
cycle	1	18	3
2RM < 50 cm ³	2	46	24
2RM ≥ 50 cm ³	8	56	32
VL ou VU	11	287	100
PL	0	6	3
autres modes	1	1	1
Dont piétons	2	30	16



Trajets professionnels « mission », les chiffres-clés des années 2014 à 2018

Le bilan 2014-2018 des accidents s'établit comme suit :

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2014	65	8	82	33
2015	85	10	116	28
2016	72	7	100	35
2017	52	7	69	18
2018	47	5	73	16

Les accidents liés au temps de travail « mission » représentent 17 % sur la période 2014 – 2018.

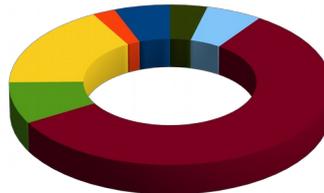
Bilan des victimes des trajets « missions » par classe d'âge

classe d'âge	2014-2018		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	27	4
14 – 17 ans	3	11	6
18 – 24 ans	5	78	15
25 – 29 ans	1	38	12
30 – 64 ans	16	260	80
65 – 75 ans	7	27	11
75 ans et plus	5	18	5

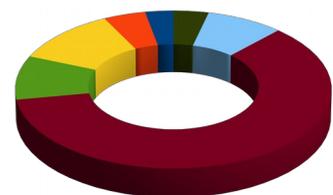
Tués



Blessés



Blessés hospitalisés



Accidentalité sur le territoire de « Grand Poitiers » (40 communes)

Le bilan 2018 de l'accidentalité dans la Communauté Urbaine de Grand Poitiers (40 communes) s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
152	7	232	62

Bilan par classe d'âge

Pour 2018, plus de la moitié des blessés comptabilisés sur le territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers sont des personnes âgées de 25 à 64 ans. On recense également 71,4 % des tués pour cette tranche d'âge.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	18	6
14 – 17 ans	0	15	4
18 – 24 ans	1	49	11
25 – 64 ans	5	127	32
65 – 74 ans	1	15	7
75 ans et plus	0	8	2

Bilan par catégorie d'utilisateur

60,6 % des blessés recensés sur le territoire de la Communauté Urbaine de Grand Poitiers sont des usagers de VL/VU.

catégorie d'utilisateur	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	1	24	11
Cycle	0	14	5
2RM < 50 cm ³	1	24	9
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	7	3
2RM > 125 cm ³	2	20	6
VL ou VU	3	145	29
PL	0	0	0
Autres modes	0	5	0

Bilan par mois

On dénombre les plus grands nombres d'accidents (17) au mois de janvier. Alors que le mois de décembre recense le moins d'accidents (7).

C'est cependant au mois de mars que l'on compte le plus grand nombre de blessés et de blessés graves.

mois	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
janvier	17	0	27	7
février	12	1	19	5
mars	16	2	25	10
avril	14	0	18	4
mai	14	0	24	2
juin	10	0	16	3
juillet	11	1	20	4
août	12	0	18	7
septembre	15	2	24	8
octobre	12	1	16	4
novembre	12	0	14	4
décembre	7	0	11	4

Accidents mortels

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2018 des accidents mortels s'établit comme suit :

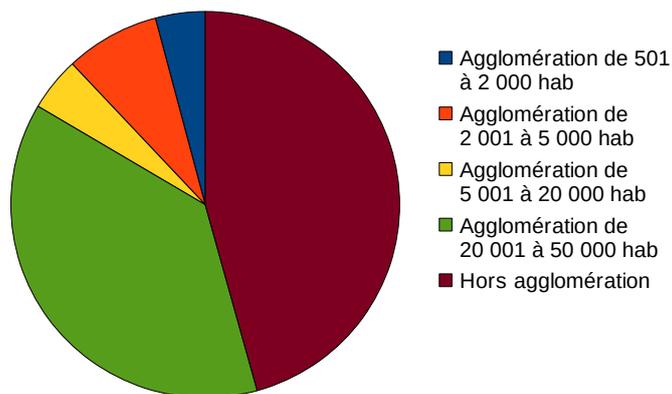
Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
17	19	12	7

Sur les 17 accidents mortels de l'année 2018, 14 tués se situent hors agglomération

Localisation des accidents

En agglomération					Sous-total agglomération	Hors agglomération
Agglomération de 501 à 2 000 hab	Agglomération de 2 001 à 5 000 hab	Agglomération de 5 001 à 20 000 hab	Agglomérations 20 001 à 500 000			
11	21	12	101	145	122	

