



*Liberté • Egalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**Préfet de la Vienne**

# **BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE DANS LA VIENNE - ANNÉE 2012**



**DIRECTION DÉPARTEMENTALE  
DES TERRITOIRES**

***OBSERVATOIRE DÉPARTEMENTAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE***

# SOMMAIRE

<b>Introduction</b>	<b>3</b>
<b>Synthèse - résumé</b>	<b>4</b>
<b>Bilan général de l'accidentalité</b>	<b>6</b>
<b>Bilan thématique de l'accidentalité</b>	<b>17</b>
Accidentalité des 14-24 ans	17
Accidentalité des deux roues motorisés	26
Accidentalité routière avec alcoolémie positive	36
Vitesse des usagers de la route – infractions et évolution	46
Accidentalité sur le territoire de « Grand Poitiers »	49
Accidentalité des 65 ans et plus	59
Stupéfiants	69
Accidents mortels	71

## INTRODUCTION

Le présent document a pour objectif principal la caractérisation de l'accidentalité routière du département de la Vienne sur l'année 2012. Dans la continuité des années précédentes, et par souci de comparaison, l'analyse reprend les enjeux tels qu'ils sont définis au sein du Document Général d'Orientation (DGO) 2008-2012, à savoir :

- les jeunes;
- les deux-roues motorisés;
- l'alcool ;
- la vitesse excessive ;
- les accidents sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers.

Préalable à la définition du plan départemental annuel en matière d'actions de sécurité routière (PDASR), il participe ainsi directement à l'objectif national défini lors des précédents comités nationaux de sécurité routière, d'une réduction du nombre de tués sur les routes de France sous la barre des 2000 à l'horizon 2020.

De même que les années précédentes, et même si elles n'ont pas de valeur statistique, les enquêtes simplifiées sur accidents mortels menées dans le département de la Vienne sont également prises en compte dans le présent document, apportant un éclairage sur certains facteurs secondaires d'accidents qui ne peuvent pour certains être mis en évidence au sein des bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) des forces de l'ordre.

## SYNTHÈSE - RÉSUMÉ

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

### *Bilan général*

- Diminution continue des accidents corporels ;
- Légère hausse du nombre de victimes graves (tués et blessés hospitalisés) ;
- Sur-représentation des 18-24 ans dans les accidents et des plus de 65 ans chez les tués ;
- Pics des accidents aux heures d'embauche et de débauche.

### *Enjeu « Jeunes »*

- Implication des 14-24 ans dans 39 % des accidents recensés ;
- Sur-représentation des 14-24 ans parmi les victimes d'accidents ;
- Victimes de 14 à 17 ans principalement sur deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup> ;
- Victimes de 18 à 24 ans principalement en véhicules légers ou utilitaires (VL/VU).

### *Enjeu « Deux-roues motorisés »*

- Diminution tendancielle des accidents malgré un nombre de victimes graves encore élevé ;
- Principales victimes rencontrées parmi les 25-64 ans.

### *Enjeu « Alcool »*

- Forte baisse des accidents avec alcoolémie positive et des blessés ;
- Sur-représentation des 18-24 ans dans les accidents ;
- Plus de la moitié des accidents surviennent les samedis et dimanches ;
- 3/4 des accidents impliquant un seul véhicule ;
- Accidents survenant principalement en soirée, la nuit et à l'aube.

### *Enjeu « Vitesse »*

- Augmentation des infractions ;
- 95 % des excès de vitesse n'excédant pas 20 km/h ;
- 15,5 % des infractions imputables à des véhicules immatriculés à l'étranger.

### *Enjeu « Communauté d'agglomération de Grand Poitiers »*

- baisse prononcée du nombre d'accidents et de blessés ;
- Vulnérabilité des plus de 65 ans et des piétons ;
- Pics des accidents aux heures d'embauche et de débauche ;
- Forte baisse des accidents et blessés sur la RD 162.

### *« Les 65 ans et plus »*

- Diminution du nombre d'accidents mais forte progression du nombre de tués ;
- Vulnérabilité des plus de 75 ans.

« *Les stupéfiants* »

- Stabilité des contrôles positifs lors d'accidents corporels ;
- Part importante de victimes graves dans ce type d'accident ;
- Concerne principalement les 18-34 ans.

« *Accidents mortels* »

- Répétition du facteur « fatigue/vigilance/inattention » dans les causes des accidents mortels
- Vitesse (inadaptée ou aggravant les conséquences humaines) également présente.

# BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ

## Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2012 de l'accidentalité dans le département de la Vienne s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
257	26	371	203

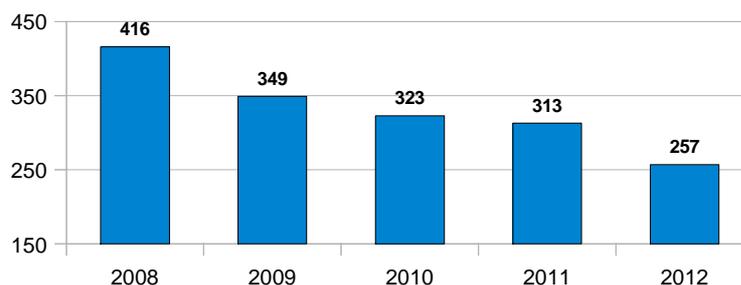
## Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

Les nombres d'accidents et de blessés sont une nouvelle fois à la baisse en 2012. On note cependant que cette baisse est plus prononcée que ces dernières années (-56 accidents et -73 blessés). Toutefois, la chute du nombre de blessés s'applique uniquement aux blessés non hospitalisés, les blessés hospitalisés augmentant, eux, très légèrement (+6).

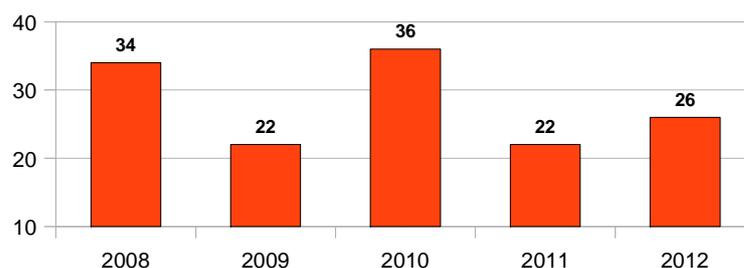
Il est à noter que, sur les 5 dernières années, le nombre de tués varie fortement d'une année sur l'autre, confirmant la difficulté à tirer des conclusions sur ce seul paramètre.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2008	416	34	533	251
2009	349	22	469	193
2010	323	36	427	192
2011	313	22	444	197
2012	257	26	371	203

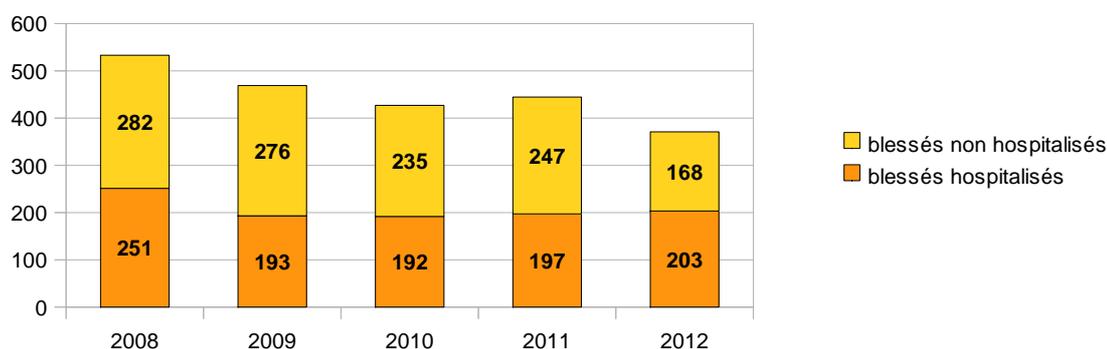
Evolution des accidents corporels



### Evolution du nombre de tués



### Evolution des blessés



### Comparaison 2011-2012 de l'accidentalité locale avec celle de la région Poitou-Charentes et celle de la France

Entre 2011 et 2012, tous les indicateurs sont à la baisse pour la région Poitou-Charentes et la France. Ce n'est pas le cas pour la Vienne où le nombre de victimes graves (tués et blessés hospitalisés) est en augmentation (+10). Cependant, on observe, pour la Vienne, une baisse du nombre d'accidents et des blessés légèrement plus forte qu'en Poitou-Charentes et largement plus conséquente qu'en France métropolitaine.

	période	accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	2011	313	22	444	197
	2012	257	26	371	203
	évolution	- 17,9 %	+ 18,2 %	- 16,4 %	+ 3 %
Poitou-Charentes	2011	1 682	150	2 128	947
	2012	1 400	136	1 800	853
	évolution	- 16,8 %	- 9,3 %	- 15,4 %	- 9,9 %
France métropolitaine	2011	65 024	3 963	81 251	29 679
	2012	60 437	3 653	75 851	27 142
	évolution	- 7,1 %	- 7,8 %	- 6,6 %	- 8,5 %

## Comparaison 2008-2012 de l'accidentalité locale avec celle de la région Poitou-Charentes et celle de la France

Sur une période de 5 ans, tous les indicateurs sont à la baisse, que ce soit au niveau départemental, régional ou national. Ainsi, le nombre d'accidents a baissé en moyenne de 8,8 % par an dans la Vienne, contre respectivement 5,4 % et 4,8 % en Poitou-Charentes et en France.

La baisse est également plus prononcée dans la Vienne pour les tués et les blessés (respectivement -5,1 % et -6,7 %). On remarque cependant que le nombre de blessés hospitalisés baisse moins rapidement dans la Vienne qu'en France métropolitaine.

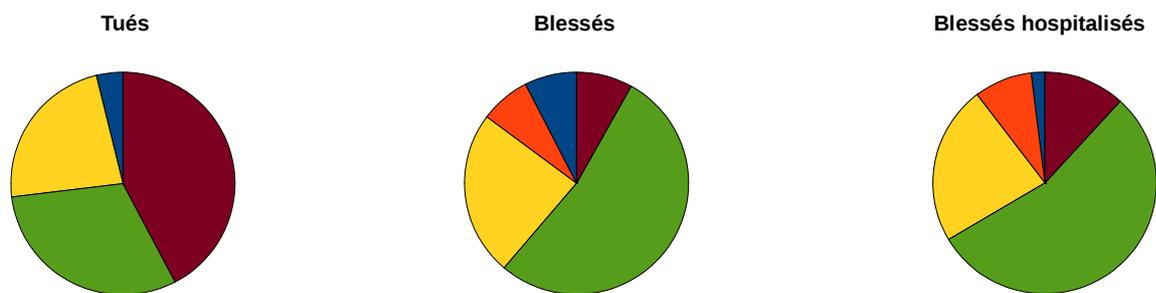
	période	accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	2008	416	34	533	251
	2012	257	26	371	203
	évolution annuelle	- 8,8 %	- 5,1 %	- 6,7 %	- 4,1 %
Poitou-Charentes	2008	1 853	172	2 306	979
	2012	1 400	136	1 800	853
	évolution annuelle	- 5,4 %	- 3,9 %	- 4,8 %	- 2,3 %
France métropolitaine	2008	74 721	4 283	94 196	35 050
	2012	60 437	3 653	75 851	27 142
	évolution annuelle	- 4,8 %	- 3,6 %	- 4,9 %	- 5,6 %

### Bilan par classe d'âge

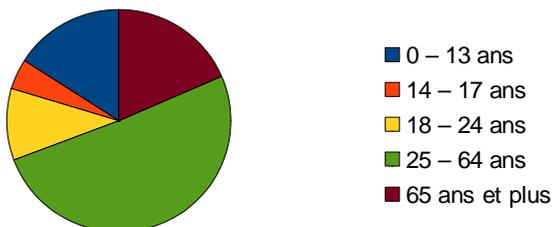
On remarque qu'au regard de sa représentation dans la population de la Vienne, la classe d'âge des 18-24 ans est de loin la plus touchée par l'accidentalité routière.

On peut également noter la part importante, dans le nombre de tués, des personnes âgées d'au moins 65 ans (42 %).

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	1	28	4
14 – 17 ans	0	27	17
18 – 24 ans	6	89	47
25 – 64 ans	8	197	111
65 ans et plus	11	30	24



Répartition de la population par classes d'âge



## Bilan par catégorie d'utilisateur

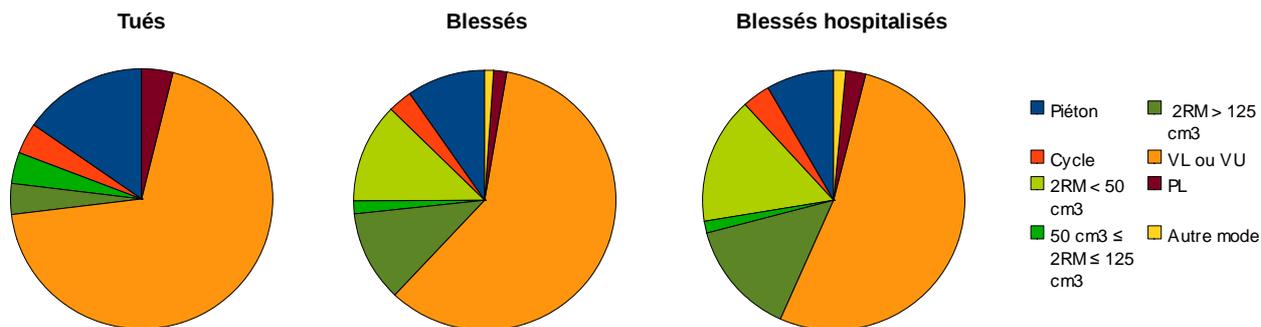
Une très grande majorité des accidents (85 %) a impliqué au moins un VL ou VU (Véhicule Léger ou Véhicule Utilitaire). Par contre, 55 % seulement des victimes graves sont des usagers de VL ou VU, même si 18 des 26 tués l'ont été en VL ou VU.

Par ailleurs, on observe que les deux-roues motorisés (2RM) sont impliqués dans 34 % des accidents corporels recensés dans la Vienne en 2012. Ils représentent ainsi 29 % des victimes graves d'accidents.

On remarque enfin que les piétons représentent 9 % des victimes graves.

catégorie d'utilisateur	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	35	4	36	17
Cycle	9	1	11	7
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	40	0	46	32
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	6	1	6	3
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	41	1	42	29
VL ou VU	219	18	220	107
PL	9	1	6	5
Autres modes	11	0	4	3

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

85 % des accidents corporels impliquent au moins un véhicule léger (VL) ou véhicule utilitaire (VU) et 34 % un deux-roues motorisé (2RM).

On remarque également que 31 % des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule.

Enfin, les piétons sont impliqués dans 14 % des accidents, et principalement suite à une collision avec un VL.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle	1			2RM < 50 cm <sup>3</sup>					
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	10	1			50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>				
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	1				1	2RM > 125 cm <sup>3</sup>			
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	13	1					VL ou VU		
VL ou VU	51	33	8	27	4	25	71	PL	
PL	2			1		1	4	2	Autre mode
Autre mode	2	2		2		1	5		
<b>Sur les 257 accidents</b>	<b>80</b>	<b>35</b>	<b>9</b>	<b>40</b>	<b>6</b>	<b>41</b>	<b>219</b>	<b>9</b>	<b>11</b>

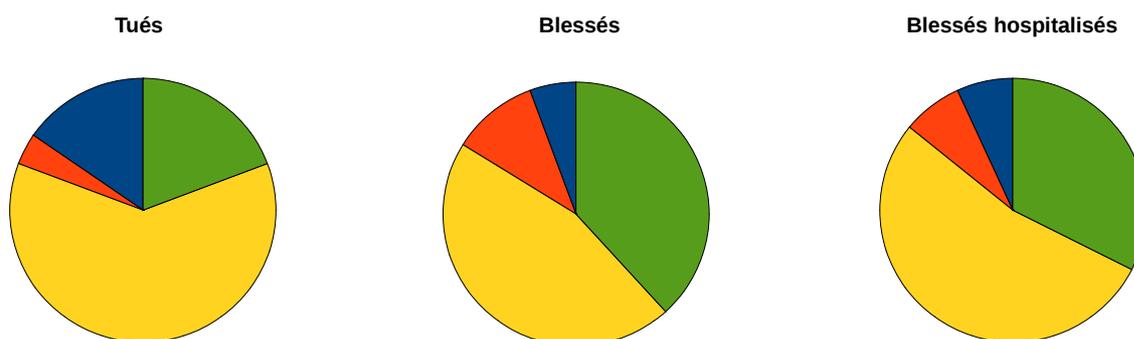
## Bilan par type de réseau

Plus de la moitié des tués et blessés hospitalisés le sont sur routes départementales (RD), alors que ce sont les voies communales (VC) qui détiennent le linéaire le plus important. On remarque quand même qu'un tiers des victimes graves d'accidents le sont sur voies communales.

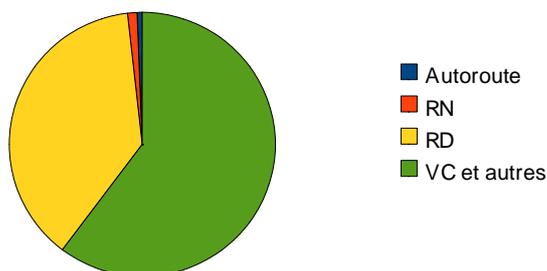
On peut enfin relever la gravité particulière des accidents sur autoroute (12 accidents, 4 tués et 15 blessés hospitalisés).

