



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfet de la Vienne

BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE DANS LA VIENNE - ANNÉE 2011



**DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES**

OBSERVATOIRE DÉPARTEMENTAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

SOMMAIRE

Introduction	3
Synthèse - résumé	4
Bilan général de l'accidentalité	6
Bilan thématique de l'accidentalité	17
Accidentalité des 14-24 ans	17
Accidentalité des deux roues motorisés	26
Accidentalité routière avec alcoolémie positive	36
Vitesse des usagers de la route – infractions et évolution	46
Accidentalité sur le territoire de « Grand Poitiers »	49
Accidentalité des 60 ans et plus	59
Stupéfiants	68
Accidents mortels	70

INTRODUCTION

Si l'objectif national de réduction de l'accidentalité routière à moins de 3000 tués fin 2012 semble très difficile à atteindre, la sécurité routière reste plus que jamais un enjeu majeur de l'État pour les années à venir, au travers notamment d'une lutte continue contre la recrudescence des comportements accidentogènes.

Le déploiement local de ces objectifs à l'échelle d'un département nécessite une connaissance fine de l'accidentalité routière locale et de ses facteurs. Le présent document a ainsi été élaboré dans l'objectif de cerner au mieux les principales caractéristiques de l'accidentalité 2011 du département de la Vienne. Il reprend pour cela les différents enjeux définis au sein du Document Général d'Orientation (DGO) pour les années 2008 à 2012, qui met en évidence cinq enjeux principaux dans la Vienne :

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

Ce document s'intéresse également aux 60 ans et plus, ainsi qu'aux stupéfiants. Il permet aussi de caractériser plus précisément les accidents mortels survenus en 2011.

Les données analysées dans ce document sont principalement issues des bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) des forces de l'ordre.

SYNTHÈSE - RÉSUMÉ

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

Bilan général

- Diminution continue des accidents corporels ;
- Retour du nombre de tués au niveau de 2009 et légère hausse du nombre de blessés ;
- Sur-représentation des 18-24 ans dans les accidents ;
- Majorité des victimes sur routes départementales ;
- Pics des accidents aux heures d'embauche et de débauche.

Enjeu « Jeunes »

- Implication des 14-24 ans dans près de la moitié des accidents recensés ;
- Sur-représentation des 14-24 ans parmi les victimes d'accidents ;
- Victimes de 14 à 17 ans principalement sur deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm³ ;
- Victimes de 18 à 24 ans principalement en véhicules légers ou utilitaires (VL/VU).

Enjeu « Deux-roues motorisés »

- Diminution tendancielle des accidents malgré un nombre de victimes graves à la hausse ;
- Principales victimes rencontrées parmi les 25-59 ans.

Enjeu « Alcool »

- Augmentation des accidents avec alcoolémie positive et des blessés mais baisse des tués ;
- Sur-représentation des 18-24 ans dans les accidents ;
- 68% des accidents survenant les vendredi, samedi et dimanche ;
- Tous les accidents mortels sont survenus le dimanche ;
- 2/3 des accidents impliquant un seul véhicule ;
- Accidents survenant principalement en soirée, la nuit et à l'aube.

Enjeu « Vitesse »

- Diminution des infractions malgré un nombre de radars en hausse ;
- 93% des excès de vitesse n'excédant pas 20 km/h ;
- 16% des infractions imputables à des véhicules immatriculés à l'étranger.

Enjeu « Communauté d'agglomération de Grand Poitiers »

- Diminution du nombre d'accidents et de victimes ;
- Vulnérabilité des deux-roues motorisés et des piétons ;
- Pics des accidents aux heures d'embauche et de débauche ;
- Baisse des accidents et victimes sur la RD 162, même si 16% des accidents et blessés de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers restent concentrés sur 10 km (linéaire de la RD 162).

« *Les 60 ans et plus* »

- Augmentation du nombre d'accidents et de victimes par rapport aux 2 dernières années ;
- Vulnérabilité des piétons dans cette classe d'âge ;
- Majorité d'accidents en intersection pour les 75 ans et plus.

« *Les stupéfiants* »

- Augmentation des dépistages lors d'accidents corporels mais stabilité des contrôles positifs ;
- Nombre important de tués dans ce type d'accident ;
- Concerne principalement les 18-44 ans.

« *Accidents mortels* »

- 42% des accidents mortels de nuit ;
- Répétition du facteur « fatigue/vigilance » dans les causes des accidents mortels.

BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2011 de l'accidentalité dans le département de la Vienne s'établit comme suit :

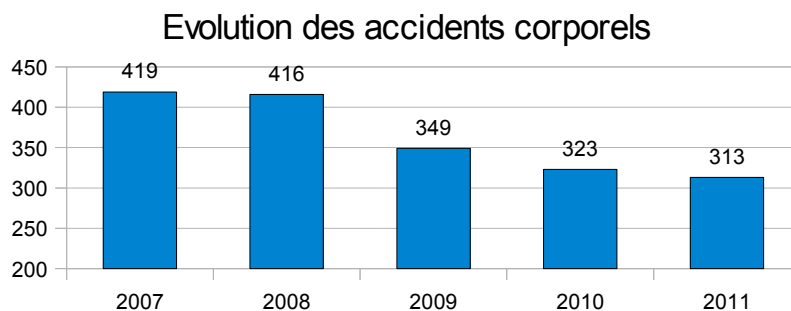
Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
313	22	444	197

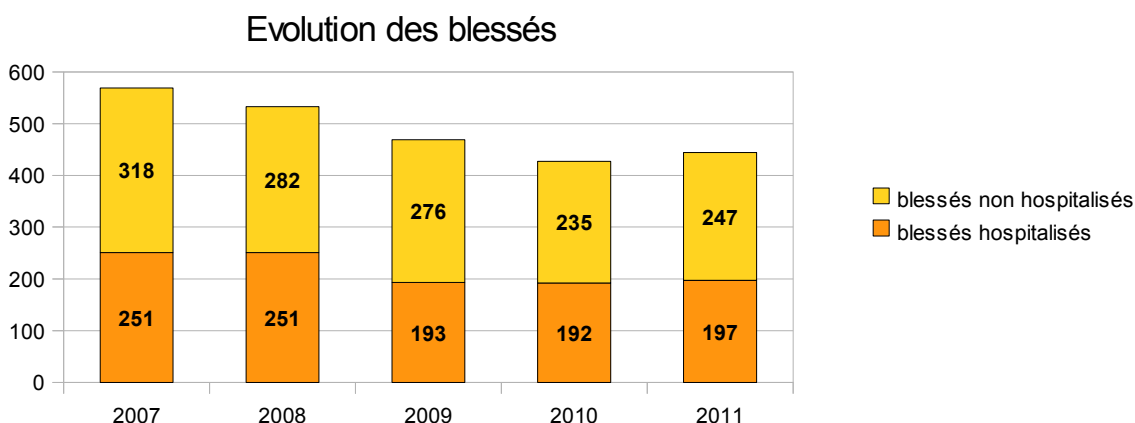
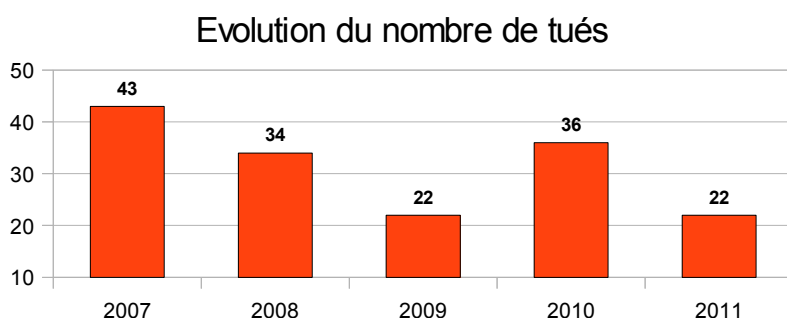
Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

Bien que le nombre d'accidents continue à baisser en 2011, on constate que le nombre de victimes est quasi-stable par rapport à 2010 (466 contre 463). On remarque cependant que le nombre de tués redescend à son niveau de 2009 (22) et que les blessés sont légèrement plus nombreux qu'en 2010 (+17).

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

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2007	419	43	569	251
2008	416	34	533	251
2009	349	22	469	193
2010	323	36	427	192
2011	313	22	444	197





Comparaison 2010-2011 de l'accidentalité locale avec celle de la région Poitou-Charentes et celle de la France

L'évolution des accidents dans la Vienne (-3,1%) est sensiblement similaire à celles du Poitou-Charentes et de la France (respectivement -2,9% et -3,4%).

En France, le nombre de blessés diminue (-3,9%) alors qu'il augmente en Poitou-Charentes (+0,8%) et en Vienne (+4%).

Dans le Poitou-Charentes, le nombre de tués a baissé significativement (-35), particulièrement en Vienne (-14). Pour la France, la baisse est très légère (-29).

	période	accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	2010	323	36	427	192
	2011	313	22	444	197
	évolution	- 3,1 %	- 38,9 %	+ 4%	+ 2,6 %
Poitou-Charentes	2010	1 733	185	2 109	889
	2011	1 682	150	2 126	946
	évolution	- 2,9 %	- 18,9 %	+ 0,8 %	+ 6,4 %
France métropolitaine	2010	67 288	3 992	84 461	30 393
	2011	65 024	3 963	81 251	29 679
	évolution	- 3,4 %	- 0,7 %	- 3,8 %	- 2,3 %

Comparaison 2007-2011 de l'accidentalité locale avec celle de la région Poitou-Charentes et celle de la France

Sur une période de 5 ans, tous les indicateurs sont à la baisse, que ce soit au niveau départemental, régional ou national. Ainsi, le nombre d'accidents a baissé de 25% dans la Vienne, contre respectivement 10% et 20% en Poitou-Charentes et en France.

On constate que l'évolution des blessés est semblable dans la Vienne et en France (environ -22%). Elle est moindre pour le Poitou-Charentes (-11%). Pour les tués, la Vienne a connu une impressionnante baisse (-48%) qu'il faut relativiser puisque les nombres comparés sont faibles et qu'ils peuvent varier significativement d'une année sur l'autre (pour exemple, on a recensé 36 tués en 2010). Cependant, en s'intéressant à l'échelon national, on s'aperçoit qu'en 2011, 657 vies ont été sauvées par rapport à 2007, soit une baisse de 14%.

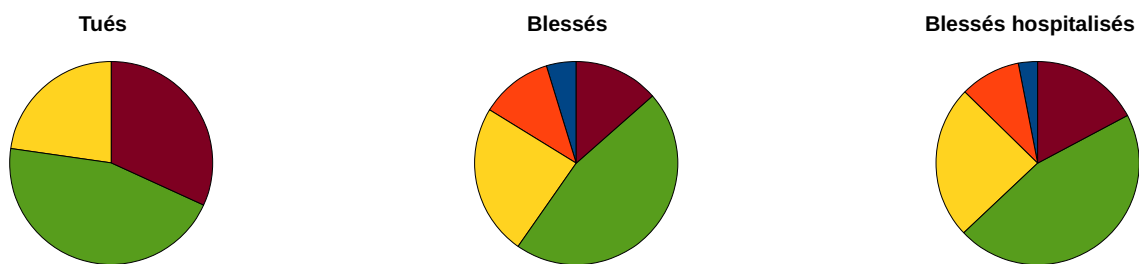
	période	accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	2007	419	43	569	251
	2011	313	22	444	197
	évolution	- 25,3 %	- 48,8 %	- 22 %	- 21,5 %
Poitou-Charentes	2007	1 883	190	2 397	1 061
	2011	1 682	150	2 126	946
	évolution	- 10,7 %	- 21,1 %	- 11,3 %	- 10,8 %
France métropolitaine	2007	81 272	4 620	103 201	38 615
	2011	65 024	3 963	81 251	29 679
	évolution	- 20 %	- 14,2 %	- 21,3 %	- 23,1 %

Bilan par classe d'âge

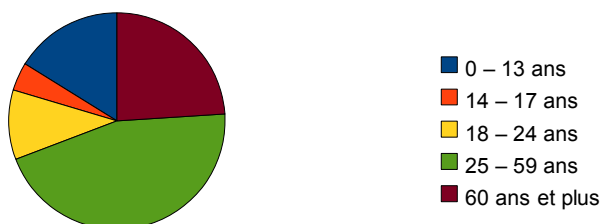
Même si les 25-59 ans restent les principales victimes de la route en 2011, la classe d'âge des 18-24 ans est de loin la plus touchée par l'accidentalité routière au regard de sa représentation dans la population de la Vienne.

On peut également noter la part importante des plus de 60 ans dans le nombre de tués (7 sur 22).

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	21	6
14 – 17 ans	0	51	19
18 – 24 ans	5	107	48
25 – 59 ans	10	205	90
60 ans et plus	7	60	34



Répartition de la population par classes d'âge



Bilan par catégorie d'usager

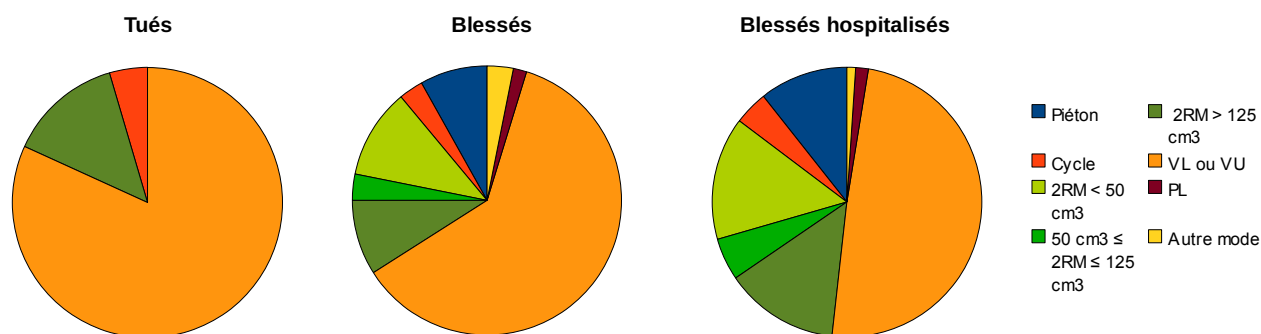
Une très grande majorité des accidents (87%) a impliqué au moins un VL ou VU (Véhicule Léger ou Véhicule Utilitaire). Par contre, 52% seulement des victimes graves sont des usagers de VL ou VU.

En outre, on observe que les deux-roues motorisés (2RM) sont impliqués dans 29% des accidents corporels recensés dans la Vienne en 2011. Ils représentent ainsi 31% des victimes graves d'accidents.

On remarque enfin que 11% des blessés hospitalisés sont des piétons.

catégorie d'usager	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	37	0	36	21
Cycle	14	1	13	8
2RM < 50 cm ³	43	0	48	29
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	12	0	14	10
2RM > 125 cm ³	37	3	40	27
VL ou VU	272	18	272	97
PL	19	0	7	3
Autres modes	13	0	14	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

Les accidents impliquant aux moins 2 VL (ou VU) sont les plus nombreux (97). Ils représentent 31% des accidents. On peut aussi noter que 19% des accidents concernent un VL (ou VU) seul.

Sur les 92 accidents de deux-roues motorisé (2RM), 65 (soit 71%) impliquent également un VL (ou VU).

Enfin, on recense 30 collisions entre un piéton et un VL (ou VU), soit 10% des accidents.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle	2	1		2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	4			2	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	4	1				2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	10	1	1			1	VL ou VU		
VL ou VU	61	30	10	36	7	22	97	PL	
PL	1	1	1			1	12	3	Autre mode
Autre mode	2	3		1		2	4	1	
Sur les 313 accidents	84	37	14	43	12	37	272	19	13

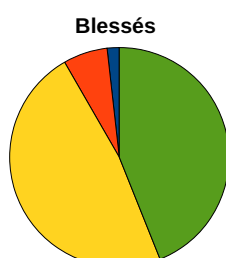
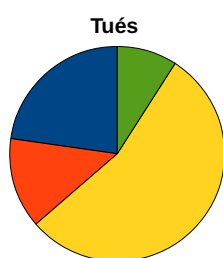
Bilan par type de réseau

Les routes départementales (RD), même avec un linéaire moins important que les voies communales (VC), sont les routes qui dénombrent le plus grand nombre d'accidents et de victimes. On remarque même que les blessés hospitalisés et les tués sur routes départementales représentent plus de la moitié des victimes graves d'accidents. Ceci peut s'expliquer par un trafic plus élevé que sur voies communales et par des vitesses pratiquées supérieures.

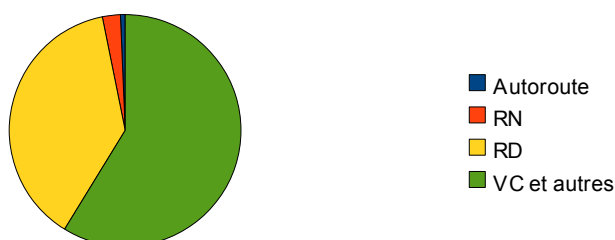
On peut enfin relever la gravité particulière des accidents sur autoroute (8 accidents, 5 tués et 7 blessés hospitalisés).

