

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE dans les Hauts-de-Seine en 2015

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.) collecte 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 accidents ».

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 départemental qui les consolident 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

2015 marque l'arrêt de la hausse progressive débutée en 2011 du nombre d'accidents corporels sur les routes des Hauts-de-Seine. Avec 2712 accidents, 2015 voit ce chiffre baisser de -2,8% par rapport à 2014 tout en restant supérieur à celui de 2013.

L'évolution du nombre de blessés suit les mêmes variations. Le nombre de tués quant à lui augmente pour la troisième année consécutive et on déplore 26 décès en 2015 contre 24 en 2014.

La baisse de l'accidentalité et la hausse de la mortalité dans notre département se constatent également au niveau régional et national.

Cette brochure présente les circonstances, les victimes et les impliqués des accidents survenus sur l'ensemble du réseau routier du département (autoroutes, routes nationales, routes départementales et voiries communales).

L'analyse de l'accidentalité départementale permet de définir des actions adaptées au contexte local. Elle mesure également l'évolution des accidents selon les modes de déplacements.

La connaissance de l'accidentalité est, d'une part, nécessaire aux différents gestionnaires pour entretenir et adapter les réseaux de voiries et, d'autre part, sert à orienter les actions des forces de l'ordre, des collectivités locales et des associations en faveur des usagers.

La sécurisation de tous les déplacements passe aussi par la connaissance, le respect et le partage de l'espace public par l'ensemble des usagers.

Ainsi, la circulation des véhicules motorisés doit s'adapter à la vie locale et au développement de la marche, du vélo et des transports en commun dans notre espace urbain pour une cohabitation apaisée.

Une version électronique de cette brochure est disponible sur les sites www.hauts-de-seine.fr 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 versions des années antérieures.

Statistiques générales

L'année 2015 en bref	5
Les Hauts-de-Seine	6
Les repères	7
Les définitions	8
Evolution des accidents et des victimes	9
Evolution des tués par catégories d'usagers	9
Les victimes par catégories d'usagers	10
Age des victimes par catégories d'usagers	10
Les piétons et les véhicules impliqués	11
Age des piétons et des conducteurs impliqués	11
Les accidents par commune en 2015	12
Répartition des accidents par réseaux routiers, hors ou en intersection, selon les conditions atmosphériques	13
Densité d'accidents par section de 2011 à 2015	14
Taux d'accidents par section de 2011 à 2015	15
Les trafics routiers en 2015	16
Les lieux de concentration d'accidents de 2011 à 2015	17
Les accidents corporels en 2015	18
Les accidents en trafic de nuit (de 21h à 7h) en 2015	20
Répartition temporelle des accidents	21

Accidents selon les catégories

Pour chaque catégorie :

- la carte des accidents de 2015 ou de 2011 à 2015 (selon le nombre),
- le nombre d'accidents et de victimes par ans, et les types de conflits.

■ Les accidents de piétons en 2015	22
■ Les accidents de vélos de 2011 à 2015	24
■ Les accidents de cyclomoteurs en 2015	26
■ Les accidents de motos en 2015	28
■ Les accidents de V.L. (véhicules légers) en 2015	30
■ Les accidents de P.L. (poids-lourds) de 2011 à 2015	32
■ Les accidents de T.C. (transports en commun) de 2011 à 2015	34

L'année 2015 en bref

2 712 accidents corporels

26 tués

420 blessés hospitalisés (B.H.)

2 669 blessés non hospitalisés (B.N.H.)

Le bilan 2015

3% d'accidents et 2% de blessés de moins qu'en 2014, mais deux tués de plus. Après 4 années d'augmentation, le nombre d'accidents diminue légèrement tout en restant supérieur de 5% à la moyenne des 5 dernières années. Le nombre de tués sur nos routes est aussi supérieur à la moyenne quinquennale.

26 accidents mortels et 26 tués

- 5 piétons tués, c'est moins que les années précédentes ; un avait 13 ans et 4 plus de 65 ans.
- 21 usagers de véhicules tués (2 en vélo, 2 en cyclomoteur, 14 en moto et 3 en véhicule léger), dont 9 dans des accidents sans tiers et 4 sur voies rapides,
- 7 tués dans des accidents survenus de nuit et 9 tués durant un week-end,
- 5 femmes (dont 2 piétonnes, une conductrice et deux passagères de V.L.) et 21 hommes (dont 3 piétons, 2 cyclistes, 2 cyclomotoristes et 14 motards) sont morts en 2015,
- les 26 accidents mortels ont impliqué 5 piétons, 2 vélos, 2 cyclomoteurs, 14 motos, 18 véhicules légers, un car et un poids-lourd.

Les déplacements

Chaque alto-séquanais effectue en moyenne 3,75 déplacements par jour ouvrable, ce qui représente près de 6 millions de déplacements effectués par jour, dont 60% à l'intérieur du département, 20% en direction de Paris et 20% vers les départements limitrophes. 65% des déplacements sont inférieurs à 3 km et 14% supérieurs à 10km. Ils sont réalisés pour 42% en marche à pied, 1% en vélo, 2% en deux-roues motorisés, 33% en voiture et 22% en transport en commun (bus + train). (Éléments issus de l'Enquête Globale Transport (EGT) édition 2010 publiée en septembre 2012)

Pour obtenir la répartition modale des trafics routiers, il convient d'ajouter le trafic de transit et le transport de marchandises, et de soustraire les déplacements sur rails.

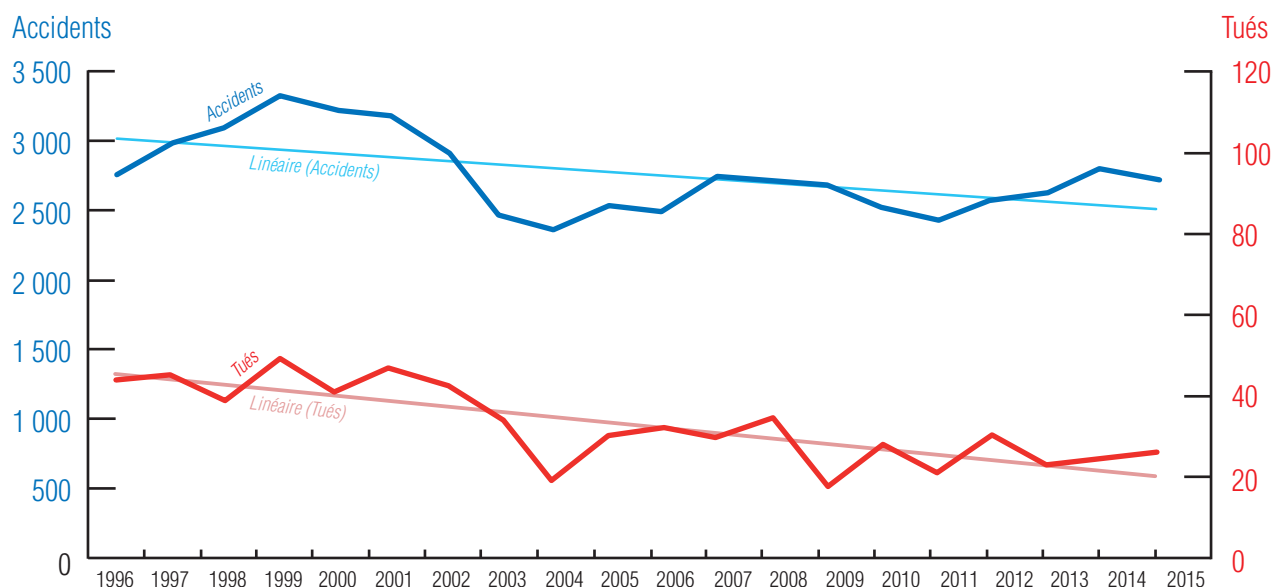
Avec 1 603 379 habitants estimés en 2015 et une superficie de 176 km², le département des Hauts-de-Seine est le plus petit et le plus densément peuplé de France après Paris. Par rapport à la région Ile-de-France, il représente 13,3% de la population et seulement 1,5% du territoire.

Sur les 96 départements métropolitains français, en 2015, le département des Hauts-de-Seine est :

- le 5^{ème} en nombre d'habitants,
- le 4^{ème} en nombre d'accidents corporels de la circulation routière,
- le 66^{ème} en nombre de tués sur la route.