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	12	4	23	15
RN	19	1	43	16
RD	128	16	186	117
VC et autres	125	5	156	71

*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

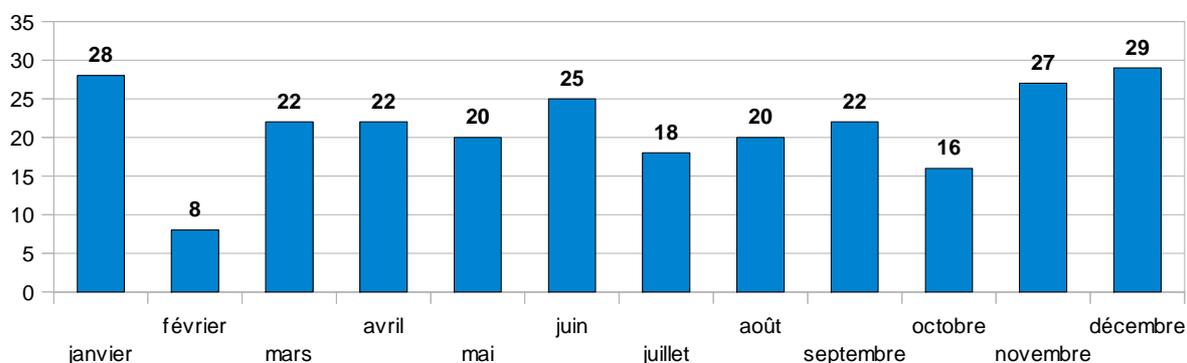
Avec les conditions météorologiques (neige et froid) que l'on a connues pendant 15 jours, le mois de février a été le moins accidentogène de l'année (8 accidents, 1 tué et 10 blessés).

À l'inverse, les mois de janvier, novembre et décembre ont été les plus accidentogènes (de 27 à 29 accidents). C'est cependant en septembre où l'on recense le plus grand nombre de victimes graves (30 pour 22 accidents).

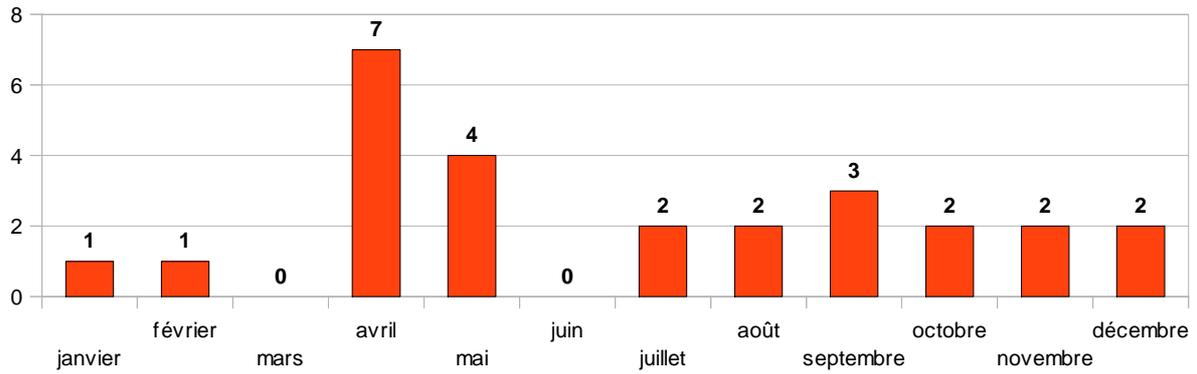
Enfin, le printemps a été particulièrement meurtrier puisqu'on dénombre 11 tués (7 en avril et 4 en mai), soit 42 % des tués de l'année.

mois	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
janvier	28	1	35	18
février	8	1	10	7
mars	22	0	36	24
avril	22	7	34	12
mai	20	4	29	16
juin	25	0	32	19
juillet	18	2	21	11
août	20	2	38	16
septembre	22	3	37	27
octobre	16	2	19	9
novembre	27	2	38	24
décembre	29	2	42	20

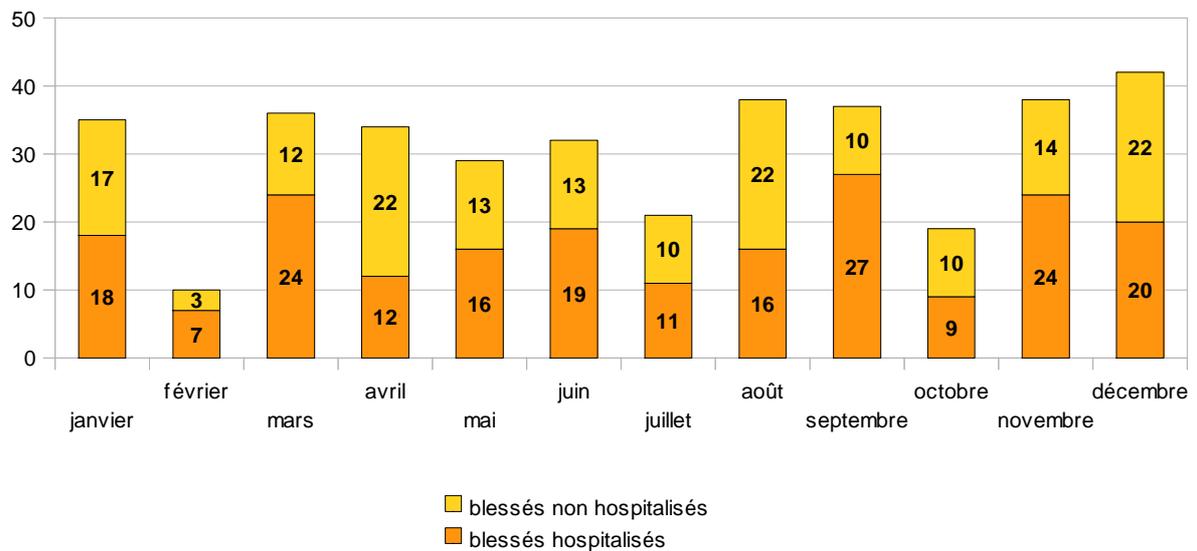
Répartition des accidents par mois



### Répartition des tués par mois



### Répartition des blessés par mois



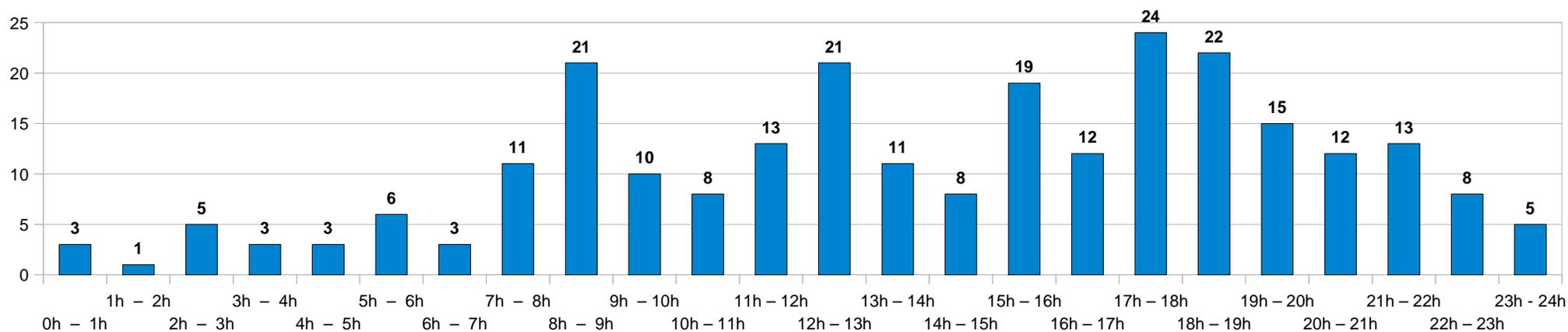
- blessés non hospitalisés
- blessés hospitalisés

## Bilan par tranche horaire

La répartition des accidents suivant la tranche horaire montre qu'il existe des pics pour les créneaux 8h-9h, 12h-13h et 15h-19h, qui correspondent aux tranches horaires des trajets domicile-travail.

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	1	5	3	3	6	3	11	21	10	8	13	21	11	8	19	12	24	22	15	12	13	8	5

Répartition des accidents selon la tranche horaire

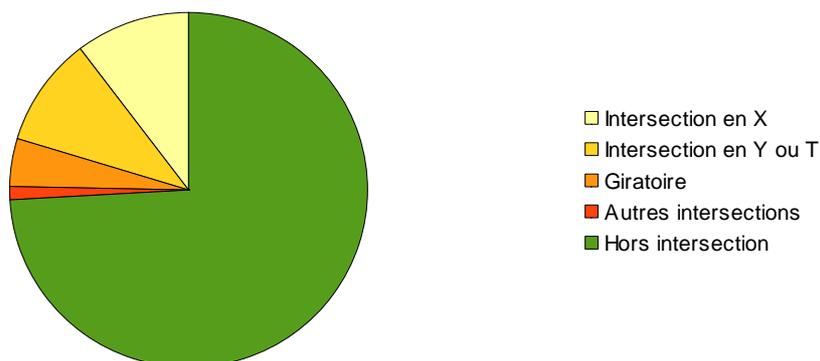


## Localisation des accidents

72 % 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	
26	25	11	3	65	186

Répartition des accidents en/hors intersection

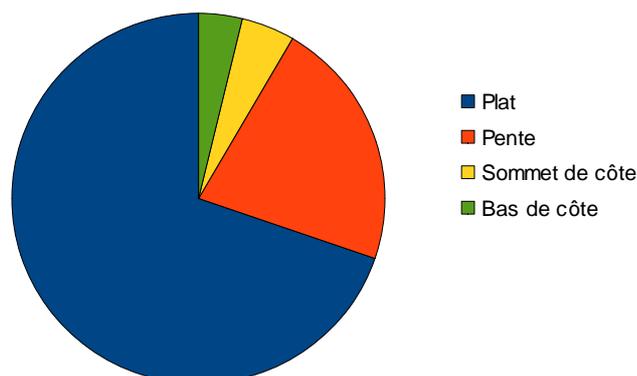


## Répartition des accidents suivant le profil en long

65 % des accidents surviennent sur une section plate de route, au regard du profil en long. Le nombre d'accidents en pente, sommet de côte et bas de côte reste constant ces dernières années.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
166	52	11	9

Répartition des accidents suivant le profil en long

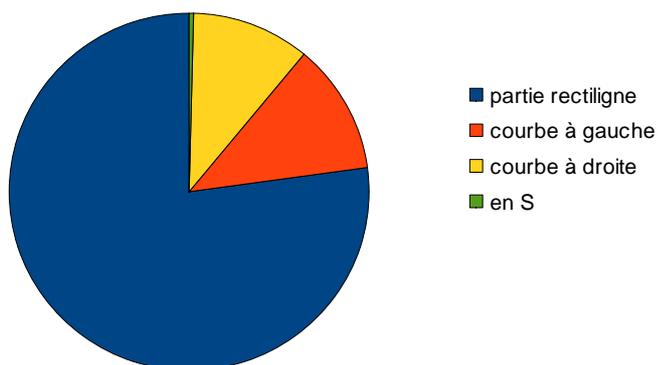


## Répartition des accidents suivant le tracé en plan

Les accidents se situent, pour les 3/4, sur des parties rectilignes de route.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
196	30	27	1

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



# BILAN THÉMATIQUE DE L'ACCIDENTALITÉ

## Enjeu « Jeunes »

### Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2012 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
101	6	6	144	116	77	64

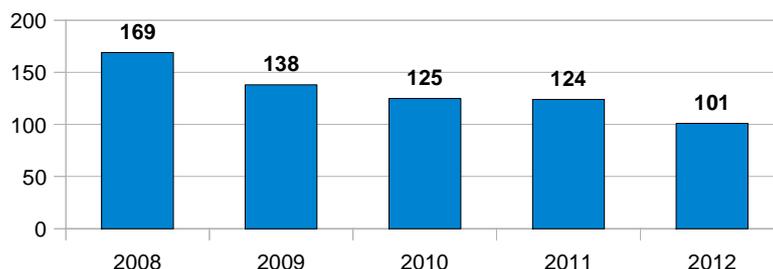
On recense au moins une victime âgée de 14 à 24 ans dans 39 % des accidents corporels. Les jeunes représentent un quart des tués et 31 % des blessés. Pourtant, seulement 15 % de la population départementale est âgée de 14 à 24 ans.

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

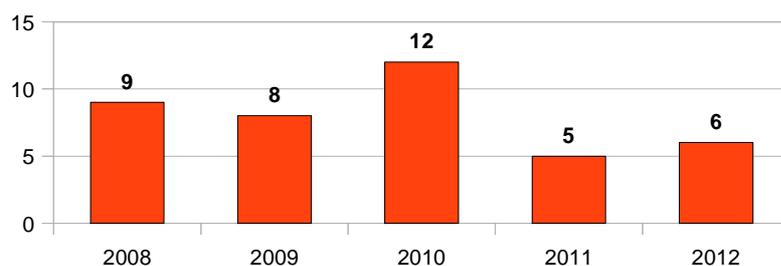
Le nombre d'accidents impliquant des victimes âgées de 14 à 24 ans repart à la baisse en 2012, tout comme le nombre de blessés. On note cependant que le nombre de victimes graves (tués et blessés hospitalisés) n'évolue guère depuis 2009 (respectivement -3, -7 et -2 par rapport à 2009, 2010 et 2011).

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2008	169	9	190	78
2009	138	8	155	65
2010	125	12	152	65
2011	124	5	158	67
2012	101	6	116	64

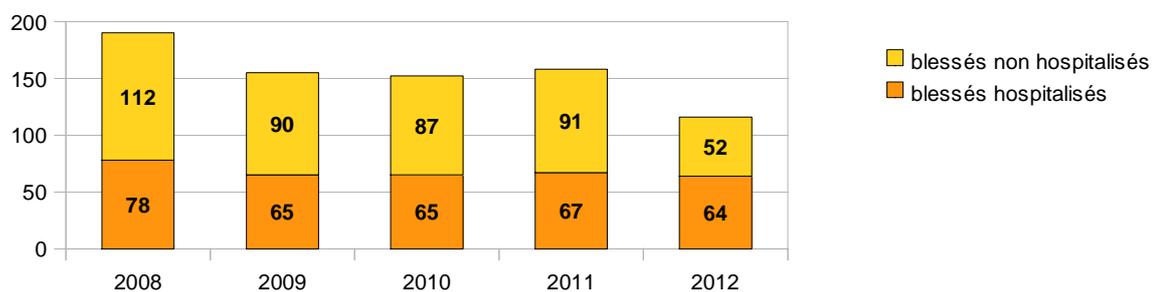
Evolution des accidents corporels



### Evolution du nombre de tués



### Evolution du nombre de blessés



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

#### Les 14-17 ans

Les jeunes âgés de 14 à 17 ans sont principalement victimes d'accidents en deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup>.

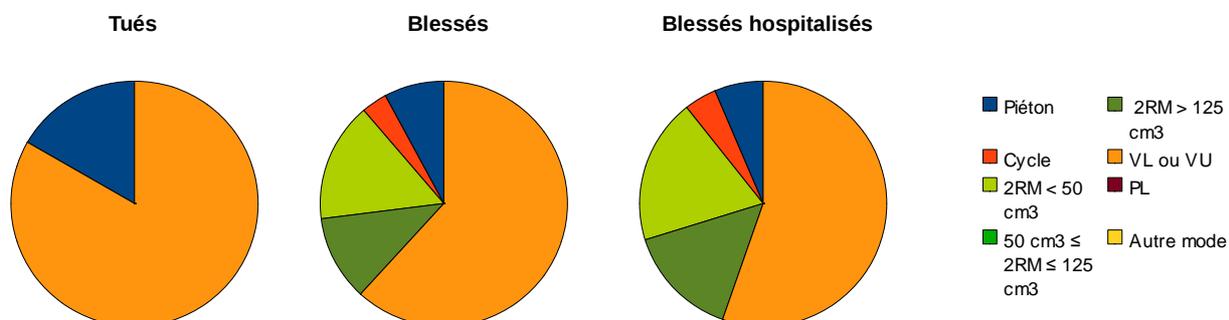
catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	3	1
Cycle	0	2	1
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	0	18	12
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	0	0	0
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	0	0	0
VL ou VU	0	4	3
PL	0	0	0
Autres modes	0	0	0



### Les 18-24 ans

Les victimes d'accidents chez les 18-24 ans se retrouvent majoritairement dans la catégorie d'usager « VL ou VU ». On note également la part non négligeable des victimes en deux-roues motorisés. Enfin, l'unique tué 18-24 ans est un piéton.

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	1	7	3
Cycle	0	3	2
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	0	14	9
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	0	0	0
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	0	10	7
VL ou VU	5	55	26
PL	0	0	0
Autres modes	0	0	0



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

Les VL ou VU sont impliqués dans 83 % des accidents, contre 40 % pour les deux-roues motorisés. Seulement 12 % des accidents impliquent un piéton. Enfin, 33 % des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule.

