



*Liberté • Egalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE DE LA VIENNE

# BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE DANS LA VIENNE - ANNÉE 2016



**DIRECTION DÉPARTEMENTALE  
DES TERRITOIRES**

***OBSERVATOIRE DÉPARTEMENTAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE***

# SOMMAIRE

<b>Introduction</b>	<b>3</b>
<b>Synthèse - résumé</b>	<b>4</b>
<b>Quelques rappels</b>	<b>6</b>
<b>Bilan général de l'accidentalité</b>	<b>7</b>
<b>Bilan thématique de l'accidentalité</b>	<b>18</b>
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

Comme à son habitude, ce document a été élaboré dans l'objectif de cerner au mieux les principales caractéristiques de l'accidentalité routière 2016 du département de la Vienne.

Pour la première fois, la comparaison avec l'échelon régional a été réalisée avec Nouvelle-Aquitaine.

Vous retrouverez dans la suite du document les différents enjeux définis dans le Document Général d'Orientation (DGO) 2013-2017, à savoir :

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

Ce bilan de l'accidentalité 2016 a été complété, à nouveau, par les thématiques « vitesse » et « accidents mortels survenus dans l'année ».

## SYNTHÈSE - RÉSUMÉ

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

### ***Bilan général***

- Accidentalité stable par rapport à l'année précédente, avec toutefois une légère hausse du nombre de victimes graves ;
- Sur-représentation des 18-24 ans par rapport à leur poids dans la population départementale ;
- Routes particulièrement meurtrières entre mai et octobre.

### ***Enjeu « Jeunes »***

- Implication des 14-24 ans dans un tiers des accidents corporels recensés ;
- Augmentation importante du nombre de tués chez les 14-24 ans ;
- 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 »***

- Deux-roues motorisés impliqués dans 26 % des accidents corporels du département ;
- Part importante de victimes âgées de 14 à 24 ans ;
- Majorité des accidents de deux-roues motorisés au 2<sup>nd</sup> semestre ;
- Hausse des accidents en intersection.

### ***Enjeu « Conduites addictives »***

- Baisse du nombre d'accidents avec alcoolémie positive ;
- 2/3 des accidents avec alcoolémie positive n'impliquant qu'un seul véhicule ;
- Majorité des accidents avec alcool survenant en soirée et de nuit ;
- En présence d'alcool, part plus importante des accidents en courbe ;
- Baisse du nombre d'accidents avec présence de stupéfiants ;
- Conducteurs concernés par les stupéfiants âgés de 18 à 44 ans ;
- Parmi les accidents avec stupéfiants, 2/3 présentent également un taux d'alcool supérieur aux seuils autorisés.

### ***Enjeu « Séniors de plus de 75 ans »***

- Augmentation du nombre d'accidents ;
- Piétons particulièrement exposés.

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

- 40 % des victimes ont moins de 25 ans ;
- Piétons et deux-roues motorisés principales victimes graves ;
- La moitié des accidents en intersection.

**« Vitesse »**

- Sur autoroute, la moitié des infractions est générée par des véhicules immatriculés à l'étranger.

**« Accidents mortels »**

- Part importante des facteurs « conduites addictives », « vitesse » et « inattention » dans les accidents mortels ;
- Présence non négligeable de facteurs tels que « inaptitude à la conduite », « malaise » et problème de sécurité individuelle ;
- Les piétons ont leur part de responsabilité.

## 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 2016 de l'accidentalité dans le département de la Vienne s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
423	29	572	200

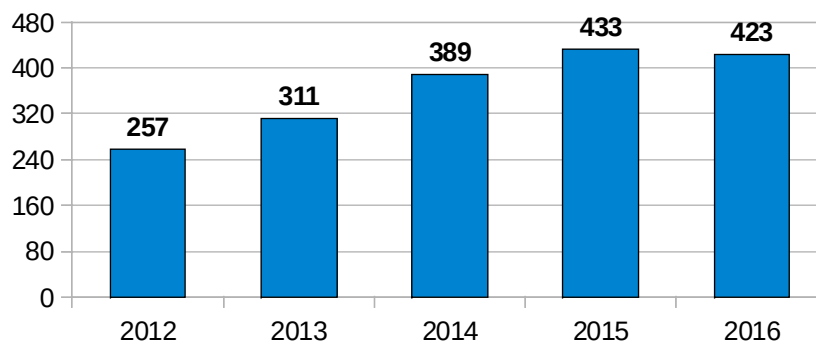
## Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

L'accidentalité 2016 reste sensiblement stable par rapport à celle de 2015. On note qu'elle avait connu une forte hausse (accidents et blessés) entre 2012 et 2015.

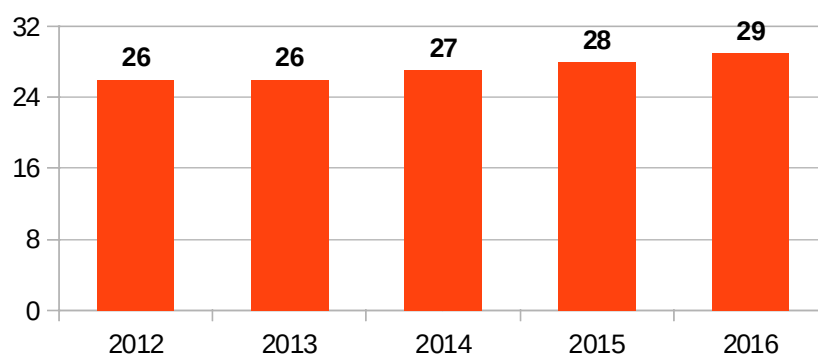
En détail, on note que les nombres d'accidents corporels et de blessés ont très légèrement diminué en 2016 (respectivement -10 et -2) par rapport à 2015. Cependant, le nombre de victimes graves, lui, continue d'augmenter (+1 tué et +11 blessés hospitalisés entre 2015 et 2016).

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2012	257	26	371	203
2013	311	26	411	173
2014	389	27	534	201
2015	433	28	574	189
2016	423	29	572	200

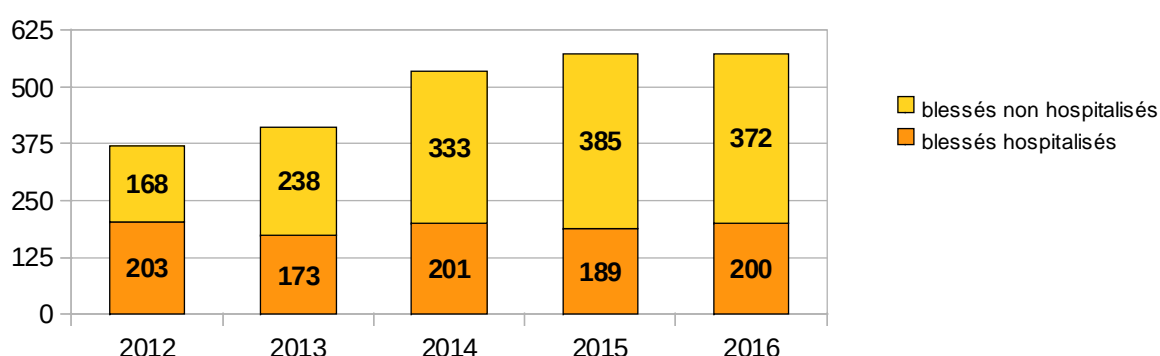
Evolution des accidents corporels



### Evolution du nombre de tués



### Evolution des blessés



### Comparaison 2015-2016 de l'accidentalité locale avec celle de la région Nouvelle-Aquitaine et celle de la France

Tous les indicateurs sont en augmentation au niveau national. La Nouvelle-Aquitaine voit ses accidents corporels et ses victimes graves diminuer bien que le nombre de blessés augmente. En Vienne, les nombres d'accidents et de blessés diminuent alors que les victimes graves sont plus nombreuses.

	période	accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	2015	433	28	574	189
	2016	423	29	572	200
	évolution	- 2,3 %	+ 3,6 %	- 0,3 %	+ 5,8 %
Nouvelle-Aquitaine	2015	5 060	441	6 308	2 373
	2016	5 030	369	6 455	2 367
	évolution	- 0,6 %	- 16,3 %	+ 2,3 %	- 0,3 %
France métropolitaine	2015	56 603	3 461	70 802	26 595
	2016	57 522	3 477	72 645	27 187
	évolution	+ 1,6 %	+ 0,5 %	+ 2,6 %	+ 2,2 %



## Comparaison 2012-2016 de l'accidentalité locale avec celle de la région Nouvelle-Aquitaine et celle de la France

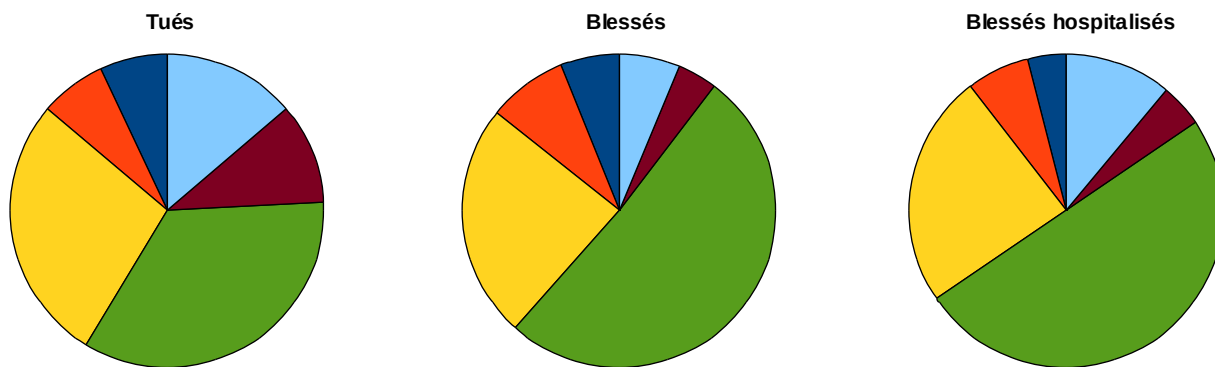
Par rapport à l'année 2012, on remarque que les indicateurs nationaux et régionaux 2016 sont à la baisse. Ce n'est pas le cas dans la Vienne où les nombres d'accidents, de tués et de blessés sont en augmentation.

	période	accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	2012	257	26	371	203
	2016	423	29	572	200
	évolution annuelle moyenne	+ 16,1 %	+ 2,9 %	+ 13,5 %	- 0,4 %
Nouvelle-Aquitaine	2012	5 256	437	6 599	2 666
	2016	5 030	369	6 455	2 367
	évolution annuelle moyenne	- 1,1 %	- 3,9 %	- 0,5 %	- 2,8 %
France métropolitaine	2012	60 437	3 653	75 851	27 142
	2016	57 522	3 477	72 645	27 187
	évolution annuelle moyenne	- 1,2 %	- 1,2 %	- 1,1 %	+ 0,04 %

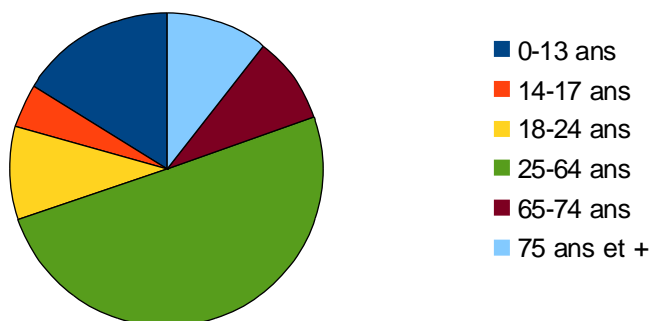
## Bilan 2016 par classe d'âge

Dans le département de la Vienne, la moitié des victimes d'accidents corporels sont âgées de 25 à 64 ans. Cependant, on remarque que les 18-24 ans représentent un quart des victimes, ce qui est bien plus que leur part dans la population départementale (14%).

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	2	35	8
14 – 17 ans	2	47	13
18 – 24 ans	8	138	48
25 – 64 ans	10	293	100
65 – 74 ans	3	23	9
75 ans et plus	4	36	22



Répartition de la population par classes d'âge

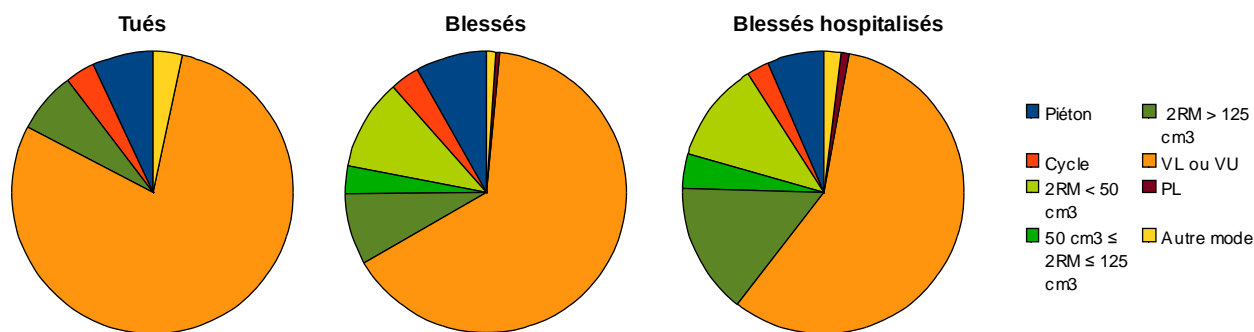


### Bilan par catégorie d'utilisateur

92 % des accidents impliquent au moins un VL ou VU (Véhicule Léger ou Véhicule Utilitaire). Par contre, 60 % des victimes graves sont des usagers de VL ou VU. On remarque que les deux-roues motorisés sont concernés dans 1/4 des accidents corporels. Cette catégorie d'utilisateur représente 28 % des victimes graves. Les piétons, quant à eux, sont impliqués dans 11 % des accidents.

catégorie d'utilisateur	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	48	2	46	13
Cycle	22	1	20	5
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	54	0	60	23
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	18	0	18	8
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	39	2	47	30
VL ou VU	389	23	372	115
PL	16	0	3	2
Autres modes	14	1	6	4

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



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

92 % 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 28 % des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule.

Enfin, les piétons sont impliqués dans 11 % des accidents et, pour la quasi-totalité, 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>	9			2	50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>				
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	3	1	1			2RM > 125 cm <sup>3</sup>			
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	9					1	VL ou VU		
VL ou VU	92	46	19	41	13	29	138	PL	
PL							16	1	Autre mode
Autre mode	3	1	1	2			7		
<b>Sur les 423 accidents</b>	<b>117</b>	<b>48</b>	<b>22</b>	<b>54</b>	<b>18</b>	<b>39</b>	<b>389</b>	<b>16</b>	<b>14</b>

## Bilan par type de réseau

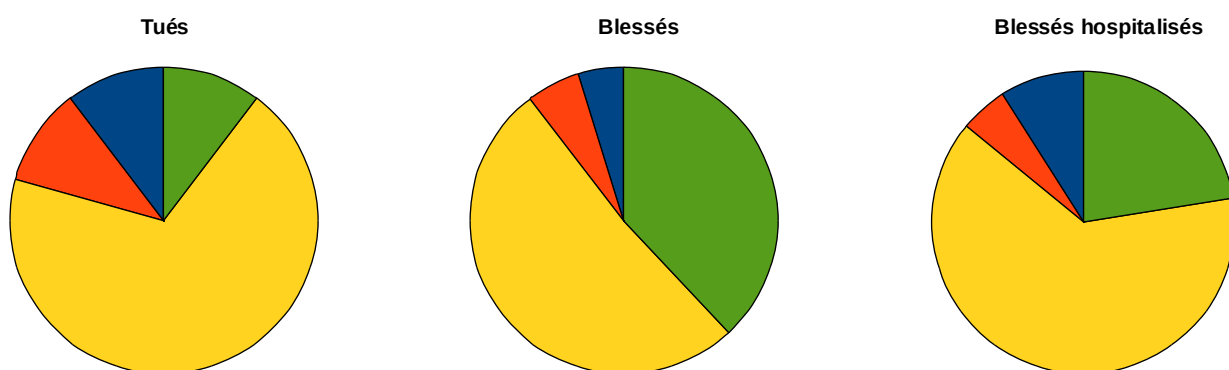
Les routes départementales (RD) recensent le plus grand nombre d'accidents corporels, juste devant les voies communales (VC).

Les victimes graves sur RD représentent 2/3 des victimes graves du département.

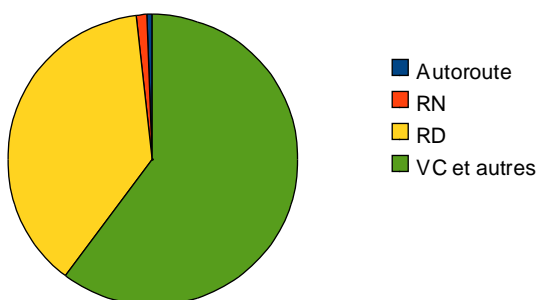
On remarque également que c'est sur autoroute où la gravité des blessures est la plus importante : 21 des 30 victimes sont des victimes graves.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	12	3	27	18
RN	23	3	33	10
RD	214	20	294	127
VC et autres	174	3	218	45

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

3 mois de l'année 2016 recensent plus de 40 accidents corporels : juillet (46), octobre (43) et novembre (43). Sur ces 3 mois, on dénombre plus de 50 blessés.

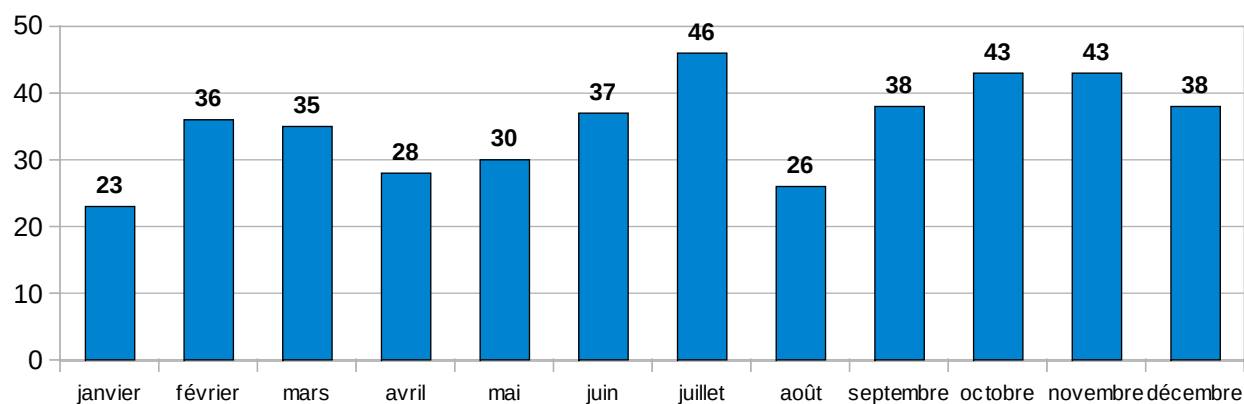
À l'inverse, les mois de janvier, avril et août sont les moins accidentogènes avec moins de 30 accidents et 35 blessés.