Avec 16 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 1996 à 2015, du nombre d'accidents et de tués



Il y a 20 ans, le nombre d'accidents corporels était presque identique à celui d'aujourd'hui, soit 2759 en 1996 et 2712 en 2015, celui des tués est passé de 44 en 1996 à 26 en 2015. Les variations durant cette période montrent néanmoins une tendance linéairement à la baisse. Sur une longue période, l'amélioration de la sécurité routière est encourageante.

Le réseau routier des Hauts-de-Seine au 1^{er} janvier 2015

Au 1^{er} janvier 2006, une majeure partie des routes nationales a été reclassée en routes départementales. De fait, 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 départemental à environ 300 km.

Longueurs estimées :

- réseau national (RN)60 km
- réseau départemental (RD)325 km
- réseau communal1 850 km

Les repères

Les accidents et les victimes en 2015



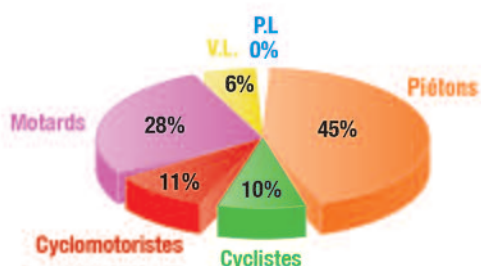
En 2015	Paris	Hauts-de-Seine	Ile-de-France	France
Accidents	6 153 (-6,1%)	2 712 (-2,8%)	18 645 (-0,8%)	56 603 (-2,7%)
Tués	47 (+20,5%)	26 (+8,3%)	339 (+8,0%)	3 461 (+2,3%)
B.H.	702 (+7,7%)	420 (-2,6%)	4 971 (-4,3%)	26 595 (-0,2%)
B.N.H.	6 255 (-9,2%)	2 669 (-2,0%)	17 189 (+0,0%)	44 207 (-4,8%)
Gravité	12,2% (+15,4%)	16,4% (+0,8%)	28,5% (-2,9%)	53,1% (+2,9%)

Entre parenthèses : évolution par rapport à 2014

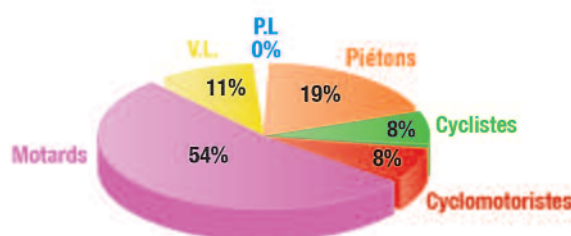
En 2015, le nombre d'accidents a légèrement diminué sur l'ensemble des territoires, le nombre de tués a augmenté partout mais d'une façon plus importante en Ile-de-France et plus encore en petite couronne.

Répartition des tués sur la route en 2015

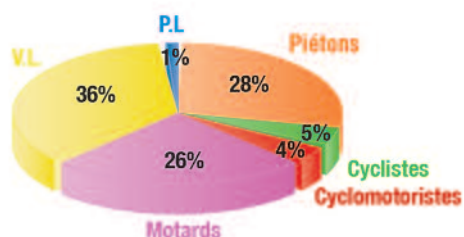
Paris



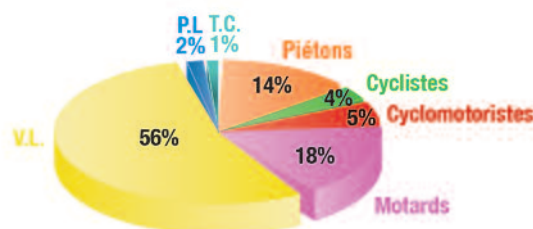
Hauts-de-Seine



Ile-de-France



France



La proportion des piétons parmi les tués suit la densité urbaine, elle est la plus élevée à Paris. Dans les Hauts-de-Seine, les motards représentent plus de la moitié des tués et, en France, les tués usagers de véhicules légers restent majoritaires.

Les définitions

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** routier 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 hospitalisées plus de 24 heures,
- les **blessés non hospitalisés (B.N.H.)** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises à l'hôpital plus de 24 heures.

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 de tués + nombre de blessés hospitalisés 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 2011 à 2015.








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

Le taux :

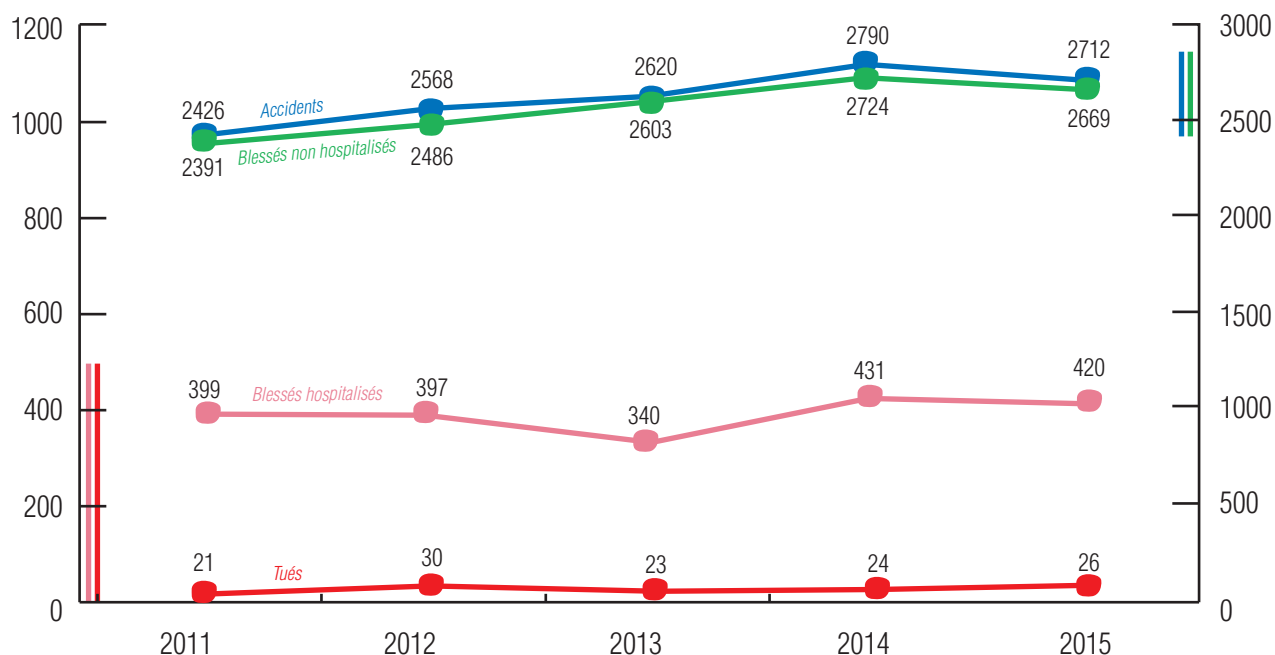
Nombre moyen annuel d'accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus en moyenne par an, pour la période 2011 à 2015.

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

Les catégories :

