



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfet de la Vienne

BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE DANS LA VIENNE - ANNÉE 2013



**DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES**

OBSERVATOIRE DÉPARTEMENTAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

SOMMAIRE

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

INTRODUCTION

Le présent document a pour objectif principal la caractérisation de l'accidentalité routière du département de la Vienne sur l'année 2013. L'analyse s'est portée sur les enjeux définis dans le Document Général d'Orientation (DGO) 2013-2017, à savoir :

- les jeunes de 14 à 24 ans ;
- les deux-roues motorisés ;
- les conduites addictives (alcool, psychotropes) ;
- les séniors de plus de 75 ans ;
- les accidents sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers.

Outre ces 5 enjeux, la thématique vitesse a également retenu notre attention.

Enfin, les enquêtes simplifiées sur accidents mortels menées dans le département de la Vienne sont également prises en compte dans le présent document. Elles peuvent permettre de mettre en lumière 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

- Augmentation du nombre d'accidents corporels et de blessés légers par rapport à 2012, mais tendance à la baisse sur les 5 dernières années ;
- Diminution du nombre de victimes graves (tués + blessés hospitalisés) ;
- Sur-représentation des 18-24 ans dans les accidents et des plus de 75 ans chez les tués ;
- Forte accidentalité au 2nd semestre.

Enjeu « Jeunes »

- Implication des 14-24 ans dans 39 % des accidents recensés ;
- Baisse du nombre de victimes graves bien qu'augmentation du nombre d'accidents ;
- Victimes de 14 à 17 ans principalement sur deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm³ ;
- Victimes de 18 à 24 ans principalement en véhicules légers ou utilitaires (VL/VU) ;
- Accidents en intersection majoritaires chez les 14-17 ans.

Enjeu « Deux-roues motorisés »

- Deux-roues motorisés impliqués dans 26 % des accidents corporels du département ;
- Diminution tendancielle des accidents, mais pas du nombre de tués ;
- Forte accidentalité au 2nd semestre ;
- Accidents en intersection majoritaires.

Enjeu « Conduites addictives »

- 1 tué pour 5 accidents impliquant un conducteur avec alcoolémie positive ;
- Sur-représentation des 18-24 ans dans les accidents avec alcoolémie positive ;
- Forte mortalité chez les deux-roues motorisés à cause de l'alcool ;
- Majorité des accidents avec alcool survenant en soirée ou de nuit, et en fin de semaine ;
- Part plus importante des accidents en courbe en présence d'alcool ;
- Part importante de victimes graves dans les accidents avec présence de stupéfiants ;
- Conducteurs de 18 à 34 ans principalement concernées par les stupéfiants ;
- Parmi les accidents avec stupéfiants, 2/3 présentent également un taux d'alcool supérieur aux seuils autorisés.

Enjeu « Séniors de plus de 75 ans »

- Part importante de victimes graves.

Enjeu « Communauté d'agglomération de Grand Poitiers »

- Forte augmentation du nombre d'accidents et de blessés ;
- 1 blessé sur 2 ayant moins de 25 ans ;
- 2nd semestre très accidentogène.

« Vitesse »

- Nouvelle baisse du nombre d'infractions constatées ;
- Sur autoroute, moitié des infractions générée par des véhicules immatriculés à l'étranger.

« Accidents mortels »

- 40 % des accidents mortels survenant la nuit ;
- Répétition des facteurs « alcool » et « stupéfiants » dans les causes des accidents mortels ;
- Vitesse (excessive, inadaptée ou aggravant les conséquences humaines) régulièrement présente en facteur aggravant.

QUELQUES RAPPELS

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

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

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

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

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

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

BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2013 de l'accidentalité dans le département de la Vienne s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
311	26	411	173

Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

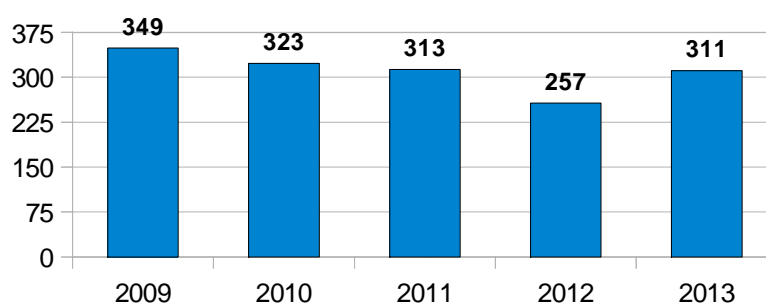
Entre 2012 et 2013, les nombres d'accidents corporels et de blessés ont augmenté (respectivement +54 et +40), mais restent inférieurs aux années précédentes. Sur 5 ans, les nombres d'accidents et de blessés ont diminué respectivement de 4,2 % et 3,75 % par an.

On note toutefois que le nombre de blessés hospitalisés a fortement chuté par rapport aux années précédentes.

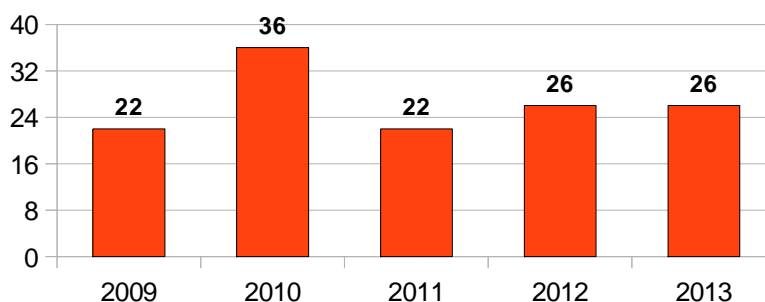
Le nombre de tués en 2013 est identique à celui de 2012 (26). Or, ces nombres pouvant varier fortement d'une année sur l'autre, il serait imprudent de tirer des conclusions sur ce seul paramètre.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2009	349	22	474	193
2010	323	36	427	192
2011	313	22	444	197
2012	257	26	371	203
2013	311	26	411	173

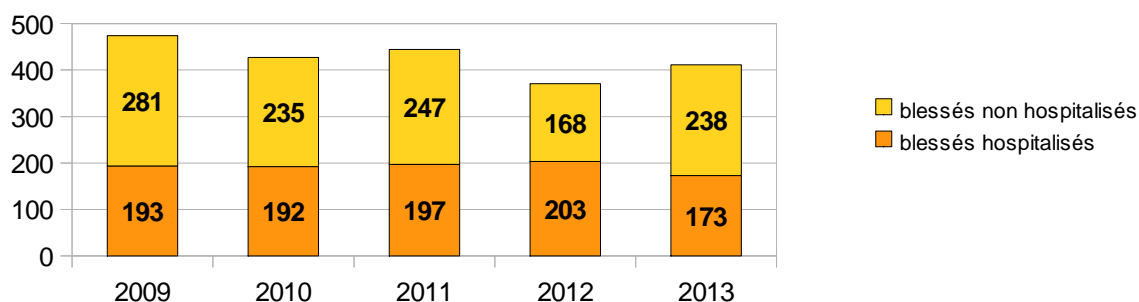
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution des blessés



Comparaison 2012-2013 de l'accidentalité locale avec celle de la région Poitou-Charentes et celle de la France

Alors que le nombre d'accidents corporels a diminué en France métropolitaine et en Poitou-Charentes (respectivement -6 % et -9,3 %), on constate qu'il repart fortement à la hausse dans la Vienne (+21 %). Le nombre de blessés suit logiquement la même tendance. Cependant, les victimes graves (tués et blessés hospitalisés) sont en baisse. On note que le nombre de blessés hospitalisés dans la Vienne diminue plus rapidement (-14,8 %) qu'en Poitou-Charentes (-10 %) ou en France métropolitaine (-4,3 %). Par contre, le nombre de tués reste stable dans le département alors qu'il chute aux niveaux régional (-6,6 %) et national (-10,5 %).

	période	accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	2012	257	26	371	203
	2013	311	26	411	173
	évolution	+ 21 %	0 %	+ 10,8 %	-14,8 %
Poitou-Charentes	2012	1 400	136	1 800	853
	2013	1 270	127	1 623	768
	évolution	- 9,3 %	- 6,6 %	- 9,8 %	- 10 %
France métropolitaine	2012	60 437	3 653	75 851	27 142
	2013	56 812	3 268	70 607	25 966
	évolution	- 6 %	- 10,5 %	- 6,9 %	- 4,3 %

Comparaison 2009-2013 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. On note cependant que cette diminution est moins prononcée dans la Vienne qu'en Poitou-Charentes ou en France métropolitaine.

Ainsi, les accidents chutent de 4,2 % par an dans la Vienne contre respectivement 7,6 % et 5,4 % en Poitou-Charentes et France métropolitaine. Pour les blessés hospitalisés, cette baisse n'est que de 1,5 % par an dans la Vienne contre respectivement 3,4 % et 5,5 % en Poitou-Charentes et France métropolitaine.

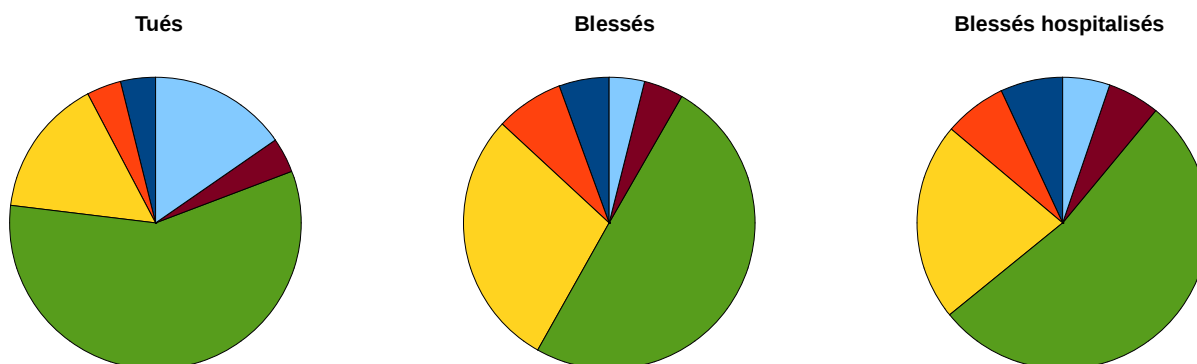
	période	accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	2009	349	22	474	193
	2013	311	26	411	173
	évolution annuelle	- 4,2 %	- 0,75 %	- 3,75 %	- 1,5 %
Poitou-Charentes	2009	1 809	144	2 244	910
	2013	1 270	127	1 623	768
	évolution annuelle	- 7,6 %	- 5 %	- 6,8 %	- 3,4 %
France métropolitaine	2009	72 315	4 273	90 934	33 323
	2013	56 812	3 268	70 607	25 966
	évolution annuelle	- 5,4 %	- 5,9 %	- 5,6 %	- 5,5 %

Bilan par classe d'âge

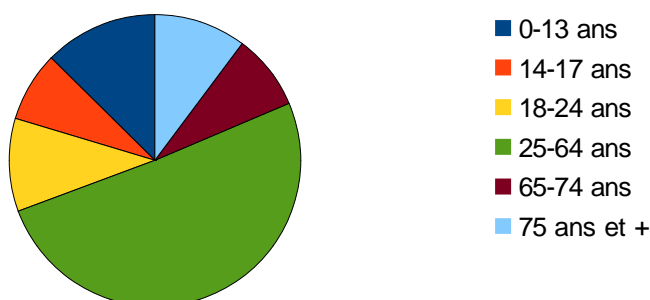
On remarque qu'au regard de sa représentation dans la population de la Vienne, la classe d'âge des 18-24 ans est la plus touchée par l'accidentalité routière.

On peut également noter le nombre important de tués âgés d'au moins 75 ans (4 sur 26).

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	1	23	12
14 – 17 ans	1	31	12
18 – 24 ans	4	118	38
25 – 64 ans	15	205	92
65 – 74 ans	1	18	10
75 ans et plus	4	16	9



Répartition de la population par classes d'âge



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

Bilan par catégorie d'utilisateur

90 % des accidents impliquent au moins un VL ou VU (Véhicule Léger ou Véhicule Utilitaire). Par contre, seulement la moitié des victimes graves sont des usagers de VL ou VU.

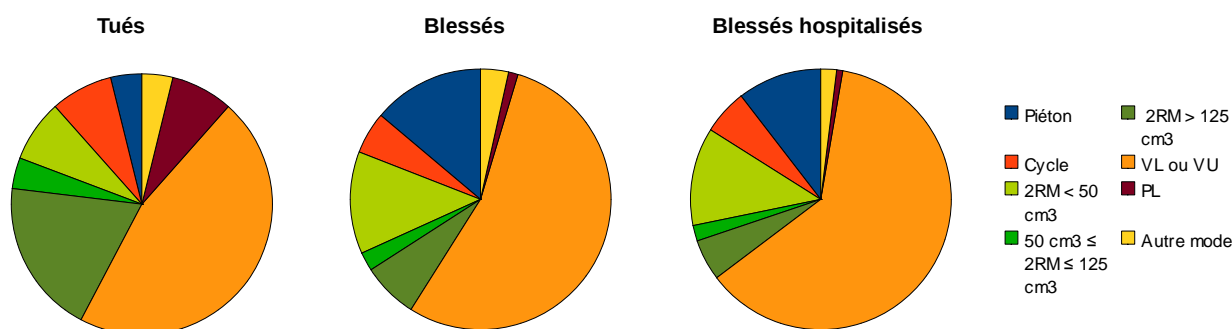
Par ailleurs, on observe que $\frac{1}{4}$ des victimes graves sont des deux-roues motorisés (2RM).

On remarque également que les piétons représentent 12,5 % des victimes graves.

Enfin, on recense 2 tués en Poids Lourd (PL) alors qu'on ne dénombre que 11 accidents corporels pour cette catégorie d'utilisateur.

catégorie d'utilisateur	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	43	1	43	24
Cycle	24	2	23	9
2RM < 50 cm ³	48	2	50	22
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	9	1	8	4
2RM > 125 cm ³	25	5	21	12
VL ou VU	280	12	255	94
PL	11	2	3	2
Autres modes	8	1	8	6

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

90 % des accidents corporels impliquent au moins un véhicule léger (VL) ou véhicule utilitaire (VU) et 26 % un deux-roues motorisé (2RM).

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

Enfin, les piétons sont impliqués dans 14 % des accidents et, pour la quasi-totalité, suite à une collision avec un VL.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle	3		2	2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	6		2	1	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	4		1			2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	7						VL ou VU		
VL ou VU	58	42	16	39	4	18	96	PL	
PL				1			7	3	Autre mode
Autre mode		1	1				4	1	1
Sur les 311 accidents	78	43	24	48	9	25	280	11	8

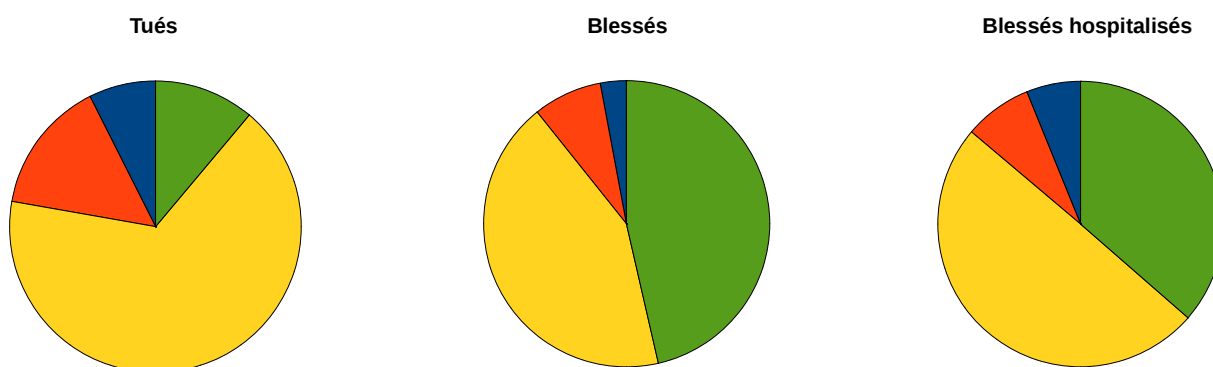
Bilan par type de réseau

Les voies communales (VC) recensent le plus grand nombre d'accidents corporels, juste devant les routes départementales (RD). Pourtant, ce sont bien sur les routes départementales où l'on dénombre le plus grand nombre de victimes graves : 18 tués sur 26 et 97 blessés hospitalisés sur 173.