Par contre, même si on ne recense que 3 tués sur les 4 premiers mois de l'année, on en comptabilise 23 sur la période de mai à octobre (6 mois).

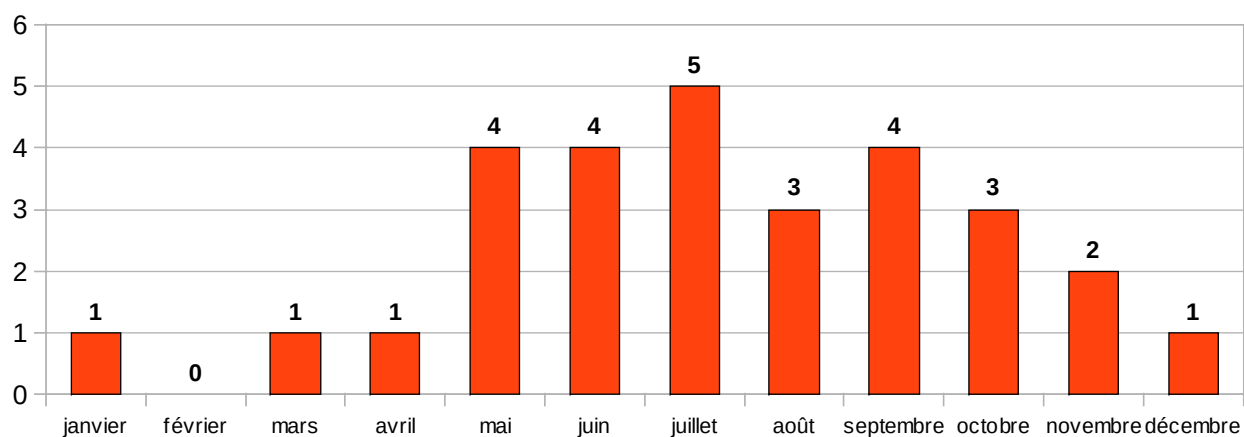
Comme en 2015, on note que le 2<sup>nd</sup> semestre a été plus accidentogène que le 1<sup>er</sup>, que ce soit au niveau du nombre d'accidents, de tués ou de blessés.

mois	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
janvier	23	1	31	12
février	36	0	56	12
mars	35	1	51	17
avril	28	1	34	10
mai	30	4	43	10
juin	37	4	54	17
juillet	46	5	59	29
août	26	3	34	20
septembre	38	4	48	23
octobre	43	3	53	12
novembre	43	2	57	23
décembre	38	1	52	15

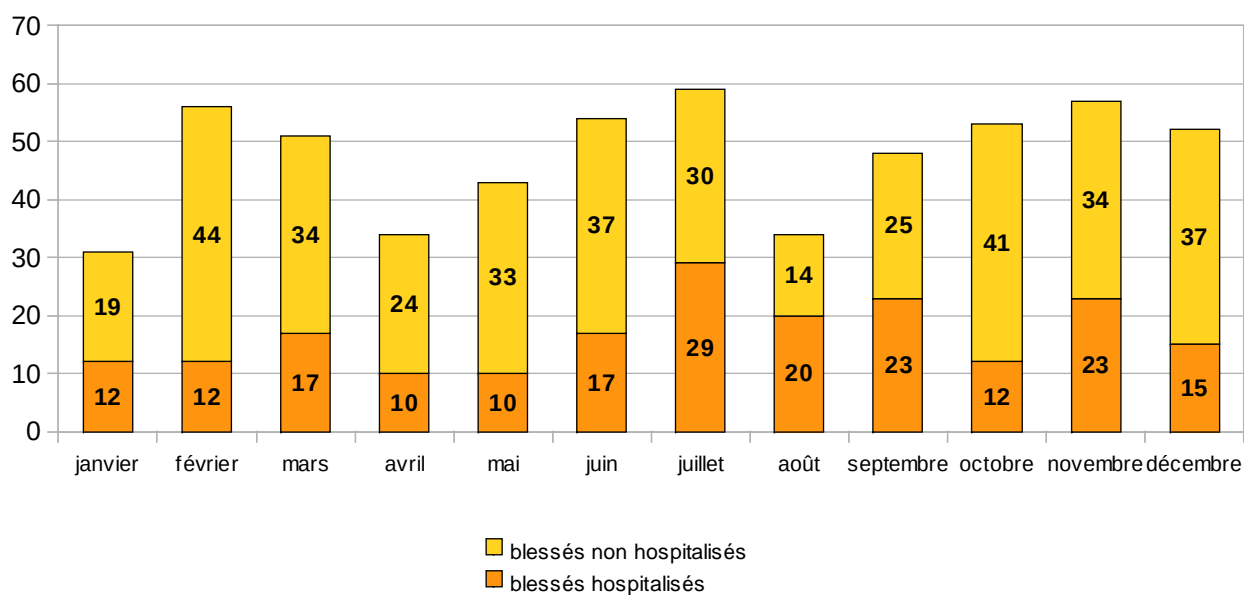
Répartition des accidents par mois



### Répartition des tués par mois



### Répartition des blessés par mois

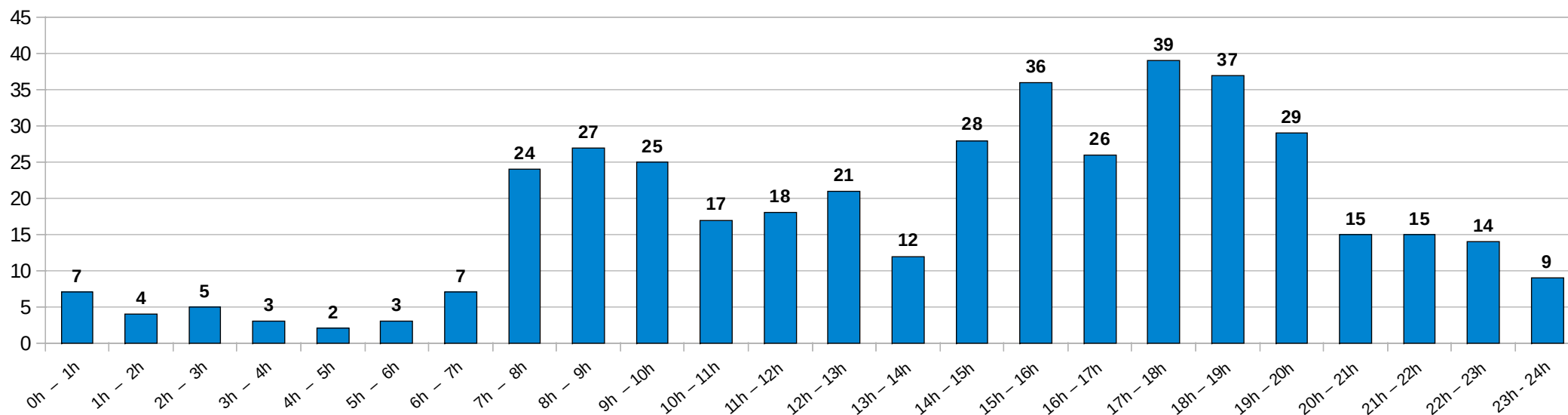


## Bilan par tranche horaire

Comme pour les années précédentes, on constate que la majorité des accidents se produit entre 7h et 20h, avec des pics sur les créneaux correspondant aux déplacements domicile-travail ou domicile-école (7h-10h et 17h-20h). Par contre, en 2016, le créneau du midi a été moins accidentogène que les années précédentes alors que le créneau 14h-16h l'a été davantage.

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	7	4	5	3	2	3	7	24	27	25	17	18	21	12	28	36	26	39	37	29	15	15	14	9

Répartition des accidents selon la tranche horaire

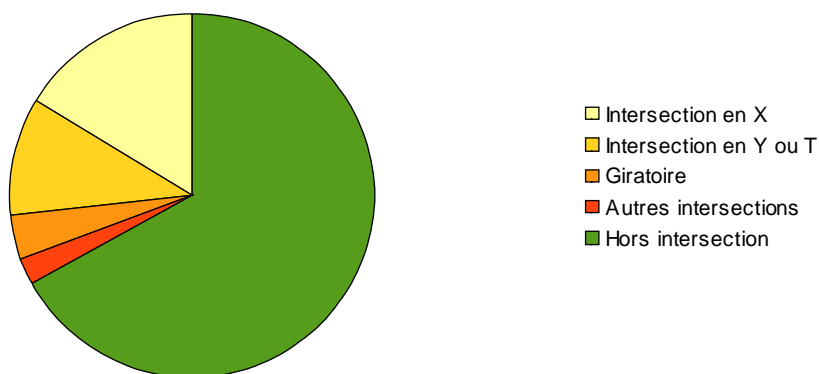


## Localisation des accidents

67 % des accidents ont lieu hors intersection. Les accidents en intersection se concentrent quant à eux principalement sur les carrefours en X, Y ou T. Les carrefours giratoires semblent ainsi être les meilleurs dispositifs de sécurité en intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
63	41	15	9	<b>128</b>	<b>260</b>

Répartition des accidents en/hors intersection

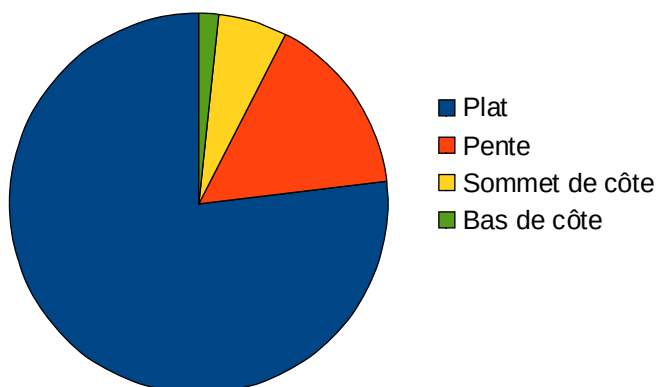


## Répartition des accidents suivant le profil en long

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

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
321	65	25	7

Répartition des accidents suivant le profil en long



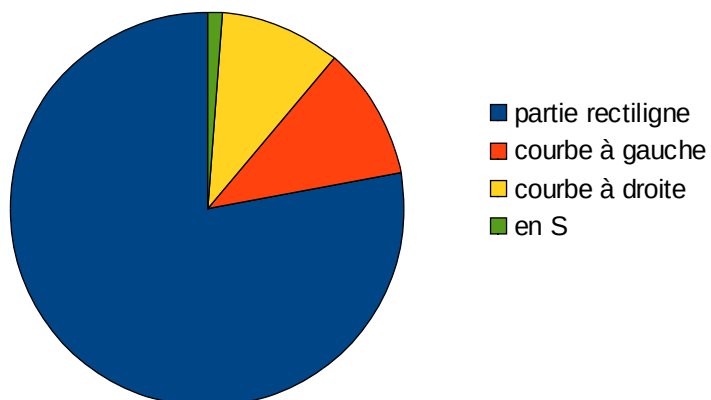


## Répartition des accidents suivant le tracé en plan

78 % des accidents se situent sur des parties rectilignes de route.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
329	46	42	5

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



# BILAN THÉMATIQUE DE L'ACCIDENTALITÉ

## Enjeu « Jeunes »

### Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2016 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
158	11	10	253	185	79	61

On recense au moins une victime âgée de 14 à 24 ans dans 37 % des accidents corporels. Les jeunes représentent 34 % des tués, 32 % des blessés et 31 % des blessés hospitalisés.

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

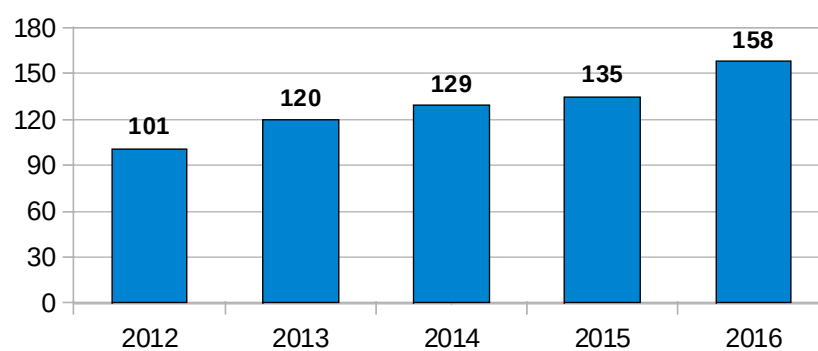
### Évolution de l'accidentalité des 14-24 ans sur les 5 dernières années

L'année 2016 est la plus accidentogène des 5 dernières années : sur cette période, les nombres d'accidents et de blessés n'ont cessé d'augmenter.

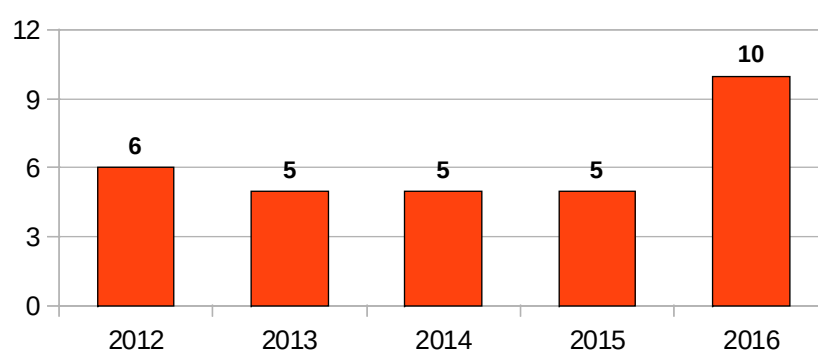
Alors que le nombre de tués était quasiment stable ces dernières années (5-6), on constate qu'il a doublé en 2016 (10).

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2012	101	6	116	64
2013	120	5	149	50
2014	129	5	143	47
2015	135	5	159	45
2016	158	10	185	61

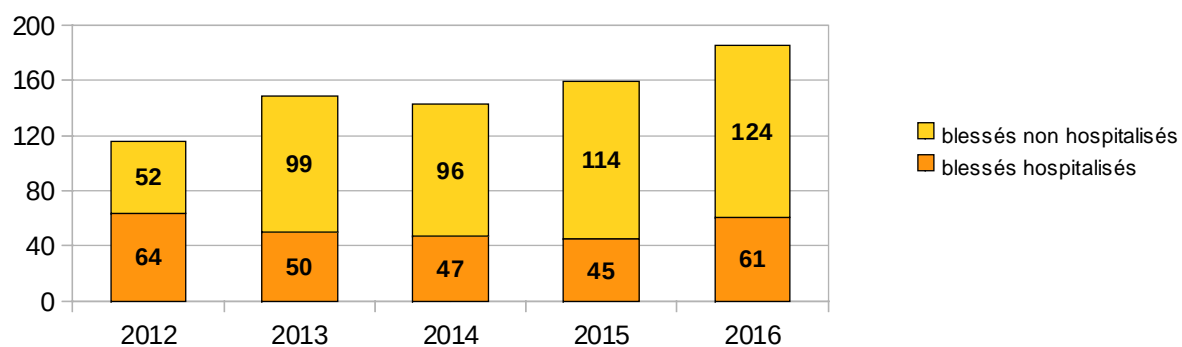
### Evolution des accidents corporels



### Evolution du nombre de tués



### Evolution du nombre de tués



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

### Les 14-17 ans

Les jeunes âgés de 14 à 17 ans sont principalement victimes d'accidents en deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup>. Par contre, les deux tués le sont à bord d'un VL/VU.

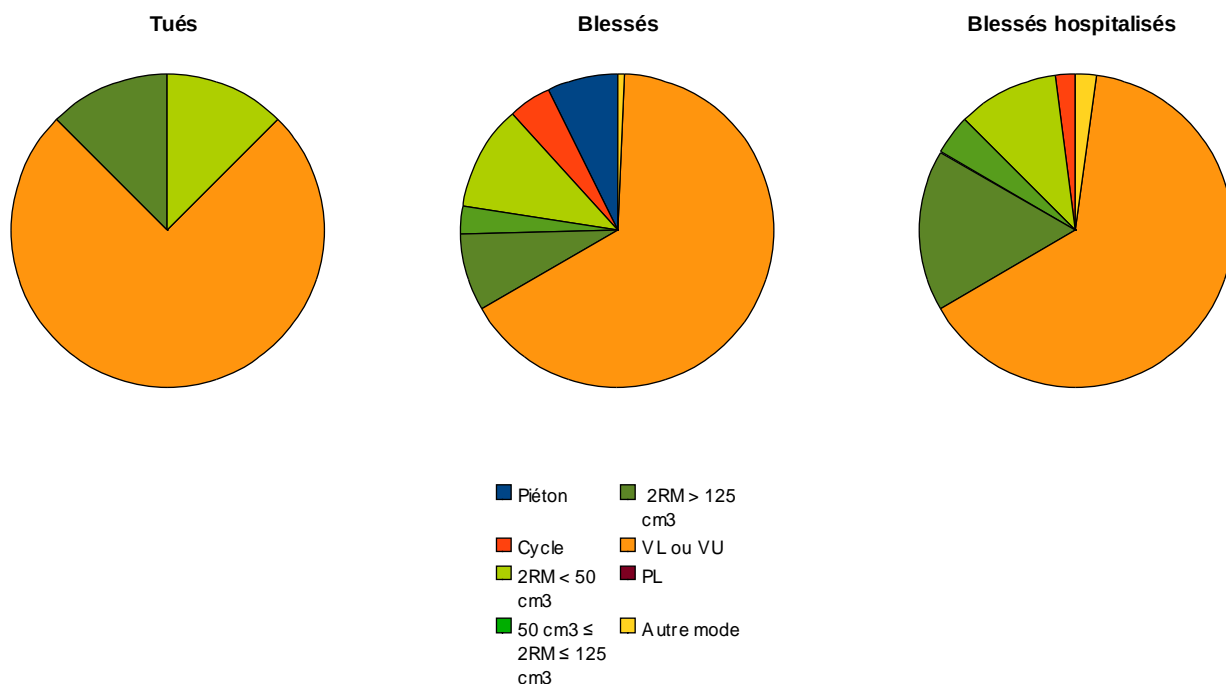
catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	5	1
Cycle	0	1	0
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	0	21	7
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	0	3	2
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	0	2	1
VL ou VU	2	14	2
PL	0	0	0
Autres modes	0	1	0



## Les 18-24 ans

Les victimes d'accidents chez les 18-24 ans se retrouvent majoritairement dans la catégorie d'usagers « VL ou VU » (Véhicule Léger ou Véhicule Utilitaire). D'ailleurs, 6 des 8 tués et 2/3 des blessés dénombrés dans cette classe d'âge le sont en VL/VU.

