

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE dans les Hauts-de-Seine en 2011



hauts-de-seine
CONSEIL GÉNÉRAL

www.hauts-de-seine.net



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFECTURE
DES
HAUTS-DE-SEINE

Sources utilisées

Les données contenues dans cette brochure proviennent du fichier national des accidents corporels de la circulation routière, appelé couramment fichier BAAC.

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre fait l'objet d'un « BAAC » (Bulletin d'Analyse d'Accident Corporel) qui décrit les caractéristiques et le lieu de l'accident, les véhicules et usagers impliqués. L'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (O.N.I.S.R) fédère les bulletins émanant des services de police et de gendarmerie et constitue le fichier national des accidents corporels de la circulation routière, puis le rend accessible via le « portail accident ».

Dans les Hauts-de-Seine, l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière (O.D.S.R) géré par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (D.R.I.E.A.) administre les données locales et assure notamment l'exhaustivité du fichier. Il les transmet aux services techniques du Conseil Général qui les consolide en réalisant la géolocalisation et la cartographie des accidents à partir de la base numérique BD Topo de l'Institut National de l'Information Géographique et Forestière (I.G.N.) et du schéma directeur de la voirie départementale.

Editorial

Cette brochure sur l'accidentologie sur les réseaux routiers fournit une synthèse des données départementales ainsi que des éléments de comparaison ; elle sert de base pour orienter les efforts à mener. Elle présente le bilan de l'accidentalité routière au travers des populations de victimes et d'impliqués, des circonstances et de la localisation des accidents.

En 2011, sur les routes et dans les rues des Hauts-de-Seine, nous avons déploré le décès de 21 personnes, 399 blessés hospitalisés et 2 391 blessés non hospitalisés dans les 2 426 accidents corporels recensés. Ces chiffres sont néanmoins inférieurs à ceux des années antérieures, à l'exception du nombre de tués en 2009 historiquement bas.

Tous les indicateurs de l'insécurité routière s'infléchissent en 2011, notamment le nombre de tués et de blessés hospitalisés. Au-delà de la baisse du nombre d'accidents, c'est la diminution de la gravité et donc des conséquences humaines des accidents, qui est à souligner.

L'analyse des caractéristiques des accidents met en avant une implication toujours aussi élevée des usagers vulnérables (piétons et usagers de deux-roues), puisqu'ils représentent 81 % des tués et 84 % des blessés hospitalisés, même si la baisse générale s'est répartie sur l'ensemble des modes de déplacement.

Par le caractère très urbain des Hauts-de-Seine, ces statistiques sont naturellement éloignées des moyennes nationales du point de vue des catégories de victimes, des modes de déplacements et des répartitions temporelles des accidents.

Une version électronique de cette brochure est disponible sur les sites www.hauts-de-seine.net et www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr. Les cartes et les statistiques propres à chaque commune y figurent également, ainsi que les éditions des années antérieures.

Statistiques générales

L'année 2011 en bref	5
Les Hauts-de-Seine	6
Les repères	7
Les définitions	8
Évolution des accidents et des victimes	9
Évolution des tués par catégories d'usagers	9
Les victimes par catégories d'usagers	10
Âge des victimes par catégories d'usagers	10
Les piétons et les véhicules impliqués	11
Âge des piétons et des conducteurs impliqués	11
Les accidents par commune en 2011	12
Les accidents par réseaux routiers, hors ou en intersection, selon les conditions atmosphériques	13
Densité d'accidents par section de 2007 à 2011	14
Taux d'accidents par section de 2007 à 2011	15
Les trafics routiers en 2011	16
Les lieux de concentration d'accidents de 2007 à 2011	17
2 426 accidents corporels en 2011	18
322 accidents en trafic de nuit (de 21h à 7h) en 2011	20
Répartition temporelle des accidents	21

Accidents selon les catégories

Pour chaque catégorie : la carte (2011 ou de 2007 à 2011 selon le nombre d'accidents), l'évolution des accidents et des victimes, et les types de conflits.

Les accidents de piétons en 2011	22
Les accidents de vélos de 2007 à 2011	24
Les accidents de cyclomoteurs en 2011	26
Les accidents de motos en 2011	28
Les accidents de V.L. (véhicules légers) en 2011	30
Les accidents de P.L. (poids-lourds) de 2007 à 2011	32
Les accidents de T.C. (transports en commun) de 2007 à 2011	34

L'année 2011 en bref

2 426 accidents corporels

21 tués

399 blessés hospitalisés (B.H.)

2 391 blessés non hospitalisés (B.N.H.)

Un bilan 2011 meilleur qu'en 2010

- 3,5% d'accidents et 2,4% de victimes de moins,
- la gravité des accidents diminue grâce à la baisse de 10% des blessés hospitalisés et de 25% des tués,
- 10 vies épargnées et moins de 400 blessés hospitalisés,
- à l'exception des 18 tués en 2009 et des 19 en 2004, les indicateurs de 2011 sont les meilleurs jamais enregistrés (accidents, blessés et gravité).
- l'insécurité routière de notre département se différencie du niveau national, par le caractère très urbain des Hauts-de-Seine.

20 accidents mortels et 21 tués

- aucun mineur, 7 femmes et 14 hommes,
- 8 piétons tués dont 6 âgés plus de 80 ans,
- 9 usagers de deux-roues tués dont 7 motards et 2 cyclomotoristes,
- 4 usagers de véhicules légers tués : 3 passagers et une conductrice de 91 ans,
- 7 tués seulement au 1er semestre 2011 et 14 au second,
- 9 tués dans des accidents survenus de nuit,
- les 20 accidents mortels ont impliqué 9 piétons, 0 vélo, 4 cyclomoteurs, 7 motos, 12 véhicules légers, 4 poids-lourds et 1 bus.

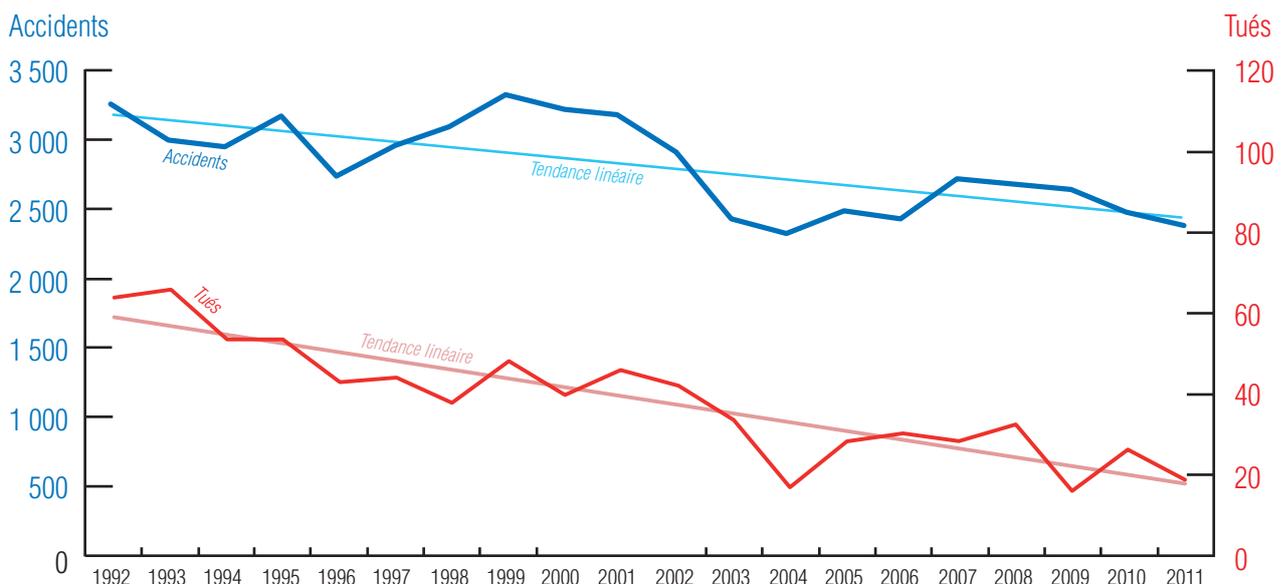
Avec 1 561 745 habitants et une superficie de 176 km², le département des Hauts-de-Seine est le plus petit et le plus densément peuplé de France après Paris. Par rapport de la région Ile-de-France, il représente 13,4% de la population et seulement 1,5% du territoire.

Sur les 96 départements métropolitains français, en 2011, le département des Hauts-de-Seine est :

- le 5^{ème} en nombre d'habitants,
- le 5^{ème} en nombre d'accidents corporels de la circulation routière,
- le 80^{ème} en nombre de tués sur la route.

Avec 13,5 tués par million d'habitants, les Hauts-de-Seine connaissent le taux de mortalité sur la route par rapport à la population, le plus bas de France.

Evolution sur 20 ans, de 1992 à 2011, du nombre d'accidents et de tués



En 20 ans le nombre d'accidents s'est réduit d'un quart et le nombre de tués de deux tiers. De 1992 à 2011, on est passé de 3 261 à 2 426 accidents et de 64 à 21 tués.

Sur une longue période, l'amélioration de la sécurité routière est encourageante.

Le réseau routier des Hauts-de-Seine au 1^{er} janvier 2012

Au 1^{er} janvier 2006, une majeure partie des routes nationales a été reclassée routes départementales. Le réseau national est essentiellement constitué d'autoroutes et de voies rapides.