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	8	5	9	7
RN	19	3	33	10
RD	167	12	241	121
VC et autres	157	2	222	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

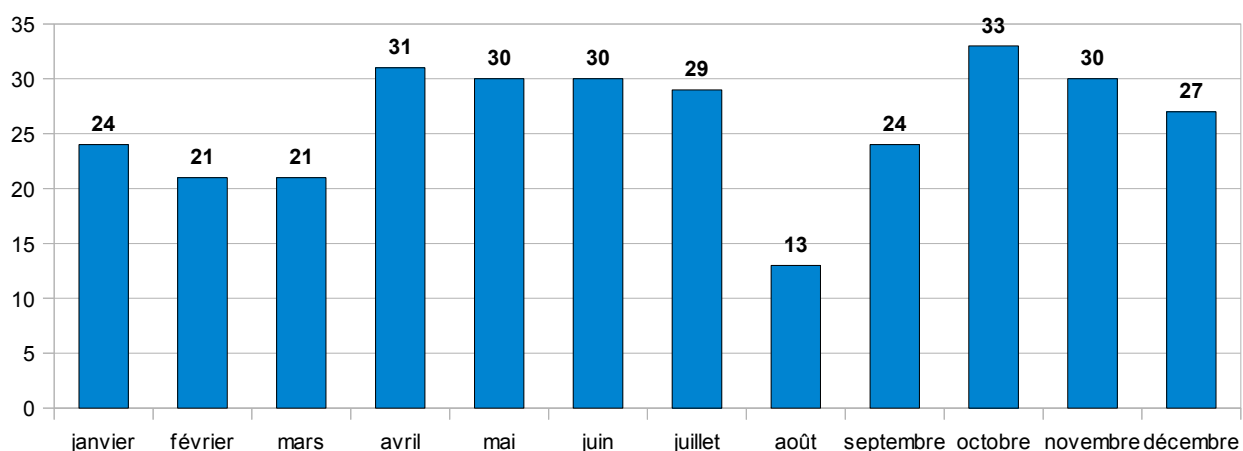
Août est, de loin, le mois le plus calme de l'année avec seulement 13 accidents pour 18 blessés dont 7 hospitalisés.

A l'inverse, le printemps et l'automne semblent être les périodes les plus accidentogènes. Pour exemple, octobre est le mois où l'on constate le plus grand nombre d'accidents (33) et le plus grand nombre de victimes graves (3 tués et 25 blessés hospitalisés).

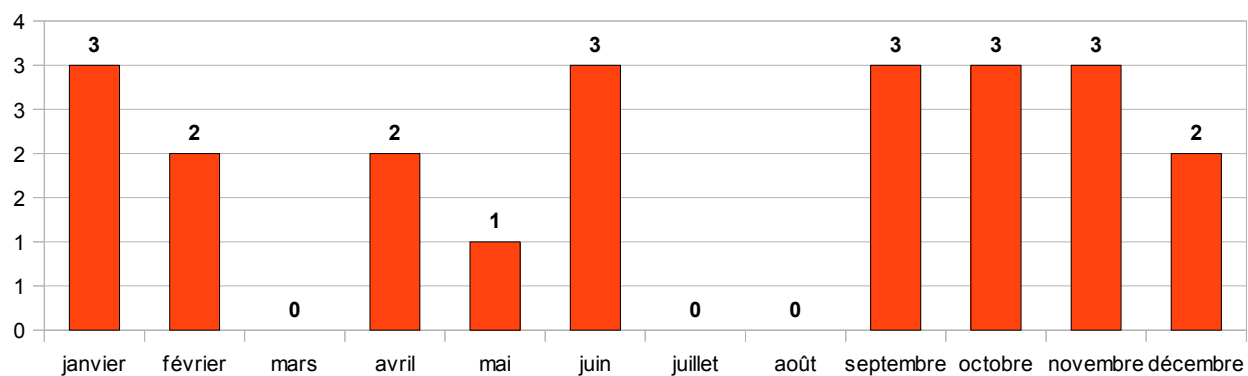
On peut toutefois noter qu'aucun accident mortel n'a été recensé aux mois de mars, juillet et août.

mois	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
janvier	24	3	30	11
février	21	2	34	13
mars	21	0	32	17
avril	31	2	48	15
mai	30	1	55	23
juin	30	3	38	16
juillet	29	0	34	10
août	13	0	18	7
septembre	24	3	31	15
octobre	33	3	42	25
novembre	30	3	39	23
décembre	27	2	43	22

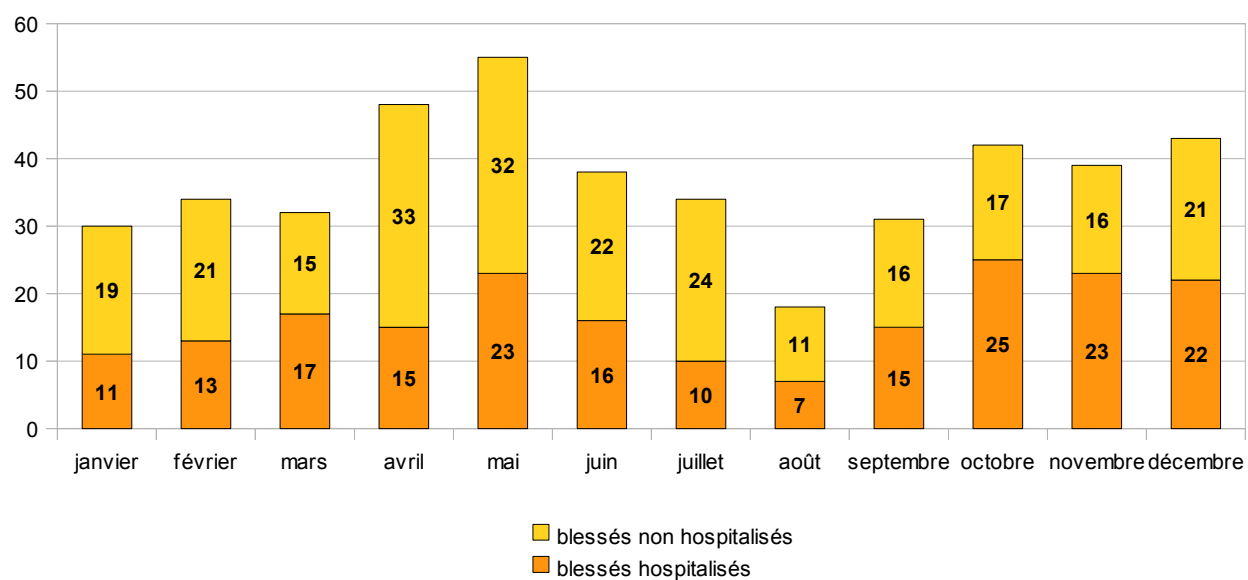
Répartition des accidents par mois



Répartition des tués par mois



Répartition des blessés par mois

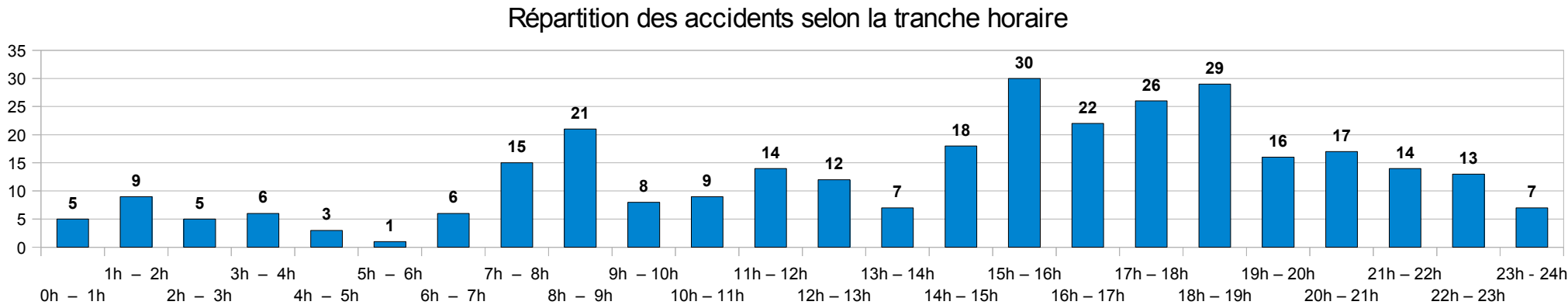


■ blessés non hospitalisés
■ blessés hospitalisés

Bilan par tranche horaire

La répartition des accidents suivant la tranche horaire montre qu'il existe des pics pour les créneaux 7h-9h et 15h-19h, qui correspondent aux tranches horaires des trajets domicile-travail.

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	9	5	6	3	1	6	15	21	8	9	14	12	7	18	30	22	26	29	16	17	14	13	7

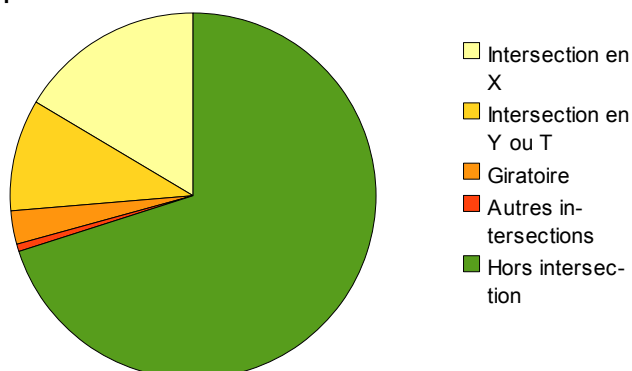


Localisation des accidents

70% 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	
50	30	9	2	91	213

Répartition des accidents en/hors intersection

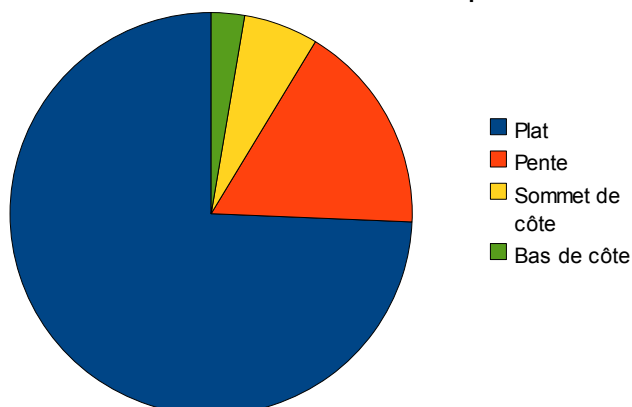


Répartition des accidents suivant le profil en long

Les 3/4 des accidents surviennent sur une section plate de route, au regard du profil en long. Peu d'accidents sont recensés en bas de côte.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
223	51	18	8

Répartition des accidents suivant le profil en long

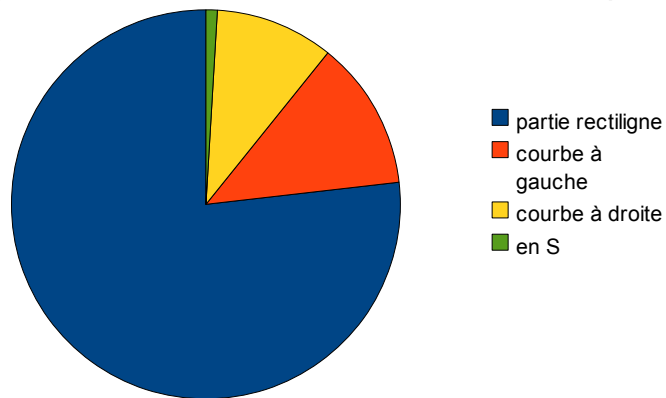


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

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

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
242	39	31	3

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



BILAN THÉMATIQUE DE L'ACCIDENTALITÉ

Enjeu « Jeunes »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2011 des accidents impliquant des jeunes âgés 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
146	7	5	232	158	94	67

On constate que les 14-24 ans sont impliqués dans la moitié des accidents corporels recensés. Ces jeunes représentent ainsi un tiers des victimes du département, et un quart des tués.

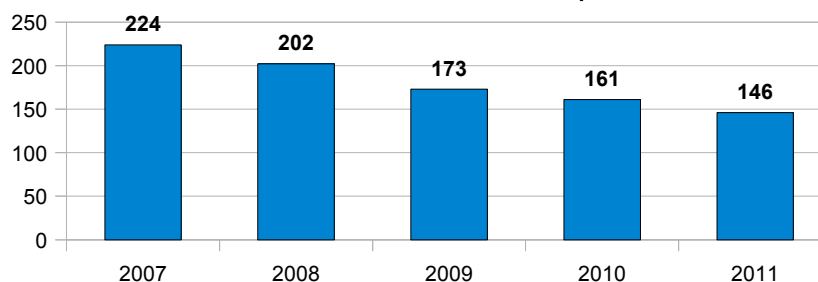
Pourtant, seulement 15% de la population départementale est âgée de 14 à 24 ans.

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

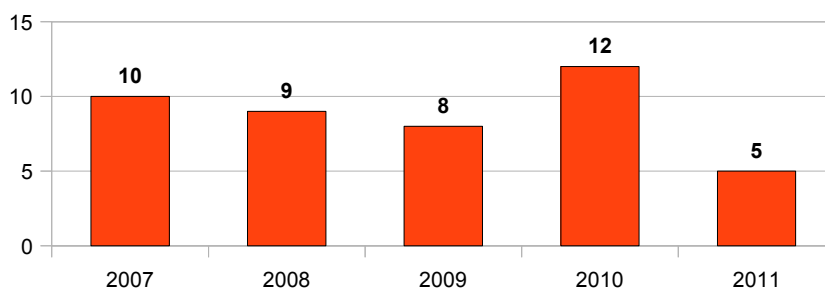
Même avec un nombre d'accidents qui continue à baisser, on constate que le nombre de blessés se stabilise depuis 2009 : respectivement +3 et +6 par rapport à 2009 et 2010. On note quand même que le nombre de tués en 2011 (5) n'a jamais été aussi faible depuis 2007.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2007	224	10	220	94
2008	202	9	190	78
2009	173	8	155	65
2010	161	12	152	65
2011	146	5	158	67

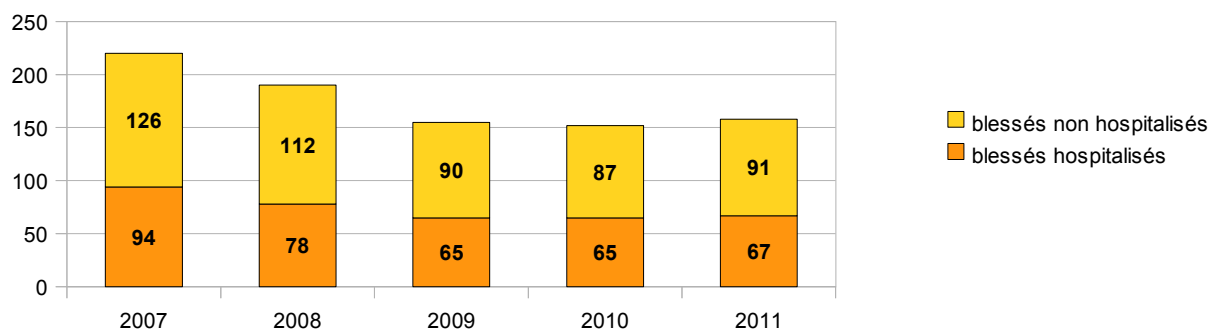
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés



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

Les 14-17 ans

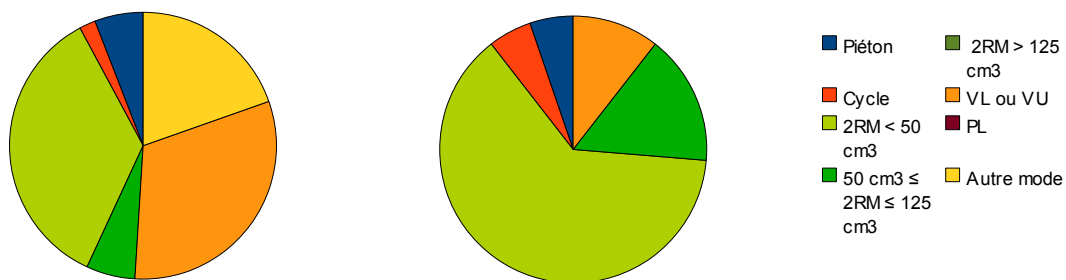
Les usagers de deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm³ sont les principales victimes d'accidents chez les 14-17 ans. On observe également que, contrairement aux deux-roues (motorisés ou non), la gravité des blessures est faible chez les VL/VU.

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	3	1
Cycle	0	1	1
2RM < 50 cm ³	0	18	12
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	3	3
2RM > 125 cm ³	0	0	0
VL ou VU	0	16	2
PL	0	0	0
Autres modes	0	10	0

Les victimes de « Autres modes » sont des utilisateurs de transports en commun.

Blessés

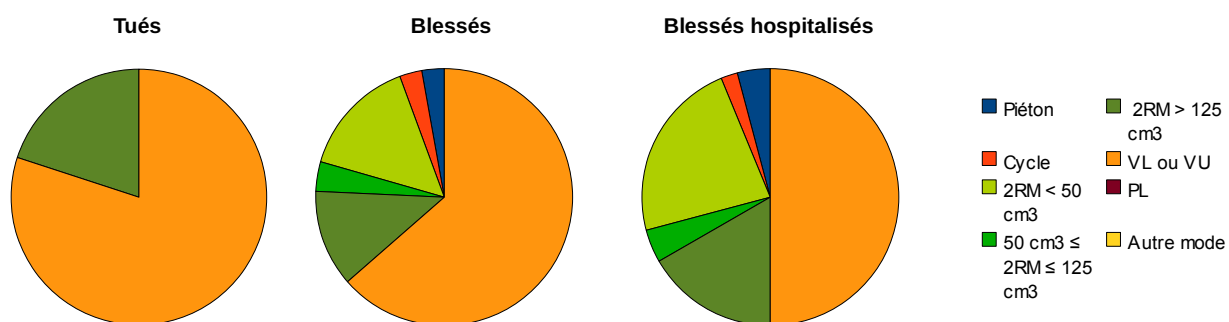
Blessés hospitalisés



Les 18-24 ans

Les victimes d'accidents chez les 18-24 ans se retrouvent majoritairement dans la catégorie d'usager « VL ou VU ». De plus, tout comme chez les 14-17 ans, la gravité des accidents est plus importante chez les deux-roues motorisés.

