



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfet des Deux-Sèvres

06 AVR. 2018

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

Département des Deux-Sèvres



Document Général d'Orientations de Sécurité Routière

2018 - 2022

PRÉFACE

Le Document Général d'Orientation constitue l'outil politique de programmation et de mobilisation locale pour la sécurité routière pour la période 2018-2022 qui définira les actions à mener pour renforcer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents.

Dans un contexte difficile de reprise de l'accidentalité routière depuis 2013, l'objectif de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020 nécessite une mobilisation de l'ensemble des acteurs qu'ils soient du secteur privé ou du secteur public, en vue de réduire le nombre d'accidents dans le cadre des déplacements au travail. Afin de susciter cette implication commune, le délégué interministériel à la sécurité routière a décidé de relancer l'élaboration du Document Général d'Orientation (DGO).

Ce document définit et affiche les axes prioritaires de la politique départementale de sécurité routière, qui devront être mis en œuvre au cours des cinq prochaines années. Un référentiel sera mis en œuvre, et régulièrement actualisé, pour répertorier les différents acteurs de la sécurité routière en fonction de l'enjeu retenu tant d'un point de vue des compétences que d'un point de vue humain, logistique ou financier.

Un bilan sera réalisé annuellement afin de réfléchir aux actions à mettre en œuvre au regard de l'accidentalité et du bilan des actions réalisées pendant l'année écoulée. Ce travail sera traduit tous les ans, par la rédaction d'un Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Le DGO constitue donc un cadre qui s'articule autour de quatre priorités à savoir :

- intensifier la lutte contre les comportements dangereux,
- protéger les usagers les plus vulnérables,
- favoriser l'innovation pour améliorer la sécurité routière,
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

Le Document Général d'orientations constitue le cadre réglementaire nécessaire pour assurer la cohérence des actions réalisées au niveau local. Toutefois, c'est la mobilisation collective qui rendra la route plus sûre.

Remerciant tous les partenaires qui se mobiliseront pour améliorer l'insécurité routière, le DGO est notre feuille de route qui guidera nos actions jusqu'en 2022.

Le Procureur de la République,



Natacha RATEAU

Le Préfet,



Isabelle DAVID

Le Président du Conseil Départemental



Gilbert FAVREAU

Le Président de l'Association des Maires



Léopold MOREAU

La Directrice Départementale
de la Sécurité Publique
La Commissaire,



Céline GRASSEGER

Le Commandant de Groupement de la
Gendarmerie Nationale,
Le Colonel



Olivier BARTH

SOMMAIRE

Préface	page 2
Les Deux-Sèvres – Généralités	page 4
Bilan du DGO précédent – Étude sur la période 2012-2016	page 5
- Bilan général	page 6
- Les déplacements professionnels	page 9
- l'alcool et les stupéfiants	page 10
- Les jeunes	page 11
- Les seniors	page 12
La délinquance routière	page 13
- Bilan des infractions alcool, vitesse, stupéfiants et code de la route	page 14
- Les contrôles sanctions automatisés « vitesse »	page 15
Budget alloué à la sécurité routière 2013-2017	page 17
- Budget global et budget selon l'enjeu	page 18
Enjeux et orientations d'actions 2018-2022	page 19
Les orientations d'actions	page 20
Les enjeux retenus	page 21
- Les risques routiers professionnels	page 22
- L'alcool et les stupéfiants	page 23
- Les jeunes	page 24
- Les seniors	page 25
- Les deux-roues motorisés (2RM)	page 26
- Les distracteurs	page 27
Les enjeux transversaux	
- Le partage de la voirie	Page 28
- La vitesse	Page 29
Suivi et évaluation du DGO 2018-2022	Page 30
Annexes	
- Définitions (accidents et victimes)	Page 33
- Étude d'enjeux 2012-2016 (DDT 79)	Pages 34 à 129



LES DEUX-SÈVRES – GÉNÉRALITÉS

Le département des Deux-Sèvres est situé à l'ouest de la France et appartient à la région Nouvelle-Aquitaine, elle-même constituée de 12 départements.

Il doit son nom à la sèvre nantaise, dernier grand affluent de la Loire, et à la sèvre niortaise, fleuve côtier qui se jette dans l'Atlantique à l'anse de l'Aiguillon.

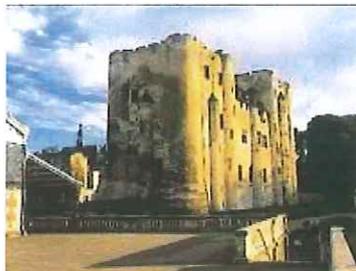
La population est de 373 553 habitants pour une superficie de 5 999 km², la densité de la population est de 62 habitants / km².

- Les hommes représentent 49 % de la population, les femmes 51 % de la population.
- La tranche d'âge 0-25 ans représente 29 % de la population
- La tranche d'âge des 65 ans et plus représente 19 % de la population

Le département comprend :

3 arrondissements (Niort, Parthenay, Bressuire), 3 circonscriptions législatives, 17 cantons, 24 intercommunalités et 293 communes (au 1^{er} janvier 2017).

Le chef-lieu du département est la ville de NIORT, la plus peuplée avec 60 450 habitants.



La longueur totale du réseau routier du département, se répartissant en :

87 km d'autoroutes, 120 km de routes nationales, 4 003 km de routes départementales et 8 797 km de routes communales.

Il occupe ainsi le 26^{ème} rang au niveau national sur les 96 départements métropolitains quant à sa longueur et le 34^{ème} rang quant à sa densité avec 2,2 km par km² de territoire.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

BILAN DU DGO 2012 – 2016



Étude sur la période

2012 – 2016

Sources utilisées :

Les données contenues dans ce document proviennent de l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière 79 (ODSR), d'après les informations fournies localement par les Forces de l'Ordre (Police et Gendarmerie) et les Bulletins d'Analyses d'Accidents Corporels (BAAC) centralisés au niveau national traité de manière informatique.

Bilan Général

Bilan 2012-2016

(comparaison avec la période 2007-2011)

Accidents : **927 -22,2 %** (1191)

Accidents mortels : **130 -18,7 %** (161)

Tués : **148 -15,4 %** (175)

Blessés hospitalisés : **1229 -17,8 %** (1374)

Blessés non hospitalisés : **393 -20,3 %**
(493)



DEUX-SEVRES

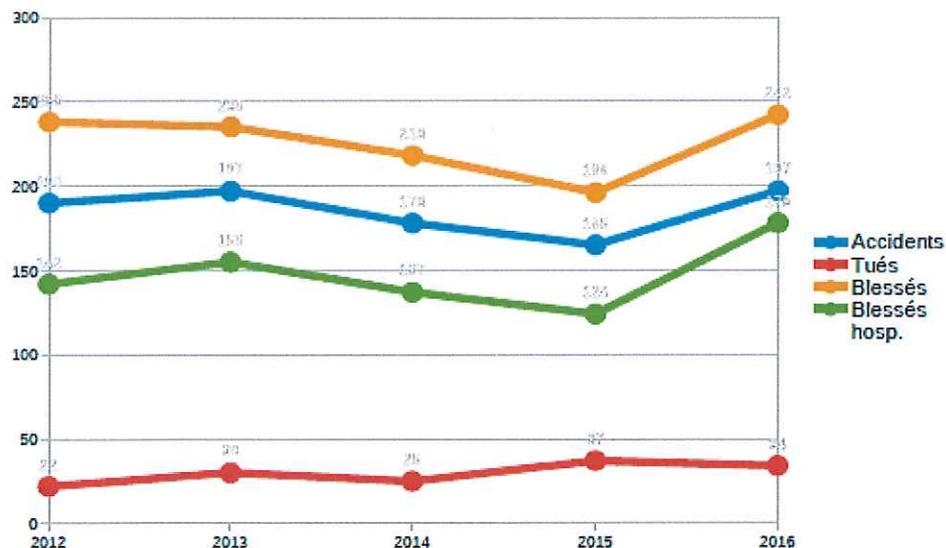
Réunion
12/11/17

Direction départementale des territoires des Deux-Sèvres
Direction Départementale Interministérielle

3

Tendance de l'accidentologie

(période 2012-2016)



DEUX-SEVRES

Réunion
12/11/17

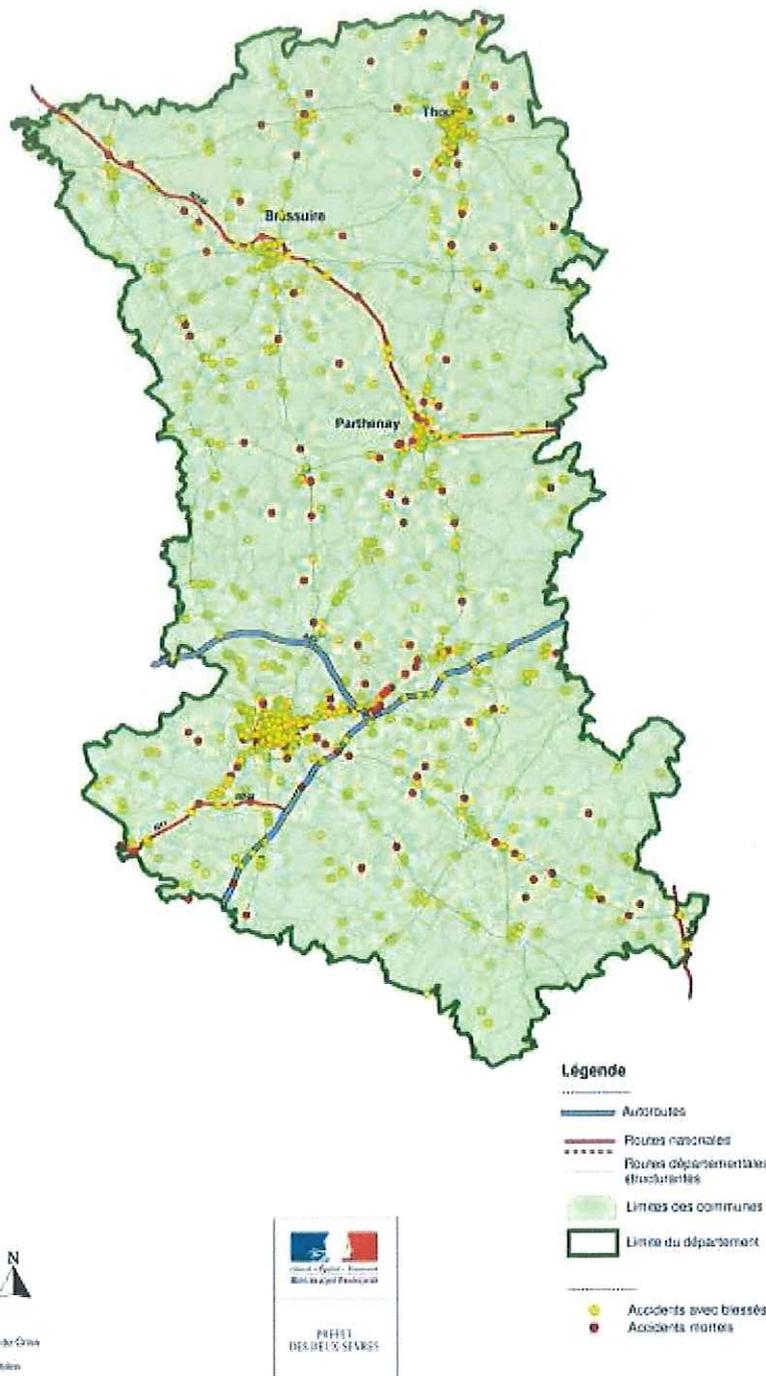
Direction départementale des territoires des Deux-Sèvres
Direction Départementale Interministérielle

4



Suivi des accidents corporels dans le Département des Deux-Sèvres

Période du 01 janv. 2012 au 31 déc. 2016



0 5 10
Kilomètres

sources : DDT - septembre 2017
Mise à jour : 7/11
Mission Circulation Sécurité Routière et Gestion de Crise
Bureau Sécurité Gestion de Crise
Observatoire Départemental de la Sécurité Routière





Bilan global

Accidents : 927

Accidents mortels : 130

Tués : 148

Blessés : 1129 dont blessés hospitalisés : 736

On constate sur la période 2012-2016, une diminution des chiffres sur l'ensemble des indicateurs par rapport à celle de 2007-2011. Le nombre d'accidents a baissé d'un peu plus de 22 %, les tués de 15,43 %, les blessés non hospitalisés (BNH) de 20,28 % et celui des blessés hospitalisés (BH) de 16,46 %.

Néanmoins, on observe sur ces cinq dernières années une certaine stagnation des chiffres, voir une tendance à la hausse.

Malgré une baisse de leur implication de près de 16 % des accidents par rapport à la période précédente, le véhicule léger (VL), avec 84,4 % des accidents, reste le mode transport le plus accidentogène, il est suivi par les cyclomoteurs dans 21 % des accidents puis les motocyclettes dans 14,8 %.

Durant cette période, la tranche d'âge des 18/24 ans est sur-représentée par rapport à la part démographique quelle représente dans le département des Deux-Sèvres, avec 21,6 % des tués. Suivi par celle des 25/34 ans avec 18,2 % des tués, puis celle des 45/59 ans avec 17,5 % des tués.

66,3 % des accidents ont eu lieu hors intersection et 49,6 % hors agglomération. En ce qui concerne les tués, 81 % ont eu lieu hors intersection et 75,7 % hors agglomération.

64 % des accidents ont eu lieu sur routes départementales et 30 % sur voies communales. Pour les routes départementales c'est une baisse de près de 20,7 % par rapport à la période 2007-2011 et de 30,6 % pour les voies communales.

Le nombre d'accidents mensuels a été relativement homogène sur la période 2012-2016. Les mois les plus accidentogènes sont les mois juillet avec un peu moins de 10 % accidents, suivi des mois de septembre et octobre avec un peu plus de 9 %.

Le jour le plus accidentogène est le vendredi avec 17,2 % des accidents, puis le jeudi et le dimanche avec 14 % des accidents.

38,7 % des accidents ont lieu dans la tranche horaire 15-19 heures. On observe également une pointe sur les tranches 07-08 heures (6 %) et 12-13 heures (6,6 %).

Les accidents ont essentiellement eu lieu dans des conditions atmosphériques normales (76,2 %), sur une chaussée sèche (79,2 %) et de jour (66,7 %).

Déplacements professionnels

Domicile - travail

25 % (231) des accidents corporels entre 2012 et 2016,

- **13,5 %** d'accidents par rapport à la période 2007-2011,

91 % d'accidents impliquent un VL/VU,

22 % (32) des tués



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Réunion
12/11/17

Direction départementale des territoires des Deux-Sèvres
Direction Départementale Interministérielle

5

Déplacements professionnels

Utilisation professionnelle

14,5 % (134) des accidents corporels entre 2012 et 2016,

- **32 %** d'accidents par rapport à la période 2007-2011,

82 % d'accidents impliquent un VL/VU,

36 % d'accidents impliquent un PL,

21 % (31) des tués



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Réunion
12/11/17

Direction départementale des territoires des Deux-Sèvres
Direction Départementale Interministérielle

6

L'alcool (0,50 g/l de sang)

18 % (169) des accidents corporels entre 2012 et 2016,

- **5,5 %** d'accidents par rapport à la période 2007-2011,

89 % d'accidents corporels avec alcool
Impliquent un conducteur hommes

63 % avec 1 seul véhicule

34 % (51) des tués



DEPT
DES DEUX-SÈVRES

Réunion
12/11/17

Direction départementale des territoires des Deux-Sèvres
Direction Départementale Interministérielle

7

Les stupéfiants

8 % (77) des accidents corporels entre 2012 et 2016,

+ **17 %** d'accidents par rapport à la période 2007-2011,

96 % d'accidents corporels avec stupéfiant
Impliquent un conducteur hommes

56 % avec 1 seul véhicule

18 % (27) des tués



DEPT
DES DEUX-SÈVRES

Réunion
12/11/17

Direction départementale des territoires des Deux-Sèvres
Direction Départementale Interministérielle

8

Les jeunes - tranche d'âge 14-17 ans

4,5 % de la population Deux-Sévriennes,

Impliquée dans **17,7 % (164)** des accidents corporels entre 2012 et 2016,

-37 % d'accidents par rapport à la période 2007-2011,

65 % d'accidents en agglomération,

9,5 % (14) des tués

4,7 % (7) des tués dans cette tranche d'âge



RÉFET
DES DEUX-SÈVRES

Réunion
12/11/17

Direction départementale des territoires des Deux-Sèvres
Direction Départementale Interministérielle

9

Les jeunes - tranche d'âge 18-24 ans

6,5 % de la population Deux-Sévriennes,

Impliquée dans **33 % (309)** des accidents corporels entre 2012 et 2016,

-19 % d'accidents par rapport à la période 2007-2011,

45 % d'accidents en agglomération,

36 % (53) des tués

22 % (33) des tués dans cette tranche d'âge



RÉFET
DES DEUX-SÈVRES

Réunion
12/11/17

Direction départementale des territoires des Deux-Sèvres
Direction Départementale Interministérielle

10

Les jeunes - tranche d'âge 25-29 ans

5 % de la population Deux-Sévriennes,

Impliquée dans **11 % (149)** des accidents corporels entre 2012 et 2016,

-31 % d'accidents par rapport à la période 2007-2011,

50 % d'accidents en agglomération,

27,7 % (38) des tués

10 % (15) des tués dans cette tranche d'âge



RÉUNION
DES SEVRES

Réunion
12/11/17

Direction départementale des territoires des Deux-Sèvres
Direction Départementale Interministérielle

11

Les seniors - tranche d'âge 65-74 ans

9 % de la population Deux-Sévriennes,

Impliquée dans **16 % (104)** des accidents corporels entre 2012 et 2016,

- 18 % d'accidents par rapport à la période 2007-2011,

41 % d'accidents en agglomération,

13,5 % (20) des tués

6 % (9) des tués dans cette tranche d'âge



RÉUNION
DES SEVRES

Réunion
12/11/17

Direction départementale des territoires des Deux-Sèvres
Direction Départementale Interministérielle

12

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

LA DÉLINQUANCE ROUTIÈRE



Bilan des infractions

Alcool, vitesse, stupéfiants et code de la route

Bilan des infractions Alcool, vitesse et stupéfiants De 2012 à 2016

INFRACTIONS	2012	2013	2014	2015	2016
Alcool : nombre de Dépistages réalisés	107327	98577	109941	101608	107639
Alcool : nombre de Dépistages positifs	1787 soit 1,67 %	1852 soit 1,88 %	2011 soit 1,83 %	2224 soit 2,19 %	2048 soit 1,90 %
Vitesse : nombre d'infractions relevées Hors radars automatiques	9934	8710	8824	8919	8893
Stupéfiants : nombre de dépistages pratiqués	1135	1079	734	560	1190
Stupéfiants : nombre de Dépistages positifs	283 soit 24,93 %	309 soit 28,64 %	383 soit 52,18 %	500 soit 89,29 %	522 soit 43,87 %

Bilan des infractions Code de la route de 2012 à 2016

INFRACTIONS	2012	2013	2014	2015	2016
Feu rouge	253	147	94	107	112
Ligne continue	296	268	242	202	242
Stop	1202	842	795	905	875

Bilan des contrôles sanctions automatisés

La vitesse

26 équipements fixes

- 15** radars classiques
- 5** radars double-sens dont 1 radar chantier
- 5** radars discriminants
- 1** radar vitesse moyenne



La vitesse

Infractions C.S.A.

+ 117 %
sur la période 2012/2017

- 9 %
pour les infractions entre 40 et 50 km/h

- 46 %
pour les infractions supérieur à 50 km/h





Les chiffres

Il y a actuellement 26 radars en service sur le département,

- 15 radars classiques
- 4 radars double-sens
- 1 radar chantier ou autonome² double-sens
- 5 radars discriminants
- 1 radar vitesse moyenne

Comparatif des infractions par période

Période	Total	≥ 40 <50 km/h	>50
2007/2011	165 021	1 295	1 992
2012/2016	358 121	1 183	1 085
Evolution	193100	-112	-907
Evolution en %	117,02%	-8,65%	-45,53%

Evolution des infractions entre 2012 et 2016

Evolution des infractions



Evolution des infractions entre 40 et 50 km/h



Evolution des infractions sup. à 50 km/h



2 en remplacement du radar fixe de St Jean-de-Thouars neutralisé par la DSR

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

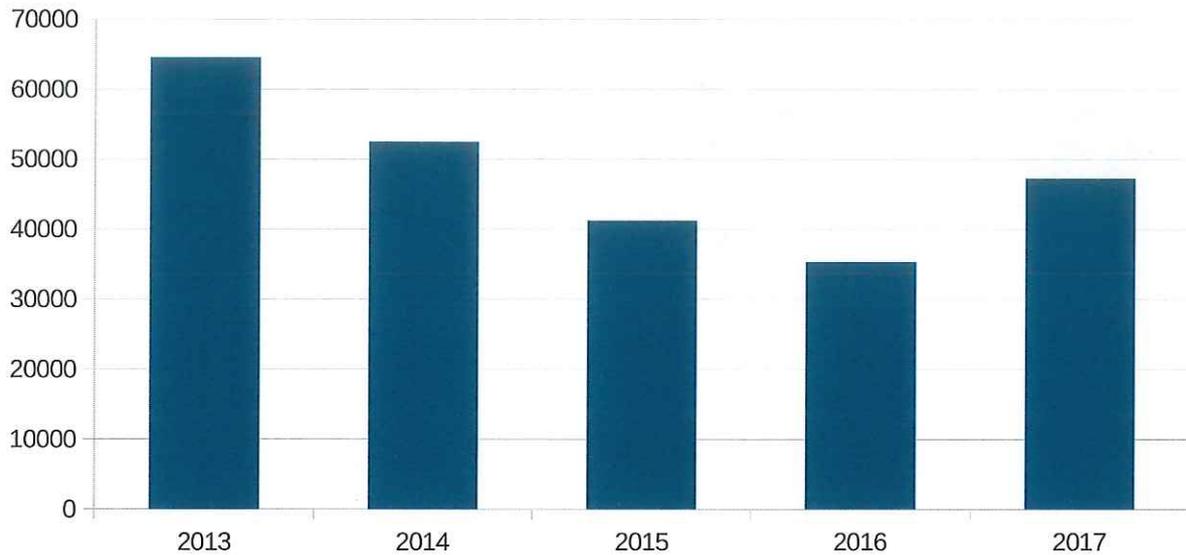


**LE BUDGET ALLOUÉ
À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

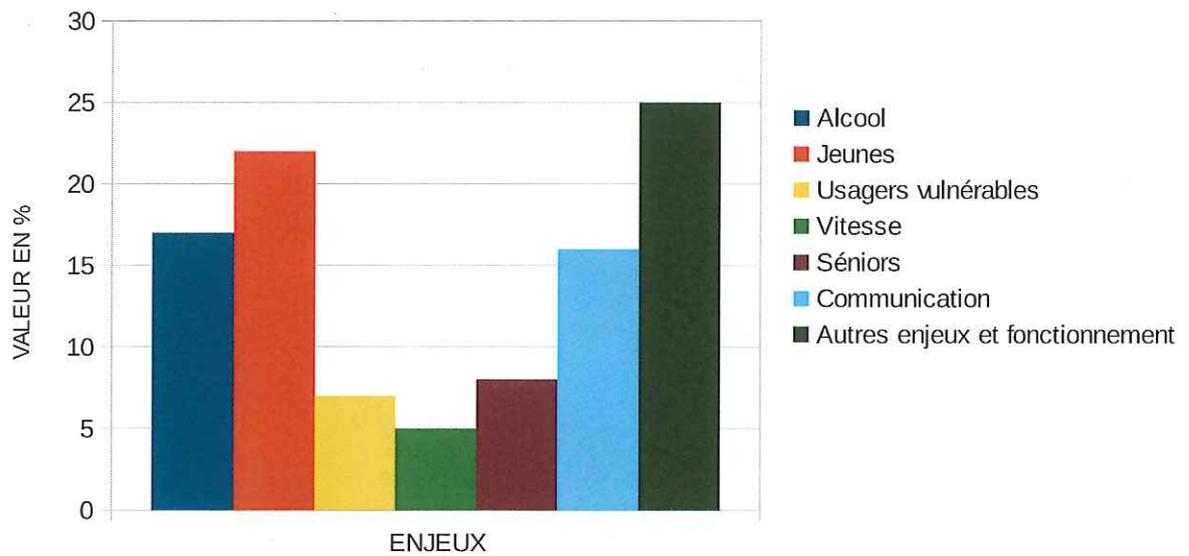
Période 2013-2017



Budget global de 2013 à 2017



Budget par enjeu - Période 2013/2017



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

LES ORIENTATIONS D' ACTIONS

ET LES ENJEUX

DGO 2018 – 2022



Les orientations d'actions



Définition :

Chaque enjeu doit déboucher sur une ou plusieurs orientations d'actions.

L'orientation d'actions fixe le cadre général des actions qui seront à engager au regard de l'enjeu identifié.

Une orientation d'actions doit pouvoir se décliner annuellement en actions concrètes dans le PDASR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière).

Il conviendra donc de fixer les objectifs de sécurité routière pour chacun des enjeux.

4 domaines d'actions peuvent être envisagés :

- Améliorer la connaissance
- Améliorer les infrastructures
- Informer, former, éduquer, sensibiliser
- Contrôler et sanctionner

Orientations transversales :

- Élargir le périmètre des partenaires de la sécurité routière dans le département : Création d'un répertoire pour mobiliser les ressources et les moyens les plus adaptés.
- Agir ensemble pour mieux sensibiliser à l'insécurité routière.

Les enjeux retenus pour le DGO 2018-2022

4 enjeux impératifs :

- les risques professionnels routiers
- l'alcool, les stupéfiants
- les jeunes
- les seniors



2 enjeux facultatifs :

- les 2 roues-motorisés
- les distracteurs



Les enjeux ci-dessous seront abordés de manière transversale dans chacun des enjeux retenus.

- le partage de la voirie
- la vitesse



Enjeu : Risques routiers professionnels



□ Améliorer la connaissance

- Améliorer la connaissance sur les accidents de trajet domicile travail et l'utilisation professionnelle
- Promouvoir la réalisation de diagnostics de l'accidentalité par entreprise ou secteur d'entreprises pour détecter d'éventuels problèmes
- construire une base de données « risques routiers en milieu professionnel »
- Travailler avec les branches professionnelles qui ont des risques routiers spécifiques (horaires décalés, nombreux déplacements, fatigue, ...).

□ Informer, former, éduquer, sensibiliser

- Sensibiliser les agents à la préparation de leurs déplacements
- Renforcer la connaissance de risques locaux spécifiques (intempéries)
- Sensibiliser les entreprises à l'utilisation du numérique (audio conférence, visioconférence, ...) pour limiter les déplacements
- Promouvoir les formations à la conduite (stage/perfectionnement)
- Participer à la formation des auto-entrepreneurs organisée par les Chambres consulaires (par exemple 2 heures de sensibilisation intégrées au module de formation)
- Promouvoir les formations et les plans de prévention des risques routiers dans les entreprises et dans les administrations
- Renforcer les actions d'information et de sensibilisation, notamment dans les centres de formation d'apprentis (CFA) et les lycées professionnels, en lien avec le tissu professionnel, les forces de l'ordre, le monde médical, les professionnels de la conduite
- Informer des obligations de l'employeur et sa responsabilité

□ Contrôler et sanctionner

- S'assurer du respect des règles en matière de temps de conduite
- S'assurer que les charges transportées ne constituent pas un facteur de risque supplémentaire : arrimage, immobilisation et séparation des charges de l'habitacle
- Contrôler strictement l'équipement des véhicules de service et de fonction et le port de la ceinture de sécurité

□ Améliorer les infrastructures

- Inviter les entreprises à dialoguer avec les gestionnaires d'infrastructure si problèmes spécifiques d'accès au lieu de travail, tous modes



Enjeu : Alcool et Stupéfiants



□ Améliorer la connaissance

- Améliorer la connaissance sur les accidents avec alcool et/ou stupéfiants
- Mieux comprendre les accidents graves liés au facteur alcool : travailler en partenariat avec le dispositif d'appui territorial de la MILDECA, l'Agence Régionale de Santé, les professionnels de santé
- Poursuivre l'amélioration de la collecte des informations alcool/stupéfiants lors des contrôles et accidents

□ Informer, former, éduquer, sensibiliser

- Apprendre aux usagers à estimer leur consommation d'alcool, encourager l'autocontrôle d'alcoolémie et valoriser le principe du conducteur sobre
- Développer le dépistage précoce des comportements liés à l'alcool et aux stupéfiants
- Maintenir des campagnes publicitaires (relais des campagnes nationales et organisation de campagnes locales) sur les risques liés aux addictions (alcool et substances psychoactives)
- Sensibiliser aux risques liés à l'alcool et aux drogues sur la conduite à tous les stades du développement de l'enfant usager de la route et lors de la formation à la conduite
- Développer les actions d'information dans les établissements scolaires et dans les entreprises
- Informer sur les effets de la consommation d'alcool et de drogues (effet sur le champ visuel, allongement des temps de réaction, diminution des réflexes, ...)
- Mobiliser les organisateurs de soirées festives (particuliers, établissements, associations, etc) sur les risques liés à l'alcool/stupéfiants au volant et chez le piéton

□ Contrôler et sanctionner

- S'assurer du respect de la réglementation applicable à l'égard des établissements vendant de l'alcool, notamment l'obligation de mise à disposition d'un éthylotest
- Coordonner les services de la justice et de la santé afin d'améliorer l'efficacité de la réponse pénale et de la prise en charge sanitaire
- Établir des recommandations à l'égard des récidivistes (développer les contrôles spécifiques des alcooliques chroniques, développer l'éthylotest anti-démarrage)
- Recourir à l'immobilisation ou à la confiscation des véhicules des conducteurs en état de conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants
- Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs (discothèques, ...) ou les soirs de fête (St-Sylvestre, ...)

□ Améliorer les infrastructures

- Développer le réseau de transports en commun (linéaire, fréquence, ...)

Enjeu : Les jeunes



□ Améliorer la connaissance

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des jeunes selon les différents modes de déplacement
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents
- Recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, associations sportives, culturelles, etc) et identifier les actions menées par les différents intervenants

□ Informer, former, éduquer, sensibiliser

- Impliquer les structures éducatives et les entreprises accueillant des apprentis sur le risque routier des jeunes
- Favoriser l'initiative des jeunes pour diffuser des messages de sécurité ou organiser des actions, par exemple dans le cadre du service civique
- Favoriser les rencontres entre les acteurs : parents d'élèves, élus, directeurs d'établissements accueillant des jeunes, enseignants, animateurs, organisateurs de transport, transporteurs, conducteurs d'autocars... dans le but de sécuriser les déplacements
- Mobiliser les associations culturelles et sportives accueillant du jeune public aux risques routiers
- Sensibiliser les écoles, université et les associations étudiantes aux risques encourus dans les déplacements lors de la prise d'alcool ou de stupéfiants
- Utiliser les réseaux sociaux et les sites internet pour diffuser des messages de prévention
- Informer et sensibiliser aux ports des équipements de sécurité à vélo et 2RM (casques, gilets jaunes, gants, ...)
- Transmettre les données relatives à l'accidentalité des jeunes aux établissements d'enseignements de la conduite en vue de leur diffusion

□ Contrôler et sanctionner

- S'assurer du respect de la circulation aux abords des établissements accueillant des jeunes
- Vérifier le port d'équipements et dispositifs de sécurité (dispositifs de retenue, ceinture de sécurité, casques, gilets, gants, ...)
- Contrôler les équipements des cycles et deux-roues motorisés (notamment les cyclomoteurs) et lutter contre le débridage
- Développer des alternatives à la sanction pour les jeunes

□ Améliorer les infrastructures

- Développer des aménagements sécurisés aux abords des établissements de formation, de loisirs ou sur le parcours habituel des jeunes
- **Optimiser la circulation aux abords des établissements en intégrant l'ensemble des modes de déplacements et plus particulièrement la marche**

Enjeu : Les seniors



□ Améliorer la connaissance

- Développer la connaissance de l'accidentalité liée aux déplacements des seniors selon les différents modes de déplacements
- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des conducteurs et piétons seniors liée à une diminution des réflexes et de la mobilité
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents

□ Informer, former, éduquer, sensibiliser

- Organiser des remises à niveau théoriques et pratique du code de la route
- Organiser des conférences et des ateliers « santé et conduite » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques (diminution des réflexes, vue, audition, motricité, ...) avec interventions de gériatres
- Promouvoir le contrôle des aptitudes à la conduite avec audiomètre, visiomètre et réactiomètre
- Informer sur les aides à la conduite, les véhicules à boîte de vitesses automatiques
- Sensibiliser à l'importance d'être vu surtout la nuit
- Améliorer la formation des auto-écoles sur les problématiques liés au vieillissement

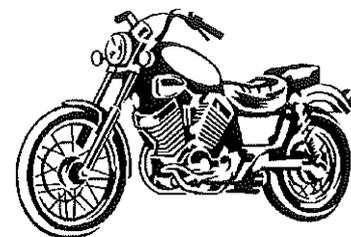
□ Contrôler et sanctionner

- Propose des stages de sensibilisation incitatifs à la suite d'un accident ou/et d'une infraction grave
- Contrôler le fonctionnement des équipements d'éclairage et de signalisation de tous les véhicules pour une meilleure visibilité réciproque

□ Améliorer les infrastructures

- Sécuriser les rues existantes par des aménagements adaptés aux piétons seniors (par exemple en dégageant les passages piétons pour permettre une meilleure co-visibilité, ou en favorisant la présence d'îlots refuge pour les traversées sans feux de plus de 8 m de large, etc...)
- Travailler avec les gestionnaires de réseaux et de voiries pour disposer de cheminements piétons libres d'obstacles (tels que poteaux, mobilier, urbain, ...) en particulier avec les concessionnaires EDF/GDF et France Télécom pour l'implantation des poteaux et transformateurs

Enjeu : Les 2 roues-motorisés



□ Améliorer la connaissance

- Améliorer la connaissance des accidents de 2RM
- Améliorer la connaissance des facteurs de gravité des accidents

□ Informer, former, éduquer, sensibiliser

- Réaliser des actions post-permis à destination des motards (reprise de guidon, ateliers de perfectionnement technique, rallyes encadrés, journée « circuits » encadrée...) en mobilisant les forces de l'ordre, les moto-écoles, les associations
- Réaliser des actions à destination des conducteurs de cyclomoteurs (connaissances théoriques et pratiques) en valorisant les conduites responsables
- Promouvoir l'importance du port des équipements de protection individuelle obligatoires (casques et gants) et facultatifs (vêtement renforcés, ...)
- Sensibiliser les conducteurs sur l'entretien de leur véhicule
- Sensibiliser sur la fragilité des usagers de 2RM et la nécessité d'éviter les sur-risques (usage de substances psychoactives et conduite, vitesse inadaptée, absence d'équipements, 2RM modifié, non-respect du code de la route, ...)
- Mettre en place une charte qualité à destination des vendeurs/revendeurs de 2RM
- Valoriser les connaissances relatives aux spécificités des accidents 2RM auprès des utilisateurs de motos et cyclos
- Réunir régulièrement les acteurs du milieu motocycliste pour favoriser le dialogue (motos clubs, associations, professionnels de vente/réparation, enseignants de la conduite)
- Sensibiliser les techniciens de l'infrastructure et les élus à la pratique d'un 2RM (opération motard d'un jour, ...)