Par ailleurs, la municipalisation de quelques voies départementales devrait à terme, ramener le réseau routier départemental à environ 300 Km.

Longueurs estimées :

- Réseau national (RN)60 Km
- Réseau départemental (RD)340 Km
- Réseau communal1 830 Km

Les repères

Les accidents et les victimes en 2011



En 2011	Paris	Hauts-de-Seine	Ile-de-France	France
Accidents	7 271 (+1,5%)	2 426 (-3,5%)	19 707 (0%)	65 024 (-3,4%)
Tués	51 (+18,6%)	21 (-25%)	366 (+2,8%)	3 963 (-0,7%)
B. H.	716 (+1,3%)	399 (-12,3%)	5 106 (-0,7%)	29 679 (-2,3%)
B. N.H.	7 652 (+0,9%)	2 391 (-0,7%)	18 419 (+0,8%)	51 572 (-4,6%)
Gravité	10,2% (+0,7%)	16,2% (-14,1%)	24,5% (-1,6%)	44,2% (+3,5%)

Entre parenthèses : évolution par rapport à 2010

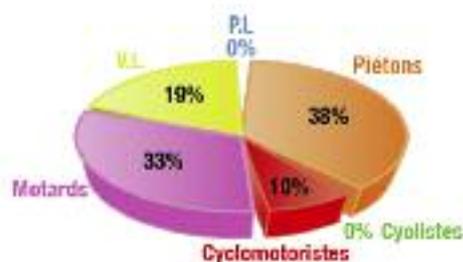
Le nombre d'accidents est fonction de la population et de la densité urbaine alors que la gravité est inversement proportionnelle à la densité. Toute proportion gardée, c'est Paris qui compte le plus d'accidents et le moins d'accidents graves.

Répartition des tués sur la route en 2011

Paris



Hauts-de-Seine



Ile-de-France



France



Parmi les tués, la proportion de piétons est 3 fois plus importante dans les Hauts-de-Seine qu'en France ; a contrario, celle des usagers de véhicules légers l'est 3 fois moins. La proportion de piétons et d'usagers de deux-roues augmente avec la densité urbaine.

Un **accident corporel** (mortel ou non) de la circulation routière provoque au moins une **victime**, survient sur une **voie ouverte à la circulation publique** et implique au moins un **véhicule** roulant ou se déplaçant.

Un accident corporel implique un certain nombre d'**usagers**. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les **victimes** : usagers impliqués décédés ou ayant fait l'objet de soins médicaux, du fait de l'accident.
- les **indemnes** : personnes impliquées non victimes.

Parmi les **victimes**, on distingue :

- les **tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident,
- les **blessés hospitalisés (B.H.)** : victimes hospitalisée plus de 24 heures,
- les **blessés non hospitalisés (B.N.H.)** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais non hospitalisées ou ayant été admises à l'hôpital 24 heures au plus.

Un **accident mortel** est entendu comme un accident ayant provoqué au moins un **tué**.

Un **accident grave** est entendu comme un accident ayant provoqué au moins un **B.H.**

Un **accident léger** est entendu comme un accident ayant provoqué au moins un **B.N.H.**

La gravité (gr) :

Nombre d'accidents mortels + nombre d'accidents graves pour 100 accidents corporels, exprimée en %.

La gravité permet d'évaluer les conséquences des accidents.

La densité :

Nombre moyen annuel d'accidents par kilomètre, pour la période 2007 à 2011.

La densité caractérise le risque collectif d'accidents sur une section de route.

Le taux :

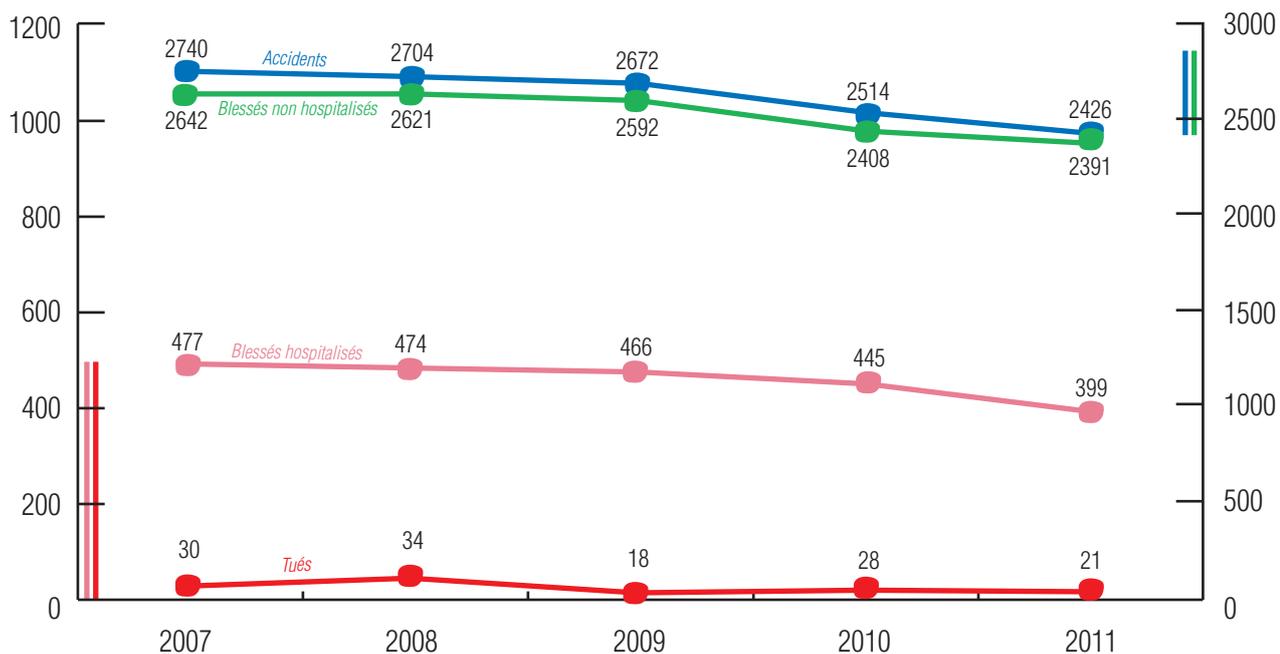
Nombre moyen annuel d'accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus en moyenne par an, pour la période 2007 à 2011.

Le taux caractérise le risque individuel d'accidents sur une section de route.

Les catégories :

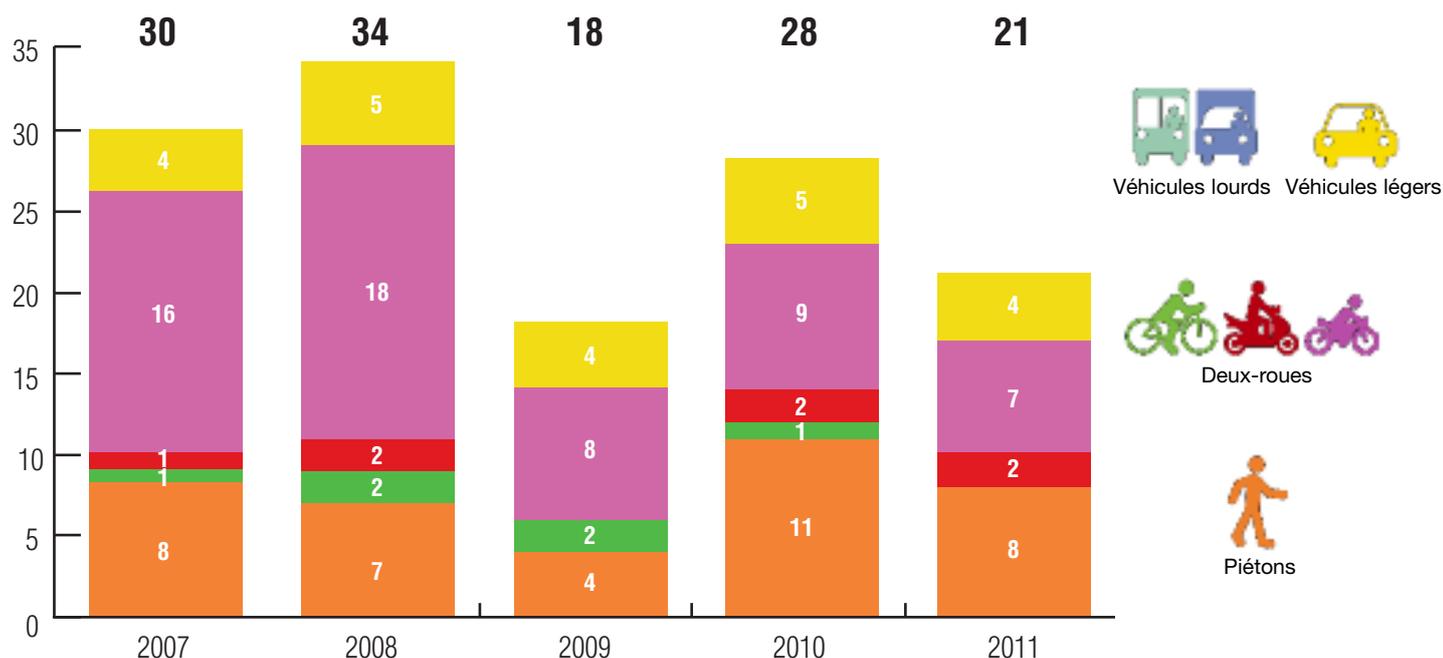
						
Piéton	Vélo	Cyclo. (cyclomoteur)	Moto (motocyclette)	V.L. (véhicule léger et V.U.)	P.L. (poids-lourd)	T.C. (transport en commun)
usager à pied, en trottinette ou en rollers	véhicule à au moins 2 roues sans moteur ou à moteur inférieur à 1kw	véhicule à 2, 3 ou 4 roues, à moteur inférieur à 50 cm ³ ou 4 kw et n'excédant pas 45km/h	véhicule à 2, 3 ou 4 roues, à moteur supérieur à 50 cm ³ , sans carrosserie	véhicule (particulier ou utilitaire) inférieur à 3,5 t (y compris voiture sans permis)	véhicule supérieur à 3,5 tonnes	véhicule routier de transport de personnes supérieur à 9 places (bus et car)

Évolution des accidents et des victimes



En 2011, il s'est produit 2 426 accidents corporels occasionnant 21 tués, 399 blessés hospitalisés et 2 391 blessés non hospitalisés. Les nombres d'accidents et de victimes sont les plus bas jamais enregistrés.