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	10	0
Cycle	0	6	1
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	0	15	5
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	0	4	2
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	1	11	8
VL ou VU	6	91	31
PL	0	0	0
Autres modes	1	1	1



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

Les VL ou VU sont impliqués dans 90 % des accidents, contre 30 % pour les deux-roues motorisés. Par ailleurs, 29 % 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>	6			2	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>	3					1	VL ou VU		
VL ou VU	35	15	7	23	4	7	51	PL	
PL							1		Autre mode
Autres modes	1		1				1		
<b>Sur les 158 accidents</b>	<b>46</b>	<b>16</b>	<b>8</b>	<b>31</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>142</b>	<b>1</b>	<b>3</b>

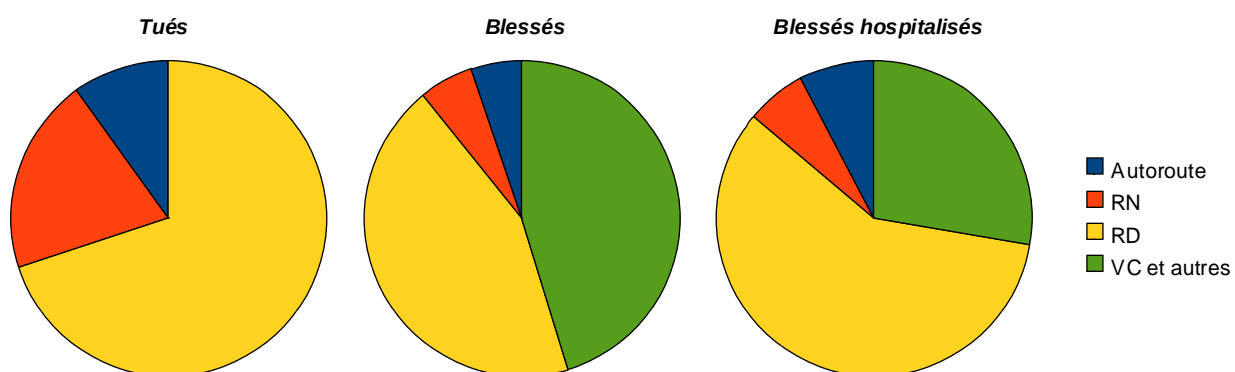
## Bilan par type de réseau

Une très large majorité des accidents impliquant une victime âgée de 14 à 24 ans se situe sur routes départementales (RD) ou voies communales (VC). Cependant, la gravité des blessures est supérieure sur routes départementales.

On note également que 3 des 10 tués sont recensés sur autoroute ou route nationale. Pourtant, on ne dénombre que 11 accidents corporels sur l'ensemble de ces deux réseaux.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	4	1	11	5
RN	7	2	12	4
RD	80	7	93	38
VC et autres	83	0	96	18

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



## Bilan par tranche horaire

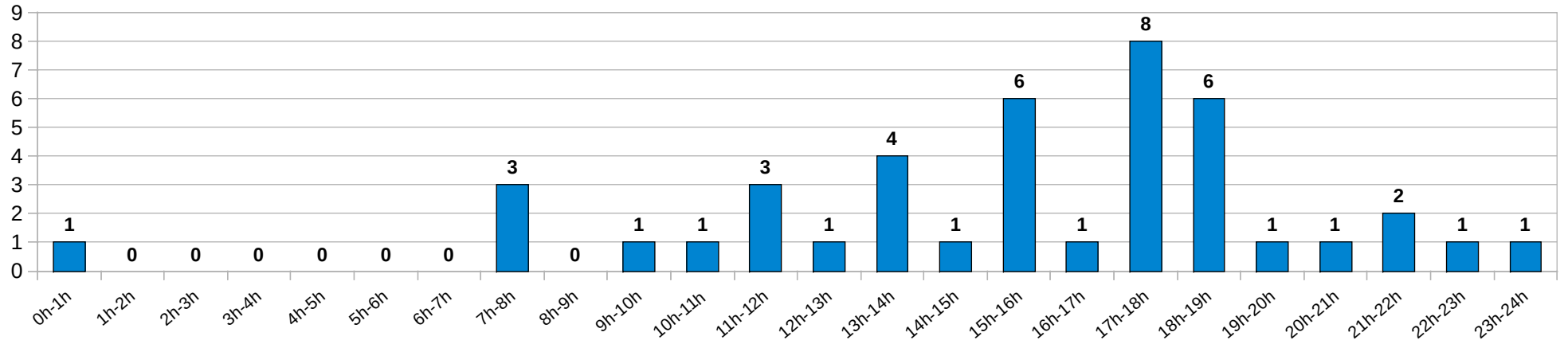
Même si le nombre d'accidents chez les 14-17 ans est assez faible, on remarque qu'une majorité des accidents survient l'après-midi, entre 13h et 19h.

En ce qui concerne les accidents des 18-24 ans, on relève des pointes sur les horaires correspondant aux déplacements domicile-école ou domicile-travail : 7h-9h et 18h-20h. L'après-midi concentre également un nombre d'accidents non négligeable.

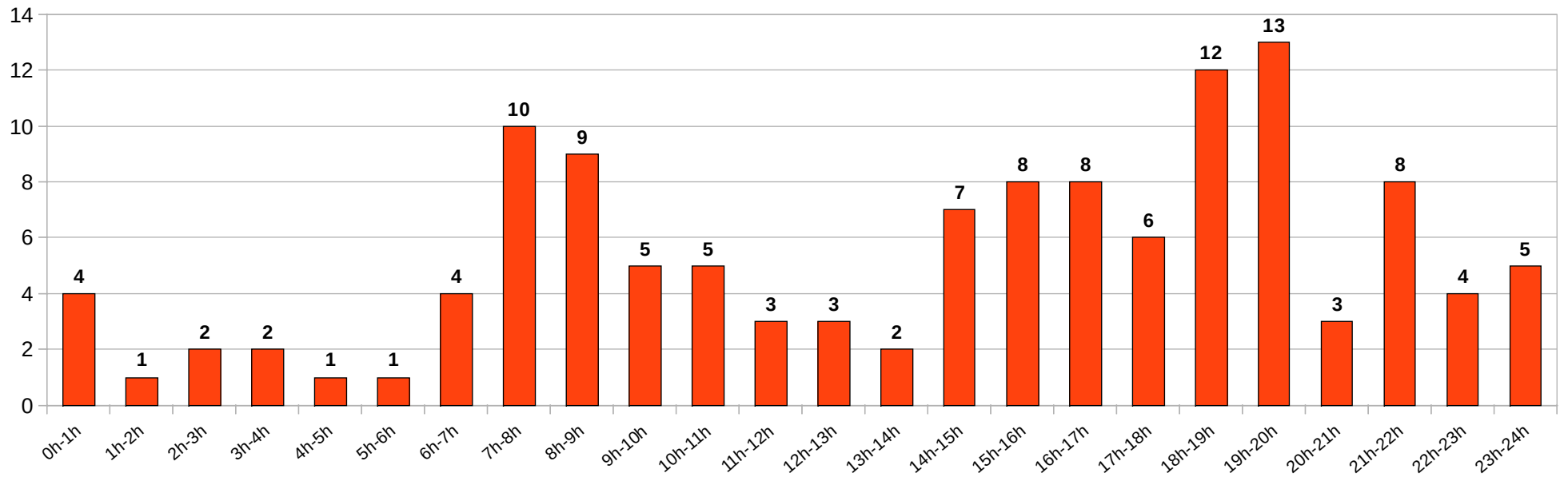
Tranche horaire	Accidents	
	14 – 17 ans	18 – 24 ans
0h - 1h	1	4
1h - 2h	0	1
2h - 3h	0	2
3h - 4h	0	2
4h - 5h	0	1
5h - 6h	0	1
6h - 7h	0	4
7h - 8h	3	10
8h - 9h	0	9
9h - 10h	1	5
10h - 11h	1	5
11h - 12h	3	3
12h - 13h	1	3
13h - 14h	4	2
14h - 15h	1	7
15h - 16h	6	8
16h - 17h	1	8
17h - 18h	8	6
18h - 19h	6	12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



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



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



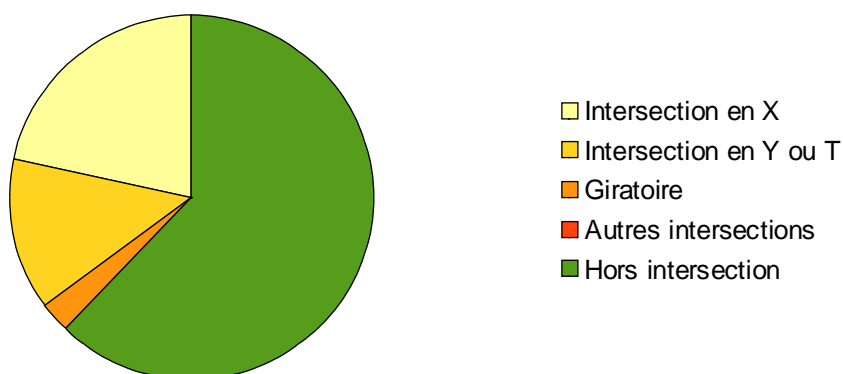
## Localisation des accidents

### Les 14-17 ans

Environ 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	
8	5	1	0	14	23

Répartition des accidents en/hors intersection

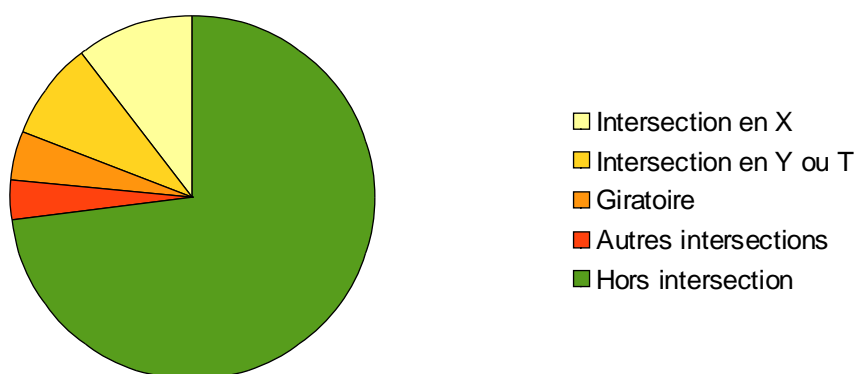


### Les 18-24 ans

Quasiment 3/4 des accidents sont recensés hors intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
12	10	5	4	31	84

Répartition des accidents en/hors intersection

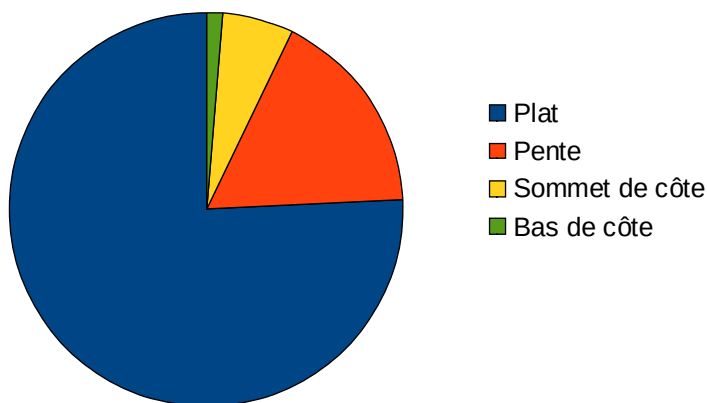


### Répartition des accidents des 14-24 ans suivant le profil en long

76 % des accidents interviennent sur une section de route plate.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
116	26	9	2

Répartition des accidents suivant le profil en long

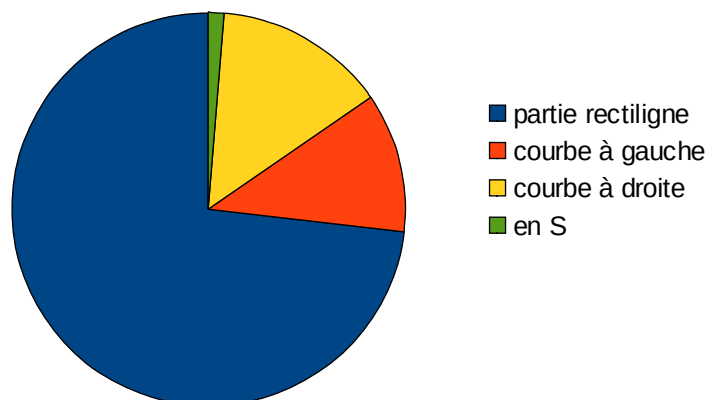


### Répartition des accidents suivant le tracé en plan

73 % des accidents se situent sur une partie rectiligne de route.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
114	18	22	2

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



## Enjeu « Deux-roues motorisés »

### Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2016 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
111	2	2	129	125	63	61

On constate donc que les deux-roues motorisés sont impliqués dans 26 % des accidents corporels du département.

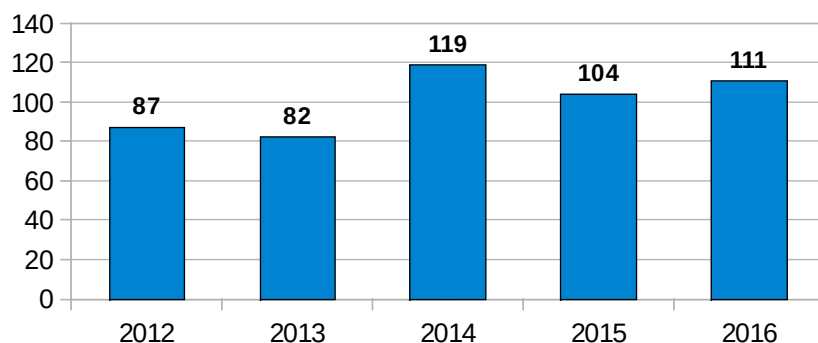
Une fois de plus, l'année 2016 confirme que, dans les accidents impliquant un deux-roues motorisé, une très grande majorité des victimes sont les usagers du deux-roues motorisé. Cela confirme la vulnérabilité de cette catégorie d'utilisateur.

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

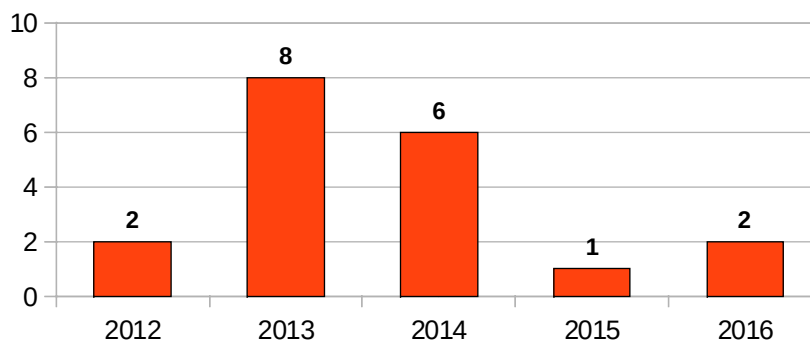
Le nombre d'accidents de deux-roues motorisés reste important en 2016 puisqu'il est supérieur à celui des années 2012, 2013 et 2015. On note d'ailleurs que le nombre de blessés (125), et notamment de blessés hospitalisés (61), est au plus haut sur les 5 dernières années. On relève enfin 2 tués, soit un de plus qu'en 2015.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2012	87	2	94	64
2013	82	8	79	38
2014	119	6	123	59
2015	104	1	109	49
2016	111	2	125	61

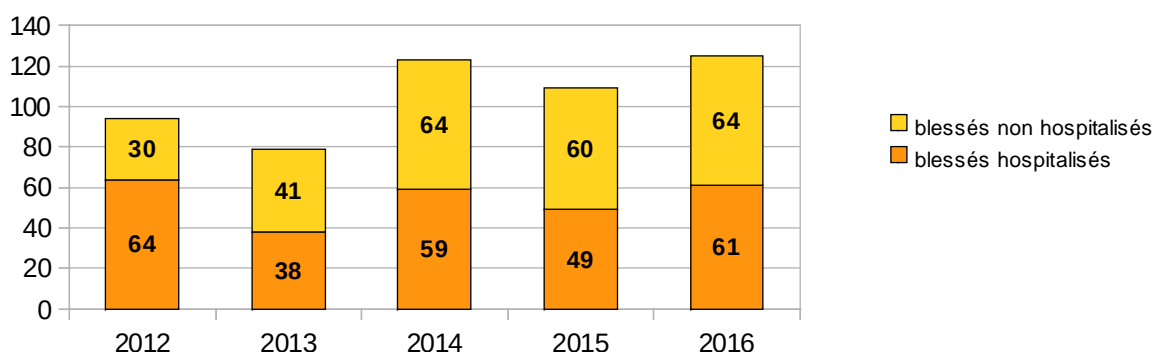
Evolution des accidents corporels



### Evolution du nombre de tués



### Evolution du nombre de blessés



### Comparaison de l'accidentalité locale des deux-roues motorisés avec celle de la région Nouvelle-Aquitaine et celle de la France en 2016

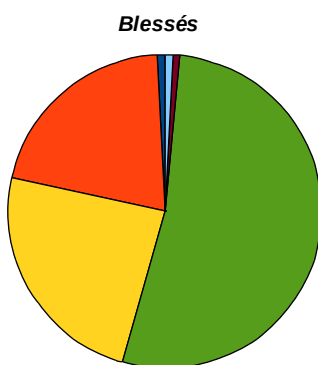
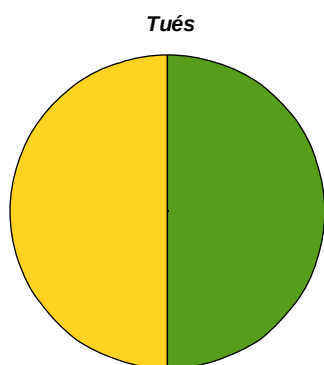
Dans la Vienne, la part des accidents impliquant un deux-roues motorisé est inférieure à celles de Nouvelle-Aquitaine et de France Métropolitaine, et représente 1/4 des accidents du département. Le taux de blessés est également moindre. Par contre, la part des blessés hospitalisés est sensiblement identique en Vienne, en Nouvelle-Aquitaine et en France Métropolitaine.

		accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
<b>Vienne</b>	Nombre	111	2	125	61
	Pourcentage	26,2 %	6,9 %	21,9 %	30,5 %
<b>Nouvelle-Aquitaine</b>	Nombre	1668	65	1760	739
	Pourcentage	33,2 %	17,6 %	27,3 %	31,2 %
<b>France métropolitaine</b>	Nombre	19 933	734	19 761	8 116
	Pourcentage	34,7 %	21,1 %	27,2 %	29,9 %

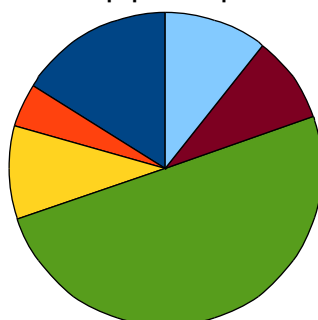
## Bilan des victimes de deux-roues motorisés par classe d'âge

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.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	1	1
14 – 17 ans	0	26	10
18 – 24 ans	1	30	15
25 – 64 ans	1	66	33
65 – 74 ans	0	1	1
75 ans et plus	0	1	1



Répartition de la population par classes d'âge



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

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

3/4 des accidents de deux-roues motorisés se produisent suite à une collision avec un VL (ou VU).  
Par ailleurs, on observe que, dans 19 % des cas, le deux-roues motorisé est seul en cause.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm <sup>3</sup>					
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	9			2	50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>				
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	3	1	1			2RM > 125 cm <sup>3</sup>			
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	9					1	VL ou VU		
VL ou VU				41	13	29	5	PL	
PL									Autre mode
Autre mode				2					
<b>Sur les 111 accidents</b>	<b>21</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>54</b>	<b>18</b>	<b>39</b>	<b>83</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

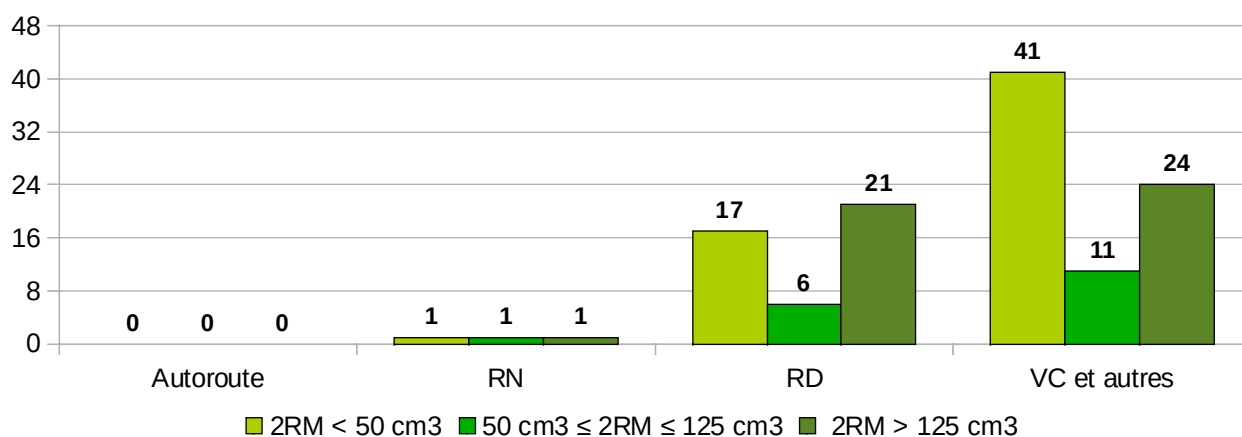
## Bilan par type de réseau

Comme en 2015, il n'a été recensé aucun accident de deux-roues motorisés sur autoroute. On note également que les accidents sur routes nationales restent très rares. Par ailleurs, on relève que, quelque soit la cylindrée du deux-roues motorisé, les accidents sont plus nombreux sur voies communales (VC) que sur routes départementales (RD). C'est particulièrement vrai pour les cylindrées inférieures à 50 cm<sup>3</sup>.