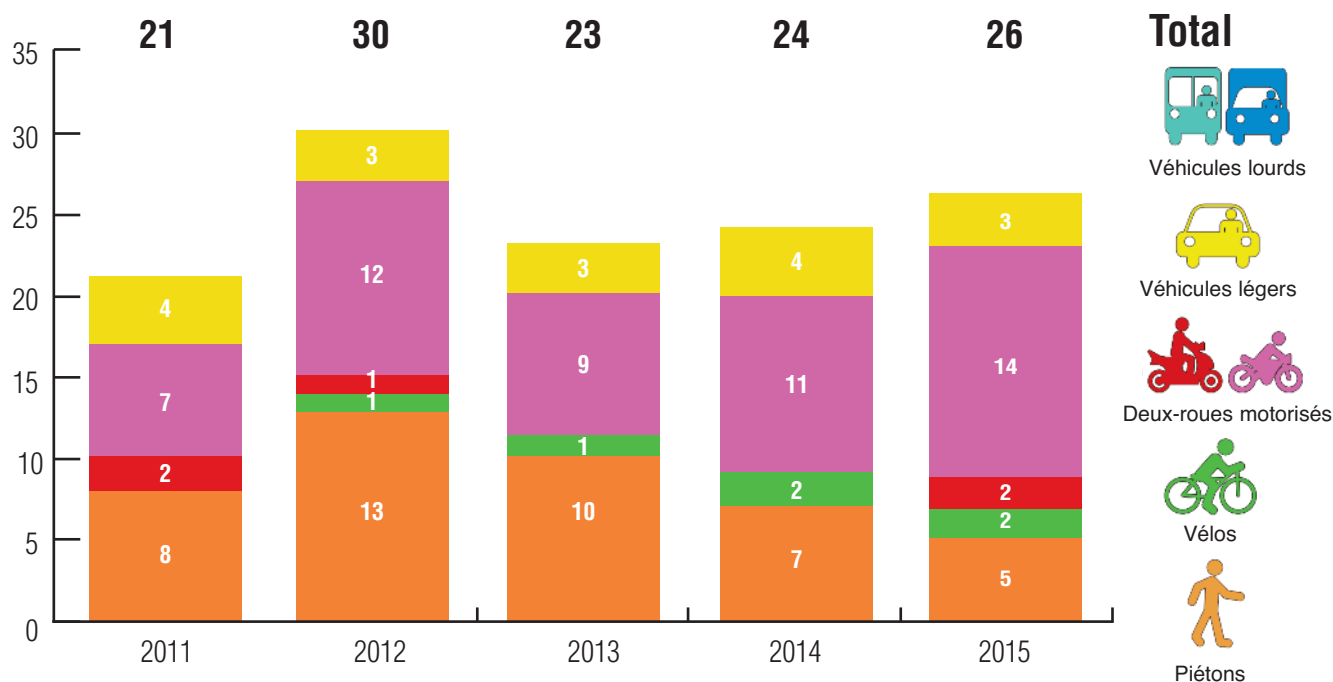
						
Piéton	Vélo	Cyclo. (cyclomoteur)	Moto (motocyclette)	V.L. (véhicule léger et V.U.)	P.L. (poids-lourd)	T.C. (transport en commun)
usager à pieds, en trottinette ou en rollers	véhicule à au moins 2 roues sans moteur ou à moteur inférieur à 1kw	véhicule à 2, 3 ou 4 roues, à moteur inférieur à 50 cm ³ ou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

Evolution des accidents et des victimes



En 2015, il s'est produit 2 712 accidents corporels occasionnant 26 tués, 420 blessés hospitalisés et 2 669 blessés non hospitalisés. Après quatre années d'augmentation, le nombre d'accidents et de blessés diminue. Seul le nombre de tués augmente légèrement tout en restant inférieur au pic de 2012.

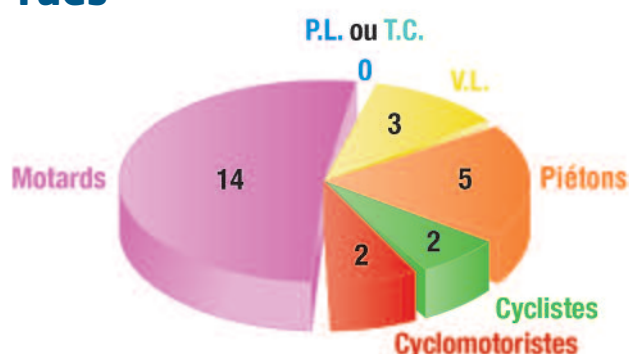
Evolution des tués par catégories d'usagers



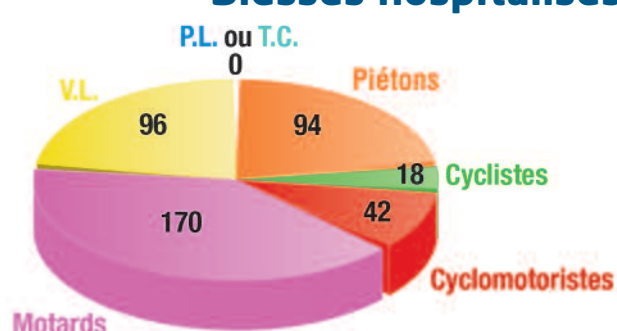
Avec deux tués de plus qu'en 2014, la mortalité sur les routes en 2015 est légèrement supérieure à la moyenne des 5 dernières années. Les piétons et les usagers de V.L. ont été plus épargnés tandis que les cyclomotoristes et les motards sont plus nombreux à avoir perdu la vie.

Les victimes par catégories d'usagers

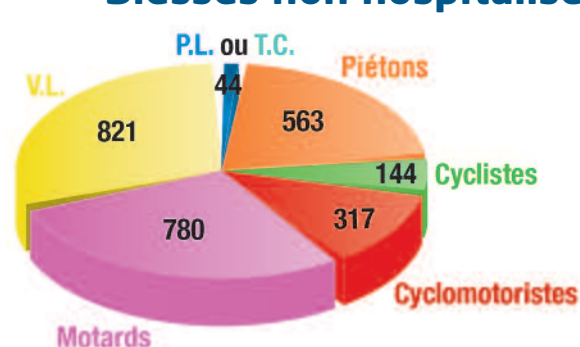
Tués



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 89% des tués et 78% des blessés hospitalisés, alors que les usagers de véhicules avec un habitacle (V.L., P.L. et T.C.) n'en représentent respectivement que 11% et 22%.

Age des victimes par catégories d'usagers

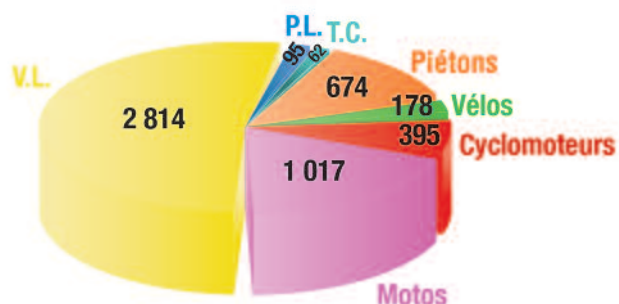
Les victimes % population								Total
0-13 ans 18,3%	Tués B.H. B.N.H.	1 19 126	0 2 11	0 0 1	0 0 8	1 5 51	0 0 0	2 26 197
14-17 ans 4,6%	Tués B.H. B.N.H.	0 7 52	0 1 11	0 8 52	0 2 5	0 3 14	0 0 1	0 21 135
18-24 ans 8,7%	Tués B.H. B.N.H.	0 7 39	0 2 12	1 15 134	1 30 97	0 16 118	0 0 1	2 70 401
25-59 ans 50%	Tués B.H. B.N.H.	0 37 215	0 10 91	1 17 127	13 134 649	2 57 538	0 0 34	16 255 1 654
60 ans et plus 18,5%	Tués B.H. B.N.H.	4 24 131	2 3 19	0 2 3	0 4 21	0 15 100	0 0 8	6 48 282
Total	Tués B.H. B.N.H.	5 94 563	2 18 144	2 42 317	14 170 780	3 96 821	0 0 44	26 420 2 669

Deux mineurs sont décédés en 2015 ; un piéton âgé de 13 ans et une passagère de V.L. âgée de 7 ans. 6 personnes parmi les «60 ans et plus» sont décédées : une âgée de 67 ans et 5 de plus de 75 ans. 4 étaient piétons et 2 cyclistes.







Les victimes de moins de 15 ans ou de plus de 60 ans sont majoritairement des piétons, alors que les victimes de 15 à 60 ans sont majoritairement des usagers de véhicules. Ainsi à l'intérieur des tranches d'âges, les victimes se concentrent dans certains modes de déplacements.

Les piétons et les véhicules impliqués

674 piétons et 4 561 véhicules ont été impliqués dans les accidents en 2015. 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.