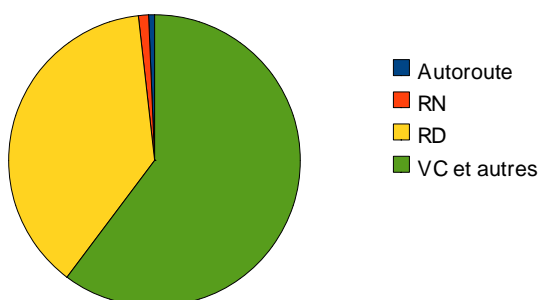
On peut également noter les 4 tués sur route nationale (RN) et les 14 victimes graves en 10 accidents corporels sur autoroute.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	10	2	14	12
RN	27	4	37	15
RD	153	18	203	97
VC et autres	167	3	220	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

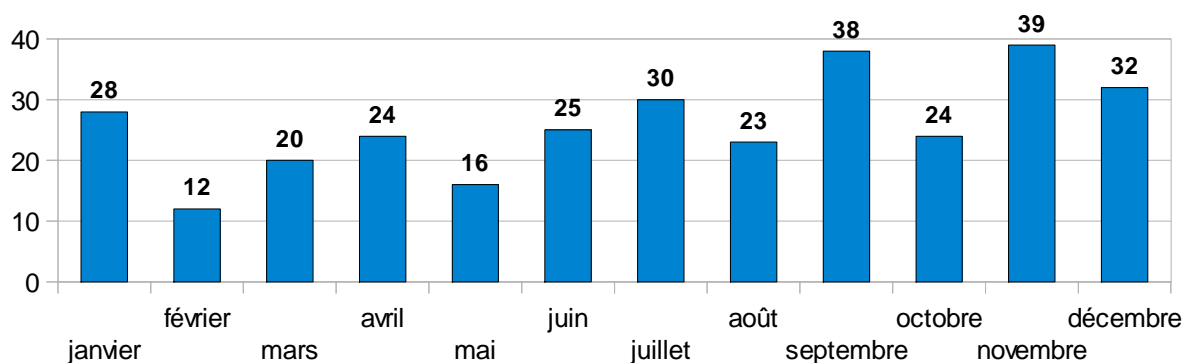
On recense, sur le 2^{ème} semestre, 60 % des accidents corporels de l'année. Pour preuve, les 4 mois les plus accidentogènes sont juillet (30), septembre (38), novembre (39) et décembre (32). Par ailleurs, 17 tués sont dénombrés au 2nd semestre.

À l'inverse, on observe peu d'accidents en février (12) et mai (16).

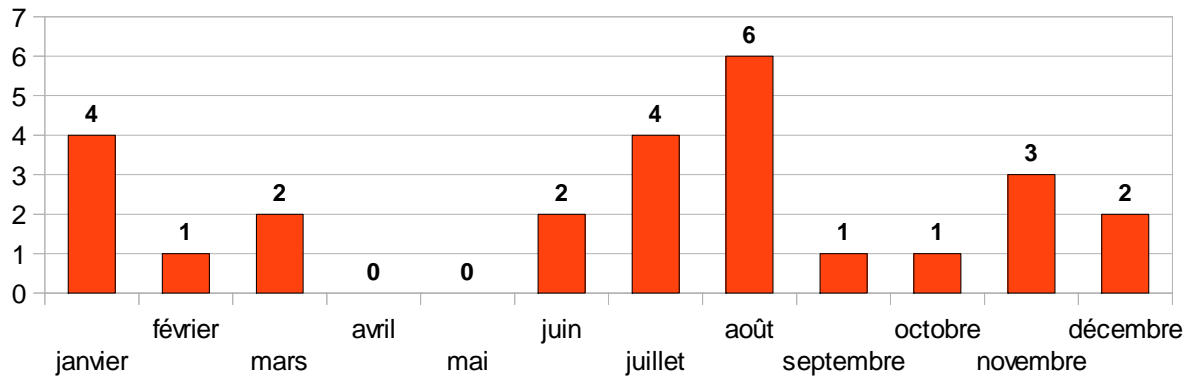
Alors que le nombre de victimes est le plus important en septembre et novembre, c'est en août que l'on recense le plus grand nombre de tués (6). D'ailleurs, 10 personnes ont perdu la vie sur les routes du département pendant les vacances estivales.

mois	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
janvier	28	4	30	17
février	12	1	18	7
mars	20	2	23	8
avril	24	0	27	17
mai	16	0	25	7
juin	25	2	35	15
juillet	30	4	39	21
août	23	6	27	11
septembre	38	1	55	22
octobre	24	1	34	14
novembre	39	3	54	22
décembre	32	2	44	12

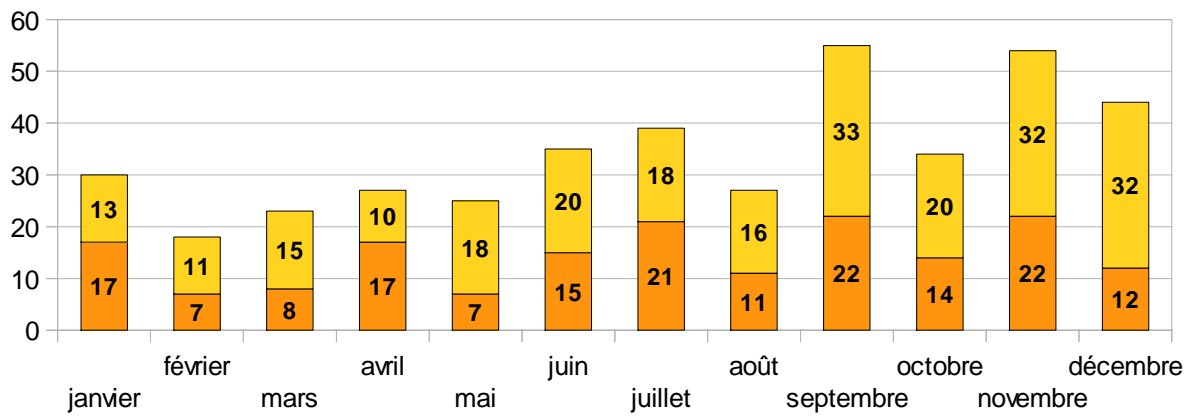
Répartition des accidents par mois



Répartition des tués par mois



Répartition des blessés par mois



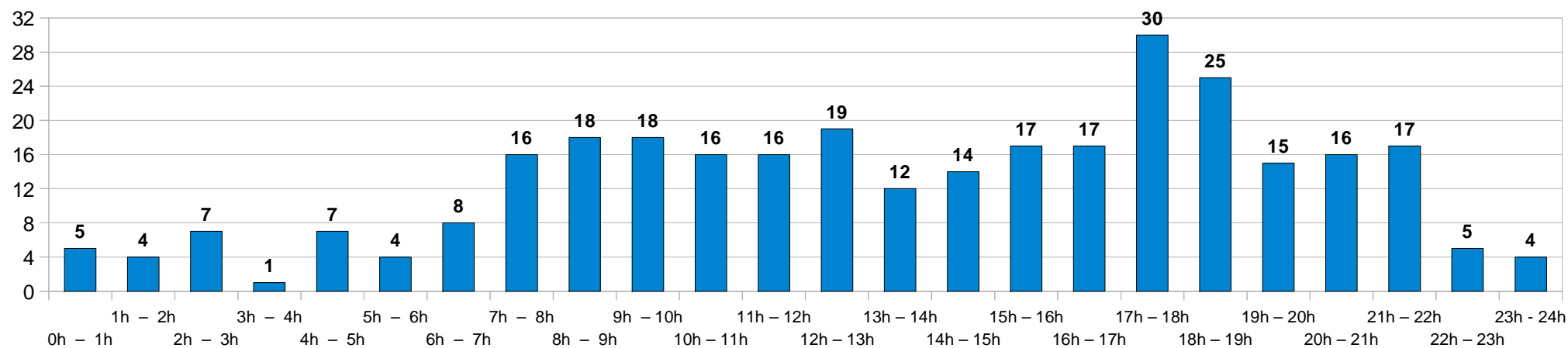
- blessés non hospitalisés
- blessés hospitalisés

Bilan par tranche horaire

La majorité des accidents se situe entre 7h et 22h, avec un pic entre 17h et 19h. Contrairement aux années précédentes, les tranches horaires des déplacements domicile-travail ressortent moins.

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	5	4	7	1	7	4	8	16	18	18	16	16	19	12	14	17	17	30	25	15	16	17	5	4

Répartition des accidents selon la tranche horaire

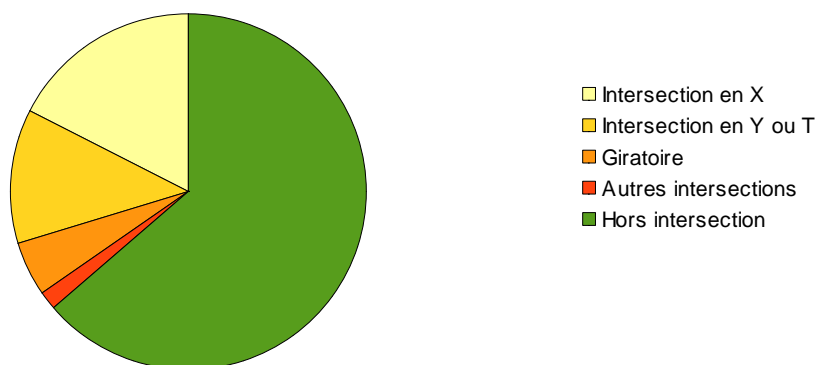


Localisation des accidents

Environ 2/3 des accidents ont lieu hors intersection. Les accidents en intersection se concentrent quant à eux principalement sur les carrefours en X, Y ou T.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
53	37	15	5	110	193

Répartition des accidents en/hors intersection

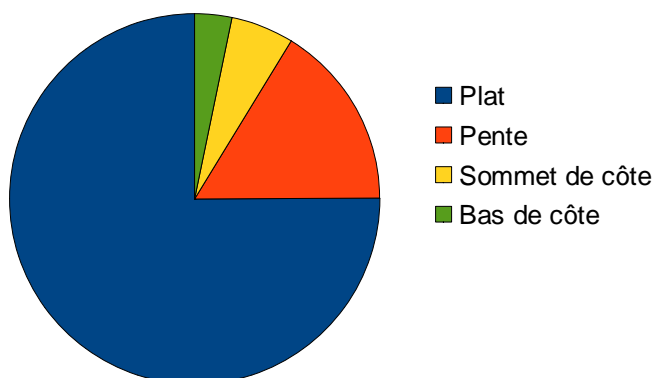


Répartition des accidents suivant le profil en long

3/4 des accidents surviennent sur une section plate de route, au regard du profil en long. Par ailleurs, 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
232	50	17	10

Répartition des accidents suivant le profil en long

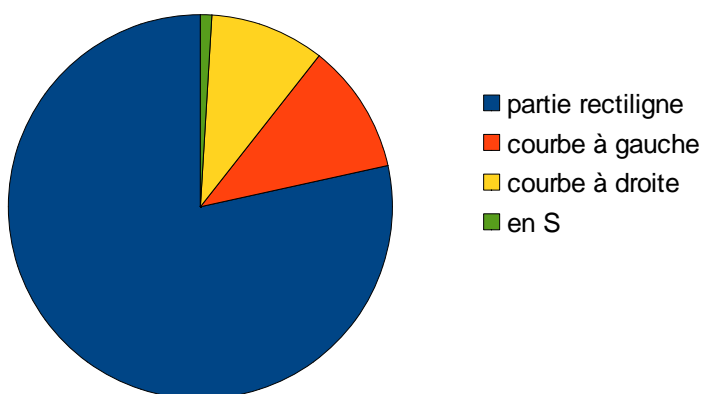


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

78 % des accidents se situent sur des parties rectilignes de route. Le nombre d'accidents en courbe et en S, quant à lui, n'évolue pas depuis plusieurs années.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
244	34	30	3

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



BILAN THÉMATIQUE DE L'ACCIDENTALITÉ

Enjeu « Jeunes »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2013 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
120	6	5	187	149	60	50

On recense au moins une victime âgée de 14 à 24 ans dans 39 % des accidents corporels. Les jeunes représentent 19 % des tués, 36 % des blessés mais 29 % des blessés hospitalisés.

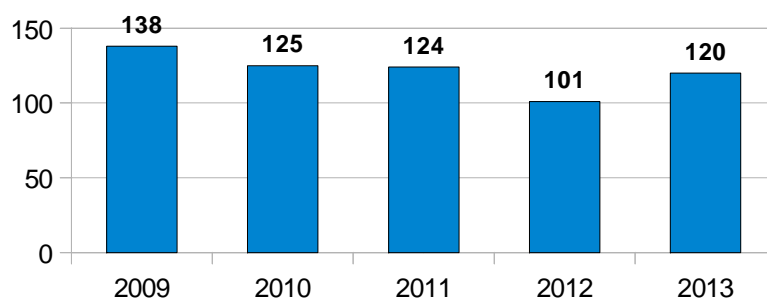
Pourtant, seulement 15 % de la population départementale est âgée de 14 à 24 ans.

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

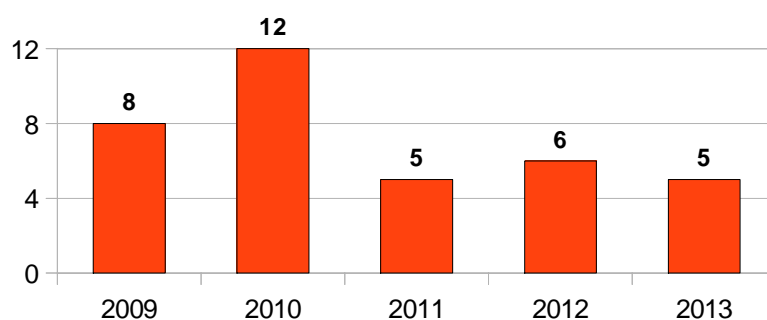
Même si, en 2013, le nombre d'accidents impliquant des victimes âgées de 14 à 24 ans est supérieur à 2012, on constate que, sur les 5 dernières années, ce nombre d'accidents diminue en moyenne de 4,5 % par an. Le nombre de blessés se comporte de façon similaire avec une baisse moyenne de 3,1 % par an. On note également que le nombre de victimes graves n'a jamais été aussi faible (55).

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2009	138	8	155	65
2010	125	12	152	65
2011	124	5	158	67
2012	101	6	116	64
2013	120	5	149	50

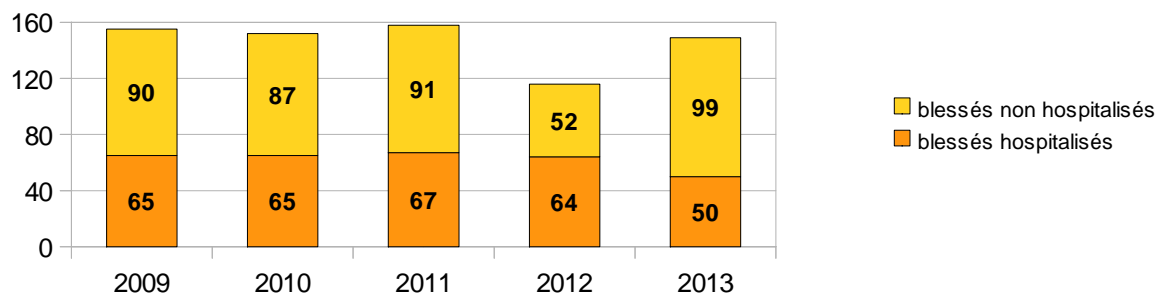
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution des blessés



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

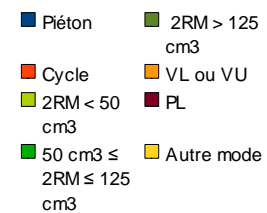
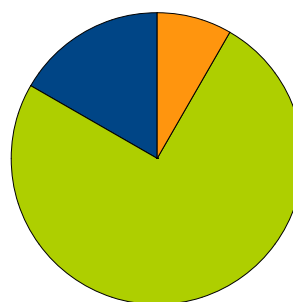
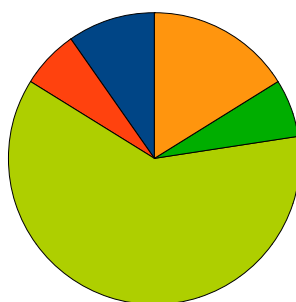
Les 14-17 ans

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

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	3	2
Cycle	0	2	0
2RM < 50 cm ³	1	19	9
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	2	0
2RM > 125 cm ³	0	0	0
VL ou VU	0	5	1
PL	0	0	0
Autres modes	0	0	0

Blessés

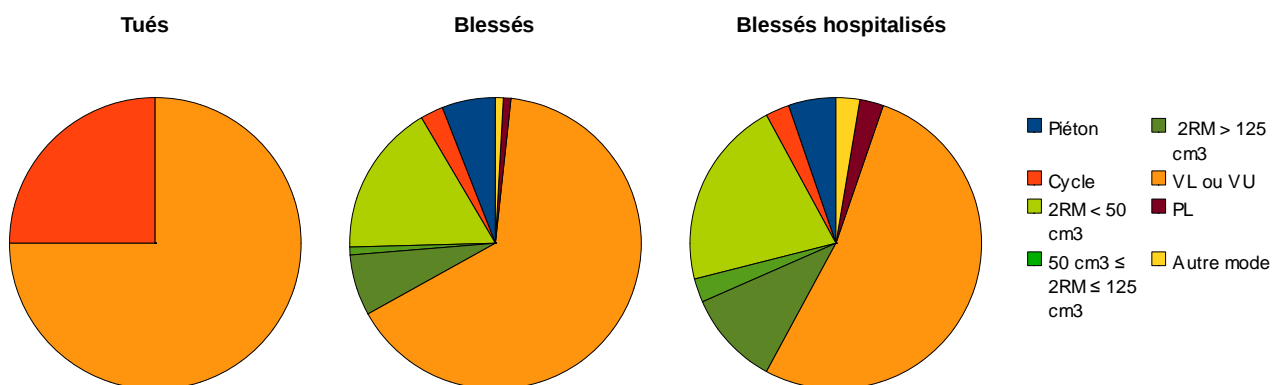
Blessés hospitalisés



Les 18-24 ans

Les victimes d'accidents chez les 18-24 ans se retrouvent majoritairement dans la catégorie d'usagers « VL ou VU » (Véhicule Léger ou Véhicule Utilitaire). On note également la part non négligeable des victimes en deux-roues motorisés. Enfin, on observe un tué dans la catégorie « cycle ».