□ Contrôler et sanctionner

- Réaliser des contrôles sur la conformité des véhicules (contrôles préventifs en amont possibles, notamment sur les cyclomoteurs aux abords des établissements scolaires)
- Réaliser des contrôles sur les casques et gants avec une incitation au port d'équipements de protection individuelle additionnels
- Cibler les contrôles de 2RM sur les axes et/ou périodes accidentogènes
- Contrôler la possession du permis AM sans sanction, mais faire suivre d'une présentation des risques encourus

□ Améliorer les infrastructures

- Organiser des relais sur les infrastructures fréquentées par les motards lors des grandes manifestations 2RM ou des itinéraires touristiques très fréquentés par les motocyclistes
- Intégrer les problématiques liées à la circulation des deux-roues motorisés lors de la réalisation des ouvrages routiers

Enjeu : Les distracteurs



□ Améliorer la connaissance

- Développer un volet distracteurs dans les bilans annuels d'accidentalité
- Améliorer la connaissance sur les accidents avec distracteurs
- Construire une base de données sur les sources de distraction au volant
- Étudier des solutions technologiques pour bloquer certaines sources de distraction au volant
- Déterminer les sources de distractions sur les différents réseaux routiers

□ Informer, former, éduquer, sensibiliser

- Sensibiliser les parents à montrer l'exemple afin de bannir l'utilisation du téléphone au volant pour les générations futures de conducteurs (au même titre que la ceinture ou être courtois)
- Sensibiliser au fait que les aides à la conduite (régulateur, ABS, radars de recul, etc.) sont positives pour la sécurité mais n'exonèrent pas le conducteur d'une vigilance soutenue
- Développer la prévention sur ce sujet lors des stages de récupération de points
- Inciter les auto-écoles à insister pendant la formation sur les risques liés à l'usage des distracteurs
- Sensibiliser les référents en entreprise aux risques liés à la conduite avec un téléphone portable
- Former les IDSR à ce risque
- Informer les conducteurs qu'en cas d'accident, l'utilisation de distracteurs est une preuve de responsabilité engagée

□ Contrôler et sanctionner

- Poursuivre la répression de l'utilisation de distracteur en développant les contrôles banalisés
- Sanctionner de manière spécifique l'utilisation d'un téléviseur ou d'une console de jeux vidéo en situation de conduite

□ Améliorer les infrastructures

- Optimiser et simplifier la lisibilité de la signalisation routière

Enjeu transversal : Le Partage de la voirie



□ Améliorer la connaissance

- Améliorer la connaissance de l'accidentalité des cyclistes et piétons
- Améliorer la chaîne d'information des partenaires lors de la survenue d'un accident corporel grave (préfecture, ODSR, élus de la commune concernée)
- Améliorer la connaissance sur les difficultés de déplacement et de perception de certains usagers

□ Informer, former, éduquer, sensibiliser

- Sensibiliser les piétons, les cyclistes et les 2RM sur leur propre comportement et leurs responsabilités
- Inciter les cyclistes et les 2RM à porter des équipements de sécurité et à être visibles
- Inciter les piétons à être visibles par un port de vêtements clairs et d'équipements rétro-réfléchissants (brassards, gilet haute visibilité, parapluie, ...)
- Améliorer les connaissances pour circuler en sécurité (code de la route, partage de la route et de la rue, risques en circulation urbaine, ...)
- Enseigner comment circuler à vélo en sécurité (piste vélo, rallyes, ...)
- Mettre en place des actions spécifiques vers un public jeune et/ou senior

□ Contrôler et sanctionner

- Réaliser des contrôles préventifs des bicyclettes (éclairage, pneus, ...)
- Verbaliser les conducteurs ne respectant pas la priorité des piétons régulièrement engagés
- Verbaliser les conducteurs de 2RM en stationnement gênant sur des trottoirs, en particulier peu larges ou devant les écoles
- Sanctionner aux abords des écoles, les parents qui sont en stationnement « sauvage »

□ Améliorer les infrastructures

- Inciter au développement d'infrastructures favorisant les déplacements des modes actifs (piétons, cyclistes)
- Développer des zones de circulation apaisées



Enjeu transversal : La vitesse



□ Améliorer la connaissance

- Améliorer la connaissance des vitesses pratiquées en circulation et lors des accidents
- Créer ou maintenir un observatoire des vitesses
- Relancer les enquêtes « comprendre pour agir » (ECPA) pour les accidents mortels dans lesquels le facteur vitesse pourrait avoir un rôle
- Distinguer, lors de l'analyse des accidents, les cas d'excès de vitesse et ceux de vitesse non adaptée eu égard aux circonstances
- Informer sur la connaissance des difficultés de déplacement et de perception de certains usagers

□ Informer, former, éduquer, sensibiliser

- Promouvoir l'éco-conduite (conduite apaisée)
- Sensibiliser les conducteurs sur les notions de freinage et de distance de sécurité
- sensibiliser les usagers sur les conséquences de vitesse inadaptées (une vitesse inadaptée est aussi grave qu'un excès de vitesse et plus difficile à appréhender)
- Communiquer sur l'aspect illusoire des gains de temps sur un trajet par rapport aux risques encourus avec une vitesse excessive
- Promouvoir les actions de bridage des véhicules utilitaires auprès des entreprises et des concessionnaires
- Promouvoir les stages de perfectionnement à la conduite dans les situations à risques
- Mener des campagnes sur la nécessité de contrôler régulièrement l'état de son véhicule (organe de freinage, pneus, huile, éclairage, ...), les vitesses obtenues (sur autoroute par exemple) sollicitant plus fortement la mécanique
- Sensibiliser au port de la ceinture de sécurité et autres équipements de sécurité

□ Contrôler et sanctionner

- Mettre en œuvre un plan départemental de contrôle routier (PDCR)
- Multiplier les opérations alternatives aux poursuites d'infractions routières
- Maintenir un haut niveau de contrôle avec une démarche de cohérence des limitations de vitesse et d'une communication permettant une meilleure acceptation sociale des contrôles
- Sanctionner le débridage des 2RM par l'utilisateur et encore plus fortement par un professionnel

□ Améliorer les infrastructures

- Promouvoir les mises en cohérence des vitesses en intégrant la logique d'itinéraire
- Adapter les entrées d'agglomérations à l'environnement afin de rendre les limitations de vitesse lisibles et efficaces
- Optimiser la lisibilité des infrastructures notamment dans les virages et en intersection

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

**SUIVI ET ÉVALUATION
DU DGO 2018 – 2022**



Le suivi et l'évaluation du DGO

Le suivi et l'évaluation du DGO se fera par l'intermédiaire du PDASR qui est l'application annuelle et opérationnelle du DGO.

À la fin de chaque année, sera réalisé un bilan de chacun des enjeux au regard du bilan de l'accidentalité routière et des actions réalisées.

Ce bilan annuel permettra d'éventuels ajustements de la politique de sécurité routière afin d'atteindre les objectifs fixés dans le DGO.

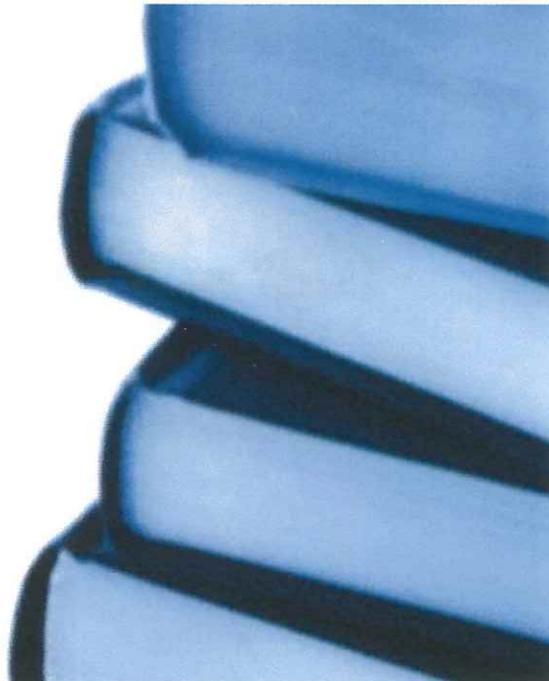
Ces ajustements seront déclinés chaque année dans le PDASR.



SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

LES ANNEXES :

- Définitions**
- Étude d'enjeux (DDT 79)**



Définitions

Quelques définitions pour lire plus facilement ce Document Général d'Orientations

Un accident :

On parle d'accident corporel de la circulation routière quand l'accident :

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

Sont donc exclus tous les accidents matériels, ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicules

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers.

On recense 2 types d'usagers :

- les victimes : personnes décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux
- les indemnes : personnes impliquées non décédées dont l'état ne nécessite aucun soin médical

Parmi les **victimes** on distingue :

- les tués : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident
- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures
- les blessés non hospitalisés : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 h.

DDT

Document général d'orientation (D.G.O)

Etude d'enjeux

2018-2022



Direction départementale des territoires
Deux-Sèvres

Direction départementale interministérielle (DDI)

Sommaire

Introduction	05
Synthèse	07
Bilan global	14
Jeunes de 14 à 17 ans	20
Jeunes de 18 à 24 ans	26
Jeunes de 25 à 29 ans	32
Seniors de 65 à 74 ans	38
Seniors de ≥ 75 ans	44
Cyclomoteurs (≤ 50 cm³)	50
Motocyclettes (> 50 cm³)	56
Alcool	62
Stupéfiants	68
Déplacements professionnels (travail - domicile).....	74
Déplacements professionnels (utilisation professionnelle).....	81
Distracteurs	87
Vitesse	93

Introduction

Les enjeux

L'étude d'enjeux permet à partir de l'analyse du bilan accidentologique, d'identifier les cibles présentant un nombre d'accidents absolu et/ou relatif caractérisant un dysfonctionnement. Elle n'a pas pour objet de comprendre ce dysfonctionnement, mais simplement de l'identifier et de fournir aux membres du comité de pilotage une hiérarchisation de ces enjeux et des éléments techniques indispensables à leur choix.

L'étude d'enjeux, commandée par le préfet, est réalisée par la Direction Départementale des Territoires (Observatoire Départemental de Sécurité Routière) dans le cadre d'un groupe technique piloté par la mission sécurité routière.

Les enjeux impératifs :

- Le risque routier professionnel
- Alcool
- stupéfiants
- Les jeunes
 - 14 à 17 ans
 - 18 à 24 ans
 - 25 à 29 ans
- les seniors
 - 65 à 74 ans
 - 75 ans et plus

Les enjeux facultatifs :

- Les Deux roues motorisés
 - cyclomoteurs (≤ 50 cm³)
 - motocyclette (>50 cm³)
- La vitesse
- Les distracteurs

Les orientations d'actions

La compréhension de chacun des enjeux retenus est essentiel pour définir des orientations d'actions adaptées aux dysfonctionnements constatés et aux problèmes posés. Après validation des enjeux par le comité de pilotage, outre les services techniques impliqués dans l'étude d'enjeux, d'autres partenaires concernés par l'enjeu et/ou disposant de données exogènes spécifiques seront invités à participer à cette réflexion dans le cadre de groupe de travail par enjeu.

La définition des orientations d'actions relatives à chaque enjeu doit parvenir à fédérer l'ensemble des acteurs et de les impliquer fortement dans la définition des axes d'un programme pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et dans la conception de projets.

Quel que soit l'enjeu, les orientations d'actions seront recherchées et/ou déclinées dans les différents domaines :

Infrastructure, éducation, formation, information, contrôle et sanction.

Une orientation d'actions se rapportant à un enjeu doit pouvoir se décliner, sur la période du DGO, en termes d'actions dans le cadre des PDASR et permettre à chacun des acteurs de se sentir concerné. Elle doit fixer l'objectif général des actions qui en découlent et ne doit pas être confondue avec les actions proprement dites.

Les données

Ce document a été réalisé à partir des données des bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC). Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière constitue la première source de données en accidentologie. Pour chaque accident corporel qui fait l'objet d'un procès verbal (PV), les forces de l'ordre établissent un BAAC qui recense les données les plus complètes possibles sur les caractéristiques de l'accident (localisation, date, heure, type de voie, véhicules, usagers impliqués, etc...).

Avertissement : en parallèle des données quantitatives, des pourcentages apparaissent. Ces taux ne sont pas forcément représentatifs statiquement, car s'appliquant à des nombres trop faibles.



Bilan global

Accidents : **927**
Accidents mortels : **130**
Tués : **148**
Blessés : **1129** dont blessés hospitalisés : **736**

On constate sur la période 2012-2016, une diminution des chiffres sur l'ensemble des indicateurs par rapport à celle de 2007-2011. Le nombre d'accidents a baissé d'un peu plus de 22 %, les tués de 15,43 %, les blessés non hospitalisés (BNH) de 20,28 % et celui des blessés hospitalisés (BH) de 16,46 %.

Néanmoins, on observe sur ces cinq dernières années une certaine stagnation des chiffres, voir une tendance à la hausse.

Malgré une baisse de leur implication de près de 16 % des accidents par rapport à la période précédente, le véhicule léger (VL), avec 84,4 % des accidents, reste le mode transport le plus accidentogène. Il est suivi par les cyclomoteurs dans 21 % des accidents puis les motocyclettes dans 14,8 %.

Durant cette période, la tranche d'âge des 18/24 ans est sur-représentée par rapport à la part démographique que le représente dans le département des Deux-Sèvres, avec 21,6 % des tués. Suivi par celle des 25/34 ans avec 18,2 % des tués, puis celle des 45/59 ans avec 17,5 % des tués.

66,3 % des accidents ont eu lieu hors intersection et 49,6 % hors agglomération. En ce qui concerne les tués, 81 % ont eu lieu hors intersection et 75,7 % hors agglomération.

64 % des accidents ont eu lieu sur routes départementales et 30 % sur voies communales. Pour les routes départementales c'est une baisse de près de 20,7 % par rapport à la période 2007-2011 et de 30,6 % pour les voies communales.

Le nombre d'accidents mensuels a été relativement homogène sur la période 2012-2016. Les mois les plus accidentogènes sont les mois juillet avec un peu moins de 10 % accidents, suivi des mois de septembre et octobre avec un peu plus de 9 %.

Le jour le plus accidentogène est le vendredi avec 17,2 % des accidents, puis le jeudi et le dimanche avec 14 % des accidents.

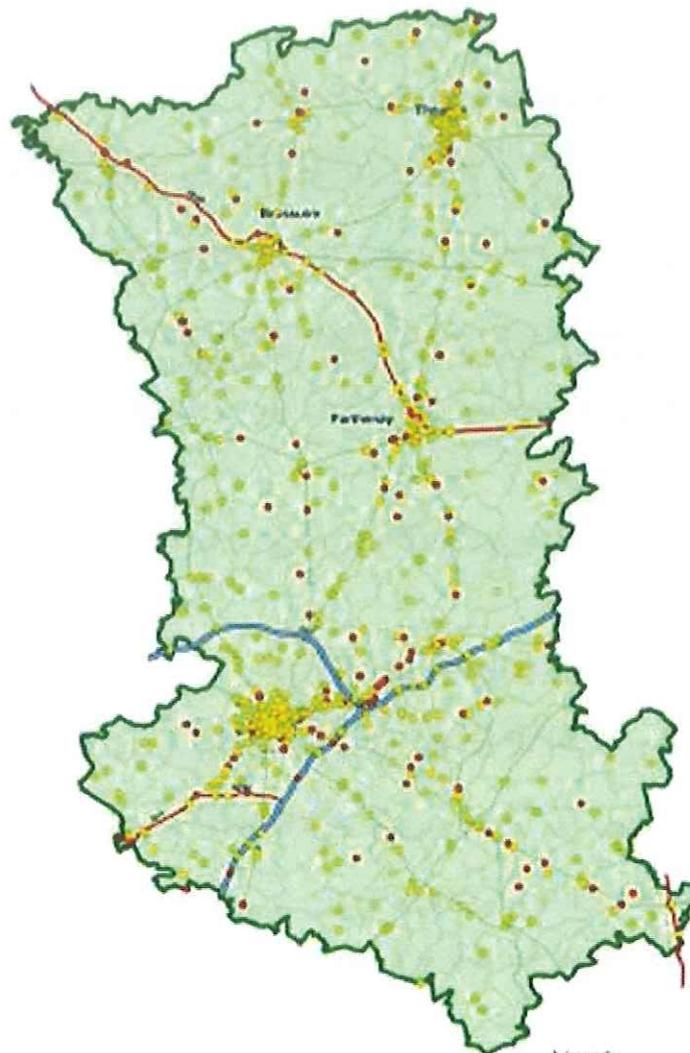
38,7 % des accidents ont lieu dans la tranche horaire 15-19 heures. On observe également une pointe sur les tranches 07-08 heures (6 %) et 12-13 heures (6,6 %).

Les accidents ont essentiellement eu lieu dans des conditions atmosphériques normales (76,2 %), sur une chaussée sèche (79,2 %) et de jour (66,7 %).



Suivi des accidents corporels dans le Département des Deux-Sèvres

Période du 01 janv. 2012 au 31 déc. 2016



Légende

- Autopistes
- Roades nationales
- Roades d'Intérêt Départemental
- Limites des communes
- Limite du département
- Accidents avec blessés
- Accidents mortels

0 5 10
kilomètres

Échelle: 1/250 000 - projection: DTF
Mètre: 1:1
Logiciel: QGIS 2.14.0 - 2016
Mission Circulation Sécurité Routière et Gestion de Crise
Bureau Sécurité, Gestion de Crise
Cartographie: Direction Départementale des Territoires



Accidents impliquant au moins 1 ...

Les jeunes

Tranche d'âge 14-17 ans

Elle représente 4,51% de la population Deux-Sévrienne (Insee 2011)

Accidents : 164/927
Accidents mortels : 10/130
Tués : 14/149
Blessés : 220/1129 dont blessés hospitalisés : 127/736

Les usagers dans cette tranche d'âge sont impliqués dans 17,7 % des accidents corporels et 7,7 % des accidents mortels entre 2012-2016. Cette implication a baissé de près de 37 % par rapport à la période 2007-2011.

Le taux de tués dans les accidents impliquant cette tranche d'âge est de 9,5 %, celui des blessés hospitalisés de 17,3 %.

L'essentiel des victimes, le sont en VL avec 11 tués , 75 blessés dont 47 hospitalisés. En ce qui concerne les cyclomoteurs on dénombre 1 tué , 117 blessés dont 65 hospitalisés

65 % des accidents ont eu lieu en agglomération, 49 % sur routes départementales et 46 % sur voies communales.

Tranche d'âge 18-24 ans

Elle représente 6,51 % de la population Deux-Sévrienne (Insee 2011)

Accidents : 309/927
Accidents mortels : 45/130
Tués : 53/149
Blessés : 420/1129 dont blessés hospitalisés : 294/736

Les usagers dans cette tranche d'âge sont impliqués dans 33 % des accidents corporels et 34,6 % des accidents mortels entre 2012-2016. Cette implication a baissé d'un peu plus de 19 % par rapport à la période 2007-2011.

Le taux de tués dans les accidents impliquant cette tranche d'âge est de 25,7 %, celui des blessés hospitalisés de 16 %.

L'essentiel des victimes, le sont en VL avec 38 tués , 271 blessés dont 182 hospitalisés.

65 % des accidents ont eu lieu hors agglomération, 63 % sur routes départementales et 31 % sur voies communales.

Tranche d'âge 25-29 ans

Elle représente 5,11 % de la population Deux-Sévrienne (Insee 2011)

Accidents : 149/927
Accidents mortels : 33/130
Tués : 38/149
Blessés : 204/1129 dont blessés hospitalisés : 119/736

Les usagers dans cette tranche d'âge sont impliqués dans un peu plus de 11 % des accidents corporels et 25,4 % des accidents mortels entre 2012-2016. Cette implication a baissé d'un peu plus de 18 % par rapport à la période 2007-2011.

Le taux de tués dans les accidents impliquant cette tranche d'âge est de 36 %, celui des blessés hospitalisés de 38,6 %.

L'essentiel des victimes, le sort en VL avec 28 tués , 132 blessés dont 73 hospitalisés.

50 % des accidents ont eu lieu hors agglomération, 66 % sur routes départementales et 23% sur voies communales.

Les seniors

Tranche d'Age 65-74 ans

Elle représente 9,02 % de la population Deux-Sévrienne (Insee 2011)

Accidents : 104/927

Accidents mortels : 17/130

Tués : 20/148

Blessés : 139/1129 dont blessés hospitalisés : 87/736

Les usagers dans cette tranche d'âge sont impliqués dans 16 % des accidents corporels et 13 % des accidents mortels entre 2012-2016. Cette implication a baissé d'un peu plus de 18 % par rapport à la période 2007-2011.

Le taux de tués dans les accidents impliquant cette tranche d'âge est de 13,5 %, celui des blessés hospitalisés de 11,8 %.

L'essentiel des victimes, le sort en VL avec 20 tués , 137 blessés dont 85 hospitalisés. En ce qui concerne les piétons on dénombre 2 tués , 24 blessés dont 11 hospitalisés

58,7 % des accidents ont eu lieu hors agglomération, 68 % sur routes départementales et 22 % sur voies communales.

Tranche d'Age 75 ans et plus

Elle représente 11,31 % de la population Deux-Sévrienne (Insee 2011)

Accidents : 123/927

Accidents mortels : 18/130

Tués : 24/148

Blessés : 160/1129 dont blessés hospitalisés : 101/736

Les usagers dans cette tranche d'âge sont impliqués dans 13,3 % des accidents corporels et 13,8 % des accidents mortels entre 2012-2016. Cette implication a augmenté d'un peu plus de 4 % par rapport à la période 2007-2011.

Le taux de tués dans les accidents impliquant cette tranche d'âge est de 16,2 %, celui des blessés hospitalisés de 13,7 %.

L'essentiel des victimes, le sort en VL avec 18 tués , 93 blessés dont 59 hospitalisés. En ce qui concerne les piétons on dénombre 6 tués , 33 blessés dont 23 hospitalisés

61 % des accidents ont eu lieu en agglomération, 65 % sur routes départementales et 31 % sur voies communales.

Les cyclomoteurs

Accidents : 195/927

Accidents mortels : 5/130

Tués : 5/148

Blessés : 218/1129 dont blessés hospitalisés : 89/736

Les cyclomoteurs sont impliqués dans 21 % des accidents corporels et 3,8 % des accidents mortels entre 2012-2016. Cette implication a baissé de 39 % par rapport à la période 2007-2011.

Le taux de tués dans les accidents impliquant des cyclomoteurs est de 3,4 %, celui des blessés hospitalisés de 12 %.

La tranche d'âge 14/17 ans représente 20 % (1) des tués et 50 % des victimes dans les accidents impliquant des cyclomoteurs.

75,4 % des accidents ont eu lieu en agglomération, 55 % ont eu lieu hors intersection, 47 % sur routes départementales et 51 % sur voies communales.

63 % des accidents ont eu lieu de jour et 75,4 % sur chaussée sèche.

Les motocyclettes

Accidents : 137/927

Accidents mortels : 20/130

Tués : 22/149

Blessés : 137/1129 dont blessés hospitalisés : 97/736

Les motocyclettes sont impliquées dans 14,6 % des accidents corporels et 15,4 % des accidents mortels entre 2012-2016. Cette implication a baissé de 27,5 % par rapport à la période 2007-2011.

Le taux de tués dans les accidents impliquant des motocyclettes est de 14,9 %, celui des blessés hospitalisés de 13,2 %.

La tranche d'âge 25/34 ans représente 35,4 % des tués et 25 % des victimes dans les accidents impliquant des motocyclettes. Elle est suivie par la tranche d'âge 45/59 ans avec 32 % des tués et 24 % des victimes.

57 % des accidents ont eu lieu en agglomération, 59 % ont eu lieu hors intersection, 66 % sur routes départementales et 28 % sur voies communales.

67 % des accidents ont eu lieu de jour et sur chaussée sèche.

Alcool

Accidents : 169/927

Accidents mortels : 45/130

Tués : 51/149

Blessés : 204/1129 dont blessés hospitalisés : 156/736

18,2 % des accidents corporels et 34,6 % des accidents mortels impliquent au moins un conducteur avec un taux d'alcool supérieur ou égale à 0,50 gr par litre de sang. Leur nombre est en baisse de 5,6 % pour les accidents corporels et de 9,2 % pour les accidents mortels.

Néanmoins, on observe sur ces cinq dernières années une certaine stagnation des chiffres, voir une tendance à la hausse pour ce type d'accidents corporels.

Le mode de transport le plus impliqué dans les accidents corporels avec alcool sont les VL avec 64,6 % des accidents et 60,4 % des tués. 62,7 % de ces accidents ont lieu avec un seul véhicule qui totalisent 63 % des tués.

57 % des accidents ont eu lieu hors agglomération, 75 % sur routes départementales et 20 % sur voies communales.

13 % de ces accidents corporels ont eu lieu en juillet, 26,7 % le dimanche et 30 % dans la tranche horaire 19/23 heures.

41 % des accidents ont eu lieu de jour et 81 % sur chaussée sèche.

62,6 % des conducteurs alcoolisés et impliqués dans un accident mortel sont décédés. 96 % de ces personnes alcoolisées sont des hommes. Dans 78,2 % de ces accidents, le conducteur est au volant un VL et dans 15,2 % au guidon d'une motocyclette.

Taux d'alcool dans le sang	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés	Blessés hospitalisés
0,5 < 1,0	39	10	10	48	39
1,0 < 2,0	73	12	16	102	83
2,0 < 3,0	51	20	21	51	31
≥ 3,0	6	3	4	3	3

Stupéfiants

Accidents : 77/927

Accidents mortels : 22/130

Tués : 27/149

Blessés : 114/1129 dont blessés hospitalisés : 85/736

8,3 % des accidents corporels et 17 % des accidents mortels impliquent au moins un conducteur sous stupéfiant. Leur nombre est en hausse de 16,7 % pour les accidents corporels et en baisse de 8,3 % pour les accidents mortels.

Néanmoins, on observe sur ces cinq dernières années une certaine stagnation des chiffres, voir une tendance à la hausse pour ce type d'accidents corporels.

Le mode de transport le plus impliqué dans les accidents corporels avec stupéfiant sont les VL avec 82 % des accidents et 80,4 % des tués. 56 % de ces accidents ont lieu avec un seul véhicule qui totalisent 33 % des tués.

69,7 % des accidents ont eu lieu hors agglomération, 74 % sur routes départementales et 17 % sur voies communales.

Les mois de mai, septembre et novembre totalisent chacun 11,7 % de ces accidents corporels. Le dimanche avec 35 % de s accidents et la tranche horaire 18/23 heures avec 34 % son les plus accidentogènes.

44 % des accidents ont eu lieu de jour et 86 % sur chaussée sèche.

Déplacements professionnels (domicile - travail)

Accidents : 231/927

Accidents mortels : 29/130

Tués : 32/149

Blessés : 267/1129 dont blessés hospitalisés : 161/736

25 % des accidents corporels et 21,5 % des accidents mortels ont lieu lors d'un déplacement domicile-travail. Leur nombre est en baisse de 13,5 % pour les accidents corporels et de 20 % pour les accidents mortels.

Les modes de transports les plus impliqués dans les accidents corporels concernant les déplacements professionnels sont les VL avec 91,3 % des accidents et 97 % des tués et les motocyclistes avec 19 % des accidents et des 28,5 % tués (pour rappel : Un accident peut-être comptabilisé plus 1 fois).

60 % des accidents ont eu lieu hors agglomération, 65 % sur routes départementales et 29 % sur voies communales.

Le mois de janvier avec 12,6 % de ces accidents corporels, le jeudi avec 19,5 % et le vendredi avec 19 % , ainsi que Les tranches horaires 07/09 heures avec 24,3 % et celle entre 17/19 heures avec 21,2 % son les plus accidentogènes.

66,4 % des accidents ont eu lieu de jour et 73,6 % sur chaussée sèche.

Déplacements professionnels (utilisation professionnelle)

Accidents : 134/927
Accidents mortels : 31/130
Tués : 37/148
Blessés : 143/1129 dont blessés hospitalisés : 101/736

14,5 % des accidents corporels et 24 % des accidents mortels ont lieu lors d'un déplacement professionnel. Leur nombre est en baisse de 32 % pour les accidents corporels et de 6 % pour les accidents mortels.

Les modes de transports les plus impliqués dans les accidents corporels concernant les déplacements professionnels sont les VL/VU avec 82 % des accidents et 84 % des tués, suivi par PL 36 % des accidents et des 61 % tués (pour rappel : Un accident peut être comptabilisé plus d'une fois).

67 % des accidents ont eu lieu hors agglomération, 69 % sur routes départementales et 17 % sur voies communales.

Les mois de juillet avec 14,2 % et d'octobre avec 15 % des accidents corporels, le lundi et le mardi avec 20 %, ainsi que les tranches horaires 07/10 heures avec 22,4 % et celle entre 14/17 heures avec 31,3 % sont les plus accidentogènes.

71 % des accidents ont eu lieu de jour et 83,6 % sur chaussée sèche.

Les distracteurs

Accidents : 143/927
Accidents mortels : xxx/130
Tués : 14/148
Blessés : 167/1129 dont blessés hospitalisés : 103/736

15,4 % des accidents corporels et 9,2% des accidents mortels ont lieu en raison d'une attention perturbée. Leur nombre est en baisse de 23 % pour les accidents corporels et de 25 % pour les accidents mortels.

La tendance sur les cinq dernières années est à la baisse.

Le mode de transport le plus impliqué dans ce type accidents corporels sont les VL avec 84 % des accidents et 100 % des tués. 20 % de ces accidents ont eu lieu avec un seul véhicule qui totalisent 28,5 % des tués.

54,5 % des accidents ont eu lieu en agglomération, 54 % sur routes départementales et 39 % sur voies communales.

12,6 % de ces accidents corporels ont eu lieu en octobre, 26 % le mardi et 28,7 % dans la tranche horaire 17/20 heures.

74 % des accidents ont eu lieu de jour et 84,6 % sur chaussée sèche.

La vitesse

Il y a actuellement 26 radars en service sur le département.

- 15 radars classiques
- 4 radars double-sens
- 1 radar chantier ou autonome + double-sens
- 6 radars discriminants
- 1 radar vitesse moyenne

On observe pour la période 2012/2016 une augmentation du nombre total d'infractions par rapport à la période 2007/2011 de 117 % (augmentation en partie dûe à l'installation de nouveaux équipements). Il est à noter sur cette même période une diminution des infractions entre 40 et 50 km/h (-8,65%) et pour celles

Les remplacement du radar fixe de St-Jean-de-Thouars neutralisé par la DSR

supérieures à 50 km/h (-45,5%).

En ce qui concerne l'évolution annuelle des infractions entre 2012 et 2016. Après une baisse des infractions en 2014 (-28%), leur nombre repart à la hausse en 2015 (+12 %) puis en 2016 (+39 %). On observe également le même phénomène pour les infractions entre 40 et 50 km/h avec une diminution des infractions en 2014 (-16,5%) puis à nouveau une hausse en 2015 (+12,4 %) et en 2016 (+6,5 %). Cependant, on remarque que la baisse des infractions supérieures à 50 km/h constatée en 2014 (-12%), se poursuit en 2015 (-7%). En 2016, leur nombre est resté constant.