Age des piétons et des conducteurs impliqués

Âge						
0 à 4 ans	32	0	0	0	0	0
5 à 9 ans	38	5	0	0	0	0
10 à 14 ans	100	9	3	1	0	0
15 à 19 ans	50	18	122	16	51	1
20 à 24 ans	38	9	93	113	318	4
25 à 29 ans	46	16	52	163	393	19
30 à 34 ans	36	17	41	159	383	34
35 à 39 ans	32	20	20	156	312	21
40 à 44 ans	35	14	10	131	294	19
45 à 49 ans	32	10	15	106	247	20
50 à 54 ans	31	21	11	86	222	14
55 à 59 ans	44	11	12	53	173	10
60 à 64 ans	24	10	3	18	114	5
65 à 69 ans	31	4	3	6	72	2
70 à 74 ans	32	4	0	1	46	0
75 à 79 ans	34	3	0	1	45	0
80 à 84 ans	21	3	0	0	32	0
85 à 89 ans	10	0	0	1	23	0
90 ans et plus	8	0	0	0	5	0
Total	674	174	385	1 011	2 730	149

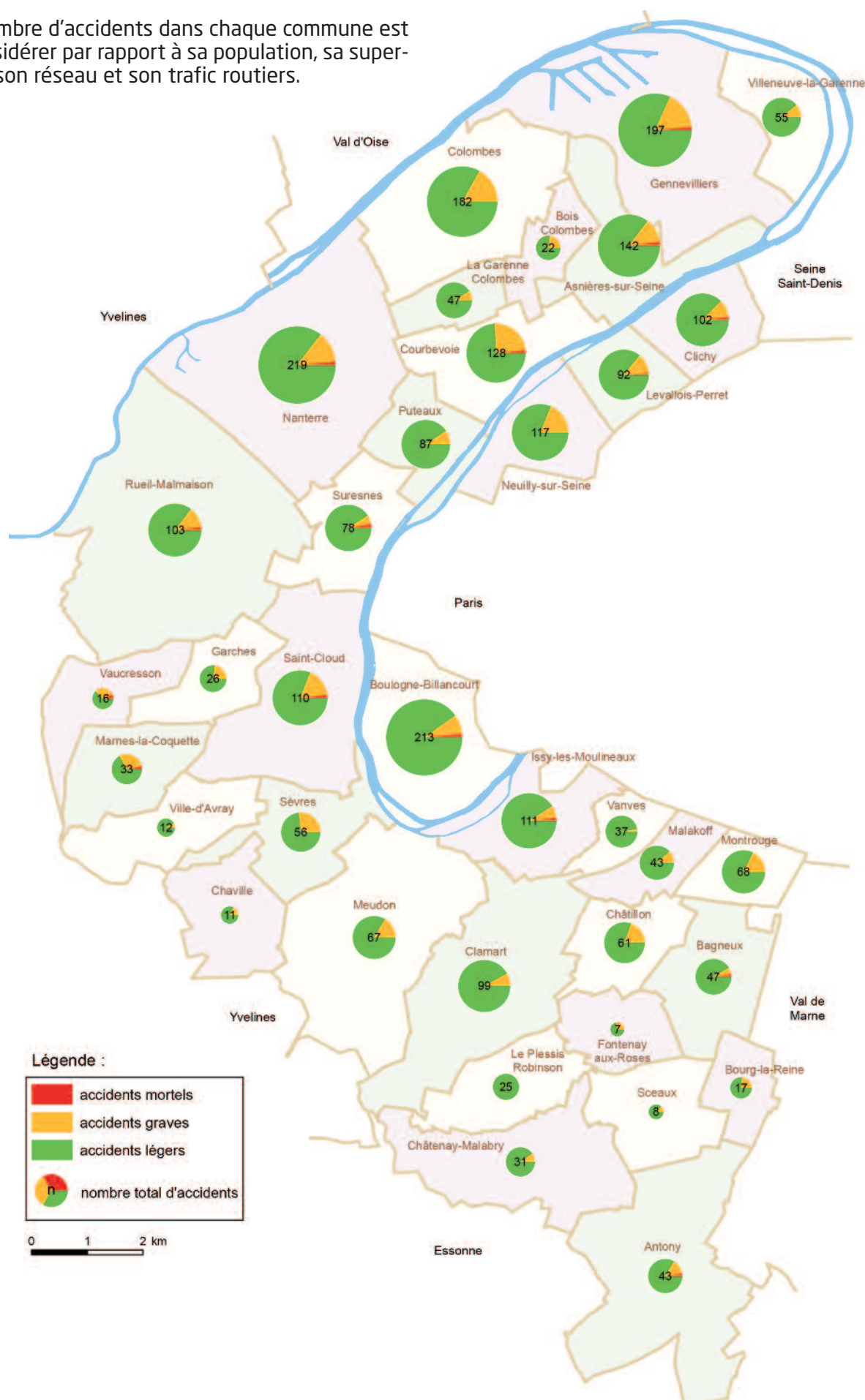
Nota : l'âge de certains piétons et conducteurs n'est pas renseigné.

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 (53,1% de femmes et 46,9% d'hommes) ; les hommes sont trois fois plus nombreux que les femmes parmi les conducteurs impliqués (77,2% d'hommes et 22,8% de femmes).

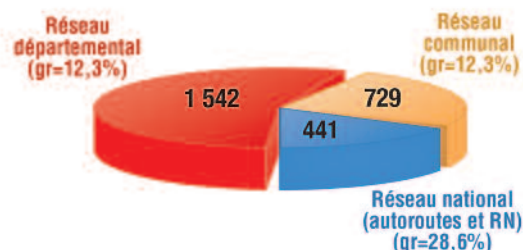
Les accidents par commune en 2015

Le nombre d'accidents dans chaque commune est à considérer par rapport à sa population, sa superficie, son réseau et son trafic routiers.



Répartition des accidents

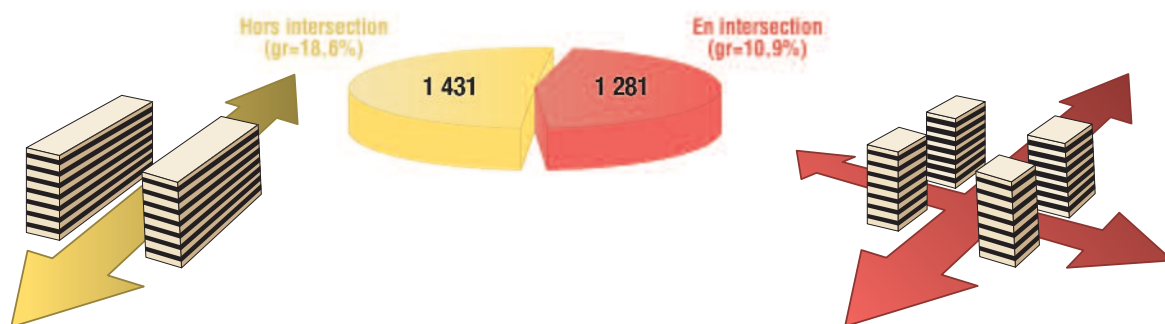
Par catégories de réseaux routiers



Les accidents se répartissent selon l'importance des réseaux, des trafics routiers supportés et le tissu urbain traversé. Ainsi, 57% 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.

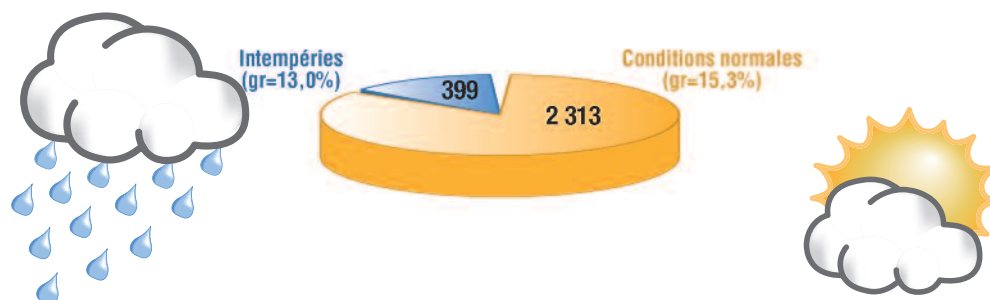
Nota : Les accidents survenus à l'intersection de deux voies de catégories différentes sont affectés à la voie principale.

« Hors » ou « en » intersection



Presqu'autant d'accidents se produisent "en" intersection 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 « mauvaises » conditions météorologiques n'augmentent pas la gravité des accidents.