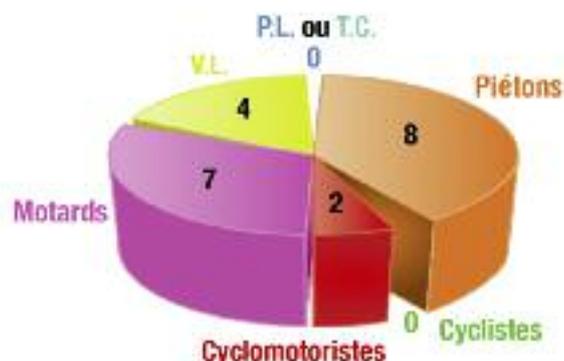
Évolution des tués par catégorie d'usagers



Avec 21 tués, 2011 affiche un nombre de tués en retrait par rapport aux années précédentes à l'exception de 2009 qui reste, hélas, exceptionnelle. La baisse se répartit sur l'ensemble des catégories d'usagers.

Les victimes par catégorie d'usagers

Tués



Blessés hospitalisés



Blessés non hospitalisés



Sans la protection d'une carrosserie, les piétons et les usagers de deux-roues (cyclistes, cyclomotoristes et motards) restent les usagers les plus vulnérables : ils représentent 84% des victimes graves (tués + blessés hospitalisés), alors que les usagers de véhicules avec un habitacle (V.L., P.L. et T.C.) n'en représentent que 16%.

Âge des victimes par catégorie d'usagers

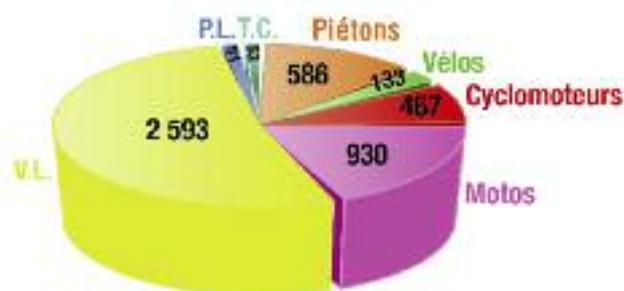
Les victimes % population								Total
0-13 ans 17%	Tués	0	0	0	0	0	0	0
	B.H.	21	2	0	0	1	0	24
	B.N.H.	102	16	2	6	27	0	153
14-17 ans 4,3%	Tués	0	0	0	0	0	0	0
	B.H.	7	0	11	2	0	0	20
	B.N.H.	34	10	79	7	14	0	144
18-24 ans 8,6%	Tués	0	0	2	2	0	0	4
	B.H.	9	1	18	28	11	0	67
	B.N.H.	48	11	160	124	105	3	451
25-59 ans 51,9%	Tués	1	0	2	5	1	0	9
	B.H.	37	7	19	127	35	3	228
	B.N.H.	176	63	145	577	459	18	1 438
60 ans et + 18,2%	Tués	7	0	0	0	1	0	8
	B.H.	40	0	3	4	13	0	60
	B.N.H.	96	13	3	15	75	3	205
Total	Tués	8	0	4	7	2	0	21
	B.H.	114	10	51	161	60	3	399
	B.N.H.	456	113	389	729	680	24	2 391

La représentation des "18-24 ans" dans les victimes est plus de deux fois supérieure à leur représentation dans la population alto-séquanaise. Même constat pour les "60 ans et plus", en ce qui concerne les tués.

A l'intérieur des tranches d'âges, les victimes se concentrent dans certains modes de déplacement, ainsi les "18-24 ans" sont principalement des cyclomotoristes et les motards. Les tués de "60 ans et plus" et les blessés de moins de 14 ans, sont des piétons. Aucun mineur n'a perdu la vie en 2011.

Les piétons et les véhicules impliqués

4 257 véhicules et 586 piétons ont été impliqués dans les accidents en 2011. Le milieu urbain explique la présence de nombreux piétons et deux-roues dans les accidents ; toutefois les véhicules légers restent largement majoritaires. Les P.L. et les T.C. sont très minoritaires. Seuls, les cyclomoteurs sont plus nombreux qu'en 2010 à être impliqués dans les accidents.



Âge des piétons et des conducteurs impliqués

Âge						
0 à 4 ans	28	1	0	0	0	0
5 à 9 ans	41	3	0	0	0	0
10 à 14 ans	66	17	5	1	0	0
15 à 19 ans	52	12	153	26	33	0
20 à 24 ans	38	9	117	116	300	7
25 à 29 ans	38	11	60	179	371	22
30 à 34 ans	30	13	43	144	349	19
35 à 39 ans	29	14	30	132	299	21
40 à 44 ans	28	11	17	107	270	20
45 à 49 ans	21	13	13	84	226	18
50 à 54 ans	29	9	9	68	178	11
55 à 59 ans	43	6	3	47	169	6
60 à 64 ans	36	4	3	18	133	5
65 à 69 ans	21	6	2	3	57	1
70 à 74 ans	23	1	0	1	41	0
75 à 79 ans	19	1	0	0	35	0
80 à 84 ans	23	1	1	0	34	0
85 à 89 ans	15	0	0	0	16	0
90 ans à +	6	0	0	0	6	0
Total	586	132	456	926	2 517	130

Note : l'âge de certains piétons et conducteurs n'est pas renseigné.

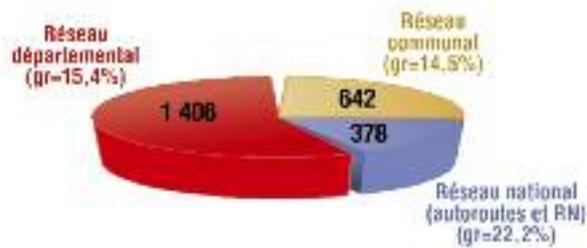
Les jeunes, qu'ils soient piétons ou conducteurs, sont "sur-impliqués" dans les accidents quelle que soit la catégorie de véhicules.

Les femmes sont légèrement plus nombreuses que les hommes parmi les piétons impliqués (57,2% de femmes et 42,8% d'hommes) ; les hommes sont trois fois plus nombreux que les femmes parmi les conducteurs impliqués (76,9% d'hommes et 23,1% de femmes).

Les personnes âgées, et notamment les plus âgées, sont particulièrement exposées.

Répartition des accidents

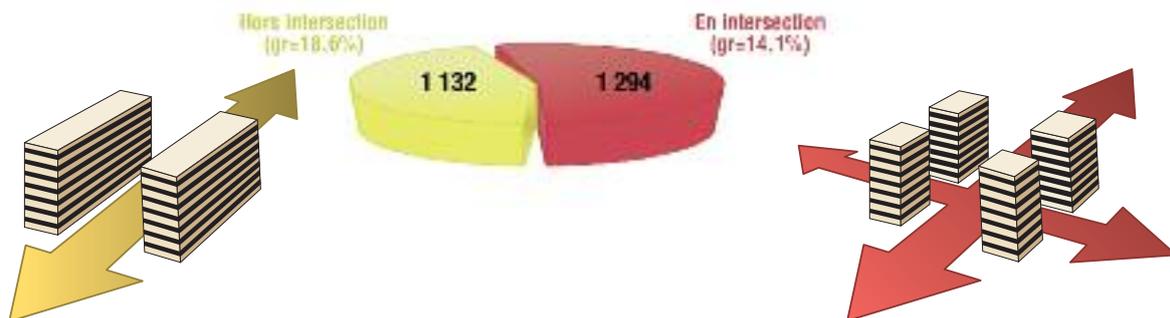
Par catégories de réseaux routiers



Les accidents se répartissent selon l'importance des réseaux, des trafics routiers supportés et le tissu urbain traversé. Ainsi, 58% des accidents se produisent sur le réseau départemental. La gravité la plus élevée se trouve sur le réseau national, essentiellement constitué d'autoroutes et de voies rapides.

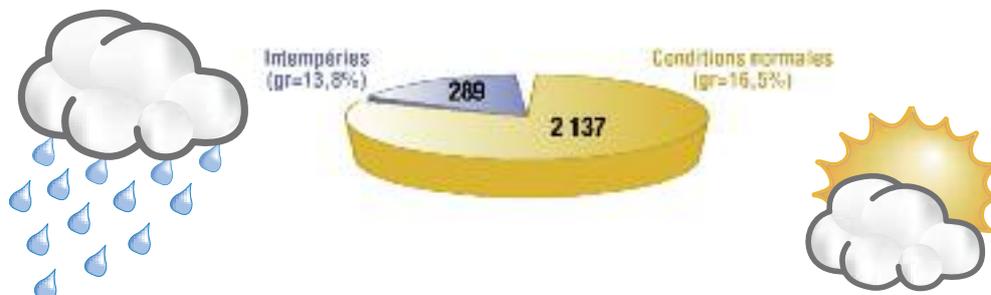
Nota : Les accidents survenus à l'intersection de deux voies de catégories différentes sont affectés à la voie principale.