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	1	1	1
RD	17	6	21
VC et autres	41	11	24

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

Répartition des accidents par type de réseau





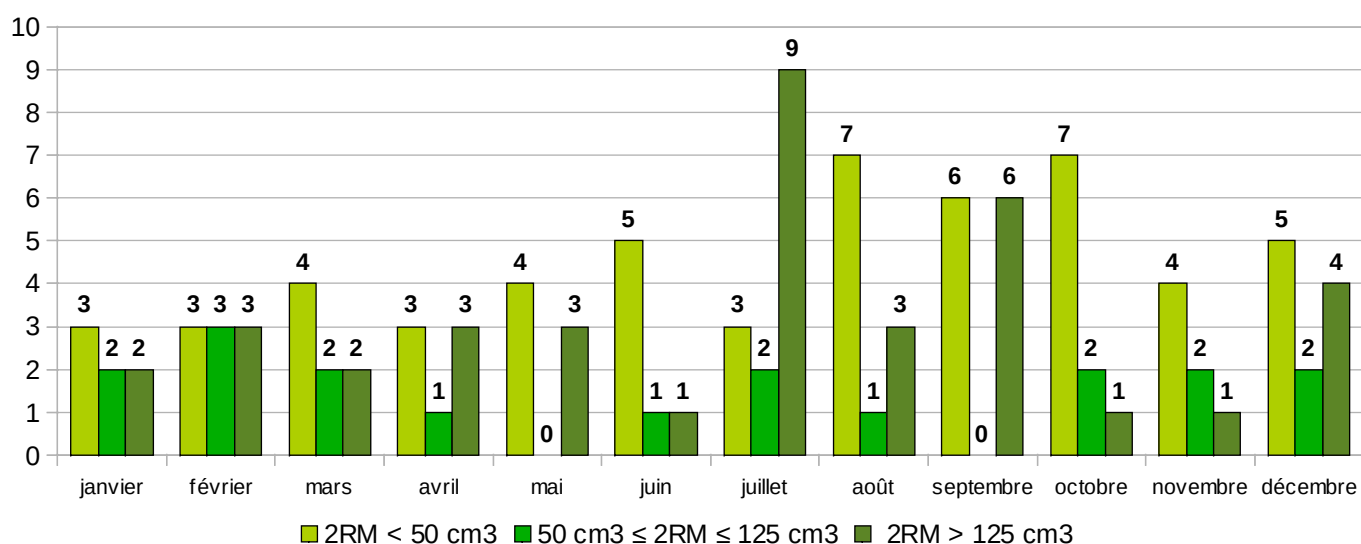
## Bilan par mois

Avec 14 accidents, juillet est, pour la 2<sup>ème</sup> année consécutive, le mois le plus accidentogène pour les deux-roues motorisés. À l'inverse, janvier, avril, mai, juin et novembre recensent moitié moins d'accidents (7).

On note également que les accidents de deux-roues motorisés sont plus nombreux au 2<sup>nd</sup> semestre.

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	3	2	2
février	3	3	3
mars	4	2	2
avril	3	1	3
mai	4	0	3
juin	5	1	1
juillet	3	2	9
août	7	1	3
septembre	6	0	6
octobre	7	2	1
novembre	4	2	1
décembre	5	2	4

Répartition des accidents de deux-roues motorisés par mois

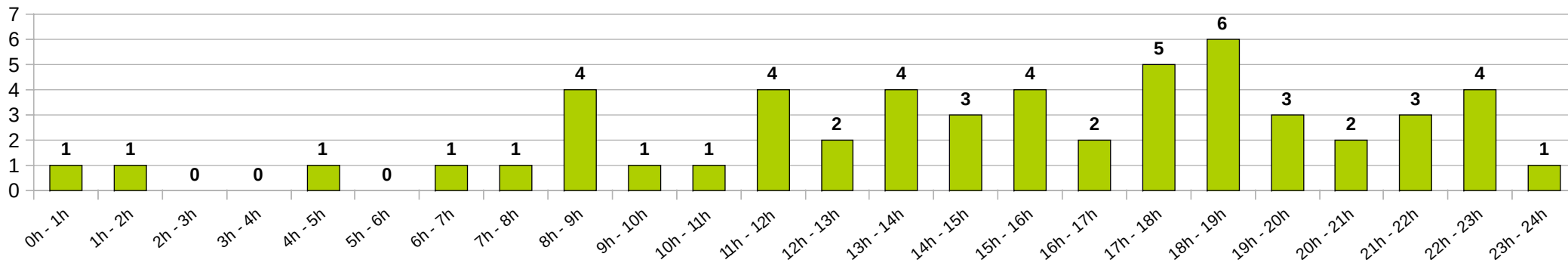


## Bilan par tranche horaire

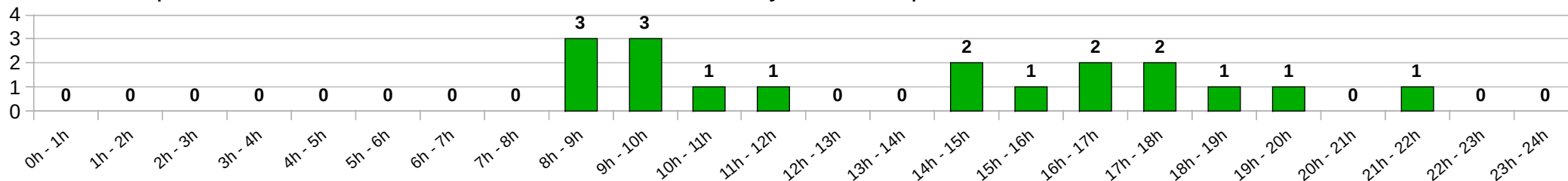
Les accidents de deux-roues motorisés ont principalement lieu en journée, avec des concentrations un peu plus fortes sur les créneaux des trajets domicile-travail ou domicile-école.

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

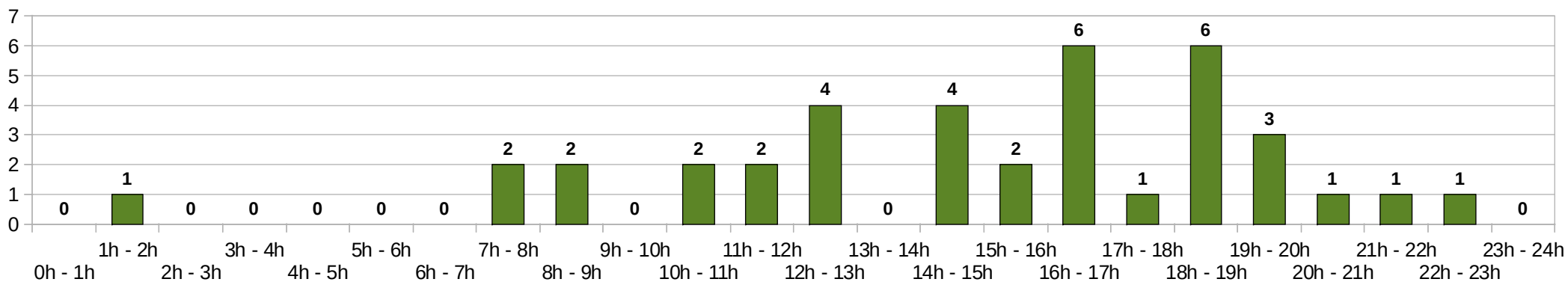
Répartition des accidents de deux-roues motorisés inférieurs à 50 cm<sup>3</sup> selon la tranche horaire



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



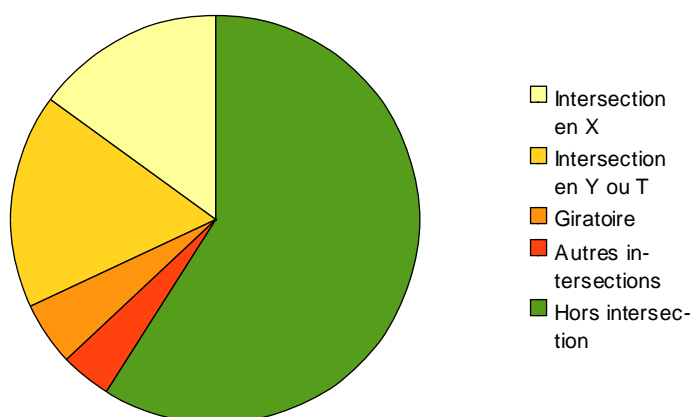
## Localisation des accidents

59 % des accidents de deux-roues motorisés se situent hors intersection. On note que ce taux est inférieur de 10 points par rapport aux deux dernières années.

On constate par ailleurs que les accidents en intersection se situent en grande majorité dans 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	
15	17	5	4	41	59

Répartition des accidents en/hors intersection



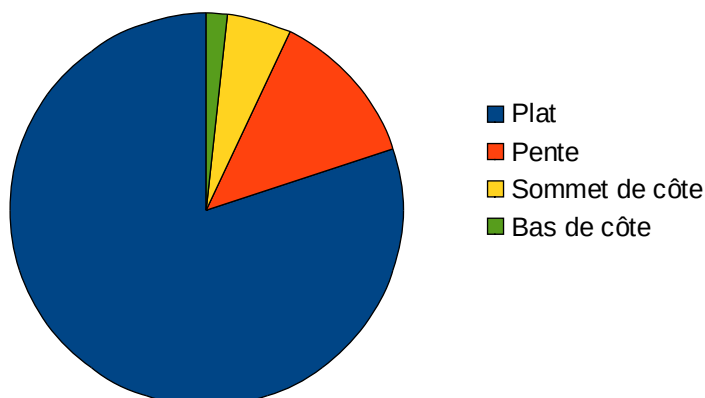
## Répartition des accidents suivant le profil en long

83 % des accidents surviennent sur une section plate de route, au regard du profil en long. Cela représente 10 points de plus par rapport aux années précédentes.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
92	15	6	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

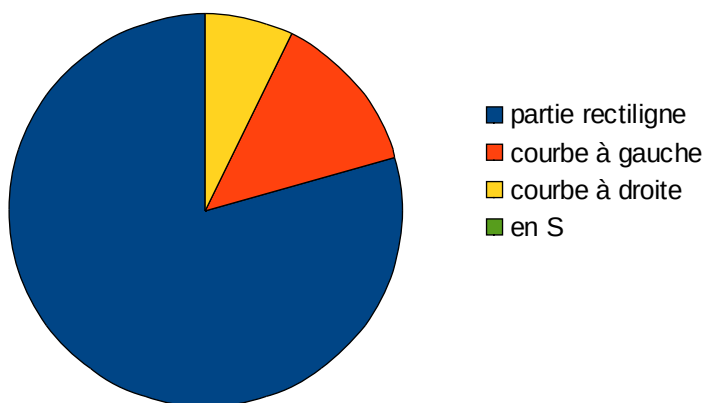
3/4 des accidents se situent sur des parties rectilignes de route.

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

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
88	15	8	0

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

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



## Enjeu « Conduites addictives »

### L'alcool

#### **Les chiffres-clés de l'année**

Le bilan 2016 des accidents impliquant un conducteur avec alcoolémie positive s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
42	4	66	26

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

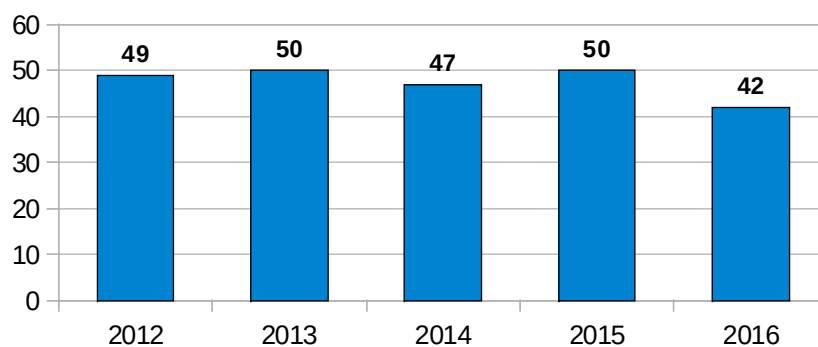
L'année 2016 se caractérise par un nombre d'accidents corporels (impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie) en baisse par rapport aux années précédentes.

Le nombre de tués, quant à lui, est identique à celui de l'année 2015.

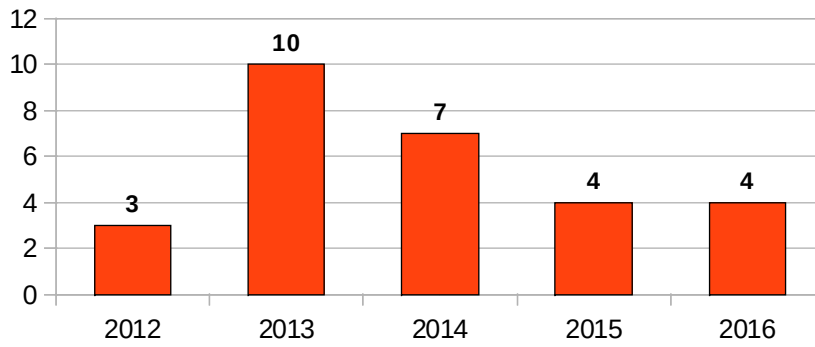
Par ailleurs, le nombre de blessés hospitalisés (26) est le plus faible des 5 dernières années alors que le nombre de blessés est identique aux années 2012 et 2015.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2012	49	3	66	43
2013	50	10	62	32
2014	47	7	55	27
2015	50	4	66	30
2016	42	4	66	26

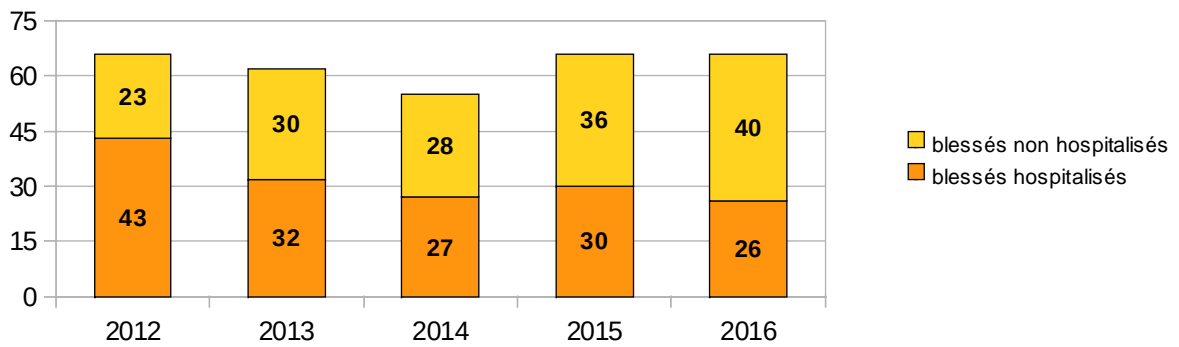
Evolution des accidents corporels



### Evolution du nombre de tués

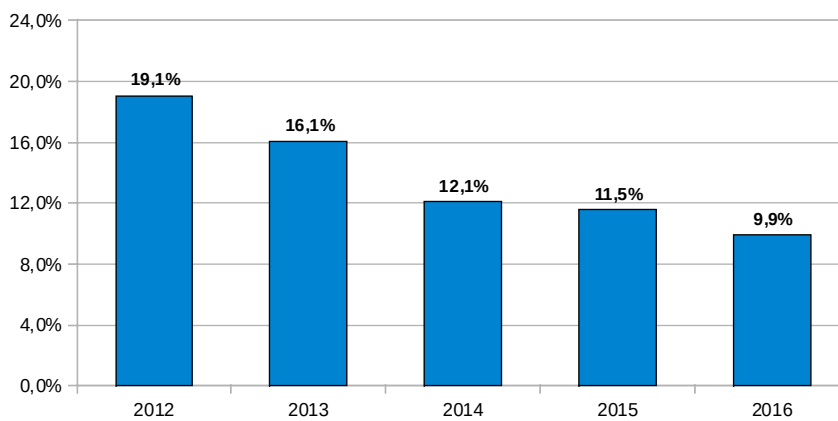


### Evolution des blessés

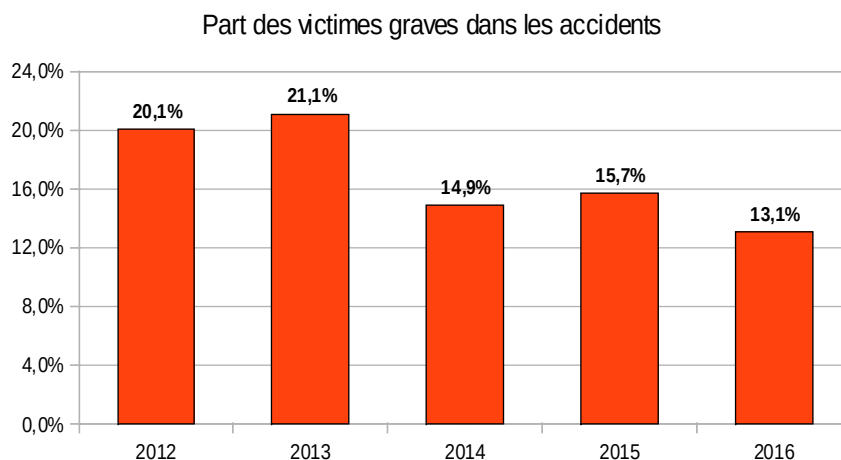


La part des accidents avec alcoolémie positive continue de baisser en 2016 pour atteindre un taux inférieur à 10 %.