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	7	2
Cycle	1	3	1
2RM < 50 cm ³	0	20	8
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	1	1
2RM > 125 cm ³	0	8	4
VL ou VU	3	77	20
PL	0	1	1
Autres modes	0	1	1



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

Les VL ou VU sont impliqués dans 91 % des accidents, contre 37 % pour les deux-roues motorisés. Par ailleurs, 22 % des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule.

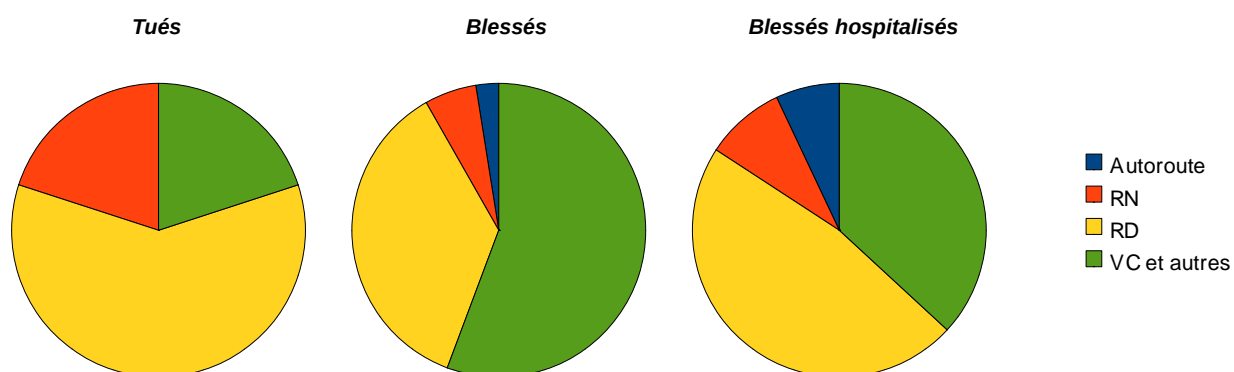
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle	1			2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	5			1	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	1		1			2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³							VL ou VU		
VL ou VU	20	10	3	28	1	8	37	PL	
PL				1			1	1	Autre mode
Autres modes			1				2		
Sur les 120 accidents	27	10	6	34	3	8	109	3	3

Bilan par type de réseau

Une très large majorité 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	1	0	4	4
RN	11	1	9	5
RD	50	3	57	27
VC et autres	77	1	88	21

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



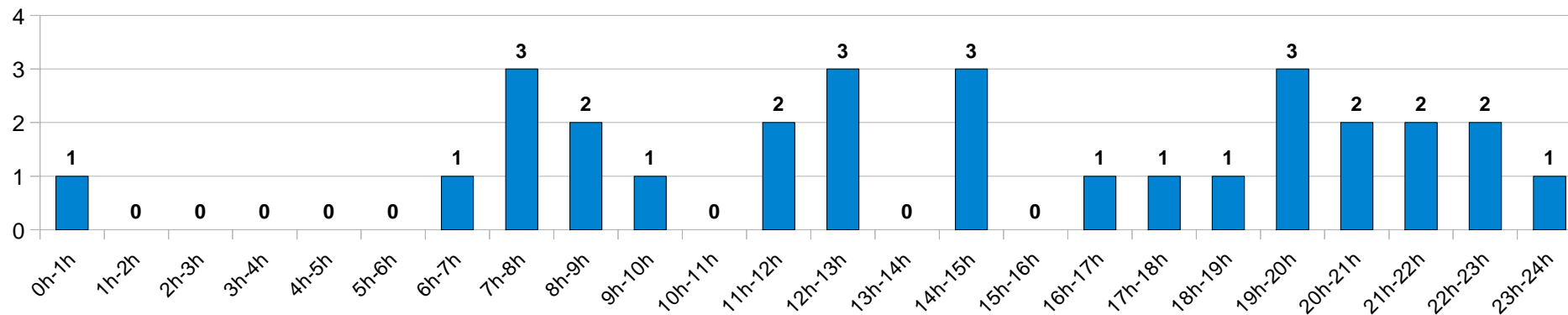
Bilan par tranche horaire

On remarque que la majorité des accidents impliquant une victime âgée entre 14 et 17 ans survient aux heures des trajets domicile–lieu d'études et en soirée.

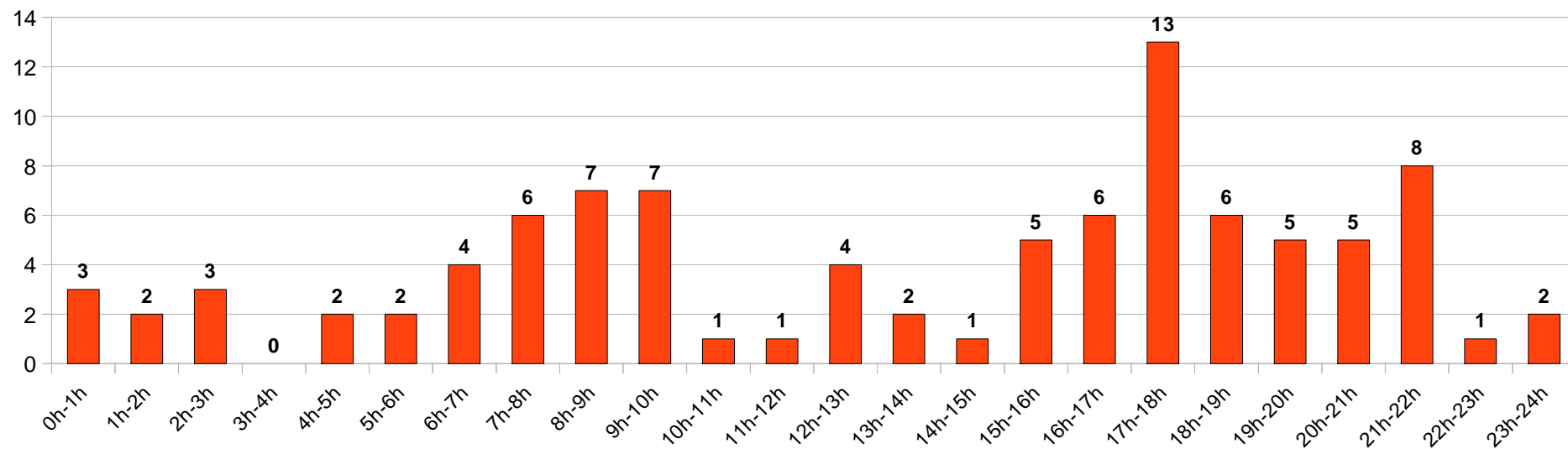
En ce qui concerne les 18-24 ans, les accidents sont davantage répartis, avec toutefois une concentration plus forte sur les périodes 7h-10h et 15h-22h. On note également un nombre non négligeable d'accidents de nuit.

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



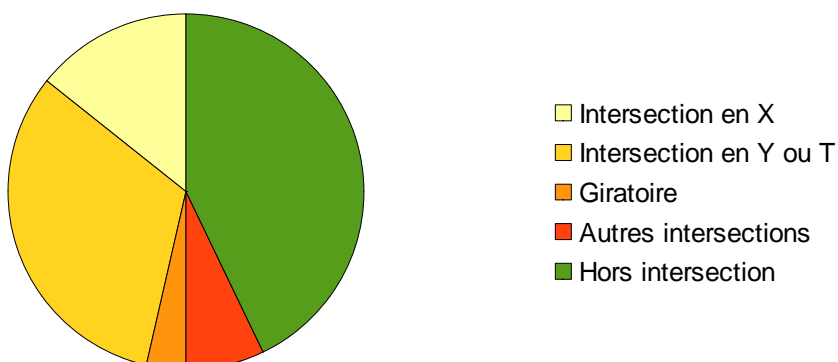
Localisation des accidents

Les 14-17 ans

Contrairement aux années précédentes, les accidents en intersection sont majoritaires en 2013.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
4	9	1	2	16	12

Répartition des accidents en/hors intersection

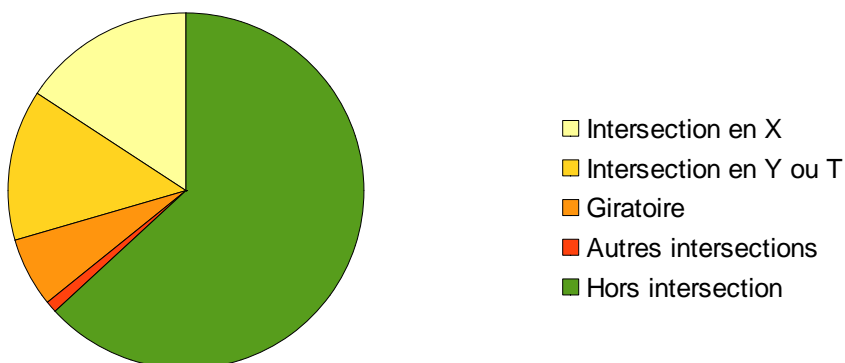


Les 18-24 ans

1/3 des accidents a lieu en intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
15	13	6	1	35	60

Répartition des accidents en/hors intersection

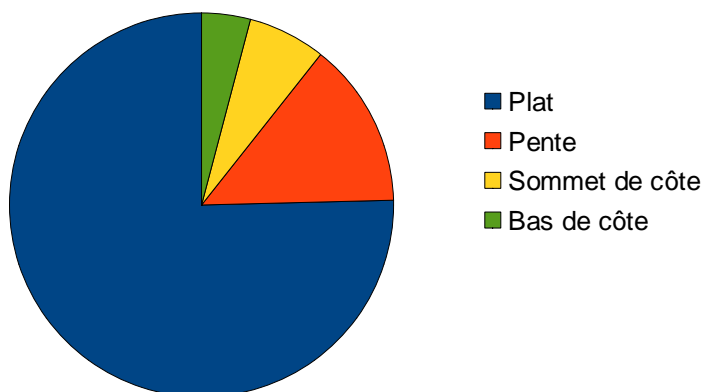


Répartition des accidents des 14-24 ans suivant le profil en long

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

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
92	17	8	5

Répartition des accidents suivant le profil en long

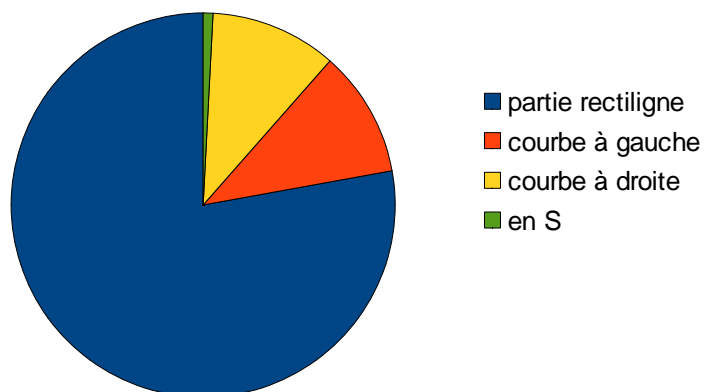


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

79 % des accidents se situent sur des parties rectilignes de route.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
95	13	13	1

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



Enjeu « Deux-roues motorisés »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2013 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
82	8	8	88	79	39	38

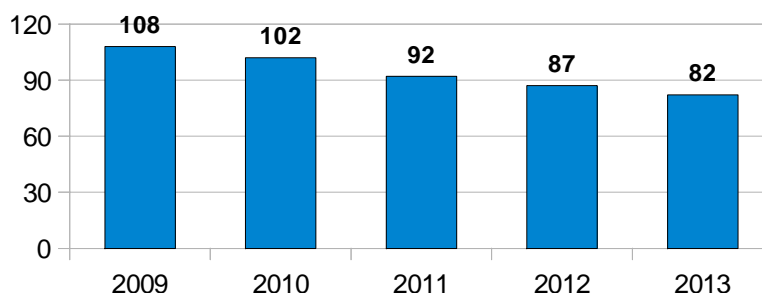
Cette année encore, dans les accidents impliquant un deux-roues motorisé, on constate que presque toutes les victimes sont des usagers du deux-roues, ce qui confirme la vulnérabilité de cette catégorie d'utilisateur.

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

Le nombre d'accidents de deux-roues motorisés continue à diminuer en 2013 (82). On remarque également que le nombre de blessés n'a jamais été aussi bas (79 blessés dont 38 hospitalisés). Par contre, on a recensé un nombre important de tués (8) dans cette catégorie par rapport aux années précédentes.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2009	108	4	110	59
2010	102	7	104	45
2011	92	3	102	66
2012	87	2	94	64
2013	82	8	79	38

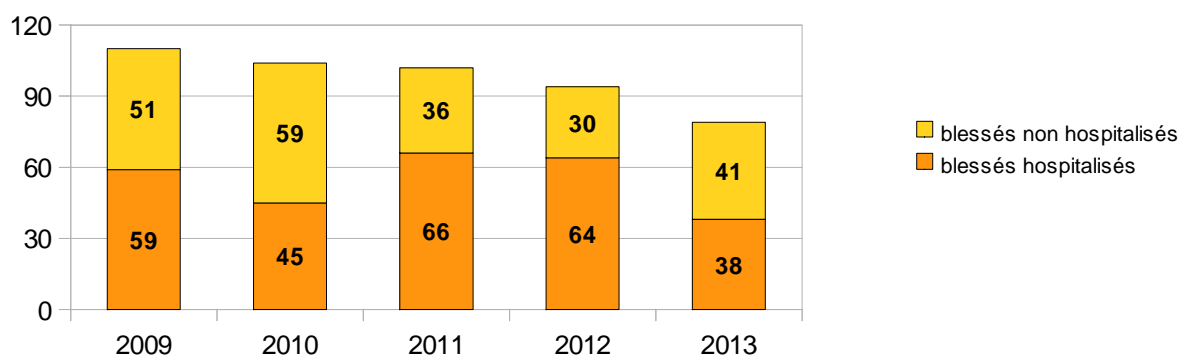
Evolution des accidents corporels



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 2013

Les accidents impliquant un deux-roues motorisé représentent 1/4 des accidents dans la Vienne. Aux niveaux régional et national, ce taux est supérieur (+6,5 % pour la région et +10,5 % pour la France).

L'écart est similaire pour les blessés avec un taux d'environ 20 % dans la Vienne contre respectivement 25 et 30 % en région Poitou-Charentes et en France.

Cette tendance ne se confirme malheureusement pas pour les tués puisque le pourcentage dans la Vienne (30,8%) est plus élevé qu'en région (21,3%) ou en France (24,2%).

		accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	Nombre	82	8	79	38
	Pourcentage	26,4 %	30,8 %	19,2 %	22 %
Poitou-Charentes	Nombre	418	27	418	212
	Pourcentage	32,9 %	21,3 %	25,7 %	27,5 %
France métropolitaine	Nombre	21 029	790	20 788	8 067
	Pourcentage	36,9 %	24,2 %	29,4 %	30,9 %

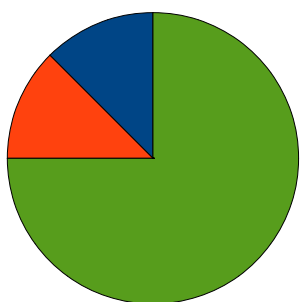
Bilan des victimes de deux-roues motorisés par classe d'âge

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.