Bilan global

Population des Deux-Sèvres : 370 940 hab. (Insee 2011)

- Hommes : 181 919 hab. soit 49 % de la population
- Femmes : 189 026 hab. soit 51 % de la population
- La tranche d'âge 0-24 ans : 107 412 hab. soit 29 % de la population
- La tranche d'âge 65 et plus : 71 353 hab. soit 19 % de la population

Réseau routier :

- Départemental : 3970 km
- National : 120 km
- Autoroutier : 87 km

Les chiffres sur la période

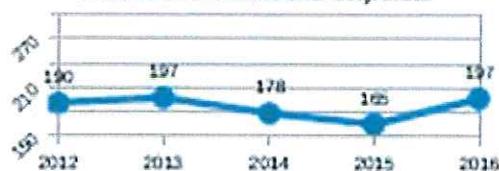
Période	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Indice de gravité
2007-2011	1191	161	175	881	493	1374	14,7
2012-2016	927	130	148	736	393	1129	16,0
Évolution	-264	-31	-27	-145	-100	-245	
Évolution en %	-22,17%	-19,25%	-15,43%	-16,46%	-20,28%	-17,83%	

Indicateur de gravité (IG) = Nbr de tués/Nbr d'accidents*100

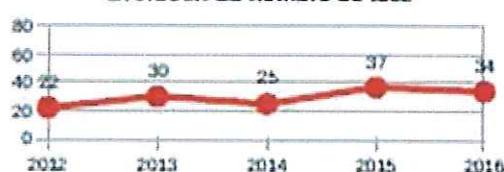
Évolution des chiffres de l'accidentologie sur les 5 dernières années

Années	Accidents	Tués	BH	Total des blessés	Accidents mortels	Indice de gravité
2012	190	22	142	238	18	11,58
2013	197	30	155	235	29	15,23
2014	178	25	137	218	20	14,04
2015	165	37	124	196	31	22,42
2016	197	34	178	242	33	17,26

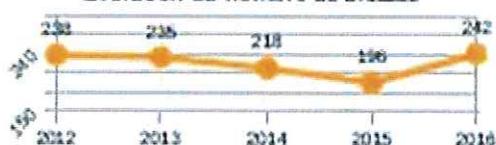
Évolution des accidents corporels



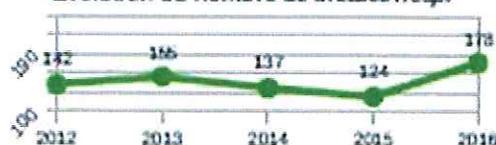
Évolution du nombre de tués



Évolution du nombre de blessés



Évolution du nombre de blessés hosp.



Répartition des accidents selon le mode de déplacement

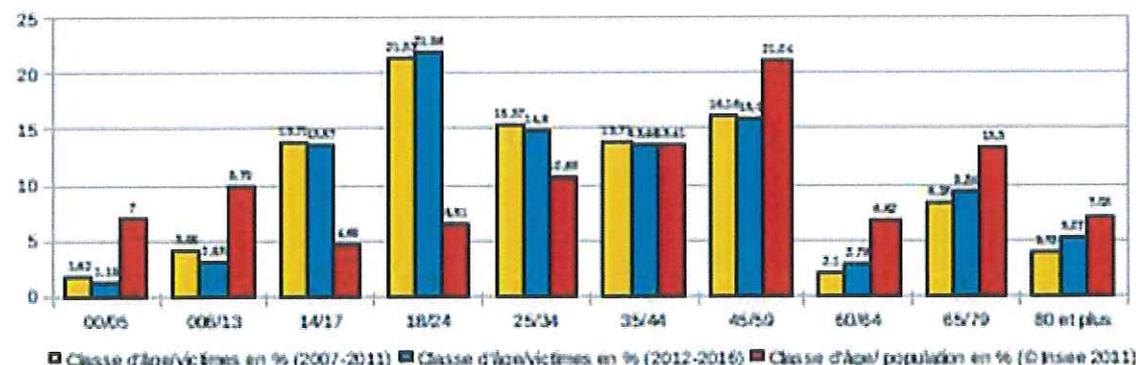
Accidents impliquant au moins 1 ...

Mode de déplacement	Accidents		Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Pédon	105	97	14	10	102	101	66	63	116	111
Bicyclette	69	51	6	3	67	50	34	30	73	53
Cyclo-moteur	320	195	13	5	347	216	201	127	360	221
Motocyclette	189	137	26	22	189	137	142	97	215	159
VL - VU	931	783	148	128	1106	998	713	640	1254	1116
PL	92	52	28	20	101	46	76	40	129	66
Véhicule seul	393	300	71	58	397	327	253	241	468	385

Un accident peut être comptabilisé plus d'une fois

Répartition des accidents selon la classe d'âge

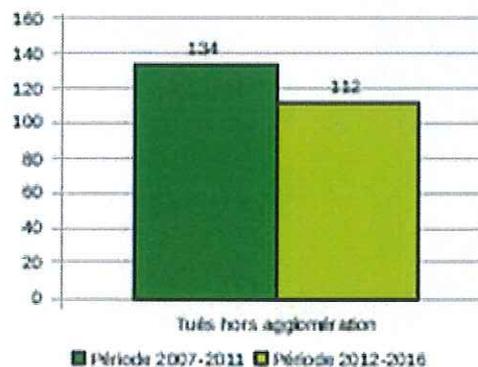
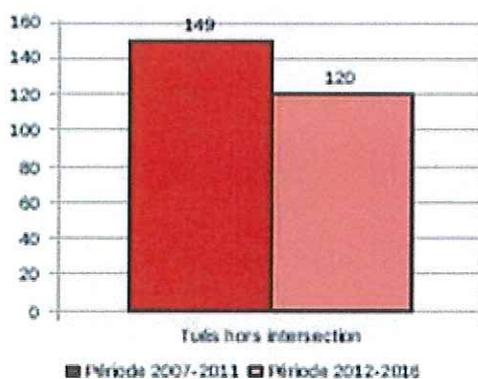
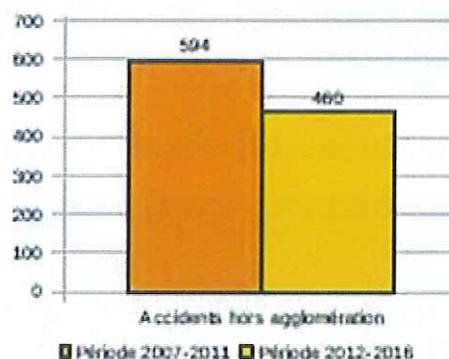
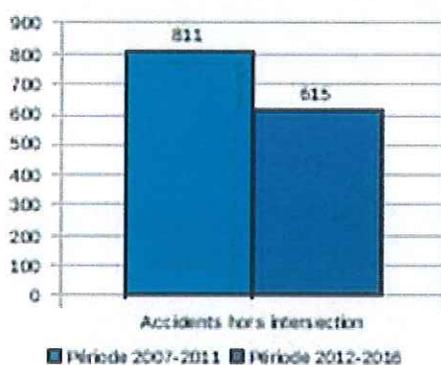
Classe d'âge	Victimes									
	Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes		En %	
Période	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
00-05	1		23	15	13	9	24	15	1,71%	1,17%
06-13	5	2	65	37	31	20	60	39	4,28%	3,05%
14-17	11	7	145	157	156	89	157	164	11,19%	12,84%
18-24	45	32	273	244	169	166	318	276	22,67%	21,61%
25-34	28	27	191	163	132	108	219	190	15,61%	14,88%
35-44	17	21	181	156	115	94	198	177	14,11%	13,86%
45-59	24	26	212	174	133	120	236	200	16,82%	15,66%
60-64	10	4	5	28	33	24	15	32	1,07%	2,51%
65-79	23	17	99	101	67	70	122	118	8,70%	9,24%
80 et plus	11	12	43	54	31	36	54	66	3,86%	5,17%
Total	175	148	1228	1129	880	736	1403	1277	100%	0%



Répartition des accidents selon la localisation

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016
En intersection	366	299	24	26	26	27	428	379	261	219
Hors intersection	811	615	137	103	149	120	927	734	618	513
En agglomération	597	467	34	32	41	36	658	529	334	267
Hors agglomération	594	460	127	98	134	112	716	600	547	469

Les accidents au giratoire ne sont pas comptabilisés en intersection.

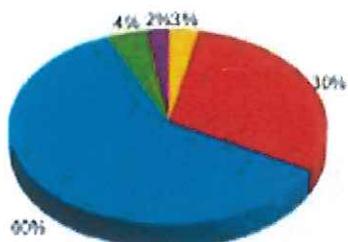


Répartition des accidents selon le réseau

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Autoroute	27	14	2	2	2	2	35	15	24	12
Route nationale	53	32	10	11	11	15	81	40	70	32
Route départementale	716	593	122	102	132	116	624	742	562	522
Voie communale	358	274	24	14	27	14	395	311	204	159
Autres	37	14	3	1	3	1	38	21	21	11

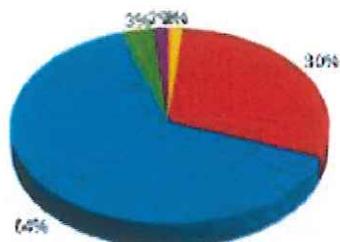
Les accidents sont affectés une seule fois, à la route principale

Accidents (2007-2011)



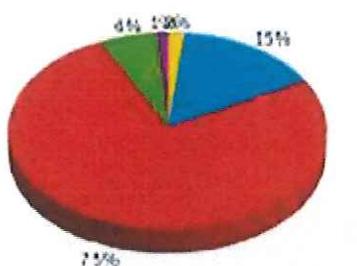
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Accidents (2012-2016)



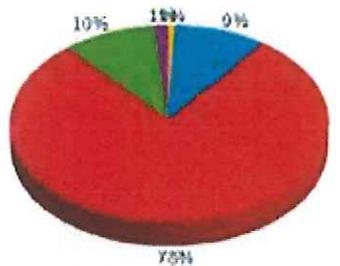
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Tués (2007-2011)



■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

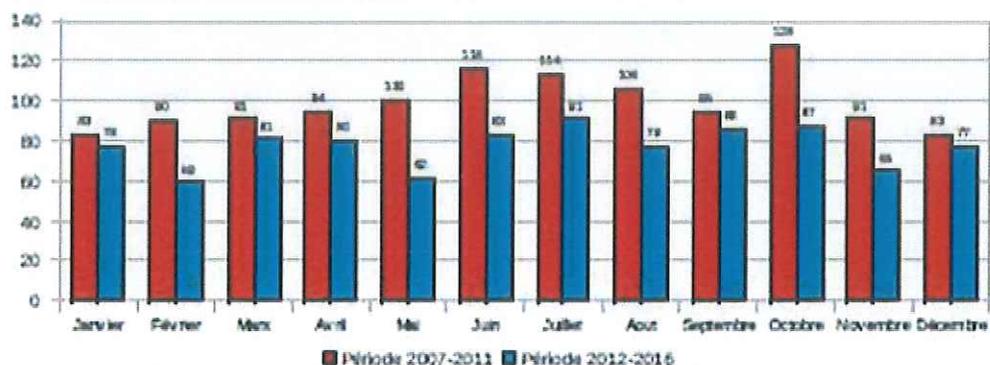
Tués (2012-2016)



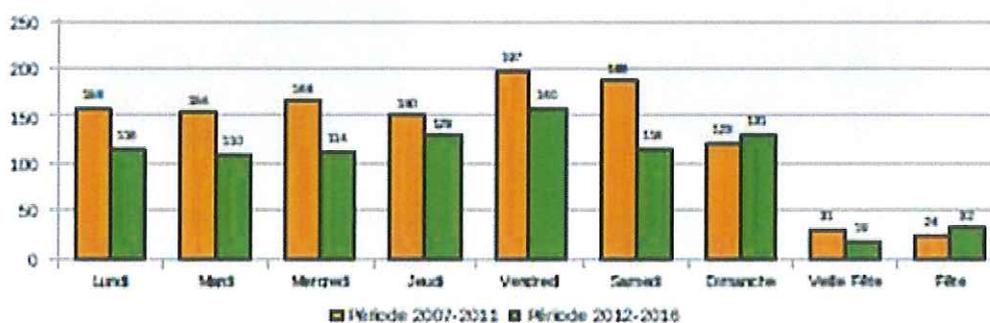
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Répartition des accidents selon la période

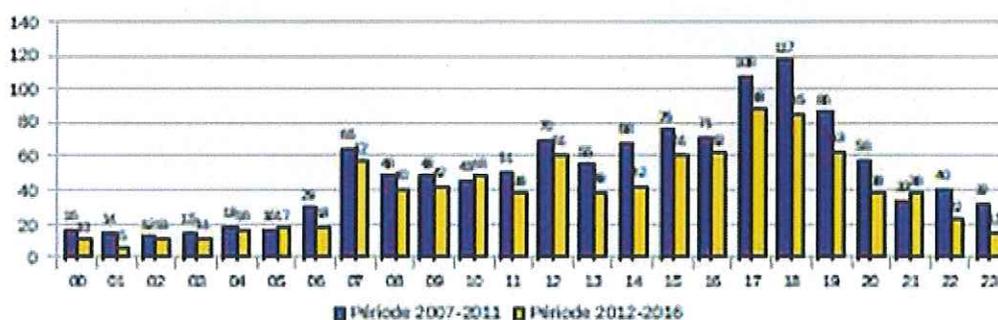
Nombre d'accidents selon les mois



Nombre d'accidents selon les jours

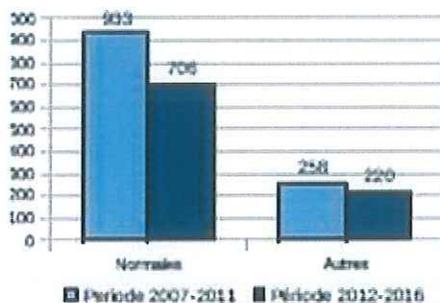


Nombre d'accident selon l'heure

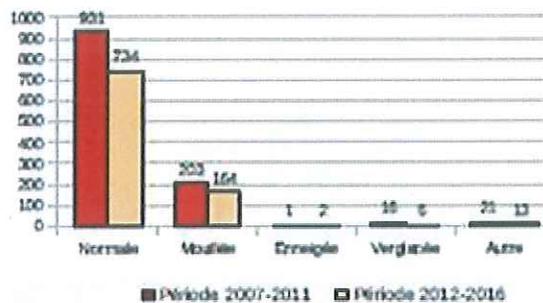


Répartition des accidents selon les circonstances

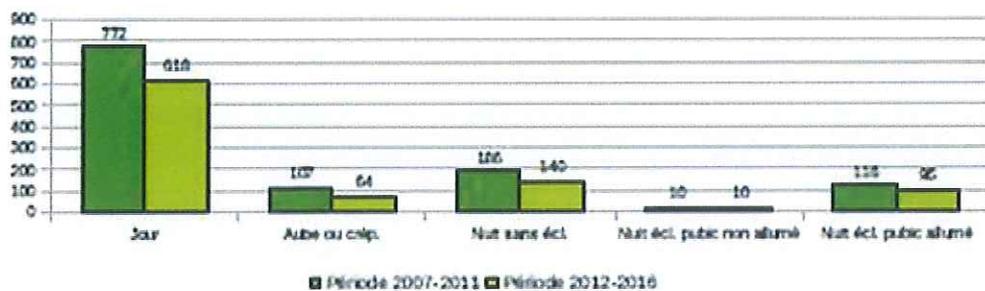
Conditions atmosphériques



Etat de la surface



Luminosité



Jeunes de 14 à 17 ans

Requête CONCERTO

il existe un usager vérifiant les contraintes suivantes
Age de l'usager entre
[14 ; 17]

Les chiffres sur la période

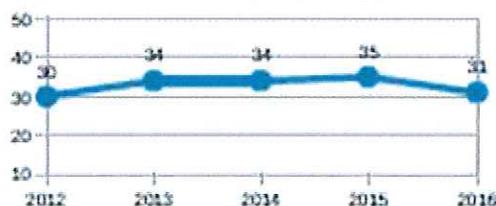
Période	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Indice de gravité
2007-2011	259	17	20	197	124	321	77
2012-2016	164	10	14	127	93	220	8,5
Evolution	-95	-7	-6	-70	-31	-101	
Evolution en %	-36,66%	-41,18%	-15,43%	-35,53%	-25,00%	-31,46%	

Indicateur de gravité (ig) = Nbr de tués / Nbr d'accidents * 100

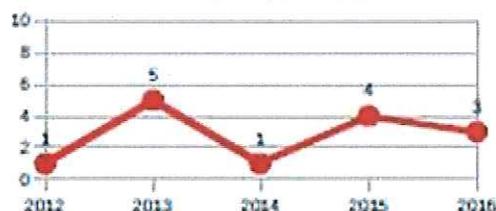
Évolution des chiffres de l'accidentologie sur les 5 dernières années

Années	Accidents	Tués	BH	Total des blessés	Accidents mortels	Indice de gravité
2012	30	1	21	33	1	3,33
2013	34	5	27	44	4	14,71
2014	34	1	20	30	1	2,94
2015	35	4	29	53	2	11,43
2016	31	3	30	51	2	9,68

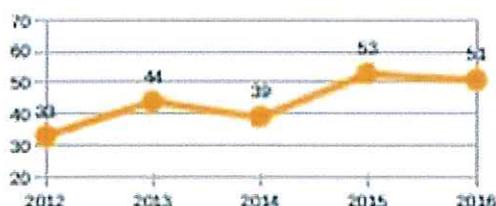
Evolution des accidents corporels



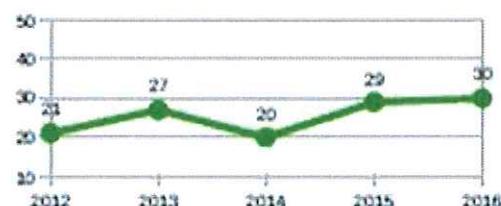
Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés



Evolution du nombre de blessés hosp.



Répartition des accidents selon le mode de déplacement

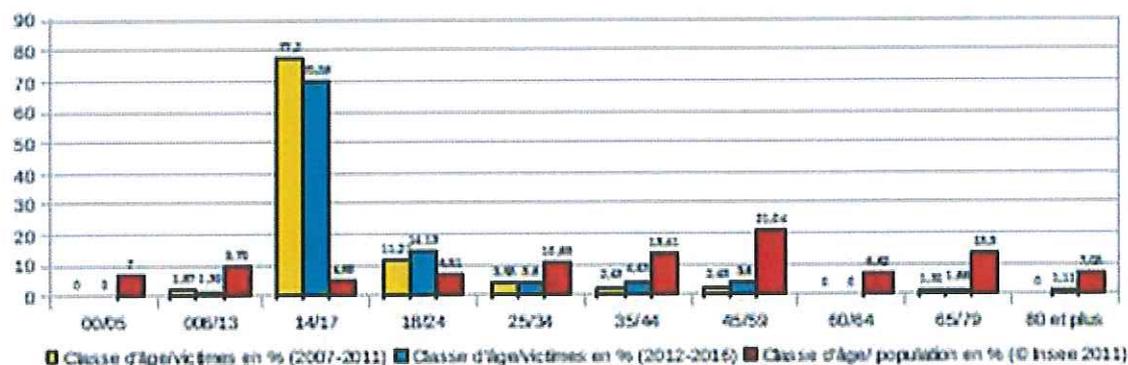
Accidents impliquant au moins 1 ...

Mode de déplacement	Accidents		Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Piéton	12	12	1	1	14	12	7	5	15	13
Bicyclette	9	7	0	1	9	6	5	2	8	7
Cyclomoteur	177	106	6	1	200	121	123	66	206	122
Motocyclette	22	7	2	0	27	11	21	8	29	11
VL - VU	190	125	15	14	244	176	150	104	259	190
PL	4	6	0	5	5	9	5	7	5	13
Véhicule seul	71	46	13	4	89	65	52	36	102	69

Un accident peut être comptabilisé pour 1 fois

Répartition des accidents selon la classe d'âge

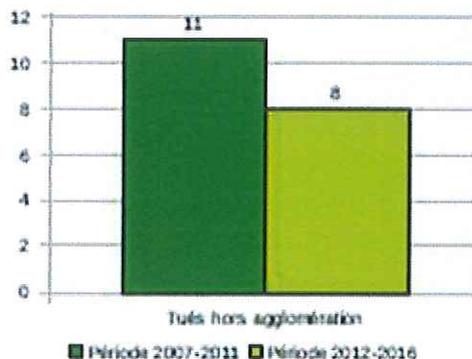
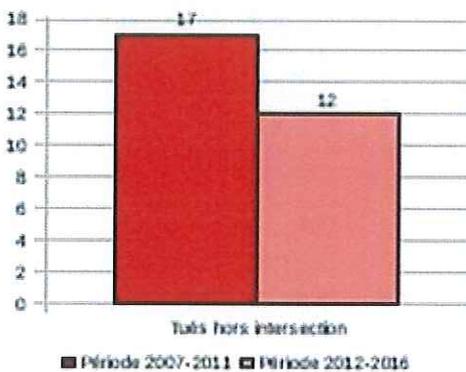
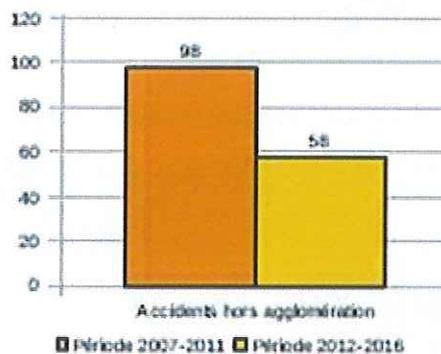
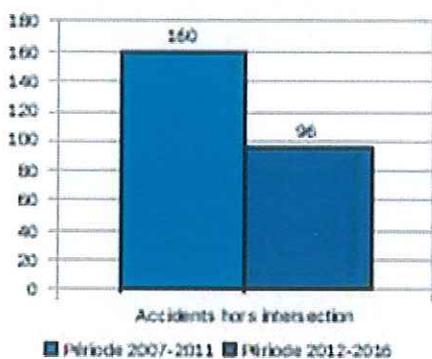
Classe d'âge	Victimes									
	Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes		En %	
Période	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
00-05	0	0	1	0	0	0	1	0	0,29%	0,00%
06-13	0	1	8	3	2	1	8	4	2,35%	1,71%
14-17	11	7	246	157	156	89	257	164	75,37%	70,09%
18-24	4	3	33	30	23	19	37	33	10,85%	14,10%
25-34	1	1	12	7	6	5	13	9	3,81%	3,42%
35-44	4	0	6	10	3	6	10	10	2,93%	4,27%
45-59	0	1	9	9	4	4	9	9	2,64%	3,85%
60-64	0	0	1	0	1	0	1	0	0,29%	0,00%
65-79	0	0	5	3	2	3	5	3	1,47%	1,28%
80 et plus	0	1	0	2	0	1	0	3	0,00%	1,28%
Total	20	14	321	220	197	127	341	234	100%	100%



Répartition des accidents selon la localisation

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016
En intersection	94	63	3	2	3	2	112	85	70	47
Hors intersection	160	95	14	8	17	12	200	127	125	79
En agglomération	161	106	6	3	9	6	198	130	97	58
Hors agglomération	98	58	11	7	11	8	133	90	100	69

Les accidents au giratoire ne sont pas comptabilisés en intersection

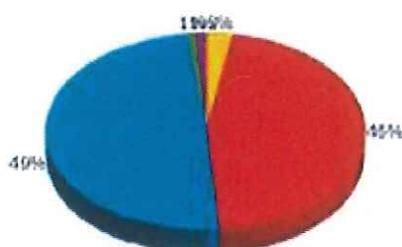


Répartition des accidents selon le réseau

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016
Autoroute	3	2	1	0	1	0	2	2	2	2
Route nationale	5	2	0	0	0	0	7	2	6	2
Route départementale	125	81	10	8	13	12	170	120	113	76
Voie communale	118	76	5	1	5	1	135	90	73	45
Autres	7	3	1	1	1	1	7	5	3	2

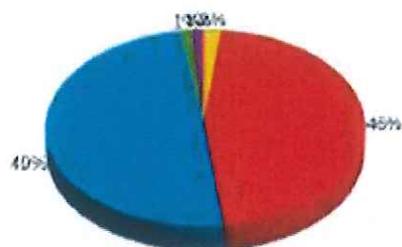
Les accidents sont affectés une seule fois à la route principale

Accidents (2007-2011)



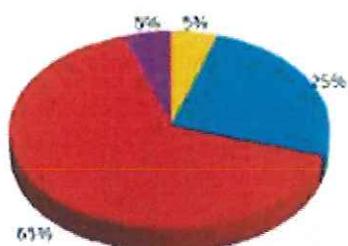
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Accidents (2012-2016)



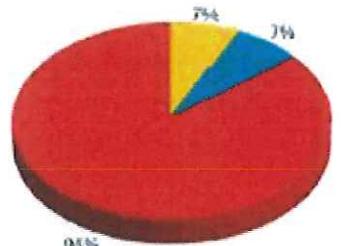
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Tués (2007-2011)



■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

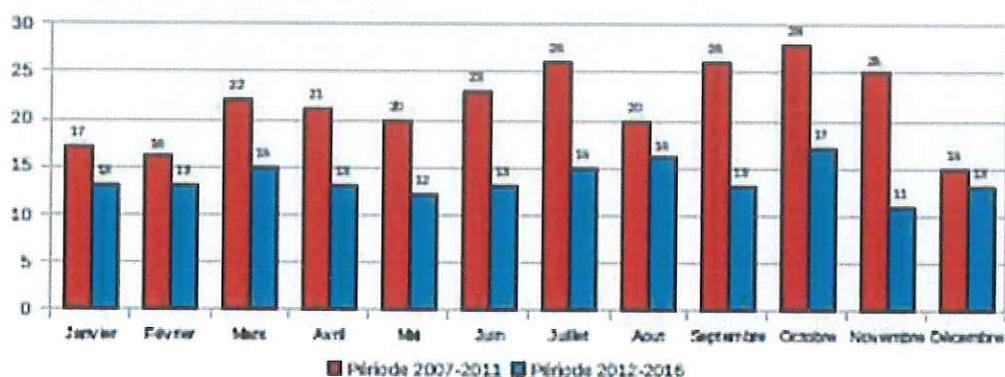
Tués (2012-2016)



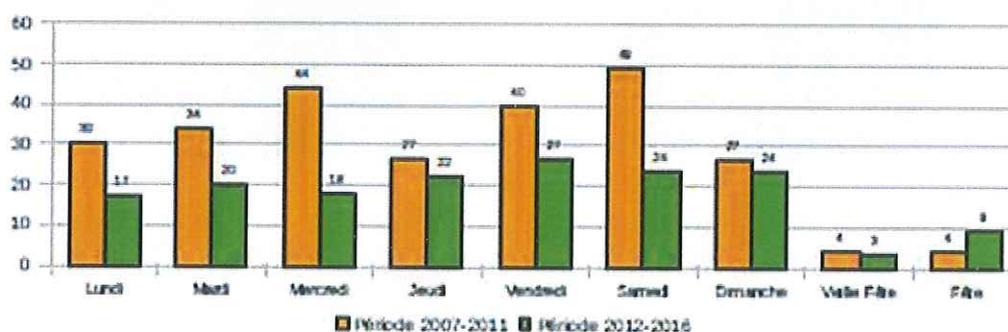
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Répartition des accidents selon la période

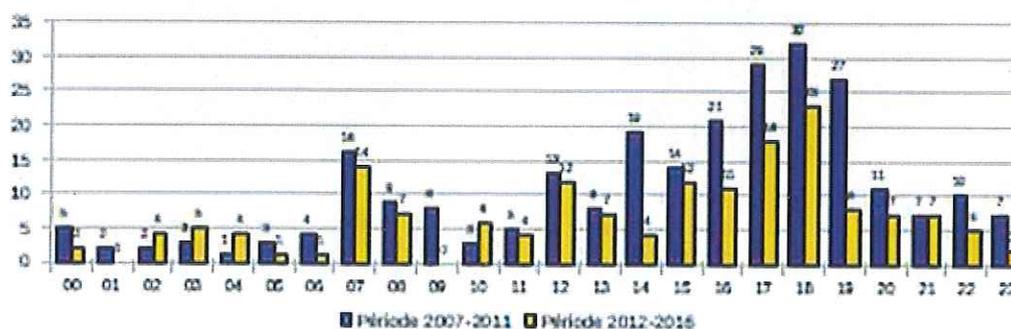
Nombre d'accidents selon les mois



Nombre d'accidents selon les jours

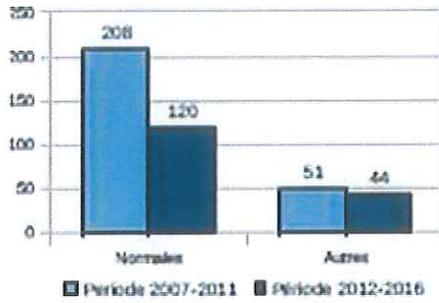


Nombre d'accident selon l'heure

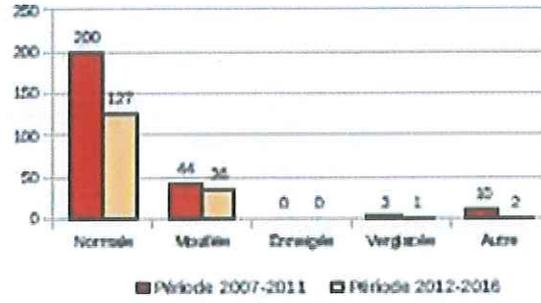


Répartition des accidents selon les circonstances

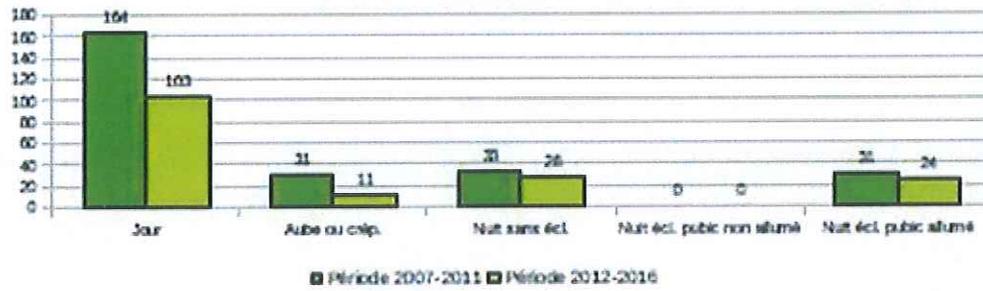
Conditions atmosphériques



Etat de la surface



Luminosité



Jeunes de 18 à 24 ans

Requête CONCERTO

il existe un usager vérifiant les contraintes suivantes
Age de l'usager entre
[18 ; 24]

Les chiffres sur la période

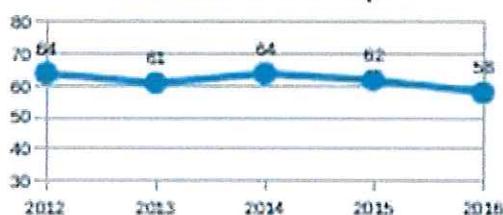
Période	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Indice de gravité
2007-2011	383	55	59	294	188	482	15,4
2012-2016	309	45	53	284	135	420	17,2
Evolution	-74	-10	-6	-10	-52	-62	
Evolution en %	-19,32%	-18,18%	-15,43%	-3,40%	-27,56%	-12,66%	

Indicateur de gravité (IG) = Nbr de tués/Nbr d'accidents/100

Évolution des chiffres de l'accidentologie sur les 5 dernières années

Années	Accidents	Tués	BH	Total des blessés	Accidents mortels	Indice de gravité
2012	64	7	51	89	6	10,94
2013	61	10	51	77	9	16,39
2014	64	12	58	86	8	18,75
2015	62	12	60	80	10	19,35
2016	58	12	64	88	12	20,69

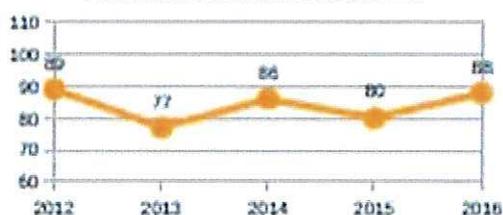
Evolution des accidents corporels



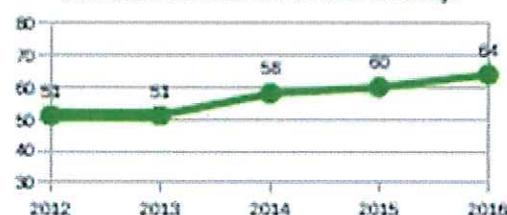
Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés



Evolution du nombre de blessés hosp.



Répartition des accidents selon le mode de déplacement

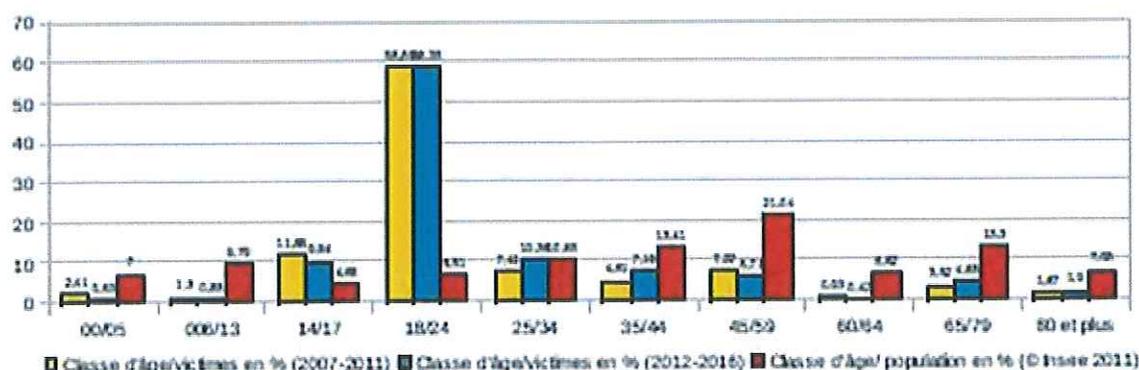
Accidents impliquant au moins 1 ...