Densité d'accidents par section de 2011 à 2015

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



Taux d'accidents par section de 2011 à 2015

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

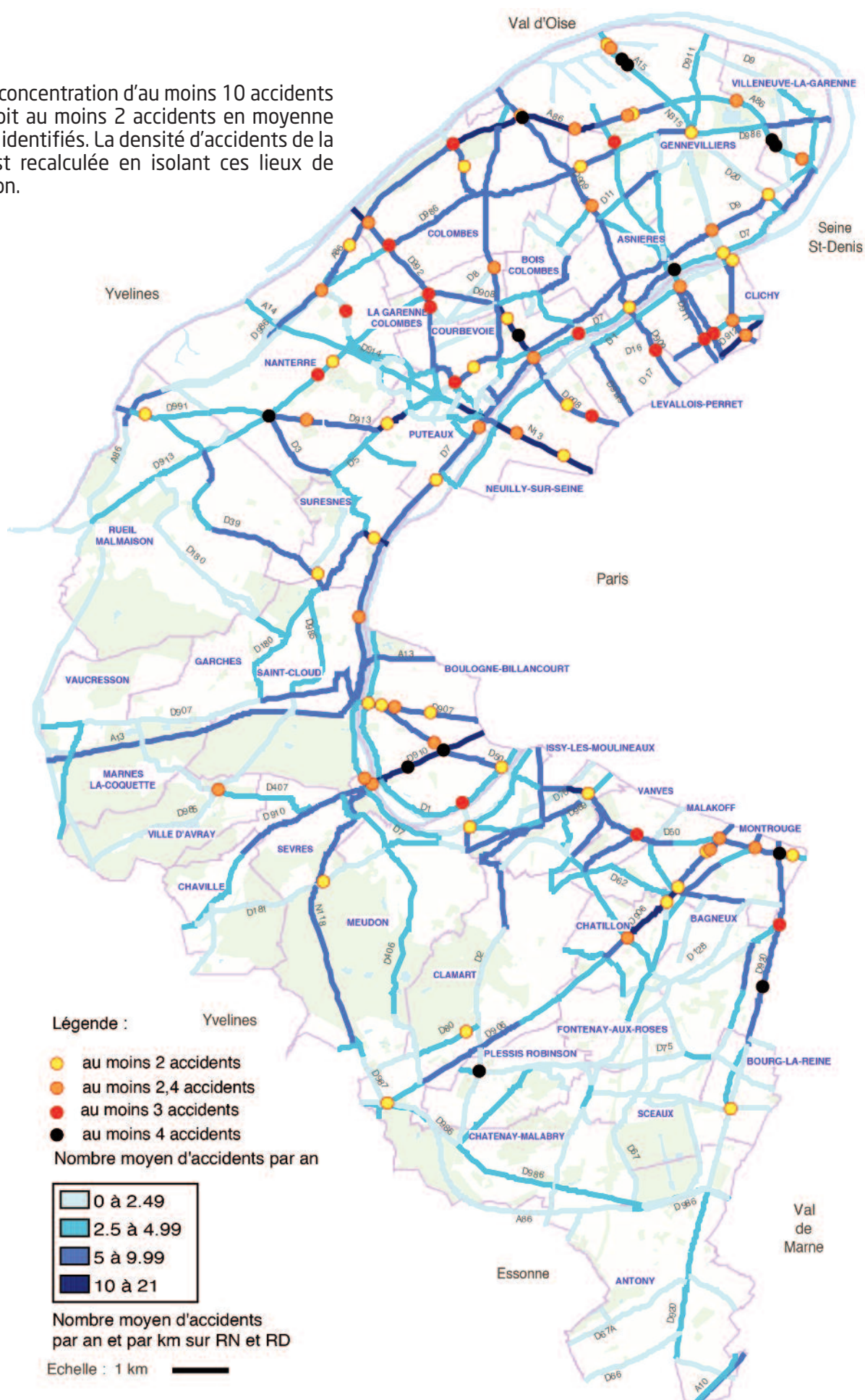


Les trafics routiers en 2015



Les lieux de concentration d'accidents de 2011 à 2015

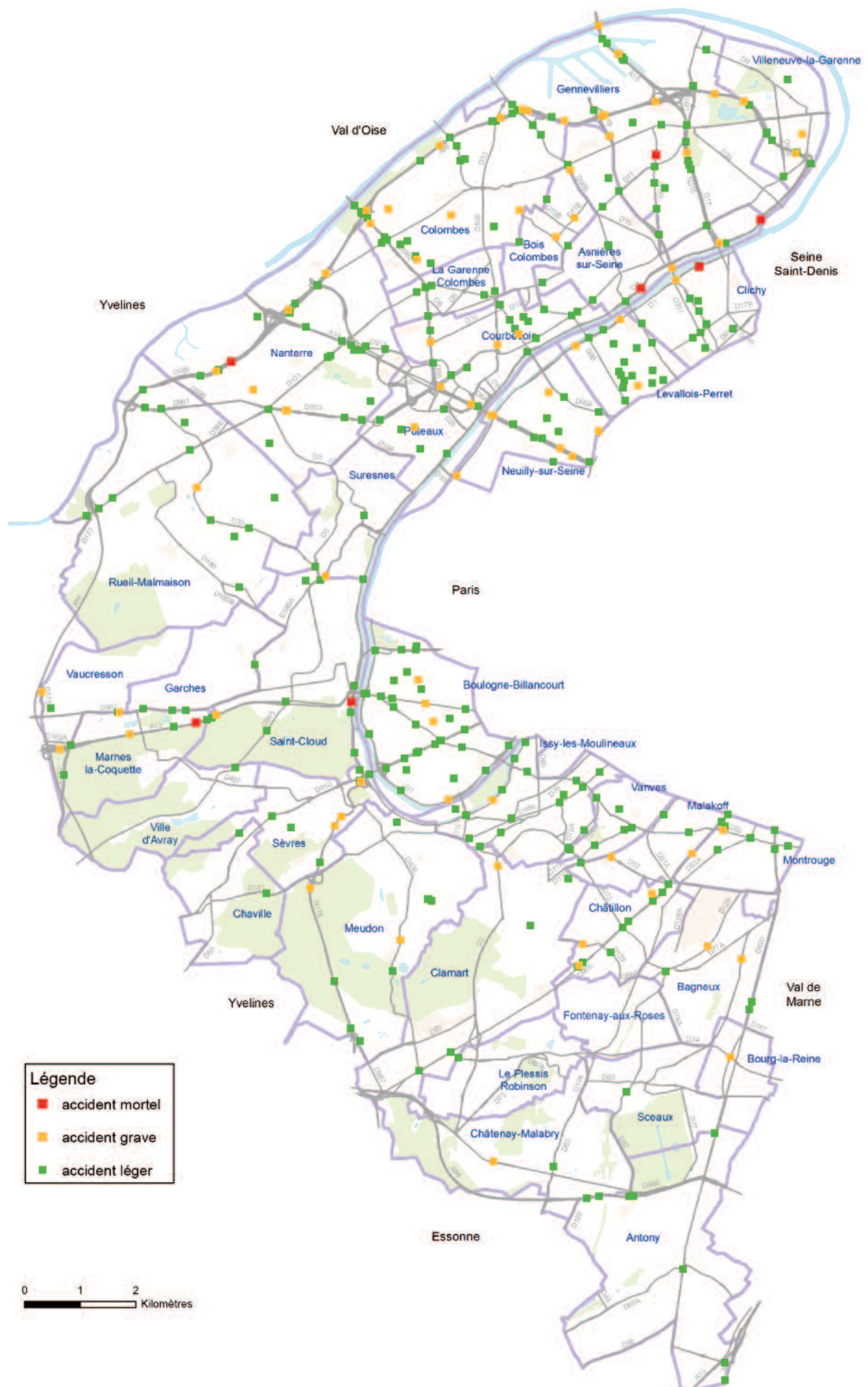
91 lieux de concentration d'au moins 10 accidents en 5 ans, soit au moins 2 accidents en moyenne par an, sont identifiés. La densité d'accidents de la page 14 est recalculée en isolant ces lieux de concentration.