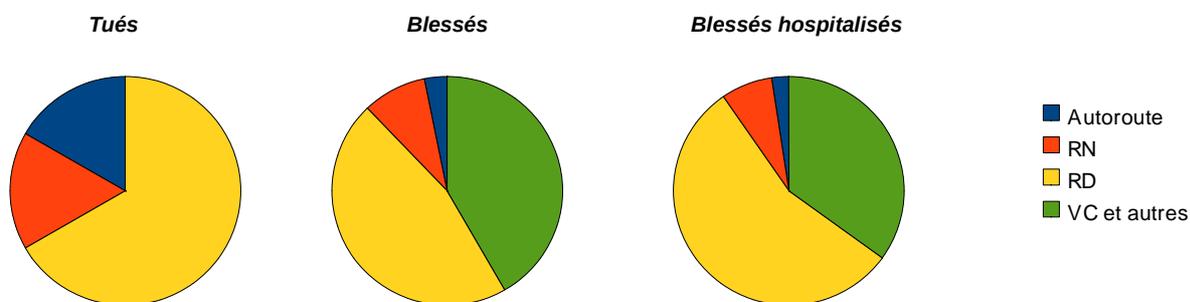
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm <sup>3</sup>					
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	7	1			50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>				
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>						2RM > 125 cm <sup>3</sup>			
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	5	1					VL ou VU		
VL ou VU	21	11	5	17		6	24	PL	
PL				1		1			Autre mode
Autres modes				2			1		
<b>Sur les 101 accidents</b>	<b>33</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>84</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

## Bilan par type de réseau

La quasi-totalité des accidents impliquant un jeune âgé de 14 à 24 ans se situe sur routes départementales (RD) ou voies communales (VC). Cependant, la gravité des blessures est supérieure sur routes départementales.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	2	1	5	2
RN	8	1	14	6
RD	50	4	72	46
VC et autres	51	0	65	29

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



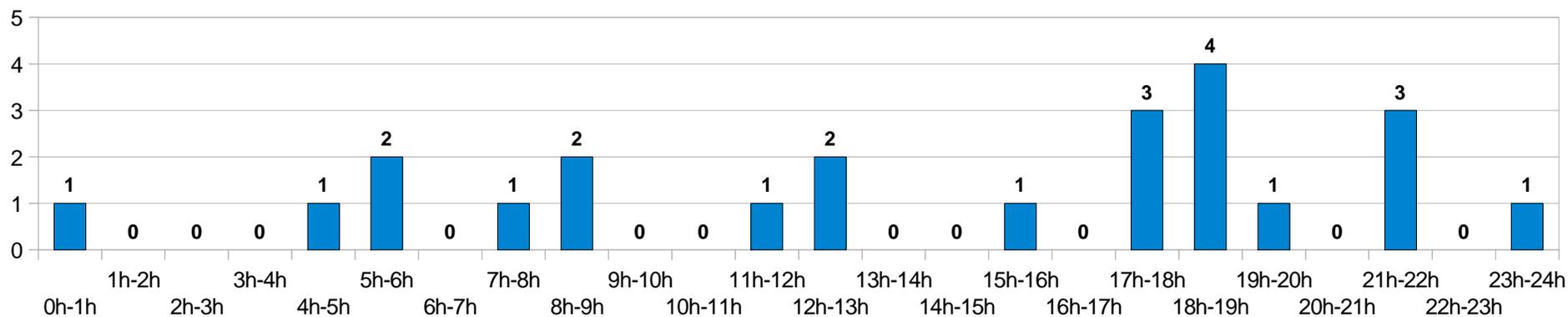
## Bilan par tranche horaire

Il est difficile de dégager une tendance pour les accidents des 14-17 ans, même si on peut remarquer qu'un certain nombre d'accidents surviennent aux heures des trajets domicile-lieu d'études.

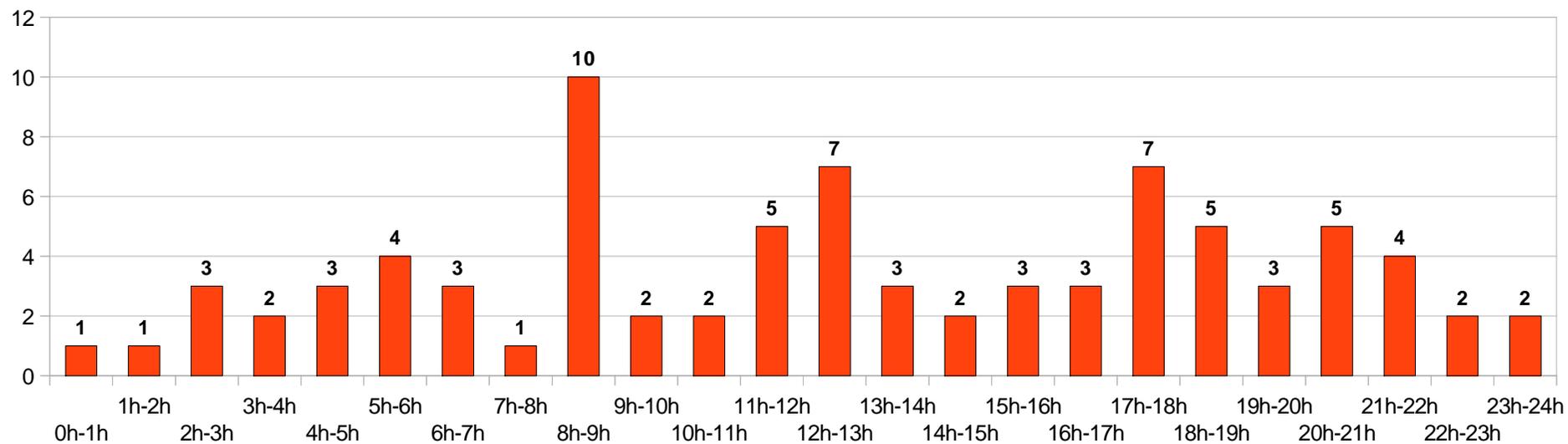
En ce qui concerne les 18-24 ans, les accidents sont davantage répartis, avec toutefois une concentration plus forte sur les périodes 8h-9h, 11h-13h et 17h-22h.

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

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



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



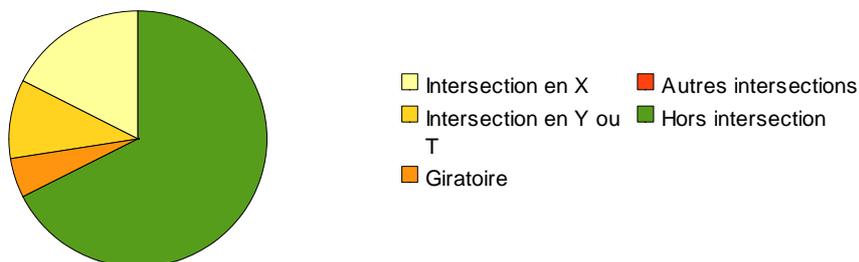
## Localisation des accidents

### Les 14-17 ans

Les 2/3 des accidents ont lieu hors intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
7	4	2	0	13	27

Répartition des accidents en/hors intersection

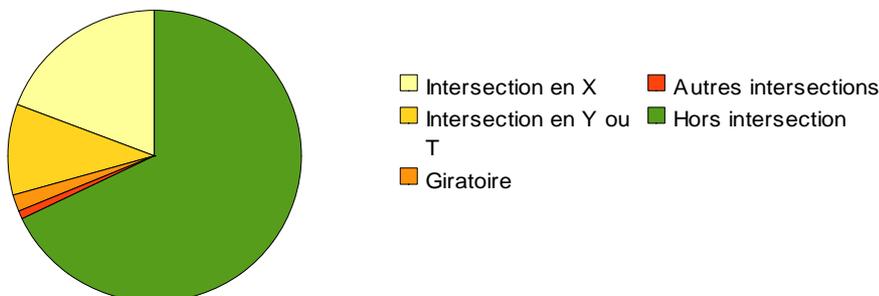


### Les 18-24 ans

1/3 des accidents a lieu en intersection. On peut d'ailleurs remarquer que les accidents sur giratoire sont peu nombreux par rapport aux intersections de type X, Y ou T.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
21	11	2	1	35	74

Répartition des accidents en/hors intersection

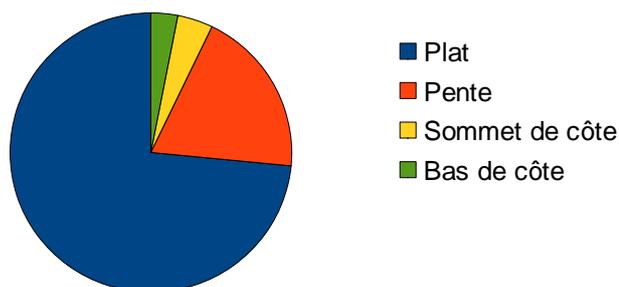


### Répartition des accidents des 14-24 ans suivant le profil en long

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

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
72	19	4	3

Répartition des accidents suivant le profil en long

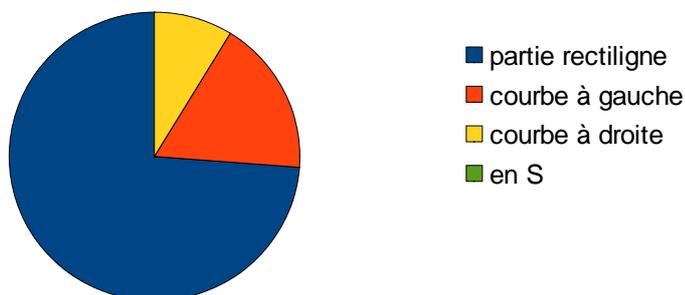


### Répartition des accidents suivant le tracé en plan

Les accidents se situent, pour les 3/4, sur des parties rectilignes de route.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
76	18	9	0

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



## **Enjeu « Deux-roues motorisés »**

### **Les chiffres-clés de l'année**

Le bilan 2012 des accidents impliquant des deux-roues motorisés (2RM) s'établit comme suit :

Accidents	Tués		Blessés		dont blessés hospitalisés	
	Toutes catégories d'usager	dont 2RM	Toutes catégories d'usager	dont 2RM	Toutes catégories d'usager	dont 2RM
87	2	2	102	94	67	64

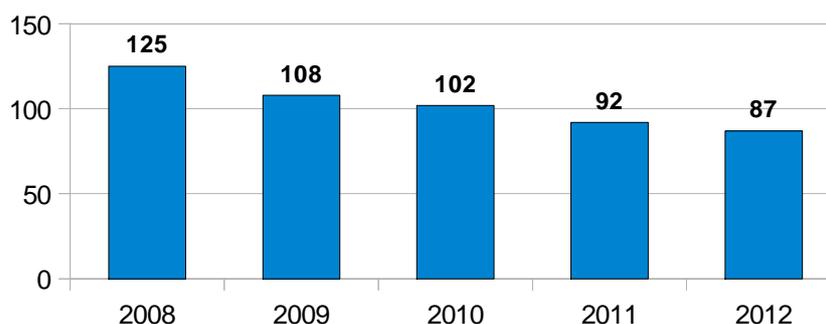
Cette année encore, dans les accidents impliquant un deux-roues motorisé, on constate que toutes les victimes (ou presque) sont des usagers du deux-roues, ce qui confirme la vulnérabilité de cette catégorie d'usager.

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

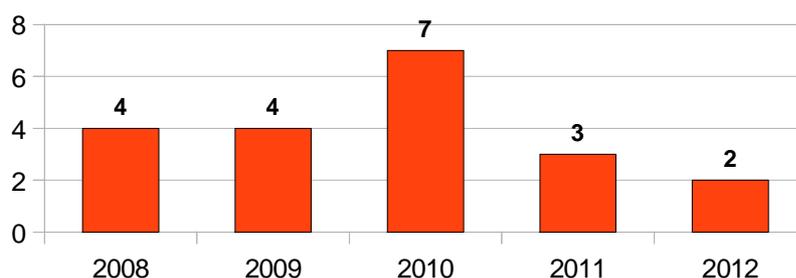
Le nombre d'accidents de deux-roues motorisés continue à baisser en 2012. C'est également le cas pour le nombre de blessés. On note cependant que le nombre de victimes graves (tués et blessés hospitalisés) reste supérieur à 2009 ou 2010 (respectivement +3 et +14). Ce nombre est toutefois très légèrement inférieur à celui de 2011 (-3).

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2008	125	4	135	68
2009	108	4	110	59
2010	102	7	104	45
2011	92	3	102	66
2012	87	2	94	64

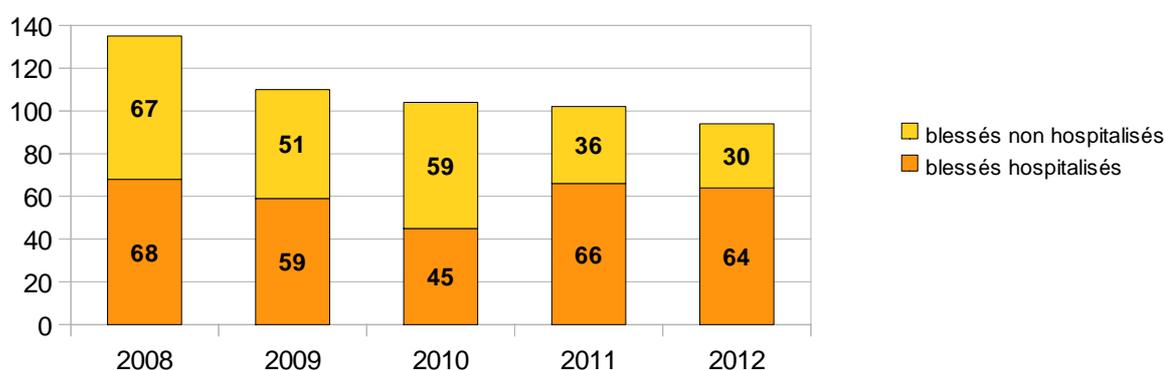
Evolution des accidents corporels



### 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 2012

Dans la Vienne et en région Poitou-Charentes, les accidents impliquant un deux-roues motorisé représentent 1/3 des accidents, ce qui est inférieur aux chiffres nationaux (38,4%).

Le nombre de tués en deux-roues motorisés est très faible dans le département. Il est donc difficile de comparer avec les pourcentages régionaux ou nationaux qui avoisinent respectivement 16 et 23 %.

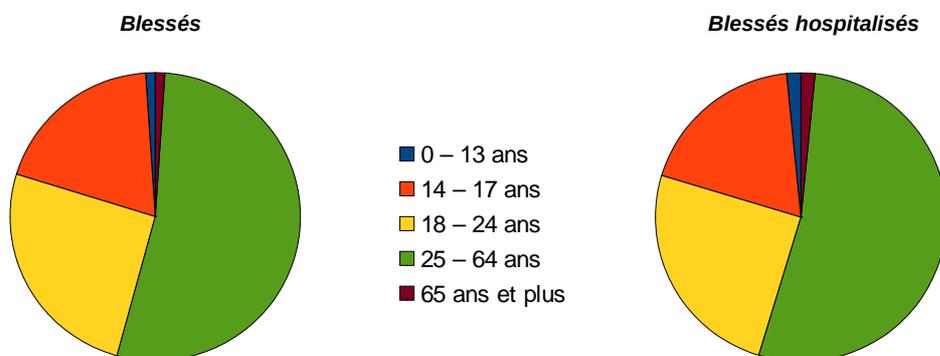
1 blessé sur 4, dans la Vienne, est un deux-roues motorisé, soit un taux légèrement inférieur aux taux régional et national (respectivement 26,8 % et 30,6 %). On constate cependant que la part des blessés hospitalisés est supérieure avec un taux de 31,5 %.

		accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
<b>Vienne</b>	Nombre	87	2	94	64
	Pourcentage	33,9 %	7,7 %	25,3 %	31,5 %
<b>Poitou-Charentes</b>	Nombre	474	22	483	252
	Pourcentage	33,9 %	16,2 %	26,8 %	29,5 %
<b>France métropolitaine</b>	Nombre	23 198	843	23 248	8 747
	Pourcentage	38,4 %	23,1 %	30,6 %	32,2 %

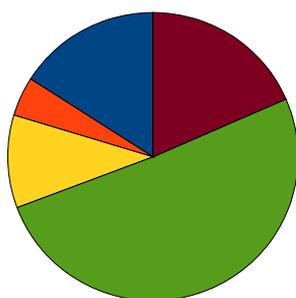
## Bilan des victimes de deux-roues motorisés par classe d'âge

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	1	1
14 – 17 ans	0	18	12
18 – 24 ans	0	24	16
25 – 64 ans	2	50	34
65 ans et plus	0	1	1



Répartition de la population par classes d'âge



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

¼ des accidents de deux-roues motorisés n'impliquent que le deux-roues motorisé. Par contre, dans 2 cas sur 3, il y a collision avec un VL (ou VU). On observe également que le nombre d'accidents de deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup> est égal au nombre d'accidents de deux-roues motorisés d'une cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm <sup>3</sup>					
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	10	1			50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>				
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	1				1	2RM > 125 cm <sup>3</sup>			
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	13	1					VL ou VU		
VL ou VU		1		27	4	25	3	PL	
PL				1		1			Autre mode
Autre mode				2		1			
<b>Sur les 87 accidents</b>	<b>24</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>6</b>	<b>41</b>	<b>56</b>	<b>2</b>	<b>3</b>