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	3	2
Cycle	0	3	1
2RM < 50 cm ³	0	16	11
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	4	2
2RM > 125 cm ³	1	13	8
VL ou VU	4	68	24
PL	0	0	0
Autres modes	0	0	0



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

La quasi-totalité des accidents implique un VL ou VU. On peut également remarquer qu'environ 1/3 des accidents implique un deux-roues motorisé. Enfin, on notera que, dans 1 accident sur 4, un seul véhicule est concerné.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	1			1	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	4					2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	5	1	1				VL ou VU		
VL ou VU	28	10	5	29	3	8	44	PL	
PL						1	2		Autre mode
Autres modes		1		1		1	1	1	
Sur les 146 accidents	38	12	6	32	7	17	130	4	5

Bilan par type de réseau

94% des accidents impliquant un jeune âgé de 14 à 24 ans se répartissent, à égalité, entre les routes départementales (RD) et les voies communales (VC). Par contre, on constate que les victimes graves (blessés hospitalisés et tués) sont plus nombreuses sur routes départementales.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	2	0	1	0
RN	7	1	10	1
RD	74	4	86	46
VC et autres	76	0	75	22

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

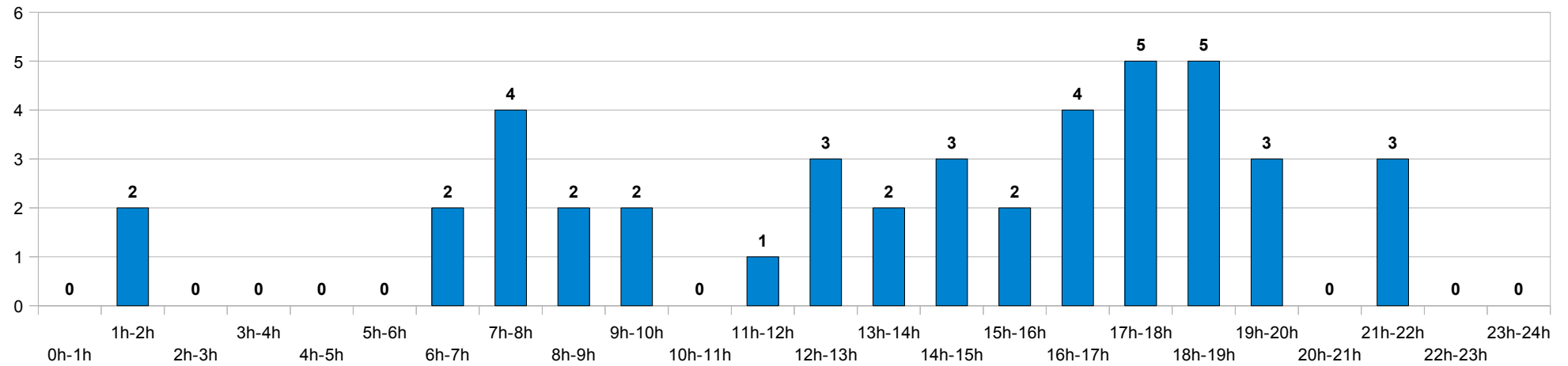


Bilan par tranche horaire

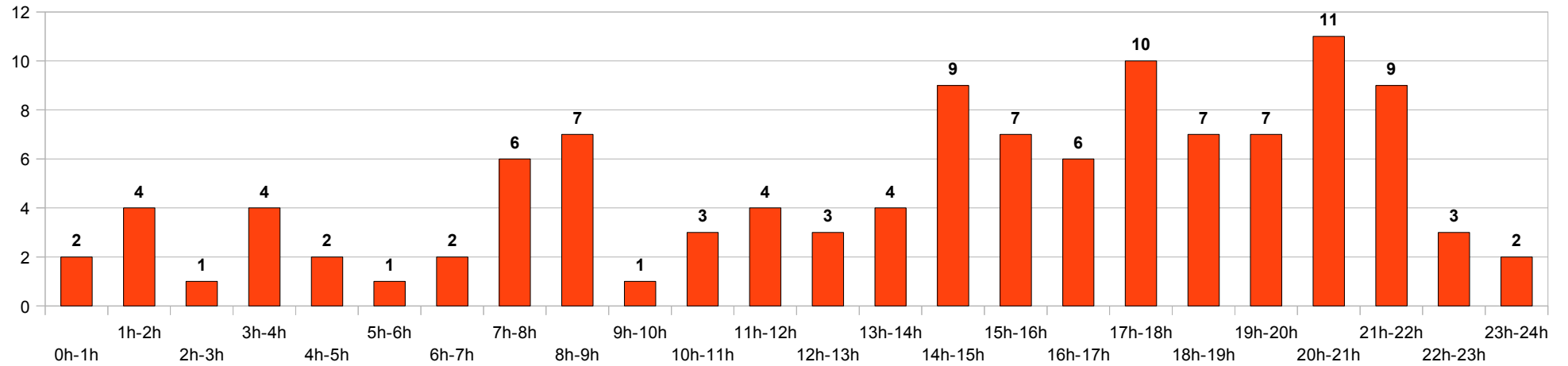
On constate que les accidents des 14-17 ans se produisent en journée, avec des pics constatés dans les créneaux 7h – 8h et 16h – 19h. En revanche, chez les 18-24 ans, les accidents sont davantage répartis, avec toutefois une concentration plus forte sur les périodes 7h-9h et 14h-22h.

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

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



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



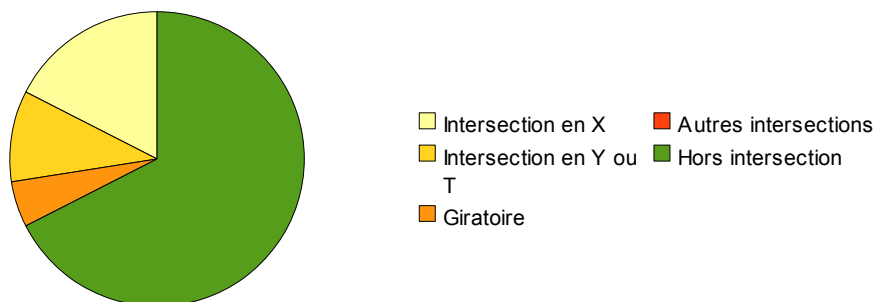
Localisation des accidents

Les 14-17 ans

Les 2/3 des accidents ont lieu hors intersection.

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

Répartition des accidents en/hors intersection

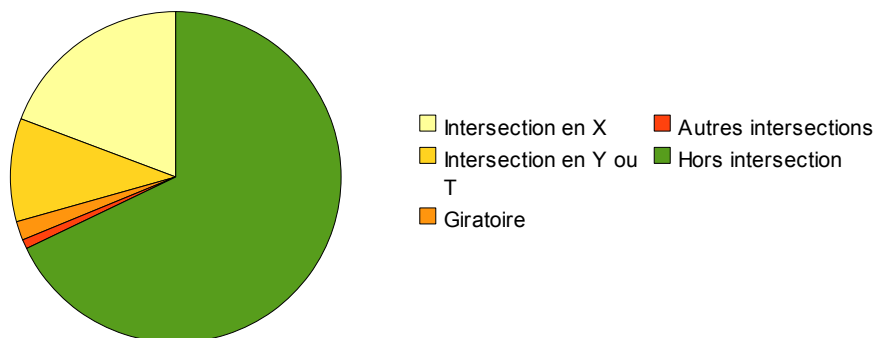


Les 18-24 ans

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

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

Répartition des accidents en/hors intersection

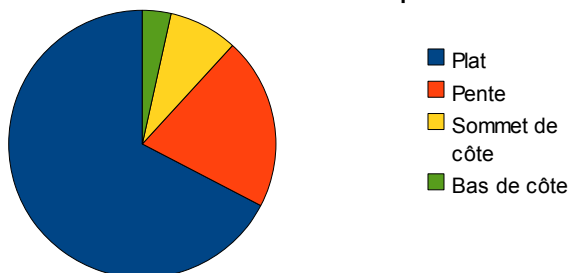


Répartition des accidents des 14-24 ans suivant le profil en long

2/3 des accidents interviennent sur une section de route plate.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
97	30	12	5

Répartition des accidents suivant le profil en long

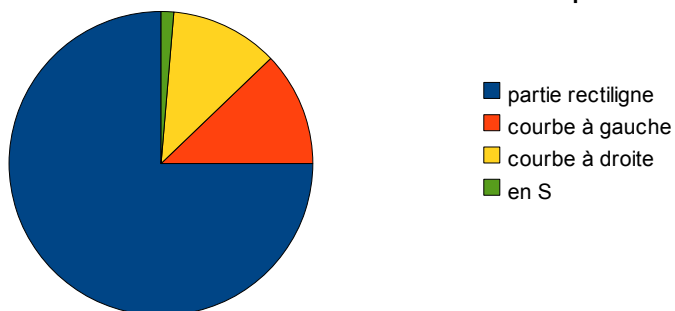


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

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

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
111	18	17	2

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



Enjeu « Deux-roues motorisés »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2011 des accidents impliquant des deux-roues motorisés (2RM) s'établit comme suit :

Accidents	Tués		Blessés		dont blessés hospitalisés	
	Toutes catégories d'usager	dont 2RM	Toutes catégories d'usager	dont 2RM	Toutes catégories d'usager	dont 2RM
92	3	3	116	102	70	66

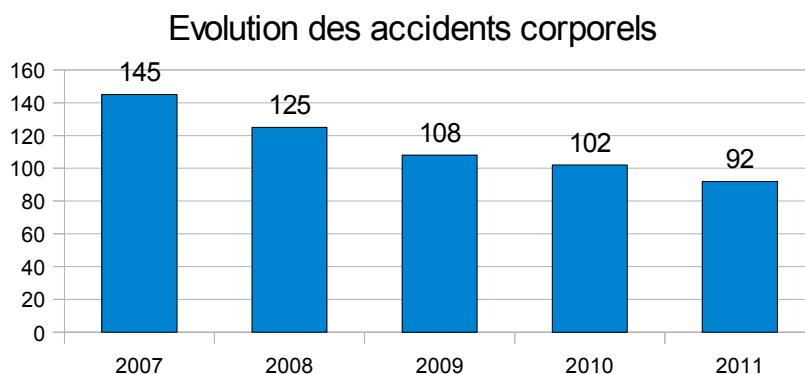
Dans les accidents impliquant un deux-roues motorisé, on constate que toutes les victimes (ou presque) sont des usagers du deux-roues, ce qui confirme la vulnérabilité de cette catégorie d'usager.

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

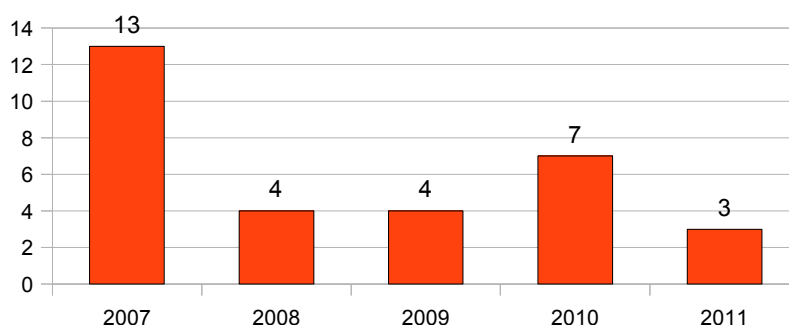
Le nombre d'accidents de deux-roues motorisés baisse encore en 2011.

Pourtant, même avec un nombre de blessés qui se stabilise (-2 par rapport à 2010), on note une augmentation du nombre de blessés hospitalisés (+21). Ainsi, le nombre de victimes graves revient à son niveau de 2008.

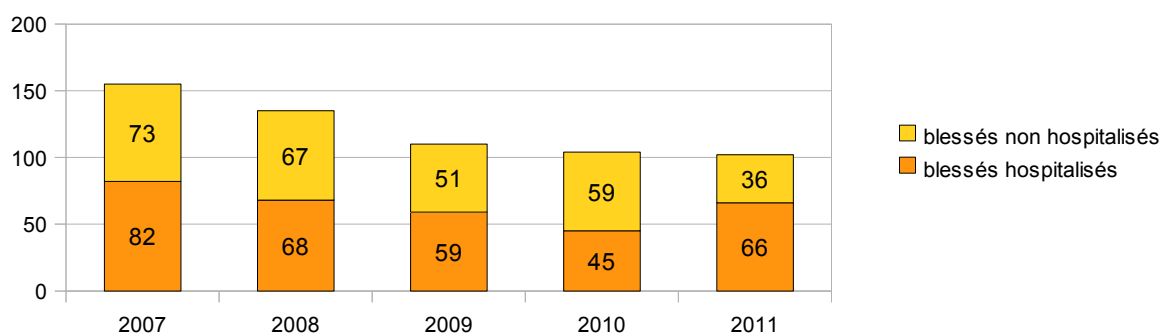
Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2007	145	13	155	82
2008	125	4	135	68
2009	108	4	110	59
2010	102	7	104	45
2011	92	3	102	66



Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés



Comparaison 2011 de l'accidentalité locale des deux-roues motorisés avec celle de la région Poitou-Charentes et celle de la France

On remarque que la part des accidents de deux-roues motorisés dans le département est de 29,4%, ce qui est bien inférieure à celles du Poitou-Charentes et de la France métropolitaine.

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

Même avec une part de blessés (23%) plus faible que les niveaux régionaux et nationaux (respectivement 28,6% et 31,9%), on constate que la part des blessés hospitalisés est quasiment identique en Vienne, en Poitou-Charentes et en France métropolitaine (33%).

		accidents	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Vienne	Nombre	92	3	102	66
	Pourcentage	29,4 %	13,6 %	23 %	33,5 %
Poitou-Charentes	Nombre	612	33	609	311
	Pourcentage	36,4 %	22 %	28,6 %	32,9 %
France métropolitaine	Nombre	25 804	980	25 909	9 989
	Pourcentage	39,7 %	24,7 %	31,9 %	33,7 %

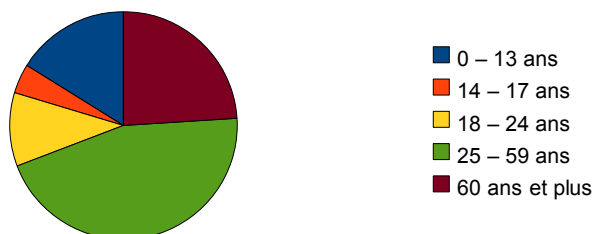
Bilan des victimes de deux-roues motorisés par classe d'âge

Les jeunes (14-24 ans) sont les principales victimes de deux-roues motorisés avec 1 tué, 54 blessés dont 36 blessés hospitalisés.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	0	0
14 – 17 ans	0	21	15
18 – 24 ans	1	33	21
25 – 59 ans	1	45	29
60 ans et plus	1	3	1



Répartition de la population par classes d'âge



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

Les deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm³ ont été les plus touchés avec 43 accidents sur les 92 recensés. On constate que 70% des accidents impliquent également un VL ou VU. Enfin, on peut noter que 18 accidents n'impliquent que le deux-roues motorisé seul.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	4			2	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	4	1				2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	10	1	1			1	VL ou VU		
VL ou VU				36	7	22		PL	
PL						1			Autre mode
Autre mode				1		2			
Sur les 92 accidents	18	2	1	43	12	37	65	1	3

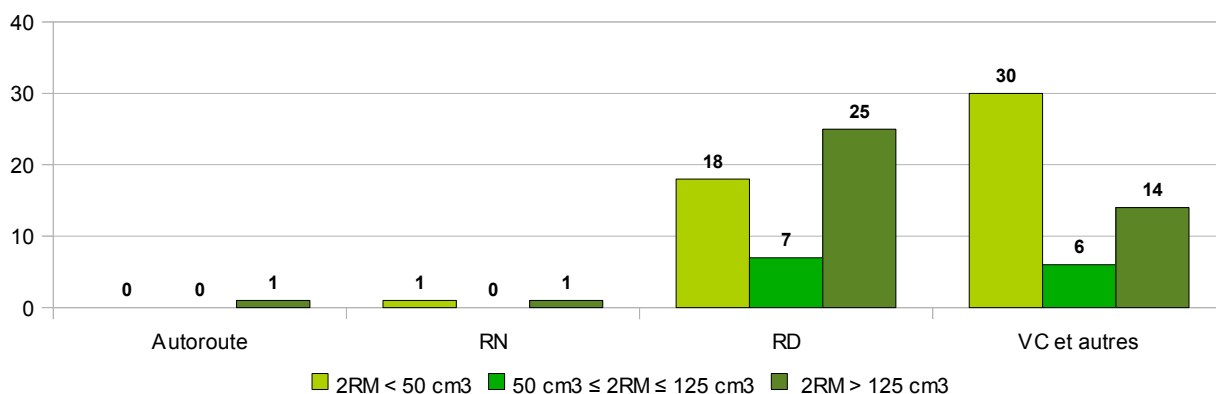
Bilan par type de réseau

Très peu d'accidents de deux-roues motorisés ont été recensés sur autoroute ou route nationale en 2011. On note également qu'il y a eu autant d'accidents de deux-roues motorisés sur voies communales que sur routes départementales (50). Par contre, les accidents de deux-roues motorisés d'une cylindrée supérieure à 125 cm³ sont plus nombreux sur routes départementales. Inversement, on recense davantage d'accidents sur voies communales pour les deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm³.