2 712 accidents corporels en 2015



392 accidents en trafic de nuit (de 21h à 7h) en 2015



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	5	0	0	2	0	0	2	11	14	19	12	6	21	13	12	13	11	16	14	16	17	3	3	2	212
février	3	3	3	0	1	2	3	11	19	11	10	11	15	9	14	16	8	12	14	8	7	5	1	4	190
mars	1	1	2	1	1	3	1	9	18	14	14	6	8	13	11	6	13	19	26	19	17	8	8	4	223
avril	0	4	4	0	1	1	5	3	21	25	17	11	15	9	8	19	15	18	26	18	12	7	2	5	246
mai	3	5	0	1	0	2	6	4	11	13	6	9	19	10	15	14	9	14	11	20	12	3	0	2	189
juin	5	2	3	2	0	2	4	4	17	22	12	12	15	17	12	14	30	21	27	19	14	13	7	4	278
juillet	4	4	3	2	2	3	4	7	16	18	14	10	10	9	16	9	8	8	15	17	17	13	2	7	218
août	5	1	1	0	0	1	1	7	10	8	5	6	5	11	7	9	8	13	14	10	8	5	5	2	142
septembre	6	4	2	2	0	0	7	1	21	17	15	12	8	11	20	18	25	17	21	21	13	6	6	5	258
octobre	5	1	2	3	0	1	6	6	14	13	13	15	14	13	18	22	18	10	23	16	12	10	10	6	251
novembre	2	4	2	3	1	0	4	13	15	22	13	9	16	10	11	23	15	19	29	23	11	13	6	4	268
décembre	5	2	1	4	1	2	5	5	14	5	17	12	18	16	14	14	12	24	20	17	8	9	6	6	237
Total	44	31	23	20	7	17	48	81	190	187	148	119	164	141	158	177	172	191	240	204	148	95	56	51	2712

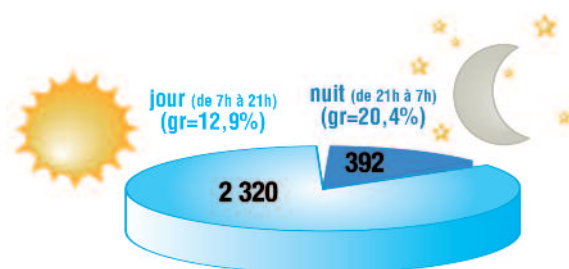
Par heure et par jour de semaine (pour une année)

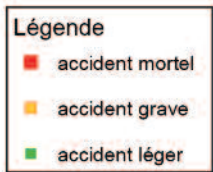
Accidents	0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Total
lundi	2	2	1	0	1	1	6	14	27	26	18	15	21	24	23	15	28	35	43	29	23	18	8	3	383
mardi	2	4	2	1	0	0	6	17	41	38	24	21	25	20	27	21	39	40	57	45	23	17	4	6	480
mercredi	2	2	3	4	0	3	5	11	40	35	21	18	28	21	25	31	17	30	33	37	23	13	7	9	418
jeudi	7	2	2	2	0	1	10	17	43	33	35	21	23	15	22	22	31	29	40	27	17	14	9	11	433
vendredi	12	8	4	2	0	4	6	12	25	38	32	19	37	26	26	49	36	30	37	22	25	14	12	7	483
samedi	12	7	5	7	3	3	3	5	7	11	11	10	18	21	18	22	14	7	17	30	24	13	10	11	289
dimanche	7	6	6	4	3	5	12	5	7	6	7	15	12	14	17	17	7	20	13	14	13	6	6	4	226
Total	44	31	23	20	7	17	48	81	190	187	148	119	164	141	158	177	172	191	240	204	148	95	56	51	2712

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 7,4 accidents par jour ou un toutes les 3 heures. 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 15% des accidents mortels se concentrent durant les 10 heures de nuit. Deux cyclomotoristes, 4 motards et 1 conducteur de V.L. sont décédés de nuit.





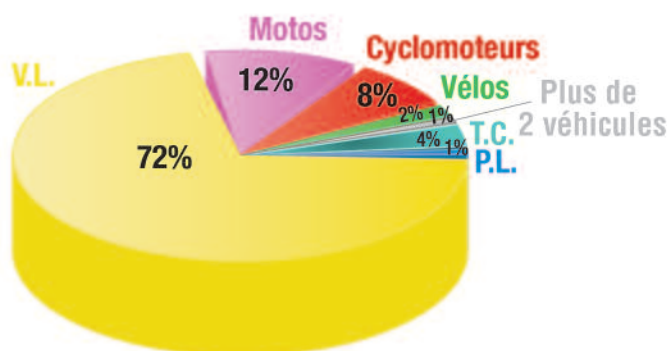
Les accidents de piétons







	Accidents de piétons	Les victimes de ces accidents			dont les victimes piétons			Nombre de piétons impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
2011	562	8	118	487	8	114	456	586
%	23,1%	38,1%	29,6%	20,4%	38,1%	28,6%	19,1%	12,1%
2012	557	13	102	499	13	96	462	580
%	21,7%	43,3%	25,7%	20,1%	43,3%	24,2%	18,6%	11,6%
2013	624	10	87	583	10	84	547	653
%	23,8%	43,5%	25,6%	22,4%	43,5%	24,7%	21%	13%
2014	657	7	113	595	7	105	547	675
%	23,5%	29,2%	26,2%	21,8%	29,2%	24,4%	20,1%	12,8%
2015	641	5	97	597	5	94	563	674
%	23,6%	19,2%	23,1%	22,4%	19,2%	22,4%	21,1%	12,9%

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

En 2015, 674 piétons ont été impliqués dans 641 accidents soit dans 23,6% de l'ensemble des accidents. Les piétons représentent 19,2% des tués. Le nombre d'accidents de piétons est quasi identique à celui de 2013 et 2014, avec une baisse régulière du nombre de piétons tués depuis 2012. 37 usagers de véhicules ont été blessés dans un accident avec piétons en 2015.

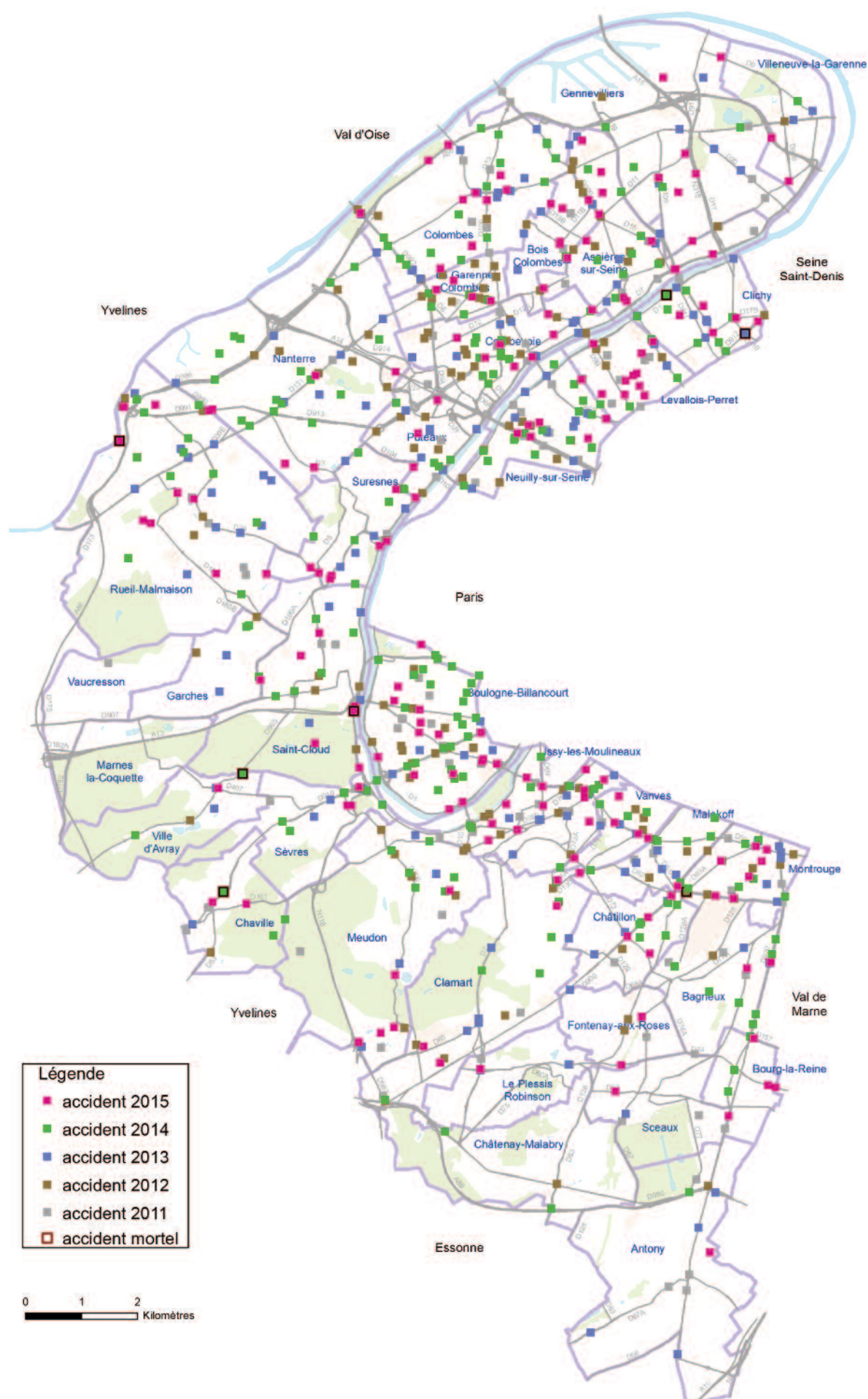
Types de conflits impliquant les piétons



	Piéton avec						
							
Accidents	11	49	76	463	9	24	2 véhicules et plus
Gravité	18,2%	18,4%	10,5%	15,3%	22,2%	25,0%	11,1%

72% des accidents de piétons se produisent avec un véhicule léger et 21% avec un deux-roues. Les 5 accidents mortels de piétons ont impliqué une moto, deux V.L., un P.L. et un car.