### Part des accidents avec alcoolémie positive



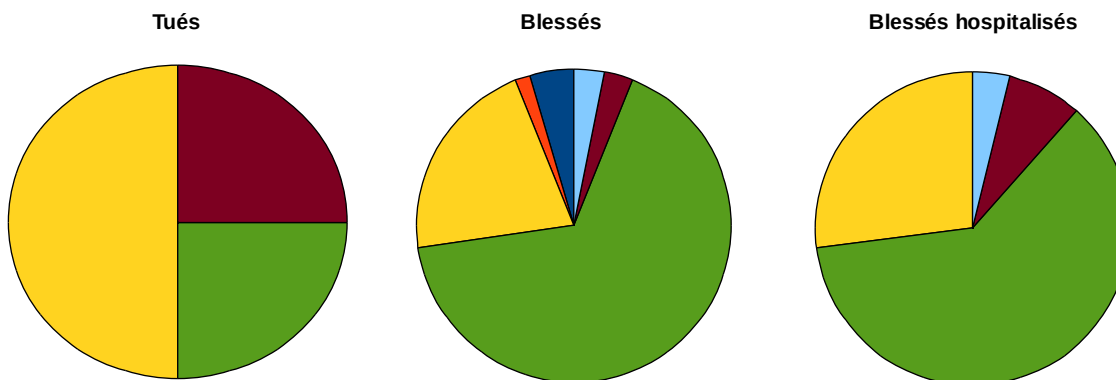
Sur les 5 dernières années, la part des victimes graves n'a jamais été aussi faible qu'en 2016 (13,1%).



### Bilan par classe d'âge

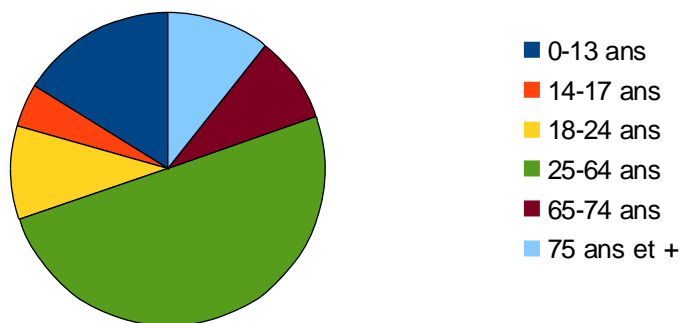
Les 25-64 ans sont les principales victimes des accidents avec alcoolémie positive. On constate également que la part des victimes âgées de 18 à 24 ans est supérieure à la part de cette classe d'âge dans la population départementale.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	3	0
14 – 17 ans	0	1	0
18 – 24 ans	2	14	7
25 – 64 ans	1	44	16
65 – 74 ans	1	2	2
75 ans et plus	0	2	1





### Répartition de la population par classes d'âge



### Bilan par catégorie d'utilisateur

Plus des 3/4 des victimes d'accidents impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie se situent dans la catégorie d'utilisateur « VL ou VU ». On remarque que les autres victimes sont des deux-roues motorisés.

catégorie d'utilisateur	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	0	0
Cycle	0	0	0
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	0	4	2
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	0	1	0
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	1	3	3
VL ou VU	3	57	20
PL	0	0	0
Autres modes	0	1	1



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

64 % des accidents avec alcoolémie positive n'impliquent qu'un seul véhicule. On remarque également que, dans 90 % des accidents, un « VL ou VU » est impliqué.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm <sup>3</sup>					
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	1				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	24			2		2	11	PL	
PL									Autre mode
Autre mode	1			1					
<b>Sur les 42 accidents</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

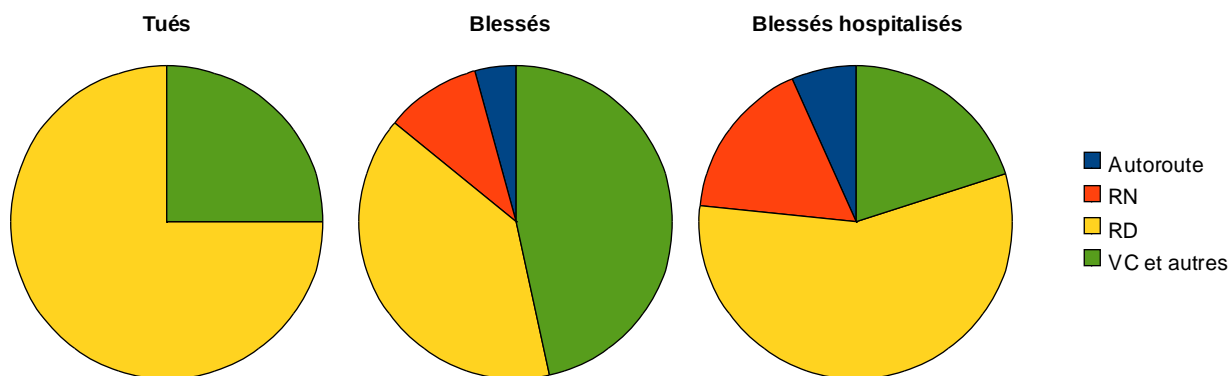
## Bilan par type de réseau

La moitié des accidents impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie (23) se situe sur routes départementales (RD). On note également que les accidents sur voies communales (VC et autres) sont nombreux (17).

Par contre, les victimes sont plus nombreuses sur VC et autres que sur RD. Enfin, la gravité des blessures est proportionnellement plus importante sur autoroutes et RN.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	1	0	3	2
RN	3	0	7	5
RD	23	3	28	17
VC et autres	17	1	33	6

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

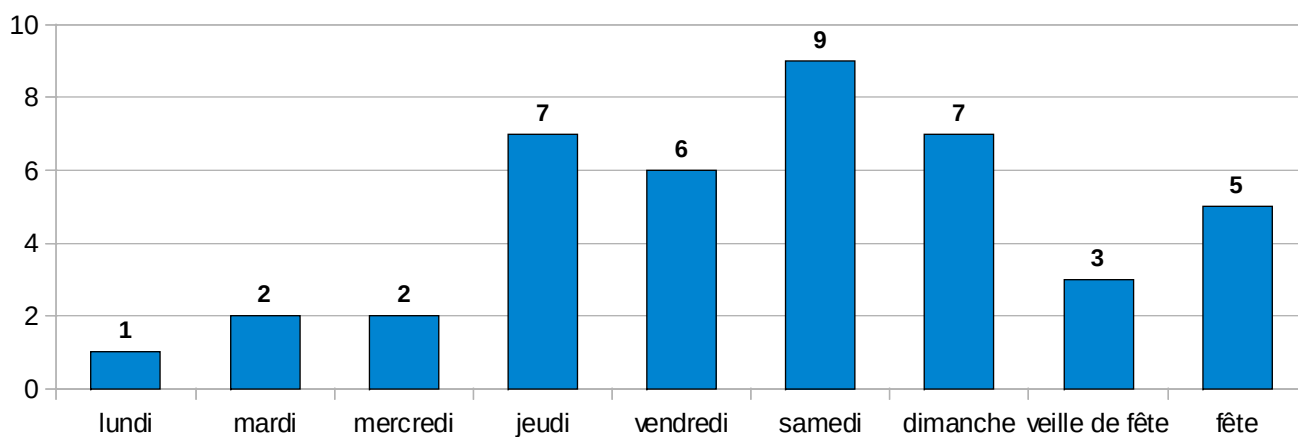


## Bilan par jour de la semaine

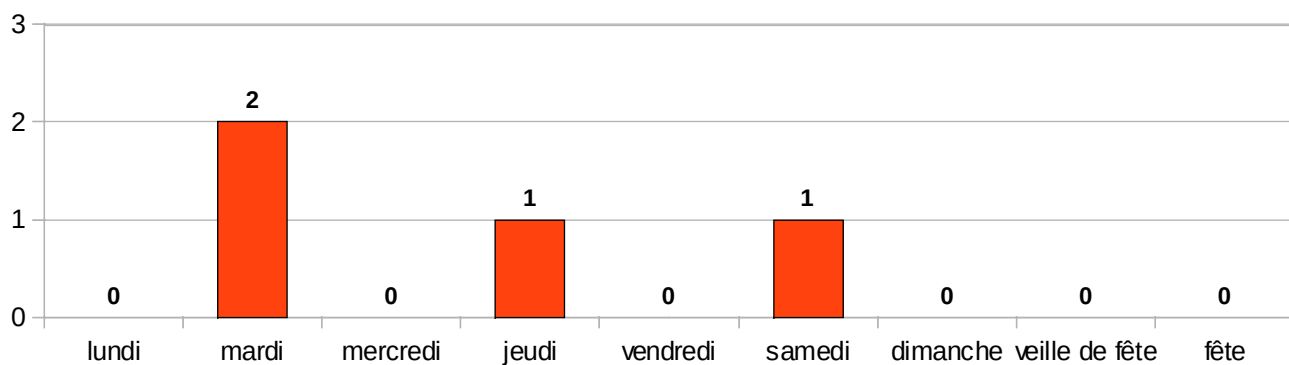
En 2016, les accidents impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie sont plus nombreux en fin de semaine (du jeudi au dimanche). Mais, proportionnellement, ce sont les veilles de fête et jours de fêtes qui ont un taux d'accidents avec alcoolémie positive le plus élevé.

jour	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
lundi	1	0	1	0
mardi	2	2	1	1
mercredi	2	0	2	0
jeudi	7	1	8	6
vendredi	6	0	10	3
samedi	9	1	20	5
dimanche	7	0	8	5
veille de fête	3	0	3	2
fête	5	0	13	4

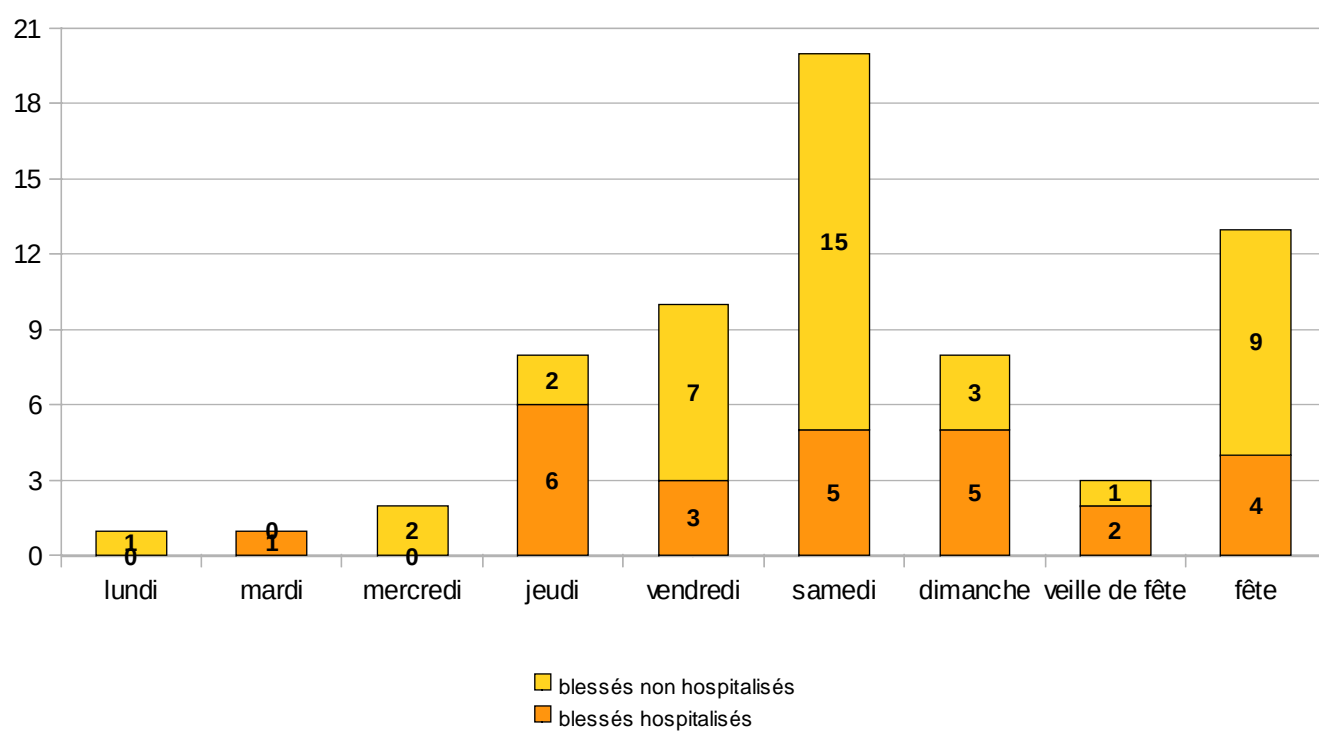
Répartition des accidents selon le jour



Répartition des tués selon le jour



## Répartition des blessés selon le jour

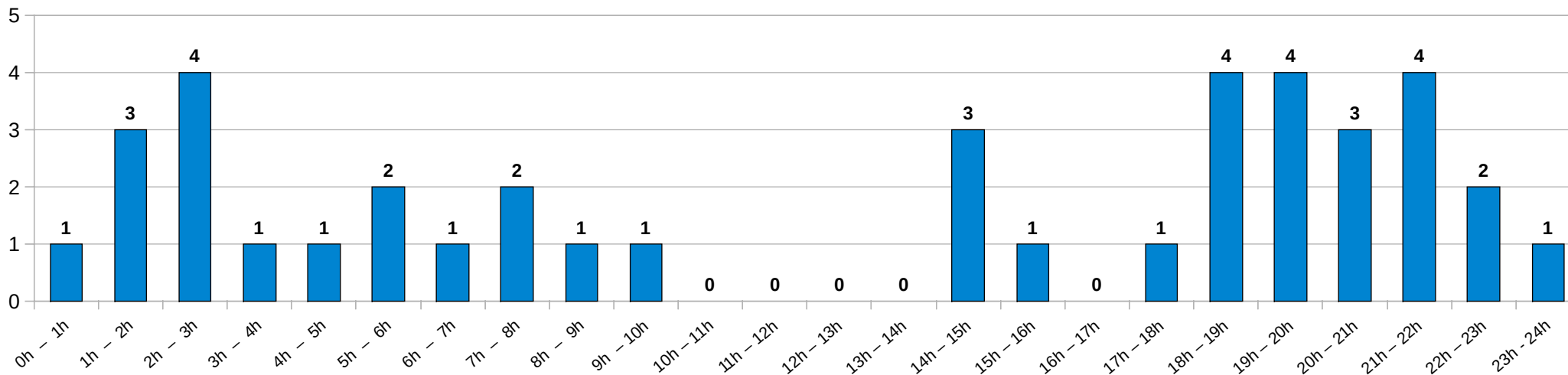


## Bilan par tranche horaire

Les accidents avec alcoolémie positive surviennent principalement en soirée et la nuit. On note toutefois quelques accidents sur la tranche horaire 14h-16h.

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

Répartition des accidents selon la tranche horaire

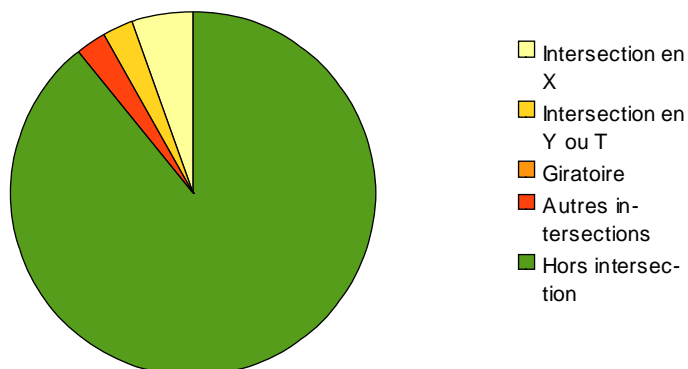


## Localisation des accidents

89 % des accidents avec alcoolémie positive ont lieu hors intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
2	1	0	1	4	33

Répartition des accidents en/hors intersection

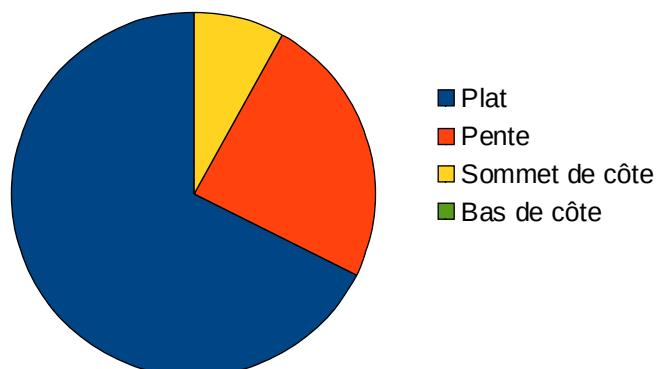


## Répartition des accidents suivant le profil en long

2/3 des accidents corporels impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie se localisent sur une section plate de route, au regard du profil en long. On note également que 25 % des accidents se situent en pente.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
25	9	3	0

Répartition des accidents suivant le profil en long

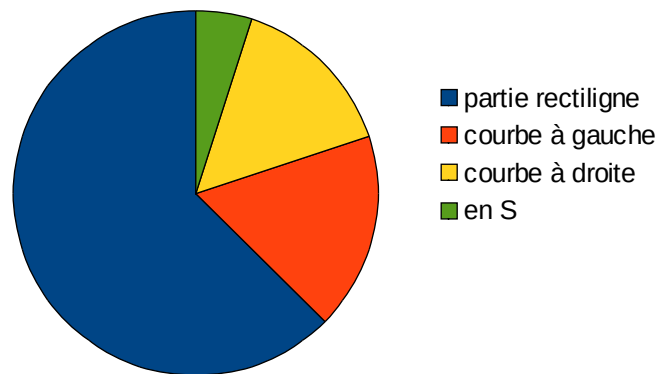


## Répartition des accidents suivant le tracé en plan

Alors que 22 % des accidents du département se produisent en courbe, on note que cette part atteint 37 % 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
25	7	6	2

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



## Suspensions administratives du permis de conduire

Le nombre de suspensions administratives du permis de conduire dues à l'alcool s'élève à 710 en 2016, soit 26 de moins qu'en 2015. Ce chiffre est encore une fois en baisse par rapport aux années précédentes. Cependant, chaque mois, dans la Vienne, ce sont en moyenne 59 personnes qui perdent momentanément leur permis à cause de l'alcool.