réseau	accidents		
	2RM < 50 cm ³	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	2RM > 125 cm ³
Autoroute	0	0	1
RN	1	0	1
RD	18	7	25
VC et autres	30	6	14

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

Répartition des accidents par type de réseau



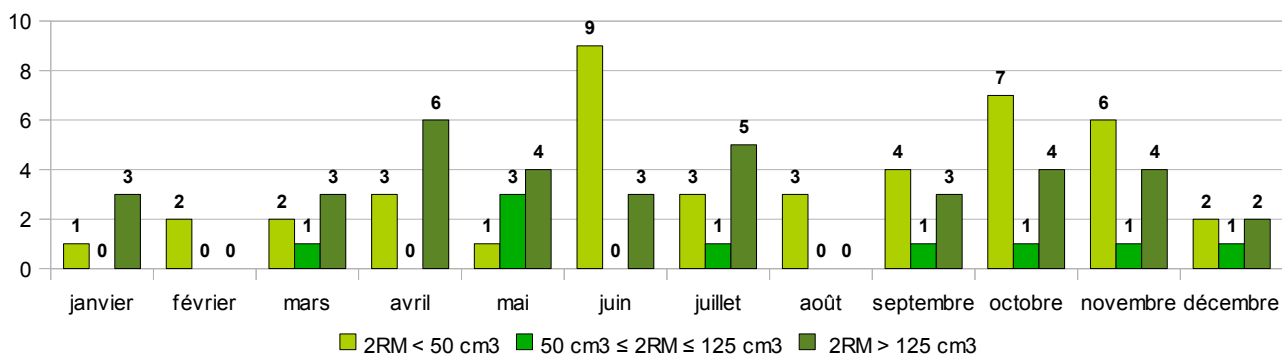
Bilan par mois

Juin, octobre et novembre ont été les mois les plus accidentogènes avec plus de 10 accidents recensés en deux-roues motorisé. A l'inverse, février et août dénombrent très peu d'accidents (2 ou 3).

Pour les deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm³, on comptabilise le plus grand nombre d'accidents en juin, puis en octobre et novembre (respectivement 9, 7 et 6 accidents). En revanche, c'est en avril et juillet (respectivement 6 et 5 accidents) où le nombre d'accidents de deux-roues motorisés d'une cylindrée supérieure à 125 cm³ est le plus élevé.

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

Répartition des accidents par mois



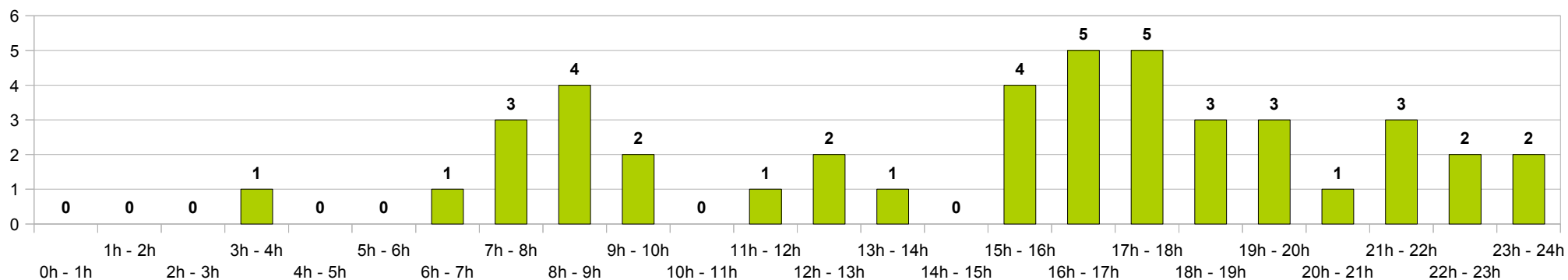
Bilan par tranche horaire

Les accidents de deux-roues motorisés ont principalement lieu en journée. C'est le cas des cylindrées supérieures à 125 cm³ pour lesquelles on observe une concentration entre 15h et 19h.

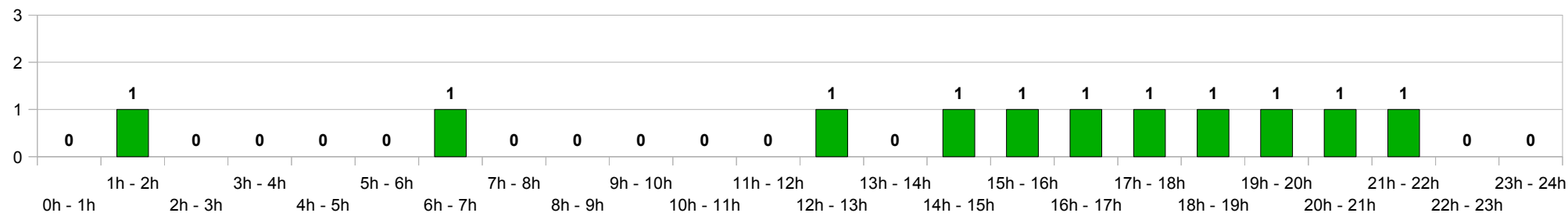
La quasi-totalité des accidents des deux-roues motorisés d'une cylindrée inférieure à 50 cm³ est recensée entre 6h et minuit, avec des pics sur les horaires correspondant aux trajets domicile-travail (7h-9h et 15h-20h).

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

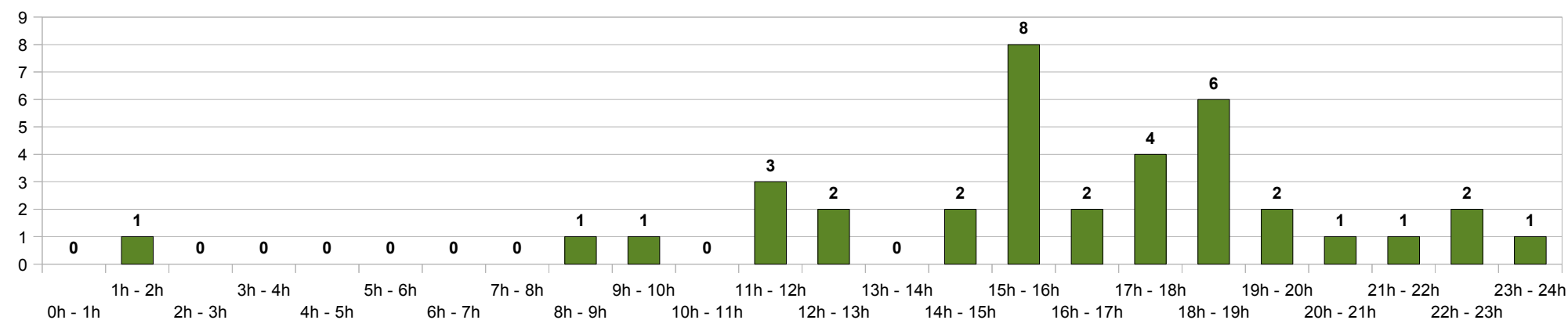
Répartition des deux-roues motorisés inférieurs à 50 cm3 selon la tranche horaire



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



Répartition des accidents de deux-roues supérieurs à 125 cm3 selon la tranche horaire

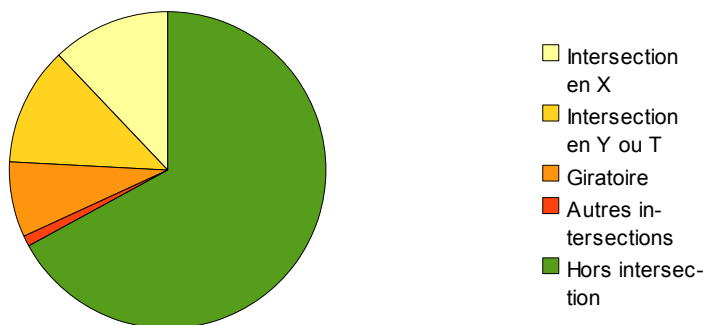


Localisation des accidents

2/3 des accidents de deux-roues motorisés ont lieu hors intersection. Les accidents en intersection se produisent en majorité dans des carrefours en X, Y ou T. On remarque toutefois que 7 accidents ont lieu sur des giratoires.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
11	11	7	1	30	61

Répartition des accidents en/hors intersection



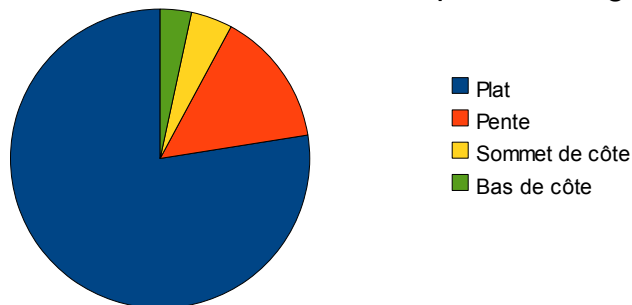
Répartition des accidents suivant le profil en long

Une très grande majorité des accidents survient 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
69	13	4	3

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le profil en long



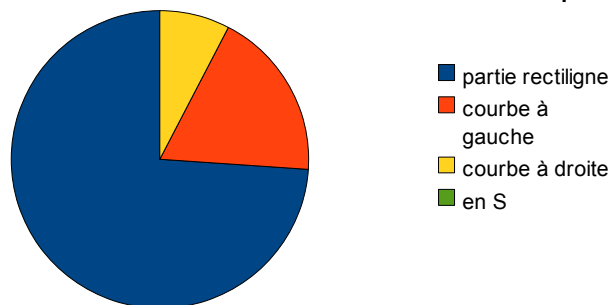
Répartition des accidents suivant le tracé en plan

Les accidents se situent, pour les 3/4, sur des parties rectilignes de route. Pour les accidents en courbe, on peut observer qu'ils sont majoritaires pour une courbe à gauche.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
68	17	7	0

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



Enjeu « Alcool »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2011 des accidents impliquant un conducteur avec alcoolémie positive s'établit comme suit :

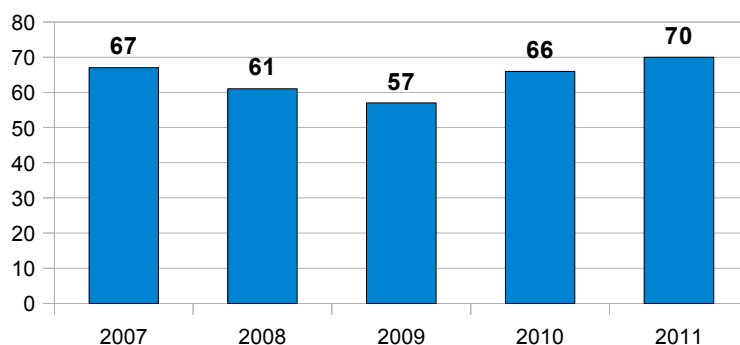
Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
70	4	93	45

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

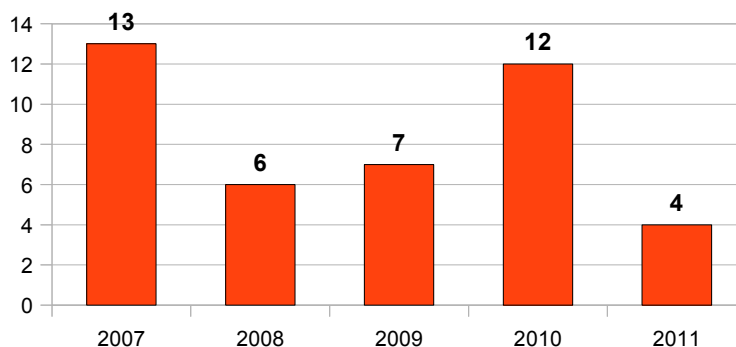
Après avoir connu une baisse jusqu'en 2009, le nombre d'accidents corporels et de blessés impliquant un conducteur ayant dépassé le seuil légal d'alcoolémie est reparti à la hausse ces 2 dernières années. Par contre, le nombre de tués reste faible par rapport aux années précédentes.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2007	67	13	85	44
2008	61	6	80	52
2009	57	7	59	37
2010	66	12	82	41
2011	70	4	93	45

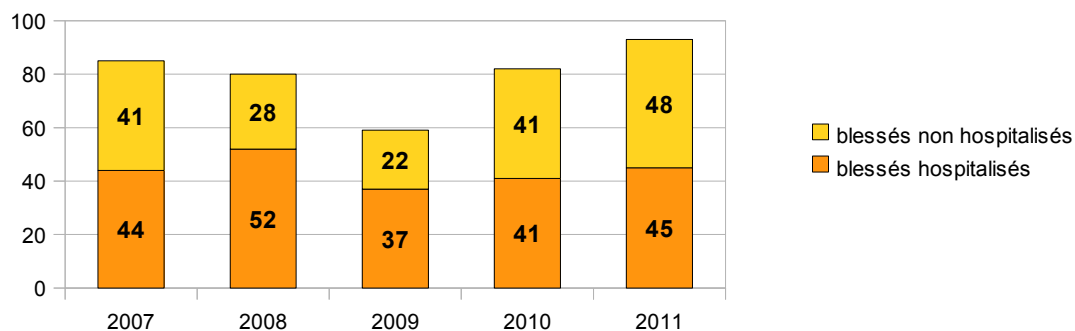
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués

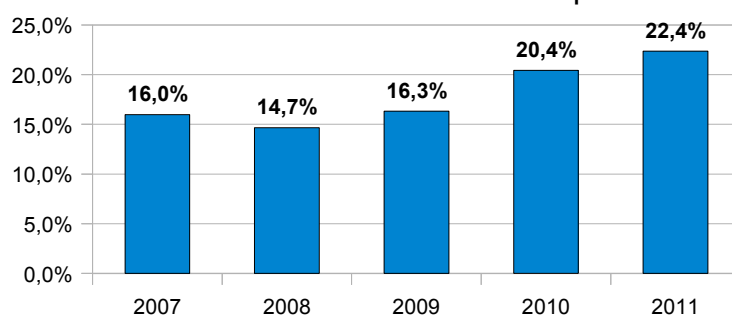


Evolution des blessés

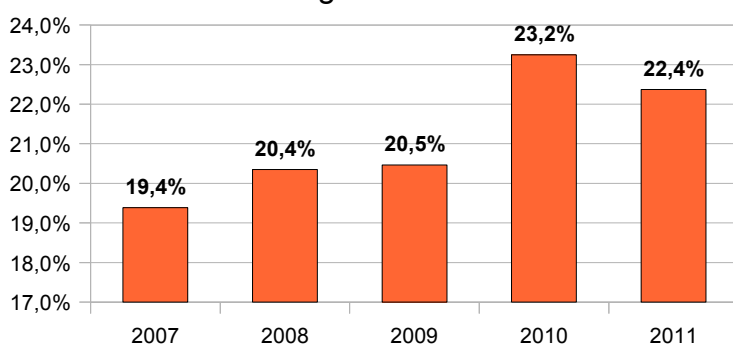


On constate que la part des accidents avec alcoolémie positive continue d'augmenter pour atteindre 22,4% en 2011. La part des victimes graves, quant à elle, baisse légèrement (22,4% en 2011 contre 23,2% en 2010) mais reste bien supérieure aux années antérieures.

Part des accidents avec alcoolémie positive



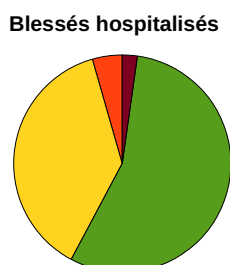
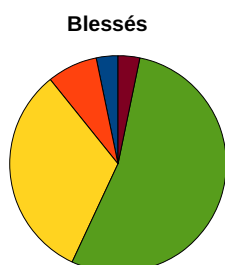
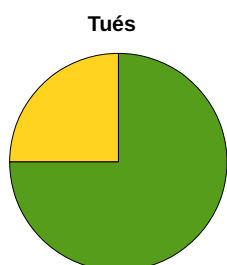
Part des victimes graves dans les accidents



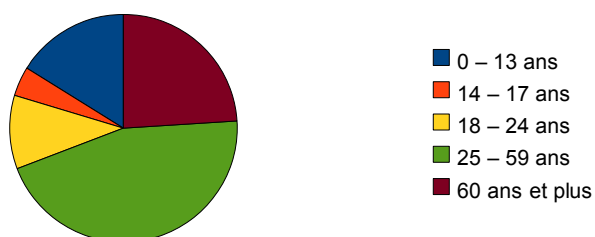
Bilan par classe d'âge

Même si les 25-59 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	3	0
14 – 17 ans	0	7	2
18 – 24 ans	1	30	17
25 – 59 ans	3	50	25
60 ans et plus	0	3	1



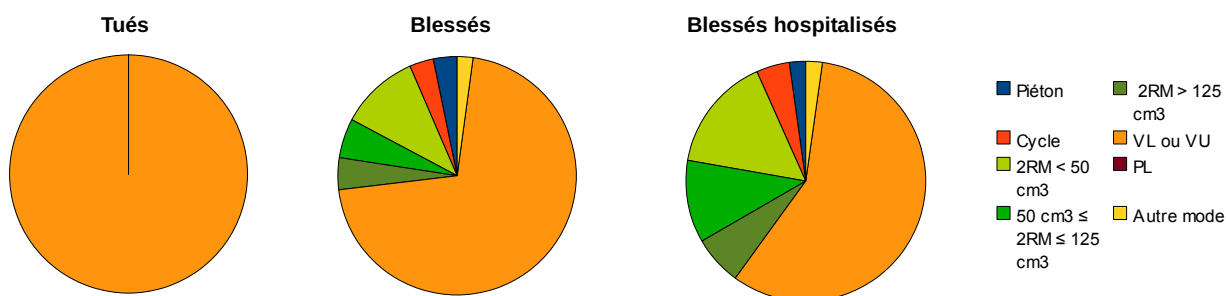
Répartition de la population par classes d'âge



Bilan par catégorie d'usager

Les principales victimes d'accidents avec présence d'alcool se retrouvent pour une grande majorité dans la catégorie d'usager « VL ou VU », les deux-roues motorisés étant la 2^{ème} catégorie la plus touchée.