Les accidents de vélos de 2011 à 2015



Les accidents de vélos

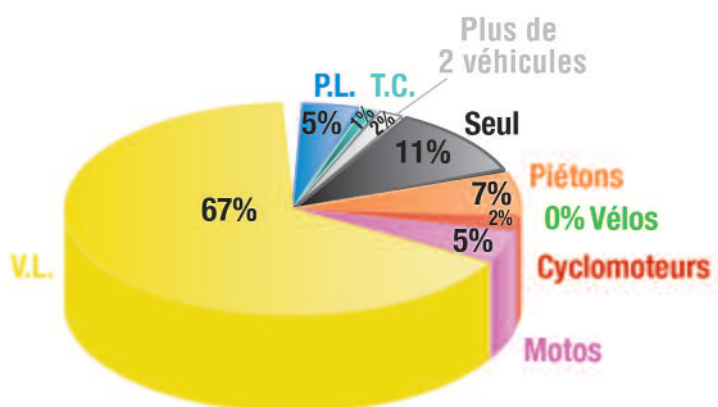


	Accidents de vélos	Les victimes de ces accidents			dont les victimes cyclistes			Nombre de vélos impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
2011	133	0	12	130	0	10	113	133
%	5,5%	0%	3%	5,4%	0%	2,5%	4,7%	2,7%
2012	146	1	10	143	1	10	125	149
%	5,7%	3,3%	2,5%	5,8%	3,3%	2,5%	5%	3%
2013	166	1	11	158	1	10	140	167
%	6,3%	4,3%	3,2%	6,1%	4,3%	2,9%	5,4%	3,3%
2014	219	3	21	202	2	18	179	219
%	7,8%	12,5%	4,9%	7,4%	8,3%	4,2%	6,6%	4,1%
2015	178	2	20	166	2	18	144	178
%	6,6%	7,7%	4,8%	6,2%	7,7%	4,3%	5,4%	3,4%

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

En 2015, 178 accidents de vélos se sont produits et représentent 6,6% des accidents. Ce qui constitue une augmentation progressive sur les 5 années si l'on exclut le pic de 2014 . Deux cyclistes sont décédés, l'un victime d'un malaise, le second, d'un conflit avec un V.L. .

Types de conflits impliquant les vélos



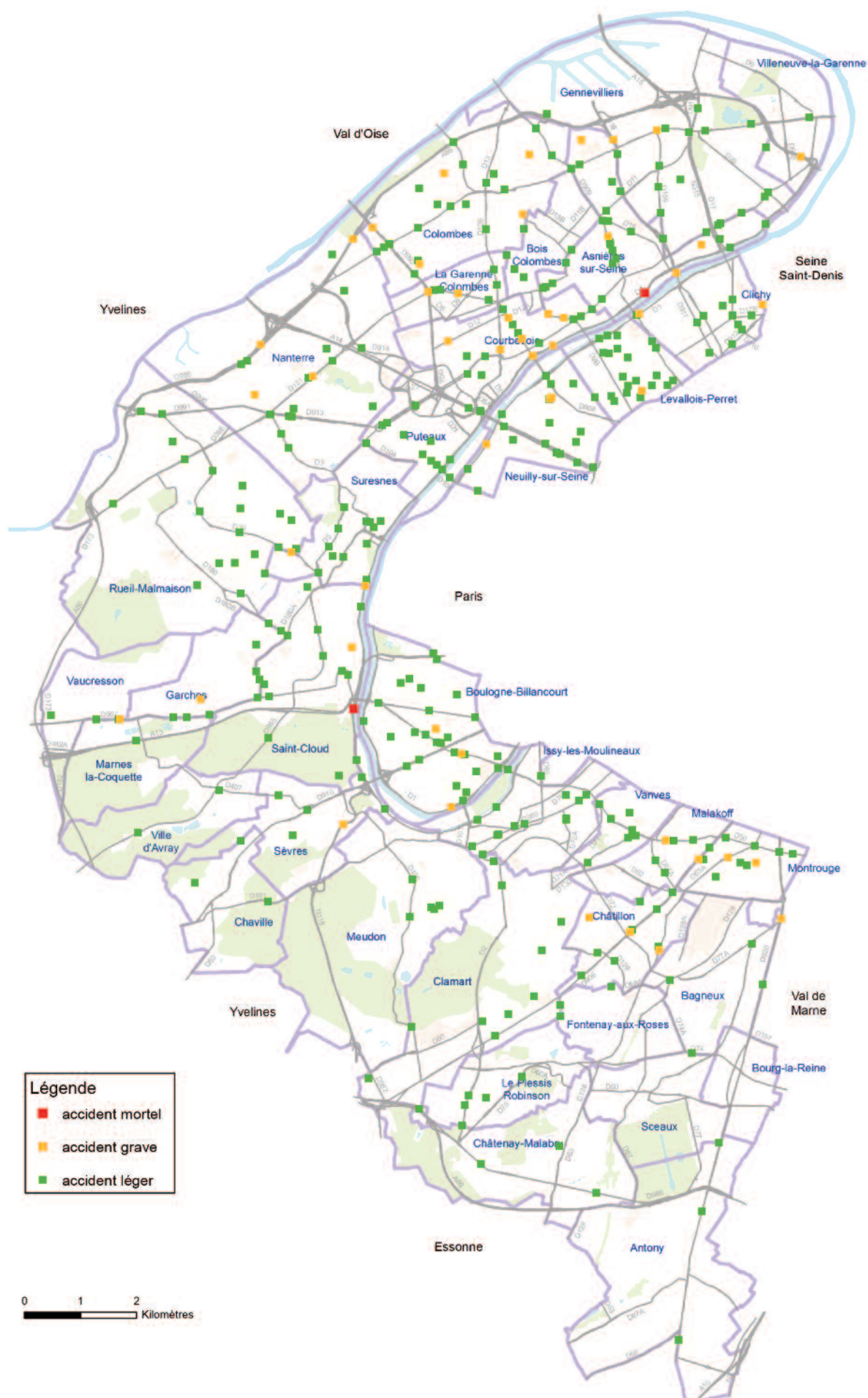
Vélo avec

	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	19	12	0	3	9	120	9	2	4
Gravité	31,6%	16,7%	0%	33,3%	11,1%	6,7%	33,3%	0,0%	0%

Nota : la gravité calculée pour un petit nombre d'accidents est peu pertinente.

Les vélos sont principalement en conflit avec un véhicule léger (67% des cas), puis avec un piéton (7% des cas). Dans 11% des accidents de vélos, le cycliste était seul. Les accidents de vélos sont moins graves que les accidents de piétons et de deux roues motorisés.