« Hors » ou « en » intersection



Les accidents « en » intersection sont plus nombreux que « hors » intersection : c'est un phénomène urbain constant. Ils sont toutefois plus graves « hors intersection ».

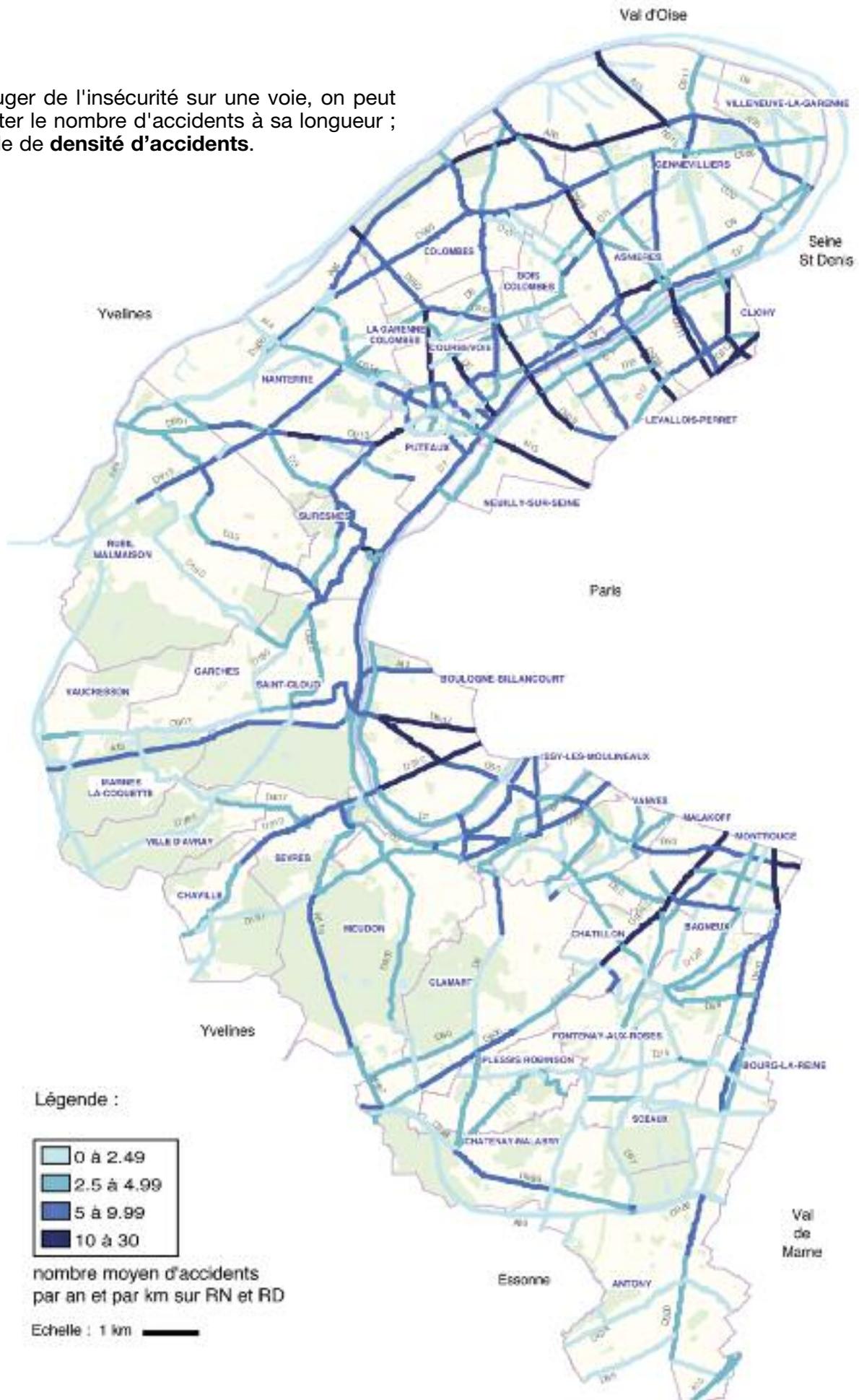
Selon les conditions atmosphériques



La majorité des accidents se produit dans des conditions atmosphériques « normales » qui constituent également le climat prépondérant. Par ailleurs, les accidents sont moins graves lors de « mauvaises » conditions météorologiques.

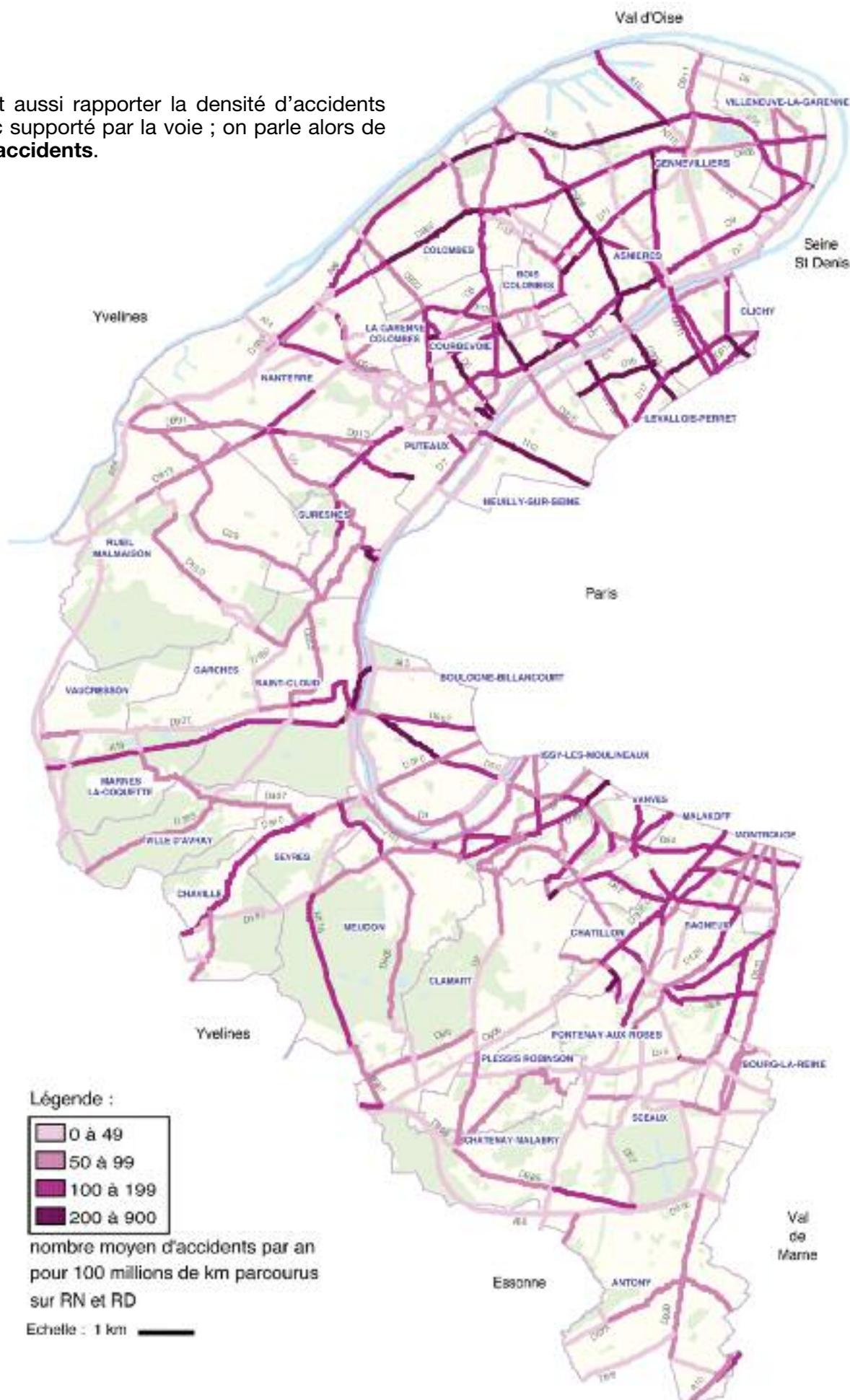
Densité d'accidents par section de 2007 à 2011

Pour juger de l'insécurité sur une voie, on peut rapporter le nombre d'accidents à sa longueur ; on parle de **densité d'accidents**.



Taux d'accidents par section de 2007 à 2011

On peut aussi rapporter la densité d'accidents au trafic supporté par la voie ; on parle alors de **taux d'accidents**.