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	3	1
Cycle	0	3	2
2RM < 50 cm ³	0	10	7
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	5	5
2RM > 125 cm ³	0	4	3
VL ou VU	4	66	26
PL	0	0	0
Autres modes	0	2	1



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

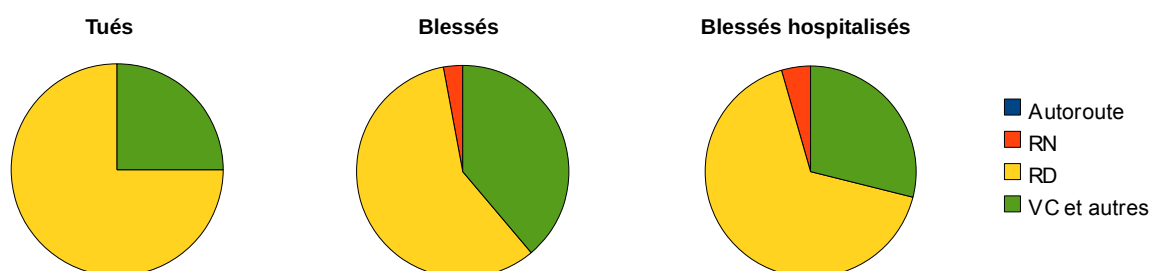
Quasiment 2/3 des accidents avec alcoolémie positive n'impliquent qu'un seul véhicule. On remarque également que, dans 80% des accidents, un « VL ou VU » est impliqué.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle	2			2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	3			2	50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	3					2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	3						VL ou VU		
VL ou VU	32	3	1	3	2	1	12	PL	
PL							1		Autre mode
Autre mode	1						1		
Sur les 70 accidents	44	3	3	8	5	4	56	1	2

Bilan par type de réseau

Les accidents avec alcoolémie positive se répartissent dans leur quasi-totalité entre routes départementales (RD) et voies communales (VC). On remarquera néanmoins un nombre de blessés hospitalisés beaucoup plus conséquent sur RD que sur VC.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	0	0	0	0
RN	3	0	3	2
RD	43	3	60	30
VC et autres	29	1	40	13

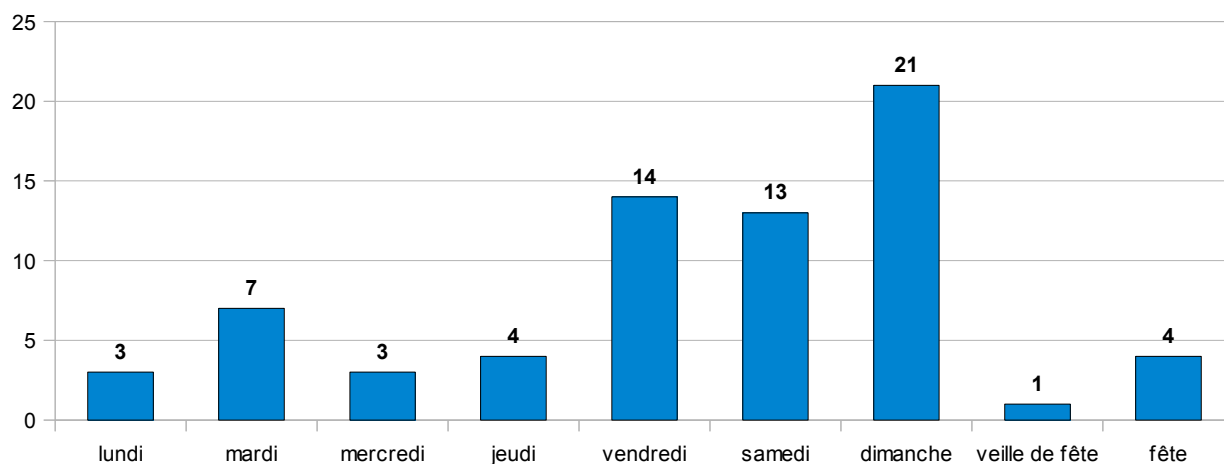


Bilan par jour de la semaine

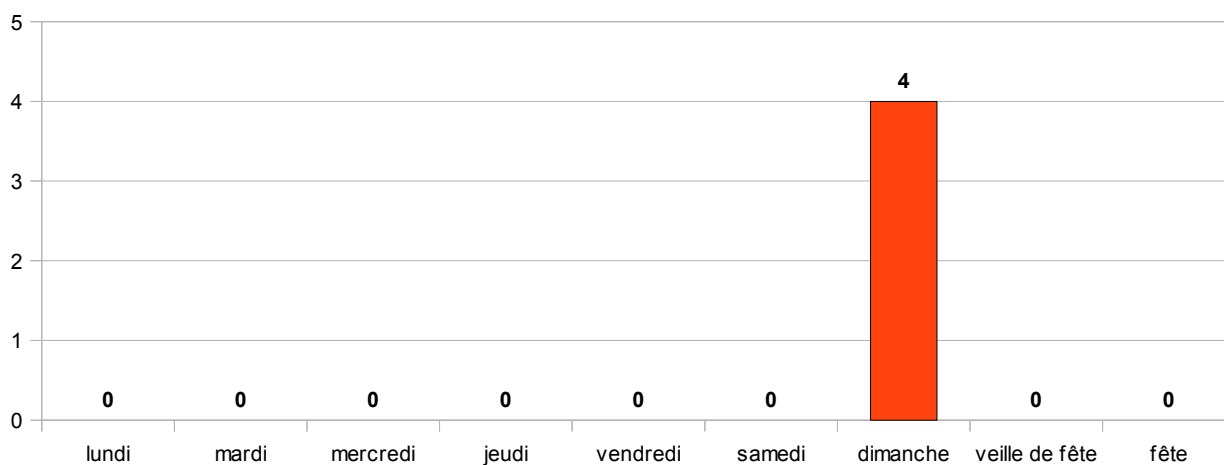
68% des accidents avec alcoolémie positive sont regroupés sur 3 jours : vendredi, samedi et dimanche. Parmi ces jours, le dimanche est le plus accidentogène avec 21 accidents. On observe également que les tués l'ont tous été un dimanche.

jour	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
lundi	3	0	4	4
mardi	7	0	7	4
mercredi	3	0	5	1
jeudi	4	0	4	2
vendredi	14	0	16	9
samedi	13	0	20	9
dimanche	21	4	28	12
veille de fête	1	0	3	0
fête	4	0	6	4

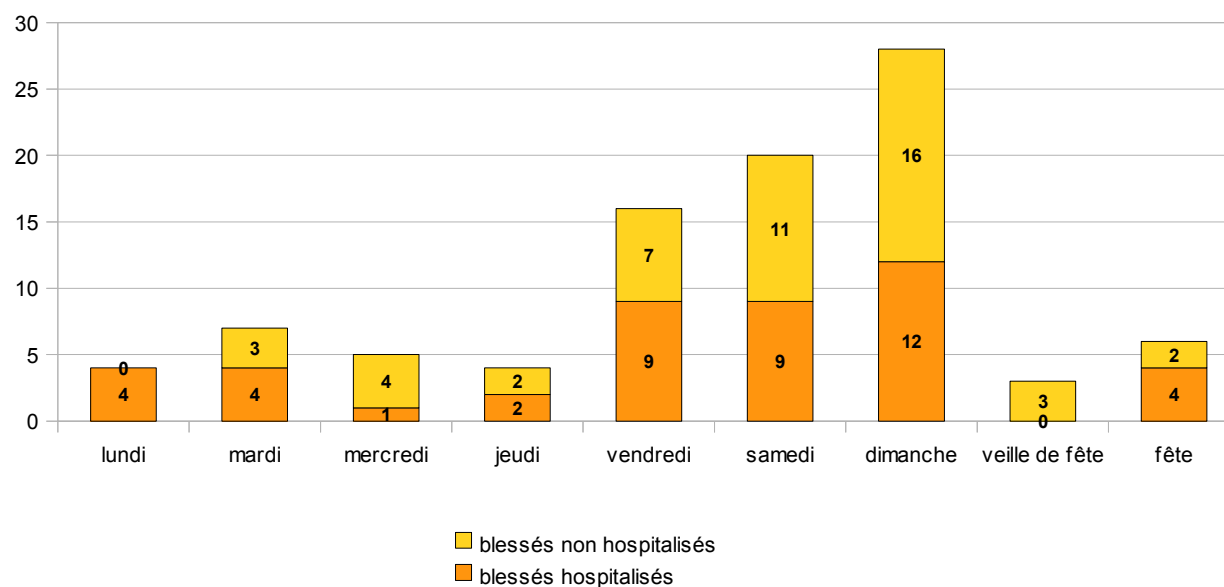
Répartition des accidents selon le jour



Répartition des tués selon le jour de la semaine



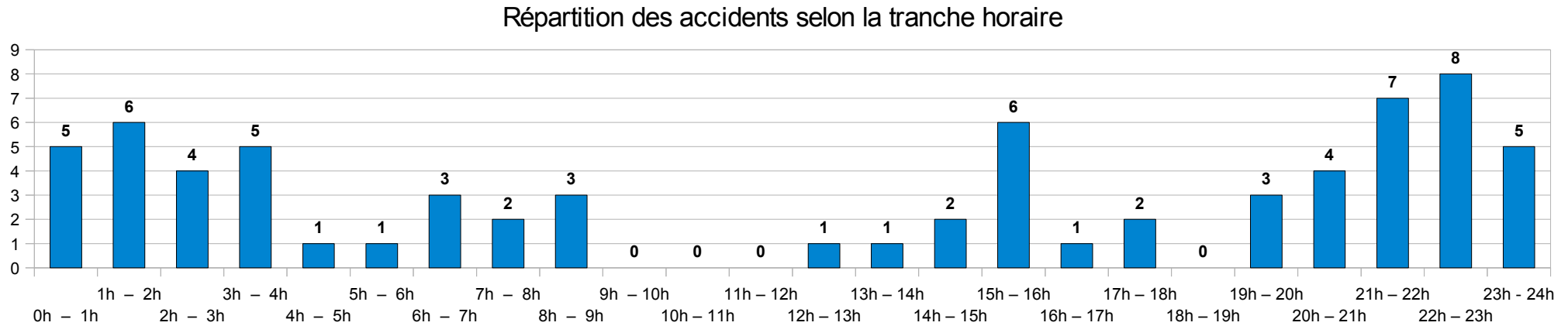
Répartition des blessés selon le jour de la semaine



Bilan par tranche horaire

On constate que les accidents avec alcoolémie positive surviennent principalement en soirée, la nuit et à l'aube. On note également un pic pour la tranche horaire 15h-16h.

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	6	4	5	1	1	3	2	3	0	0	0	1	1	2	6	1	2	0	3	4	7	8	5

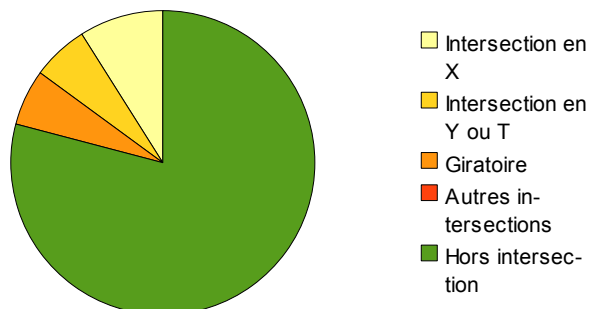


Localisation des accidents

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	
6	4	4	0	14	53

Répartition des accidents en/hors intersection

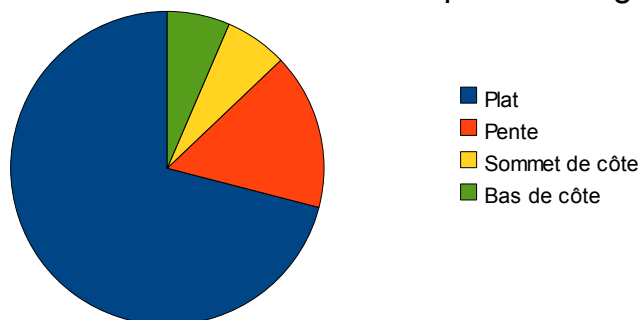


Répartition des accidents suivant le profil en long

Environ 2/3 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
44	10	4	4

Répartition des accidents suivant le profil en long

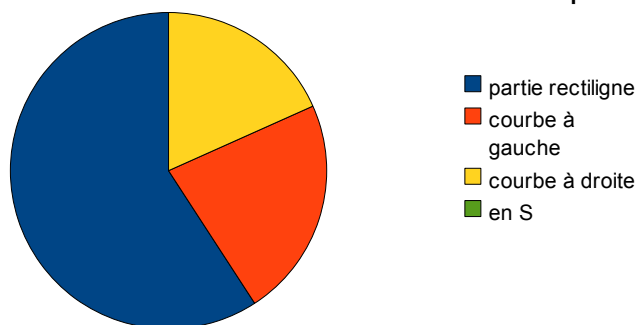


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

40% des accidents avec alcoolémie positive qui se produisent en courbe.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
42	16	13	0

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



Suspensions administratives du permis de conduire

Le nombre de suspensions administratives du permis de conduire dues à l'alcool s'élève à 939 en 2011. Chaque mois, dans la Vienne, ce sont donc en moyenne 78 personnes qui perdent momentanément leur permis à cause de l'alcool.

Enjeu « Vitesse »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2011 des infractions relevées par les radars vitesse s'établit comme suit :

Radars fixes CSA	Radars mobiles CSA	Radars hors CSA	Total
54 871	31 490	7 878	94 239

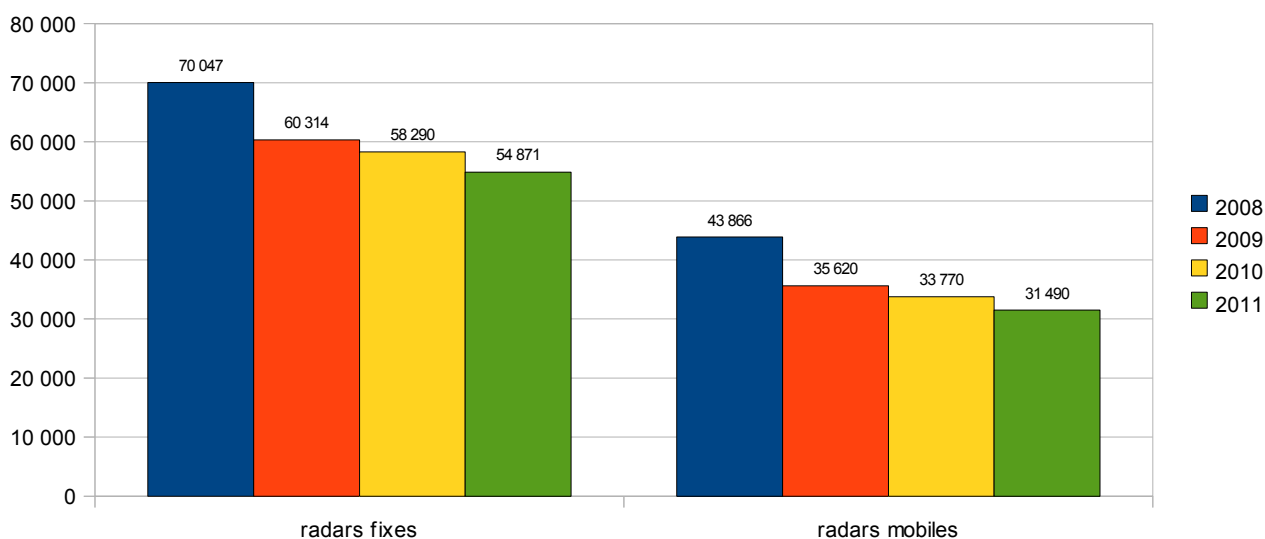
CSA : Contrôle Sanction Automatisé

Évolution des infractions vitesse relevées par les radars automatiques ces 4 dernières années

Même avec 3 nouveaux radars fixes installés au 2ème trimestre 2011, on constate que les infractions dues à la vitesse continuent à baisser.

Fin 2011, on dénombre ainsi 21 radars fixes et 8 radars mobiles installés sur le département.