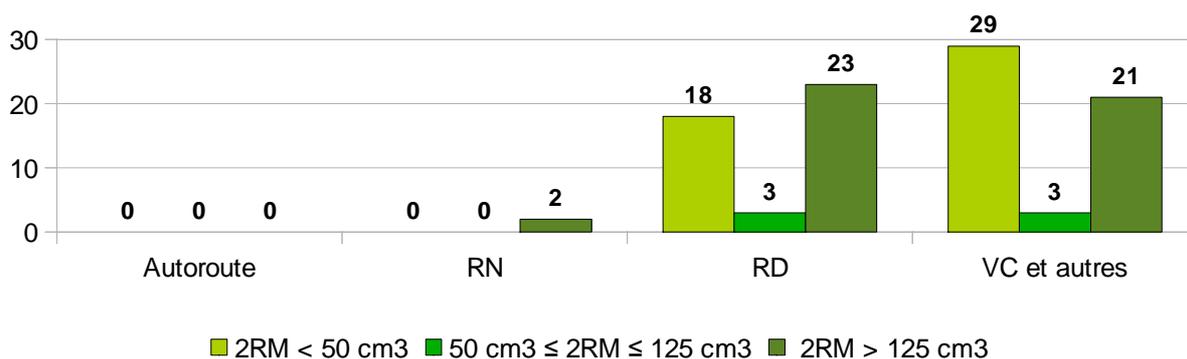
## Bilan par type de réseau

Exception faite de 2 accidents survenus sur les routes nationales, les accidents de 2012 en deux-roues motorisés ont tous eu lieu sur routes départementales (44) ou voies communales (53). On note toutefois que les accidents de deux-roues motorisés d'une cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> sont plus nombreux sur routes départementales. À l'inverse, sur voies communales, les accidents de deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup> sont les plus nombreux.

réseau	accidents		
	2RM < 50 cm <sup>3</sup>	50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	2RM > 125 cm <sup>3</sup>
Autoroute	0	0	0
RN	0	0	2
RD	18	3	23
VC et autres	29	3	21

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

### Répartition des accidents par type de réseau



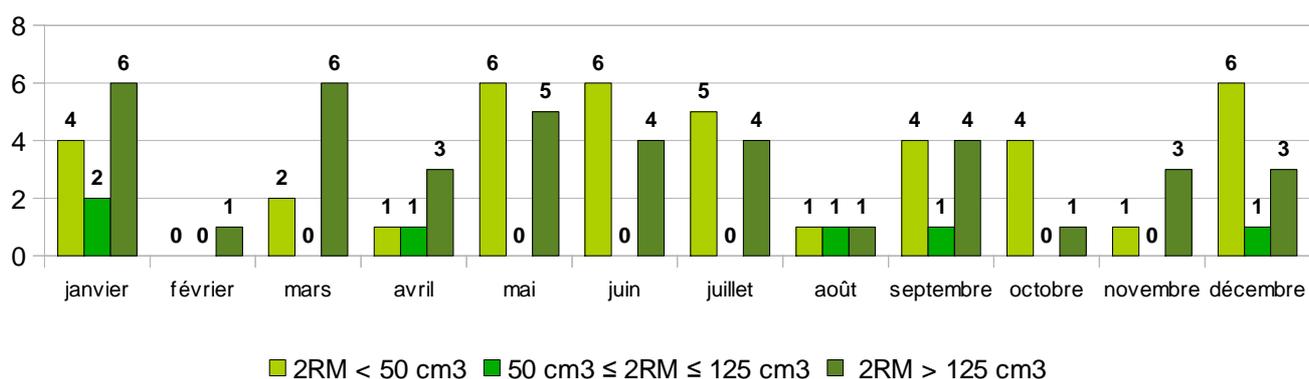
## Bilan par mois

Janvier, mai, juin et décembre ont été les mois les plus accidentogènes pour les deux-roues motorisés avec plus de 10 accidents recensés. À l'inverse, février et août dénombrent très peu d'accidents (respectivement 1 et 3).

Pour les deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup>, on comptabilise le plus grand nombre d'accidents en mai, juin et décembre (6 accidents). Par contre, c'est en janvier et mars (6 accidents) où le nombre d'accidents de deux-roues motorisés d'une cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> est le plus élevé.

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

Répartition des accidents de deux-roues motorisés par mois

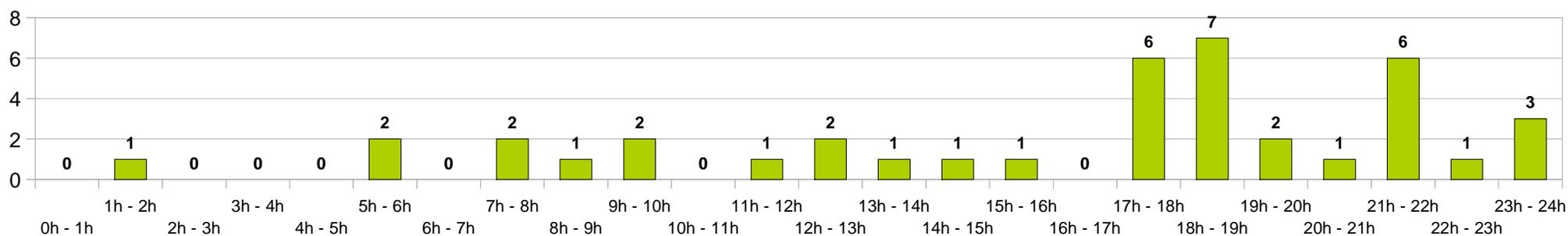


## Bilan par tranche horaire

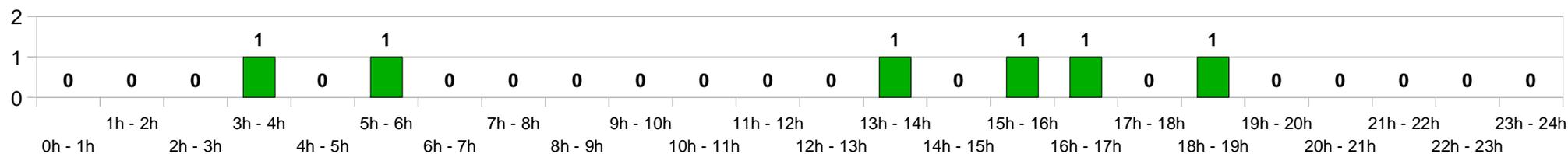
Les accidents de deux-roues motorisés ont principalement lieu en journée, avec des pics sur les créneaux horaires 12h-13h et 17h-19h. Cependant, pour les deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup>, les accidents sont concentrés entre 17h et 22h, alors que, pour les deux-roues motorisés d'une cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>, on recense des pics sur les tranches horaires 12h-13h et 16h-18h.

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

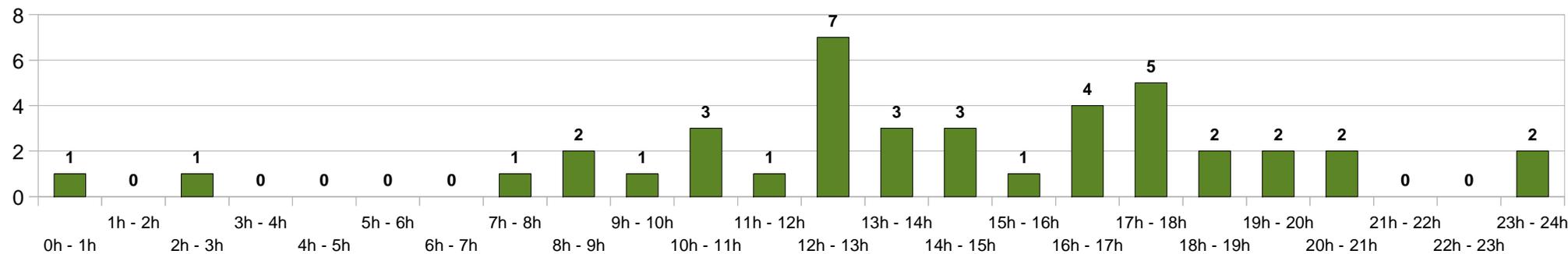
Répartition des accidents de deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup> selon la tranche horaire



Répartition des accidents de deux-roues motorisés d'une cylindrée comprise entre 50 et 125 cm<sup>3</sup> selon la tranche horaire



Répartition des accidents de deux-roues motorisés d'une cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> selon la tranche horaire

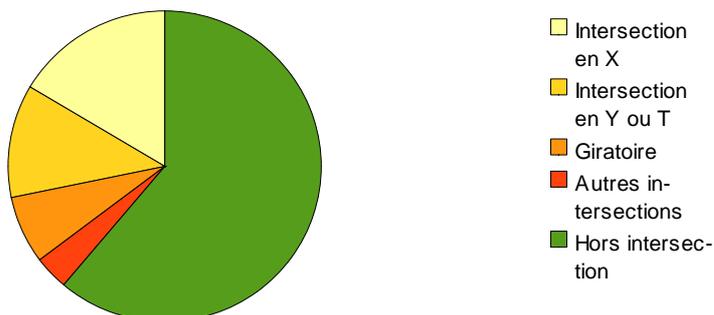


## Localisation des accidents

2/3 des accidents de deux-roues motorisés ont lieu hors intersection. Les accidents en intersection se produisent, quant à eux, principalement dans des carrefours en X, Y ou T. On remarque toutefois que 6 accidents ont lieu sur des giratoires.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
14	10	6	3	33	52

Répartition des accidents en/hors intersection



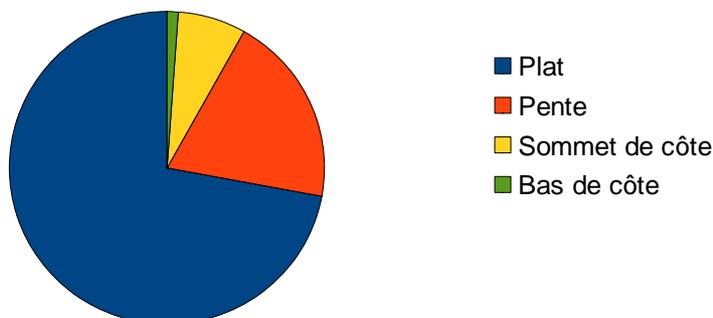
## Répartition des accidents suivant le profil en long

71 % 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
62	17	6	1

*Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes*

Répartition des accidents suivant le profil en long



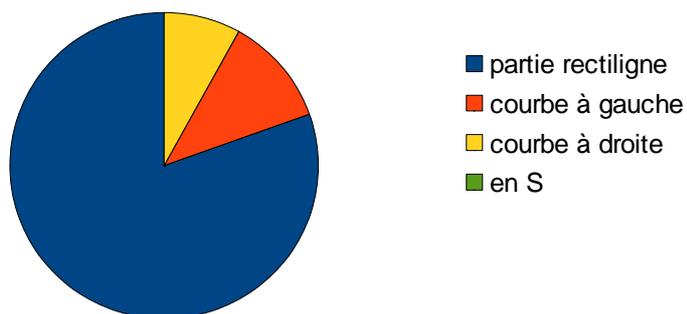
## Répartition des accidents suivant le tracé en plan

Les accidents se situent, à 80 %, sur des parties rectilignes de route. Pour les accidents en courbe, on peut observer qu'ils sont majoritaires pour une courbe à gauche.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
70	10	7	0

*Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes*

### Répartition des accidents suivant le tracé en plan



## Enjeu « Alcool »

### Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2012 des accidents impliquant un conducteur avec alcoolémie positive s'établit comme suit :

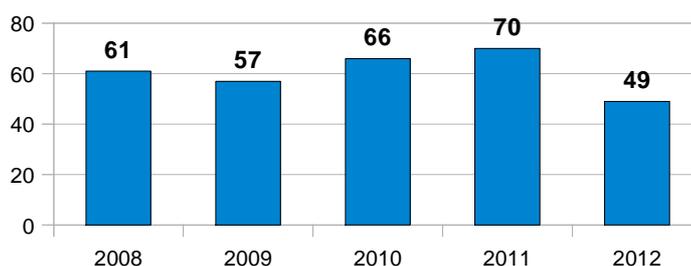
Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
49	3	66	43

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

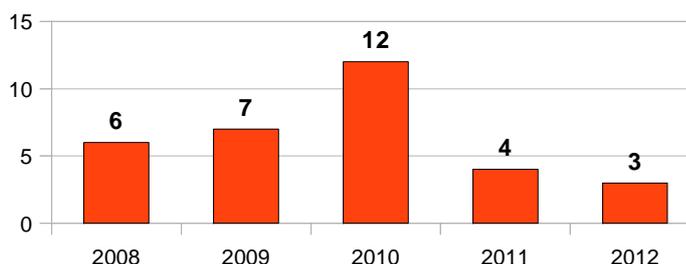
On n'a jamais recensé aussi peu d'accidents corporels impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie qu'en 2012 (49 accidents). On constate que le nombre de blessés chute fortement par rapport à 2011 (-27), mais cela ne concerne que les blessés non hospitalisés. En effet, le nombre de blessés hospitalisés reste sensiblement constant (aux alentours de 43).

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2008	61	6	80	52
2009	57	7	59	37
2010	66	12	82	41
2011	70	4	93	45
2012	49	3	66	43

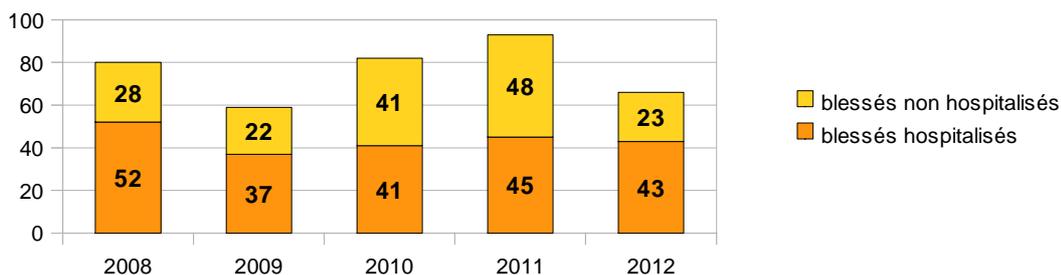
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



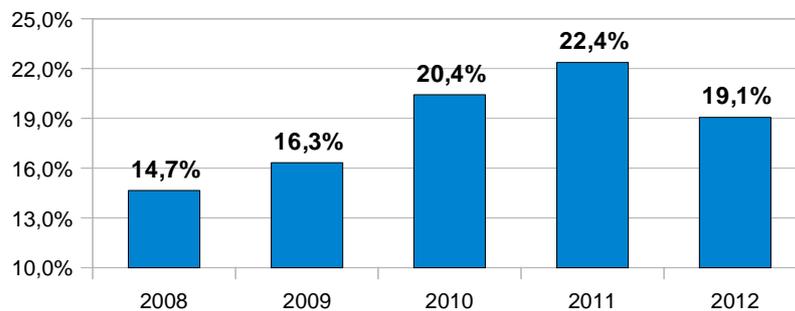
## Evolution des blessés



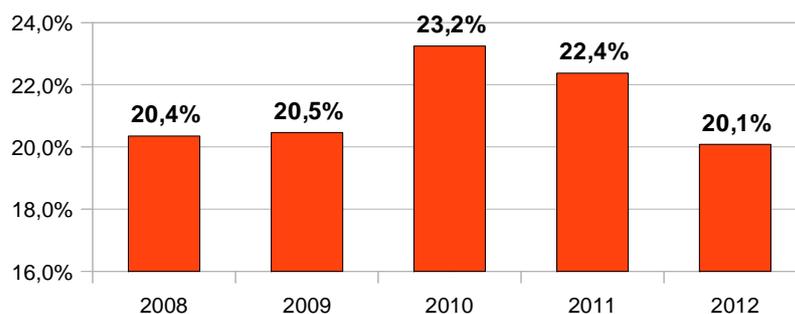
Après avoir connu une progression ces dernières années, on constate qu'en 2012 la part des accidents avec alcoolémie positive est à la baisse (19,1 % soit -3,3 % par rapport à 2011). Elle est cependant supérieure à celles de 2008 et 2009 (respectivement 14,7 % et 16,3 %).

La part des victimes graves, quant à elle, continue à baisser pour atteindre 20,1 %, soit le plus faible taux depuis 5 ans.