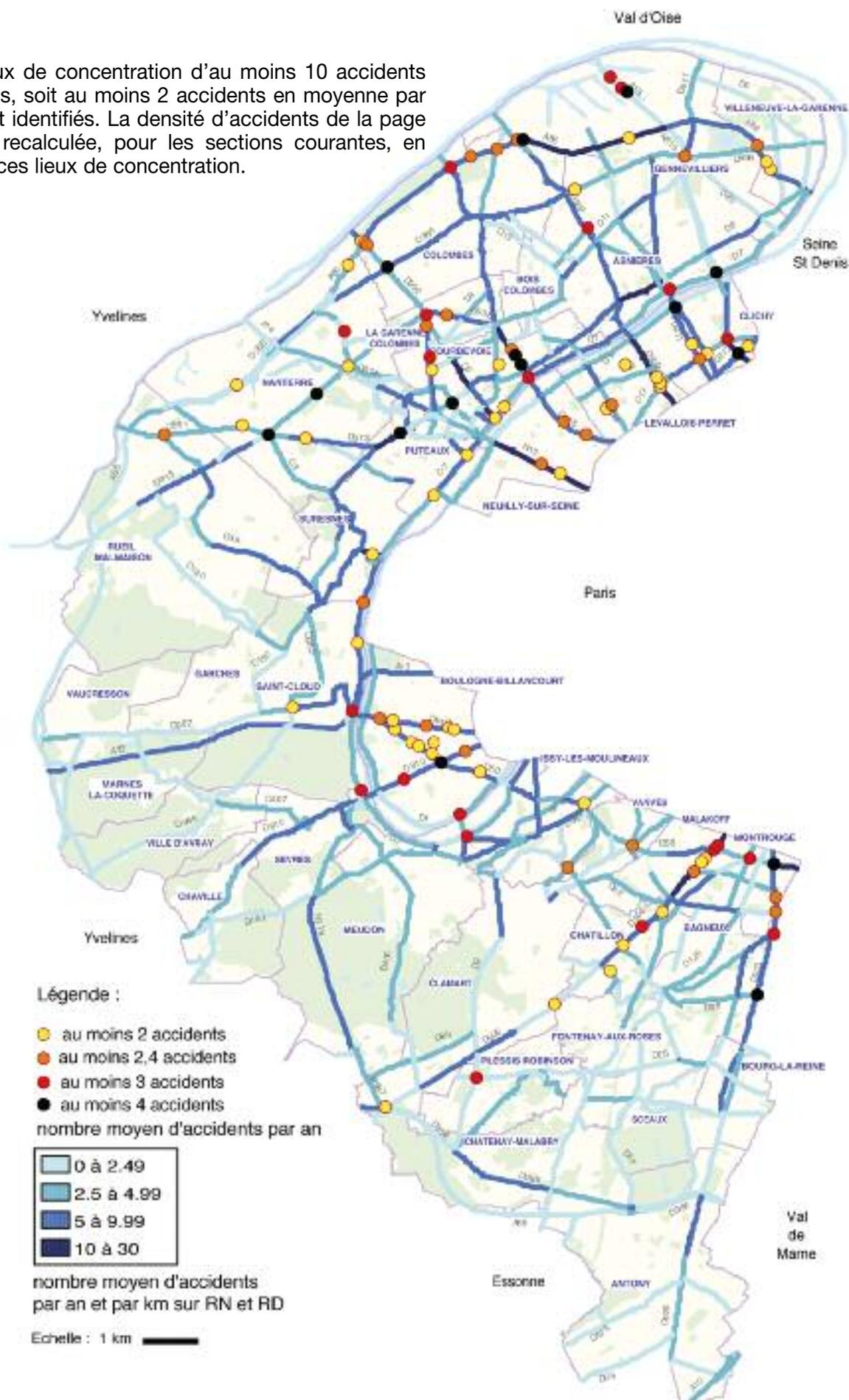


Les trafics routiers en 2011



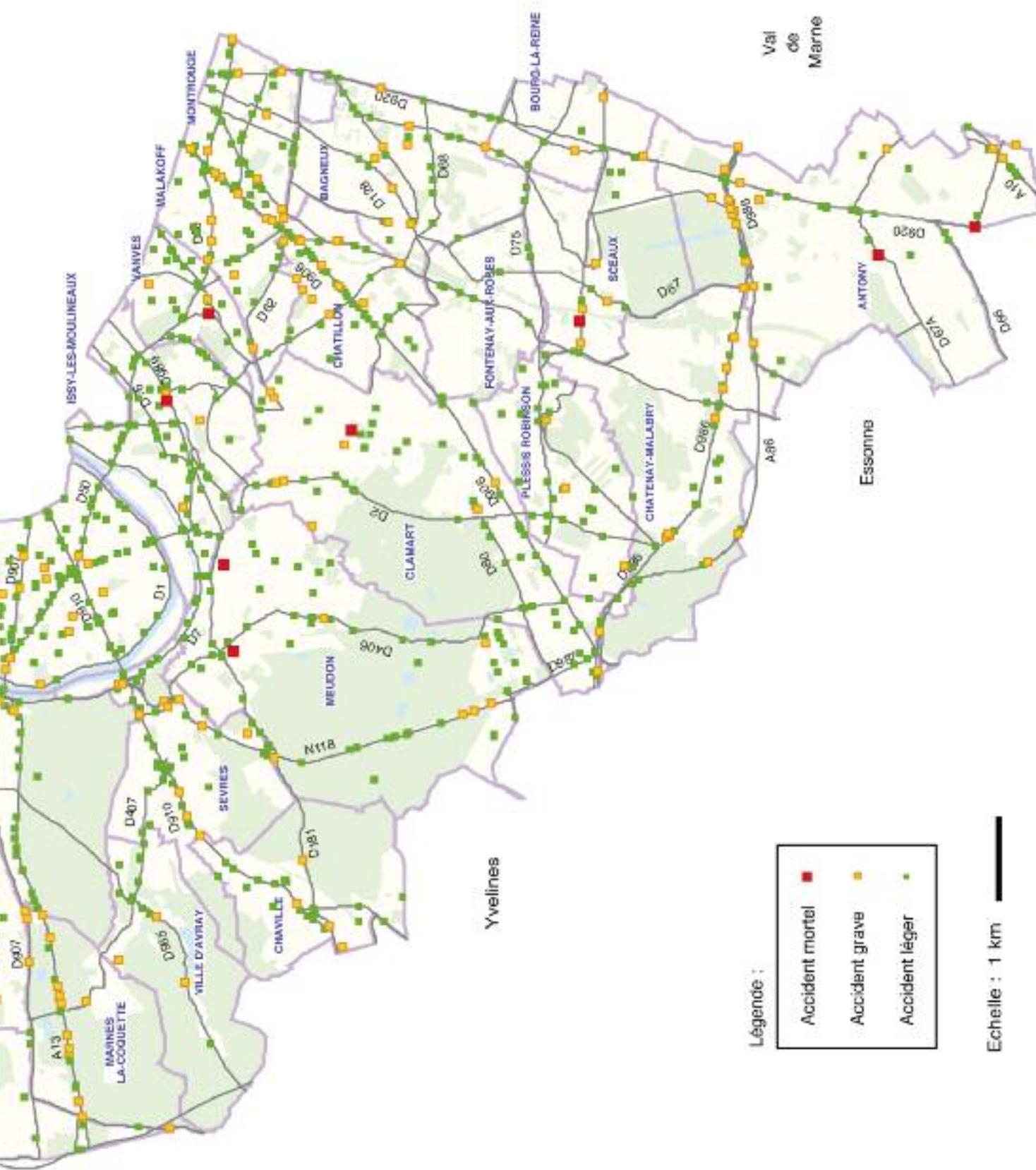
Lieux de concentration d'accidents de 2007 à 2011

106 lieux de concentration d'au moins 10 accidents en 5 ans, soit au moins 2 accidents en moyenne par an, sont identifiés. La densité d'accidents de la page 14 est recalculée, pour les sections courantes, en isolant ces lieux de concentration.



2 426 accidents corporels en 2011





Légende :

- Accident mortel
- Accident grave
- Accident léger

Echelle : 1 km

Répartition temporelle des accidents

Par heure et par mois

Accidents	0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Total
janvier	1	3	2	0	0	0	5	10	18	15	11	14	7	7	5	3	13	15	13	17	14	2	5	1	181
février	2	0	2	1	0	2	1	3	15	15	7	8	10	14	6	8	11	7	17	10	11	1	6	3	160
mars	5	3	2	0	1	2	0	7	22	28	9	9	13	12	16	8	17	18	20	9	10	6	4	2	224
avril	4	3	0	0	2	1	2	4	18	18	11	9	10	9	13	13	17	13	11	12	8	3	3	3	187
mai	2	1	4	1	1	1	0	9	29	19	16	9	14	11	10	17	19	15	19	28	11	9	4	2	261
juin	8	2	2	2	2	1	9	10	22	17	14	13	12	9	16	9	10	16	10	11	11	8	5	6	225
juillet	4	1	0	1	1	1	7	9	8	11	10	10	5	5	10	4	17	16	15	16	10	4	5	4	174
août	3	2	3	0	0	1	3	7	5	10	7	7	3	7	6	12	11	14	12	11	6	4	3	1	138
septembre	3	0	0	2	0	0	3	3	16	17	9	7	10	14	8	11	13	13	11	25	14	7	6	3	196
octobre	2	2	4	2	3	0	3	12	19	16	12	10	10	15	10	14	13	20	12	19	19	6	5	2	230
novembre	3	1	1	2	0	0	1	10	16	10	10	11	18	18	11	10	8	20	21	22	11	7	8	2	223
décembre	3	0	2	0	3	4	8	8	23	14	12	11	14	11	13	7	13	15	12	15	18	12	3	7	228
Total	41	18	22	11	13	13	42	92	213	190	130	118	126	132	132	116	162	162	173	195	143	69	57	36	2426