Infractions vitesse relevées par les radars automatiques

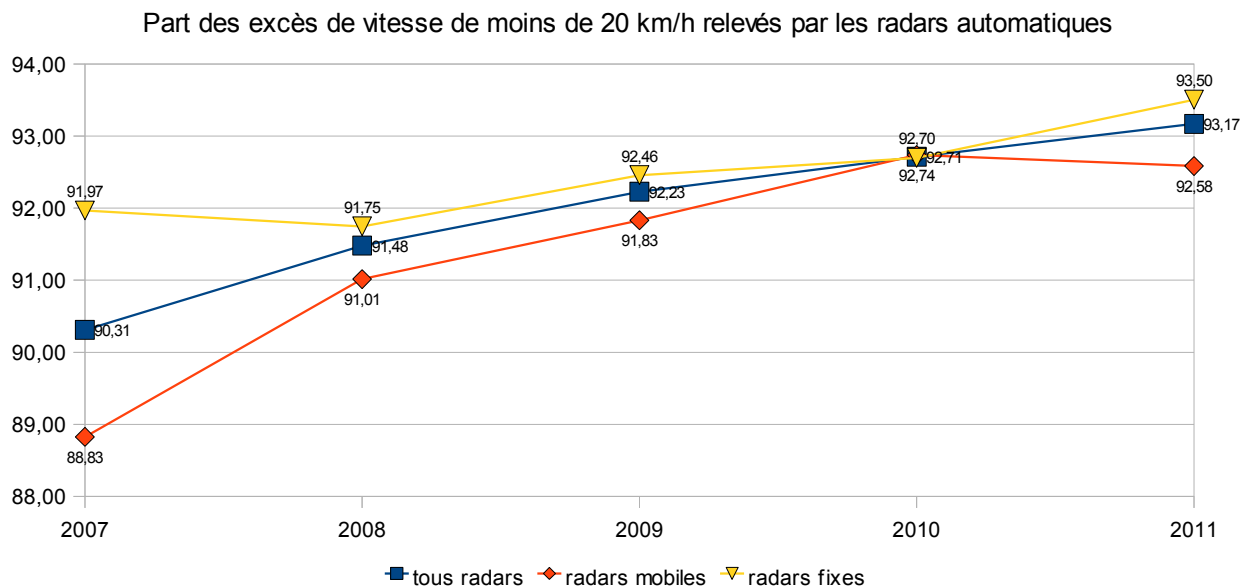


Nature des excès de vitesse

Sur l'année 2011, 93,17% des excès de vitesse relevés par les radars automatiques n'excèdent pas 20 km/h. On notera toutefois que 309 infractions ont été relevées pour des excès de vitesse supérieurs à 50 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
80 499	4 150	1 044	400	309

Dans leur globalité, les grands excès de vitesse sont en baisse depuis 5 ans. On note toutefois que la part des excès de vitesse de plus de 20 km/h repart très légèrement à la hausse pour les radars mobiles.



Infractions relevées à l'encontre d'un véhicule immatriculé à l'étranger

Sur les 86 361 infractions relevées en 2011 par les radars automatiques, 14 372 sont imputables à des véhicules immatriculés à l'étranger, soit 16,6%. Ce sont logiquement les axes de transit qui mettent en évidence les pourcentages les plus élevés.

Radar	Infractions 2011	dont véhicules étrangers	% véhicules étrangers
Vouneuil-sous-Biard (A10 Paris → Province)	3 978	2 160	54%
Vouneuil-sous-Biard (A10 Province → Paris)	7 413	3 565	48%
Varennes (RD 347)	3 775	1 199	32%
Vivonne (RN 10)	14 752	4 524	31%
Migné-Auxances (RD 910)	4 794	545	11%

Suspensions administratives du permis de conduire

Le nombre de suspensions administratives du permis de conduire dues à la vitesse s'élève à 255 en 2011, soit 39 suspensions en moins (-13%) par rapport à 2010.

Enjeu « Communauté d'agglomération de Grand Poitiers »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2011 de l'accidentalité dans la communauté d'agglomération de Grand Poitiers s'établit comme suit :

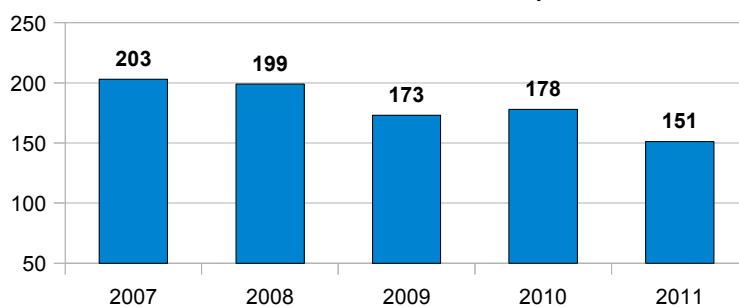
Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
151	1	222	53

Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

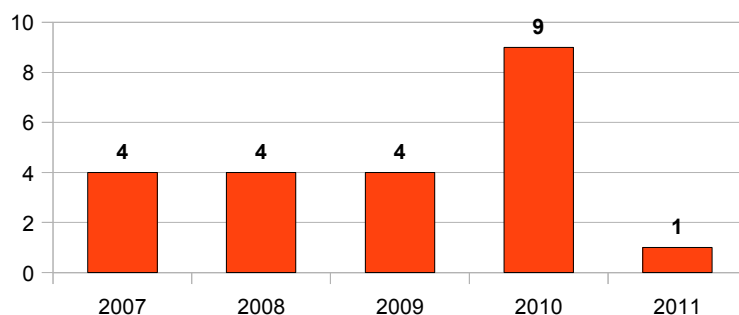
2011 repart à la baisse pour les différents indicateurs de l'accidentalité sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers. Les nombres d'accidents et de blessés n'ont jamais été aussi bas. On note également qu'une seule personne a perdu la vie en 2011. Par contre, on constate que le nombre de victimes graves est supérieur à celui de 2009 (54 contre 40).

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2007	203	4	295	65
2008	199	4	267	52
2009	173	4	243	36
2010	178	9	248	56
2011	151	1	222	53

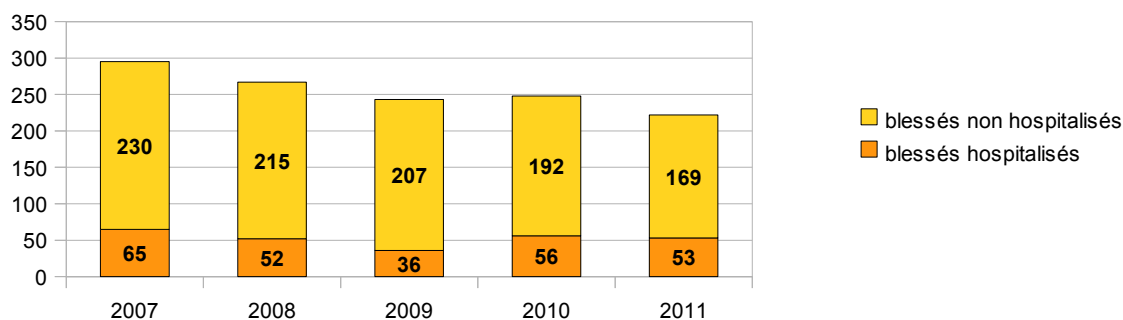
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution des blessés

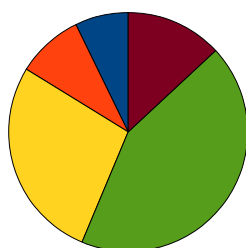


Bilan par classe d'âge

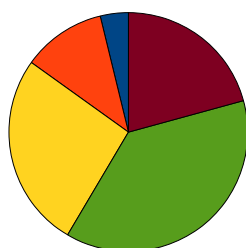
43% des victimes d'accident sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers sont des personnes âgées de 25 à 59 ans. Les « 18-24 ans » représentent ¼ des victimes alors que la part des « 60 ans et plus » parmi les blessés hospitalisés atteint 20%.

classe d'âge	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
0 – 13 ans	0	16	2
14 – 17 ans	0	20	6
18 – 24 ans	0	61	14
25 – 59 ans	1	96	20
60 ans et plus	0	29	11

Blessés



Blessés hospitalisés



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

Bilan par catégorie d'usager

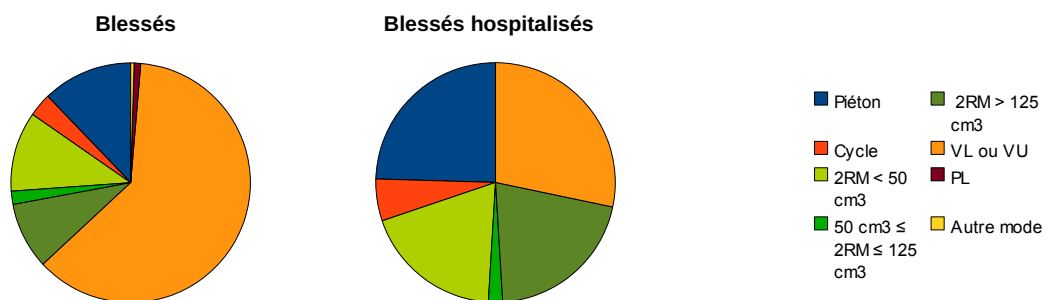
Les VL ou VU sont, de loin, la catégorie d'usager la plus impliquée dans les accidents recensés sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers (91% des accidents impliquent un VL ou VU).

Les deux-roues motorisés (2RM) sont impliqués dans 42 accidents sur les 151 recensés. Ils représentent environ 40% des victimes graves d'accidents.

Les chiffres sur la communauté d'agglomération confirment la grande vulnérabilité des piétons, impliqués dans 27 accidents et représentant 1/4 des victimes graves.

catégorie d'usager	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	27	0	27	13
Cycle	7	0	7	3
2RM < 50 cm ³	21	0	24	10
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	3	0	4	1
2RM > 125 cm ³	18	0	20	11
VL ou VU	138	1	137	15
PL	6	0	2	0
Autres modes	6	0	1	0

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

16% des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule (un VL ou VU pour la majorité des cas). Pour les accidents impliquant plusieurs véhicules, on note la présence quasi-systématique d'un VL (ou VU). On dénombre enfin 34 collisions entre un VL (ou VU) et un deux-roues motorisés.

	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle	2			2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³	1				50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³		1				2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	2	1	1				VL ou VU		
VL ou VU	19	22	5	19	2	13	58	PL	
PL							4	1	Autre mode
Autre mode		3		1		1		1	
Sur les 151 accidents	24	27	8	21	3	18	138	6	6

Bilan par type de réseau

3/4 des accidents survenant sur le territoire de la communauté d'agglomération de Grand Poitiers ont lieu sur voies communales (ou autre) et 1/3 sur routes départementales. Par contre, le seul accident mortel est localisé sur route nationale.

La majorité des blessés est recensée logiquement sur voie communale.

On note que, pour cette année 2011, aucun accident n'a eu lieu sur autoroute.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	0	0	0	0
RN	9	1	22	2
RD	54	0	80	19
VC et autres	115	0	163	38

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



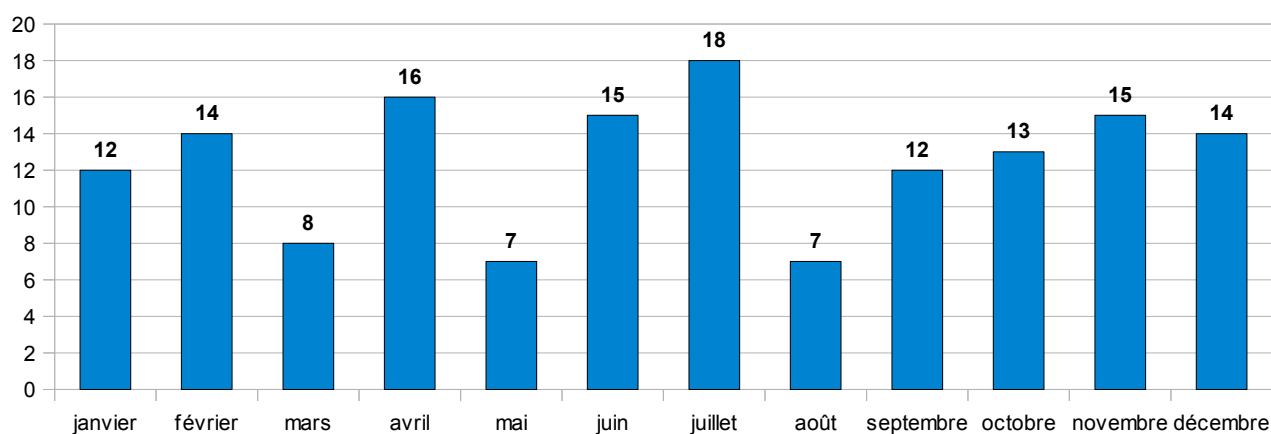
Bilan par mois

Bien que juillet recense le plus grand nombre d'accidents (18), c'est en avril que l'on comptabilise le maximum de victimes (28). Cependant, ce sont les mois de février, juin, octobre, novembre et décembre qui comptabilisent le plus grand nombre de victimes graves (6 voire 7).

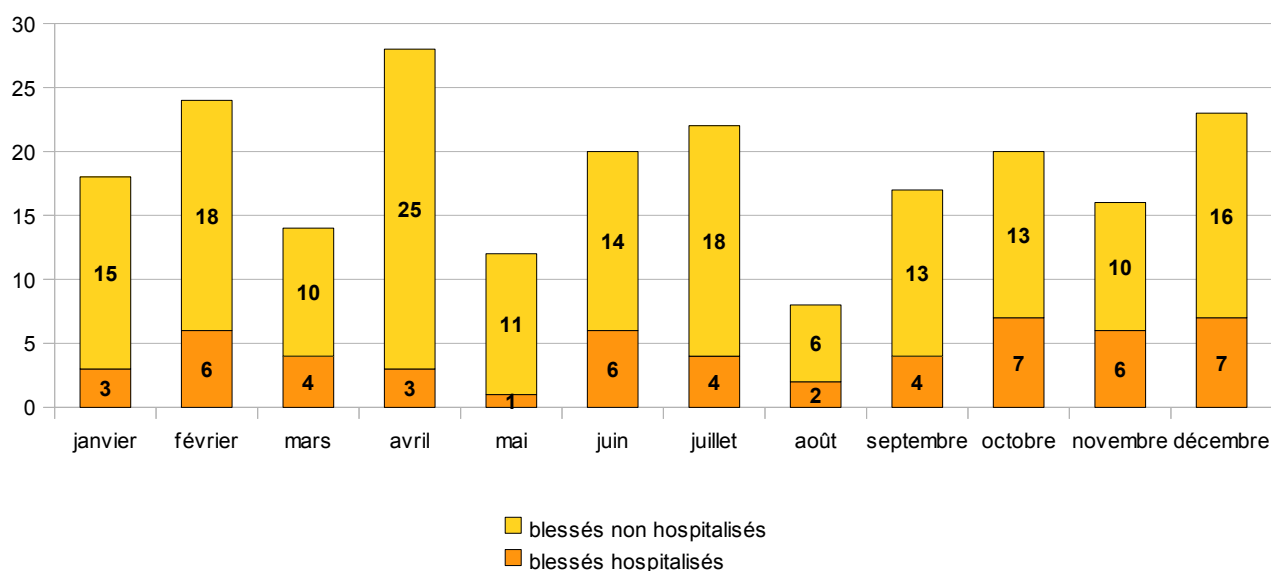
A l'inverse, c'est le mois d'août qui a été le moins accidentogène.

mois	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
janvier	12	0	18	3
février	14	0	24	6
mars	8	0	14	4
avril	16	0	28	3
mai	7	0	12	1
juin	15	0	20	6
juillet	18	0	22	4
août	7	0	8	2
septembre	12	0	17	4
octobre	13	0	20	7
novembre	15	1	16	6
décembre	14	0	23	7

Répartition des accidents par mois



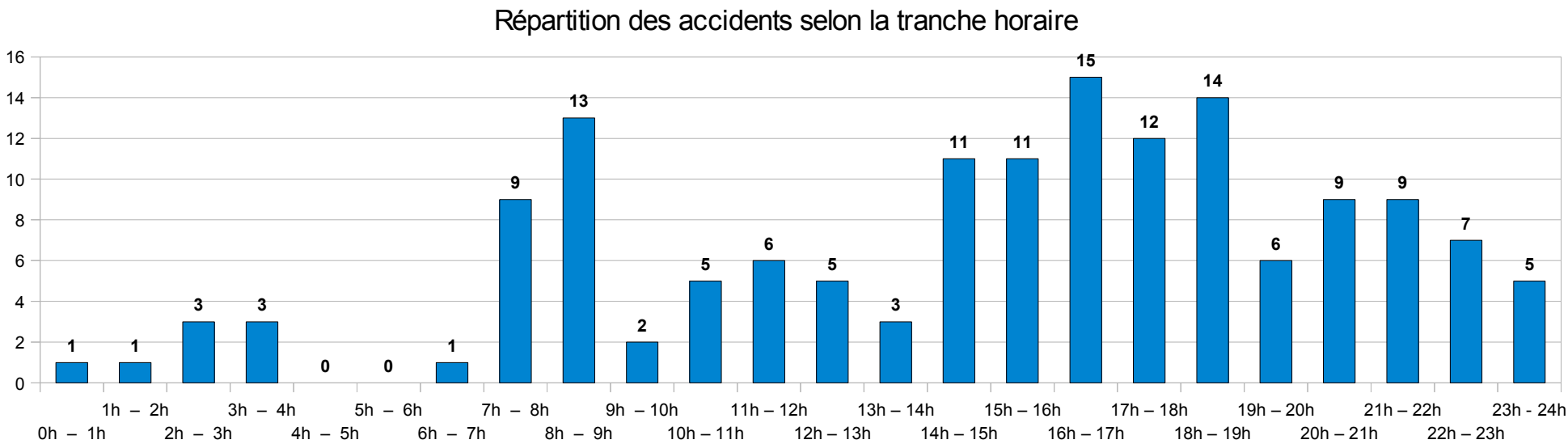
Répartition des blessés par mois



Bilan par tranche horaire

On constate qu'il existe des pics d'accidents aux heures des trajets domicile-travail (7h-9h et 16h-19h). De manière générale, on recense la majorité des accidents l'après-midi et en début de soirée.