## Part des accidents avec alcoolémie positive



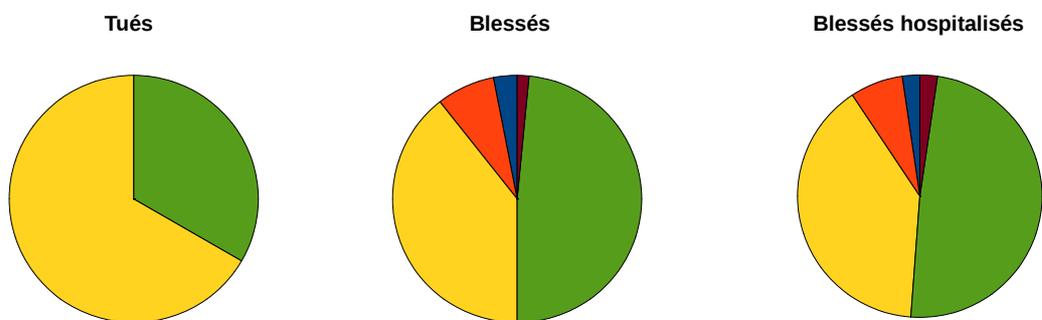
## Part des victimes graves dans les accidents



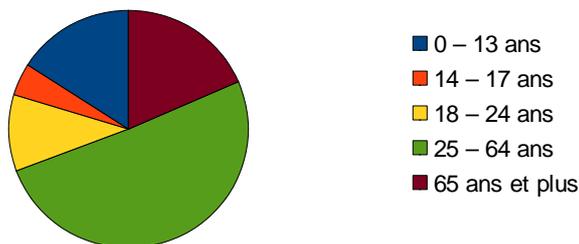
## Bilan par classe d'âge

Même si les 25-64 ans ont été les principales victimes des accidents avec alcoolémie positive, on constate que la classe d'âge 18-24 ans a payé le plus lourd tribut au regard de sa représentation dans la population du département.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	2	1
14 – 17 ans	0	5	3
18 – 24 ans	2	26	17
25 – 64 ans	1	32	21
65 ans et plus	0	1	1



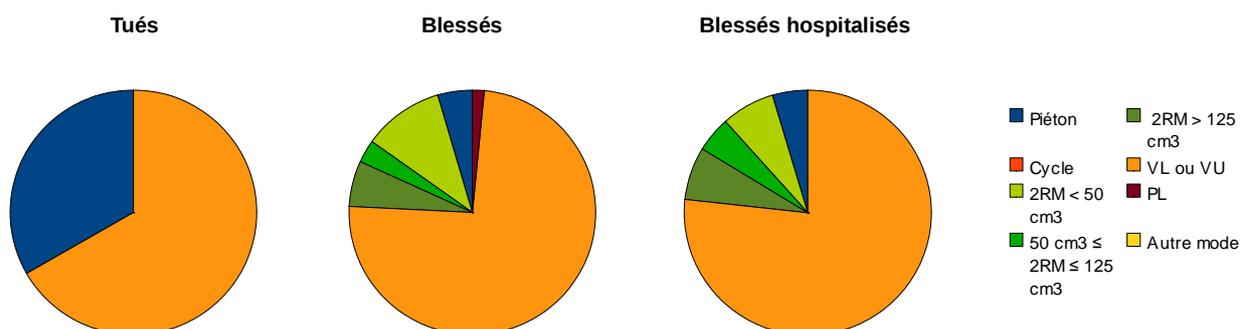
Répartition de la population par classes d'âge



## Bilan par catégorie d'usager

¾ des victimes d'accidents avec présence d'alcool se retrouvent dans la catégorie d'usager « VL ou VU », les deux-roues motorisés étant la 2<sup>ème</sup> catégorie la plus touchée.

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	1	3	2
Cycle	0	0	0
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	0	7	3
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	0	2	2
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	0	4	3
VL ou VU	2	49	33
PL	0	1	0
Autres modes	0	0	0



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

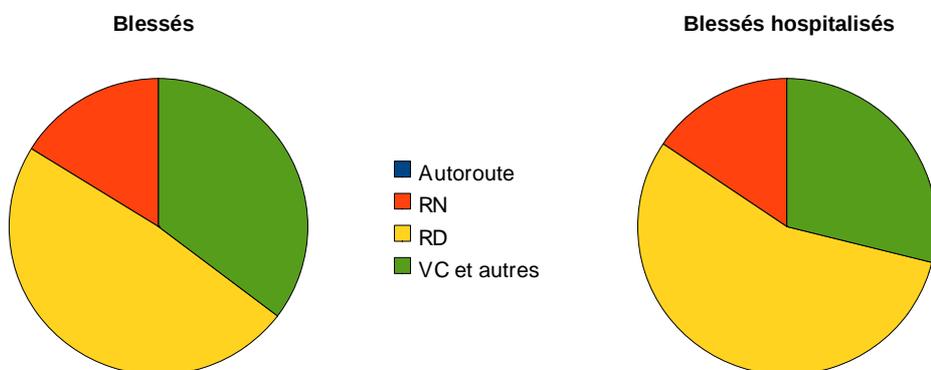
Quasiment 3/4 des accidents avec alcoolémie positive n'impliquent qu'un seul véhicule. On remarque également que, dans 80 % des accidents, un « VL ou VU » est impliqué. Il ne faut cependant pas occulter que, dans 8 accidents, le conducteur du deux-roues motorisé était alcoolisé.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm <sup>3</sup>					
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	5				50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>				
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>					1	2RM > 125 cm <sup>3</sup>			
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	3						VL ou VU		
VL ou VU	27	3		1		1	8	PL	
PL	1								Autre mode
Autre mode									
<b>Sur les 49 accidents</b>	<b>36</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>39</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

## Bilan par type de réseau

La grande majorité des accidents avec alcoolémie positive se situe sur routes départementales (RD) ou voies communales (VC). On recense, par ailleurs, les 3 tués sur le réseau départemental et on observe que les blessés hospitalisés sont proportionnellement moins nombreux sur VC que sur RD.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	0	0	0	0
RN	7	0	11	7
RD	26	3	33	25
VC et autres	18	0	24	13

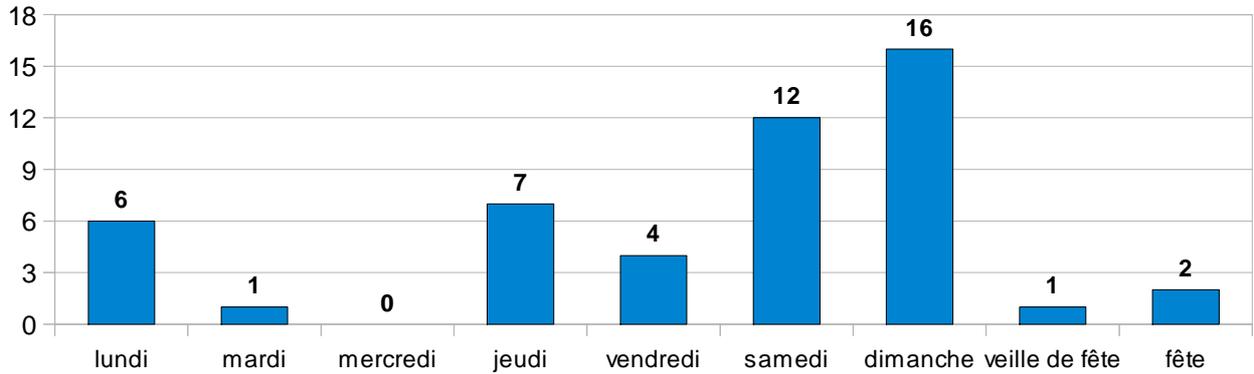


## Bilan par jour de la semaine

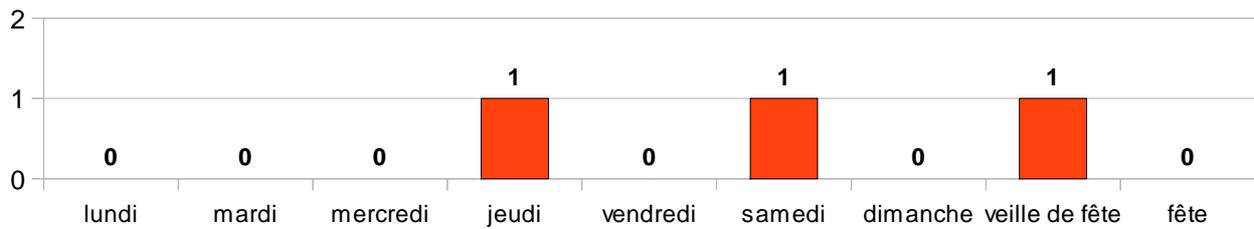
On comptabilise, sur les samedis et dimanches, plus de la moitié des accidents avec alcoolémie positive. Suivent ensuite les lundis et jeudis.

jour	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
lundi	6	0	9	8
mardi	1	0	1	1
mercredi	0	0	0	0
jeudi	7	1	7	3
vendredi	4	0	4	2
samedi	12	1	20	11
dimanche	16	0	22	17
veille de fête	1	1	0	0
fête	2	0	3	1

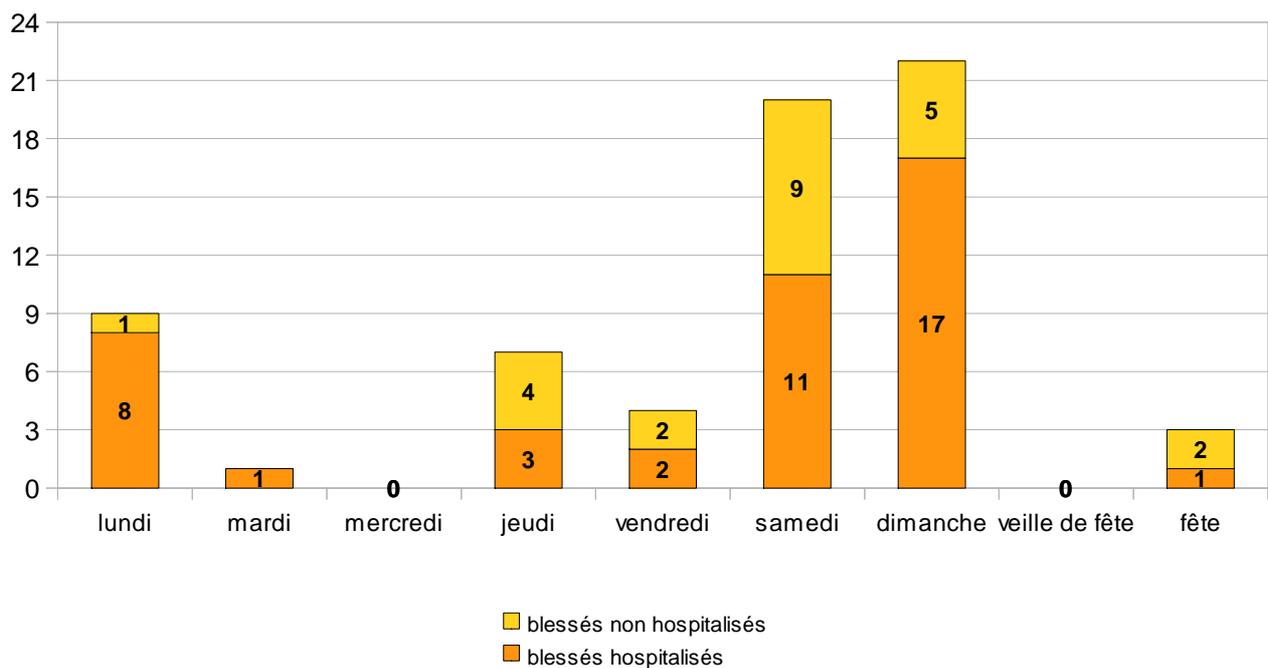
### Répartition des accidents selon le jour



### Répartition des tués selon le jour



### Répartition des blessés selon le jour

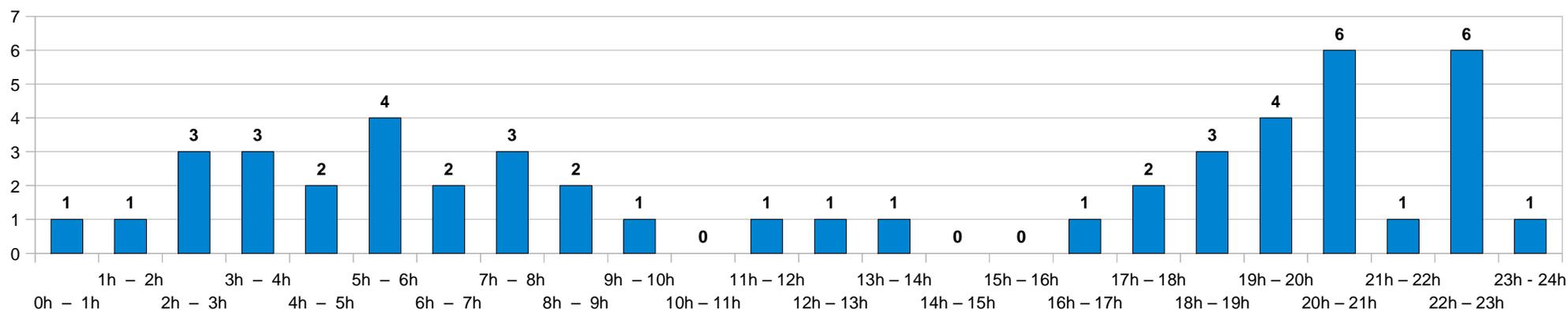


## Bilan par tranche horaire

On constate que les accidents avec alcoolémie positive surviennent principalement en soirée, la nuit et à l'aube, avec des pics pour les tranches horaires 20h-21h et 22h-23h.

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

Répartition des accidents selon la tranche horaire

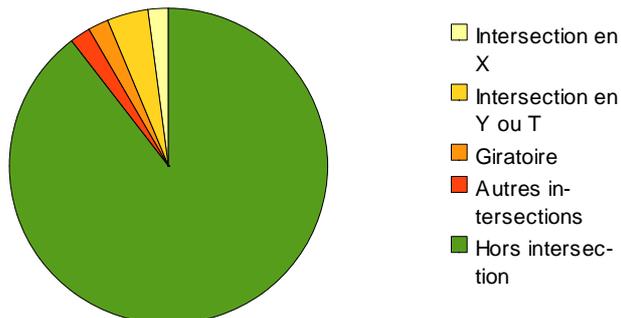


## Localisation des accidents

87 % 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	
1	2	1	1	5	43

Répartition des accidents en/hors intersection

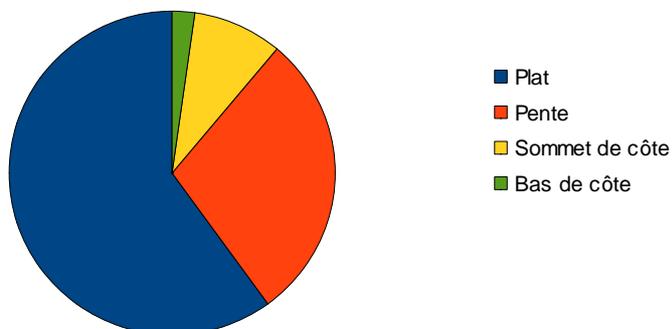


## Répartition des accidents suivant le profil en long

55 % des accidents corporels impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie 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
27	13	4	1

Répartition des accidents suivant le profil en long

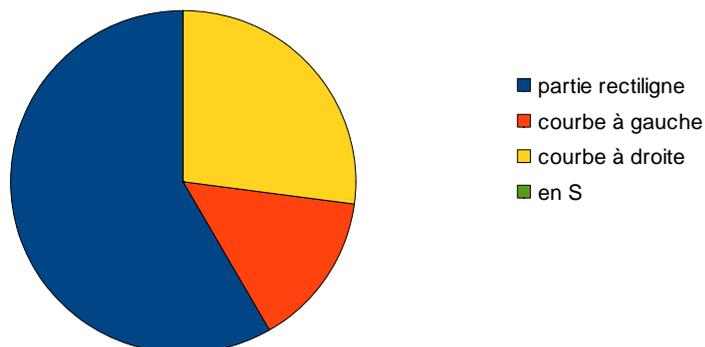


## Répartition des accidents suivant le tracé en plan

43 % des accidents avec alcoolémie positive qui se produisent en courbe, dont les 2/3 dans des courbes à droite.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
28	7	13	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 935 en 2012, soit 4 de moins qu'en 2011. Chaque mois, dans la Vienne, ce sont donc en moyenne 78 personnes qui perdent momentanément leur permis à cause de l'alcool.

## Enjeu « Vitesse »

### Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2012 des infractions relevées par les radars vitesse s'établit comme suit :

Radars fixes CSA	Radars embarqués CSA	Radars hors CSA	Total
93 629	32 645	7 021	133 295

CSA : Contrôle Sanction Automatisé

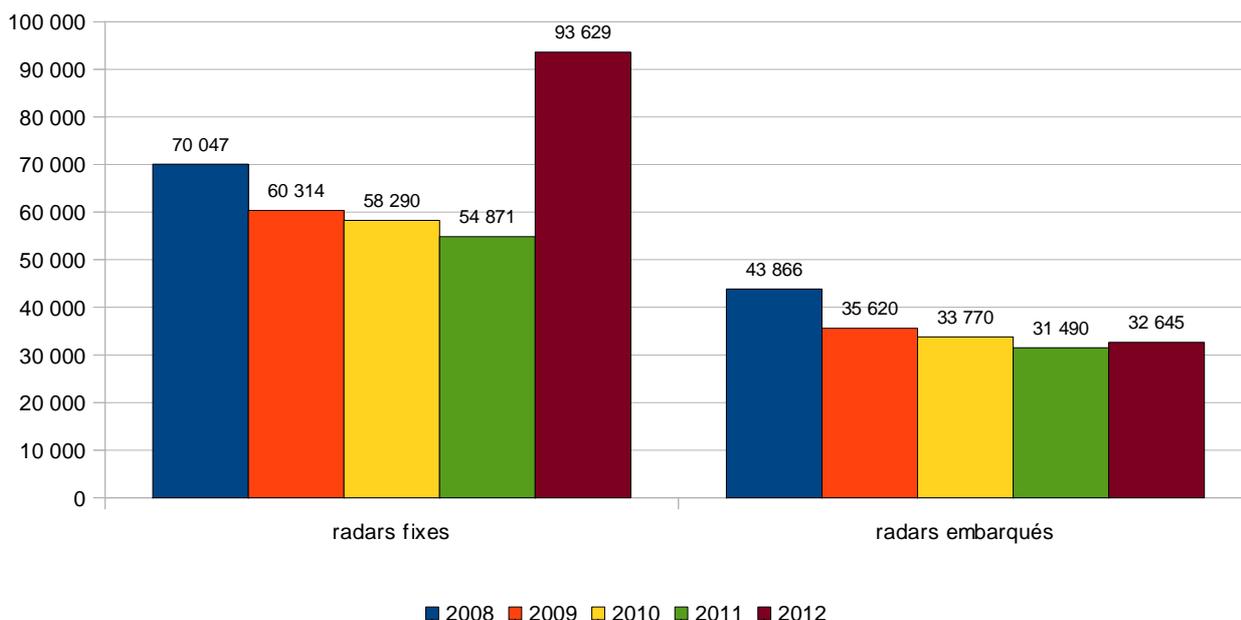
### Évolution des infractions vitesse relevées par les radars automatiques ces 5 dernières années

Alors que le nombre d'infractions relevées par les radars vitesse baissaient ces dernières années, on constate qu'en 2012, ce nombre repart à la hausse. Certes, 3 nouveaux radars fixes sont venus s'ajouter aux dispositifs déjà en place, mais on note que les infractions ont progressé pour 8 des 21 appareils déjà en service les années antérieures.