Par heure et par jour de semaine (pour une année)

Accidents	0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Total
lundi	9	3	0	0	0	4	6	13	40	34	23	16	22	16	21	13	24	26	24	25	18	7	4	3	349
mardi	3	2	3	2	1	0	6	11	47	37	31	16	20	26	22	17	26	34	27	32	20	9	7	6	405
mercredi	4	2	2	0	0	1	7	20	40	40	18	17	17	18	26	21	30	32	27	16	25	11	7	6	387
jeudi	8	2	1	1	1	2	6	18	37	36	18	15	19	24	21	19	22	28	24	39	22	6	8	7	383
vendredi	7	4	4	0	0	1	8	15	37	33	20	27	24	18	18	25	25	37	31	36	26	15	12	9	433
samedi	4	1	7	3	7	0	5	9	2	5	11	16	14	18	12	14	19	14	25	24	20	12	13	1	258
dimanche	6	4	5	5	4	5	4	6	10	5	8	11	10	12	11	7	16	11	15	23	14	10	6	5	213
Total	41	18	22	11	13	13	42	92	213	190	130	118	126	132	132	116	162	162	173	195	143	69	57	36	2426

Le nombre d'accidents suit une répartition comparable à celle du trafic, avec des pointes selon les heures, les jours et les mois. Leur répartition horaire varie selon les mois et les jours de semaine, avec deux pics, entre 8 et 10 heures, puis de 17 à 20 heures, sauf en juillet et août, et les samedis et dimanches. En moyenne, il se produit un accident toutes les 3,6 heures ou 6,6 accidents par jour. D'une façon générale, la gravité augmente avec la fluidité du trafic.

Selon les périodes : trafic de jour et trafic de nuit

Seulement 13% des accidents se produisent de nuit entre 21 heures et 7 heures, alors que 40% des accidents mortels se concentrent durant les 10 heures de nuit. Un piéton, un cyclomotoriste, 5 motards et 2 usagers de V.L. sont décédés de nuit.



Les accidents de piétons

	Accidents de piétons	Les victimes de ces accidents			dont les victimes piétons			Nombre de piétons impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
								
2007	668	8	139	575	8	134	539	692
%	24,4%	26,7%	29,1%	21,8%	26,7%	28,1%	20,4%	12,7%
2008	641	7	131	565	7	125	522	660
%	23,7%	20,6%	27,6%	21,6%	20,6%	26,4%	19,9%	12,3%
2009	675	4	132	608	4	125	550	692
%	25,3%	22,2%	28,4%	23,4%	22,2%	26,9%	21,2%	13%
2010	628	11	125	547	11	123	512	662
%	25%	39,3%	28,1%	22,7%	39,3%	27,6%	21,3%	13,2%
2011	562	8	118	487	8	114	456	586
%	23,2%	38,1%	29,6%	20,4%	38,1%	28,6%	19,1%	12,1%

Les pourcentages se réfèrent à l'ensemble des accidents, des victimes et des impliqués de l'année

En 2011, 586 piétons ont été impliqués dans 562 accidents soit 22,6% de l'ensemble des accidents. Les piétons représentent 25% des tués. En 5 ans, le nombre d'accidents de piétons tend à diminuer légèrement alors que le nombre de piétons tués varie d'une année à l'autre.

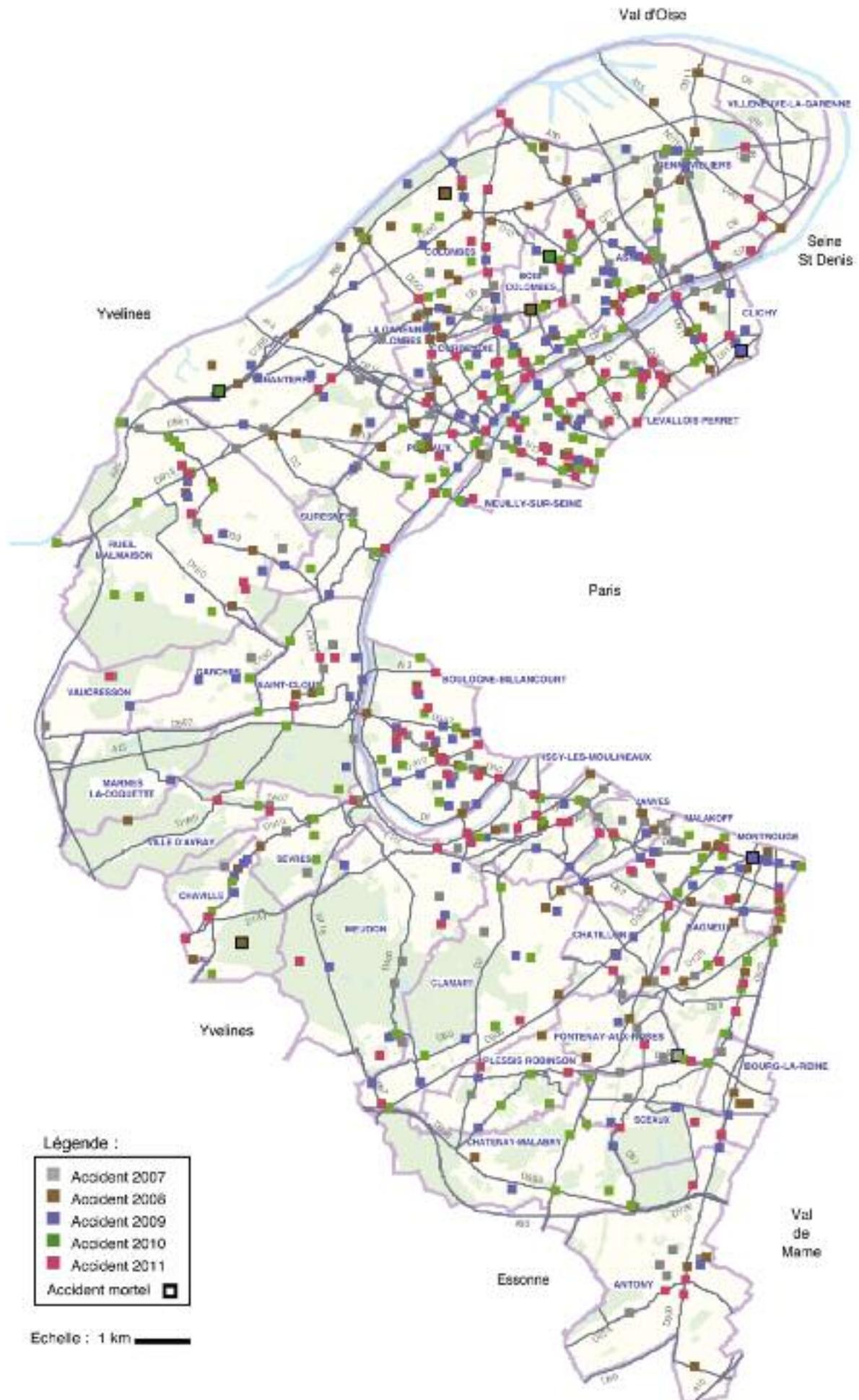
Types de conflits impliquant les piétons



Piéton avec							2 véhicules et plus
	Accidents	10	45	71	396	10	15
Gravité	10%	15,6%	22,5%	21%	60%	33,3%	26,7%

70% des accidents de piétons se produisent avec un véhicule léger et 22% avec un deux-roues. Les 8 accidents mortels piétons ont impliqué un cyclomoteur, deux motos, deux V.L., et trois P.L.

Les accidents de vélos de 2007 à 2011



Les accidents de vélos

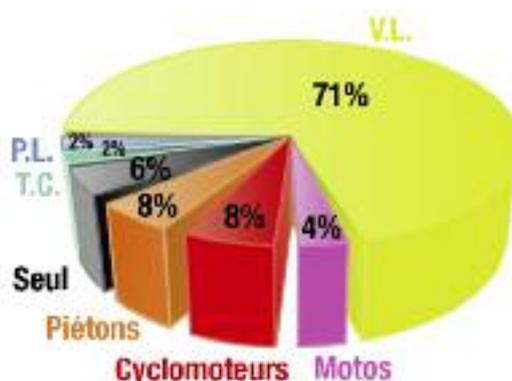


	Accidents de vélos	Les victimes de ces accidents			dont les victimes cyclistes			Nombre de vélos impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
2007	151	1	19	139	1	19	120	152
%	5,5%	3,3%	4%	5,3%	3,3%	4%	4,5%	2,8%
2008	129	3	17	120	2	17	100	132
%	4,8%	8,8%	3,6%	4,6%	5,9%	3,6%	3,8%	2,5%
2009	157	2	26	143	2	21	118	159
%	5,9%	11,1%	5,6%	5,5%	11,1%	4,5%	4,6%	3%
2010	143	2	16	131	1	14	119	151
%	5,7%	7,1%	3,6%	5,4%	3,6%	3,1%	4,9%	3%
2011	133	0	12	130	0	10	113	133
%	5,5%	0%	3%	5,4%	0%	2,5%	4,7%	2,7%

Les pourcentages se réfèrent à l'ensemble des accidents, des victimes et des impliqués de l'année

En 2011, 133 accidents de vélos se sont produits avec 133 vélos impliqués. Ils représentent 5,4% des accidents. Les accidents de vélos sont les moins graves, à la fois pour les cyclistes et pour les autres usagers.