## Les stupéfiants

### **Les chiffres-clés de l'année**

Le bilan 2016 des accidents impliquant un conducteur contrôlé positif à au moins un produit stupéfiant s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
16	2	28	13

Il est néanmoins important de signaler que, sur les 423 accidents corporels recensés sur le département en 2016, 139 ont fait l'objet d'un dépistage de produits stupéfiants sur au moins un conducteur, soit 33 % des accidents.

Ainsi, parmi les 139 accidents, un conducteur s'est révélé positif à au moins un produit stupéfiant dans 16 cas, soit 12 %.

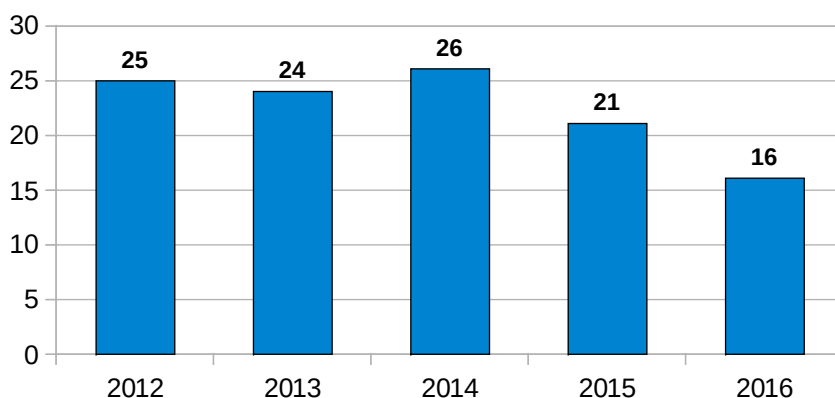
### **Évolution de l'accidentalité avec stupéfiants sur les 5 dernières années**

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

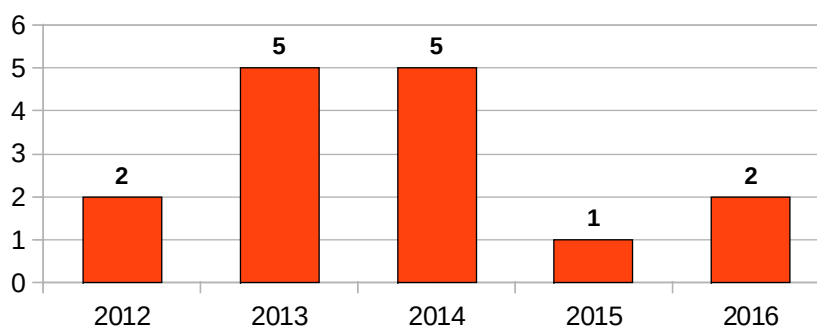
On note que le nombre d'accidents dont un conducteur s'est révélé positif à au moins un produit stupéfiant baisse pour la deuxième année consécutive. Pourtant, le nombre de victimes varie peu.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2012	25	2	35	24
2013	24	5	36	19
2014	26	5	28	16
2015	21	1	29	15
2016	16	2	28	13

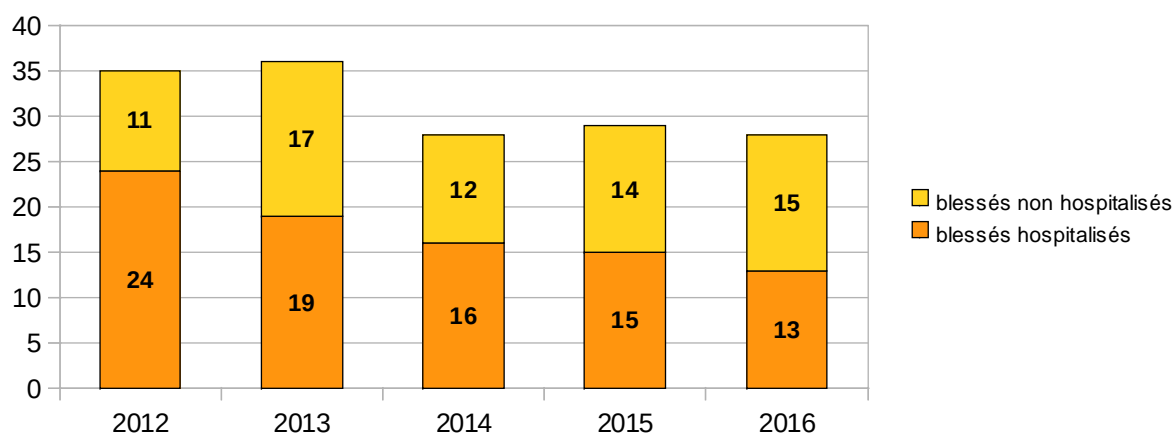
Evolution des accidents corporels



### Evolution du nombre de tués



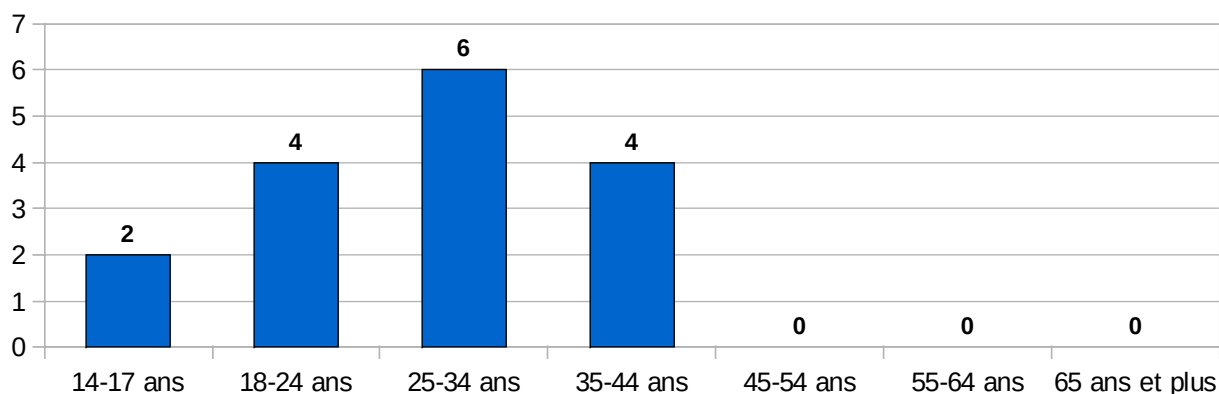
### Evolution du nombre de blessés



### Bilan par classe d'âge

On constate qu'en 2016, les accidents avec présence de stupéfiants concernent exclusivement les moins de 45 ans.

Partition par classes d'âge des conducteurs contrôlés positifs à au moins un produit stupé



## **Alcool et stupéfiants réunis**

### **Les chiffres-clés de l'année**

Le bilan 2016 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
10	1	20	7

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

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

On note quand même que ce nombre d'accidents est en baisse ces dernières années.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2012	18	1	24	15
2013	18	3	28	15
2014	15	1	15	9
2015	13	1	19	8
2016	10	1	20	7

## Enjeu « Les 75 ans et plus »

### Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2016 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
45	6	4	68	33	29	20

Les accidents impliquant une victime âgée d'au moins 75 ans représentent donc 10,6 % des accidents du département.

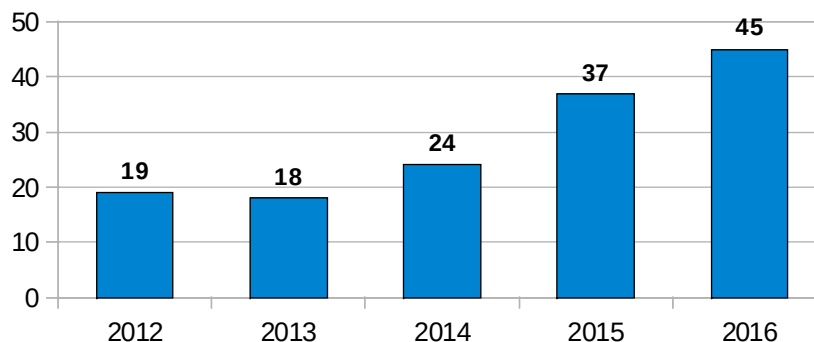
Pour rappel, les personnes âgées d'au moins 75 ans représentent 10,6 % de la population départementale.

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

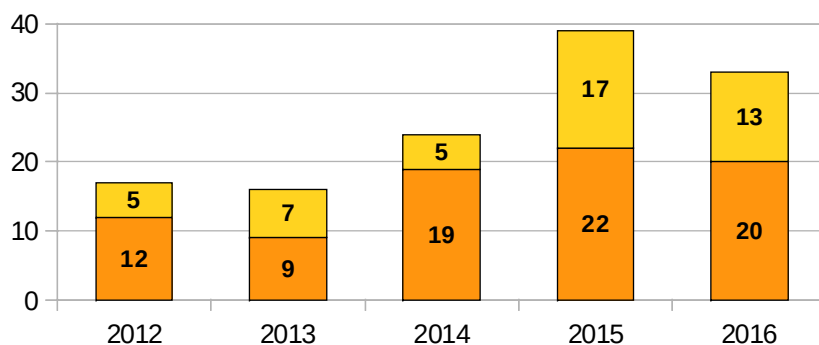
L'année 2016 confirme la tendance à la hausse entrevue ces dernières années pour les accidents. Le nombre de victimes, quant à lui, reste élevé (37) même s'il est inférieur à celui de 2015 (41).

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2012	19	8	17	12
2013	18	4	16	9
2014	24	2	24	19
2015	37	2	39	22
2016	45	4	33	20

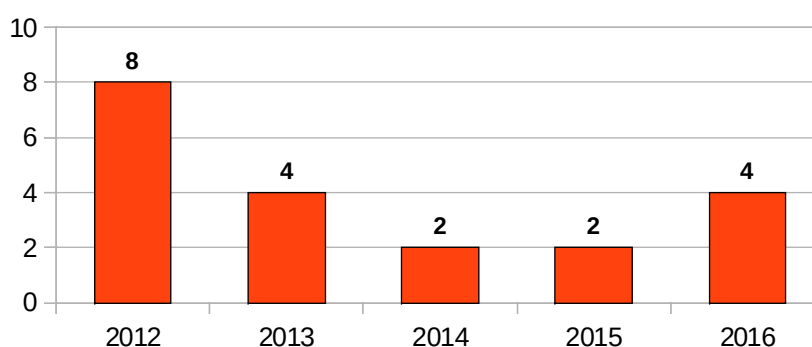
Evolution des accidents corporels



### Evolution du nombre de blessés



### Evolution du nombre de tués

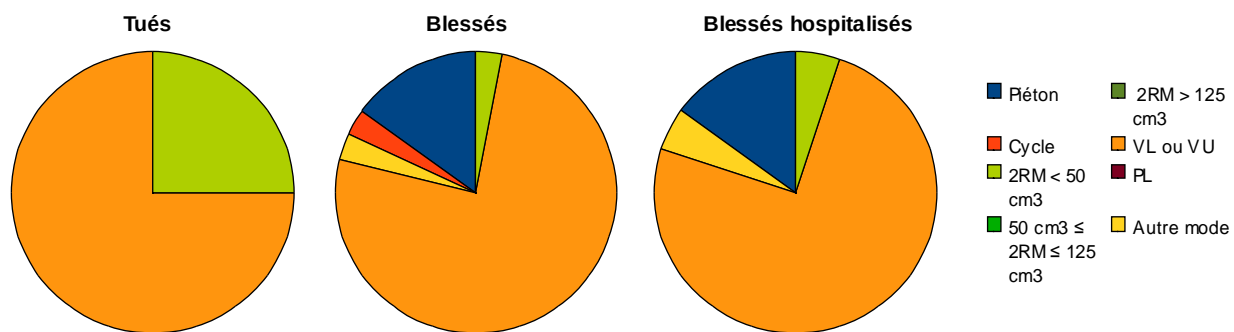


### Bilan des victimes « 75 ans et plus » par catégorie d'utilisateur

- blessés non hospitalisés
- blessés hospitalisés

La majorité des victimes se retrouve dans la catégorie d'utilisateurs « VL ou VU ». On constate également que, pour cette classe d'âge, les piétons sont plus exposés qu'habituellement.

catégorie d'utilisateur	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	5	3
Cycle	0	1	0
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	0	1	1
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	3	25	15
PL	0	0	0
Autres modes	1	1	1



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

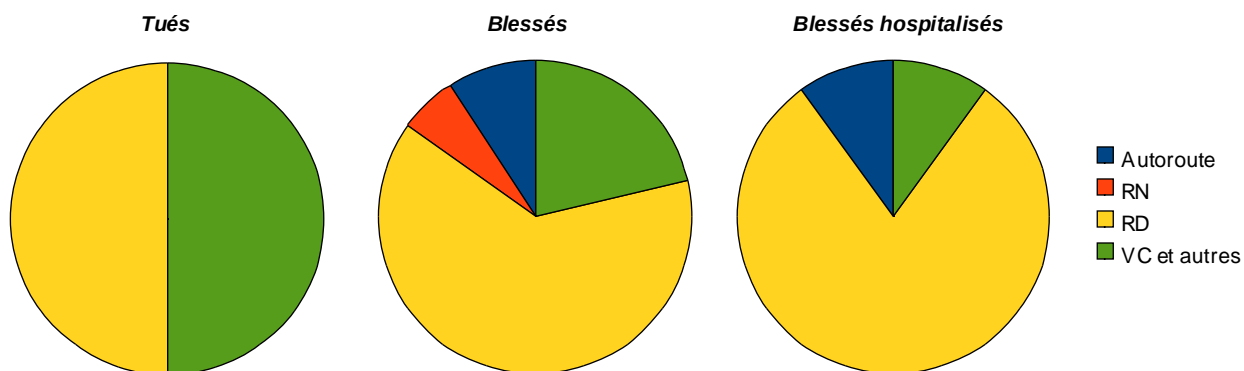
Seuls 2 accidents n'impliquent aucun VL ou VU. On note également que 15 % des accidents impliquent des piétons.

	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	7	7	2	1	2	2	18	PL	
PL							3		Autre mode
Autres modes	1						2		
<b>Sur les 45 accidents</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>43</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

## Bilan par type de réseau

Une grosse majorité des accidents impliquant une personne âgée de plus de 75 ans se situe sur routes départementales (RD) ou voies communales (VC). On note par ailleurs que les blessures sont plus importantes sur routes départementales que sur voies communales.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	3	0	3	2
RN	1	0	2	0
RD	19	2	21	16
VC et autres	9	2	7	2



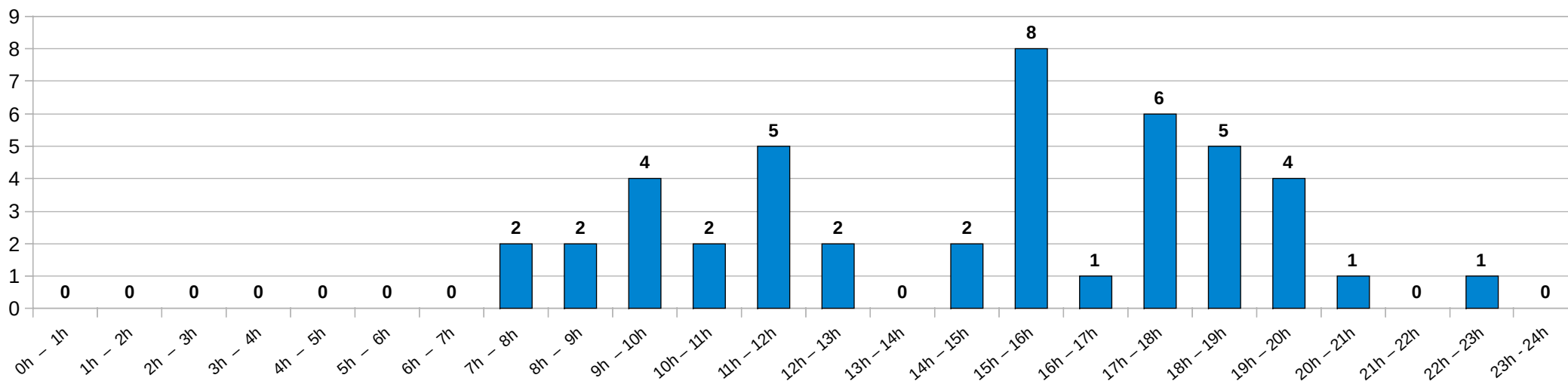


## Bilan par tranche horaire

En 2016, les accidents impliquant une personne âgée d'au moins 75 ans se produisent en journée, et majoritairement dans l'après-midi. On note d'ailleurs un pic sur le créneau 15h-16h.

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

Répartition des accidents selon la tranche horaire



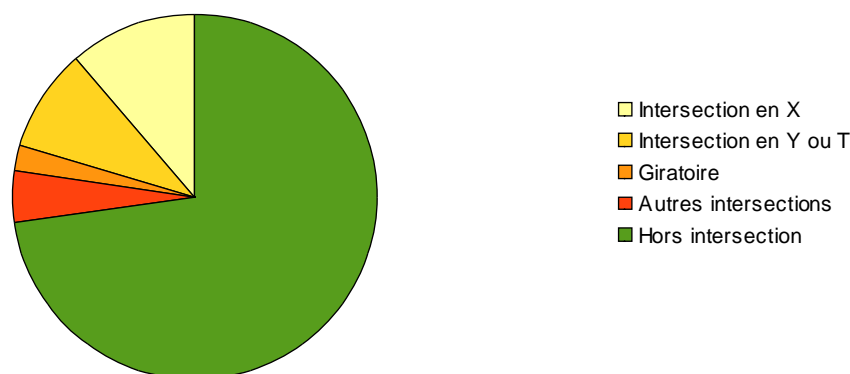
## Localisation des accidents

Plus des 2/3 des accidents (32) ont lieu hors intersection.

Par ailleurs, en intersection, ce sont celles en X, Y ou T qui dénombrent le plus grand nombre d'accidents (9).