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	1	3	3	0	0	1	9	13	2	5	6	5	3	11	11	15	12	14	6	9	9	7	5



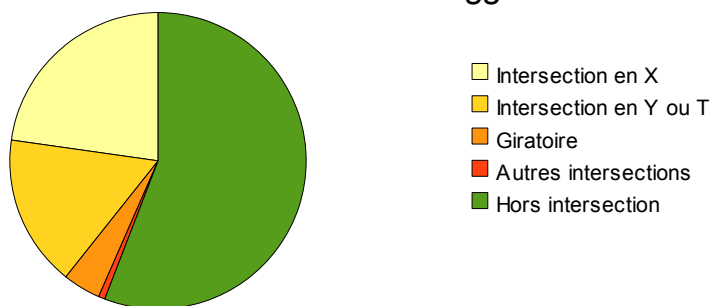
Localisation des accidents

56% 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, et assez peu des carrefours giratoires.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
33	24	6	1	64	81

Répartition des accidents en/hors agglomération



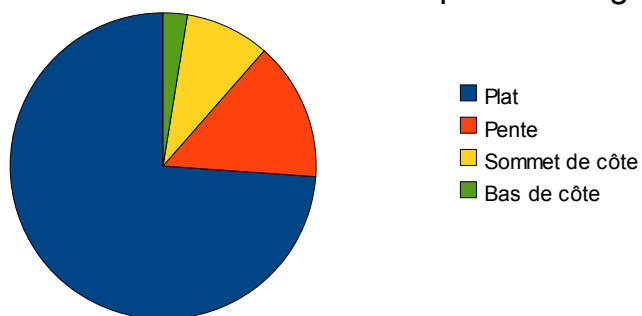
Répartition des accidents suivant le profil en long

Les 3/4 des accidents interviennent sur une section plate de route, au regard du profil en long. On peut noter que les accidents en bas de côte sont rares.

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
116	23	14	4

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le profil en long



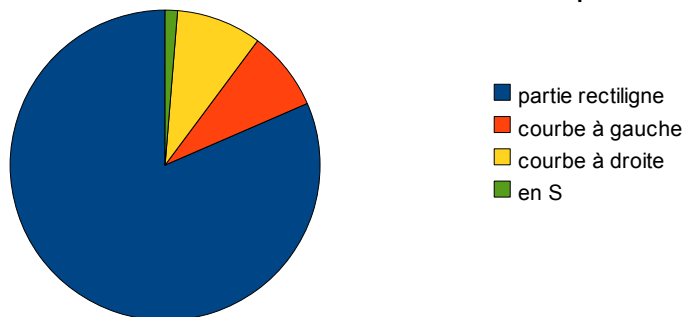
Répartition des accidents suivant le tracé en plan

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

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
128	13	14	2

Avertissement : un accident peut être comptabilisé sur plusieurs lignes

Répartition des accidents suivant le tracé en plan

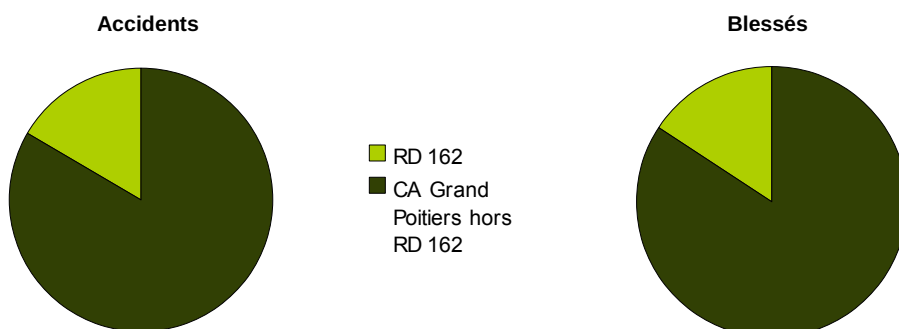


Cas particulier de la RD 162

Les chiffres-clés

Le bilan 2011 des accidents survenus sur la RD 162 s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
25	0	35	5



On constate que les accidents et les blessés de la RD 162 représentent respectivement 17 et 16% des accidents et blessés recensés sur la communauté d'agglomération de Grand Poitiers, et presque la moitié des accidents et blessés recensés sur les routes départementales situées sur le territoire de la communauté d'agglomération. Pour rappel, la RD 162 ne représente qu'un linéaire de 10 km.

Évolution de l'accidentalité sur les 5 dernières années

En 2011, les indicateurs de l'accidentalité sur la RD 162 repartent à la baisse. Ainsi, 25 accidents ont été recensés pour 35 blessés dont 5 hospitalisés. On ne note enfin aucun tué pour cet axe qui supporte un trafic moyen d'environ 26 000 véhicules par jour.

Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2007	33	0	47	9
2008	31	0	45	5
2009	27	1	43	4
2010	32	2	52	12
2011	25	0	35	5

« Les 60 ans et plus »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2011 des accidents impliquant une personnes âgée d'au moins 60 ans s'établit comme suit :

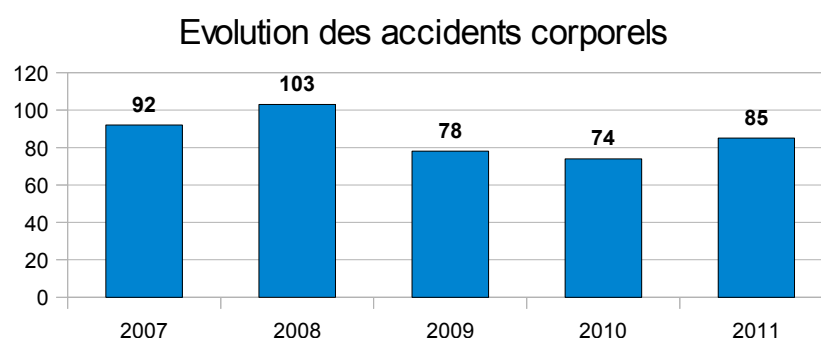
Accidents	Tués		Blessés		dont blessés hospitalisés	
	Toutes classes d'âge	dont 60 ans et plus	Toutes classes d'âge	dont 60 ans et plus	Toutes classes d'âge	dont 60 ans et plus
85	10	7	124	60	56	34

Les 60 ans et plus sont impliqués dans 27% des accidents corporels recensés. Ces personnes représentent ainsi 13,5% du total des blessés, mais un tiers des tués.

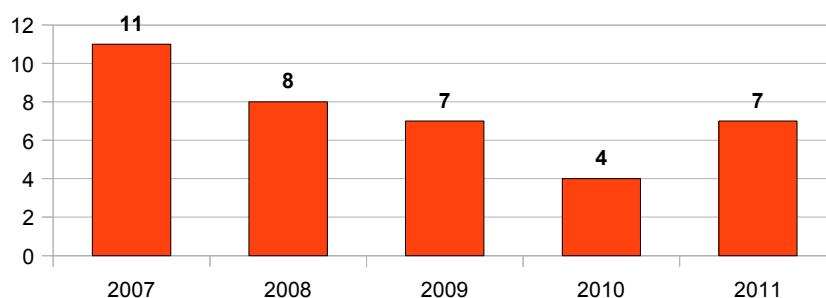
Évolution de l'accidentalité des 60 ans et plus sur les 5 dernières années

Même si le nombre d'accidents en 2011 reste inférieur à 2007 et 2008, il repart à la hausse par rapport à 2009 et 2010. On constate également que, chez les plus de 60 ans, la majorité des victimes sont des victimes graves (61%).

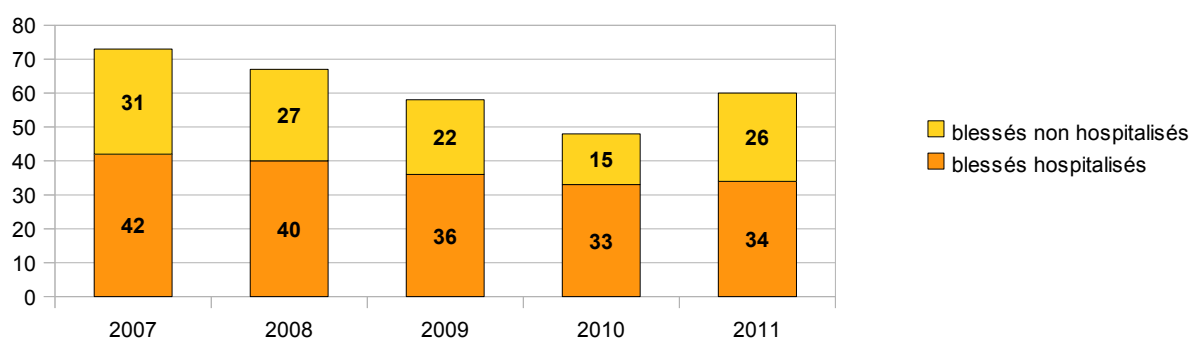
Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2007	92	11	73	42
2008	103	8	67	40
2009	78	7	58	36
2010	74	4	48	33
2011	85	7	60	34



Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés

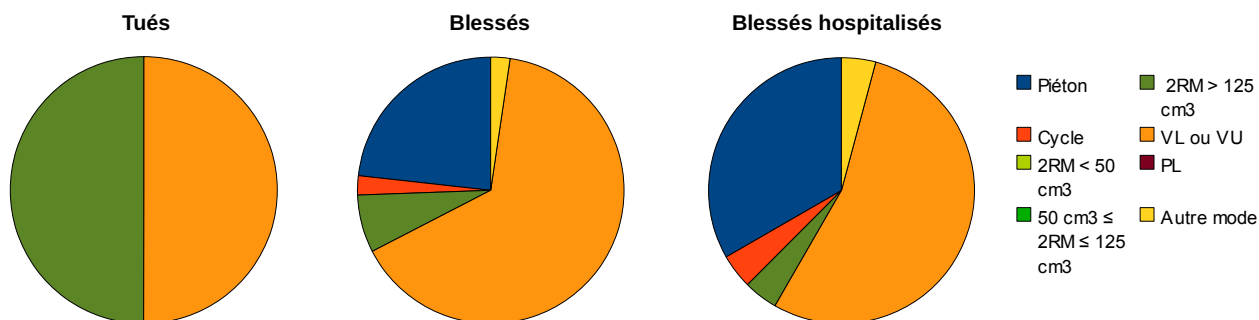


Bilan des victimes 60 ans et plus par catégorie d'usager

Les 60-74 ans

Dans la classe d'âge 60-74 ans, la majorité des victimes sont des usagers de véhicules légers (ou véhicules utilitaires). On note toutefois que les piétons représentent une part non négligeable des blessés.

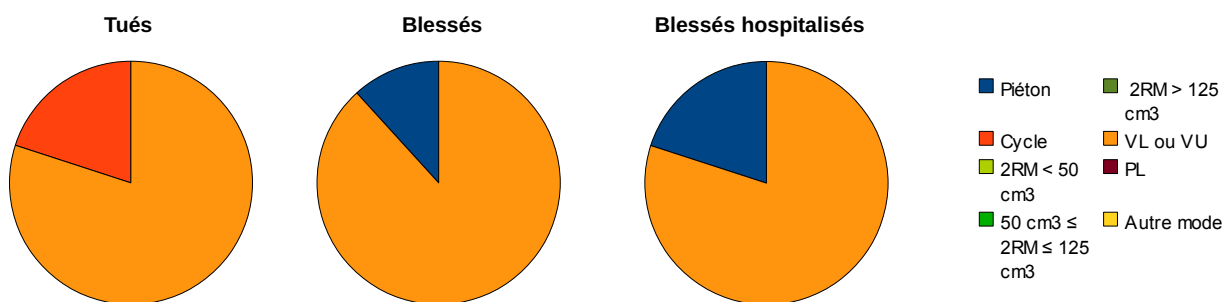
catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	10	8
Cycle	0	1	1
2RM < 50 cm ³	0	0	0
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³	0	0	0
2RM > 125 cm ³	1	3	1
VL ou VU	1	28	13
PL	0	0	0
Autres modes	0	1	1



Les 75 ans et plus

Hormis une personne tuée en bicyclette, toutes les victimes se retrouvent dans les catégories d'usager « piéton » ou « VL ou VU ».

catégorie d'usager	victimes		
	tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	0	2	2
Cycle	1	0	0
2RM < 50 cm³	0	0	0
50 cm³ ≤ 2RM ≤ 125 cm³	0	0	0
2RM > 125 cm³	0	0	0
VL ou VU	4	15	8
PL	0	0	0
Autres modes	0	0	0



Répartition (en nombre) des accidents des 60 ans et plus selon le type de conflit

La quasi-totalité des accidents implique un VL ou VU. On peut également remarquer que 16% des accidents impliquent un piéton. Enfin, 7 accidents sur les 85 recensés n'impliquent qu'un seul véhicule.

	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						2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	1	1					VL ou VU		
VL ou VU	6	11	2	10	3	8	36	PL	
PL		1	1				6	1	Autre mode
Autres modes							2		
Sur les 85 accidents	7	14	4	10	3	10	80	8	2

Bilan par type de réseau

88% des accidents impliquant une personne âgée de plus de 60 ans se situent sur routes départementales (RD) ou sur voies communales (VC). On constate par contre que 1/4 des victimes graves sont recensées sur routes nationales ou autoroutes.

réseau	accidents	victimes		
		tués	blessés	dont blessés hospitalisés
Autoroute	4	1	3	3
RN	7	1	13	6
RD	42	4	43	15
VC et autres	47	1	45	13

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

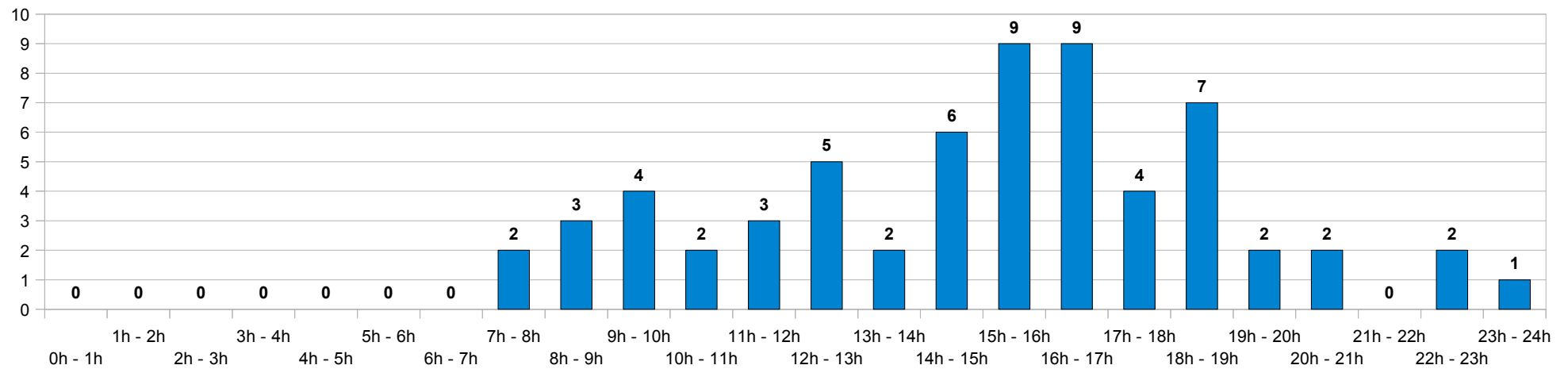


Bilan par tranche horaire

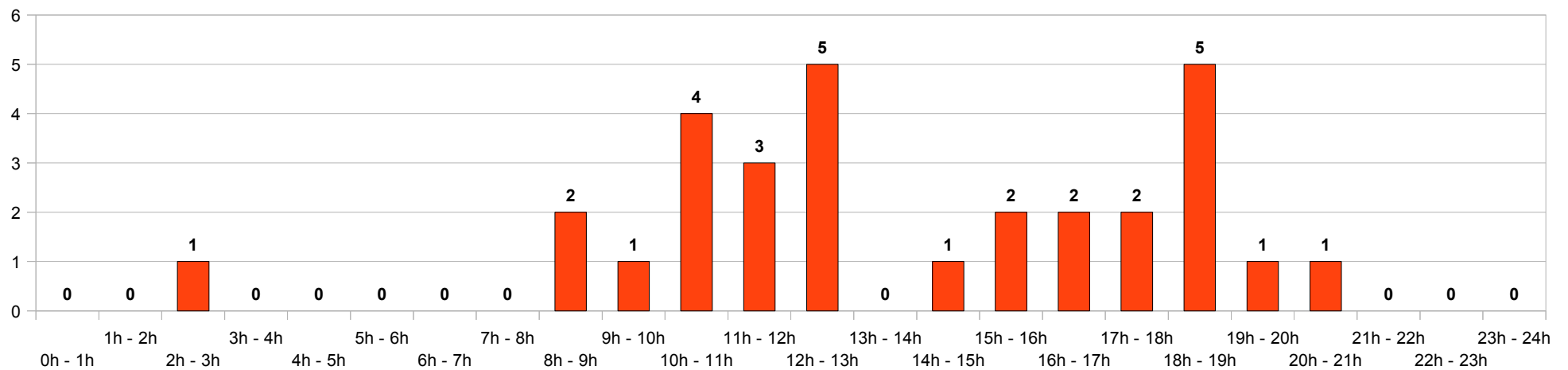
Les accidents impliquant des personnes âgées d'au moins 60 ans surviennent, pour la quasi-totalité, sur la plage horaire 7h-21h.