Types de conflits impliquant les vélos



Vélo avec

	Seul	Piétons	Cyclistes	Cyclomoteurs	Motos	V.L.	T.C.	P.L.	Plus de 2 véhicules
Accidents	8	10	0	10	5	94	3	3	0
Gravité	25%	10%	0%	0%	40%	7%	0%	0%	0%

Les vélos sont principalement en conflit avec un véhicule léger (70% des cas), puis avec un piéton (8% des cas).

Les accidents de cyclomoteurs en 2011



Les accidents de cyclomoteurs



	Accidents de cyclomoteurs	Les victimes de ces accidents			dont les victimes cyclomotoristes			Nombre de cyclomoteurs impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
2007	465	1	70	439	1	57	384	468
%	17%	3,3%	14,7%	16,6%	3,3%	11,9%	14,5%	8,6%
2008	543	2	94	514	2	78	452	554
%	20,1%	5,9%	19,8%	19,6%	5,9%	16,5%	17,2%	10,3%
2009	471	1	66	462	0	53	396	478
%	17,6%	5,6%	14,2%	17,8%	0%	11,4%	15,3%	9%
2010	428	2	66	400	2	61	355	439
%	17%	7,1%	14,8%	16,6%	7,1%	13,7%	14,7%	8,8%
2011	457	4	58	454	2	51	389	467
%	18,8%	19%	14,5%	19%	9,5%	12,8%	16,3%	9,6%

Les pourcentages se réfèrent à l'ensemble des accidents, des victimes et des impliqués de l'année

Les cyclomoteurs sont impliqués dans 18,4% des accidents. Les principales victimes des accidents de cyclomoteurs sont leurs utilisateurs mais aussi les piétons. Parmi les 4 tués dans un accident impliquant un cyclomoteur en 2011, 2 sont des cyclomotoristes et 2 sont des piétons.

Types de conflits impliquant les cyclomoteurs



Cyclomoteur avec	Seul								Plus de 2 véhicules
	Accidents	51	45	10	9	12	314	4	7
Gravité	22%	16%	0%	0%	8%	11%	0%	0%	40%

Les accidents de cyclomoteurs les plus fréquents se produisent avec un véhicule léger (68% des cas). Ensuite viennent les accidents de cyclomoteurs seuls c'est à dire sans tiers (11% des cas), qui sont souvent graves.

Les accidents de motos

	Accidents de motos	Les victimes de ces accidents			dont les victimes motards			Nombre de motos impliquées
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
								
2007	1 009	17	216	876	16	192	771	1 035
%	36,8%	56,7%	45,3%	33,2%	53,3%	40,3%	29,2%	19%
2008	1 007	19	212	880	18	188	774	1 035
%	37,2%	55,9%	44,7%	33,6%	52,9%	39,7%	29,5%	19,3%
2009	950	8	202	844	8	184	723	973
%	35,6%	44,4%	43,3%	32,6%	44,4%	39,6%	27,9%	18,3%
2010	906	10	205	771	9	177	676	942
%	36%	35,7%	46,1%	32%	32,1%	39,8%	28,1%	18,8%
2011	900	8	181	839	7	161	729	930
%	37,1%	38,1%	45,4%	35,1%	33,3%	40,4%	30,5%	19,2%

Les pourcentages se réfèrent à l'ensemble des accidents, des victimes et des impliqués de l'année

Il y a une diminution progressive du nombre d'accidents de motos depuis 5 ans et de leur gravité. Néanmoins 7 motards sont décédés en 2011, ils représentent près de 22% des tués et 35% des blessés hospitalisés.

Types de conflits impliquant les motos



Moto avec 	Seul								Plus de 2 véhicules
	Accidents	88	71	5	12	18	612	15	2
Gravité	32%	23%	40%	8%	11%	17%	0%	0%	27%

Les accidents de motos les plus fréquents se produisent avec un véhicule léger (67% des cas). Les accidents les plus graves sont les accidents de motos seules c'est à dire sans tiers (10% des cas), dans lesquels 2 motards ont perdu la vie et 98 ont été blessés.

Les accidents de V.L. (véhicules légers)

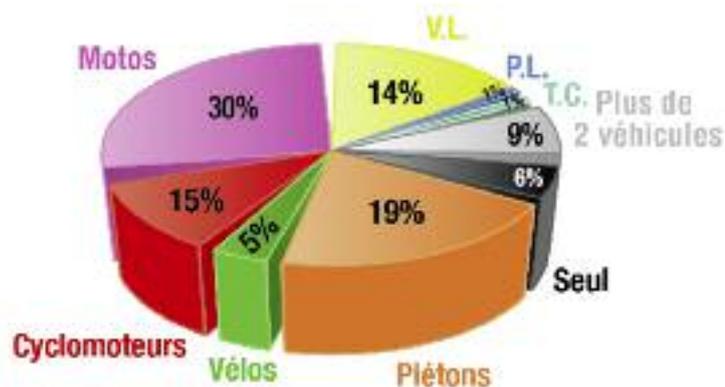
	Accidents de V.L.	Les victimes de ces accidents			dont les victimes usagers de V.L.			Nombre de V.L. impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
								
2007	2 332	20	371	2 294	4	72	790	2 939
%	85,1%	66,7%	77,8%	86,8%	13,3%	15,1%	29,9%	53,8%
2008	2 251	17	365	2 217	5	65	744	2 829
%	83,2%	50%	77%	84,6%	14,7%	13,7%	28,4%	52,7%
2009	2 216	11	365	2 162	4	80	780	2 859
%	82,9%	61,1%	78,5%	83,4%	22,2%	17,2%	30,1%	53,8%
2010	2 087	17	350	2 031	5	69	727	2 678
%	83%	61,7%	78,7%	84,3%	17,9%	15,5%	30,2%	53,4%
2011	2 034	12	314	2 022	4	60	680	2 593
%	83,8%	57,1%	78,7%	84,6%	19%	15%	28,4%	53,5%

Les pourcentages se réfèrent à l'ensemble des accidents, des victimes et des impliqués de l'année

Les V.L. sont les véhicules les plus impliqués dans des accidents: ils sont présents dans 82% des conflits et sont très souvent opposés aux autres catégories d'usagers. Seuls 16% des accidents impliquent uniquement des V.L. qui représentent 60% des véhicules que l'on trouve dans l'ensemble des accidents.

Les principales victimes des accidents de V.L. en milieu urbain sont d'abord les piétons et les usagers de deux-roues puis, dans une moindre mesure, leurs occupants.

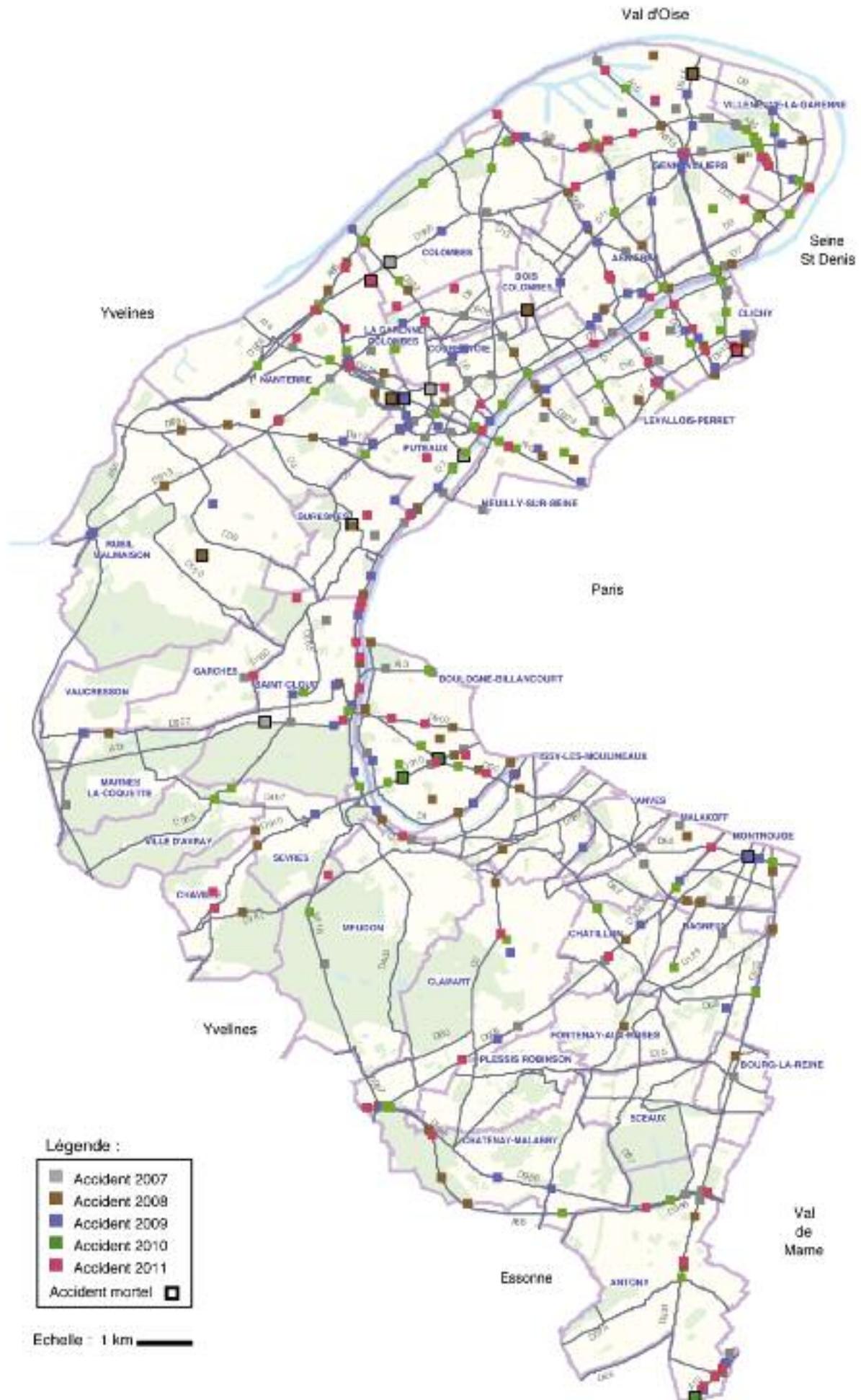
Types de conflits impliquant les véhicules



V.L. avec	Type de conflit								
	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	125	464	94	281	587	306	31	13	185
Gravité	12%	20%	12%	14%	20%	9%	19%	15%	15%

Les accidents de V.L. contre V.L. sont rares et peu graves par contre, les conflits de V.L. avec un piéton et un deux-roues sont fréquents et graves (respectivement 19 et 50% des cas).