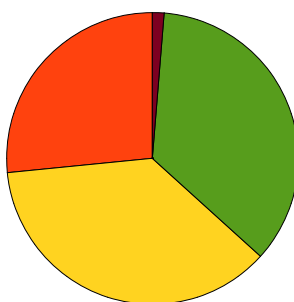
On remarque également le nombre important de tués dans la classe d'âge 25-64 ans, sans oublier les 2 tués de moins de 18 ans.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	1	0	0
14 – 17 ans	1	21	9
18 – 24 ans	0	29	13
25 – 64 ans	6	28	16
65 – 74 ans	0	1	0
75 ans et plus	0	0	0

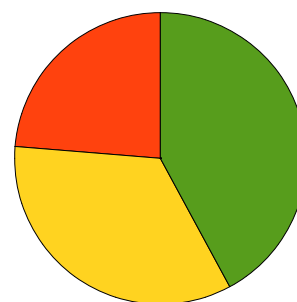
Tués



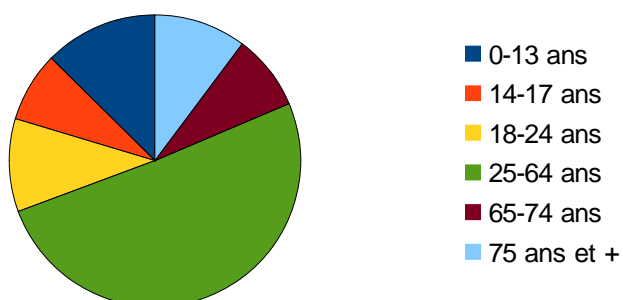
Blessés



Blessés hospitalisés



Répartition de la population par classes d'âge



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

3/4 des accidents de deux-roues motorisés ont lieu suite à une collision avec un VL (ou VU). Ce taux atteint même 81 % pour les deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm³.

Par ailleurs, on observe que, dans 1 accident sur 5, le deux-roues motorisé est seul en cause.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	6		2	1	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	4		1			2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	7						VL ou VU		
VL ou VU				39	4	18	1	PL	
PL				1					Autre mode
Autre mode									
Sur les 82 accidents	17	0	3	48	9	25	61	1	0

Bilan par type de réseau

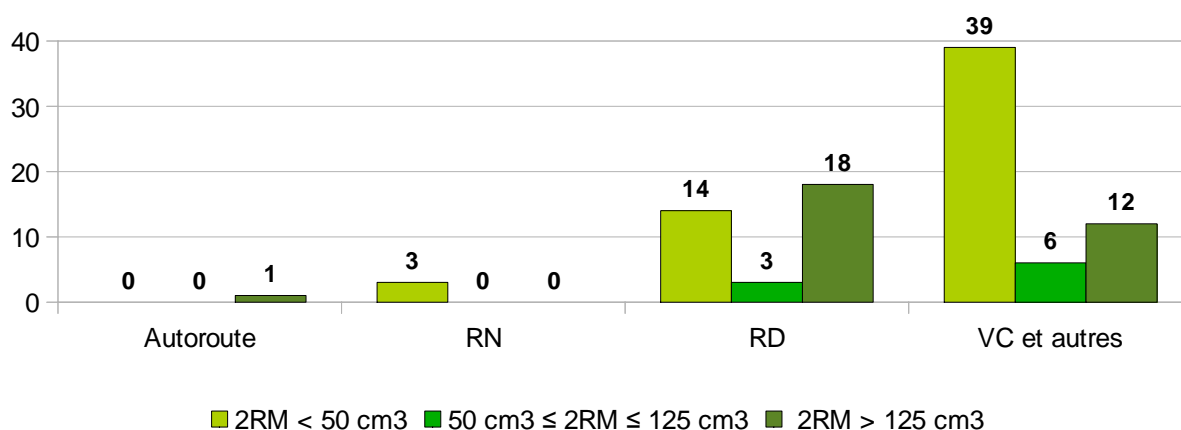
Les accidents de deux-roues motorisés sur autoroute et routes nationales sont très rares mais assez graves puisque, sur les 4 accidents recensés, on dénombre 2 tués.

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

réseau	accidents		
	2RM < 50 cm ³	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	2RM > 125 cm ³
Autoroute	0	0	1
RN	3	0	0
RD	14	3	18
VC et autres	39	6	12

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

Répartition des accidents par type de réseau

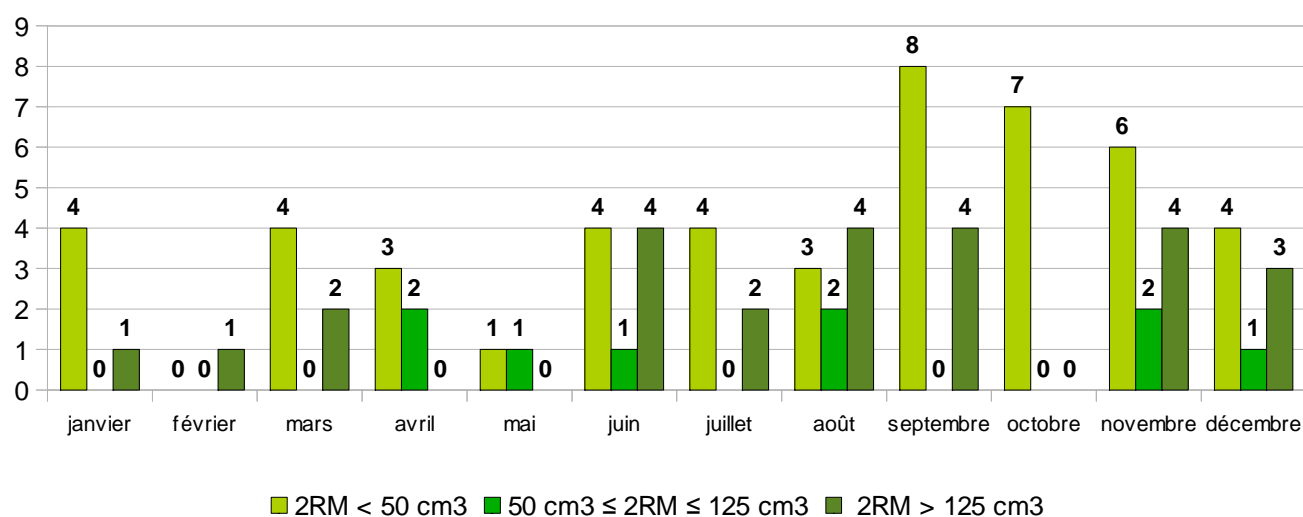


Bilan par mois

Septembre et novembre ont été les mois les plus accidentogènes pour les deux-roues motorisés avec 12 accidents recensés chacun. À l'inverse, février et mai dénombrent très peu d'accidents (respectivement 1 et 2). Tout comme pour l'accidentalité globale du département, on recense un grand nombre d'accidents au 2nd semestre.

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

Répartition des accidents de deux-roues motorisés par mois

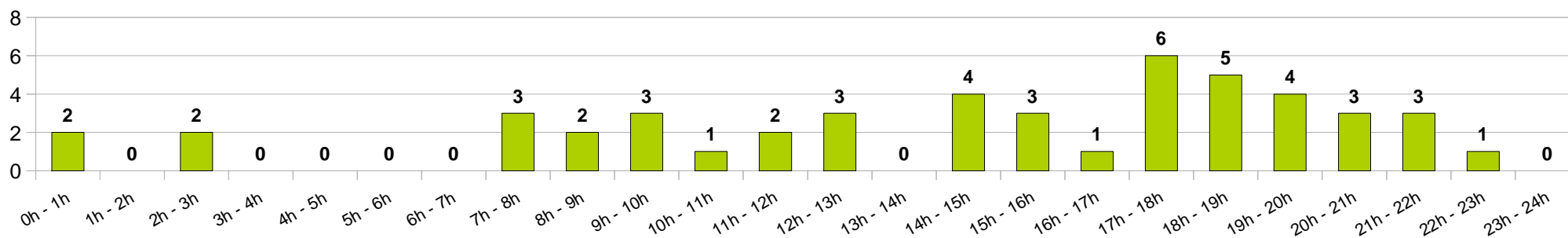


Bilan par tranche horaire

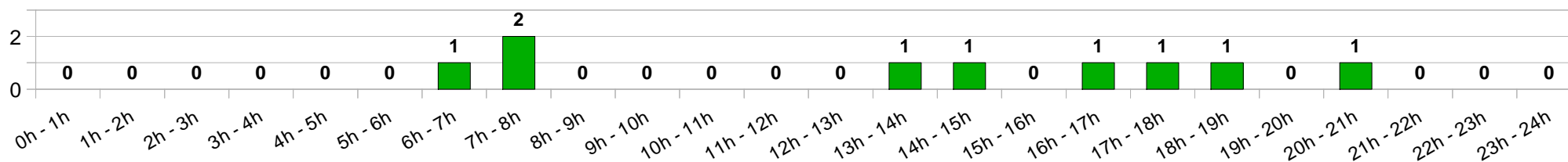
Les accidents de deux-roues motorisés ont principalement lieu en journée.

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

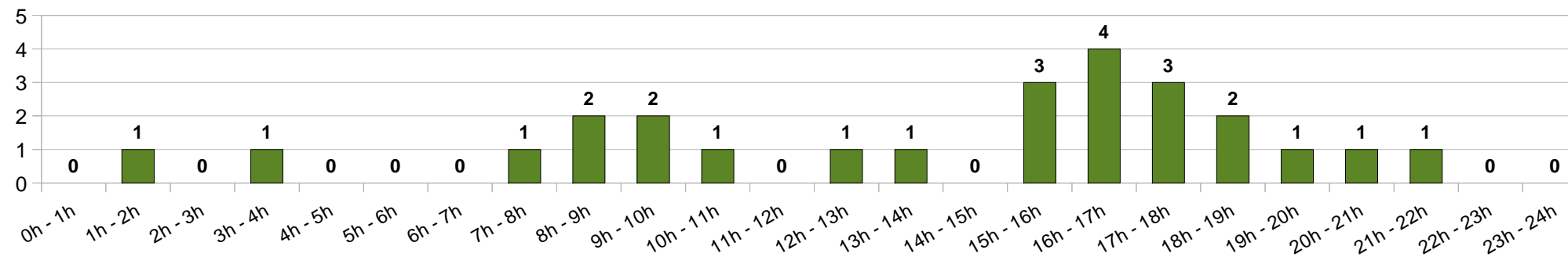
Répartition des accidents de deux-roues motorisés inférieurs à 50 cm3 selon la tranche horaire



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



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

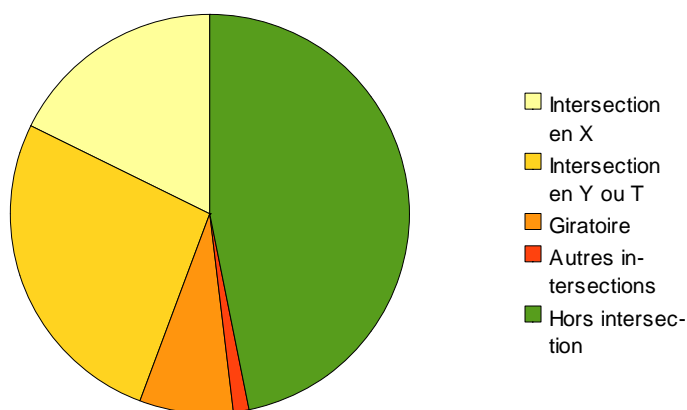


Localisation des accidents

Contrairement aux années passées, le nombre d'accidents de deux-roues motorisés est supérieur en intersection. Ce sont les carrefours en X, Y ou T qui recensent la majorité des accidents (35 sur 42).

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
14	21	6	1	42	37

Répartition des accidents en/hors intersection



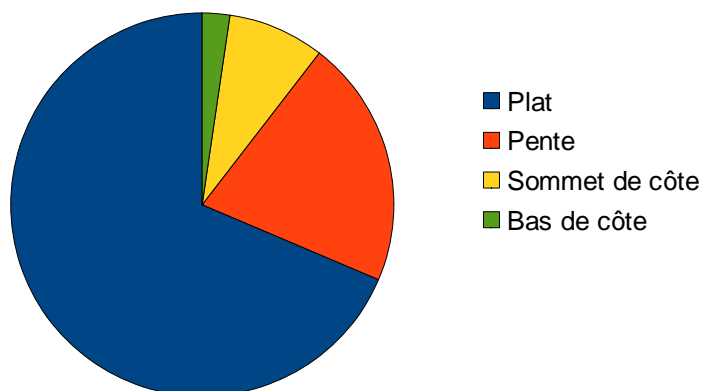
Répartition des accidents suivant le profil en long

72 % 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
59	18	7	2

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le profil en long



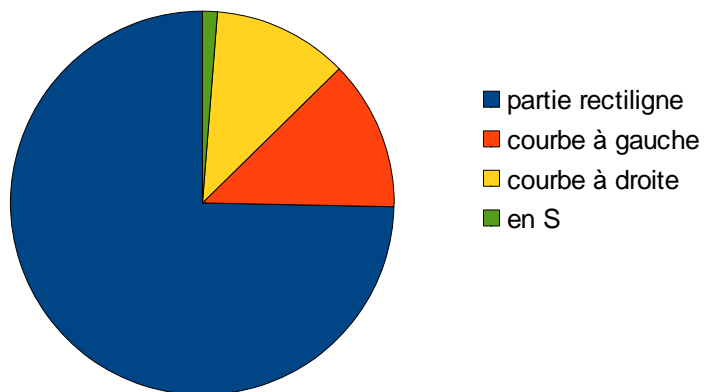
Répartition des accidents suivant le tracé en plan

Les accidents se situent à 72 % sur des parties rectilignes de route.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
59	10	9	1

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



Enjeu « Conduites addictives »

L'alcool

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2013 des accidents impliquant un conducteur avec alcoolémie positive s'établit comme suit :

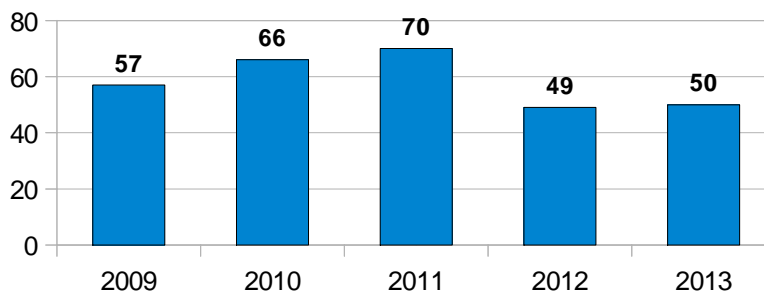
Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
50	10	62	32

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

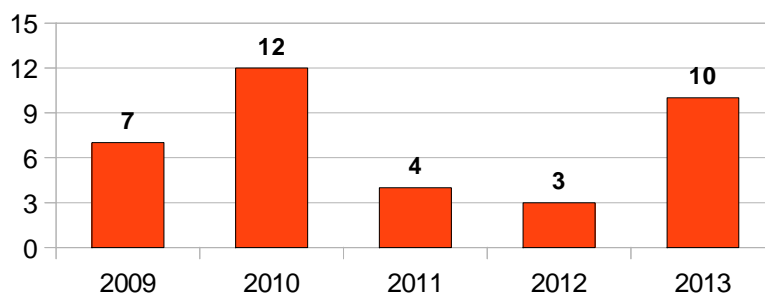
La tendance à la baisse amorcée en 2012 pour les accidents corporels impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie se confirme en 2013. Cela se répercute également sur le nombre de blessés. Malheureusement, le nombre de tués (10) ne suit pas cette tendance avec 1 tué pour 5 accidents impliquant un conducteur avec alcoolémie positive.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2009	57	7	59	37
2010	66	12	82	41
2011	70	4	93	45
2012	49	3	66	43
2013	50	10	62	32

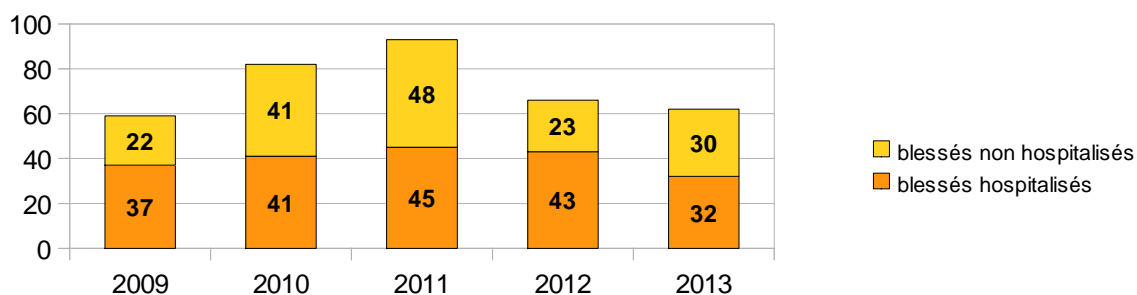
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



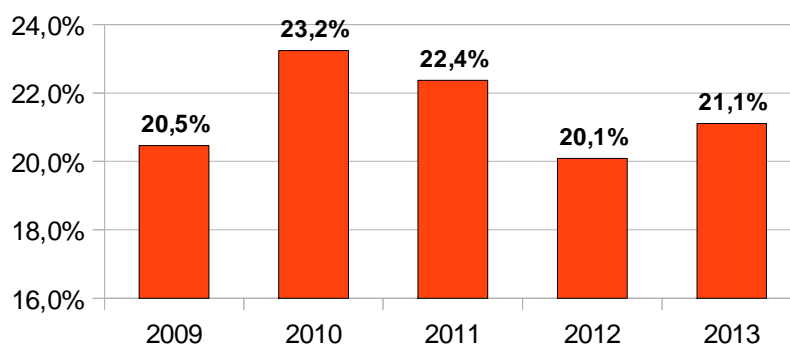
Evolution des blessés



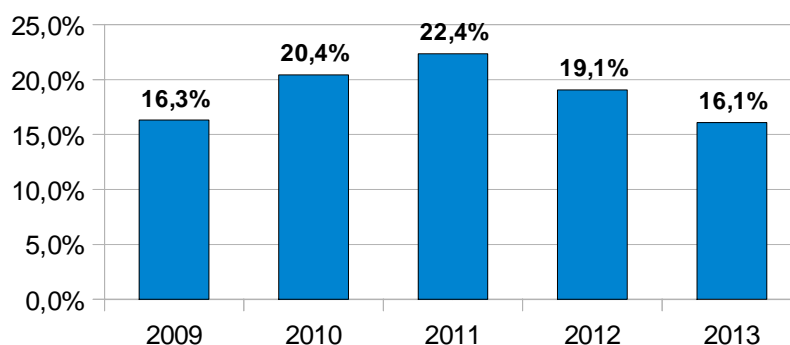
Après avoir connu une progression jusqu'en 2011, la part des accidents avec alcoolémie positive continue à diminuer pour atteindre 16,1 % en 2013.