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
5	4	1	2	12	32

Répartition des accidents en/hors intersection

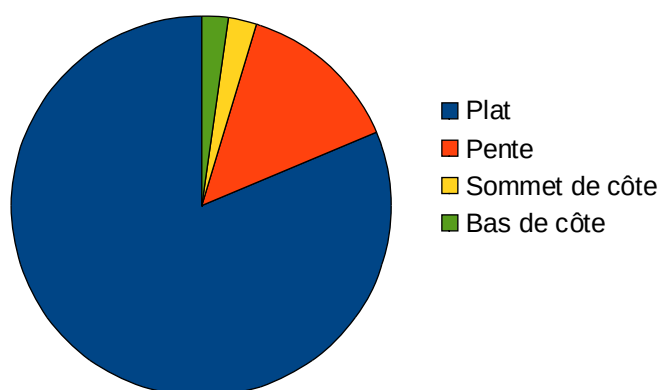


## Répartition des accidents des 75 ans et plus suivant le profil en long

Une très grande majorité des accidents survient sur une section de route plate.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
35	6	1	1

Répartition des accidents suivant le profil en long

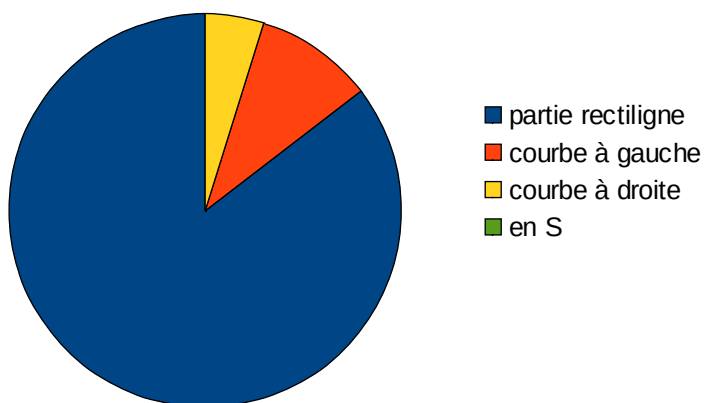


## Répartition des accidents suivant le tracé en plan

Les accidents en partie rectiligne sont largement majoritaires chez les victimes âgées d'au moins 75 ans.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
35	4	2	0

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



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

### Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2016 de l'accidentalité dans la communauté d'agglomération de Grand Poitiers s'établit comme suit :

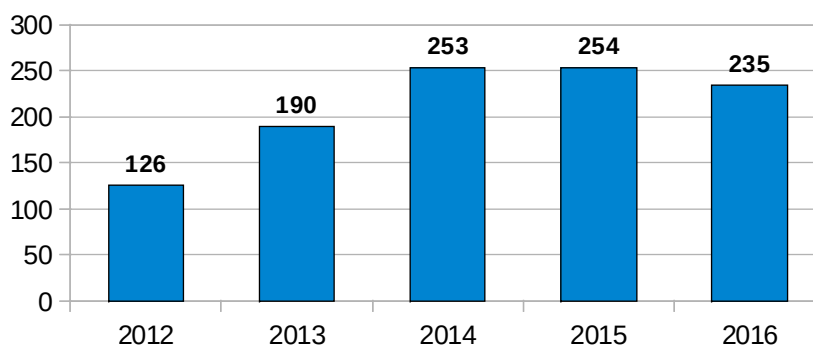
Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
235	3	324	51

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

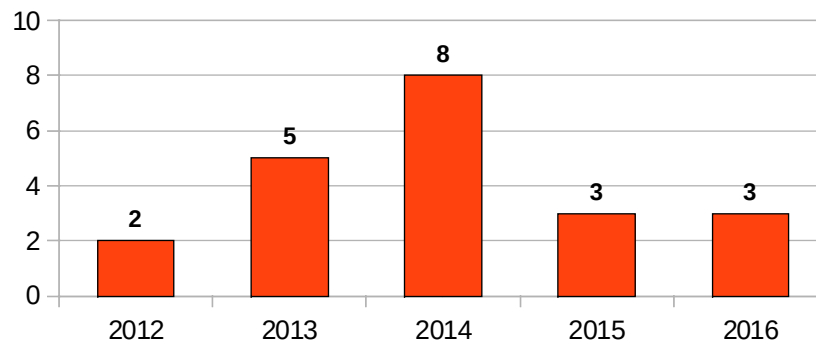
Après avoir connu une augmentation ces dernières années des nombres d'accidents et de blessés, on constate que ces derniers sont en baisse en 2016 (respectivement -19 et -28 par rapport à 2015). Ces chiffres restent cependant supérieurs aux années 2012 et 2013. Les victimes graves, quant à elles, ne suivent pas la même tendance : en 2016, leur nombre (54) est supérieur à celui de 2015 (41) mais reste inférieur aux années précédentes.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2012	126	2	195	64
2013	190	5	268	70
2014	253	8	344	66
2015	254	3	352	38
2016	235	3	324	51

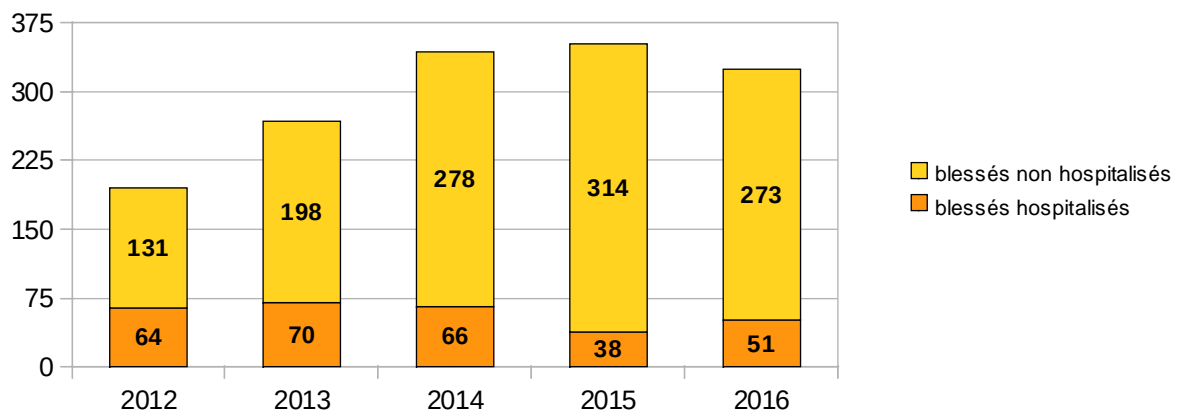
Evolution des accidents corporels



### Evolution du nombre de tués



### Evolution des blessés

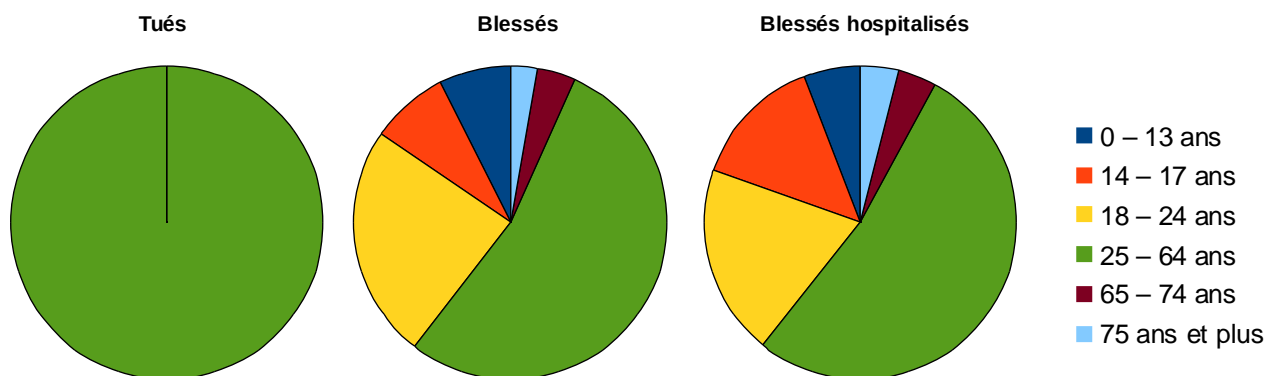


### Bilan par classe d'âge

Comme en 2014 et 2015, la moitié des blessés recensés en 2016 sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers sont des personnes âgées de 25 à 64 ans. On note d'ailleurs que les 3 tués font partie de cette classe d'âge.

En outre, 40 % des victimes ont moins de 25 ans.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	24	3
14 – 17 ans	0	26	7
18 – 24 ans	0	78	10
25 – 64 ans	3	174	27
65 – 74 ans	0	13	2
75 ans et plus	0	9	2

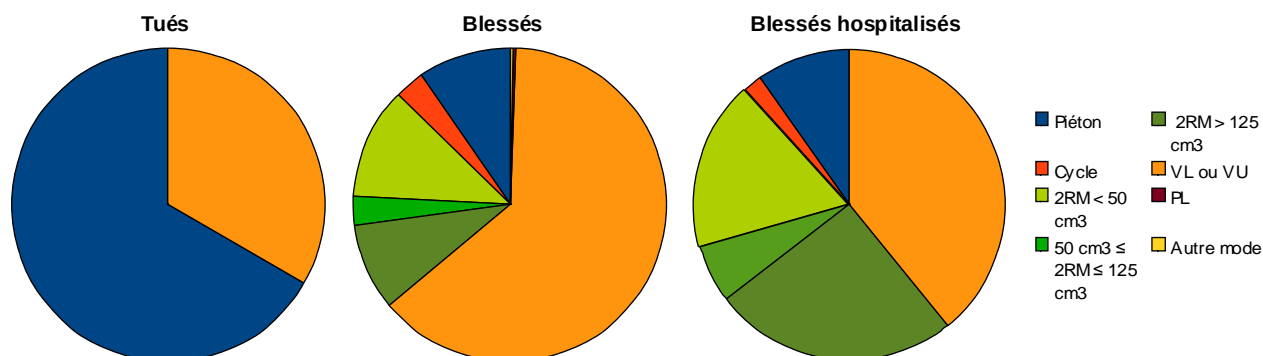


### Bilan par catégorie d'usager

63 % des blessés recensés sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers sont des usagers de VL/VU. Par contre, quand on s'intéresse aux victimes graves, on note que 46 % sont des deux-roues motorisés, 39 % des usagers de VL/VU et 13 % des piétons.

On remarque enfin que 2 des 3 tués sont des piétons.

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	2	31	5
Cycle	0	10	1
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	0	37	9
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>	0	10	3
2RM > 125 cm <sup>3</sup>	0	29	13
VL ou VU	1	205	20
PL	0	1	0
Autres modes	0	1	0



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

20 % des accidents recensés sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers n'impliquent qu'un seul véhicule. Par ailleurs, 94 % des accidents impliquent un VL ou VU. Enfin, on remarque que 31 % des accidents impliquent un deux-roues motorisé et 14 % un piéton.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm <sup>3</sup>					
2RM < 50 cm <sup>3</sup>	6				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>	6						VL ou VU		
VL ou VU	31	34	9	27	9	20	88	PL	
PL							6	1	Autre mode
Autre mode							3		
<b>Sur les 235 accidents</b>	<b>44</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>33</b>	<b>11</b>	<b>26</b>	<b>221</b>	<b>6</b>	<b>3</b>

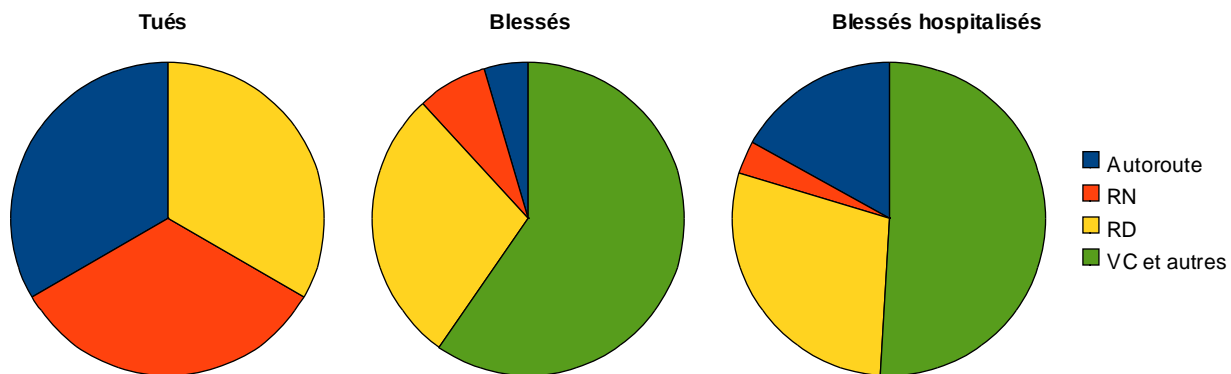
## Bilan par type de réseau

72 % des accidents survenant sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers ont lieu sur voies communales (ou autres) et 33 % sur routes départementales. On note également que 86 % des blessés le sont sur un de ces deux réseaux.

Par contre, 2 des 3 tués sont recensés sur autoroute ou routes nationales.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	5	1	17	10
RN	18	1	27	2
RD	78	1	106	17
VC et autres	170	0	222	30

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



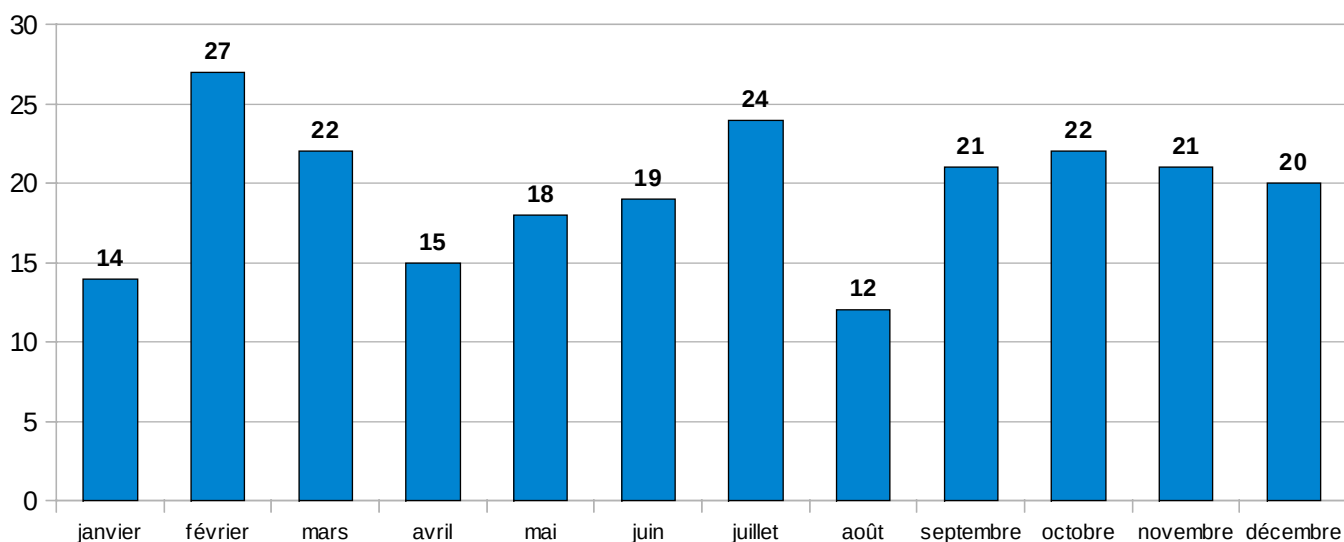


## Bilan par mois

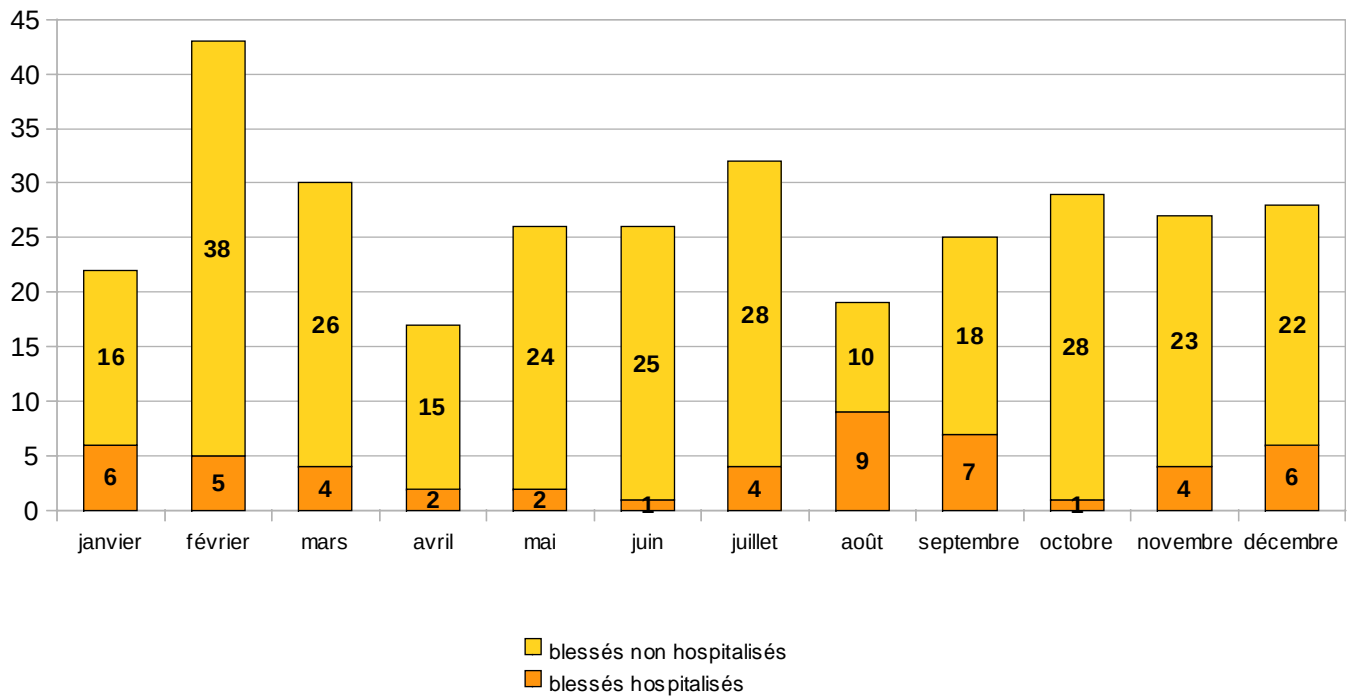
C'est en février où l'on dénombre les plus grands nombres d'accidents (27) et de blessés (43). A l'inverse, le mois d'août recense peu d'accidents (12). Par contre, c'est en août où les accidents sont les plus graves : la moitié des victimes sont des victimes graves.

mois	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
janvier	14	0	22	6
février	27	0	43	5
mars	22	0	30	4
avril	15	1	17	2
mai	18	0	26	2
juin	19	1	26	1
juillet	24	0	32	4
août	12	1	19	9
septembre	21	0	25	7
octobre	22	0	29	1
novembre	21	0	27	4
décembre	20	0	28	6

Répartition des accidents par mois



## Répartition des blessés par mois

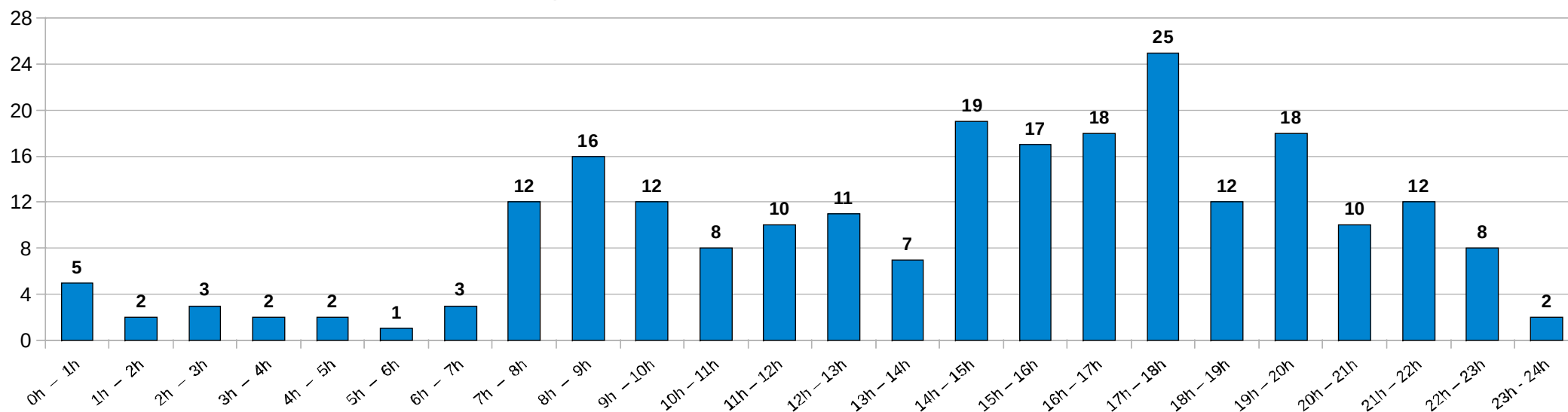


## Bilan par tranche horaire

On remarque que les accidents sont nombreux en journée, et notamment l'après-midi. Les heures des trajets domicile-travail ou domicile-école ressortent également, comme le montrent les pics sur les créneaux 8h-9h pour le matin et 17h-19h pour l'après-midi.