Mode de déplacement	Accidents		Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Pédon	14	22	2	4	17	24	9	14	19	28
Bicyclette	9	10	0	1	11	10	4	7	11	11
Cyclomoteur	118	70	5	1	131	80	83	52	135	81
Motocyclette	52	40	6	5	55	46	41	33	62	51
VL - VU	316	276	53	47	409	385	247	258	462	432
PL	21	12	9	7	19	11	14	11	28	18
Véhicule seul	139	104	30	18	153	135	95	104	183	153

Un accident peu être comptabilisé plus 1 fois

Répartition des accidents selon la classe d'âge

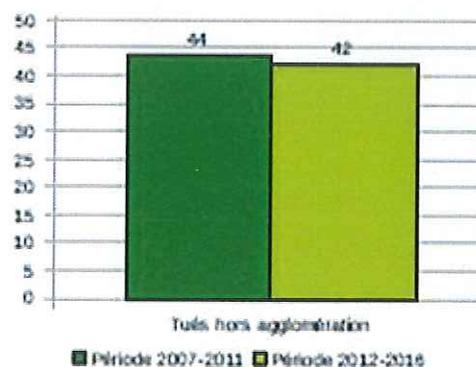
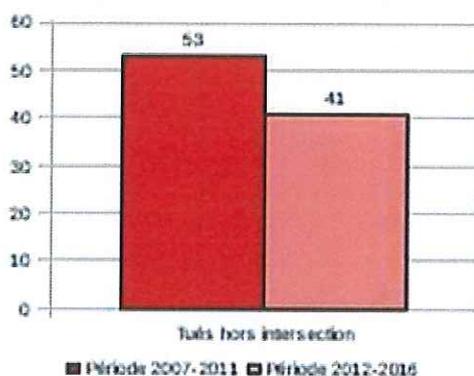
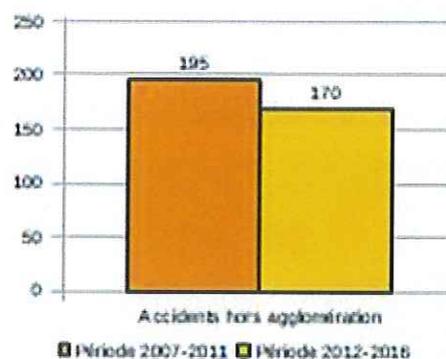
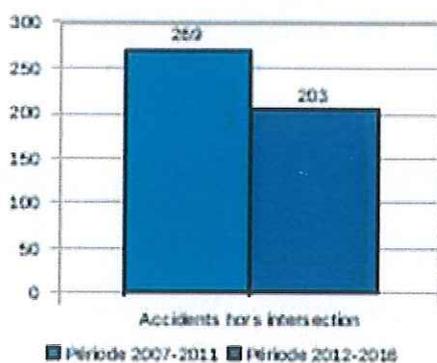
Classe d'âge	Victimes									
	Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes		En %	
Période	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
00-05	1	0	12	3	6	3	13	3	2,41%	0,63%
06-13	1	0	5	4	1	2	7	4	1,30%	0,85%
14-17	3	5	61	42	41	29	64	47	11,85%	9,94%
18-24	45	32	273	244	169	166	318	276	58,89%	58,35%
25-34	2	4	38	45	22	28	40	49	7,41%	10,36%
35-44	1	4	25	30	14	17	26	34	4,81%	7,19%
45-59	2	4	37	23	21	15	39	27	7,22%	5,71%
60-64	0	0	5	2	4	2	5	2	0,93%	0,42%
65-79	2	4	17	18	11	16	19	22	3,52%	4,65%
80 et plus	2	0	7	9	4	6	9	9	1,67%	1,90%
Total	59	53	481	420	293	284	540	473	100%	100%



Répartition des accidents selon la localisation

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007	2012	2007	2012	2007	2012	2007	2012	2007	2012
	2011	2016	2011	2016	2011	2016	2011	2016	2011	2016
En intersection	111	102	6	11	5	11	141	145	83	88
Hors intersection	269	203	49	33	53	41	336	270	211	194
En agglomération	188	139	13	9	15	11	217	170	108	88
Hors agglomération	195	170	42	36	44	42	265	250	186	196

Les accidents sur giratoire ne sont pas comptabilisés en intersection

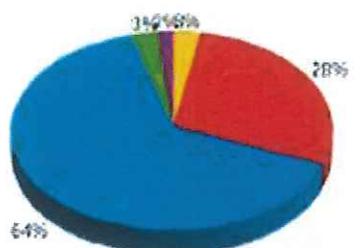


Répartition des accidents selon le réseau

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Autoroute	6	4	1	1	1	1	10	4	5	4
Route nationale	11	12	1	3	1	3	23	19	15	14
Route départementale	246	194	49	37	52	45	304	275	197	200
Voie communale	109	96	3	3	4	3	133	117	69	64
Autres	11	3	1	1	1	1	12	5	9	2

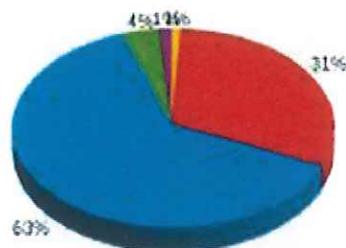
Les accidents sont affectés une seule fois, à la route principale

Accidents (2007-2011)



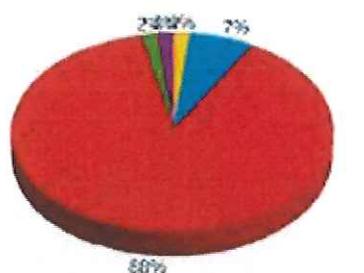
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Accidents (2012-2016)



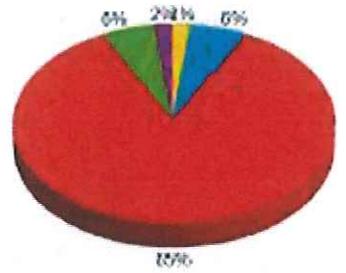
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Tués (2007-2011)



■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

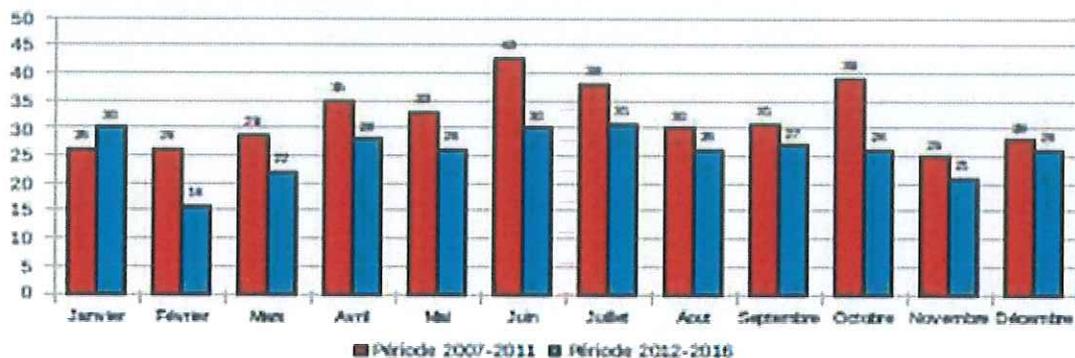
Tués (2012-2016)



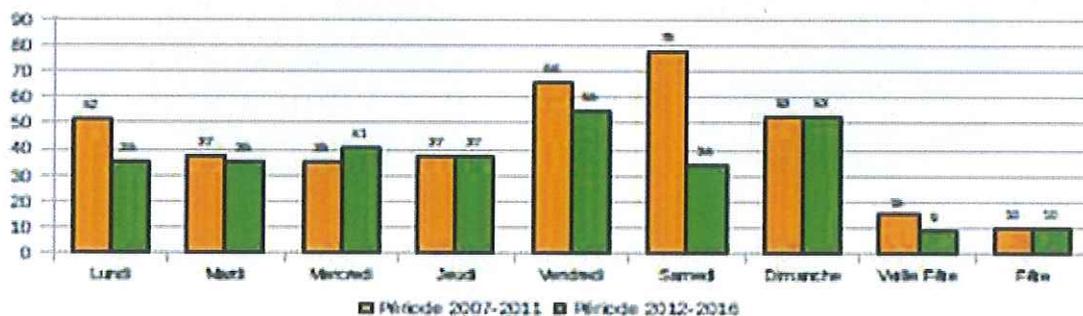
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Répartition des accidents selon la période

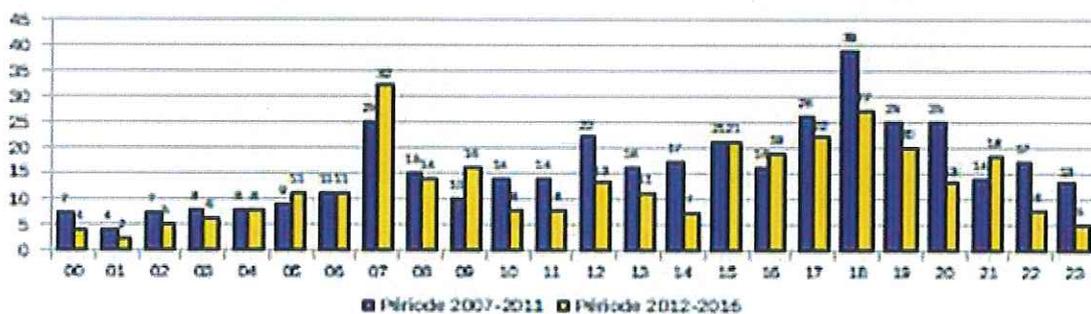
Nombre d'accidents selon les mois



Nombre d'accidents selon les jours

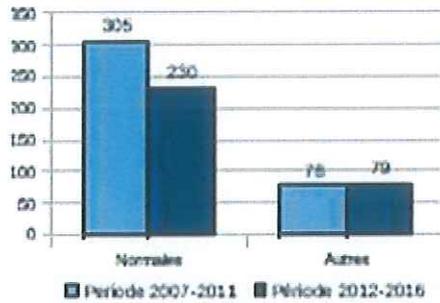


Nombre d'accident selon l'heure

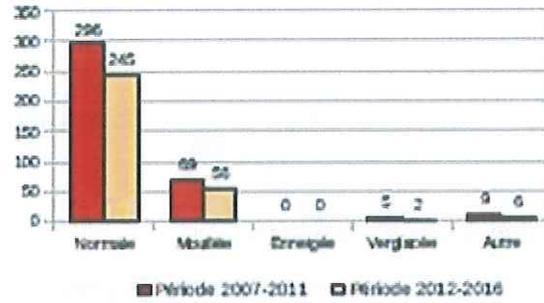


Répartition des accidents selon les circonstances

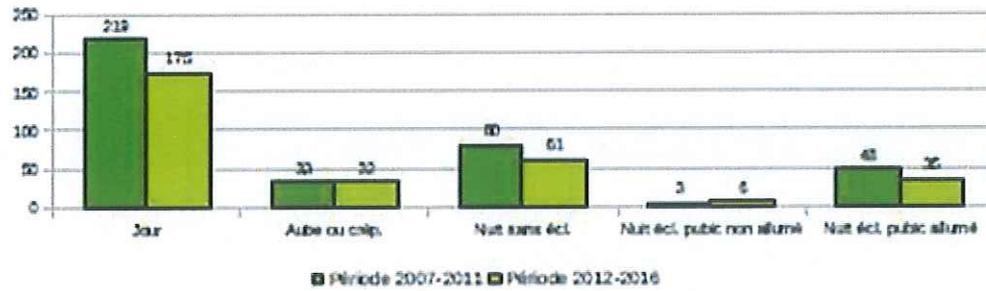
Conditions atmosphériques



Etat de la surface



Luminosité



Jeunes de 25 à 29 ans

Requête CONCERTO

il existe un usager vérifiant les contraintes suivantes
Age de l'usager entre
[25 ; 29]

Les chiffres sur la période

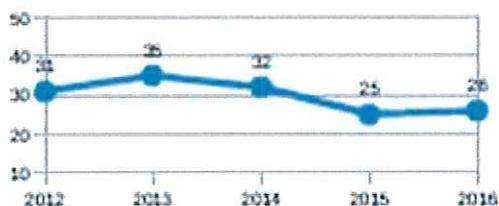
Période	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Indice de gravité
2007-2011	216	36	38	173	89	262	17,6
2012-2016	149	33	38	119	85	204	25,5
Evolution	-67	-3	0	-54	-4	-58	
Evolution en %	-31,02%	-8,33%	-15,43%	-31,21%	-4,49%	-22,14%	

Indicateur de gravité (ig) = Nbr de tués/Nbr d'accidents*100

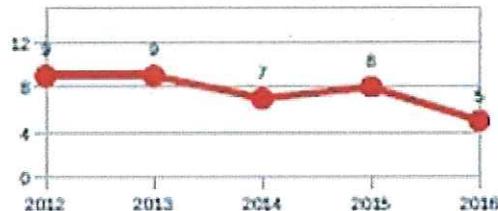
Évolution des chiffres de l'accidentologie sur les 5 dernières années

Années	Accidents	Tués	BH	Total des blessés	Accidents mortels	Indice de gravité
2012	31	9	24	51	8	29,03
2013	35	9	32	50	8	25,71
2014	32	7	21	36	6	21,68
2015	25	8	16	27	6	32
2016	26	5	26	41	5	19,23

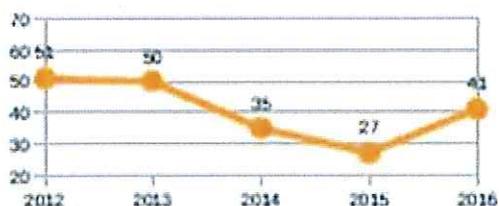
Evolution des accidents corporels



Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés



Evolution du nombre de blessés hosp.



Répartition des accidents selon le mode de déplacement

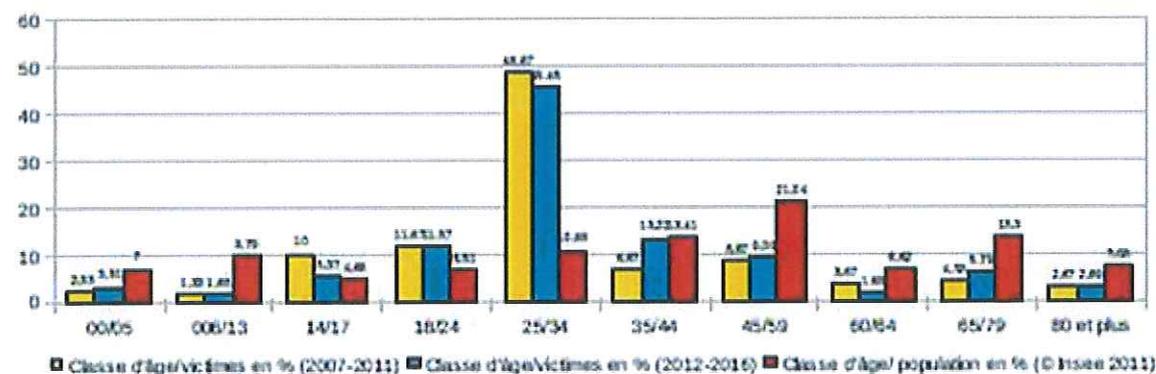
Accidents impliquant au moins 1 ...

Mode de déplacement	Accidents		Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Pédon	15	13	4	2	14	12	12	7	18	14
Bicyclette	6	5	1	0	6	5	3	1	7	5
Cyclomoteur	51	25	4	0	56	26	38	18	60	26
Motocyclette	40	29	5	8	42	30	30	20	47	38
VL - VU	176	128	32	35	220	132	145	103	252	167
PL	24	9	7	4	32	6	20	6	39	10
Véhicule seul	55	41	12	12	53	52	35	34	65	64

Un accident peut être comptabilisé plus / fois

Répartition des accidents selon la classe d'âge

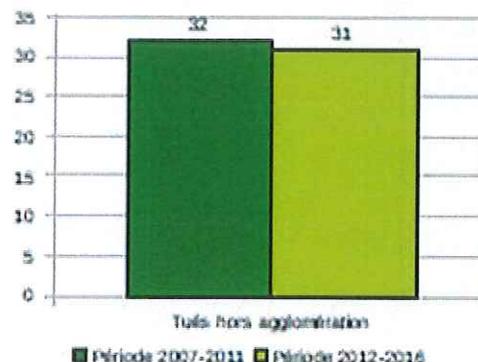
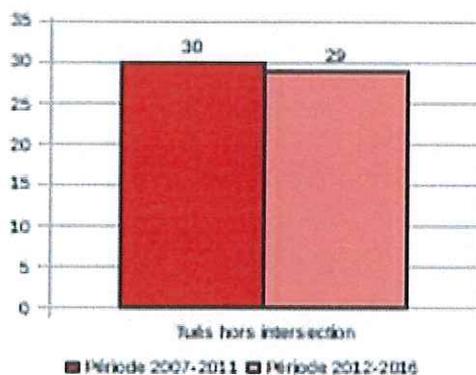
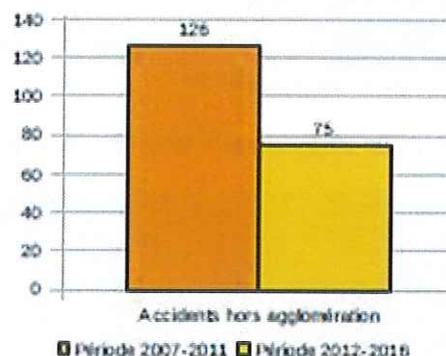
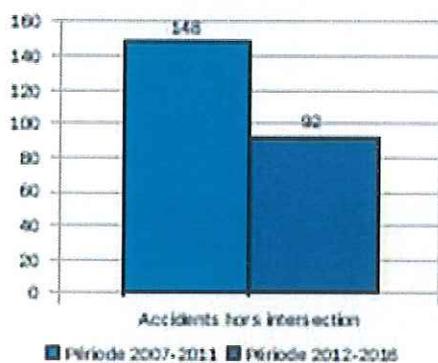
Classe d'âge	Victimes									
	Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes		En %	
Période	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
00-05	0	0	7	8	4	6	7	8	2,33%	3,31%
06-13	1	1	3	3	1	1	4	4	1,33%	1,55%
14-17	1	0	29	13	21	5	30	13	10,00%	5,37%
18-24	5	4	30	24	18	11	35	28	11,67%	11,57%
25-34	21	17	125	93	84	59	146	110	48,67%	45,45%
35-44	0	6	20	27	14	13	20	32	6,67%	13,22%
45-59	3	4	23	18	14	11	26	22	8,67%	9,09%
60-64	2	1	9	3	7	3	11	4	3,67%	1,55%
65-79	3	4	10	10	6	6	13	14	4,33%	5,79%
80 et plus	2	2	6	5	4	4	8	7	2,67%	2,89%
Total	36	38	262	204	173	119	300	242	100%	100%



Répartition des accidents selon la localisation

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016
En intersection	66	57	7	8	8	9	92	82	52	42
Hors intersection	148	92	29	25	30	29	178	122	120	77
En agglomération	90	74	5	7	6	7	107	92	61	43
Hors agglomération	126	75	31	26	32	31	155	112	112	76

Les accidents au giratoire ne sont pas comptabilisés en intersections

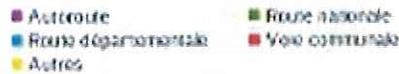
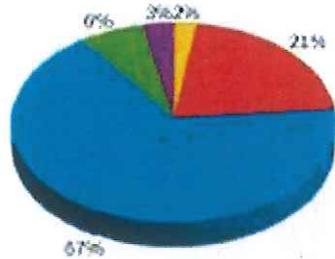


Répartition des accidents selon le réseau

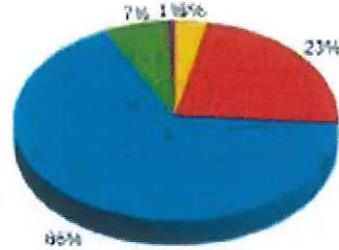
Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Autoroute	7	1	1	0	1	0	11	1	5	1
Route nationale	14	10	1	6	1	10	19	15	16	13
Route départementale	144	99	32	22	34	23	170	137	115	84
Voie communale	46	34	2	4	2	4	66	40	33	14
Autres	5	5	0	1	0	1	6	11	4	7

Les accidents sont affectés une seule fois, à la route principale

Accidents (2007-2011)



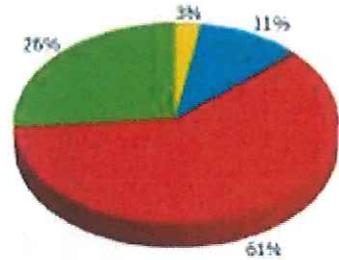
Accidents (2012-2016)



Tués (2007-2011)

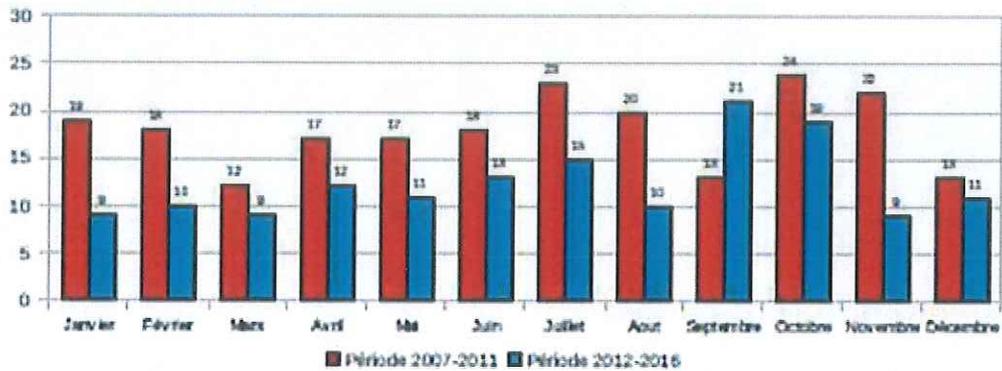


Tués (2012-2016)

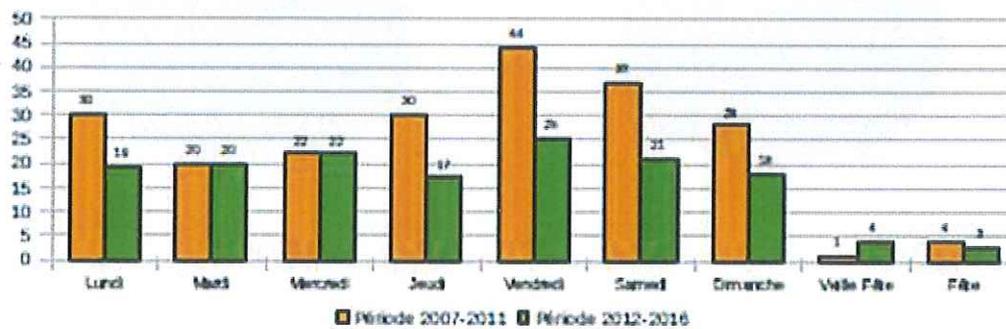


Répartition des accidents selon la période

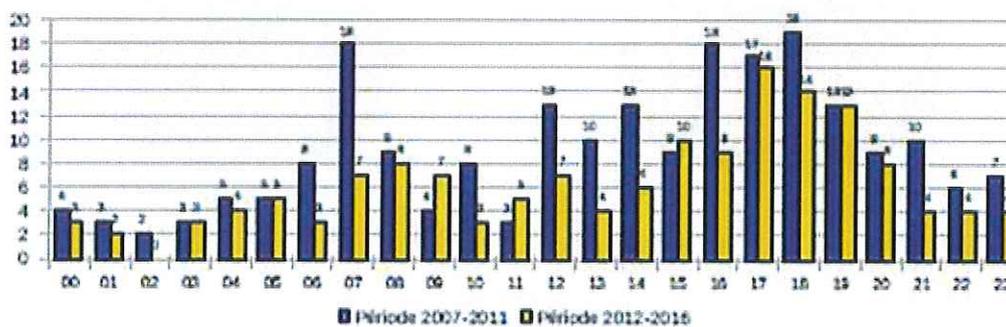
Nombre d'accidents selon les mois



Nombre d'accidents selon les jours

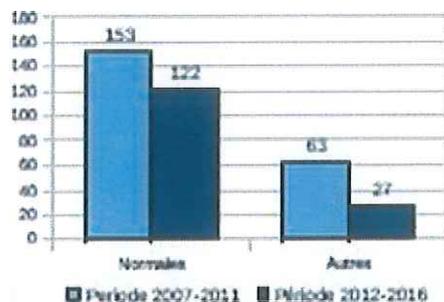


Nombre d'accident selon l'heure

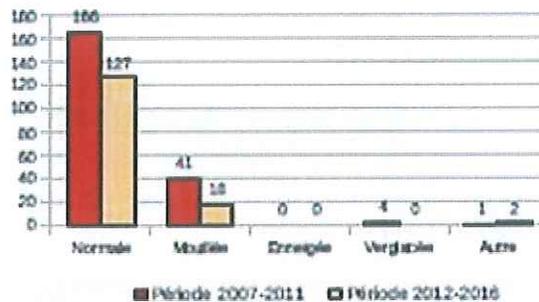


Répartition des accidents selon les circonstances

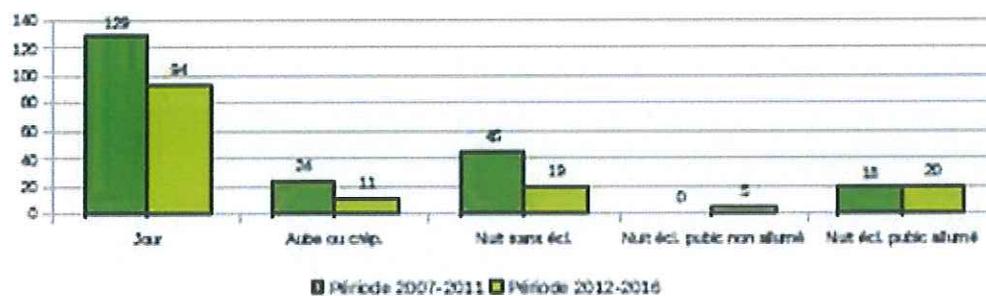
Conditions atmosphériques



Etat de la surface



Luminosité



Seniors de 65 à 74 ans

Requête CONCERTO

il existe un usager vérifiant les contraintes suivantes
Age de l'usager entre
[65 ; 74]

Les chiffres sur la période

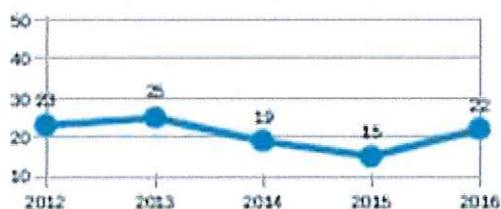
Période	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Indice de gravité
2007-2011	127	27	34	109	56	165	25,8
2012-2016	104	17	20	87	52	139	19,2
Evolution	-23	-10	-14	-22	-4	-26	
Evolution en %	-18,11%	-37,04%	-15,43%	-20,18%	-7,14%	-15,75%	

Indicateur de gravité (IG) = Nbr de tués/Nbr d'accidents* 100

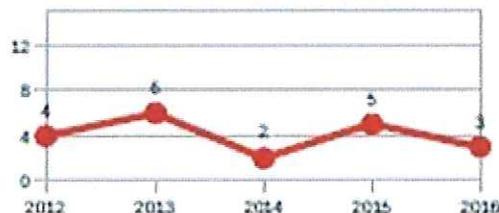
Évolution des chiffres de l'accidentologie sur les 5 dernières années

Années	Accidents	Tués	BH	Total des blessés	Accidents mortels	Indice de gravité
2012	23	4	18	30	3	17,39
2013	25	6	18	28	6	24
2014	19	2	18	31	2	10,53
2015	15	5	13	23	3	33,33
2016	22	3	20	27	3	13,64

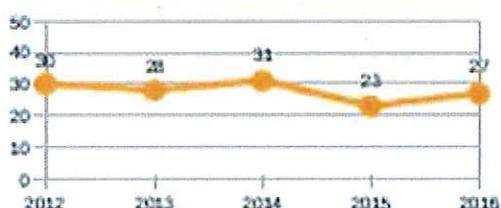
Evolution des accidents corporels



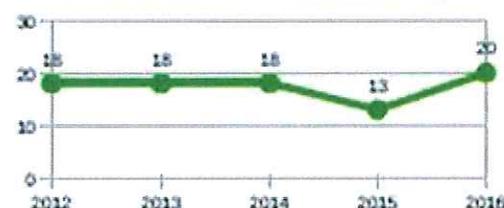
Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés



Evolution du nombre de blessés hosp.



Répartition des accidents selon le mode de déplacement

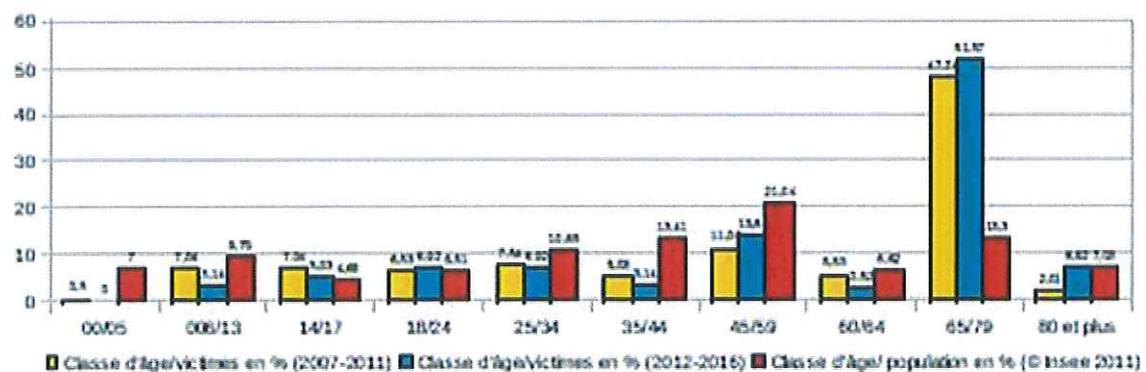
Accidents impliquant au moins 1 ...

Mode de déplacement	Accidents		Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Pédon	20	20	5	2	17	27	10	12	22	29
Bicyclette	13	6	2	0	13	6	6	3	15	6
Cyclomoteur	19	11	2	1	20	12	11	4	22	13
Motocyclette	16	7	4	2	15	6	10	3	19	8
VL - VU	120	102	32	20	156	137	107	65	188	157
PL	7	6	6	2	9	7	6	6	15	9
Véhicule seul	12	17	4	4	15	16	12	14	19	20

Un accident peut être comptabilisé plus d'une fois.