Pour les radars embarqués, dont le nombre est resté constant, les infractions sont reparties à la hausse en 2012, après avoir connu une baisse ces dernières années.

Fin 2012, on dénombre ainsi 24 radars fixes et 8 radars embarqués installés sur le département.

### Infractions vitesse relevées par les radars automatiques



## Nature des excès de vitesse

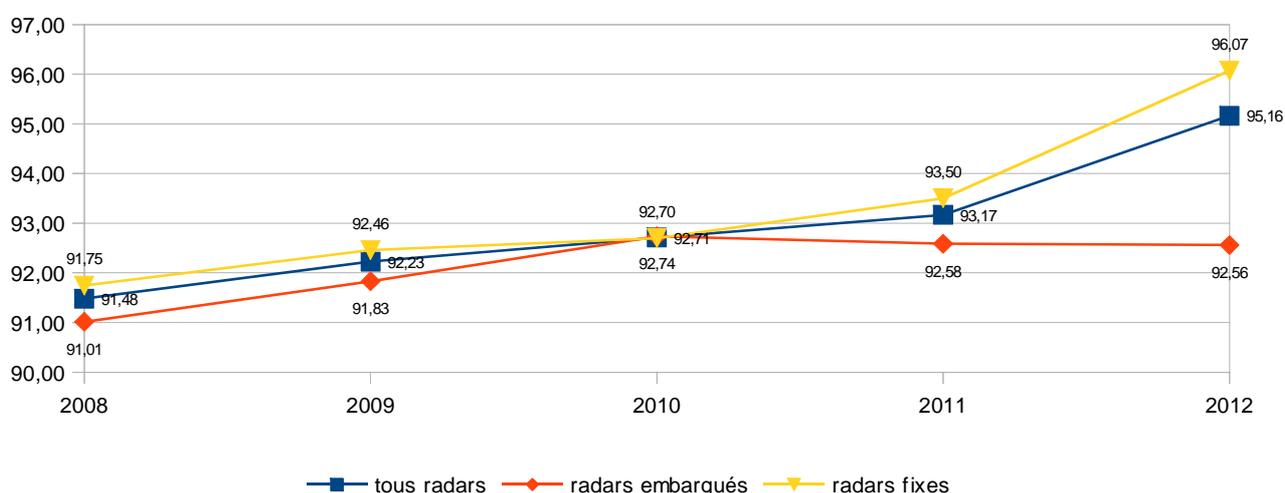
Sur l'année 2012, 95,16 % des excès de vitesse relevés par les radars automatiques n'excèdent pas 20 km/h. Cela représente quand même 2 points de plus par rapport à 2011.

< 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
120 167	4 647	975	289	196

On observe cependant que le nombre des très grands excès de vitesse (≥ 50 km/h) est en baisse alors que le nombre total d'infractions et de radars a augmenté.

On note enfin que la part des excès de vitesse de plus de 20 km/h se stabilise pour les radars embarqués.

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 126 274 infractions relevées en 2012 par les radars automatiques (fixes et embarqués), 19 612 sont imputables à des véhicules immatriculés à l'étranger, soit 15,5 %. Ce sont logiquement les axes de transit qui mettent en évidence les pourcentages les plus élevés.

Radars	Infractions 2012	dont véhicules étrangers	% véhicules étrangers
Vouneuil-sous-Biard (A10 Province → Paris)	8 167	3 889	48 %
Vouneuil-sous-Biard (A10 Paris → Province)	7 347	3 102	42 %
Vivonne (RN 10)	15 678	5 428	35 %
Varennes (RD 347)	5 140	962	19 %

### ***Suspensions administratives du permis de conduire***

Le nombre de suspensions administratives du permis de conduire dues à la vitesse s'élève à 188 en 2012, soit 67 suspensions en moins (-26 %) par rapport à 2011.

## Enjeu « Communauté d'agglomération de Grand Poitiers »

### Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2012 de l'accidentalité dans la communauté d'agglomération de Grand Poitiers s'établit comme suit :

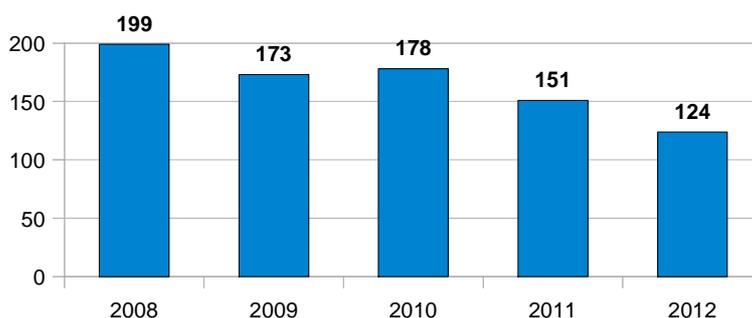
Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
124	2	192	63

### Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

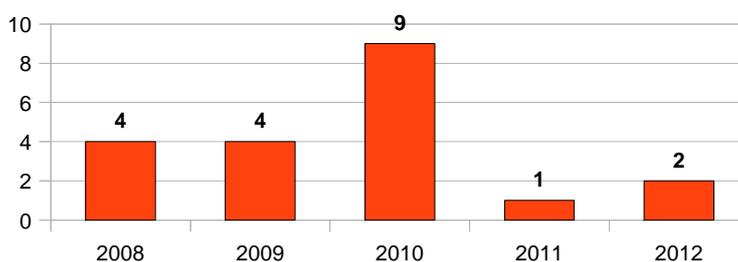
2012 se caractérise par une baisse importante du nombre d'accidents et de blessés sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers (respectivement -27 accidents et -30 blessés par rapport à 2011). On note cependant que 2 personnes ont perdu la vie sur les routes du territoire de la communauté d'agglomération. Par contre, on observe que le nombre de blessés hospitalisés n'a jamais été aussi important depuis 5 ans.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2008	199	4	267	52
2009	173	4	243	36
2010	178	9	248	56
2011	151	1	222	53
2012	124	2	192	63

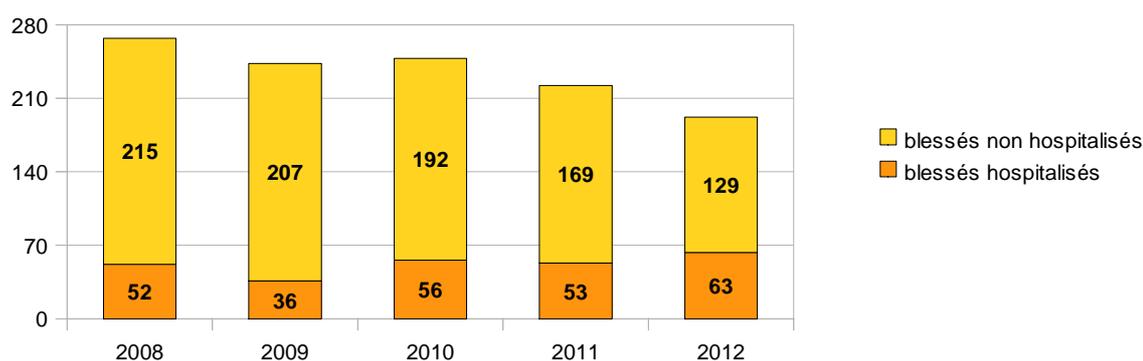
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



## Evolution des blessés

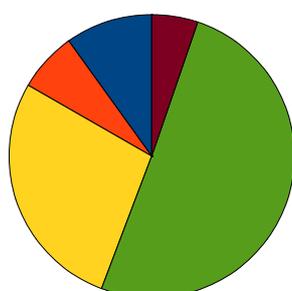


## Bilan par classe d'âge

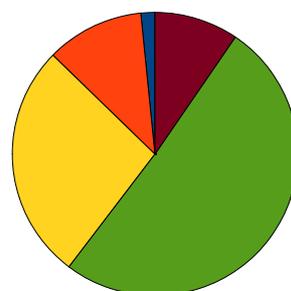
La moitié des victimes d'accident sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers sont des personnes âgées de 25 à 64 ans. La part des victimes âgées de 18 à 24 ans est, quant à elle, de 27 %. Par ailleurs, les 2 tués recensés en 2012 sont âgés d'au moins 65 ans. En outre, on constate une part importante de blessés hospitalisés parmi les victimes de 65 ans et plus. Enfin, les 0-13 ans ne sont que légèrement blessés.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	19	1
14 – 17 ans	0	13	7
18 – 24 ans	0	53	17
25 – 59 ans	0	97	32
65 ans et plus	2	10	6

Blessés



Blessés hospitalisés



- 0 – 13 ans
- 14 – 17 ans
- 18 – 24 ans
- 25 – 59 ans
- 65 ans et plus

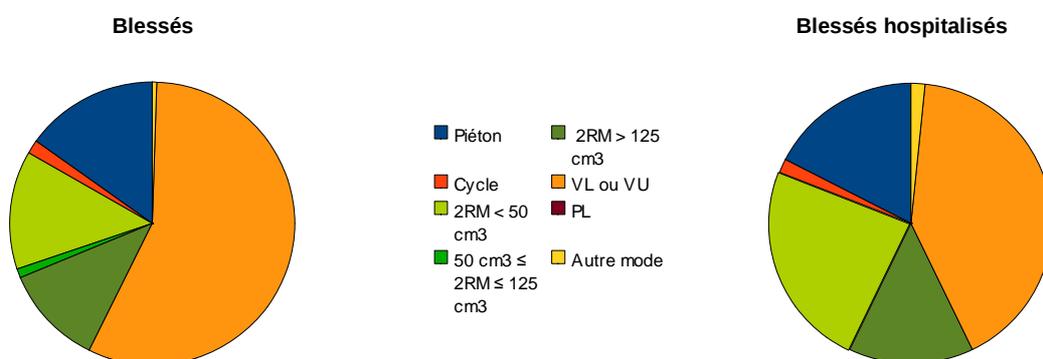
## Bilan par catégorie d'usager

77 % des accidents recensés sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers impliquent un VL ou VU, tandis que, dans 37 % des cas, un deux-roues motorisé est impliqué.

Les piétons, victimes dans 24 accidents, représentent, quant à eux, 17 % des victimes graves.

catégorie d'usager	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	24	0	29	11
Cycle	3	0	3	1
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	22	0	26	15
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	2	0	2	0
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	22	0	22	9
VL ou VU	95	2	109	26
PL	3	0	0	0
Autres modes	1	0	1	1

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

15 % des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule. Pour les accidents impliquant plusieurs véhicules, on note la présence quasi-systématique d'un VL (ou VU). Par ailleurs, 37 % des accidents impliquent un deux-roues motorisés et 19 % un piéton.

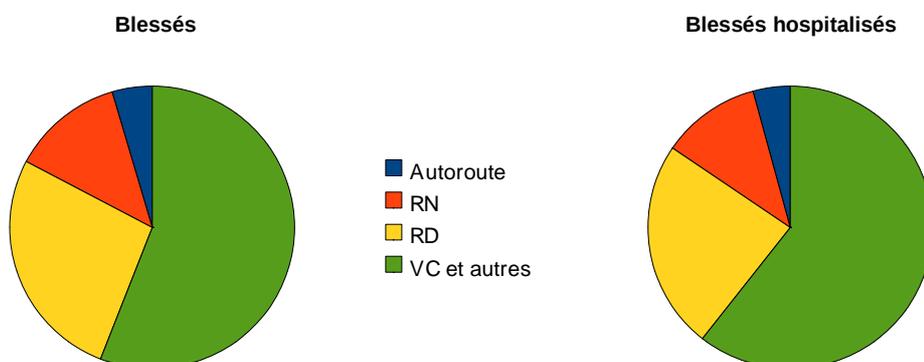
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm <sup>3</sup>					
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	4	1			50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>				
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>						2RM > 125 cm <sup>3</sup>			
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	3	1					VL ou VU		
VL ou VU	11	23	3	16	2	18	41	PL	
PL				1			2		Autre mode
Autre mode	1			1			2		
<b>Sur les 124 accidents</b>	<b>19</b>	<b>24</b>	<b>3</b>	<b>22</b>	<b>2</b>	<b>22</b>	<b>113</b>	<b>3</b>	<b>4</b>

## Bilan par type de réseau

3/4 des accidents survenant sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers ont lieu sur voies communales (ou autres) et 29 % sur routes départementales. Les voies communales comptabilisent plus de la moitié des blessés, et recensent également les 2 accidents mortels survenus dans l'année.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	2	0	10	3
RN	12	0	28	8
RD	36	0	59	17
VC et autres	94	2	123	43

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

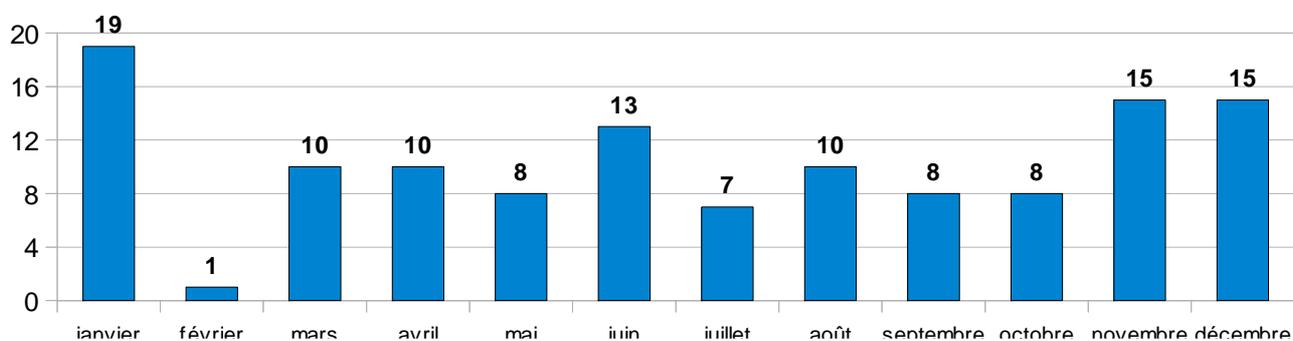


## Bilan par mois

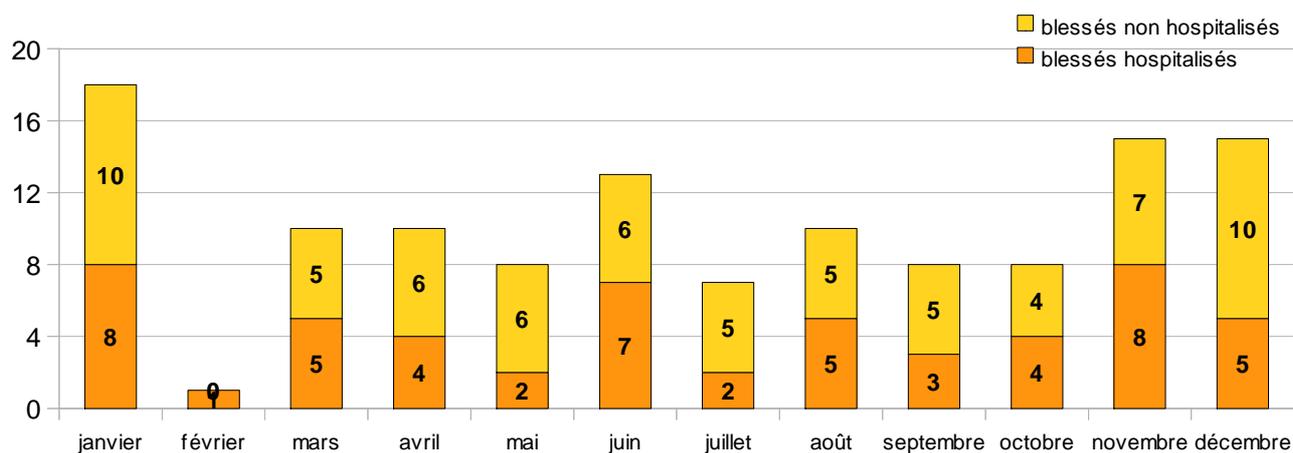
C'est le mois de janvier qui dénombre le plus grand nombre d'accidents (19) et de victimes (19 dont 9 graves). À l'inverse, février n'a recensé qu'un accident corporel ayant fait un blessé hospitalisé.