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	5	2	3	2	2	1	3	12	16	12	8	10	11	7	19	17	18	25	12	18	10	12	8	2

Répartition des accidents selon la tranche horaire



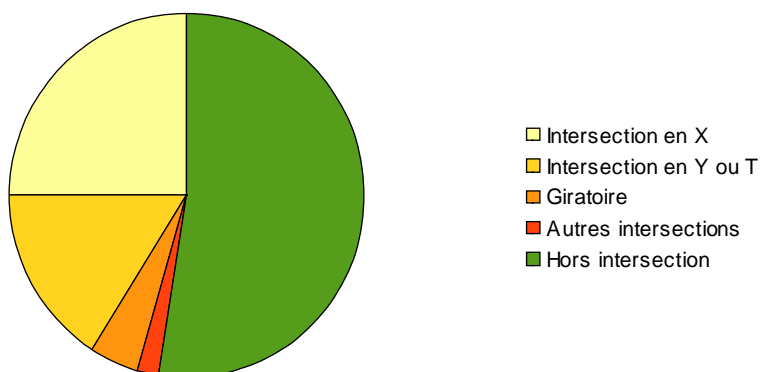
## Localisation des accidents

Quasiment la moitié des accidents survenant sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers ont lieu en intersection. Ce taux est plus élevé par rapport à l'accidentalité du département (33%).

Ces accidents en intersection 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	
50	32	9	4	95	105

Répartition des accidents en/hors agglomération



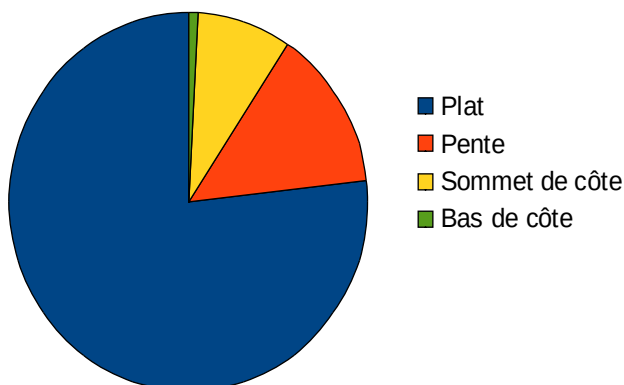
## Répartition des accidents suivant le profil en long

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

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
188	34	21	2

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le profil en long



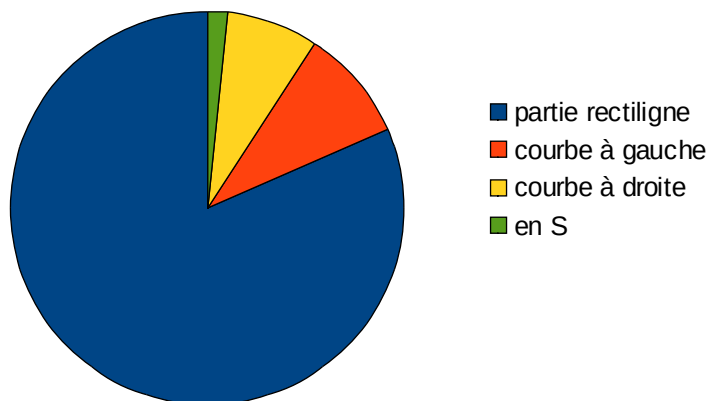
## Répartition des accidents suivant le tracé en plan

82 % des accidents surviennent sur des parties rectilignes de route.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
195	22	18	4

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



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

### Les chiffres-clés

Le bilan 2016 des accidents survenus sur la RD 162 s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
35	0	50	7



On constate que les accidents et les blessés de la RD 162 représentent 15 % des accidents et blessés recensés sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers.

Pour rappel, la RD 162 ne représente qu'un linéaire de 10 km. Le trafic y est toutefois de 26 010 véh/j dans le secteur de Saint-Benoît, au PR 7+360.

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

Après avoir connu un nombre d'accidents et de blessés en augmentation ces dernières années, on constate qu'en 2016 ces chiffres sont en baisse.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2012	15	0	25	5
2013	29	1	45	10
2014	35	1	55	6
2015	41	0	61	4
2016	35	0	50	7

## Thématique « Vitesse »

### Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2016 des infractions relevées par les radars vitesse s'établit comme suit :

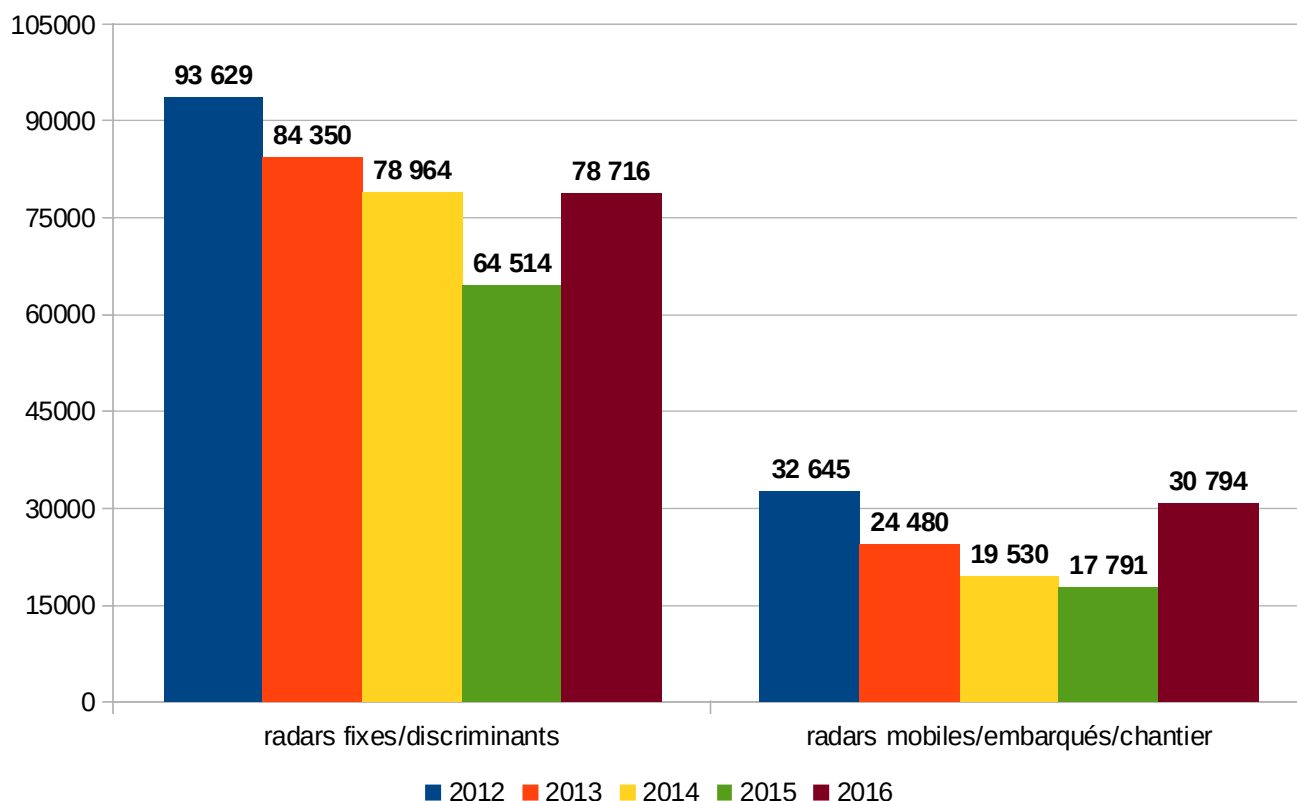
Radars fixes / discriminants CSA	Radars embarqués / mobiles / chantier CSA	Radars hors CSA	Total
78 716	30 794	5 632	115 142

CSA : Contrôle Sanction Automatisé

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

Les infractions relevées par les radars automatiques repartent à la hausse en 2016 du fait de la mise en service de la fonction double sens sur les radars fixes et de l'apparition des premiers radars chantier.

Infractions relevées par les radars vitesse

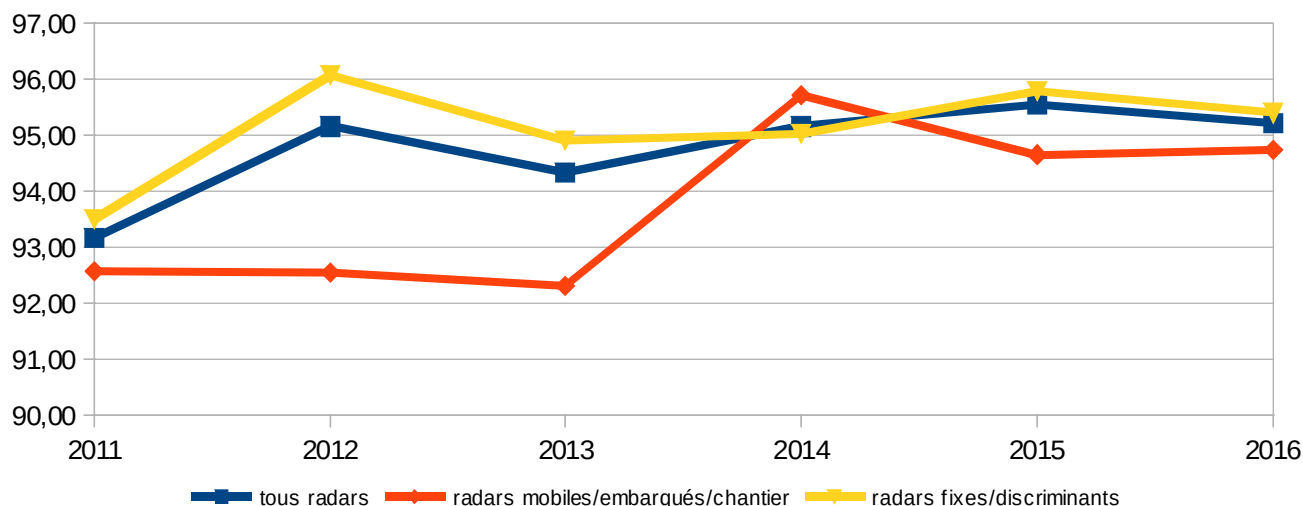


## Nature des excès de vitesse

Sur l'année 2016, 95,22 % 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
104 305	3 836	898	317	188

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 109 510 infractions relevées en 2016 par les radars automatiques fixes, discriminants, mobiles, embarqués et chantier, 19 719 sont imputables à des véhicules immatriculés à l'étranger, soit 18 %. Ce sont logiquement les axes de transit qui mettent en évidence les pourcentages les plus élevés, notamment l'autoroute A10.

Radars	Infractions 2016	dont véhicules étrangers	% véhicules étrangers
Vouneuil-sous-Biard (A10 Paris → Province)	3 176	1 710	54%
Vouneuil-sous-Biard (A10 Province → Paris)	6 173	3 073	50%
Vivonne (RN 10)	12 334	5 189	42%
Châtellerault (A10)	7 889	3 309	42%
Varennes (RD 347)	8 055	1 758	22%



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

Le nombre de suspensions administratives du permis de conduire dues à la vitesse s'élève à 177 en 2016, soit 43 suspensions de plus (+32 %) par rapport à 2015.

## « Accidents mortels »

### Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2016 des accidents mortels s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
27	29	14	9

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

Parmi les 27 accidents mortels, 26 impliquent des Véhicules Légers (VL) ou Véhicules Utilitaires (VU).

On note également que 56 % des accidents mortels n'impliquent qu'un seul véhicule.

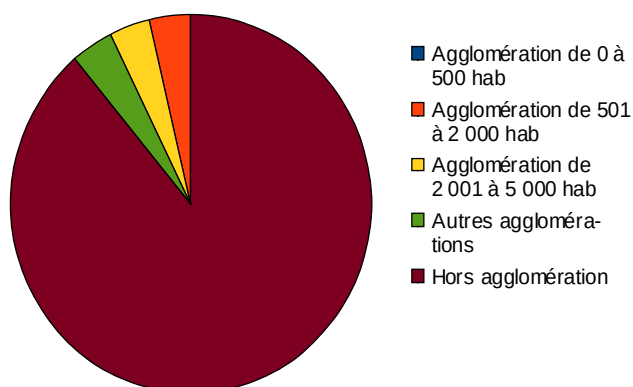
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm <sup>3</sup>					
2RM < 50 cm <sup>3</sup>					50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>				
50 cm <sup>3</sup> ≤ 2RM ≤ 125 cm <sup>3</sup>						2RM > 125 cm <sup>3</sup>			
2RM > 125 cm <sup>3</sup>							VL ou VU		
VL ou VU	14	2	1			2	6	PL	
PL							3	1	Autre mode
Autre mode	1								
<b>Sur les 27 accidents</b>	<b>15</b>	<b>2</b>	<b>1</b>			<b>2</b>	<b>26</b>	<b>3</b>	<b>1</b>

## Localisation des accidents

9 accidents mortels sur 10 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	1	1	3	24

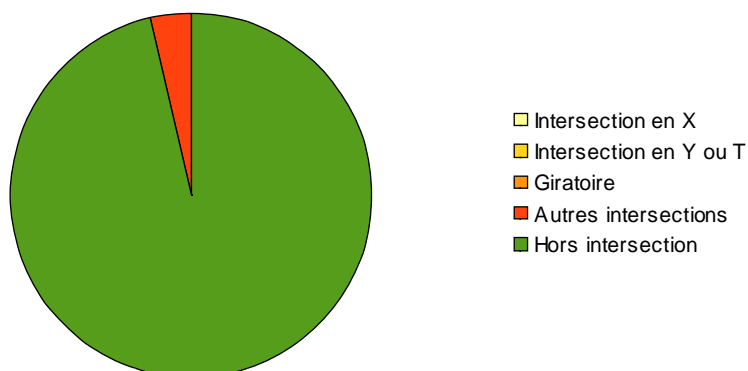
Répartition des accidents en/hors agglomération



La quasi-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	1	1	26

Répartition des accidents en/hors intersection

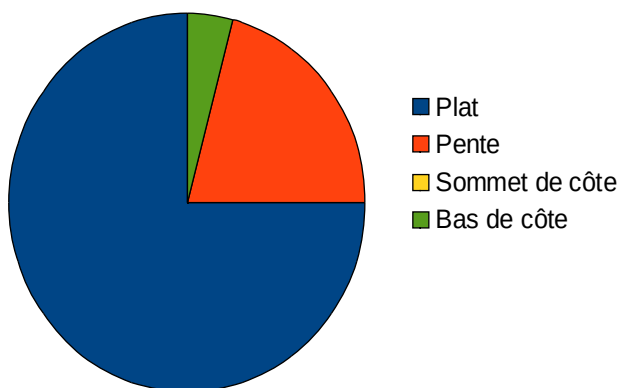


### Répartition des accidents suivant le profil en long

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

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
18	5	0	1

Répartition des accidents suivant le profil en long

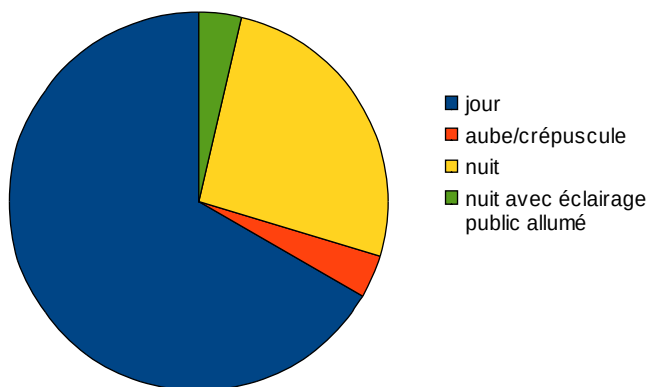


### Luminosité au moment des accidents

2/3 des accidents mortels ont lieu de jour.

jour	aube/crépuscule	nuit	nuit avec éclairage public allumé
18	1	7	1

Luminosité lors des accidents mortels



## Les facteurs les plus fréquents relevés lors des enquêtes simplifiées menées sur tout accident mortel en 2016

En 2016, on constate que les facteurs liés à l'usager sont, une fois encore, très majoritaires dans les accidents mortels. Ainsi, on note que les conduites addictives (alcool, stupéfiants ou médicaments), la vitesse (excessive, inadaptée ou aggravant les conséquences humaines) et l'inattention sont les facteurs les plus récurrents.

Il ne faut pourtant pas oublier la non-maitrise du véhicule (qui est souvent liée à la vitesse), l'inaptitude à la conduite (pratique récente, limitée, formation), les problèmes de sécurité individuelle (non-port de la ceinture, siège enfant inadapté) et les malaises.

On relève également des facteurs liés au piéton dans les deux accidents mortels impliquant un piéton.

A un degré moindre, on recense des facteurs liés à la météo (pluie, brouillard), à l'entretien du véhicule (état, équipements) et à la chaussée (tracé sinueux, éclairage, accotements).

Principaux facteurs ayant influé dans les accidents mortels