Les accidents de P.L. de 2007 à 2011



Les accidents de P.L (poids-lourds)

	Accidents de P.L.	Les victimes de ces accidents			dont les victimes usagers de P.L.			Nombre de P.L. impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
2007	100	5	17	91	0	2	8	101
%	3,6%	16,7%	3,6%	3,4%	0%	0,4%	0,3%	1,9%
2008	90	4	23	81	0	0	9	92
%	3,3%	11,8%	4,9%	3,1%	0%	0%	0,3%	1,7%
2009	87	3	19	70	0	2	5	92
%	3,3%	16,7%	4,1%	2,7%	0%	0,4%	0,2%	1,7%
2010	80	3	14	75	0	1	4	83
%	3,2%	10,7%	3,1%	3,1%	0%	0,2%	0,2%	1,7%
2011	78	2	16	73	0	3	9	81
%	3,2%	9,5%	4%	3,1%	0%	0,8%	0,4%	1,7%

Les pourcentages se réfèrent à l'ensemble des accidents, des victimes et des impliqués de l'année

Les accidents de P.L. sont peu fréquents et sont en diminution. Ce sont les accidents qui ont le taux de gravité le plus élevé, supporté par les autres usagers puisque leurs occupants sont généralement épargnés. En 2011, les accidents de P.L. ont fait 2 tués et 77 blessés parmi les autres usagers, et 12 blessés parmi leurs occupants.

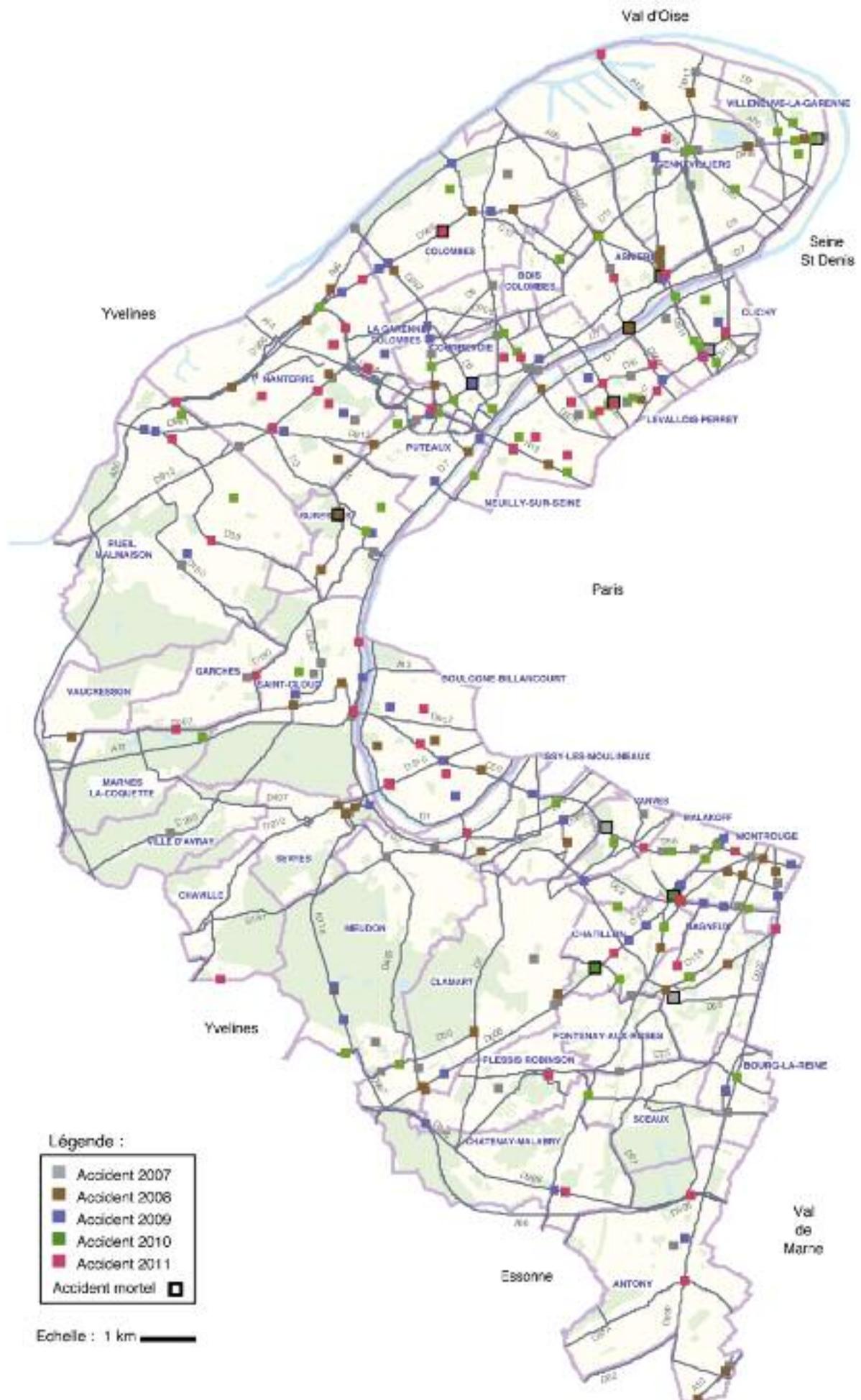
Types de conflits impliquant les P.L (poids-lourds)



P.L. avec	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	2	10	3	4	15	27	0	1	16
Gravité	100%	60%	0%	0%	20%	11%	0%	0%	13%

Les accidents de P.L. les plus graves se produisent avec un piéton. Les collisions multiples, c'est à dire avec plus de deux véhicules sont assez fréquents pour les P.L. (21% des accidents).

Les accidents de T.C. de 2007 à 2011



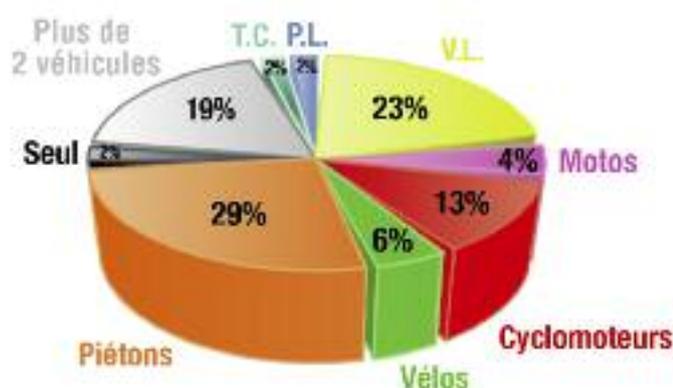
Les accidents de T.C. (Transports en Commun)

	Accidents de T.C.	Les victimes de ces accidents			dont les victimes usagers de T.C.			Nombre de T.C. impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
2007	71	4	16	71	0	1	30	71
%	2,6%	13,3%	3,4%	2,7%	0%	0,2%	1,1%	1,3%
2008	64	3	10	64	0	1	20	64
%	2,4%	8,8%	2,1%	2,4%	0%	0,2%	0,8%	1,2%
2009	61	1	12	65	0	0	21	61
%	2,3%	5,6%	2,6%	2,5%	0%	0%	0,8%	1,1%
2010	55	3	10	53	0	0	15	56
%	2,2%	10,7%	2,2%	2,2%	0%	0%	0,6%	1,1%
2011	52	1	10	55	0	0	15	53
%	2,1%	4,8%	2,5%	2,3%	0%	0%	0,6%	1,1%

Les pourcentages se réfèrent à l'ensemble des accidents, des victimes et des impliqués de l'année

En 5 ans, le nombre d'accidents impliquant un véhicule de transport en commun diminue. Seulement 52 ont eu lieu en 2011. Ils ont provoqué 15 blessés parmi leurs usagers et bien plus parmi les autres usagers, notamment les piétons. Un motard est décédé dans un accident avec un T.C.

Types de conflits impliquant les véhicules de T.C.



P.L. avec	Types de conflits								
	Seul	Piétons	Vélos	Motos	Cyclomoteurs	VL	T.C.	Plus de 2 véhicules	
Accidents	1	15	3	7	2	12	1	1	10
Gravité	0%	33%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	30%

Les accidents de T.C. les plus fréquents se produisent avec un piéton (29% des cas). Ensuite viennent les accidents avec un V.L. et les collisions multiples à plus de deux véhicules.