mois	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
janvier	19	1	18	8
février	1	0	1	1
mars	10	0	10	5
avril	10	0	10	4
mai	8	0	8	2
juin	13	0	13	7
juillet	7	0	7	2
août	10	0	10	5
septembre	8	0	8	3
octobre	8	0	8	4
novembre	15	0	15	8
décembre	15	1	15	5

Répartition des accidents par mois



Répartition des blessés par mois

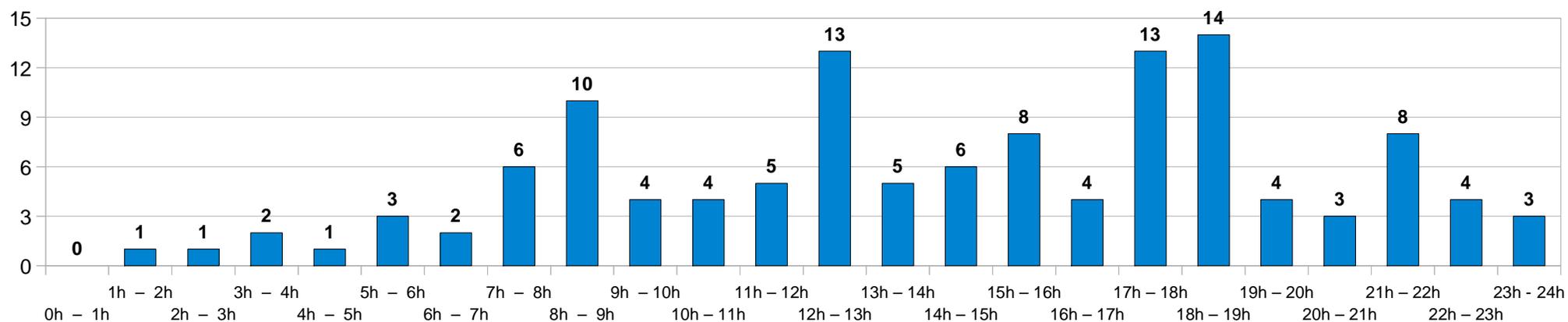


## Bilan par tranche horaire

On note des pics d'accidents principalement aux heures des trajets domicile-travail (8h-9h, 12h-13h et 17h-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	0	1	1	2	1	3	2	6	10	4	4	5	13	5	6	8	4	13	14	4	3	8	4	3

Répartition des accidents selon la tranche horaire



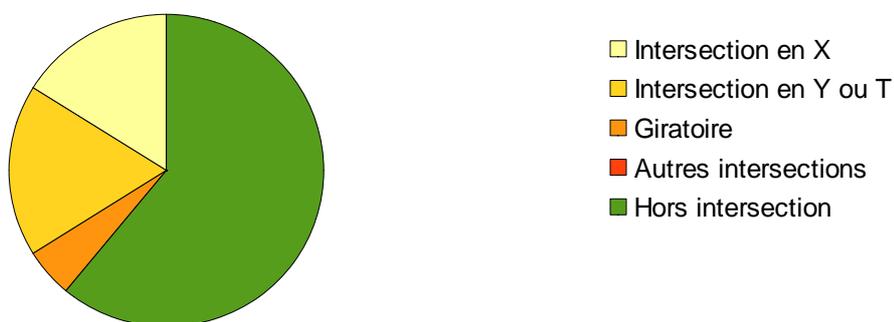
## Localisation des accidents

58 % 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	
19	21	6	0	46	72

Répartition des accidents en/hors agglomération



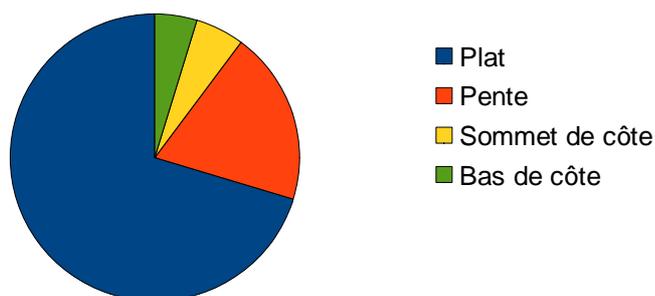
## Répartition des accidents suivant le profil en long

73 % 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
90	25	7	6

*Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes*

Répartition des accidents suivant le profil en long



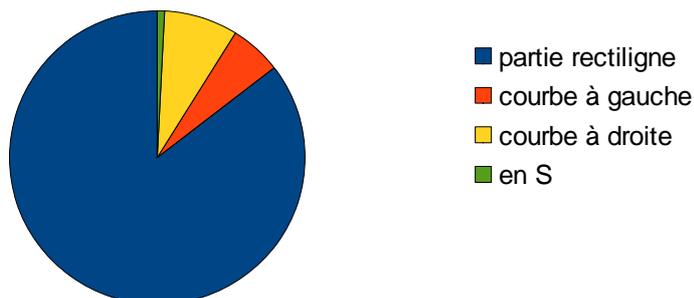
## Répartition des accidents suivant le tracé en plan

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

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
106	7	10	1

*Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes*

### Répartition des accidents suivant le tracé en plan

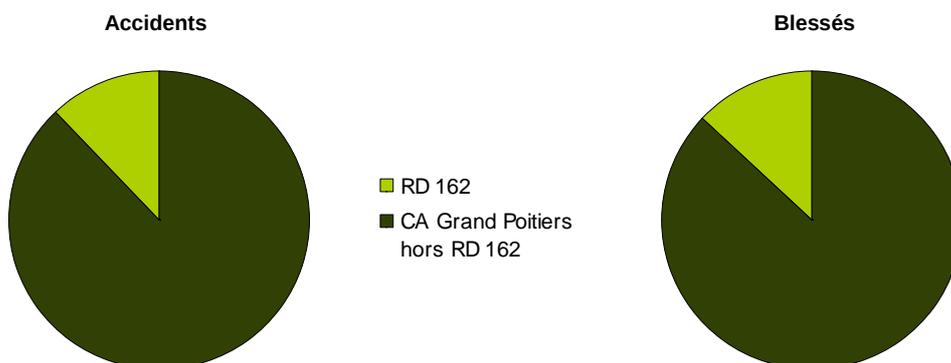


## Cas particulier de la RD 162

### Les chiffres-clés

Le bilan 2012 des accidents survenus sur la RD 162 s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
15	0	25	5



On constate que les accidents et les blessés de la RD 162 représentent respectivement 12 et 13 % 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.

## Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

Les accidents corporels sur la RD 162 sont en forte baisse. Ainsi, en 2012, on ne dénombre plus que 15 accidents, soit 10 de moins qu'en 2011. Le nombre de blessés chute également de 10 unités (25 en 2012 contre 35 en 2011). Cependant, le nombre de victimes graves (5) reste identique aux années précédentes, exception faite de 2010.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2008	31	0	45	5
2009	27	1	43	4
2010	32	2	52	12
2011	25	0	35	5
2012	15	0	25	5

## « Les 65 ans et plus »

### Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2012 des accidents impliquant une personne âgée d'au moins 65 ans s'établit comme suit :

Accidents	Tués		Blessés		dont blessés hospitalisés	
	Toutes classes d'âge	dont 65 ans et plus	Toutes classes d'âge	dont 65 ans et plus	Toutes classes d'âge	dont 65 ans et plus
47	13	11	59	30	41	24

Les 65 ans et plus sont ainsi impliqués dans 18 % des accidents corporels recensés. Ces personnes représentent 8 % du total des blessés (14 % des blessés hospitalisés), mais 42 % des tués.

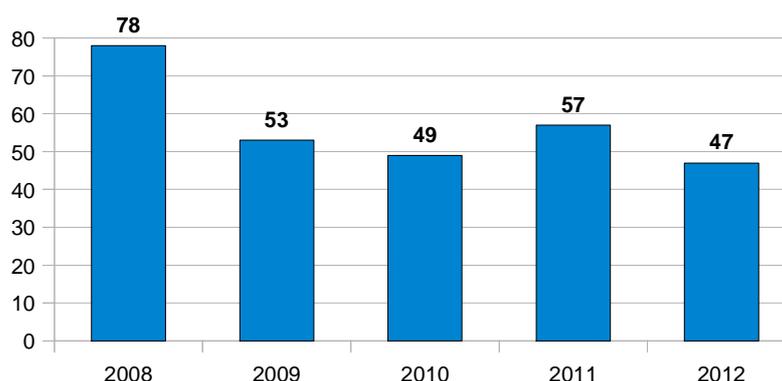
Pour rappel, les personnes âgées d'au moins 65 ans représentent 18,5 % de la population départementale.

### Évolution de l'accidentalité des « 65 ans et plus » sur les 5 dernières années

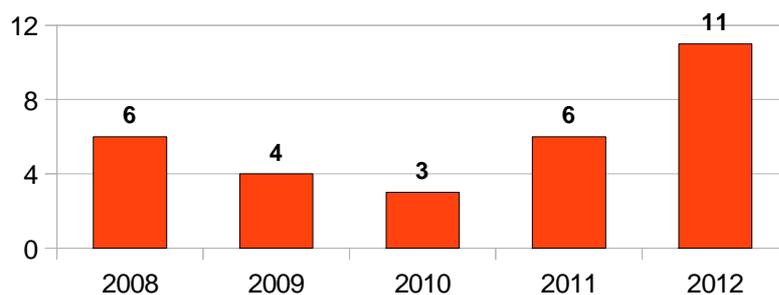
L'année 2012 a été particulièrement meurtrière pour les personnes âgées d'au moins 65 ans puisque 11 d'entre elles ont perdu la vie sur les routes de notre département. Cependant, le nombre d'accidents impliquant un « 65 ans et plus » n'a jamais été aussi faible qu'en 2012.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2008	78	6	53	33
2009	53	4	44	28
2010	49	3	28	21
2011	57	6	40	25
2012	47	11	30	24

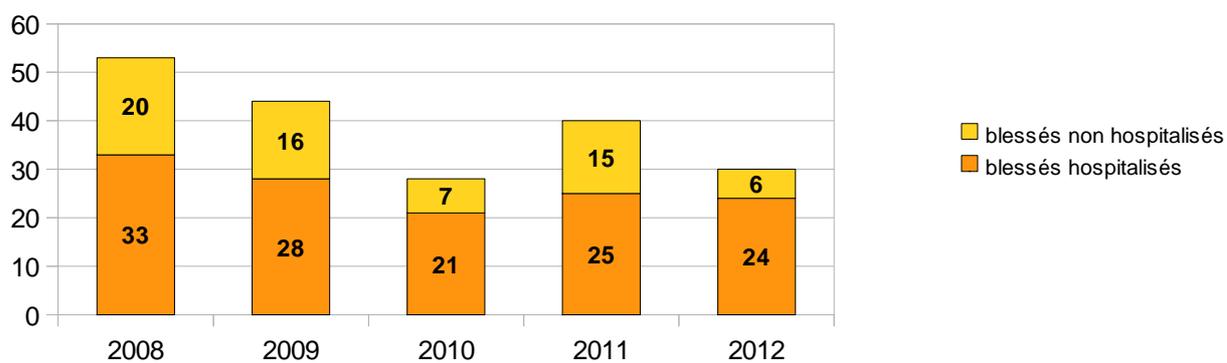
### Evolution des accidents corporels



### Evolution du nombre de tués



### Evolution du nombre de blessés

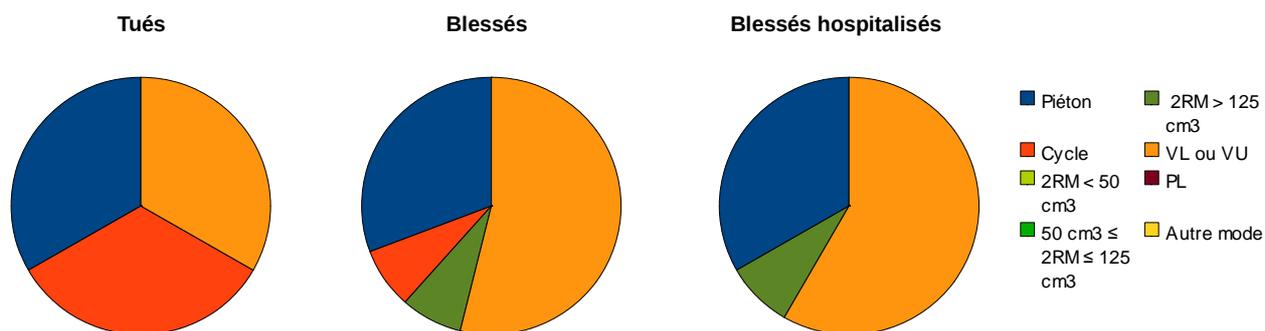


## Bilan des victimes « 65 ans et plus » par catégorie d'usager

### Les 65-74 ans

Les victimes âgées de 65 à 74 ans le sont majoritairement en VL ou VU. Cependant, parmi les 3 tués, on note 2 usagers vulnérables (1 piéton et 1 cycle). On remarque également, qu'à une exception près, les victimes sont des victimes graves.

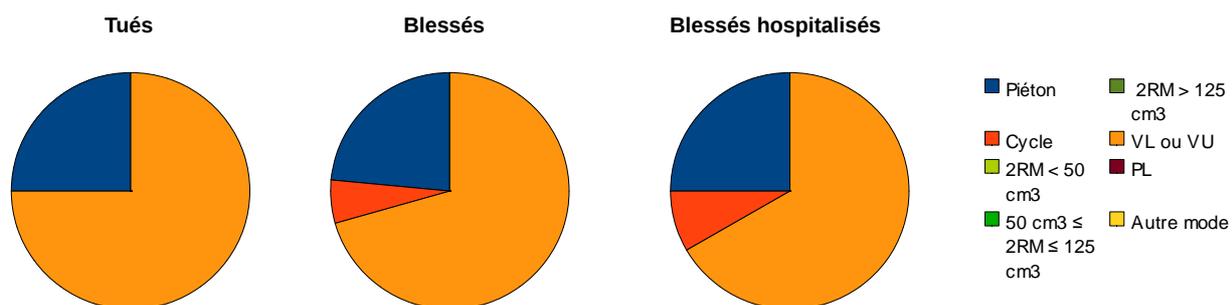
catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	1	4	4
Cycle	1	1	0
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	0	0	0
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	0	0	0
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	0	1	1
VL ou VU	1	7	7
PL	0	0	0
Autres modes	0	0	0



### Les 75 ans et plus

La majorité des victimes se retrouve dans les catégories d'usagers « VL ou VU ». On observe également que les piétons sont assez exposés.

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



**Répartition (en nombre) des accidents des « 65 ans et plus » selon le type de conflit**

La quasi-totalité des accidents implique un VL ou VU. On remarque également qu'1/3 des accidents impliquent un piéton. Enfin, on observe que les accidents n'impliquant qu'un seul véhicule sont assez rares (10 %).

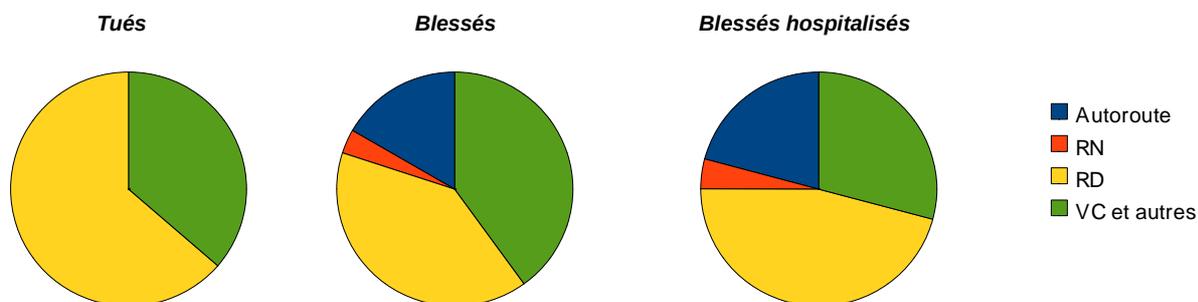
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle	1			2RM < 50 cm <sup>3</sup>					
2RM < 50 cm <sup>3</sup>					50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>				
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>						2RM > 125 cm <sup>3</sup>			
2RM > 125 cm <sup>3</sup>							VL ou VU		
VL ou VU	4	14	5	2		2	18	PL	
PL									Autre mode
Autres modes		2					3		
<b>Sur les 47 accidents</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>4</b>

## Bilan par type de réseau

Une très grande majorité des accidents impliquant une personne âgée de plus de 65 ans se situe sur routes départementales (RD) ou sur voies communales (VC). On constate par ailleurs que toutes les victimes sur routes nationales ou autoroutes sont des blessés hospitalisés.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	3	0	5	5
RN	1	0	1	1
RD	25	7	12	11
VC et autres	21	4	12	7

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

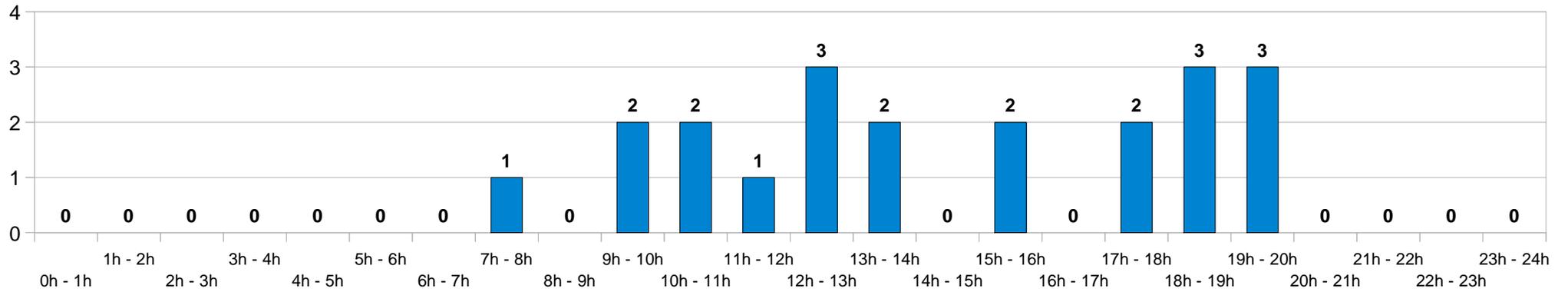


## Bilan par tranche horaire

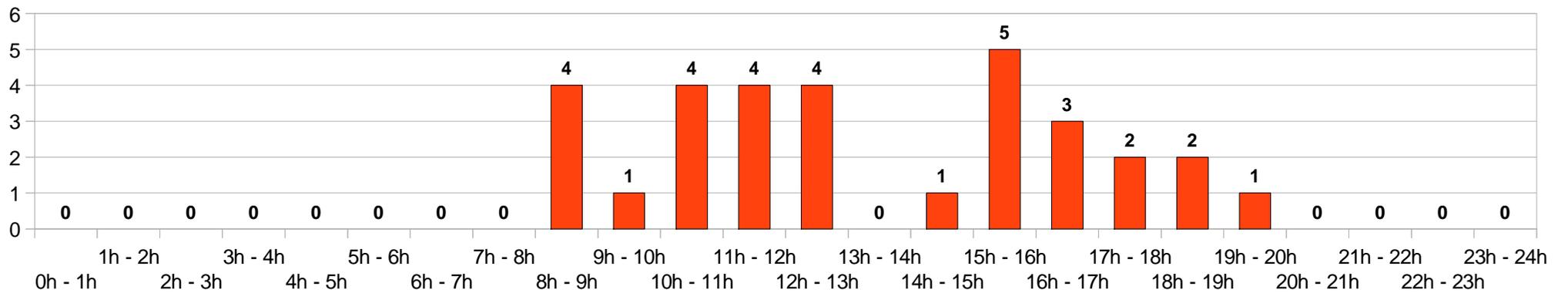
Les accidents impliquant des personnes âgées d'au moins 65 ans surviennent, pour la totalité, sur la plage horaire 7h-20h.