La part des victimes graves, quant à elle, repart à la hausse (21,1%), mais reste inférieure à celles enregistrées en 2010 et 2011.

Part des victimes graves dans les accidents



Part des accidents avec alcoolémie positive



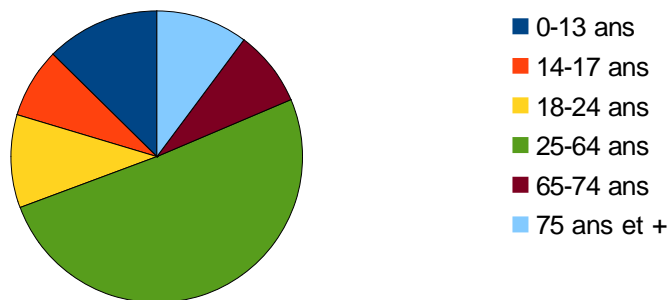
Bilan par classe d'âge

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	1	1
14 – 17 ans	1	4	2
18 – 24 ans	1	26	12
25 – 64 ans	8	28	15
65 – 74 ans	0	3	2
75 ans et plus	0	0	0



Répartition de la population par classes d'âge



Bilan par catégorie d'usager

Les ¾ des victimes d'accidents impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie se retrouvent dans la catégorie d'usager « VL ou VU ». On note également que, pour les tués, les usagers de deux-roues motorisés sont majoritaires. D'ailleurs, pour les cylindrées supérieures à 125 cm³, les tués sont plus nombreux que les blessés.

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	0	0
Cycle	0	3	2
2RM < 50 cm ³	1	7	4
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	0	0
2RM > 125 cm ³	5	2	1
VL ou VU	4	50	25
PL	0	0	0
Autres modes	0	0	0



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

2/3 des accidents avec alcoolémie positive n'impliquent qu'un seul véhicule. Parmi ces accidents, on note que 9 conducteurs de deux-roues motorisé avaient dépassé le taux légal d'alcoolémie autorisé.

On remarque également que, dans 80 % des accidents, un « VL ou VU » est impliqué.

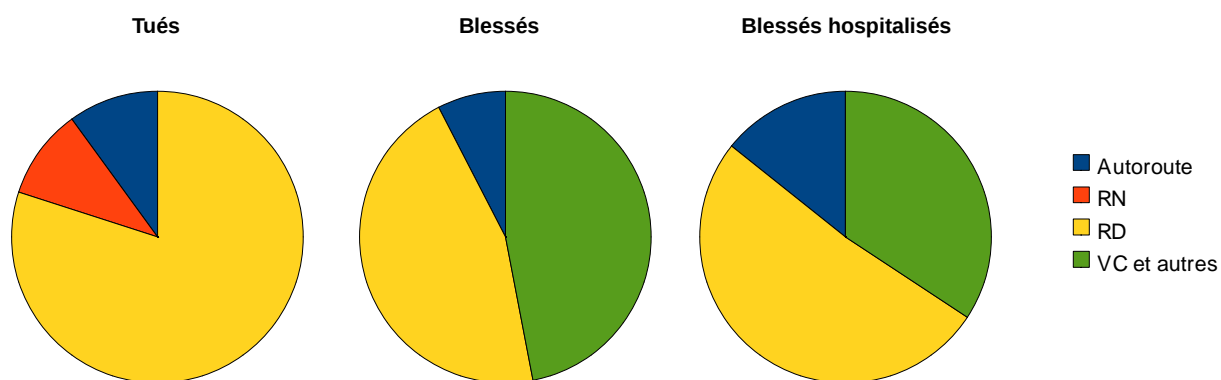
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle	1			2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	2				50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³						2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	7						VL ou VU		
VL ou VU	23		2	4			11	PL	
PL							1		Autre mode
Autre mode									
Sur les 50 accidents	33	0	3	6	0	7	40	1	0

Bilan par type de réseau

Une majorité des accidents impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie se situe sur routes départementales (RD). Par ailleurs, on ne constate que très peu d'accidents avec alcoolémie positive sur autoroute ou route nationale (4). Pourtant, on y dénombre 7 victimes graves dont 2 tués.

Enfin, on recense 8 tués sur route départementale (RD), mais aucun sur voie communale (VC) alors que le nombre d'accidents sur ces dernières est loin d'être négligeable.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	3	1	5	5
RN	1	1	0	0
RD	28	8	30	18
VC et autres	21	0	31	12



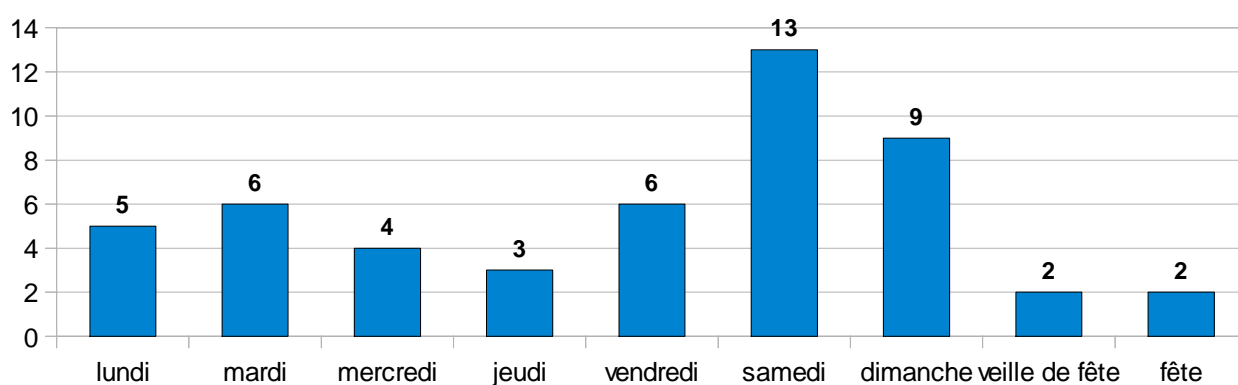
Bilan par jour de la semaine

En 2013, $\frac{1}{4}$ des accidents impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie a lieu un samedi. Cela représente $\frac{1}{3}$ des victimes graves d'accidents avec alcoolémie positive.

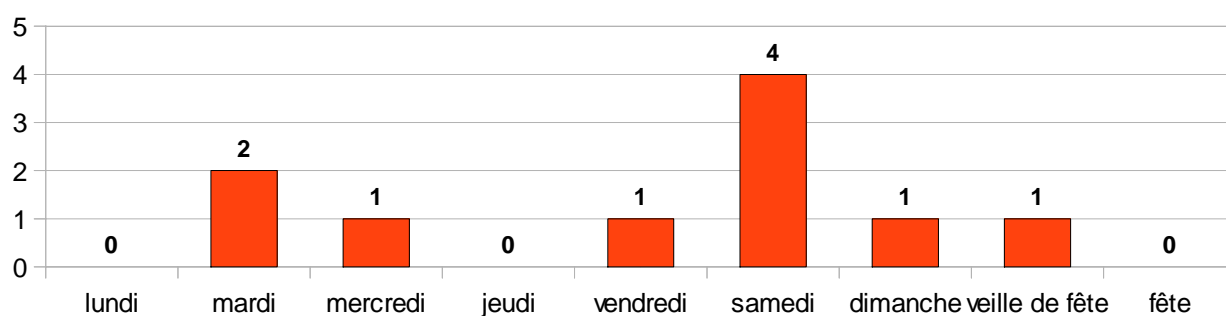
Plus globalement, les accidents avec alcoolémie positive ont lieu majoritairement en fin de semaine (vendredi-samedi-dimanche). Toutefois, on déplore 2 tués dans les 6 accidents survenus le mardi.

jour	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
lundi	5	0	5	3
mardi	6	2	6	2
mercredi	4	1	4	3
jeudi	3	0	4	3
vendredi	6	1	6	2
samedi	13	4	21	10
dimanche	9	1	9	6
veille de fête	2	1	4	1
fête	2	0	3	2

Répartition des accidents selon le jour



Répartition des tués selon le jour



Répartition des blessés selon le jour

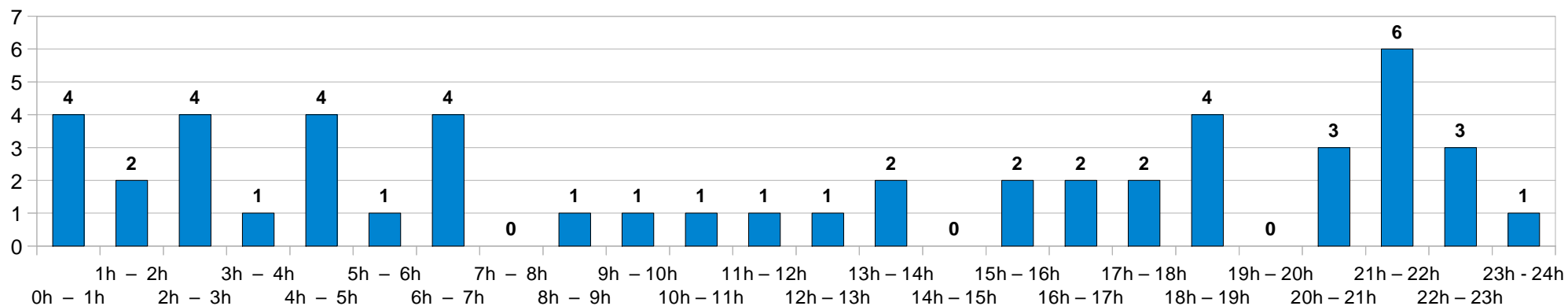


Bilan par tranche horaire

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

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

Répartition des accidents selon la tranche horaire

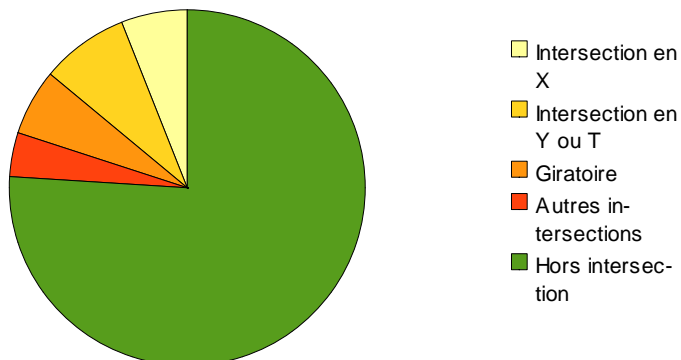


Localisation des accidents

Les 3/4 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	
3	4	3	2	12	38

Répartition des accidents en/hors intersection

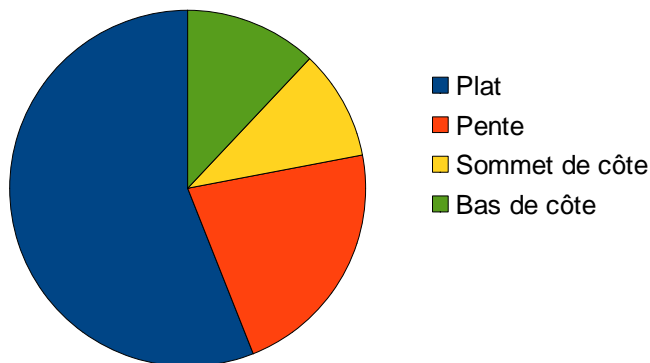


Répartition des accidents suivant le profil en long

56 % 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
28	11	5	6

Répartition des accidents suivant le profil en long

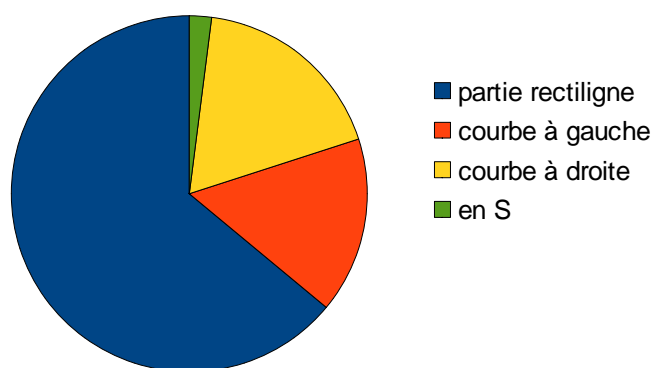


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

Alors que 22 % des accidents dans le département se produisent en courbe, on note que cette part atteint 36 % quand il s'agit d'accidents impliquant un conducteur sous l'empire d'un état alcoolique.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
32	8	9	1

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



Suspensions administratives du permis de conduire

Le nombre de suspensions administratives du permis de conduire dues à l'alcool s'élève à 932 en 2013, soit 3 de moins qu'en 2012. Ce chiffre reste stable depuis 3 ans. Chaque mois, dans la Vienne, ce sont donc en moyenne 78 personnes qui perdent momentanément leur permis à cause de l'alcool.

Les stupéfiants

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2013 des accidents impliquant un conducteur contrôlé positif à au moins un produit stupéfiant s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
24	5	36	19

Il est néanmoins important de signaler que, sur les 311 accidents corporels recensés sur le département en 2013, 123 ont fait l'objet d'un dépistage de produits stupéfiants sur au moins un conducteur, soit 40 % des accidents.

Ainsi, parmi les 123 accidents, un conducteur s'est révélé positif à au moins un produit stupéfiant dans 24 cas, soit 20 %.

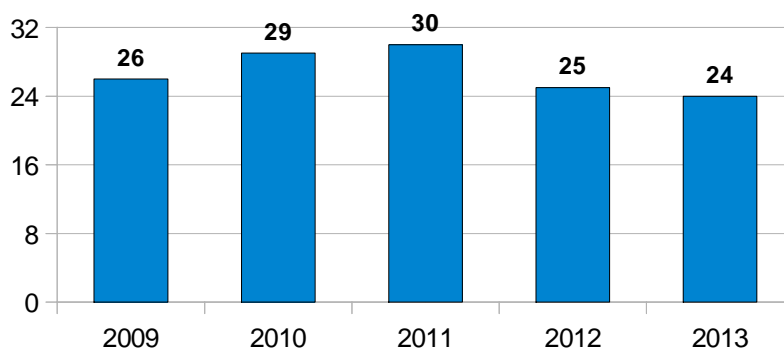
Évolution de l'accidentalité avec stupéfiants sur les 5 dernières années

Ces dernières 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). En 2013, ces chiffres sont très légèrement inférieurs.