Répartition des accidents selon la classe d'âge

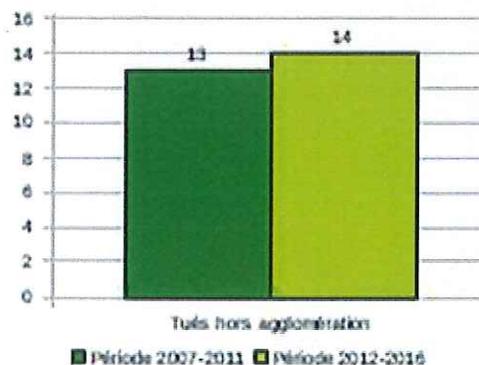
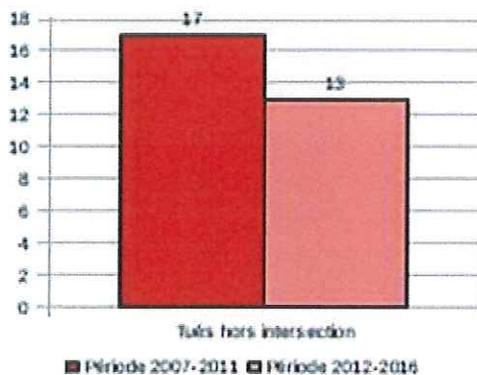
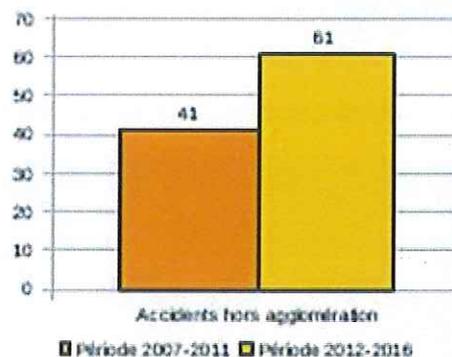
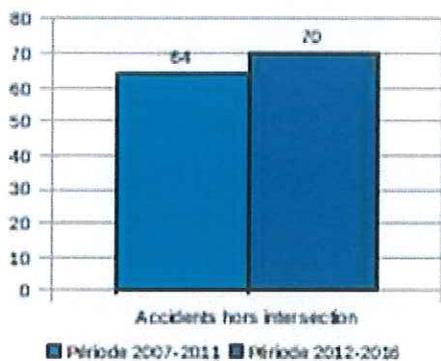
Classe d'âge	Victimes									
	Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes		En %	
Période	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
00-05	0	0	1	0	0	0	1	0	0,50%	0,00%
06-13	2	0	12	5	8	1	14	5	7,04%	3,14%
14-17	0	0	14	8	10	2	14	8	7,04%	5,03%
18-24	1	1	12	10	8	4	13	11	6,53%	6,92%
25-34	4	4	11	7	9	4	15	11	7,54%	6,92%
35-44	1	0	9	5	8	3	10	5	5,03%	3,14%
45-59	4	2	18	20	8	13	22	22	11,06%	13,84%
60-64	0	1	11	3	5	3	11	4	5,53%	2,52%
65-79	21	10	74	72	51	51	95	82	47,74%	51,57%
80 et plus	1	2	3	9	2	6	4	11	2,01%	6,92%
Total	34	20	165	139	109	87	199	159	100%	100%



Répartition des accidents selon la localisation

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016
En intersection	59	32	5	3	7	3	71	51	38	31
Hors intersection	64	70	17	13	21	16	78	86	47	55
En agglomération	85	43	9	3	13	3	100	49	38	21
Hors agglomération	41	61	13	14	15	17	53	90	47	66

Les accidents sur giratoire ne sont pas comptabilisés en intersection

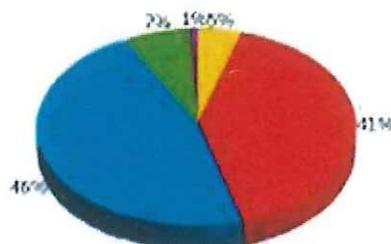


Répartition des accidents selon le réseau

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Autoroute	1	4	0	1	0	1	2	6	2	5
Route nationale	9	4	2	1	2	3	12	7	10	6
Route départementale	59	71	16	14	20	15	75	97	49	62
Voie communale	52	23	4	1	6	1	58	25	20	12
Autres	6	2	0	0	0	0	5	3	4	2

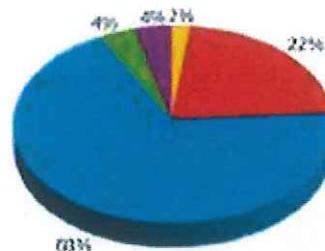
Les accidents sont affectés une seule fois, à la route principale

Accidents (2007-2011)



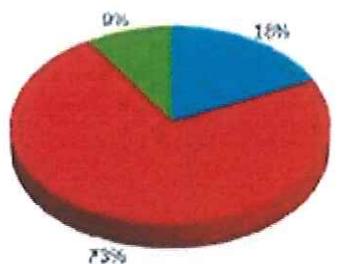
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Accidents (2012-2016)



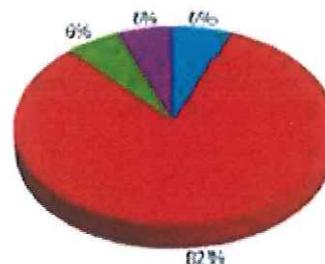
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Tués (2007-2011)



■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

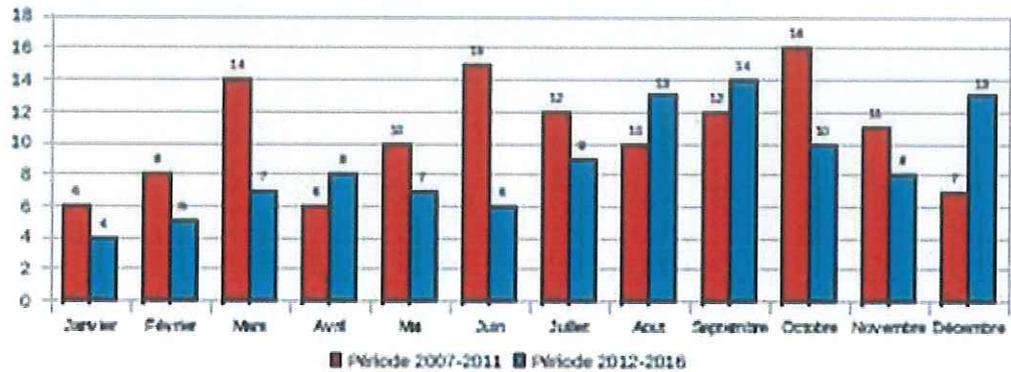
Tués (2012-2016)



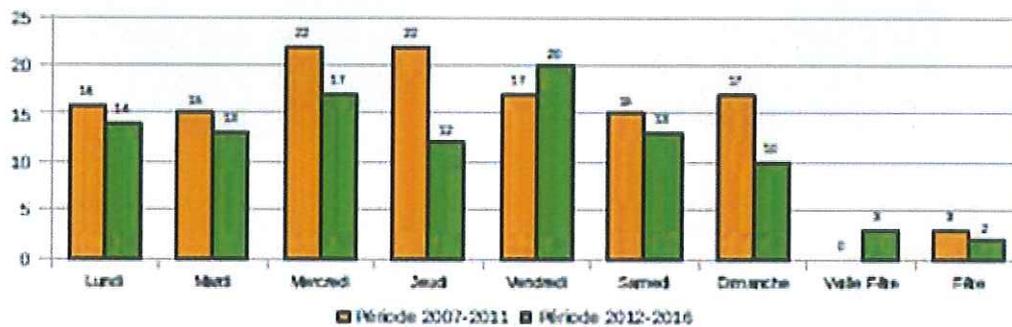
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Répartition des accidents selon la période

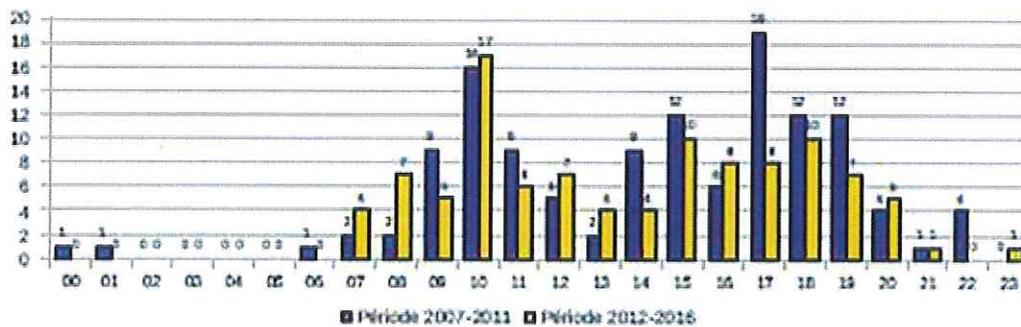
Nombre d'accidents selon les mois



Nombre d'accidents selon les jours

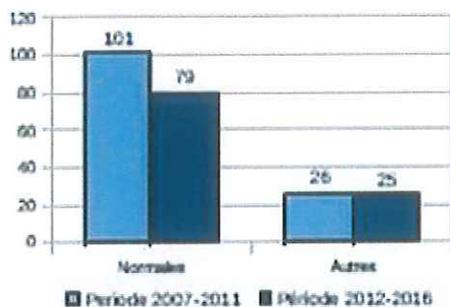


Nombre d'accident selon l'heure

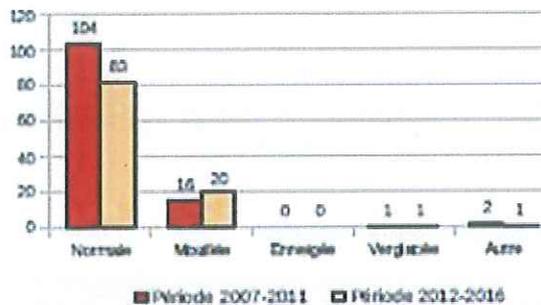


Répartition des accidents selon les circonstances

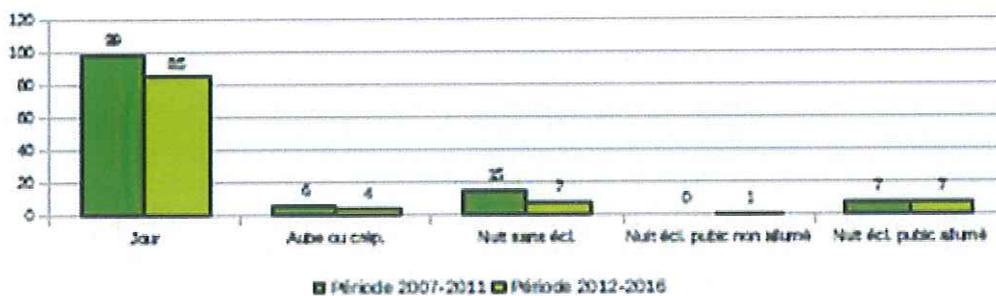
Conditions atmosphériques



Etat de la surface



Luminosité



Seniors ≥ 75 ans

Requête CONCERTO

il existe un usager vérifiant les contraintes suivantes
Age de l'usager ≥ 75

Les chiffres sur la période

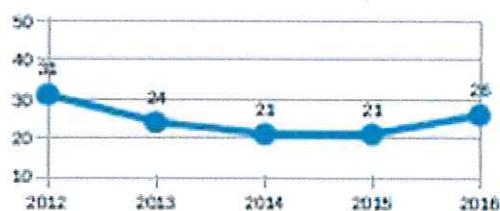
Période	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Indice de gravité
2007-2011	118	17	19	84	53	137	16,1
2012-2016	123	18	24	101	59	160	19,5
Evolution	5	1	5	17	6	23	
Evolution en %	4,24%	5,88%	-15,43%	20,24%	11,32%	16,79%	

Indicateur de gravité (IG) = Nbr de tués/Nbr d'accidentés*100

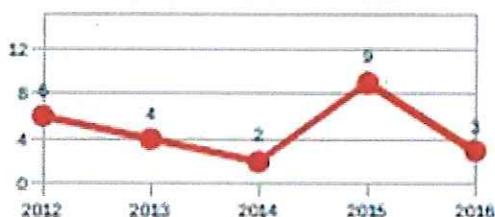
Évolution des chiffres de l'accidentologie sur les 5 dernières années

Années	Accidents	Tués	BH	Total des blessés	Accidents mortels	Indice de gravité
2012	31	6	22	34	5	19,35
2013	24	4	21	41	4	16,67
2014	21	2	16	26	2	9,52
2015	21	9	18	25	5	42,86
2016	26	3	24	34	2	11,54

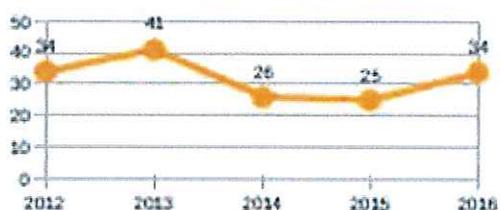
Evolution des accidents corporels



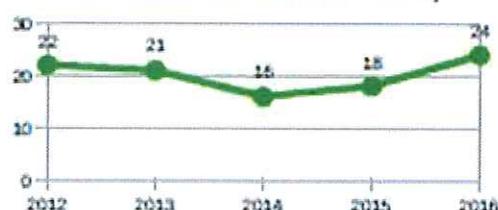
Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés



Evolution du nombre de blessés hosp.



Répartition des accidents selon le mode de déplacement

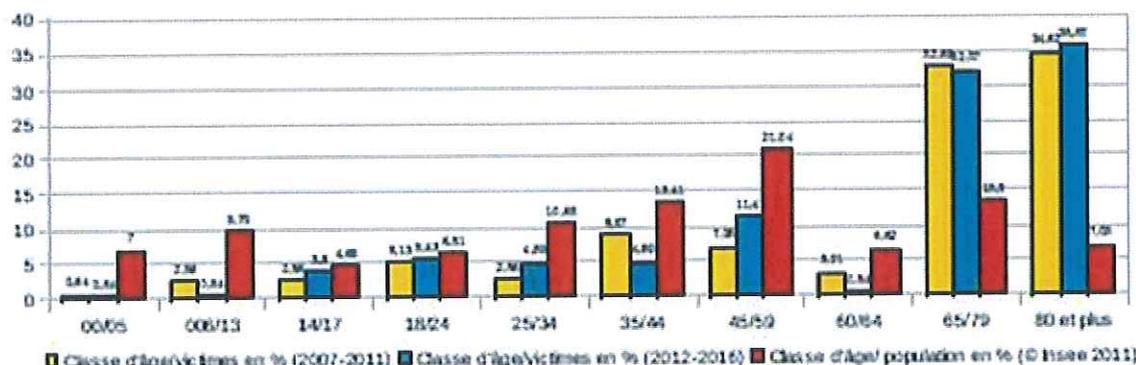
Accidents impliquant au moins 1 ...

Mode de déplacement	Accidents		Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Piéton	32	34	4	6	29	36	19	24	33	42
Bicyclette	14	10	1	0	14	10	5	6	15	10
Cyclomoteur	5	13	0	0	5	13	3	7	5	13
Motocyclette	12	11	3	0	13	16	9	8	16	16
VL - VU	111	119	18	23	130	155	79	99	148	178
PL	11	6	4	3	16	7	12	5	20	10
Véhicule seul	14	9	4	3	13	12	7	8	17	15

Un accident peut être comptabilisé plus d'une fois

Répartition des accidents selon la classe d'âge

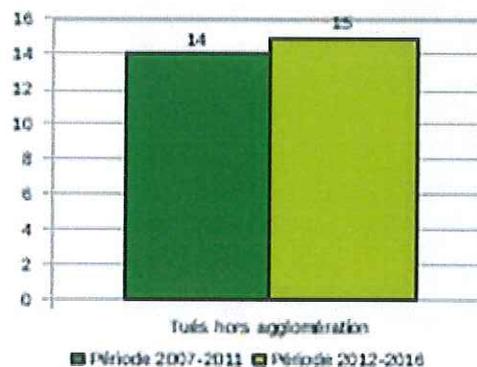
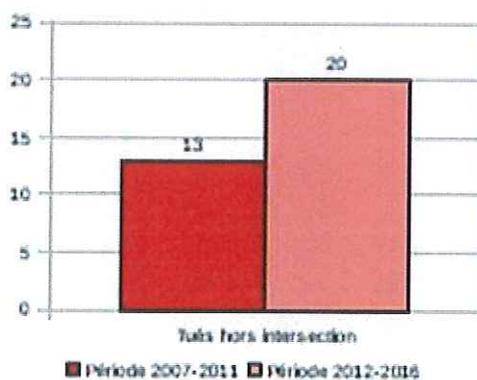
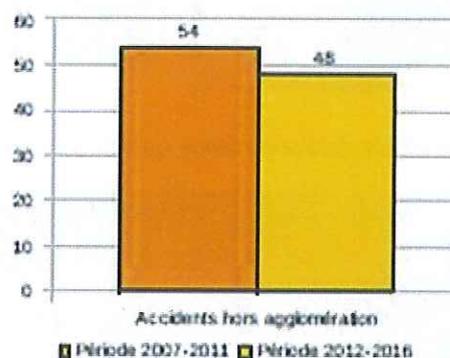
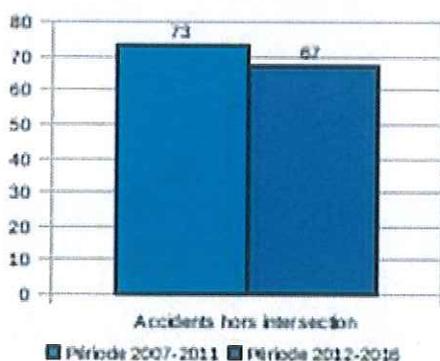
Classe d'âge	Victimes									
	Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes		En %	
Période	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
00-05	0	0	1	1	1	1	1	1	0,64%	0,54%
06-13	0	0	4	1	0	1	4	1	2,56%	0,54%
14-17	0	0	4	7	3	4	4	7	2,56%	3,90%
18-24	0	0	8	10	2	5	8	10	5,13%	5,43%
25-34	0	0	4	9	2	6	4	9	2,56%	4,89%
35-44	1	0	13	9	9	2	14	9	8,97%	4,89%
45-59	1	2	10	19	5	12	11	21	7,06%	11,41%
60-64	0	0	5	1	2	1	5	1	3,21%	0,54%
65-79	6	10	45	49	29	33	51	59	32,69%	32,07%
80 et plus	11	12	43	54	31	35	54	66	34,62%	35,87%
Total	19	24	137	160	84	101	155	184	100%	100%



Répartition des accidents selon la localisation

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007	2012	2007	2012	2007	2012	2007	2012	2007	2012
	2011	2016	2011	2016	2011	2016	2011	2016	2011	2016
En intersection	43	55	5	4	6	4	47	75	32	43
Hors intersection	73	67	12	14	13	20	88	84	52	68
En agglomération	64	75	4	8	5	9	67	85	36	51
Hors agglomération	54	48	13	10	14	15	70	75	48	50

Les accidents au giratoire ne sont pas comptabilisés en intersection

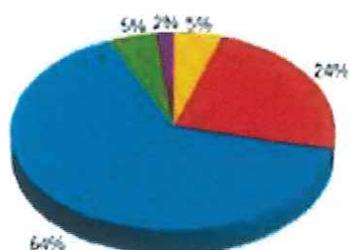


Répartition des accidents selon le réseau

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Autoroute	2	0	0	0	0	0	3	0	1	0
Route nationale	6	3	0	1	0	3	10	6	8	3
Route départementale	76	80	13	13	15	17	87	106	60	72
Voie communale	29	38	2	4	2	4	33	43	14	22
Autres	6	2	2	0	2	0	4	5	1	4

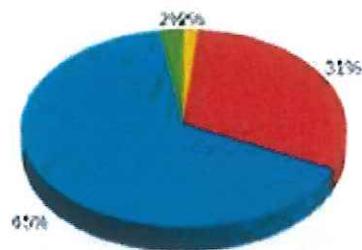
Les accidents sont affectés une seule fois, à la route principale

Accidents (2007-2011)



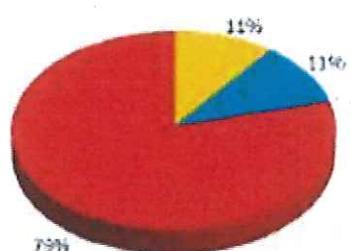
■ Autoroute
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres
■ Route nationale

Accidents (2012-2016)



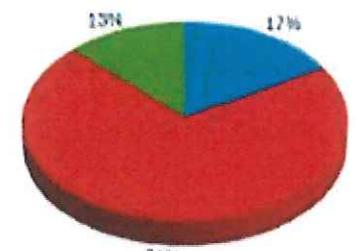
■ Autoroute
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres
■ Route nationale

Tués (2007-2011)



■ Autoroute
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres
■ Route nationale

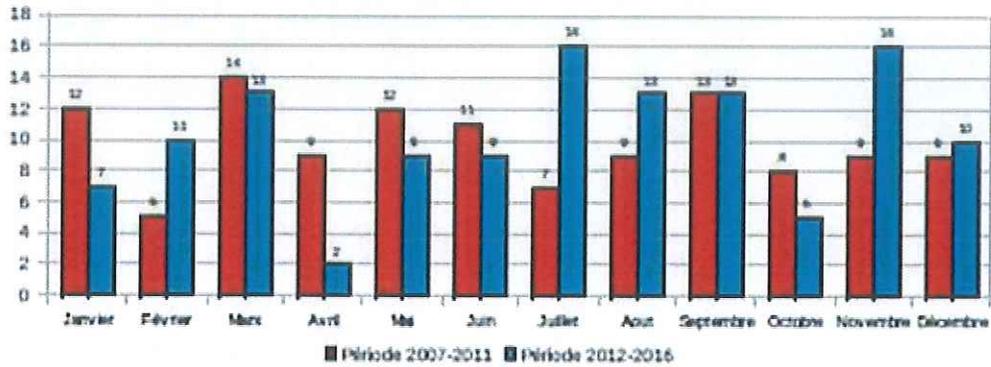
Tués (2012-2016)



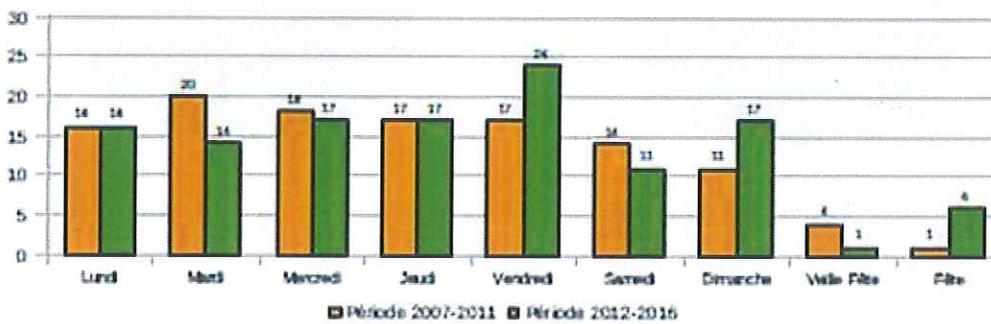
■ Autoroute
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres
■ Route nationale

Répartition des accidents selon la période

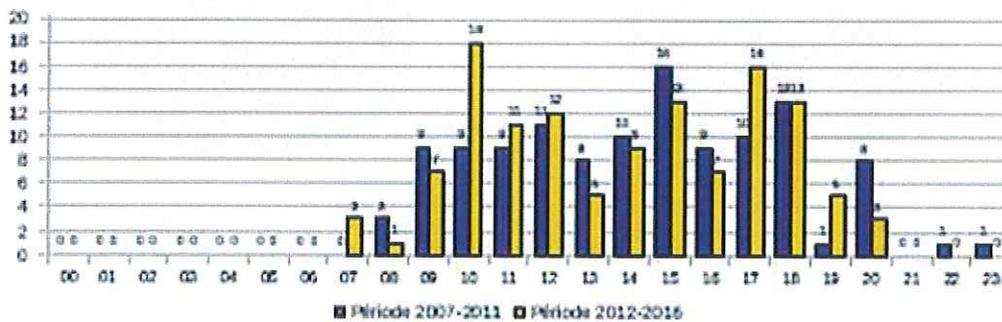
Nombre d'accidents selon les mois



Nombre d'accidents selon les jours

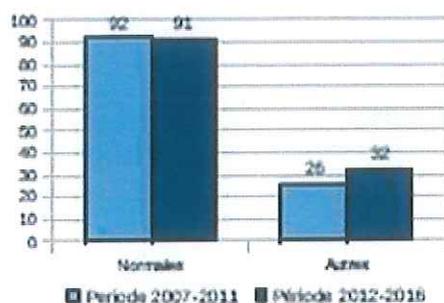


Nombre d'accident selon l'heure

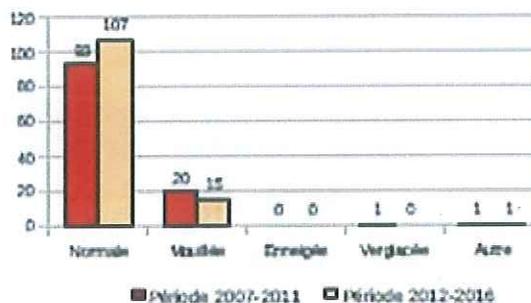


Répartition des accidents selon les circonstances

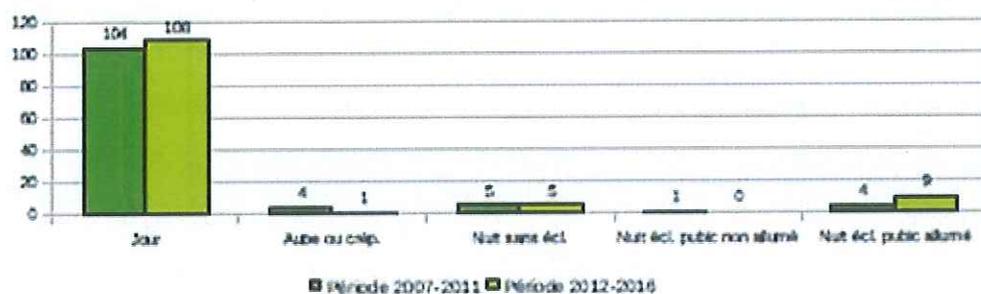
Conditions atmosphériques



Etat de la surface



Luminosité



Cyclomoteurs ($\leq 50 \text{ cm}^3$)

Requête CONCERTO

il existe un véhicule vérifiant les contraintes suivantes
Catégorie administrative véhicule parmi
cyclomoteur
scooter $\leq 50 \text{ cm}^3$

Les chiffres sur la période

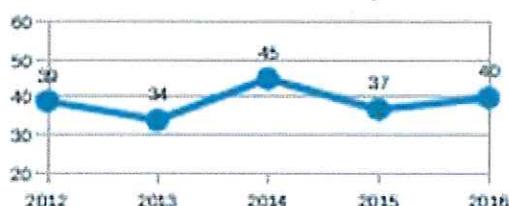
Période	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Indice de gravité
2007-2011	320	13	13	201	146	347	4,1
2012-2016	195	5	5	127	89	216	2,6
Evolution	-125	-8	-8	-74	-57	-131	
Evolution en %	-39,06%	-61,54%	-15,43%	-36,82%	-39,04%	-37,75%	

Indicateur de gravité (IG) = Nbr de tués/Nbr d'accidentés 100

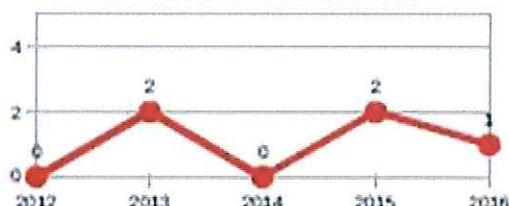
Évolution des chiffres de l'accidentologie sur les 5 dernières années

Années	Accidents	Tués	BH	Total des blessés	Accidents mortels	Indice de gravité
2012	39	0	27	42	0	0
2013	34	2	24	37	2	5,88
2014	45	0	23	50	0	0
2015	37	2	23	41	2	5,41
2016	40	1	30	46	1	2,5

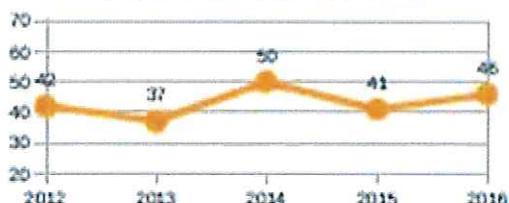
Évolution des accidents corporels



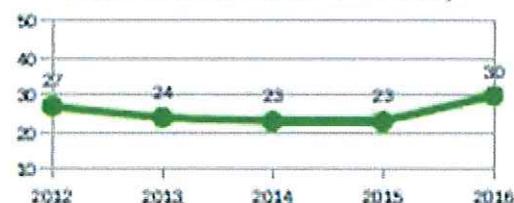
Évolution du nombre de tués



Évolution du nombre de blessés



Évolution du nombre de blessés hosp.



Répartition des accidents selon le mode de déplacement

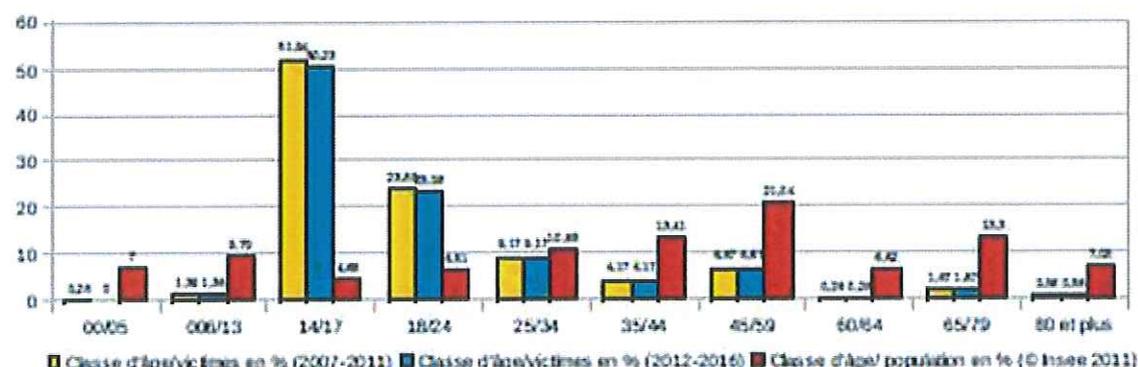
Accidents impliquant au moins 1 ...

Mode de déplacement	Accidents		Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Pédon	10	3	0	0	14	3	7	2	14	3
Bicyclette	1	2	0	0	2	3	0	0	2	3
Cyclomoteur	320	195	13	5	347	215	201	127	350	221
Motocyclette	3	2	0	0	5	3	5	2	5	3
VL - VU	189	128	5	2	204	143	125	87	210	145
PL	4	2	0	0	5	2	5	1	5	2
Véhicule seul	101	52	6	3	100	52	45	27	105	55

Un accident peut être comptabilisé plus d'une fois

Répartition des accidents selon la classe d'âge

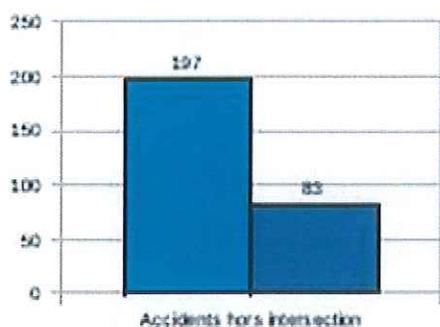
Classe d'âge	Victimes									
	Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes		En %	
Période	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
00-05	0	0	1	0	0	0	1	0	0,28%	0,00%
06-13	0	0	5	3	2	1	5	3	1,39%	1,36%
14-17	5	1	182	110	115	63	187	111	51,94%	50,23%
18-24	4	0	82	51	49	28	85	51	23,89%	23,08%
25-34	1	0	32	17	16	13	33	17	9,17%	7,59%
35-44	0	1	15	13	5	8	15	14	4,17%	6,33%
45-59	3	3	21	16	9	10	24	19	6,67%	8,50%
60-64	0	0	1	1	1	1	1	1	0,28%	0,45%
65-79	0	0	6	4	2	2	6	4	1,67%	1,81%
80 et plus	0	0	2	1	2	1	2	1	0,56%	0,45%
Total	13	5	347	216	201	127	360	221	100%	100%



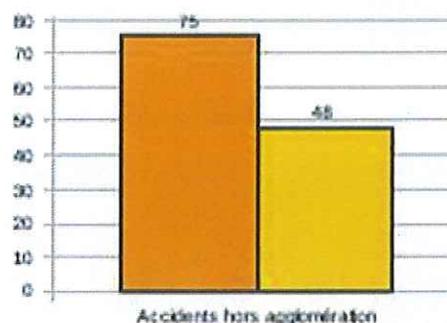
Répartition des accidents selon la localisation

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016
En intersection	117	83	2	1	2	1	128	92	76	52
Hors intersection	197	107	11	4	11	4	210	117	123	73
En agglomération	245	147	6	3	6	3	258	163	135	82
Hors agglomération	75	48	7	2	7	2	79	53	66	45

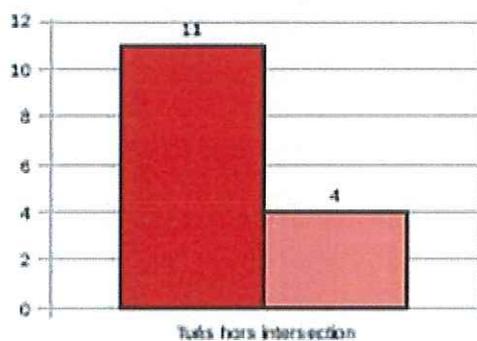
Les accidents au giratoire ne sont pas comptabilisés en intersection



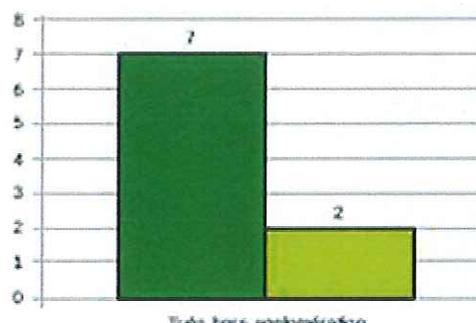
■ Période 2007-2011 ■ Période 2012-2016



■ Période 2007-2011 ■ Période 2012-2016



■ Période 2007-2011 ■ Période 2012-2016



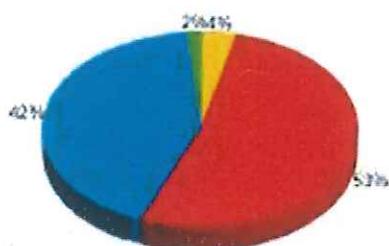
■ Période 2007-2011 ■ Période 2012-2016

Répartition des accidents selon le réseau

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Autoroute	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Route nationale	5	2	0	0	0	0	5	2	4	2
Route départementale	135	92	9	3	9	3	143	101	84	68
Voie communale	168	99	4	2	4	2	186	109	95	56
Autres	12	2	0	0	0	0	13	4	8	1

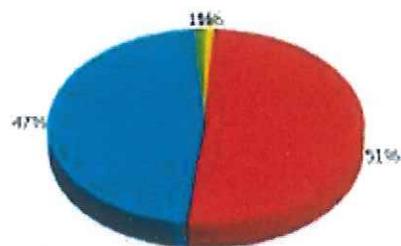
Les accidents sont affectés une seule fois à la route principale

Accidents (2007-2011)



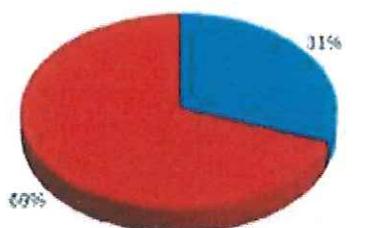
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Accidents (2012-2016)



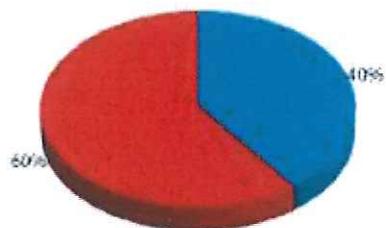
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Tués (2007-2011)



■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

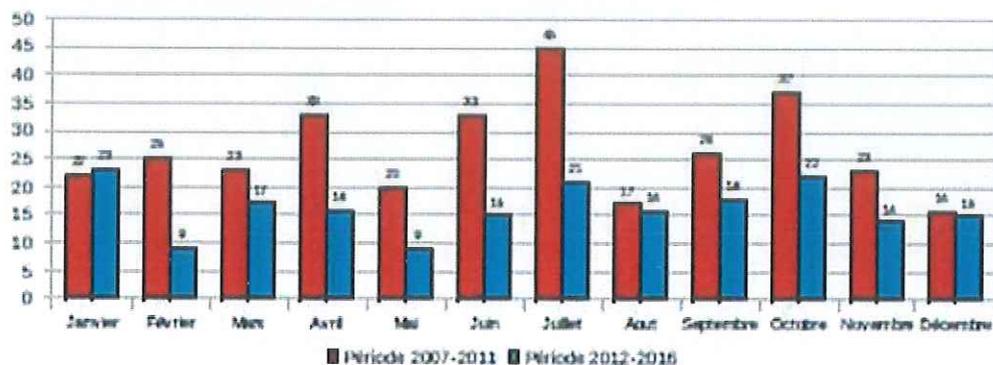
Tués (2012-2016)