Tranche horaire	Accidents	
	65 – 74 ans	75 ans et plus
0h - 1h	0	0
1h - 2h	0	0
2h - 3h	0	0
3h - 4h	0	0
4h - 5h	0	0
5h - 6h	0	0
6h - 7h	0	0
7h - 8h	1	0
8h - 9h	0	4
9h - 10h	2	1
10h - 11h	2	4
11h - 12h	1	4
12h - 13h	3	4
13h - 14h	2	0
14h - 15h	0	1
15h - 16h	2	5
16h - 17h	0	3
17h - 18h	2	2
18h - 19h	3	2
19h - 20h	3	1
20h - 21h	0	0
21h - 22h	0	0
22h - 23h	0	0
23h - 24h	0	0

Répartition des accidents des 65-74 ans selon la tranche horaire



Répartition des accidents des "75 ans et plus" selon la tranche horaire



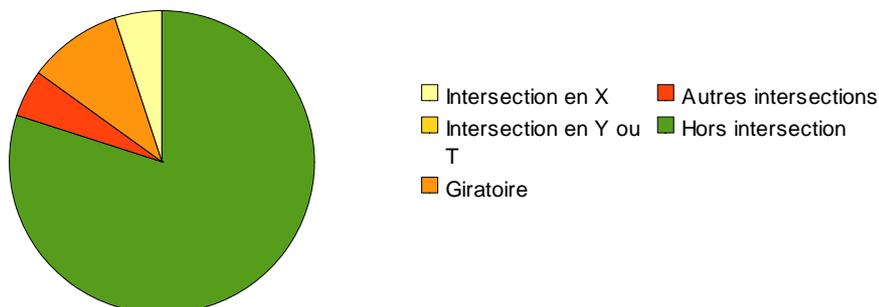
## Localisation des accidents

### Les 65-74 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	
1	0	2	1	4	16

Répartition des accidents en/hors intersection

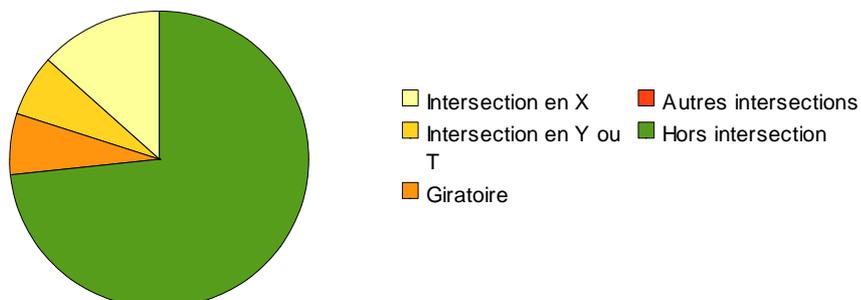


### Les 75 ans et plus

¼ des accidents ont lieu en intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
4	2	2	0	8	22

Répartition des accidents en/hors intersection

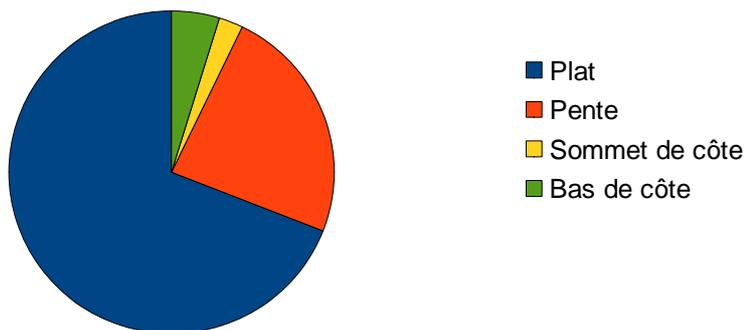


### Répartition des accidents des 65 ans et plus suivant le profil en long

62 % des accidents surviennent sur une section de route plate.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
29	10	1	2

Répartition des accidents suivant le profil en long

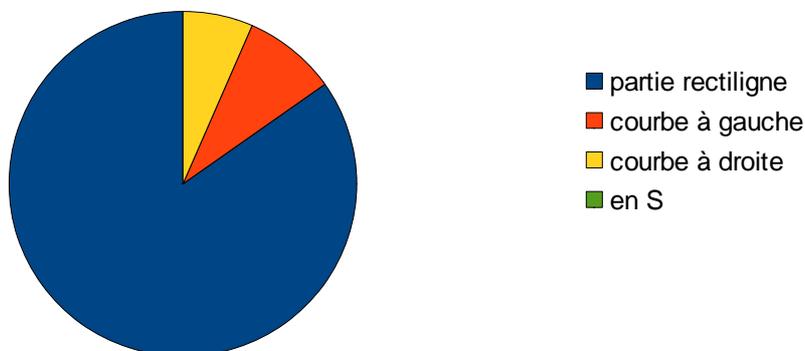


### Répartition des accidents suivant le tracé en plan

83 % 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
39	4	3	0

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



## « Les stupéfiants »

### Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2012 des accidents impliquant un conducteur contrôlé positif à au moins un produit stupéfiant s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
25	2	35	24

Il est néanmoins important de signaler que, sur les 257 accidents corporels recensés sur le département en 2012, 141 ont fait l'objet d'un dépistage de produits stupéfiants sur au moins un conducteur, soit 55 % des accidents.

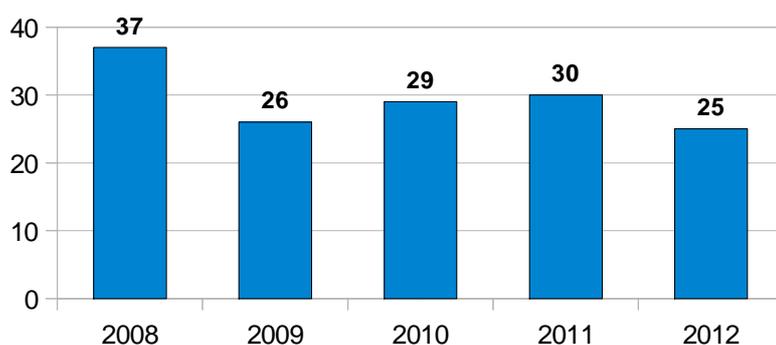
Ainsi, parmi les 141 accidents, un conducteur s'est révélé positif à au moins un produit stupéfiant dans 26 cas, soit 18 %.

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

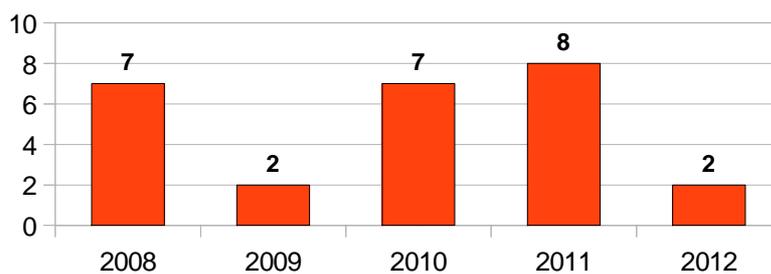
Depuis quelques années, environ 140 accidents corporels par an ont fait l'objet d'un dépistage de produits stupéfiants, et depuis 2009, le nombre d'accidents dont un conducteur s'est révélé positif à au moins un produit stupéfiant est resté stable (entre 25 et 30). On note, pour ces accidents, une part importante de victimes graves.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2008	37	7	44	36
2009	26	2	35	23
2010	29	7	30	18
2011	30	8	33	28
2012	25	2	35	24

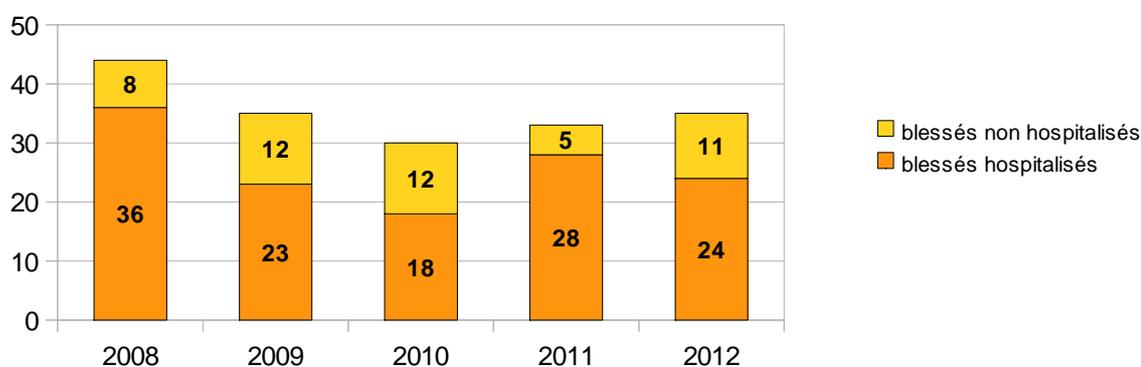
Evolution des accidents corporels



### Evolution du nombre de tués



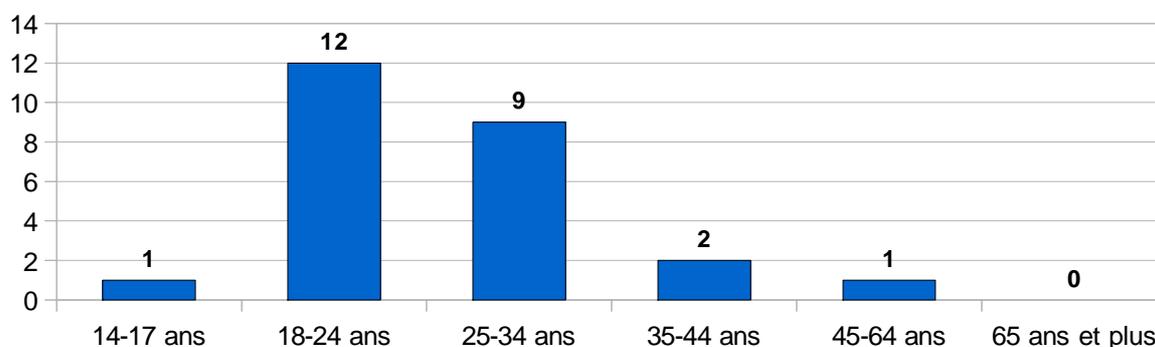
### Evolution du nombre de blessés



### **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



## « Accidents mortels »

### Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2012 des accidents mortels s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
23	26	17	9

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

1/3 des accidents mortels implique plusieurs véhicules.

Parmi les 23 accidents mortels, 21 impliquent des Véhicules Légers (VL) ou Véhicules Utilitaires (VU). On note également que 2 accidents mortels impliquent un deux-roues motorisé.

Enfin, 4 piétons ont trouvé la mort sur les routes du département en 2012, principalement à cause de VL ou VU.

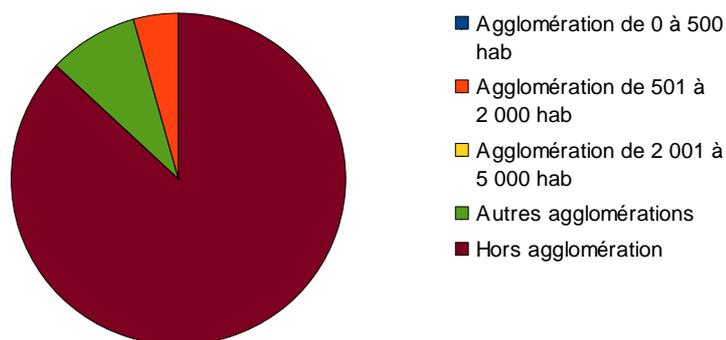
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm <sup>3</sup>					
2RM < 50 cm <sup>3</sup>					50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>				
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	1					2RM > 125 cm <sup>3</sup>			
2RM > 125 cm <sup>3</sup>							VL ou VU		
VL ou VU	6	4	1			1	8	PL	
PL							1	1	Autre mode
Autre mode		1					2		
<b>Sur les 23 accidents</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>21</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

## Localisation des accidents

La grande majorité des accidents mortels se situe 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	1	0	2	3	20

### Répartition des accidents en/hors agglomération



La totalité des accidents mortels se situe hors intersection.

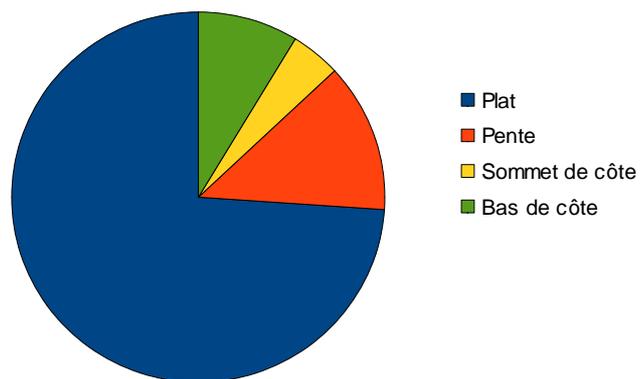
En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
0	0	0	0	0	23

### Répartition des accidents suivant le profil en long

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

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
17	3	1	2

Répartition des accidents suivant le profil en long

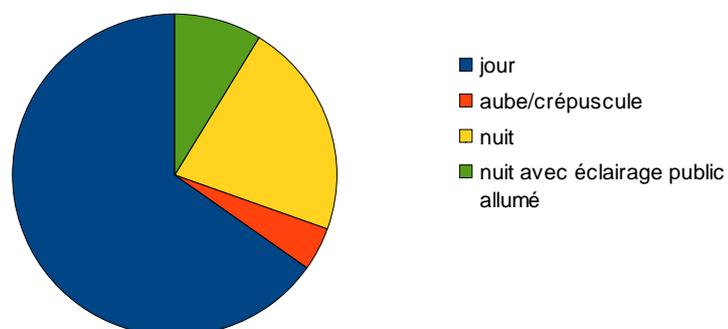


### Luminosité au moment des accidents

2/3 des accidents mortels ont lieu de jour.

jour	aube/crépuscule	nuit	nuit avec éclairage public allumé
15	1	5	2

Luminosité lors des accidents mortels



## Les facteurs les plus fréquents relevés lors des enquêtes simplifiées menées sur tout accident mortel en 2012

Le facteur « inattention ou manque de vigilance » est celui qui revient le plus régulièrement dans les facteurs principaux. En y ajoutant le facteur « fatigue/vigilance », on dénombre 14 accidents pour lesquels la vigilance est en cause. On remarque également que le facteur « vitesse » est fréquemment présent, même si ce n'est pas spécialement dû à des excès de vitesse (plutôt vitesse inadaptée ou aggravant les conséquences humaines). Une des conséquences est la présence, en nombre, du facteur « non-maîtrise du véhicule ». On note également des accidents en courbe, l'imprudence des piétons, des problèmes liés à l'aptitude et à la pratique de la conduite, ainsi que des conditions météorologiques défavorables (vent latéral, pluie). Le facteur « alcool » est également présent dans 4 accidents.

Principaux facteurs ayant influé dans les accidents mortels