Tranche horaire	Accidents	
	60 – 74 ans	75 ans et plus
0h - 1h	0	0
1h - 2h	0	0
2h - 3h	0	1
3h - 4h	0	0
4h - 5h	0	0
5h - 6h	0	0
6h - 7h	0	0
7h - 8h	2	0
8h - 9h	3	2
9h - 10h	4	1
10h - 11h	2	4
11h - 12h	3	3
12h - 13h	5	5
13h - 14h	2	0
14h - 15h	6	1
15h - 16h	9	2
16h - 17h	9	2
17h - 18h	4	2
18h - 19h	7	5
19h - 20h	2	1
20h - 21h	2	1
21h - 22h	0	0
22h - 23h	2	0
23h - 24h	1	0

Répartition des accidents des 60-74 ans selon la tranche horaire



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



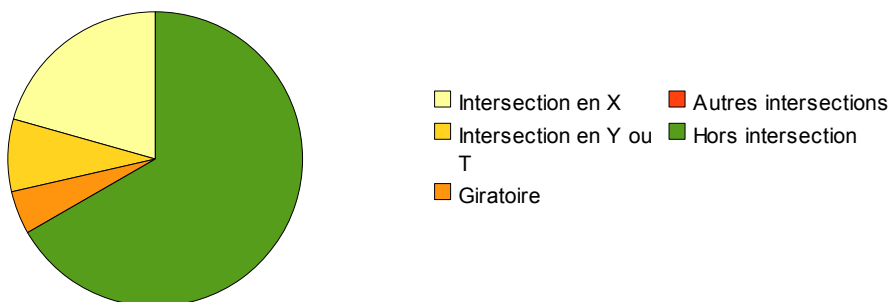
Localisation des accidents

Les 60-74 ans

Les 2/3 des accidents ont lieu hors intersection.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
13	5	3	0	21	42

Répartition des accidents en/hors intersection

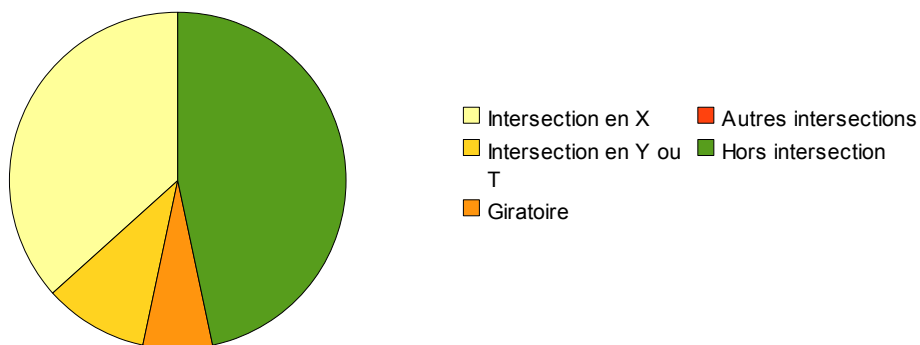


Les 75 ans et plus

Contrairement aux 60-74 ans, les plus de 75 ans sont principalement victimes d'accidents en intersection. La majorité de ces accidents a lieu dans une intersection en X.

En intersection					Hors intersection
Intersection en X	Intersection en Y ou T	Giratoire	Autres intersections	Sous-total intersections	
11	3	2	0	16	14

Répartition des accidents en/hors intersection

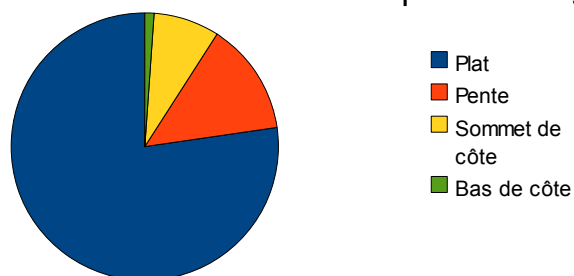


Répartition des accidents des 60 ans et plus suivant le profil en long

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

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
68	12	7	1

Répartition des accidents suivant le profil en long

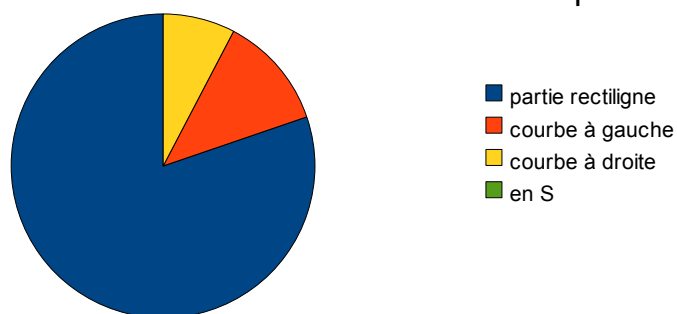


Répartition des accidents suivant le tracé en plan

4 accidents sur 5 se situent sur des parties rectilignes de route.

Nature du tracé en plan			
partie rectiligne	courbe à gauche	courbe à droite	en S
73	11	7	0

Répartition des accidents suivant le tracé en plan



« Les stupéfiants »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2011 des accidents impliquant un conducteur contrôlé positif à au moins un produit stupéfiant s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
29	8	32	27

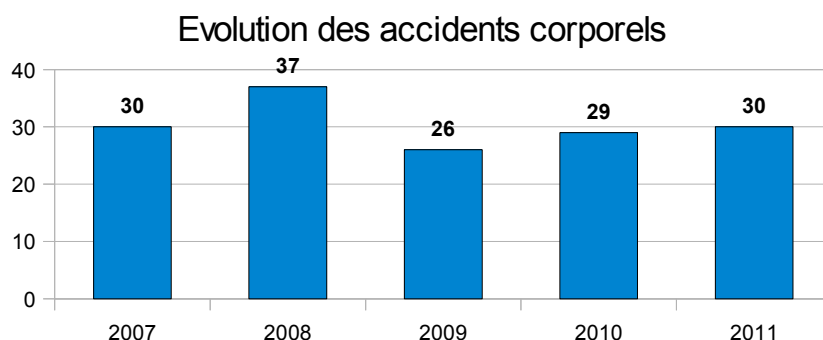
Il est néanmoins important de signaler que, sur les 313 accidents corporels recensés sur le département en 2011, 139 ont fait l'objet d'un dépistage de produits stupéfiants sur au moins un conducteur, soit 44% des accidents.

Ainsi, parmi les 139 accidents, un conducteur s'est révélé positif à au moins un produit stupéfiant dans 29 cas, soit 20%.

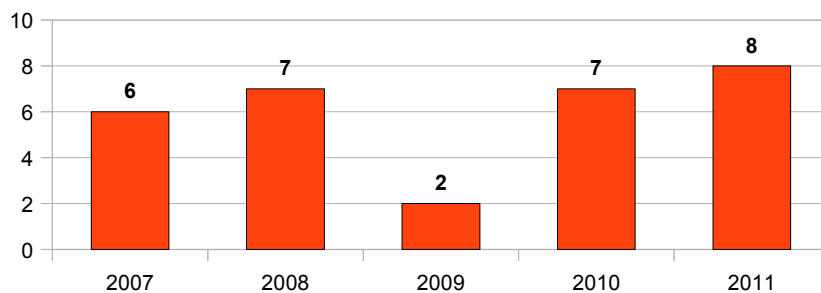
Évolution de l'accidentalité avec stupéfiants sur les 5 dernières années

Les accidents corporels pour lesquels un dépistage de produits stupéfiants a été effectué sont passés de 102 en 2007 (soit 25% du nombre total d'accidents) à 141 en 2011 (soit 45%). Pour autant, le nombre d'accidents dont un conducteur s'est révélé positif à au moins un produit stupéfiant est resté stable. On note également une part importante de tués dans ce type d'accident.

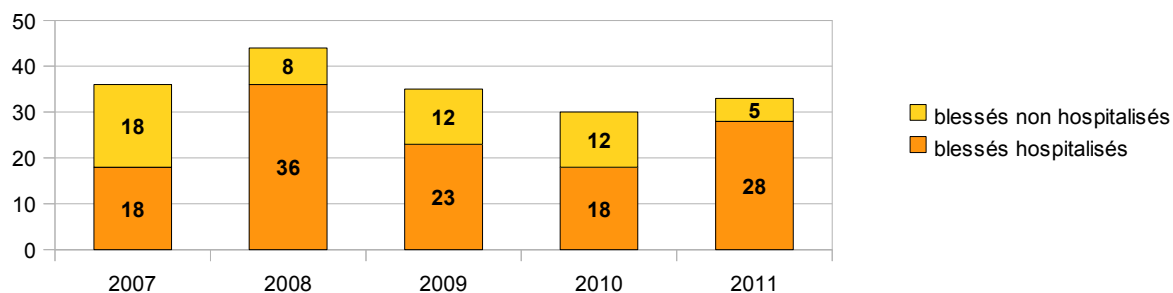
Année	Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
2007	30	6	36	18
2008	37	7	44	36
2009	26	2	35	23
2010	29	7	30	18
2011	30	8	33	28



Evolution du nombre de tués



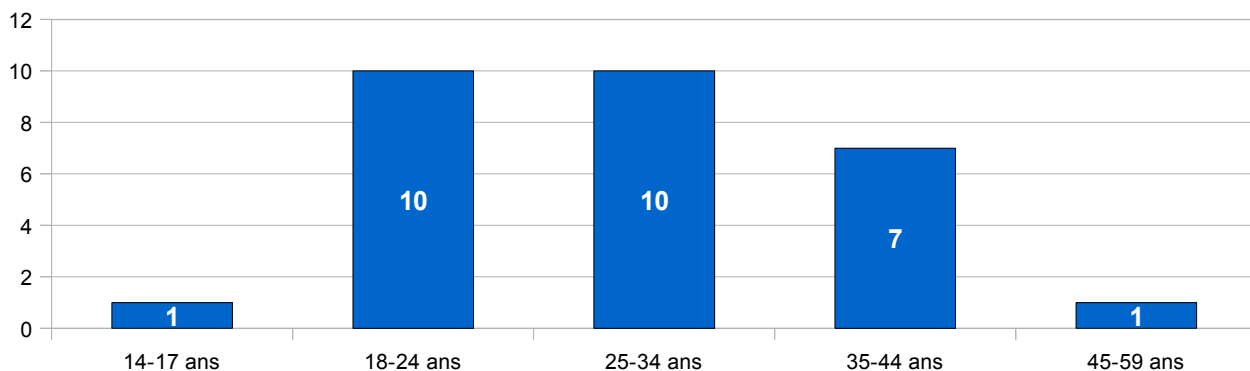
Evolution du nombre de blessés



Bilan par classe d'âge

On constate que les accidents avec présence de stupéfiants concernent principalement les 18-44 ans.

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



« Accidents mortels »

Les chiffres-clés de l'année

Le bilan 2011 des accidents mortels s'établit comme suit :

Accidents	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés
19	22	13	5

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

Dans la moitié des cas, les accidents mortels impliquent plusieurs véhicules. Ce sont les Véhicules Légers (VL) ou Véhicules Utilitaires (VU) les plus concernés. Les Poids Lourds sont également impliqués dans un tiers des accidents. On note enfin que 3 accidents concernent un Deux-roues motorisé d'une cylindrée supérieure à 125 cm³.

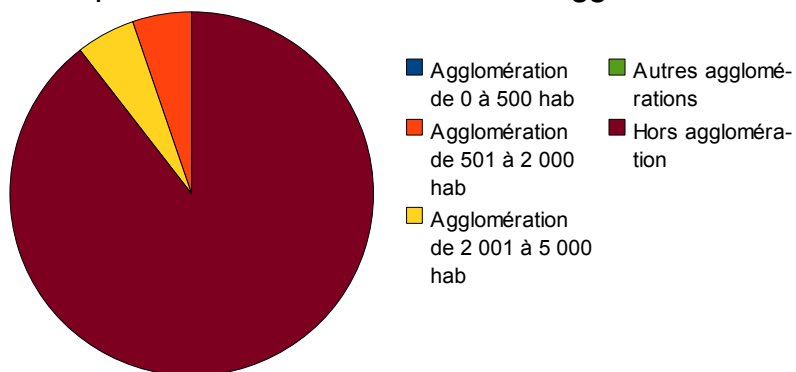
	Véhicule seul (sans piéton)	Piéton	cycle						
Cycle				2RM < 50 cm ³					
2RM < 50 cm ³					50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³				
50 cm ³ ≤ 2RM ≤ 125 cm ³						2RM > 125 cm ³			
2RM > 125 cm ³	1						VL ou VU		
VL ou VU	8						3	PL	
PL			1			1	4		Autre mode
Autre mode						1			
Sur les 19 accidents	9	0	1	0	0	3	15	6	1

Localisation des accidents

La grande majorité des accidents mortels se situe hors agglomération.

En agglomération					Hors agglomération
Agglomération de 0 à 500 hab	Agglomération de 501 à 2 000 hab	Agglomération de 2 001 à 5 000 hab	Autres agglomérations	Sous-total agglomération	
0	1	1	0	2	17

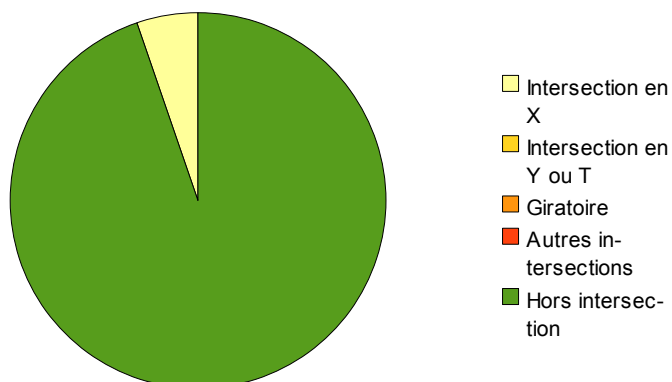
Répartition des accidents en/hors agglomération



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	
1	0	0	0	1	18

Répartition des accidents en/hors intersection

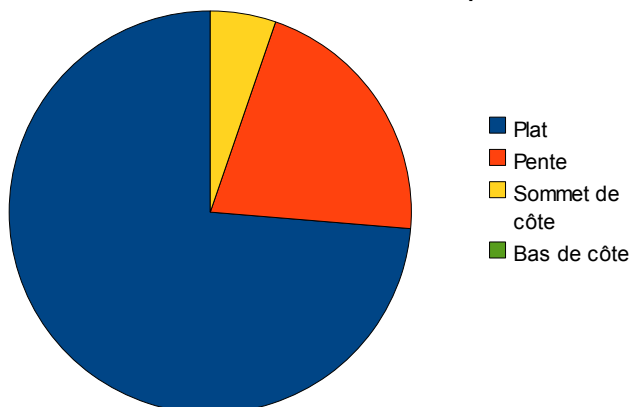


Répartition des accidents suivant le profil en long

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

Nature du profil en long			
Plat	Pente	Sommet de côte	Bas de côte
14	4	1	0

Répartition des accidents suivant le profil en long

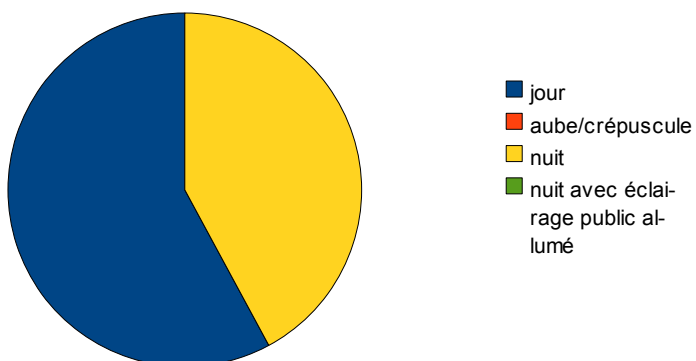


Luminosité au moment des accidents

On remarque que 8 accidents mortels sur 19 ont lieu de nuit, alors que le trafic est plus important en journée.

jour	aube/crépuscule	nuit	nuit avec éclairage public allumé
11	0	8	0

Luminosité lors des accidents mortels



Les facteurs les plus fréquents relevés lors des enquêtes simplifiées menées sur tout accident mortel en 2011

Les principales causes des accidents mortels sont essentiellement comportementales. En effet, on constate que le facteur « fatigue / vigilance » est celui qui revient le plus régulièrement. On note également que les facteurs « alcool », « stupéfiants » et « vitesse » ont joué un rôle non négligeable, tout comme le « non-port de la ceinture ».