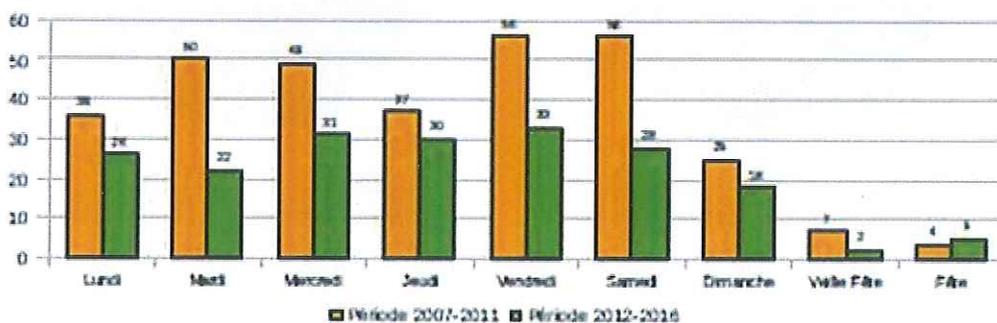
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Répartition des accidents selon la période

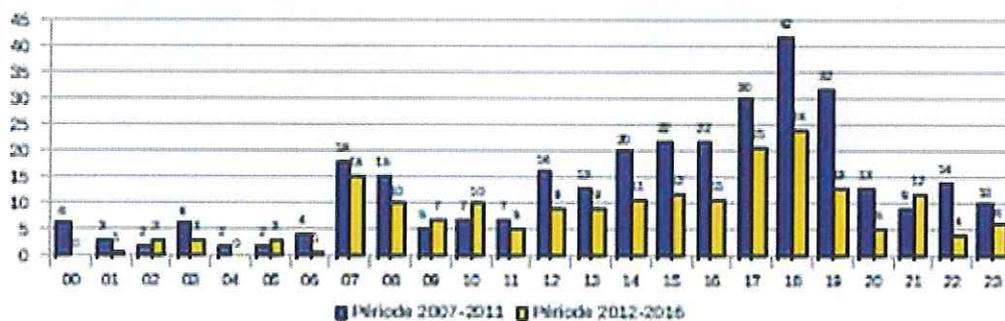
Nombre d'accidents selon les mois



Nombre d'accidents selon les jours

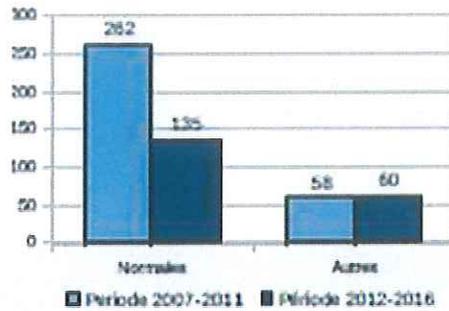


Nombre d'accident selon l'heure

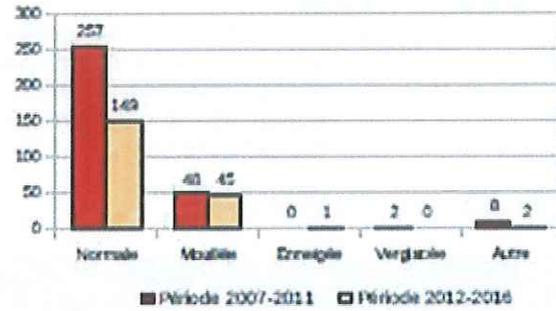


Répartition des accidents selon les circonstances

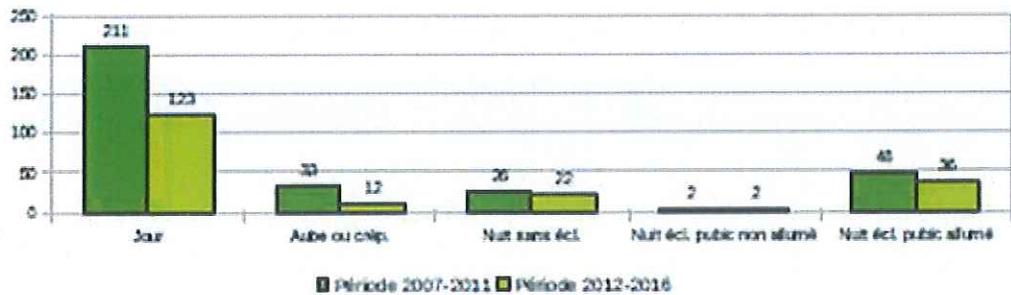
Conditions atmosphériques



Etat de la surface



Luminosité



Motocyclettes (> 50 cm³)

Requête CONCERTO

il existe un véhicule vérifiant les contraintes suivantes

Catégorie administrative véhicule parmi
motocyclette (anc. Codif), motocyclette >50 et ≤ 125 cm³,
scooter >50 et ≤ 125 cm³, motocyclette >125 cm³,
scooter >125 cm³

Les chiffres sur la période

Période	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Indice de gravité
2007-2011	199	25	25	142	47	189	13,8
2012-2016	137	20	22	97	40	137	16,1
Évolution	-52	-5	-4	-45	-7	-52	
Évolution en %	-27,51%	-20,00%	-15,43%	-31,69%	-14,89%	-27,51%	

Indiceur de gravité (ig) = Nbr de tués/Nbr d'accidents*100

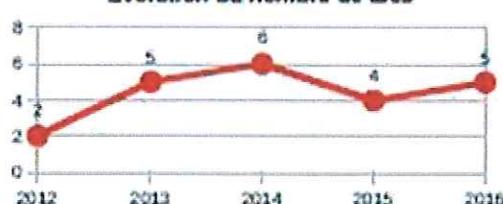
Évolution des chiffres de l'accidentologie sur les 5 dernières années

Années	Accidents	Tués	BH	Total des blessés	Accidents mortels	Indice de gravité
2012	25	2	20	27	1	8
2013	35	5	25	30	5	14,29
2014	30	6	19	28	5	20
2015	18	4	10	17	4	22,22
2016	29	5	23	26	5	17,24

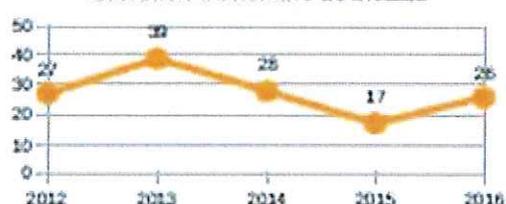
Évolution des accidents corporels



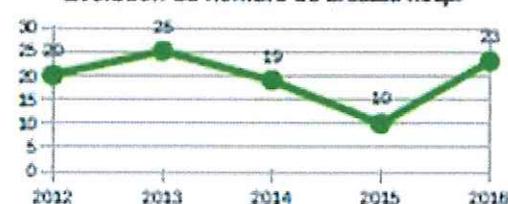
Évolution du nombre de tués



Évolution du nombre de blessés



Évolution du nombre de blessés hosp.



Répartition des accidents selon le mode de déplacement

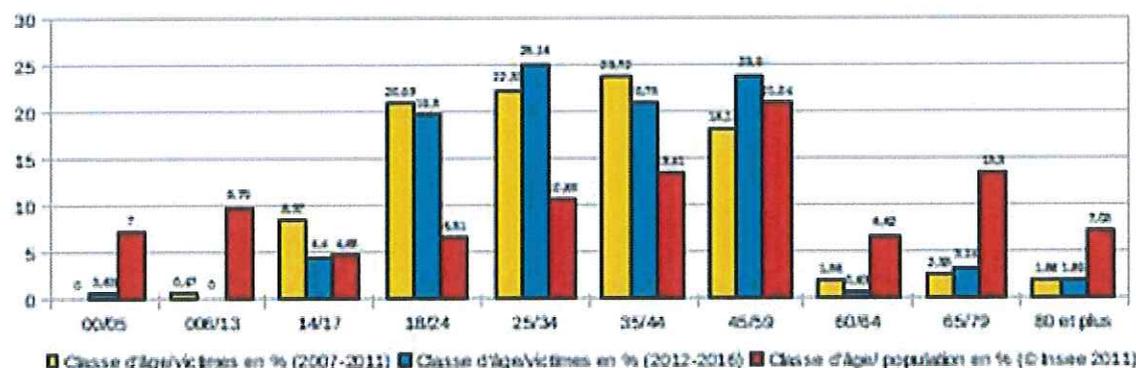
Accidents impliquant au moins 1 ...

Mode de déplacement	Accidents		Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Pédon	4	3	1	0	4	4	4	2	5	4
Bicyclette	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0
Cyclomoteur	3	2	0	0	5	3	5	2	5	3
Motocyclette	189	137	25	22	189	137	142	97	215	159
VL - VU	108	83	12	12	115	87	81	55	127	99
PL	4	1	1	0	3	1	3	1	4	1
Véhicule seul	62	39	11	9	55	32	43	27	66	41

Un accident peut être comptabilisé plus d'une fois

Répartition des accidents selon la classe d'âge

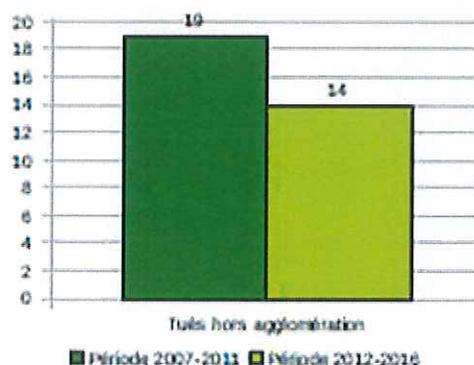
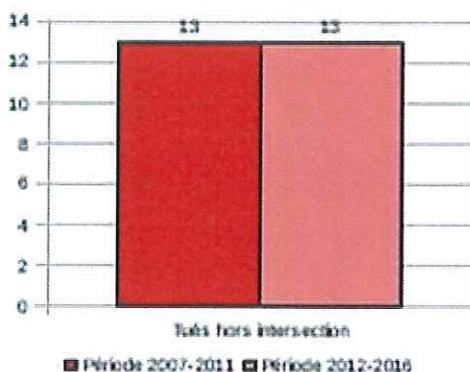
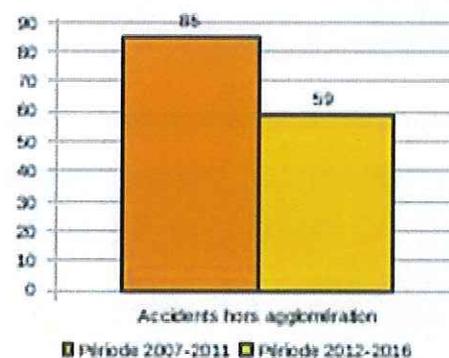
Classe d'âge	Victimes									
	Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes		En %	
Période	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
00-05	0	0	0	1	0	1	0	1	0,00%	0,63%
06-13	0	0	1	0	1	0	1	0	0,47%	0,00%
14-17	0	0	18	7	14	4	18	7	8,37%	4,40%
18-24	5	3	40	28	31	22	45	31	20,93%	19,50%
25-34	6	8	42	32	33	22	48	40	22,33%	25,16%
35-44	6	3	45	30	37	19	51	33	23,72%	20,75%
45-59	5	7	34	31	22	26	39	38	18,14%	23,90%
60-64	2	0	2	1	2	1	4	1	1,85%	0,63%
65-79	1	1	4	4	0	2	5	5	2,33%	3,14%
80 et plus	1	0	3	3	2	0	4	3	1,85%	1,89%
Total	26	22	189	137	142	97	215	159	100%	100%



Répartition des accidents selon la localisation

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016
En intersection	81	55	12	8	13	9	81	57	59	35
Hors intersection	107	81	13	12	13	13	107	79	83	61
En agglomération	104	78	6	8	7	8	107	75	70	47
Hors agglomération	85	59	19	12	19	14	82	62	72	50

Les accidents sur giratoire ne sont pas comptabilisés en intersection

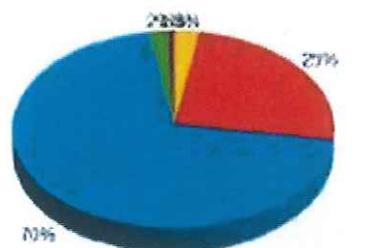


Répartition des accidents selon le réseau

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Autoroute	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0
Route nationale	4	5	1	2	1	4	4	4	4	4
Route départementale	132	90	18	15	19	15	130	90	99	68
Voie communale	47	39	6	2	6	2	47	41	33	23
Autres	5	2	0	0	0	0	7	2	5	2

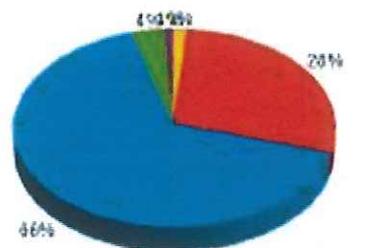
Les accidents sont affectés une seule fois à la route principale

Accidents (2007-2011)



■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Accidents (2012-2016)



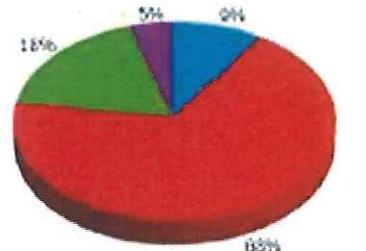
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Tués (2007-2011)



■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

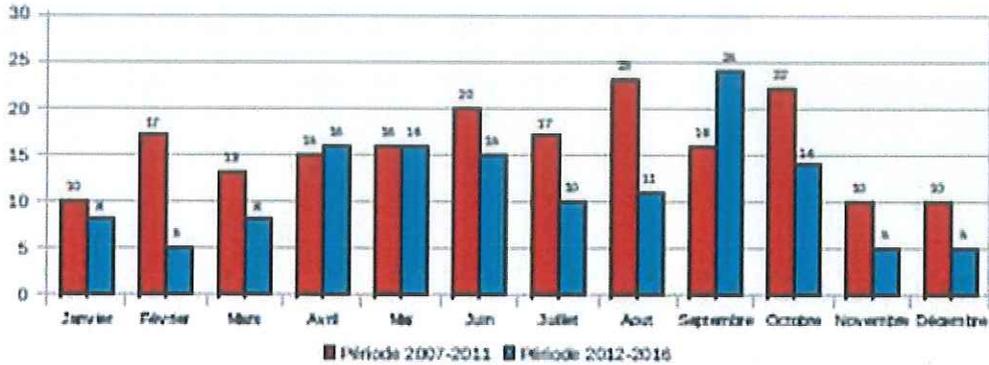
Tués (2012-2016)



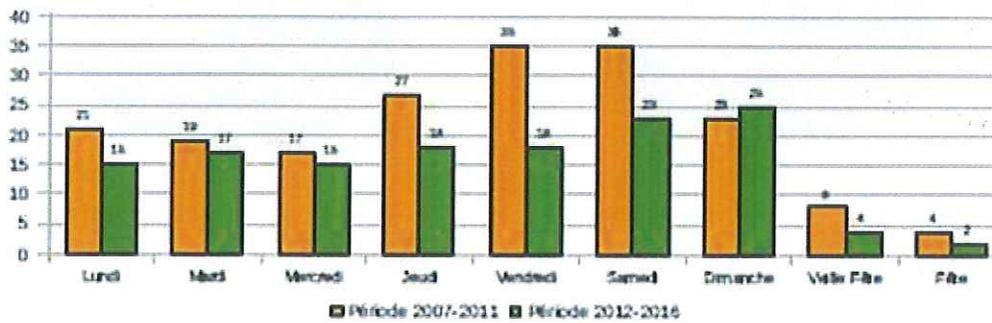
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Répartition des accidents selon la période

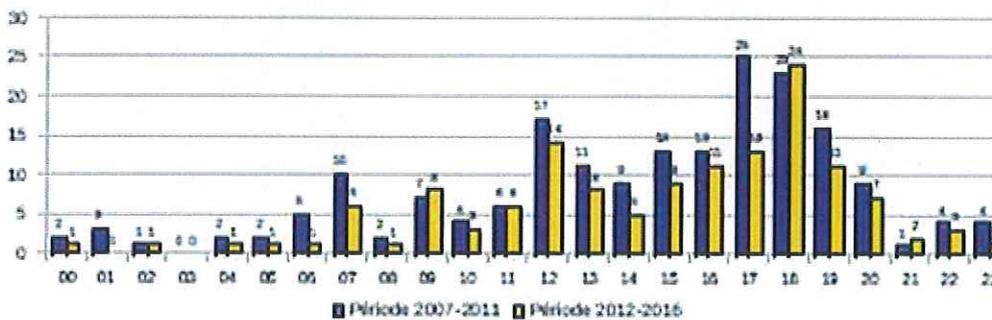
Nombre d'accidents selon les mois



Nombre d'accidents selon les jours

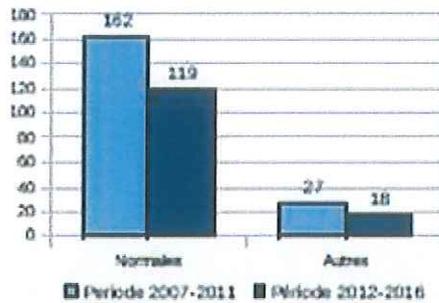


Nombre d'accident selon l'heure

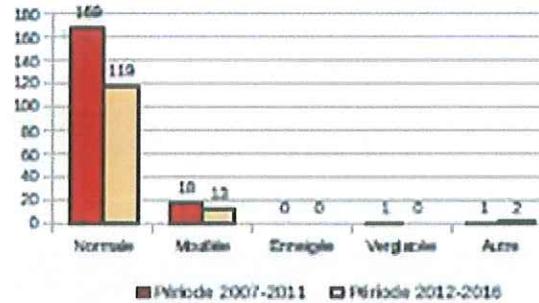


Répartition des accidents selon les circonstances

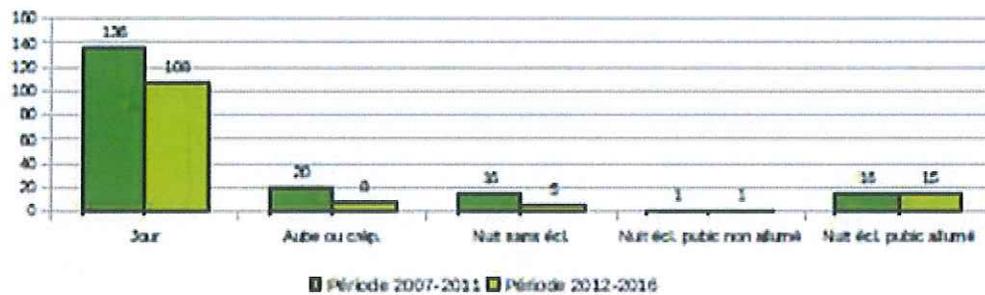
Conditions atmosphériques



Etat de la surface



Luminosité



ALCOOL (taux $\geq 0,5$ gr/l de sang)

Requête CONCERTO

il existe un usager vérifiant les contraintes suivantes
Taux alcoémie (en 1/100) ≥ 50

Les chiffres sur la période

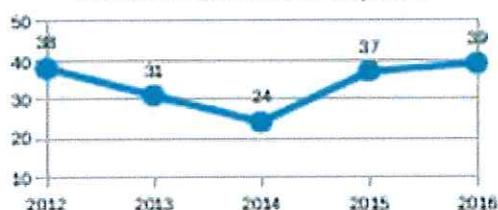
Période	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Indice de gravité
2007-2011	179	49	53	138	41	179	29,6
2012-2016	169	45	51	156	48	204	30,2
Évolution	-10	-4	-2	18	7	25	
Évolution en %	-5,59%	-8,16%	-15,43%	13,04%	17,07%	13,97%	

Indicateur de gravité (IG) = Nbr de tués/Nbr d'accidents*100

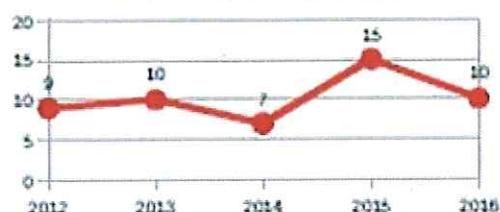
Évolution des chiffres de l'accidentologie sur les 5 dernières années

Années	Accidents	Tués	BH	Total des blessés	Accidents mortels	Indice de gravité
2012	38	9	32	51	7	23,68
2013	31	10	27	34	10	32,26
2014	24	7	24	28	5	29,17
2015	37	15	33	37	13	40,54
2016	39	10	40	54	10	25,64

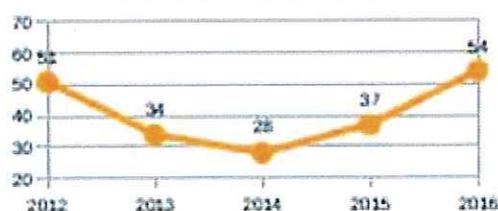
Évolution des accidents corporels



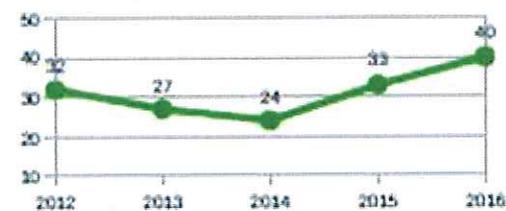
Évolution du nombre de tués



Évolution du nombre de blessés



Évolution du nombre de blessés hosp.



Répartition des accidents selon le mode de déplacement

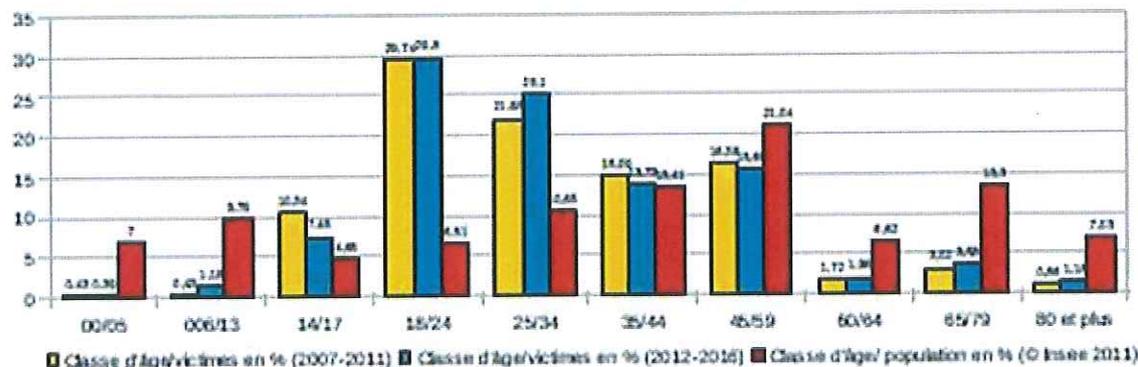
Accidents impliquant au moins 1 ...

Mode de déplacement	Accidents		Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Pédon	9	7	5	1	4	7	3	6	9	8
Bicyclette	4	2	1	0	3	2	3	2	4	2
Cyclomotor	43	27	7	3	41	28	32	24	48	31
Motocyclette	20	13	7	7	17	7	17	5	24	14
VL - VU	136	143	45	41	134	185	95	139	179	226
PL	5	6	2	5	4	4	4	4	6	9
Véhicule seul	103	106	30	32	102	118	84	92	132	150

Un accident peut être comptabilisé plus d'une fois.

Répartition des accidents selon la classe d'âge

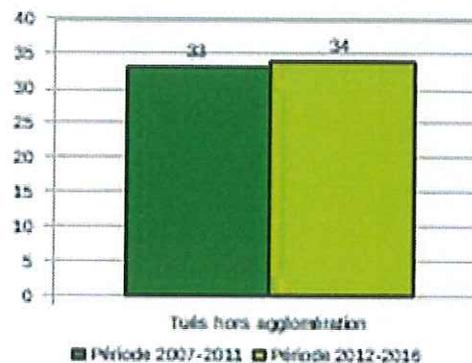
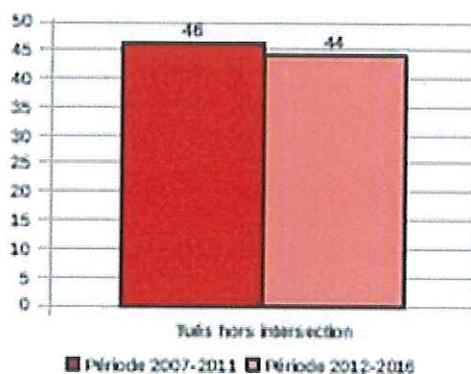
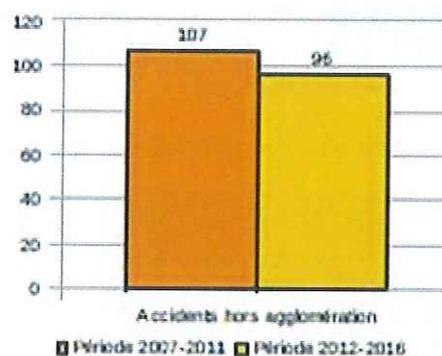
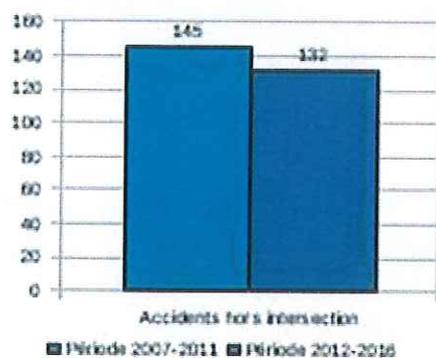
Classe d'âge	Victimes									
	Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes		En %	
Période	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
00-05	0	0	1	1	1	1	1	1	0,43%	0,39%
06-13	0	1	1	2	1	2	1	3	0,43%	1,18%
14-17	4	3	20	16	17	11	24	19	10,34%	7,46%
18-24	17	11	52	65	39	47	69	76	29,74%	29,80%
25-34	13	14	38	50	31	40	51	64	21,98%	25,10%
35-44	6	10	29	25	21	19	35	35	15,09%	13,73%
45-59	8	10	30	30	20	25	38	40	15,38%	15,69%
60-64	0	0	4	5	4	5	4	5	1,72%	1,96%
65-79	5	2	2	7	2	5	7	9	3,02%	3,53%
80 et plus	0	0	2	3	2	1	2	3	0,86%	1,18%
Total	53	51	179	204	138	156	232	255	100%	100%



Répartition des accidents selon la localisation

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007	2012	2007	2012	2007	2012	2007	2012	2007	2012
	2011	2016	2011	2016	2011	2016	2011	2016	2011	2016
En intersection	34	36	5	7	7	7	39	60	26	36
Hors intersection	145	132	44	38	45	44	140	153	112	119
En agglomération	72	73	16	15	20	17	73	85	54	58
Hors agglomération	107	96	33	30	33	34	106	119	84	98

Les accidents sur giratoire ne sont pas comptabilisés en intersection

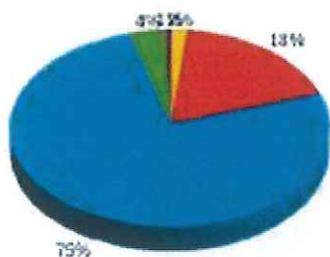


Répartition des accidents selon le réseau

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Autoroute	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1
Route nationale	7	6	1	3	1	3	10	8	8	7
Route départementale	135	127	43	36	47	42	122	148	98	119
Voie communale	33	33	5	5	5	5	42	42	27	27
Autres	3	2	0	1	0	1	4	5	4	2

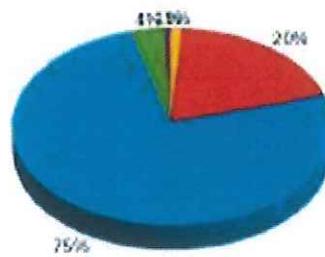
Les accidents sont affectés une seule fois, à la route principale

Accidents (2007-2011)



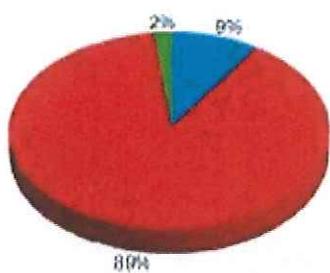
■ Autoroute ■ Route nationale
■ Route départementale ■ Voie communale
■ Autres

Accidents (2012-2016)



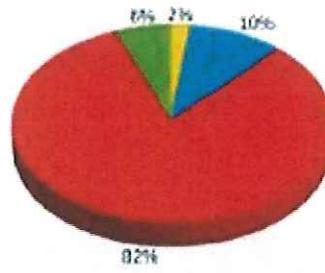
■ Autoroute ■ Route nationale
■ Route départementale ■ Voie communale
■ Autres

Tués (2007-2011)



■ Autoroute ■ Route nationale
■ Route départementale ■ Voie communale
■ Autres

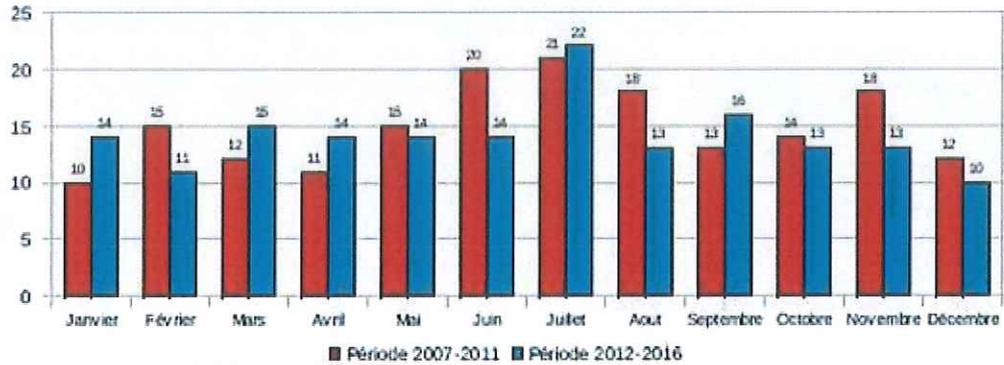
Tués (2012-2016)



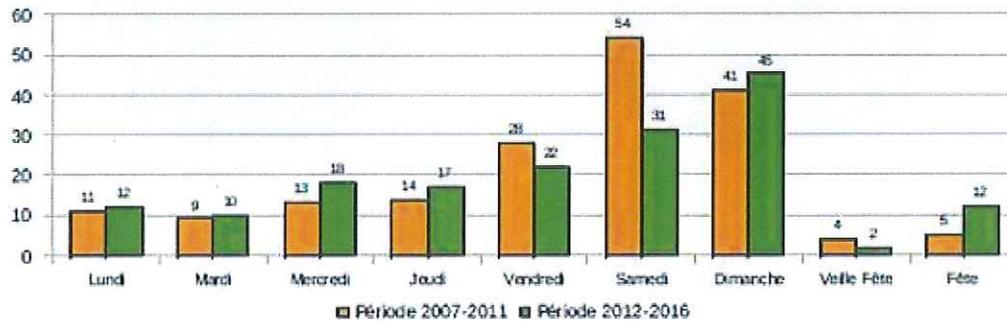
■ Autoroute ■ Route nationale
■ Route départementale ■ Voie communale
■ Autres

Répartition des accidents selon la période

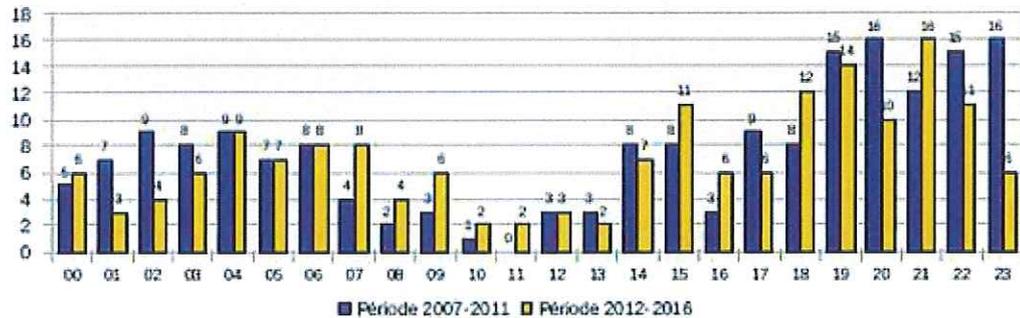
Nombre d'accidents selon les mois



Nombre d'accidents selon les jours

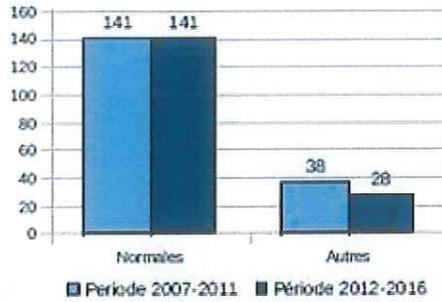


Nombre d'accident selon l'heure

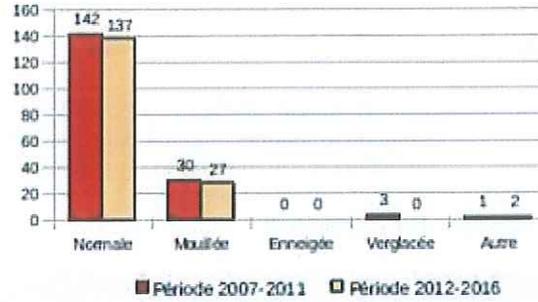


Répartition des accidents selon les circonstances

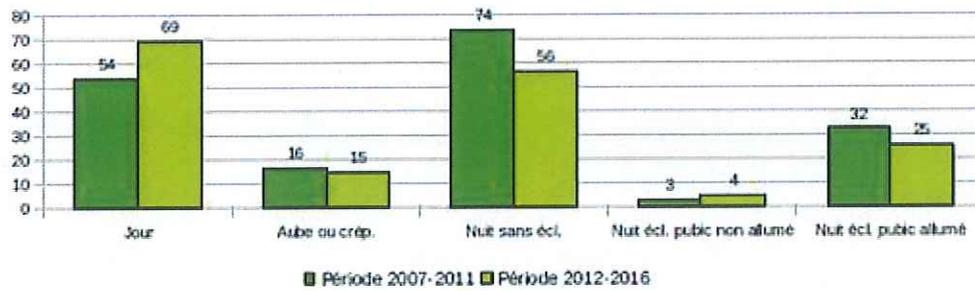
Conditions atmosphériques



Etat de la surface



Luminosité





Requête CONCERTO

il existe un usager vérifiant les contraintes suivantes
 Drogue dépistage = positif pour au moins un produit
 OU Drogue prise de sang = positif pour au moins un produit

Les chiffres sur la période

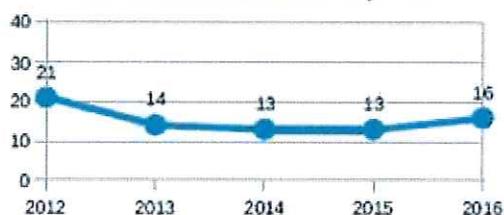
Période	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Indice de gravité
2007-2011	66	24	28	55	10	65	42,4
2012-2016	77	22	27	85	29	114	35,1
Evolution	11	-2	-1	30	19	49	
Evolution en %	16,67%	-8,33%	-15,43%	54,55%	190,00%	75,38%	

Indicateur de gravité (Ig) = Nbr de tués/Nbr d'accidents*100

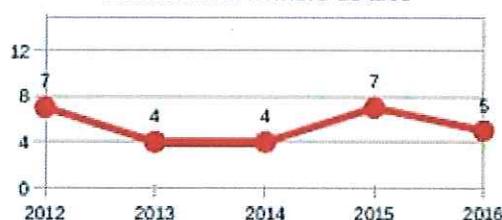
Évolution des chiffres de l'accidentologie sur les 5 dernières années

Années	Accidents	Tués	BH	Total des blessés	Accidents mortels	Indice de gravité
2012	21	7	16	27	6	33,33
2013	14	4	12	48	4	28,57
2014	13	4	18	20	2	30,77
2015	13	7	13	14	5	53,85
2016	16	5	26	35	5	31,25

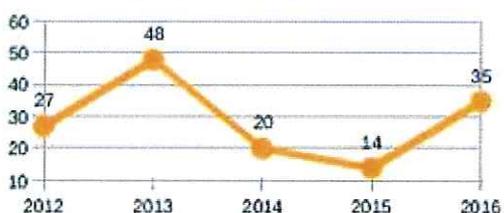
Evolution des accidents corporels



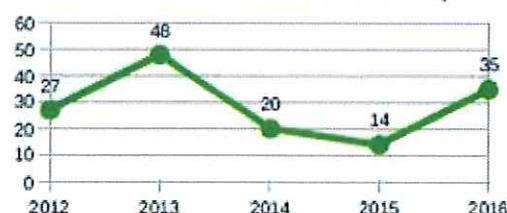
Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés



Evolution du nombre de blessés hosp.