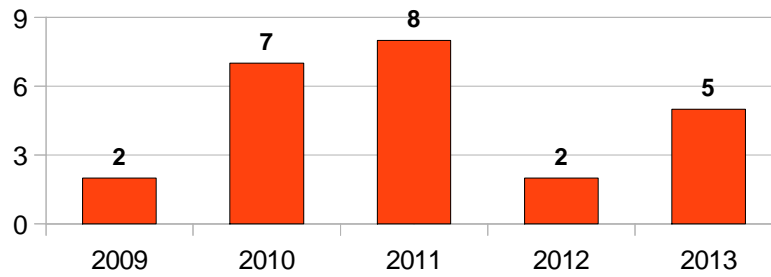
On note, pour ces accidents, une part importante de victimes graves.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2009	26	2	35	23
2010	29	7	30	18
2011	30	8	33	28
2012	25	2	35	24
2013	24	5	36	19

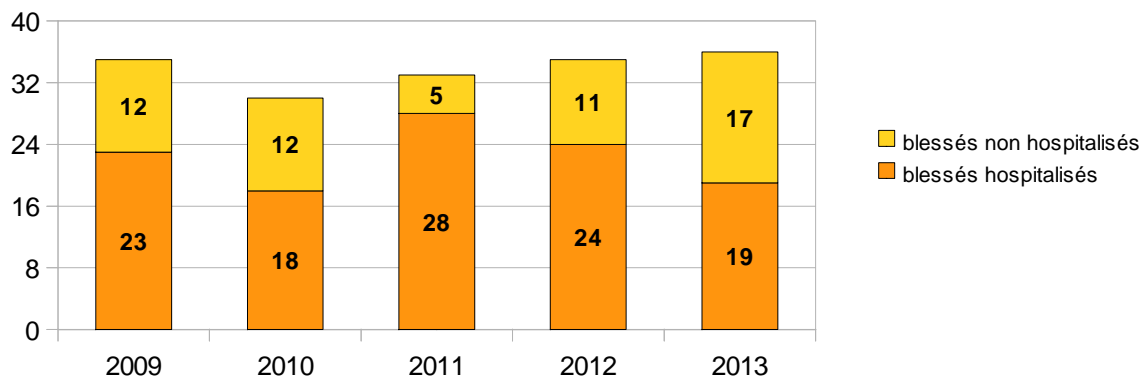
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



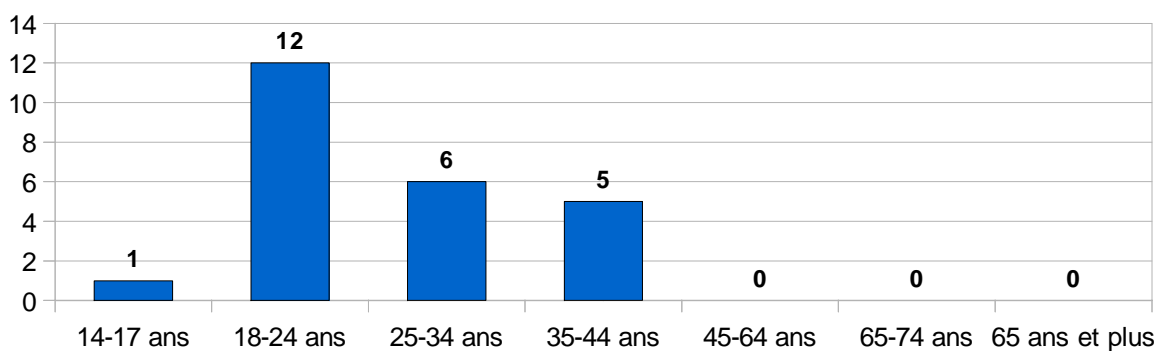
Evolution du nombre de blessés



Bilan par classe d'âge

On constate que les accidents avec présence de stupéfiants concernent principalement les 18-34 ans.

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



Alcool et stupéfiants réunis

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2013 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
18	3	28	15

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

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

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2009	14	2	16	8
2010	19	4	20	11
2011	19	2	20	19
2012	18	1	24	15
2013	18	3	28	15

Enjeu « Les 75 ans et plus »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2013 des accidents impliquant une victime âgée d'au moins 75 ans s'établit comme suit :

Accidents	Tués		Blessés		dont blessés hospitalisés	
	Toutes classes d'âge	dont 75 ans et plus	Toutes classes d'âge	dont 75 ans et plus	Toutes classes d'âge	dont 75 ans et plus
18	4	4	26	16	12	9

Les accidents impliquant une personne âgée d'au moins 75 ans représentent à peine 6 % des accidents du département. Même si ce nombre d'accidents est faible, on constate que cette classe d'âge est particulièrement touchée puisque l'on recense pas moins de 4 tués et 9 blessés hospitalisés.

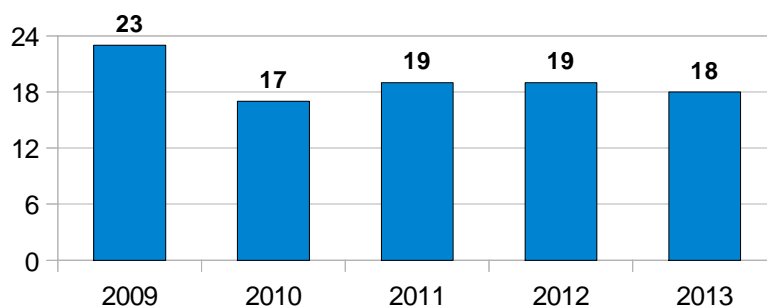
Pour rappel, les personnes âgées d'au moins 75 ans représentent 10,2 % de la population départementale.

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

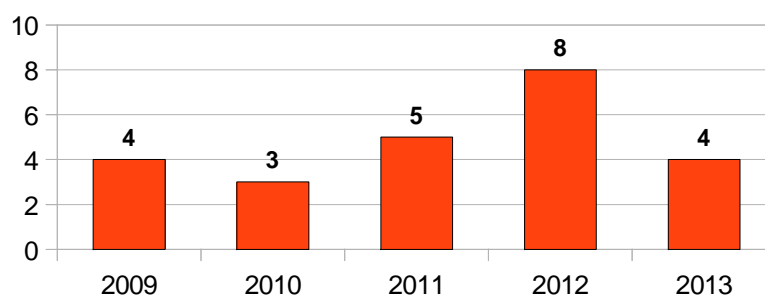
Le nombre d'accidents impliquant une personne âgée d'au moins 75 ans n'évolue guère depuis 4 ans. Le nombre de blessés connaît également la même tendance. On peut noter toutefois qu'en 2013 le nombre de victimes graves a diminué par rapport à 2012.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2009	23	4	21	15
2010	17	3	15	12
2011	19	5	17	10
2012	19	8	17	12
2013	18	4	16	9

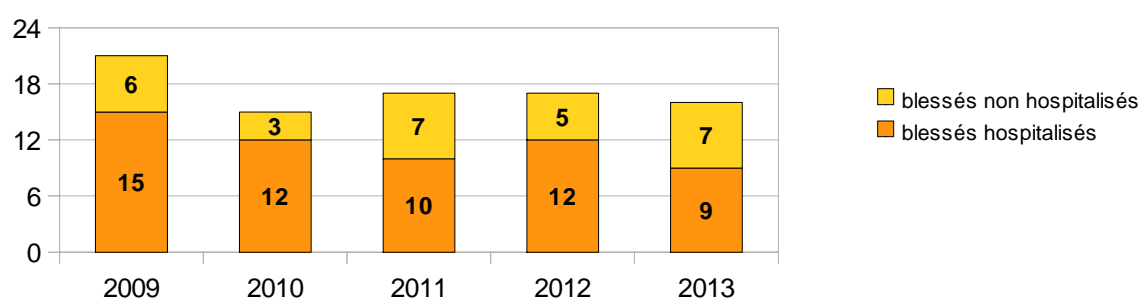
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



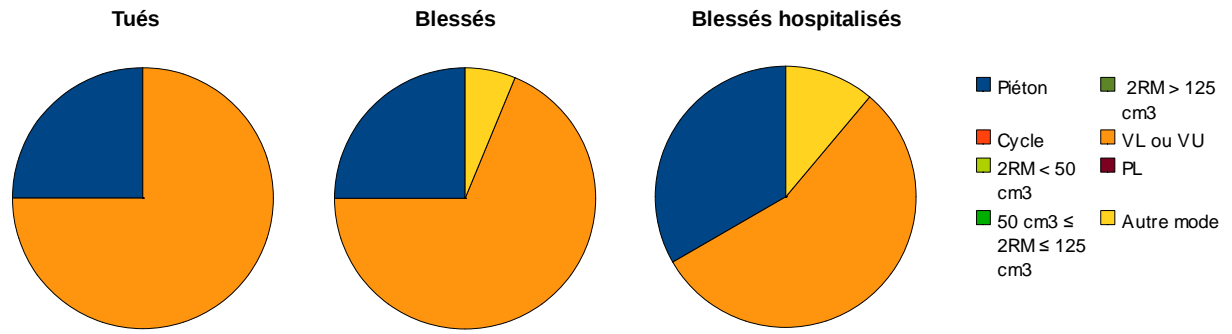
Evolution du nombre de blessés



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

La majorité des victimes se retrouve dans la catégorie d'utilisateurs « VL ou VU ». On observe également que les piétons sont beaucoup plus exposés en proportion des autres classes d'âge.

catégorie d'utilisateur	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	1	4	3
Cycle	0	0	0
2RM < 50 cm ³	0	0	0
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	0	0
2RM > 125 cm ³	0	0	0
VL ou VU	3	11	5
PL	0	0	0
Autres modes	0	1	1



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

A une exception près, la totalité des accidents implique un VL ou VU. Les victimes âgées d'au moins 75 ans se retrouvent alors logiquement dans la catégorie « VL/VU », mais également dans celle « piéton ».

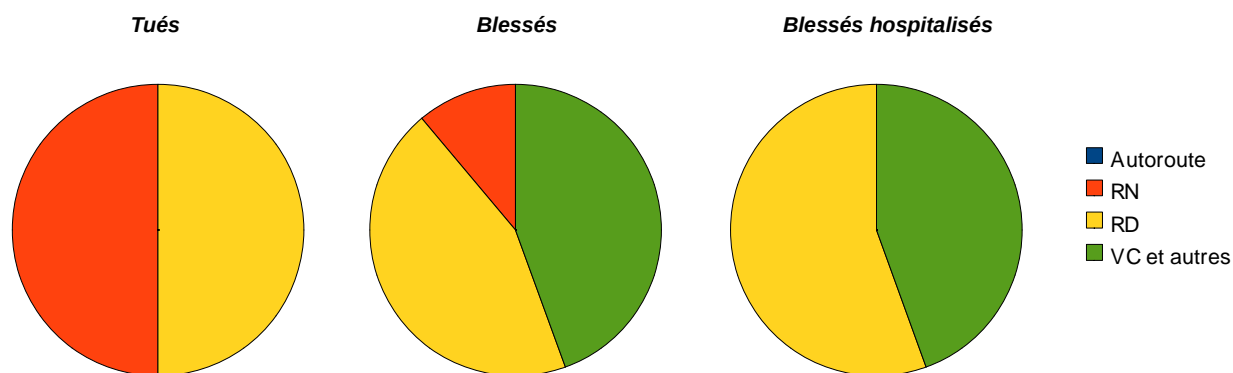
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³					50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³						2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³							VL ou VU		
VL ou VU	1	5					11	PL	
PL									Autre mode
Autres modes								1	
Sur les 18 accidents	1	5	0	0	0	0	17	1	1

Bilan par type de réseau

La majorité des accidents impliquant une personne âgée de plus de 75 ans se situe sur routes départementales (RD). On déplore par ailleurs 2 tués parmi les 2 seuls accidents sur routes nationales.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	0	0	0	0
RN	2	2	2	0
RD	13	2	8	5
VC et autres	8	0	8	4

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

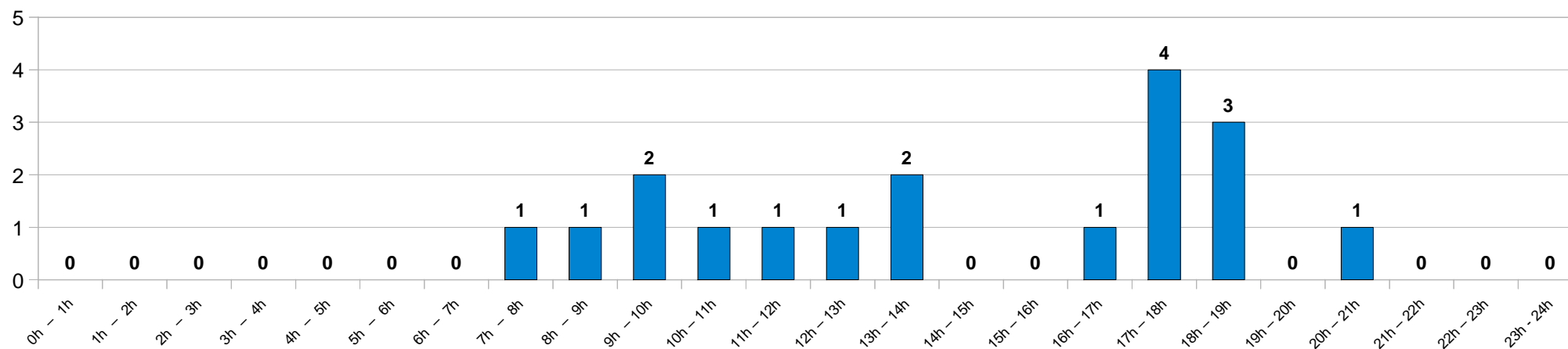


Bilan par tranche horaire

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

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

Répartition des accidents selon la tranche horaire

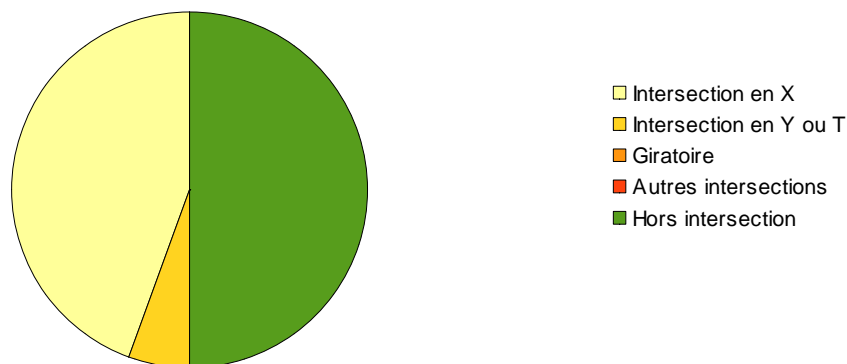


Localisation des accidents

La moitié des accidents a lieu en intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
8	1	0	0	9	9

Répartition des accidents en/hors intersection

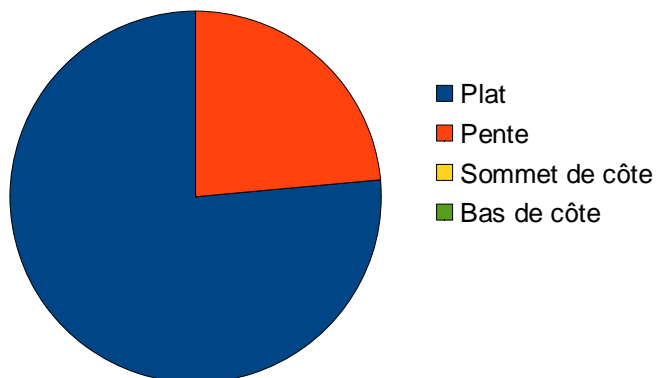


Répartition des accidents des 75 ans et plus suivant le profil en long

Une très grande majorité des accidents survient sur une section de route plate. Par ailleurs, on ne recense aucun accident en sommet ou bas de côte.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
13	4	0	0

Répartition des accidents suivant le profil en long

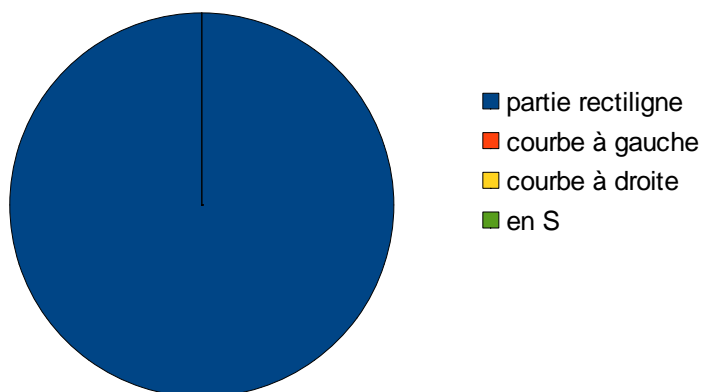


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

Cette année, aucun accident impliquant une victime âgée d'au moins 75 ans n'est recensé en courbe.