Répartition des accidents en/hors agglomération



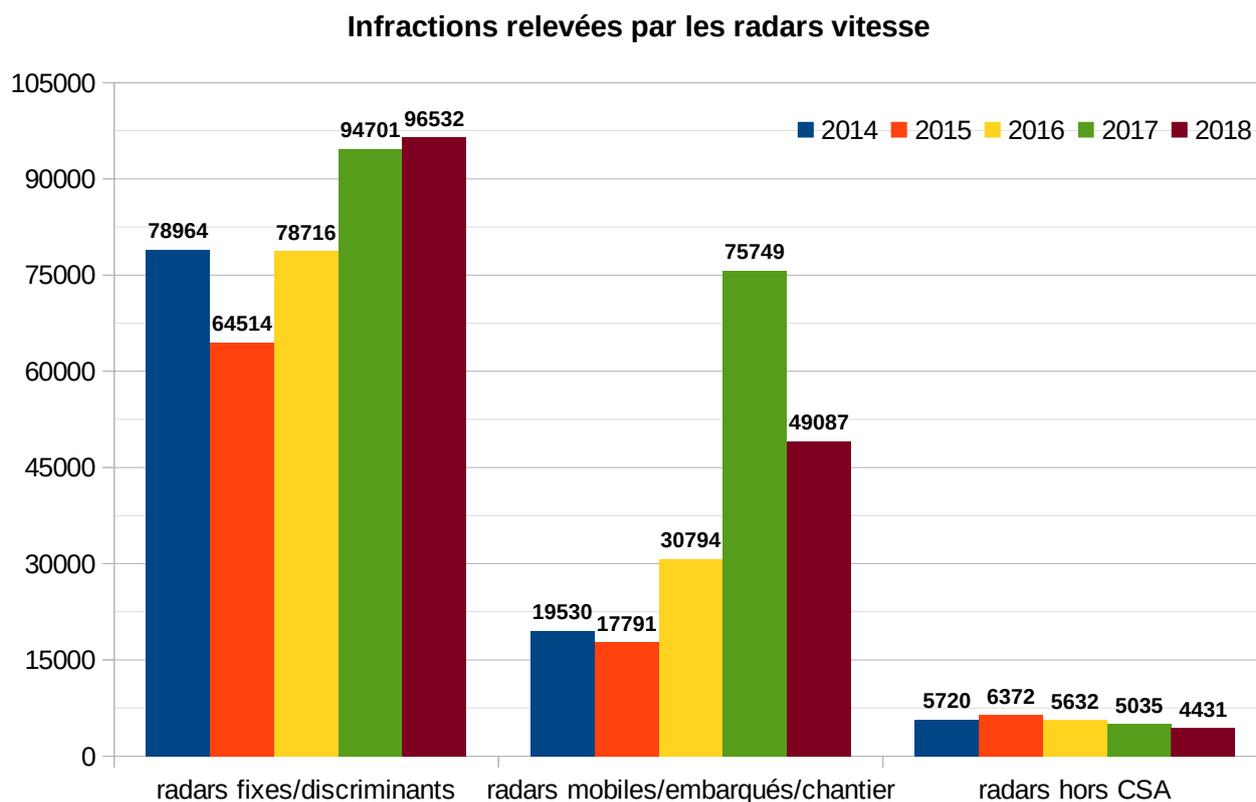
Vitesse des usagers de la route – infractions et évolution

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan des infractions relevées par les radars vitesse sur la période 2014-2018 s'établit comme suit :

Année	Radars fixes / discriminants CSA	Radars mobiles / embarqués / chantier CSA	Radars hors CSA	Total
2014	78 964	19 530	5 720	104 214
2015	64 514	17 791	6 372	88 677
2016	78 716	30 794	5 632	115 142
2017	94 701	75 749	5 035	175 485
2018	96 532	49 087	4 431	150 050

Évolution des infractions vitesse relevées par les radars automatiques



Pour 2018, les infractions relevées par les radars vitesse (fixes et discriminants) sont équivalentes à 2017, les dégradations de radars dues aux manifestations de fin d'année 2018 ont ralenti considérablement les progressions des années précédentes.

Pour mémoire, au cours du mois de novembre, cinq plaintes ont été déposés pour destructions de radars ET12014 (POITIERS – RN147), ET 7053 (ST MAURICE LA CLOUERE – RD741), ET 6801 (A10), ET 40112 (MIGNALOUX – RN147), ETD 12318 (VIVONNE - RN10).

Le bilan 2018 des infractions relevées par les radars vitesse s'établit comme suit :

Radars						
fixes	discriminants CSA	embarqués	mobiles	chantier CSA	Radars feux	Total
78 521	18 011	8 111	4 810	36 166	4 431	150 050
21 unités	5 unités	4 unités	5 unités	3 unités	5 unités	43 unités

CSA : Contrôle Sanction Automatisé

Nature des excès de vitesse

Sur l'année 2018 95 % 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
138 127	5 240	1 398	484	370

Suspensions administratives du permis de conduire

Le nombre de suspensions administratives du permis de conduire dues à la vitesse s'élève à 157 en 2018, soit seulement 2 suspensions de plus par rapport à 2017.