Répartition des accidents selon le mode de déplacement

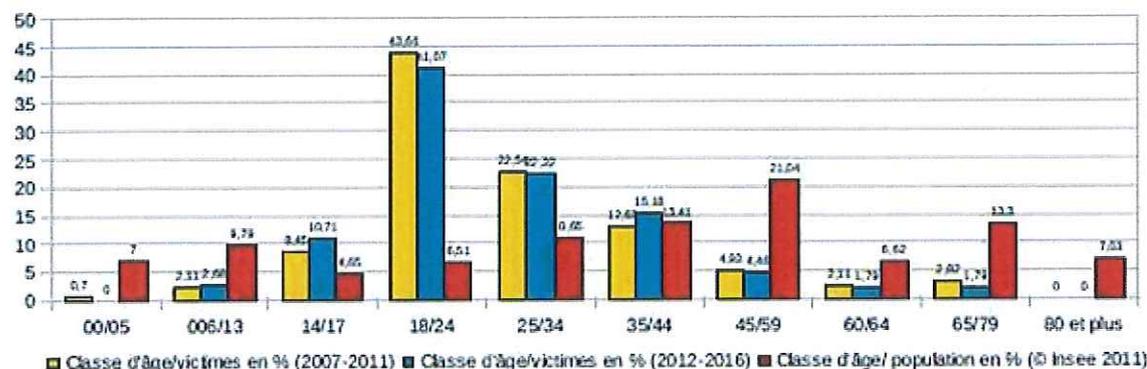
Accidents impliquant au moins 1...

Mode de déplacement	Accidents		Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Piéton	3	2	3	1	0	1	0	0	3	2
Bicyclette	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1
Cyclomoteur	14	15	3	0	14	19	10	16	17	19
Motocyclette	7	7	2	3	6	4	6	4	8	7
VL - VU	55	63	25	23	55	103	45	75	80	126
PL	4	2	3	4	1	1	1	1	4	5
Véhicule seul	30	43	10	9	31	57	27	46	41	66

Un accident peut être comptabilisé plus d'une fois.

Répartition des accidents selon la classe d'âge

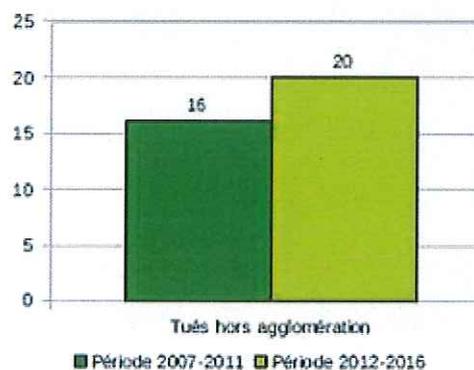
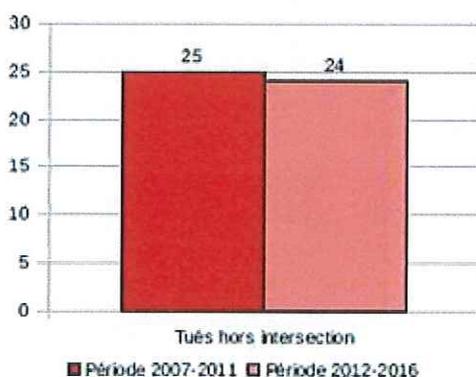
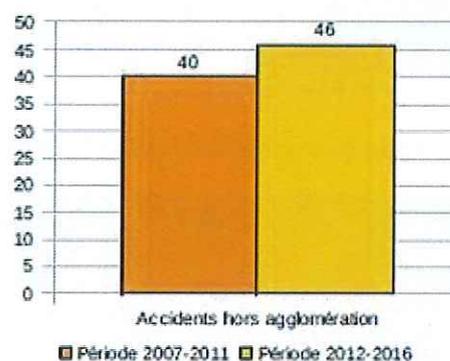
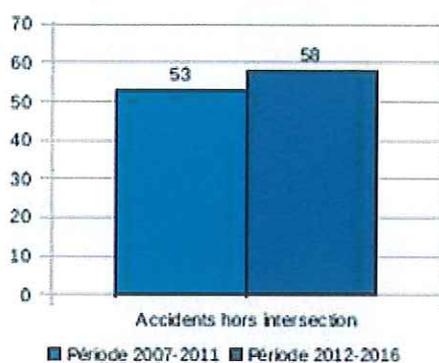
Classe d'âge	Victimes									
	Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes		En %	
Période	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
00-05	1	0	0	0	0	0	1	0	0,70%	0,00%
06-13	0	1	3	2	0	2	3	3	2,11%	2,68%
14-17	1	2	11	10	9	10	12	12	8,45%	10,71%
18-24	11	9	51	37	22	37	62	46	43,66%	41,07%
25-34	10	8	22	17	14	17	32	25	22,54%	22,32%
35-44	1	5	17	12	5	12	18	17	12,68%	15,18%
45-59	2	2	5	3	3	3	7	5	4,93%	4,46%
60-64	1	0	2	2	1	2	3	2	2,11%	1,79%
65-79	1	0	3	2	1	2	4	2	2,82%	1,79%
80 et plus	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%
Total	28	27	114	85	55	85	142	112	100%	100%



Répartition des accidents selon la localisation

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016
En intersection	13	18	2	3	3	3	14	27	10	19
Hors intersection	53	58	22	19	25	24	51	86	45	65
En agglomération	26	31	10	5	12	7	24	44	18	27
Hors agglomération	40	46	14	17	16	20	41	70	37	58

Les accidents sur giratoire ne sont pas comptabilisés en intersection

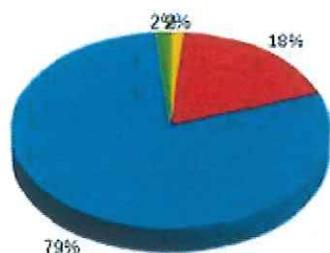


Répartition des accidents selon le réseau

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016
Autoroute	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Route nationale	1	5	0	2	0	2	1	6	1	4
Route départementale	52	57	22	17	25	22	48	83	42	71
Voie communale	12	13	2	2	3	2	15	20	11	8
Autres	1	2	0	1	0	1	1	5	1	2

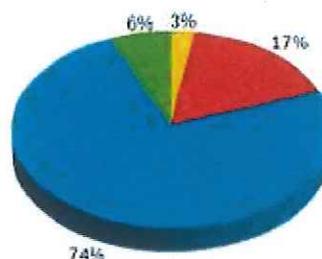
Les accidents sont affectés une seule fois, à la route principale

Accidents (2007-2011)



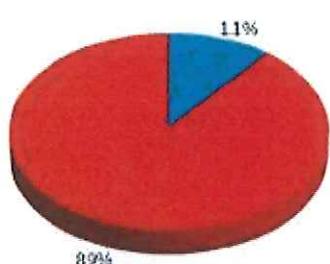
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Accidents (2012-2016)



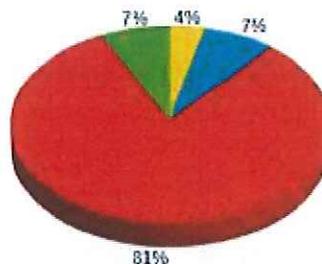
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Tués (2007-2011)



■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

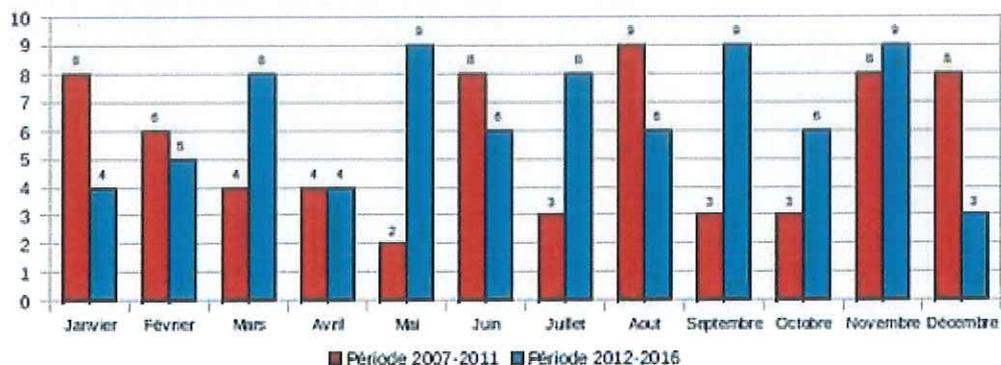
Tués (2012-2016)



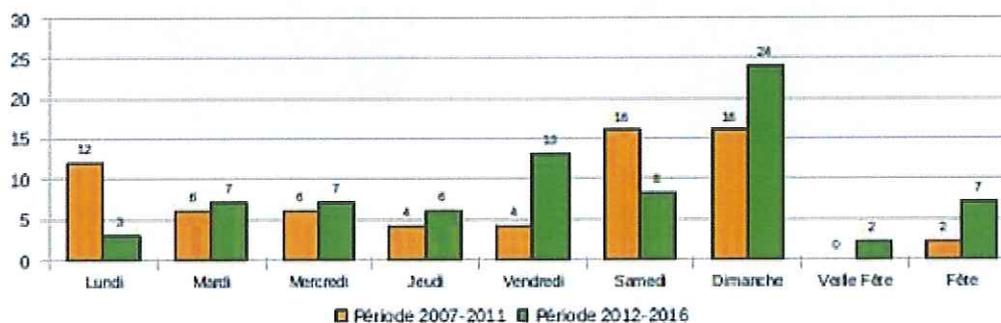
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Répartition des accidents selon la période

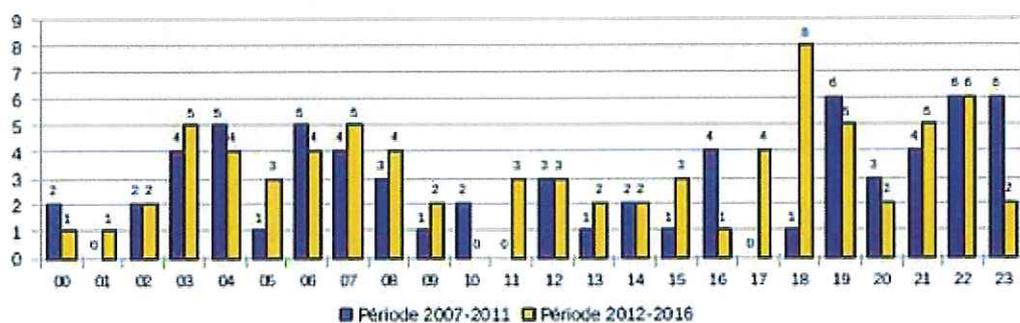
Nombre d'accidents selon les mois



Nombre d'accidents selon les jours

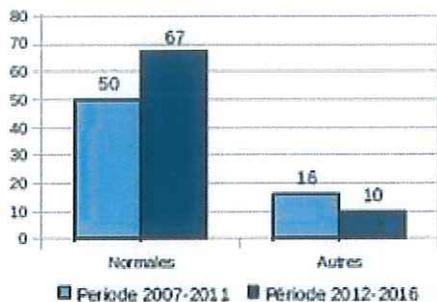


Nombre d'accident selon l'heure

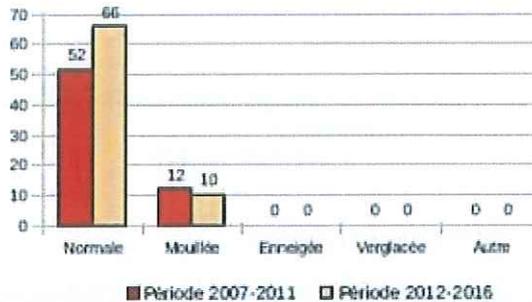


Répartition des accidents selon les circonstances

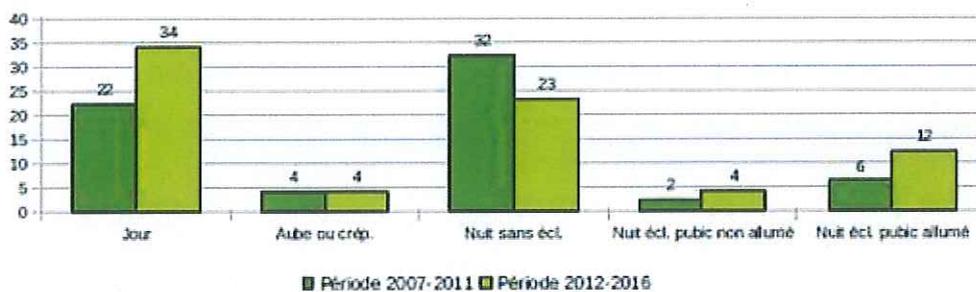
Conditions atmosphériques



Etat de la surface



Luminosité



Déplacements professionnels (domicile - travail)

Requête CONCERTO

il existe un usager vérifiant les contraintes suivantes
Trajet parmi
domicile - travail

Les chiffres sur la période

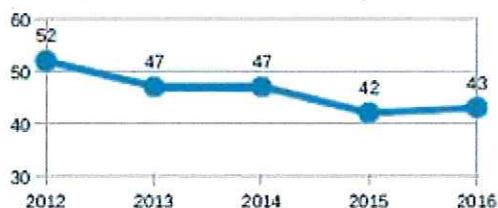
Période	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Indice de gravité
2007-2011	267	35	36	216	84	300	13,5
2012-2016	231	28	32	161	105	267	13,9
Evolution	-36	-7	-4	-55	22	-33	
Evolution en %	-13,48%	-20,00%	-15,43%	-25,46%	26,19%	-11,00%	

Indicateur de gravité (lg) = Nbr de tués/Nbr d'accidents*100

Évolution des chiffres de l'accidentologie sur les 5 dernières années

Années	Accidents	Tués	BH	Total des blessés	Accidents mortels	Indice de gravité
2012	52	7	30	59	5	13,46
2013	47	6	42	58	6	12,77
2014	47	6	32	55	5	12,77
2015	42	5	26	48	4	11,9
2016	43	8	31	47	8	18,6

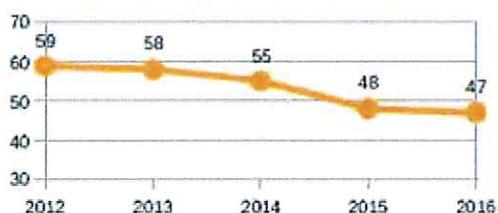
Evolution des accidents corporels



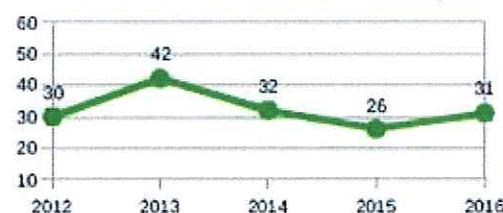
Evolution du nombre de tués



Evolution du nombre de blessés



Evolution du nombre de blessés hosp.



Répartition des accidents selon le mode de déplacement

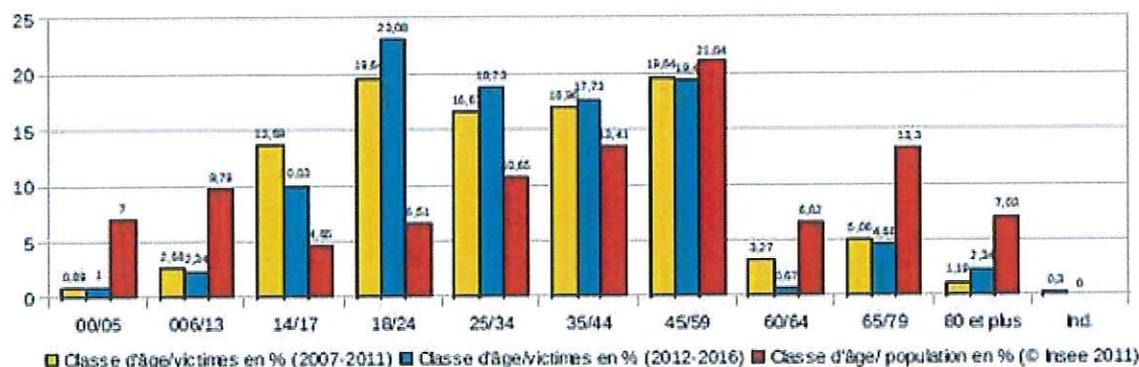
Accidents impliquant au moins 1...

Mode de déplacement	Accidents		Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Pédon	23	19	4	1	21	22	17	11	25	23
Bicyclette	17	15	1	0	17	16	13	10	18	16
Cyclomoteur	69	52	3	1	74	56	50	38	77	57
Motocyclette	48	44	8	8	47	42	36	28	55	50
VL - VU	234	211	33	31	266	247	192	150	299	278
PL	21	12	5	2	20	10	16	6	25	12
Véhicule seul	45	36	5	6	40	31	20	20	45	37

Un accident peut être comptabilisé plus d'une fois.

Répartition des accidents selon la classe d'âge

Classe d'âge	Victimes									
	Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes		En %	
Période	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
00-05	0	0	3	3	3	2	3	3	0,89%	1,00%
06-13	0	1	9	6	7	5	9	7	2,68%	2,34%
14-17	3	0	43	30	32	20	46	30	13,69%	10,03%
18-24	9	7	57	62	39	31	66	69	19,64%	23,08%
25-34	5	6	51	50	38	30	56	56	16,67%	18,73%
35-44	3	6	54	47	40	23	57	53	16,96%	17,73%
45-59	8	6	58	52	37	28	66	58	19,64%	19,40%
60-64	2	0	9	2	8	2	11	2	3,27%	0,67%
65-79	4	2	13	12	9	8	17	14	5,06%	4,68%
80 et plus	2	4	2	3	2	2	4	7	1,19%	2,34%
Indéterminé	0	0	1	0	1	0	1	0	0,30%	0,00%
Total	36	32	300	267	216	151	336	299	100%	100%



Enjeux du DVO 2018-2022
du département des Deux-Sèvres

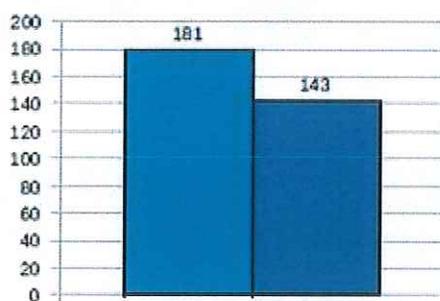
78/96

25/09/17

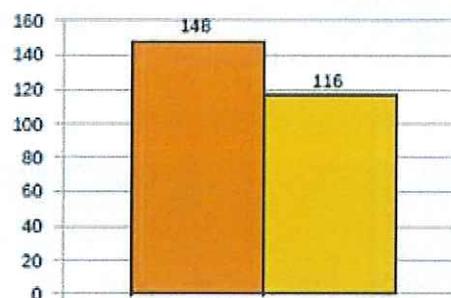
Répartition des accidents selon la localisation

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007	2012	2007	2012	2007	2012	2007	2012	2007	2012
	2011	2016	2011	2016	2011	2016	2011	2016	2011	2016
En intersection	96	83	8	8	8	8	97	93	73	55
Hors intersection	181	143	27	20	28	24	203	169	143	105
En agglomération	119	115	6	3	6	3	130	129	83	64
Hors agglomération	148	116	20	25	30	29	170	138	133	97

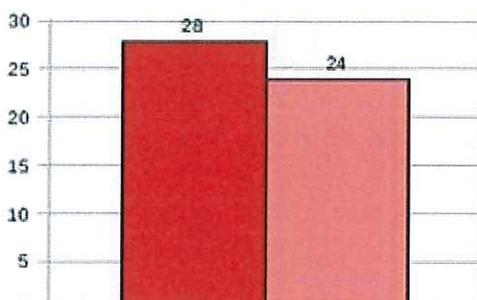
Les accidents sur giratoire ne sont pas comptabilisés en intersection.



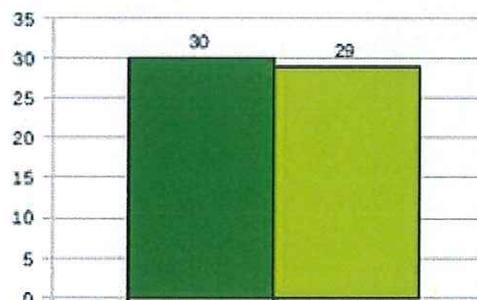
■ Période 2007-2011 ■ Période 2012-2016



■ Période 2007-2011 ■ Période 2012-2016



■ Période 2007-2011 ■ Période 2012-2016



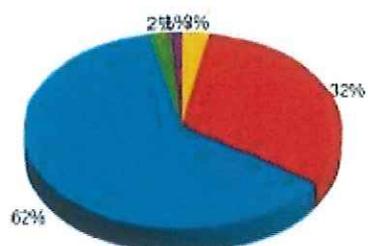
■ Période 2007-2011 ■ Période 2012-2016

Répartition des accidents selon le réseau

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Autoroute	3	1	0	0	0	0	5	1	3	0
Route nationale	6	13	0	3	0	4	9	15	9	13
Route départementale	165	149	28	22	28	25	185	179	139	112
Voie communale	85	66	7	3	8	3	91	70	59	36
Autres	8	2	0	0	0	0	10	2	6	0

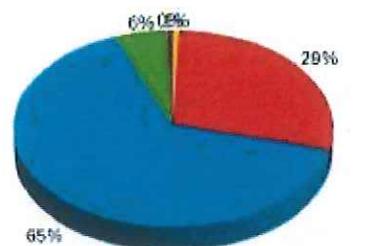
Les accidents sont affectés une seule fois, à la route principale

Accidents (2007-2011)



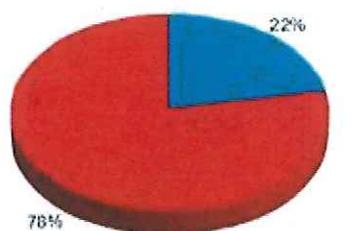
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Accidents (2012-2016)



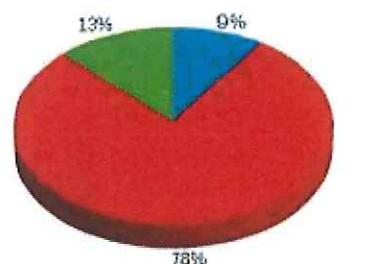
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Tués (2007-2011)



■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

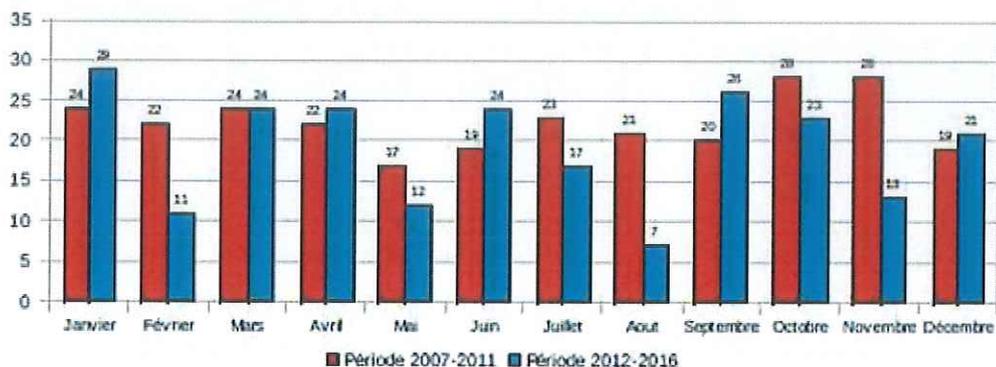
Tués (2012-2016)



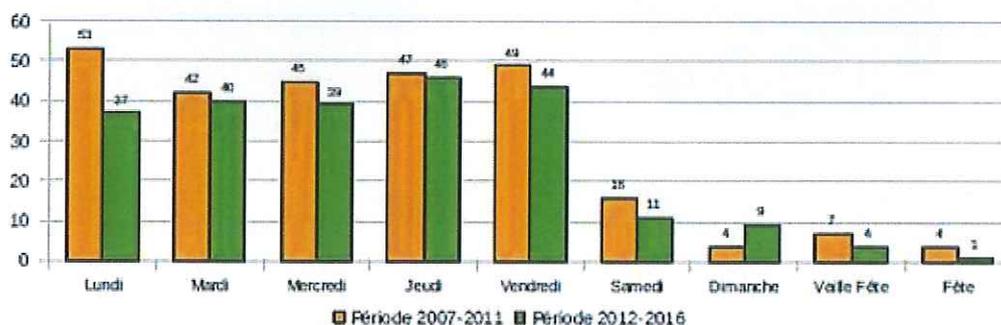
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Répartition des accidents selon la période

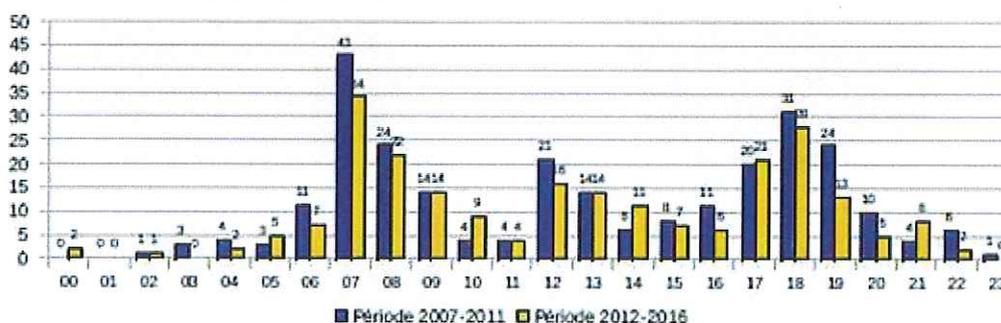
Nombre d'accidents selon les mois



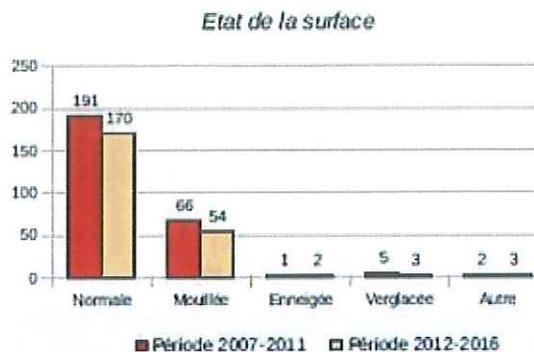
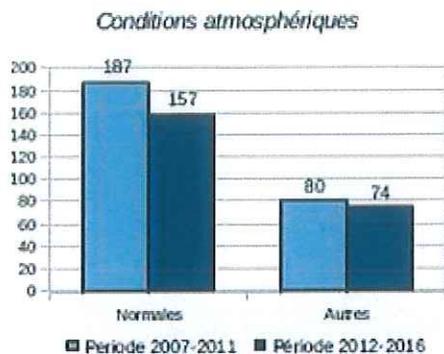
Nombre d'accidents selon les jours



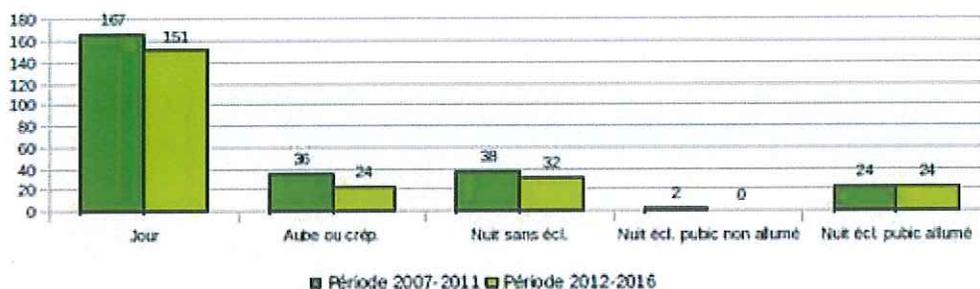
Nombre d'accident selon l'heure



Répartition des accidents selon les circonstances



Luminosité



Déplacements professionnels (utilisation professionnelle)

Requête CONCERTO

il existe un usager vérifiant les contraintes suivantes

Trajet parmi
utilisation professionnelle

Les chiffres sur la période

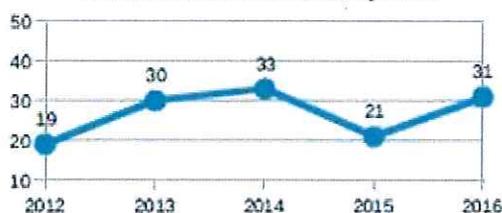
Période	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Indice de gravité
2007-2011	197	33	33	162	71	233	16,8
2012-2016	134	31	31	101	42	143	23,1
Évolution	-63	-2	-2	-61	-29	-90	
Évolution en %	-31,98%	-6,06%	-15,43%	-37,65%	-40,85%	-38,63%	

Indicateur de gravité (lg) - Nbr de tués/Nbr d'accidents*100

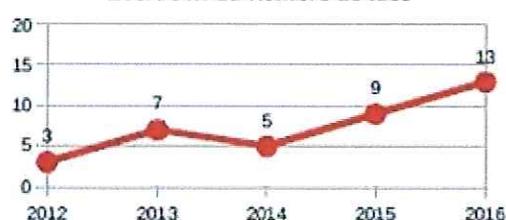
Évolution des chiffres de l'accidentologie sur les 5 dernières années

Années	Accidents	Tués	BH	Total des blessés	Accidents mortels	Indice de gravité
2012	19	3	14	18	3	15,79
2013	30	7	30	36	6	23,33
2014	33	5	23	45	3	15,15
2015	21	9	11	19	7	42,86
2016	31	13	23	25	12	41,94

Évolution des accidents corporels



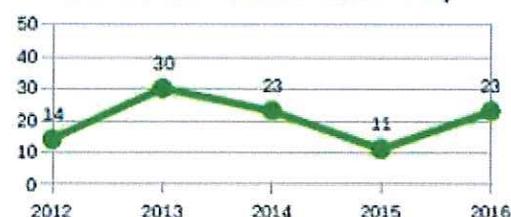
Évolution du nombre de tués



Évolution du nombre de blessés



Évolution du nombre de blessés hosp.