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

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



Enjeu « Communauté d'agglomération de Grand Poitiers »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2013 de l'accidentalité dans la communauté d'agglomération de Grand Poitiers s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
190	5	268	70

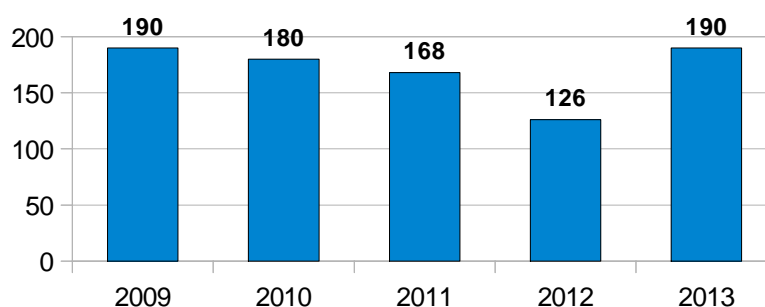
Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

Après avoir connu une diminution du nombre d'accidents ces dernières années, l'année 2013 se caractérise par une forte hausse (+63 accidents corporels par rapport à 2012). Le nombre de blessés suit également la même tendance avec une augmentation de 73 blessés par rapport à 2012. Le nombre de blessés hospitalisés, quant à lui, ne cesse de croître depuis 2009 (70 contre 40).

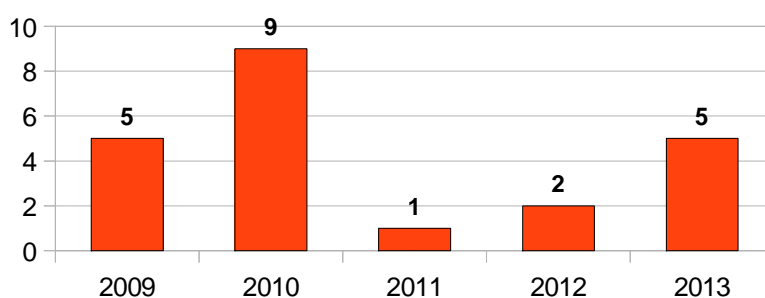
On constate que le nombre d'accidents et de blessés a fortement augmenté entre 2012 et 2013, mais que le nombre de victimes graves n'a connu qu'une faible hausse. Finalement, les chiffres de 2013 sont sensiblement similaires à ceux de 2009, hormis pour le nombre de blessés hospitalisés.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2009	190	5	264	40
2010	180	9	251	56
2011	168	1	241	57
2012	126	2	195	64
2013	190	5	268	70

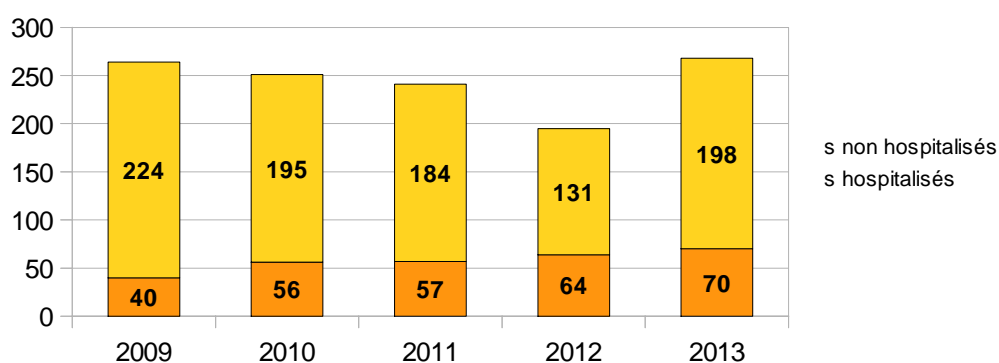
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



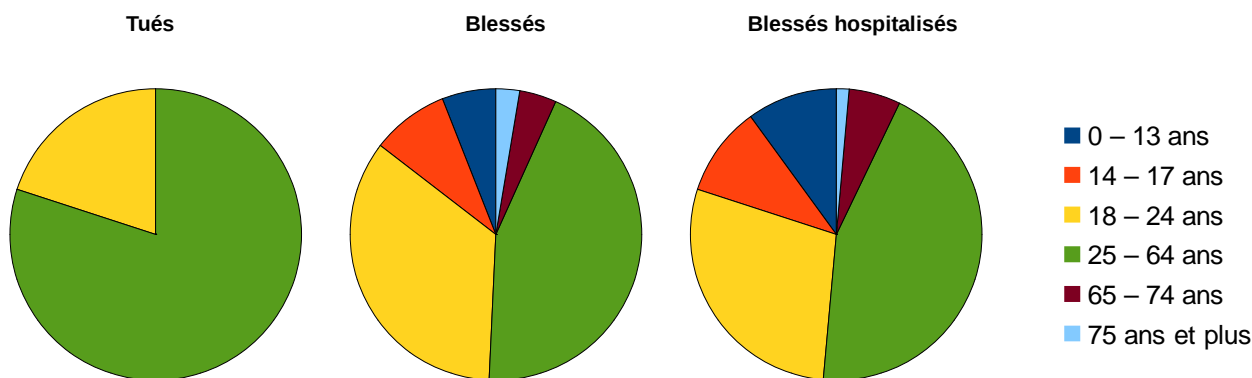
Evolution des blessés



Bilan par classe d'âge

La moitié des blessés sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers sont des personnes de moins de 25 ans. Les 18-24 ans représentent même environ 1/3 des blessés. Par contre, 4 des 5 tués avaient entre 25 et 64 ans.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	16	7
14 – 17 ans	0	23	7
18 – 24 ans	1	93	20
25 – 64 ans	4	118	31
65 – 74 ans	0	11	4
75 ans et plus	0	7	1



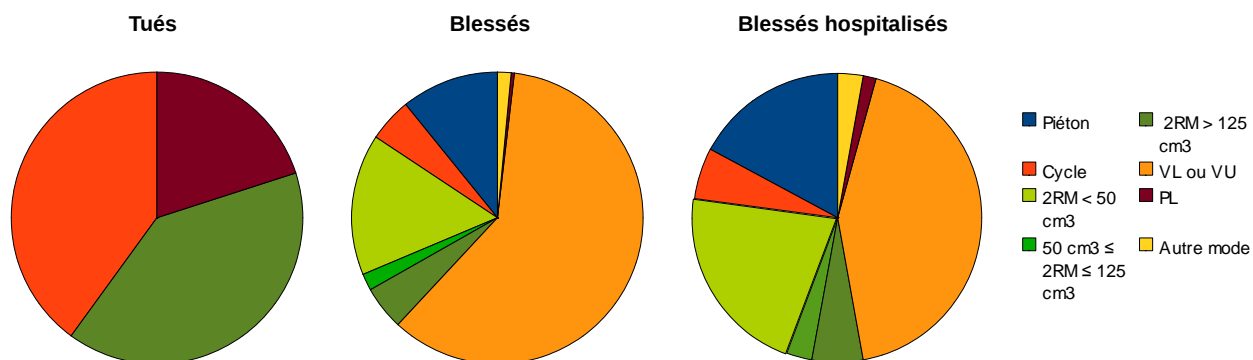
Bilan par catégorie d'usager

90 % des accidents recensés sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers impliquent un VL ou VU. Cependant, on ne compte aucun tué parmi les victimes VL/VU. Pour cela, il faut regarder du côté des deux-roues (4 sur 5).

Les piétons représentent, quant à eux, 16 % des victimes graves.

catégorie d'usager	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	28	0	29	12
Cycle	15	2	13	4
2RM < 50 cm ³	37	0	42	15
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	5	0	5	2
2RM > 125 cm ³	14	2	13	4
VL ou VU	171	0	161	30
PL	5	1	1	1
Autres modes	4	0	4	2

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



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

21 % 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, 29 % des accidents impliquent un deux-roues motorisés et 15 % un piéton.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle	2		1	2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	4		1	1	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	2					2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	4						VL ou VU		
VL ou VU	26	27	10	31	3	10	63	PL	
PL	1			1			2	1	Autre mode
Autre mode		1	1				2		
Sur les 190 accidents	39	28	15	37	5	14	171	5	4

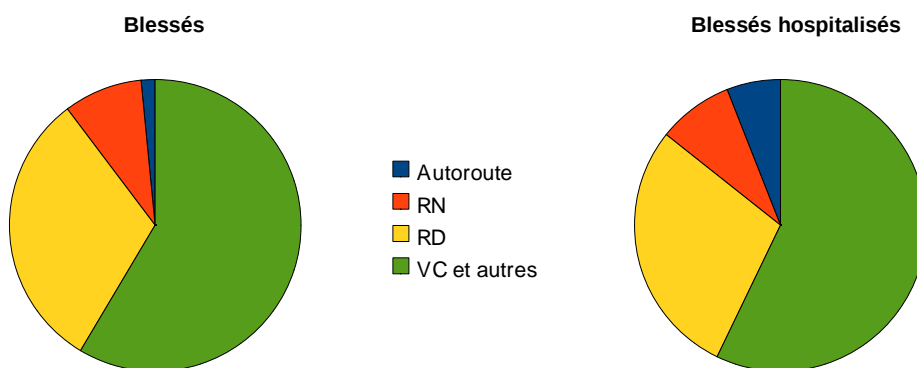
Bilan par type de réseau

73 % des accidents survenant sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers ont lieu sur voies communales (ou autres) et 35 % sur routes départementales.

Même si la majorité des victimes sont recensées sur voies communales, on note que les accidents sur autoroute ont été assez graves puisque l'on dénombre 1 tué et 5 blessés hospitalisés pour 3 accidents.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	3	1	5	5
RN	20	1	28	7
RD	67	2	100	24
VC et autres	138	2	188	48

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

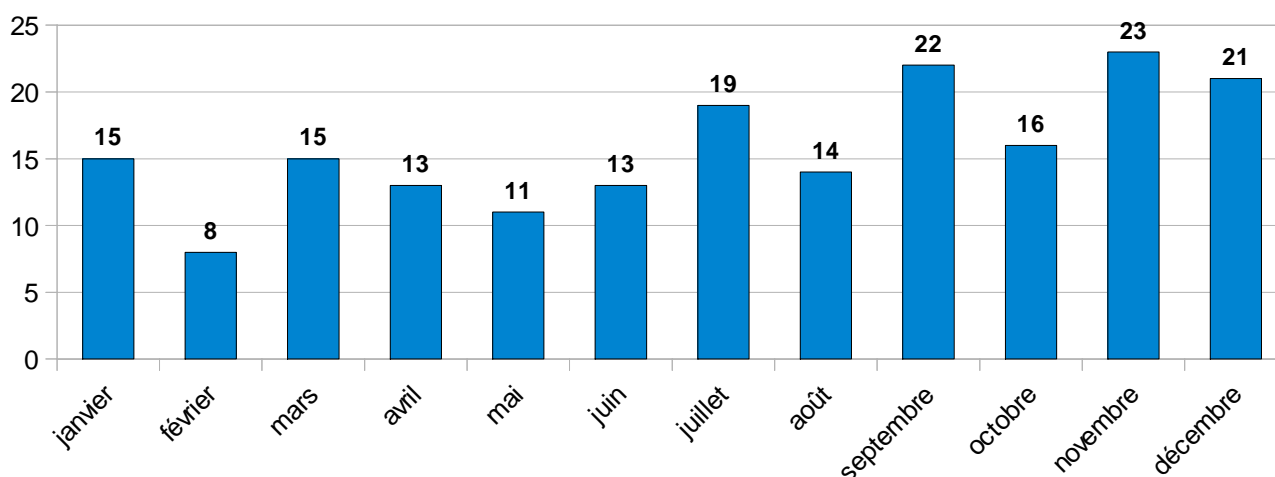


Bilan par mois

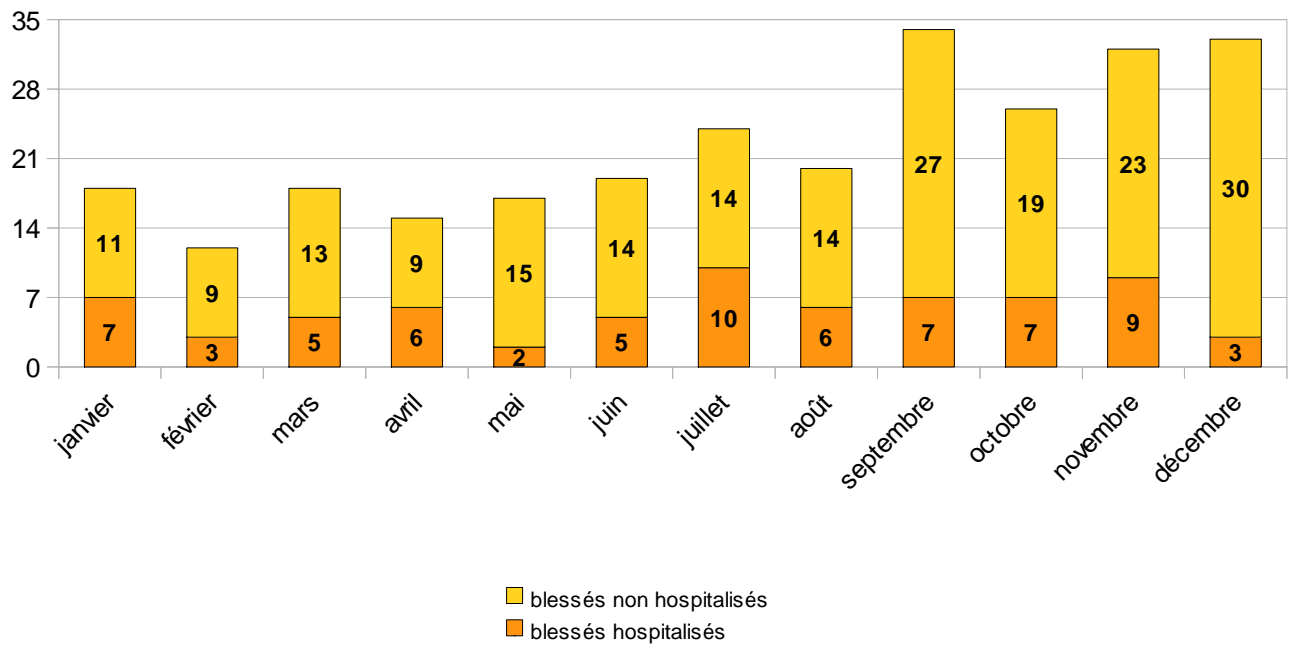
Ce sont les mois de septembre et novembre qui dénombrent le plus grand nombre d'accidents (respectivement 22 et 23) et de victimes (respectivement 34 et 32). À l'inverse, on ne comptabilise que 8 accidents corporels en février. Ces chiffres appuient le fait que le 2nd semestre 2013 ait été beaucoup plus accidentogène que le 1^{er}. Enfin, on recense 3 tués dans le seul mois d'août.

mois	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
janvier	15	1	18	7
février	8	0	12	3
mars	15	0	18	5
avril	13	0	15	6
mai	11	0	17	2
juin	13	0	19	5
juillet	19	0	24	10
août	14	3	20	6
septembre	22	0	34	7
octobre	16	0	26	7
novembre	23	1	32	9
décembre	21	0	33	3

Répartition des accidents par mois



Répartition des blessés par mois

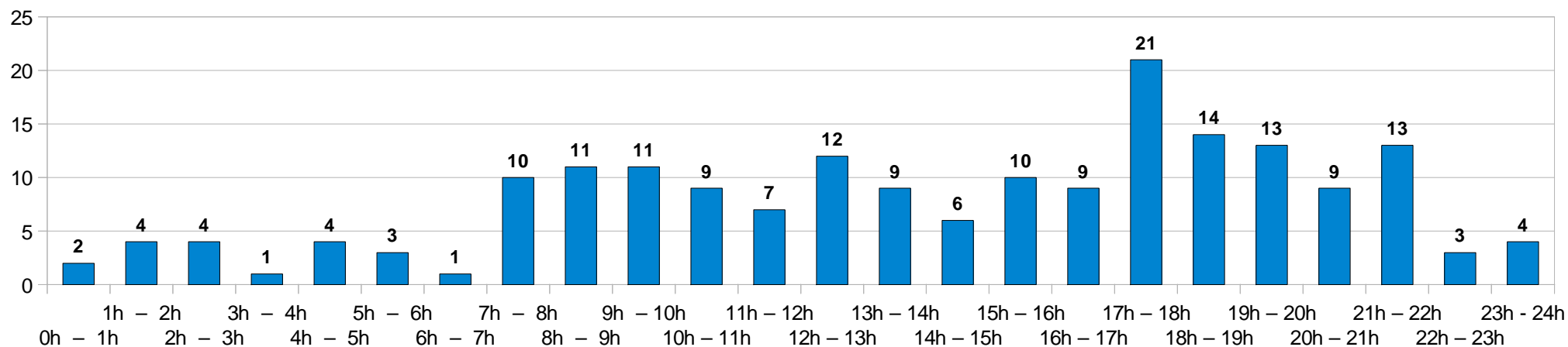


Bilan par tranche horaire

Contrairement aux années précédentes, l'accidentalité aux heures des trajets domicile-travail est moins prononcée. On constate une relative homogénéité des accidents entre 7h et 22h avec toutefois un pic sur le créneau 17h-18h.

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

Répartition des accidents selon la tranche horaire



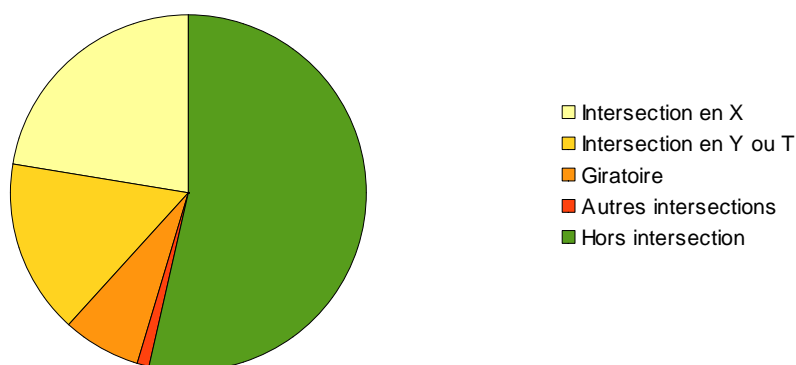
Localisation des accidents

52 % 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, même si le nombre d'accidents sur les giratoires tend à augmenter.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
41	29	13	2	85	98

Répartition des accidents en/hors agglomération



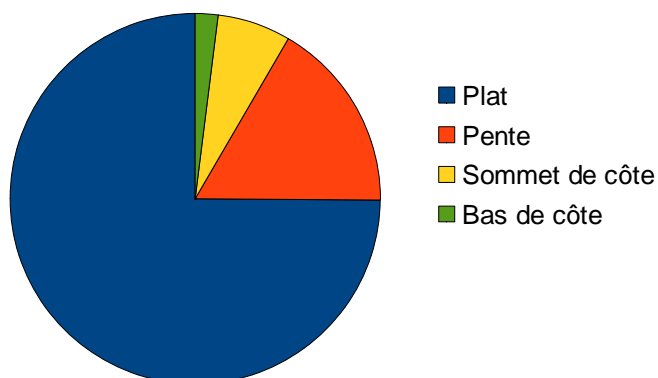
Répartition des accidents suivant le profil en long

80 % 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
152	34	13	4

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le profil en long



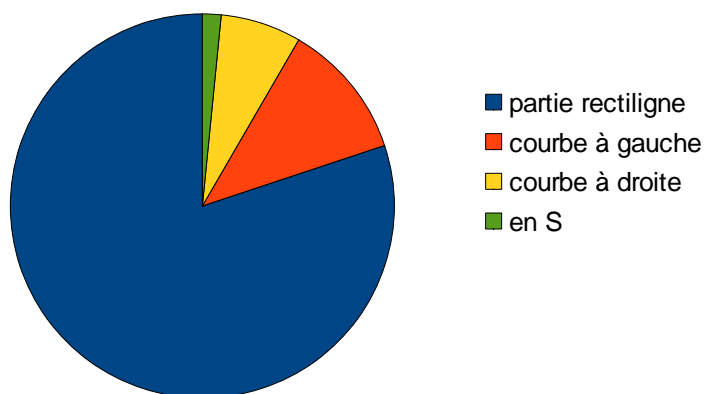
Répartition des accidents suivant le tracé en plan

80 % des accidents surviennent sur des parties rectilignes de route.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
153	22	13	3

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le tracé en plan

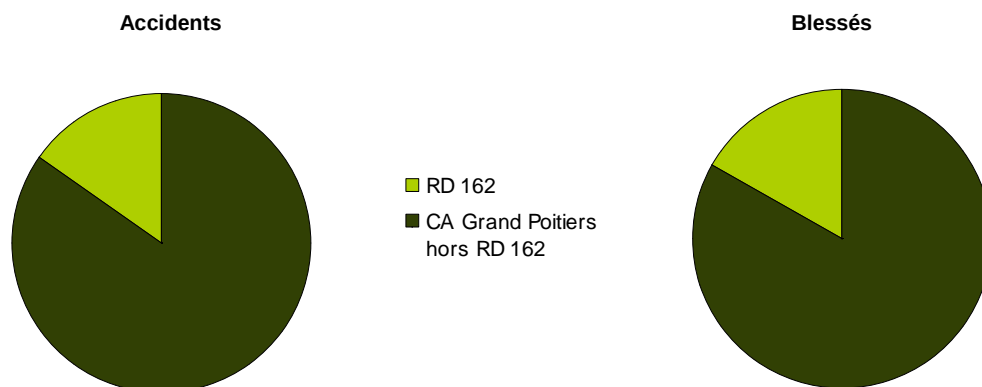


Cas particulier de la RD 162

Les chiffres-clés

Le bilan 2013 des accidents survenus sur la RD 162 s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
29	1	45	10



On constate que les accidents et les blessés de la RD 162 représentent respectivement 15 et 17 % des accidents et blessés recensés sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers. Pour rappel, la RD 162 ne représente qu'un linéaire de 10 km. Le trafic y est toutefois de 25 855 véh/j dans le secteur de Saint-Benoît, au PR 7.

Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

En 2013, le nombre d'accidents corporels et de blessés sur la RD 162 revient à son niveau de 2011 et avant.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2009	27	1	43	4
2010	32	2	52	12
2011	25	0	35	5
2012	15	0	25	5
2013	29	1	45	10

Thématique « Vitesse »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2013 des infractions relevées par les radars vitesse s'établit comme suit :

Radars fixes CSA	Radars embarqués CSA	Radars hors CSA	Total
84 350	24 480	7 038	115 868

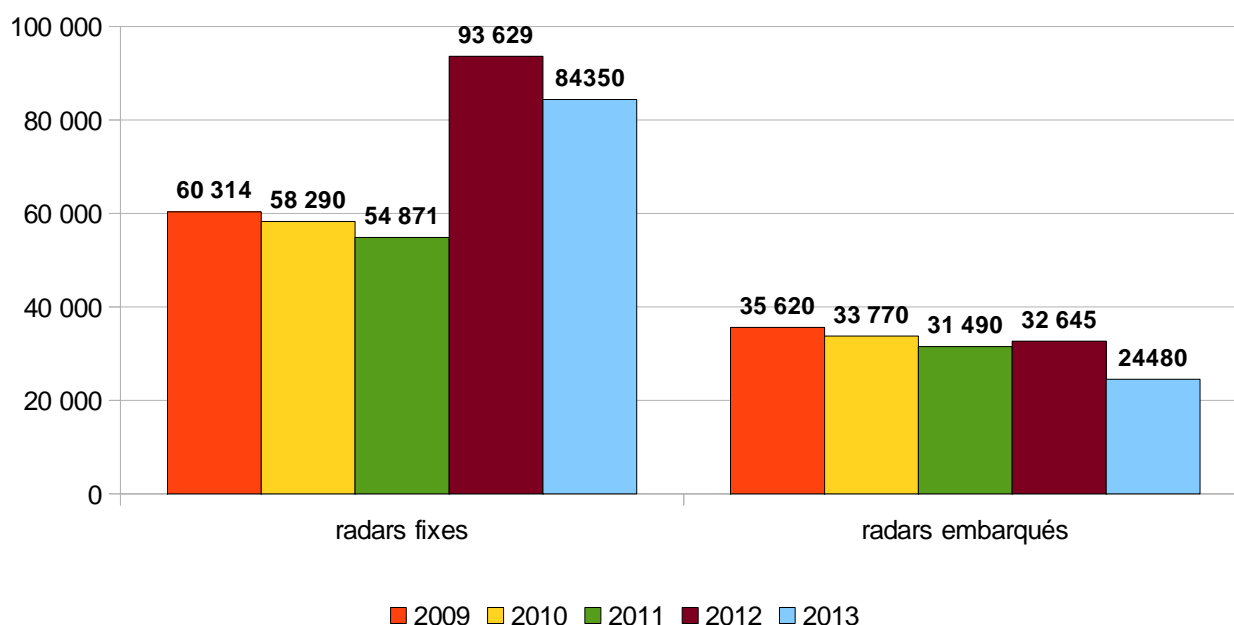
CSA : Contrôle Sanction Automatisé

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

En 2013, 25 radars fixes et 8 radars embarqués étaient installés dans le département pour contrôler les infractions liées à la vitesse.

Avec un seul nouveau radar fixe installé en 2013, on constate que le nombre d'infractions a diminué par rapport à 2012. Pour les radars embarqués, la forte diminution s'explique par la mise hors service, en cours d'année, de 3 d'entre eux.

Infractions relevées par les radars vitesse



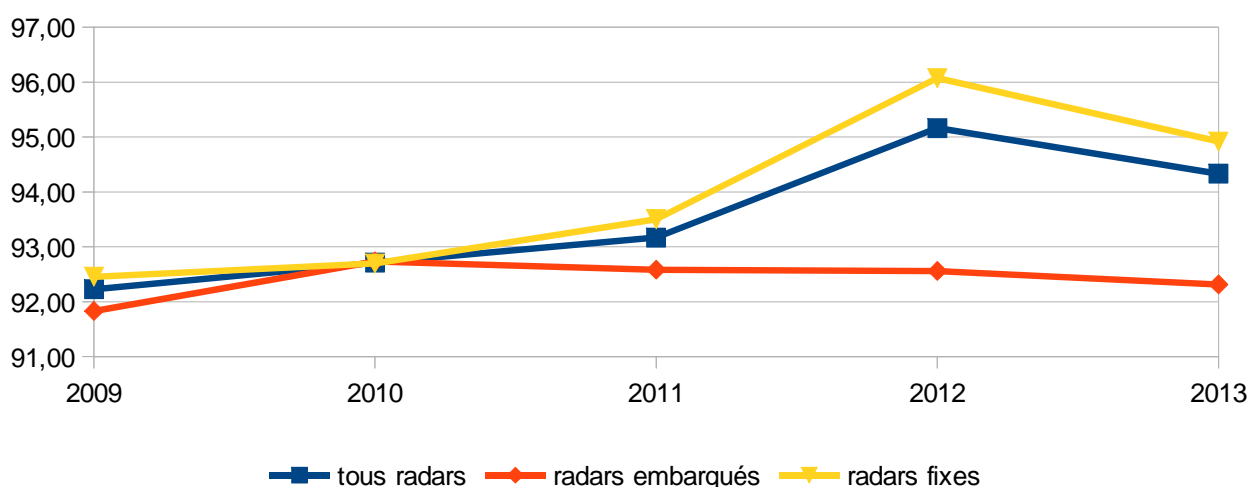
Nature des excès de vitesse

Sur l'année 2013, 94,33 % 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
102 663	4 531	1 054	343	239

On observe également que le nombre des très grands excès de vitesse (≥ 50 km/h) augmente par rapport à 2012, mais reste inférieur aux années antérieures.

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 108 830 infractions relevées en 2013 par les radars automatiques (fixes et embarqués), 18 624 sont imputables à des véhicules immatriculés à l'étranger, soit 17 %. Ce sont logiquement les axes de transit qui mettent en évidence les pourcentages les plus élevés.

Radar	Infractions 2012	dont véhicules étrangers	% véhicules étrangers
Vouneuil-sous-Biard (A10 Paris → Province)	6 040	3 094	51 %
Vouneuil-sous-Biard (A10 Province → Paris)	2 707	1 357	50 %
Vivonne (RN 10)	12 601	5 486	44 %
Châtellerault (A10)	4 389	1 037	24 %
Varennes (RD 347)	6 509	1 352	21 %

Suspensions administratives du permis de conduire

Le nombre de suspensions administratives du permis de conduire dues à la vitesse s'élève à 164 en 2013, soit 24 suspensions en moins (-13 %) par rapport à 2012.

« Accidents mortels »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2013 des accidents mortels s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
25	26	14	7

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

60 % des accidents mortels n'impliquent qu'un seul véhicule.

Parmi les 25 accidents mortels, 16 impliquent des Véhicules Légers (VL) ou Véhicules Utilitaires (VU). On rappelle que 8 usagers de deux-roues motorisés ont perdu la vie sur les routes du département. On note enfin que 2 accidents mortels impliquent un Poids Lourds.

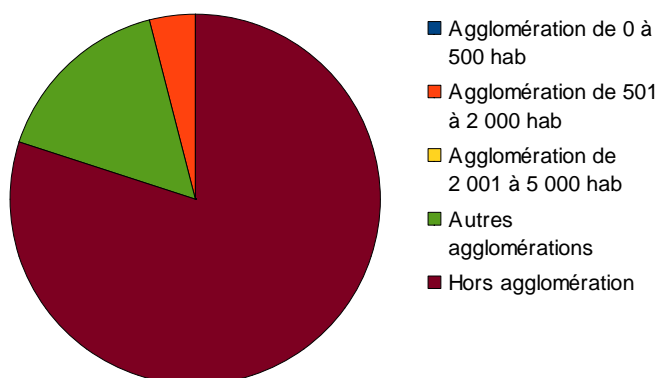
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle	1			2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³					50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	1					2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	5						VL ou VU		
VL ou VU	7	1	1	2			4	PL	
PL	1							1	Autre mode
Autre mode							1		
Sur les 25 accidents	15	1	2	2	1	5	16	2	1

Localisation des accidents

80 % des accidents mortels se situent hors agglomération.

En agglomération					Hors agglomération
Agglomération de 0 à 500 hab	Agglomération de 501 à 2 000 hab	Agglomération de 2 001 à 5 000 hab	Autres agglomérations	Sous-total agglomération	
0	1	0	4	5	20

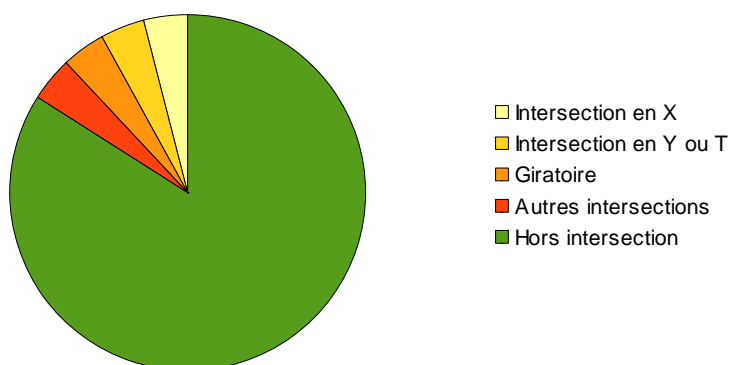
Répartition des accidents en/hors agglomération



84 % des accidents mortels se situent hors intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
1	1	1	1	4	21

Répartition des accidents en/hors intersection

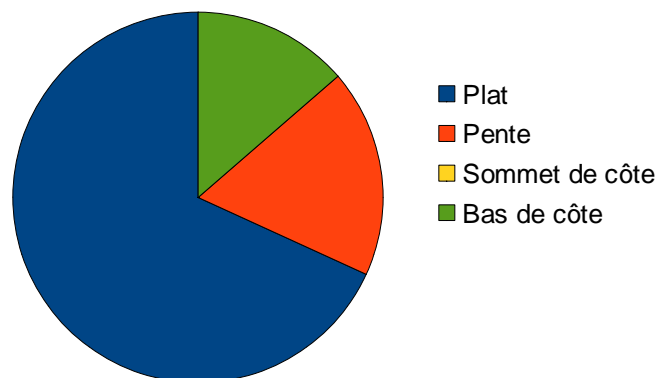


Répartition des accidents suivant le profil en long

60 % des accidents mortels surviennent sur une section plate de route, au regard du profil en long.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
15	4	0	3

Répartition des accidents suivant le profil en long

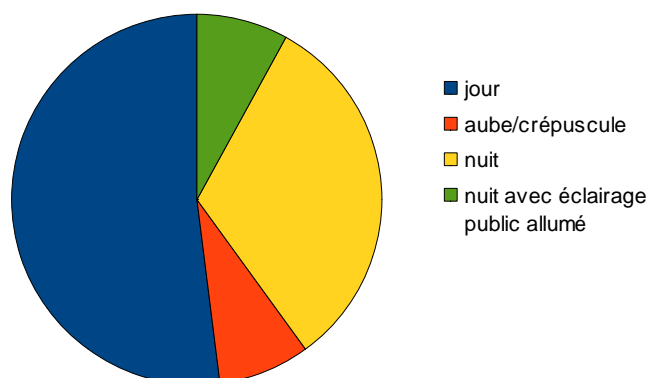


Luminosité au moment des accidents

Seulement la moitié des accidents mortels ont lieu de jour. Par contre, on dénombre 40 % des accidents mortels la nuit.

jour	aube/crépuscule	nuit	nuit avec éclairage public allumé
13	2	8	2

Luminosité lors des accidents mortels



Les facteurs les plus fréquents relevés lors des enquêtes simplifiées menées sur tout accident mortel en 2013

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

On note, par ailleurs, une non-maîtrise du véhicule, qui ne peut être dissociée de la vitesse, du tracé (courbe principalement), de l'expérience de la conduite et de la météo.

De plus, on remarque que l'inattention, le manque de vigilance ou la fatigue sont moins présents qu'en 2012.

Principaux facteurs ayant influé dans les accidents mortels