Répartition des accidents selon le mode de déplacement

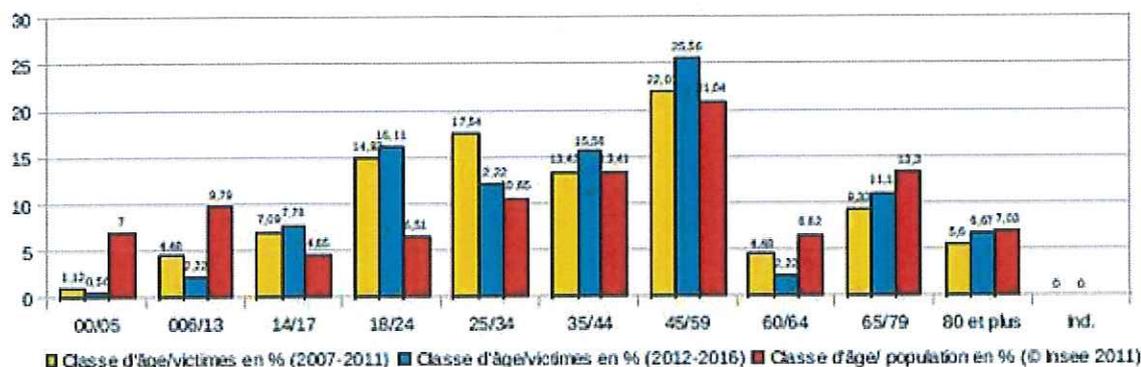
Accidents impliquant au moins 1...

Mode de déplacement	Accidents		Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Piéton	12	8	2	2	12	6	10	5	14	8
Bicyclette	5	8	0	1	5	7	5	5	5	8
Cyclomoteur	25	12	1	0	29	13	19	6	30	13
Motocyclette	23	17	3	2	22	16	17	13	25	18
VL - VU	152	110	28	31	189	122	127	83	217	153
PL	87	48	27	19	95	43	71	39	122	62
Véhicule seul	24	11	3	3	22	8	15	7	25	11

Un accident peut être comptabilisé plus d'une fois.

Répartition des accidents selon la classe d'âge

Classe d'âge	Victimes									
	Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes		En %	
Période	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
00-05	0	0	3	1	2	0	3	1	1,12%	0,56%
06-13	0	0	12	4	8	2	12	4	4,48%	2,22%
14-17	1	2	18	12	13	8	19	14	7,09%	7,78%
18-24	9	10	31	19	21	16	40	29	14,93%	16,11%
25-34	5	4	42	18	32	13	47	22	17,54%	12,22%
35-44	4	4	32	24	23	13	36	28	13,43%	15,56%
45-59	6	8	53	38	32	32	59	46	22,01%	25,56%
60-64	2	2	10	2	8	2	12	4	4,48%	2,22%
65-79	4	4	21	16	14	10	25	20	9,33%	11,11%
80 et plus	4	3	11	9	11	5	15	12	5,60%	6,67%
Indéterminé	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%
Total	35	37	233	143	164	101	268	180	100%	100%



Enjeux du DGO 2018-2022
du département des Deux-Sèvres

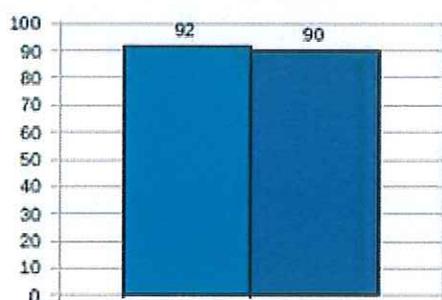
82/66

25/09/17

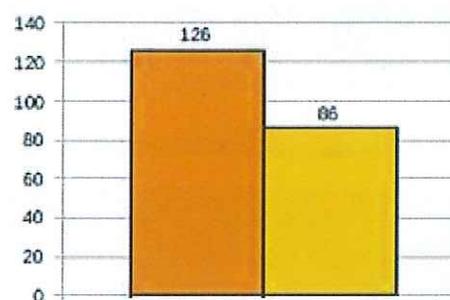
Répartition des accidents selon la localisation

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
En intersection	105	44	11	8	11	8	132	53	74	28
Hors intersection	92	90	22	23	24	29	103	90	84	73
En agglomération	71	48	3	5	4	7	79	49	46	25
Hors agglomération	126	86	30	26	31	30	156	94	112	76

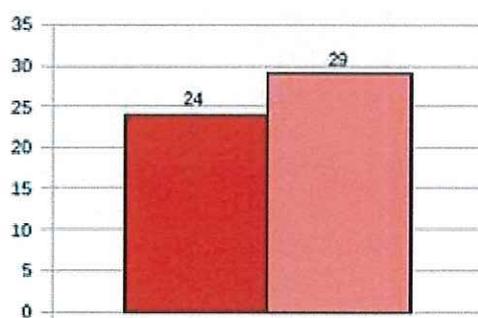
Les accidents sur giratoire ne sont pas comptabilisés en intersection.



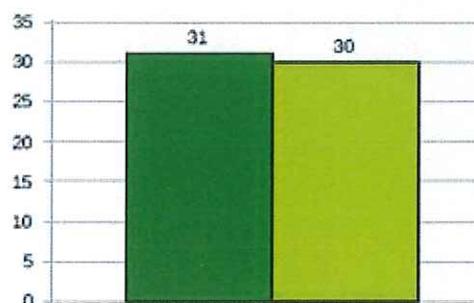
■ Période 2007-2011 ■ Période 2012-2016



■ Période 2007-2011 ■ Période 2012-2016



■ Période 2007-2011 ■ Période 2012-2016

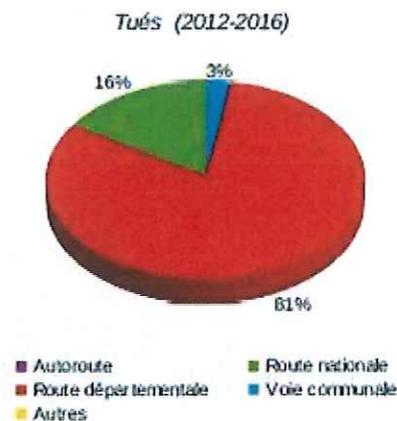
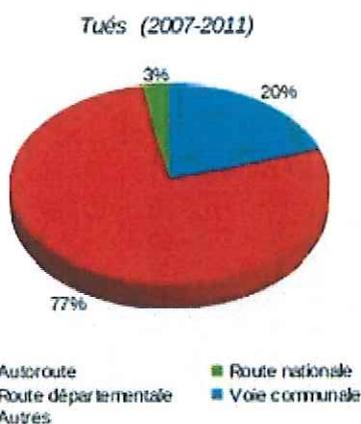
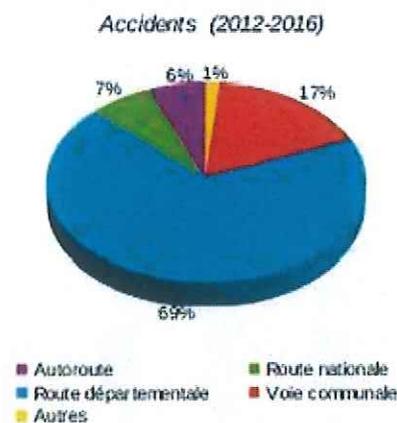
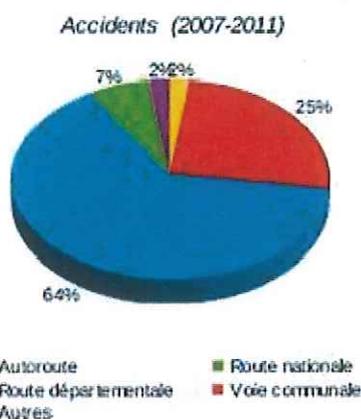


■ Période 2007-2011 ■ Période 2012-2016

Répartition des accidents selon le réseau

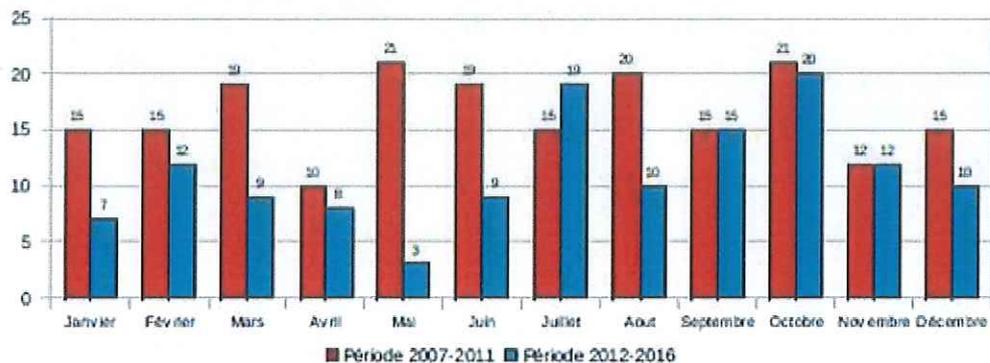
Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Autoroute	4	8	0	0	0	0	6	9	6	8
Route nationale	13	9	1	6	1	6	21	6	19	6
Route départementale	126	92	26	24	27	30	154	102	96	72
Voie communale	50	23	6	1	7	1	49	24	36	13
Autres	4	2	0	0	0	0	5	2	1	2

Les accidents sont affectés une seule fois, à la route principale

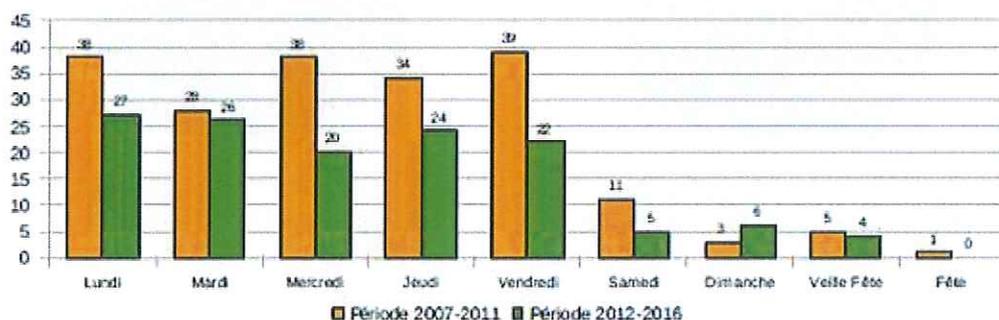


Répartition des accidents selon la période

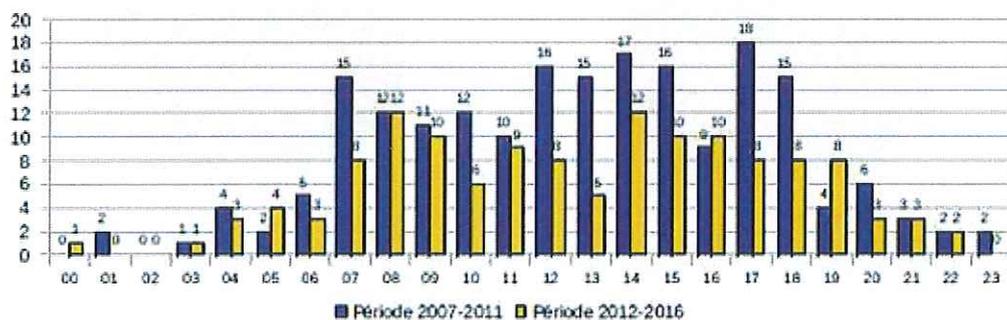
Nombre d'accidents selon les mois



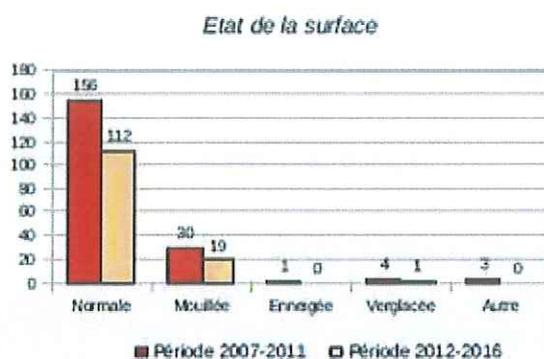
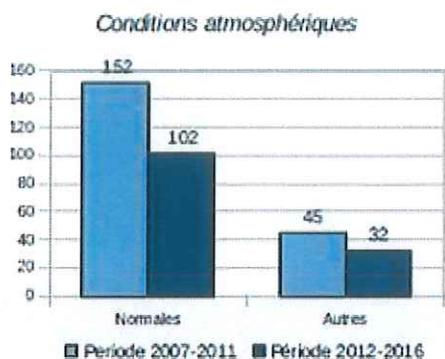
Nombre d'accidents selon les jours



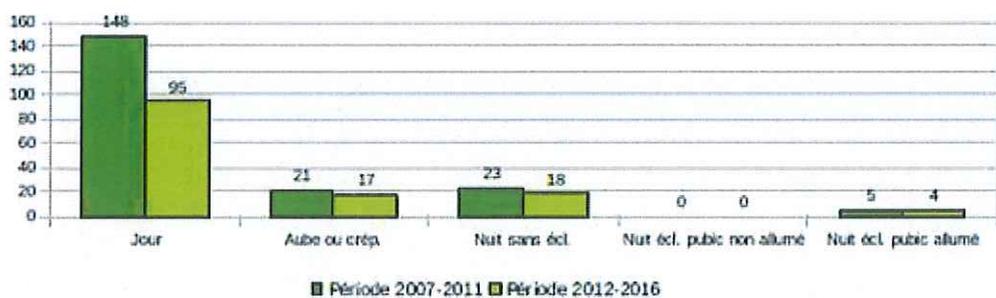
Nombre d'accident selon l'heure



Répartition des accidents selon les circonstances



Luminosité





Requête CONCERTO

il existe un usager vérifiant les contraintes suivantes
Facteur lié à l'usager = attention perturbée

Les chiffres sur la période

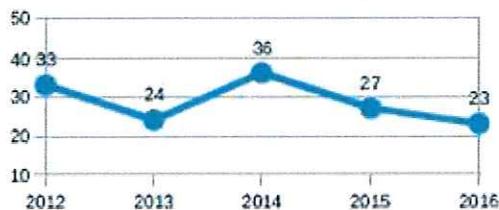
Période	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Indice de gravité
2007-2011	186	16	17	148	74	222	9,1
2012-2016	143	12	14	103	64	167	9,8
Évolution	-43	-4	-3	-45	-10	-55	
Évolution en %	-23,12%	-25,00%	-16,43%	-30,41%	-13,51%	-24,77%	

Indicateur de gravité (lg) = Nbr de tués/Nbr d'accidents*100

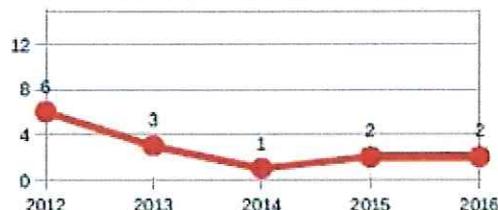
Évolution des chiffres de l'accidentologie sur les 5 dernières années

Années	Accidents	Tués	BH	Total des blessés	Accidents mortels	Indice de gravité
2012	33	6	26	37	4	18,18
2013	24	3	15	27	3	12,5
2014	36	1	28	45	1	2,78
2015	27	2	22	37	2	7,41
2016	23	2	12	21	2	8,7

Évolution des accidents corporels



Évolution du nombre de tués



Évolution du nombre de blessés



Évolution du nombre de blessés hosp.



Répartition des accidents selon le mode de déplacement

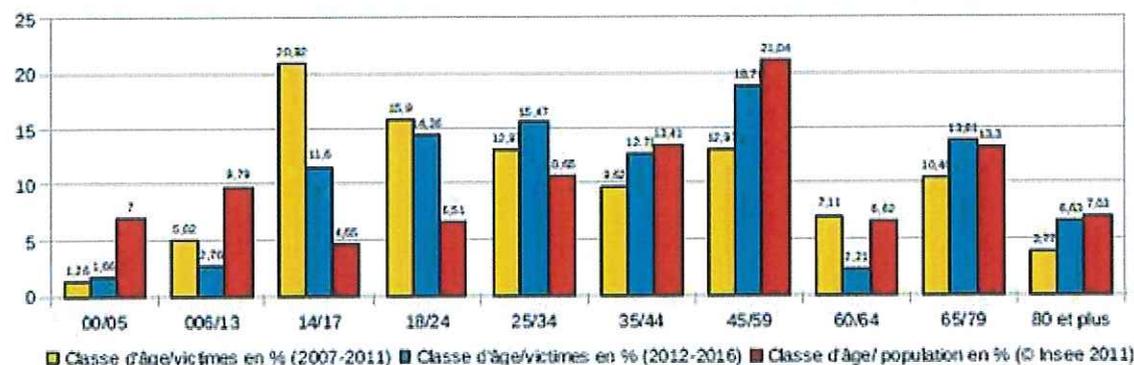
Accidents impliquant au moins 1...

Mode de déplacement	Accidents		Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes	
	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
Préton	32	25	2	2	36	26	27	13	38	28
Bicyclette	12	8	3	0	10	8	6	6	13	8
Cyclomoteur	57	29	1	0	69	34	42	22	70	34
Motocyclette	23	27	2	3	26	27	18	20	28	30
VL - VU	158	120	15	14	187	140	124	81	202	154
PL	15	8	3	1	20	9	18	6	23	10
Véhicule seul	37	29	4	2	40	32	27	24	44	34

Un accident peut être comptabilisé plus 1 fois

Répartition des accidents selon la classe d'âge

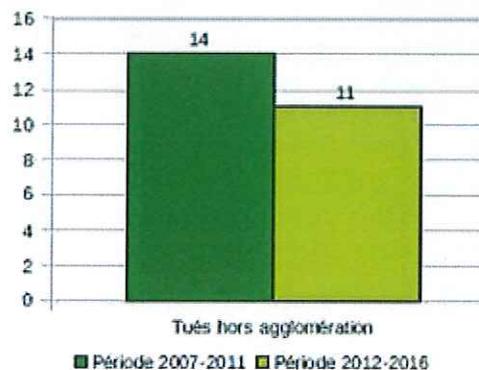
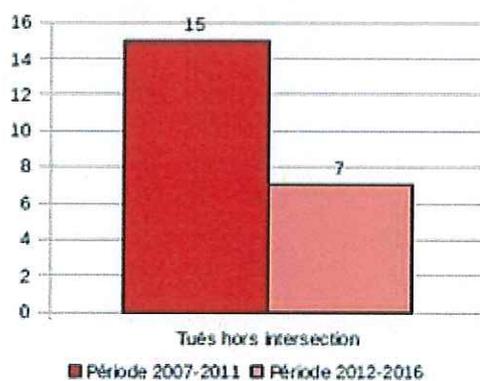
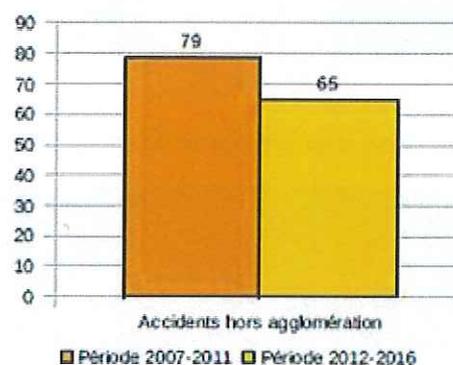
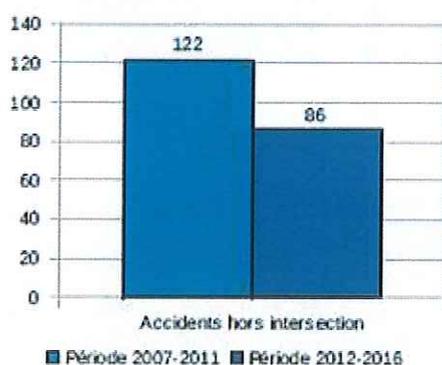
Classe d'âge	Victimes									
	Tués		Blessés		Blessés hospitalisés		Total des victimes		En %	
Période	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016	2007 2011	2012 2016
00-05	0	0	3	3	3	3	3	3	1,26%	1,66%
06-13	0	0	12	5	4	1	12	5	5,02%	2,76%
14-17	2	0	48	21	31	12	50	21	20,92%	11,60%
18-24	3	2	35	24	22	18	38	26	15,90%	14,36%
25-34	1	2	30	26	19	13	31	28	12,97%	15,47%
35-44	1	2	22	21	15	12	23	23	9,62%	12,71%
45-50	2	2	29	32	22	17	31	34	12,97%	18,78%
60-64	4	1	13	3	8	3	17	4	7,11%	2,21%
65-79	4	3	21	22	18	15	25	25	10,46%	13,81%
80 et plus	0	2	9	10	6	9	9	12	3,77%	6,63%
Total	17	14	222	167	148	103	239	181	100%	100%



Répartition des accidents selon la localisation

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016
En intersection	62	56	2	6	2	7	72	67	46	38
Hors intersection	122	86	14	6	15	7	146	98	101	65
En agglomération	107	78	3	3	3	3	125	86	72	44
Hors agglomération	79	65	13	9	14	11	97	81	76	59

Les accidents sur giratoire ne sont pas comptabilisés en intersection.

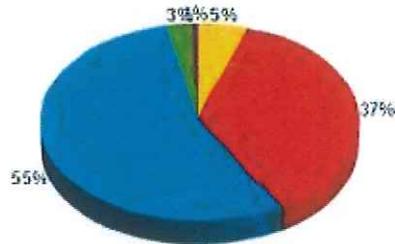


Répartition des accidents selon le réseau

Période	Nombre d'accidents		Nombre d'accidents mortels		Nombre de tués		Nombre total de blessés		Dont BH	
	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016	2007-2011	2012-2016
Autoroute	1	2	0	0	0	0	2	3	1	1
Route nationale	5	5	1	1	1	2	7	6	6	5
Route départementale	102	77	13	10	14	11	125	91	87	58
Voie communale	68	56	1	1	1	1	79	64	51	37
Autres	10	3	1	0	1	0	9	3	3	2

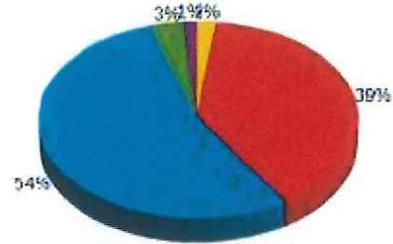
Les accidents sont affectés une seule fois, à la route principale

Accidents (2007-2011)



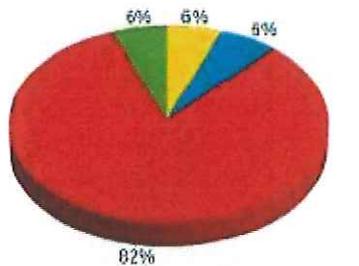
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Accidents (2012-2016)



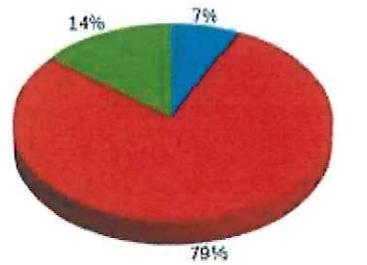
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Tués (2007-2011)



■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

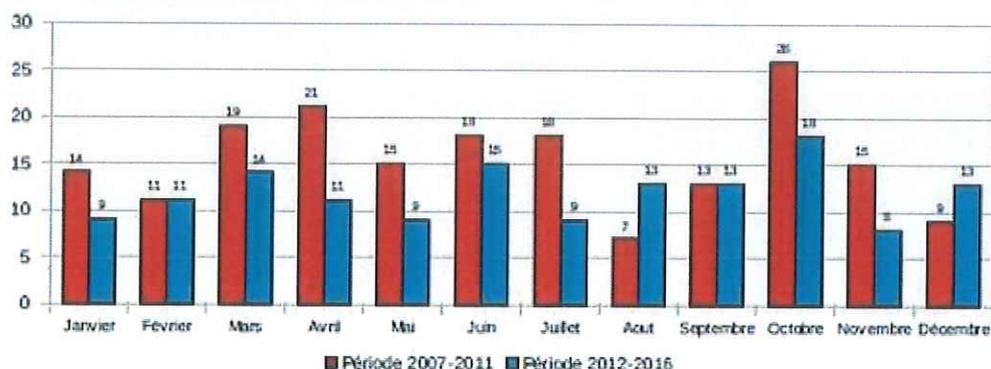
Tués (2012-2016)



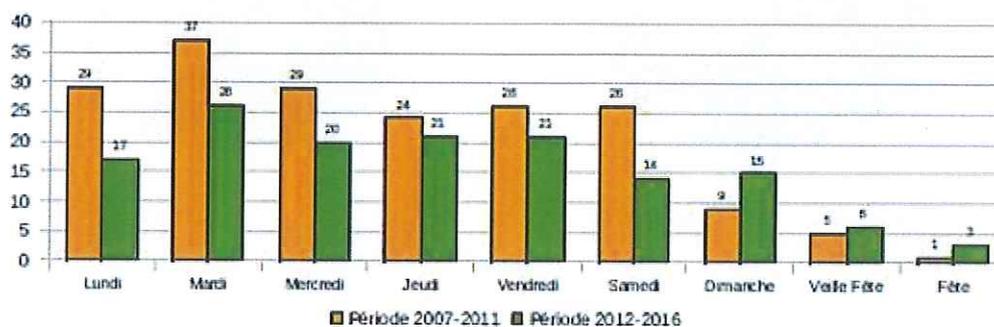
■ Autoroute
■ Route nationale
■ Route départementale
■ Voie communale
■ Autres

Répartition des accidents selon la période

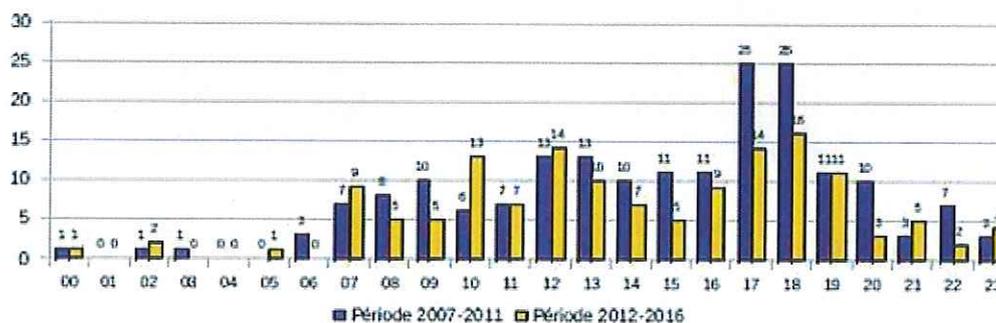
Nombre d'accidents selon les mois



Nombre d'accidents selon les jours

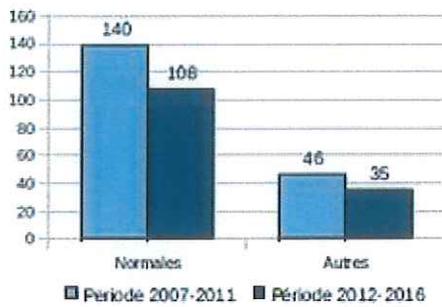


Nombre d'accident selon l'heure

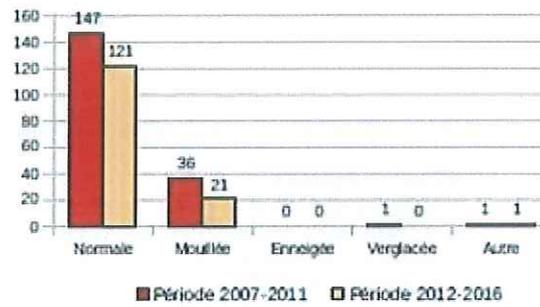


Répartition des accidents selon les circonstances

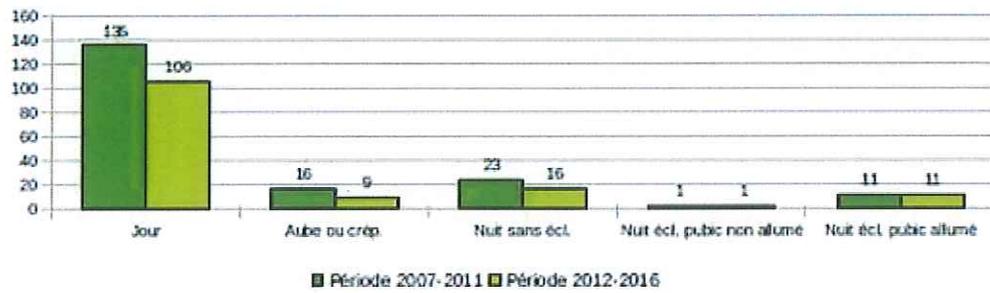
Conditions atmosphériques



Etat de la surface



Luminosité





Les chiffres

Il y a actuellement 26 radars en service sur le département,

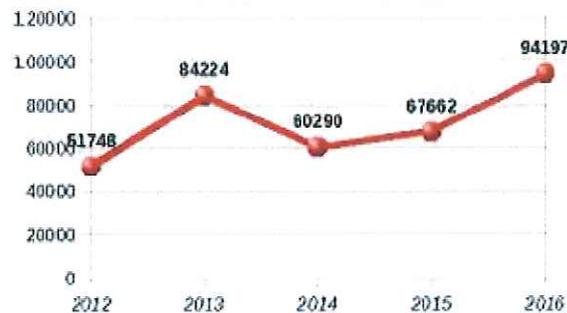
- 15 radars classiques
- 4 radars double-sens
- 1 radar chantier ou autonome² double-sens
- 5 radars discriminants
- 1 radar vitesse moyenne

Comparatif des infractions par période

Période	Total	≥ 40 <50 km/h	>50
2007/2011	165 021	1 295	1 992
2012/2016	358 121	1 183	1 085
Evolution	193100	-112	-907
Evolution en %	117,02%	-8,65%	-45,53%

Evolution des infractions entre 2012 et 2016

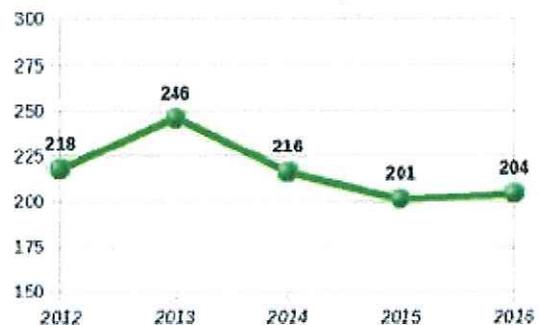
Evolution des infractions



Evolution des infractions entre 40 et 50 km/h



Evolution des infractions sup. à 50 km/h



2 en remplacement du radar fixe de St Jean-de-Thouars neutralisé par la DSR

Evolution des infractions par équipements

N°	Commune (Insee)	Voie	VLA	Mes	2012	2013	2014	2015	2016
Classique									
499	Saint-Pardoux (79285)	D743	70	13/04/2005	3196	2822	5139	6117	5682
500	Luzay (79161)	D938	90	01/02/2016					1176
974	Mauzé-le-Mignon (79170)	N11	90	07/06/2005	5094	2478	4140	4681	4523
977	Nort (79191)	D611	90	11/07/2006	2557	3324	3774	2965	3244
4248	Lageon (79145)	D938	90	02/09/2008	397	311	308	342	369
4249	Louzy (79157)	D938	90	28/08/2008	86	114	91	60	133
4250	Geay (79131)	D938T	90	31/10/2008	459	472	390	314	386
6646	Chauray (79081)	D611	90	16/01/2007	2297	1700	2822	2893	4875
6647	Chauray (79081)	D611	110	17/01/2007	695	647	761	656	1025
6747	La Ferrière-en-Parthenay (79120)	N149	90	16/03/2007	685	1230	1258	892	532
8687	Nanteuil (79189)	D611	50	19/11/2010	4591	4102	3143	2818	4961
8689	Brioux-sur-Boutonne (79057)	D950	90	19/11/2010	1417	1205	845	621	696
11164	Cerizay (79096)	D744	90	03/12/2013	21	184	94	40	204
11165	Nort (79191)	D948	50	26/09/2012	1495	3273	2595	1389	4127
11169	Maisonnay (79164)	D948	70	20/08/2012	3107	3125	2283	1615	3801
Double sens									
976	Frontenay-Rohan-Rohan (79130)	N248	90	02/12/2016	5456	8555	4211	4541	5245
3228	Saint-Symphorien (79298)	D650	70	26/10/2016	1837	1534	1645	1378	3590
4251	La Chapelle-Saint-Etienne (79075)	D744	90	31/10/2016	683	686	715	204	803
11163	Pompaire (79213)	D938	90	30/11/2015	509	262	413	687	3712
Discriminant									
12000	Chey (79087)	D950	70/50	05/12/2012	1521	1099	391	575	624
12179	Maisonnay (79164)	D948	70/50	11/02/2013		5154	4663	5733	5319
12444	Saint-Gelais (79249)	A83	130/90	29/06/2016					454
12500	Mauléon (79079)	N249	110/80	21/11/2016					441
12521	Saint-Sauveur-de-Givre-En-Mai (79049)	N149	70/50	25/07/2017					
Vitesse moyenne									
20010	Sainte-Eanne (79246)	A10	130	03/12/2012	4171	26537	12330	20584	26867
Chantier									
40224	Saint-Jean-de-Thouars (79259)	D938	50	01/07/2016					6294

Quelques définitions

Accident corporel : accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique avec un véhicule en mouvement ayant causé au moins une victime.

Blessé : ensemble des personnes blessées hospitalisées ou non.

Blessé hospitalisé (BH) : victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures.

Blessé non hospitalisé (BNH) : victime ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patient à l'hôpital plus de 24 heures.

Personne tuée : depuis le 1er janvier 2005, une personne tuée est une victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours suivant l'accident.

Victime : personne tuée ou blessée.

Indicateur de gravité : Nombre de tués divisé par le nombre d'accidents et multiplié par 100 (sur certaines thématiques le nombre d'accidents étant peu élevé, l'indicateur de gravité n'a que peu de valeur).

VL/VU : Véhicules légers ou véhicules utilitaires

PL : Poids lourd

Pour toutes demandes complémentaires adressez-vous à l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière
Direction départementale des Territoires – Mission Circulation Sécurité routière de Gestion de crise – Bureau Sécurité, Gestion de crise
39, avenue de Paris – BP 526 – 79000 Niort cedex
Contact : Christian Biou : 05 49 06 57 98 – Courriel : christian.biou@deux-sevres.gouv.fr