Les accidents de cyclomoteurs en 2015



Les accidents de cyclomoteurs

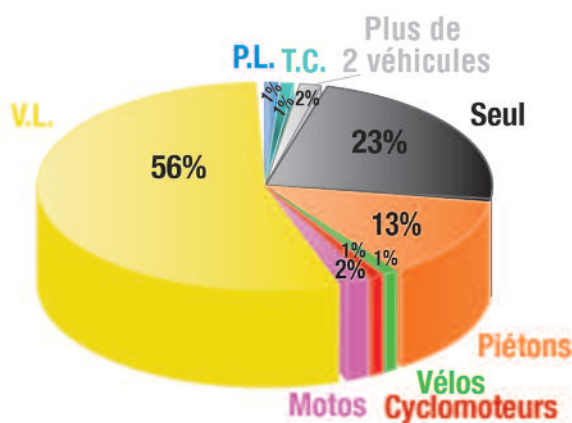


	Accidents de cyclomoteurs	Les victimes de ces accidents			dont les victimes cyclomotoristes			Nombre de cyclomoteurs impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
2011	457	4	58	454	2	51	389	467
%	18,8%	19%	14,5%	19%	9,5%	12,8%	16,3%	9,6%
2012	419	1	54	399	1	47	370	424
%	16,3%	3,3%	13,6%	16%	3,3%	11,8%	14,9%	8,5%
2013	435	1	51	421	0	49	368	441
%	16,6%	4,3%	15%	16,2%	0%	14,4%	14,1%	8,8%
2014	453	0	50	461	0	41	395	459
%	16,2%	0%	11,6%	16,9%	0%	9,5%	14,5%	8,7%
2015	391	2	54	378	2	42	317	395
%	14,4%	7,7%	12,9%	14,2%	7,7%	10,0%	11,9%	7,5%

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

Le nombre d'accidents de cyclomoteurs a diminué cette année. Les cyclomoteurs sont impliqués dans 14,4% des accidents. Les principales victimes des accidents de cyclomoteurs sont leurs utilisateurs mais aussi quelques piétons.

Types de conflits impliquant les cyclomoteurs

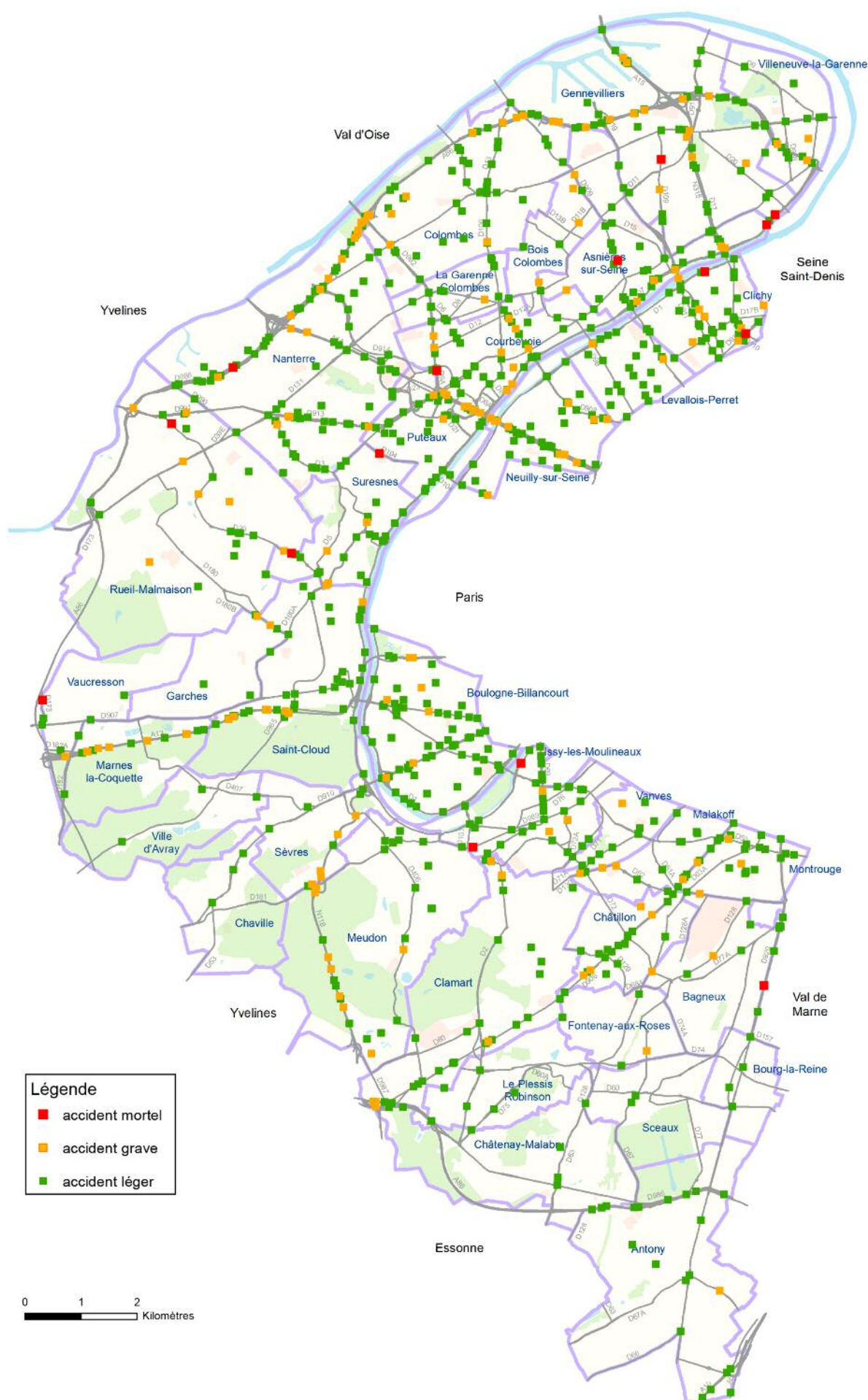


Cyclomoteur avec


	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	91	49	3	3	8	220	5	3	9
Gravité	22,0%	18,4%	33,3%	0,0%	0,0%	8,2%	20,0%	0,0%	33,3%

Les accidents de cyclomoteurs les plus fréquents se produisent avec un véhicule léger (56% des cas). Ensuite viennent les accidents de cyclomoteurs seuls, c'est à dire sans tiers (23% des cas) qui sont aussi les plus graves.

Les accidents de motos en 2015



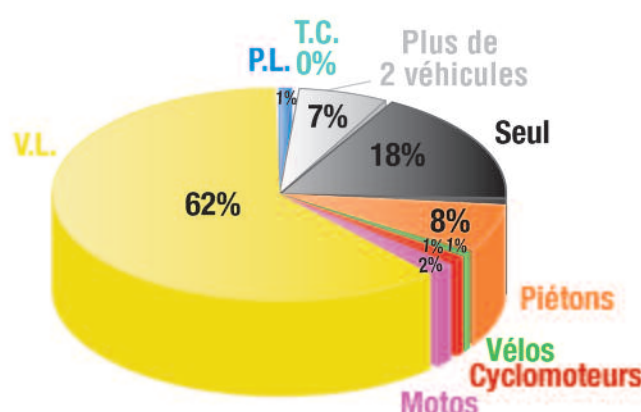
Les accidents de motos









	Accidents de motos	Les victimes de ces accidents			dont les victimes motards			Nombre de motos impliquées
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
 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%
2012	971	15	188	845	12	166	745	990
%	37,8%	50%	47,4%	34%	40%	41,8%	30%	19,7%
2013	974	10	138	896	9	125	792	993
%	37,2%	43,5%	40,6%	34,4%	39,1%	36,8%	30,4%	19,8%
2014	1 050	15	179	974	11	157	834	1 073
%	37,6%	62,5%	41,5%	35,8%	45,8%	36,4%	30,6%	20,3%
2015	989	15	180	884	14	170	780	1 017
%	36,5%	57,7%	42,9%	33,1%	53,8%	40,5%	29,2%	19,4%

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

Les accidents de motos ont diminué comme l'ensemble des accidents en 2015 par rapport à 2014. Dans ces accidents, 15 personnes sont décédées : 14 motards et 1 piéton ; ils sont responsables de 58% de l'ensemble des tués et de 43% de l'ensemble des blessés hospitalisés.

Types de conflits impliquant les motos




 Moto avec									
	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	181	76	9	8	18	617	12	4	64
Gravité	25,4%	10,5%	11,1%	0,0%	11,1%	17,7%	25,0%	25,0%	25,0%

Le nombre et la gravité des accidents de motos seules, c'est à dire sans tiers, sont importants. Ils représentent 18% des accidents de motos avec un taux de gravité égal à 25%, dans lesquels notamment, 6 motards ont perdu la vie .

Les accidents de V.L. en 2015



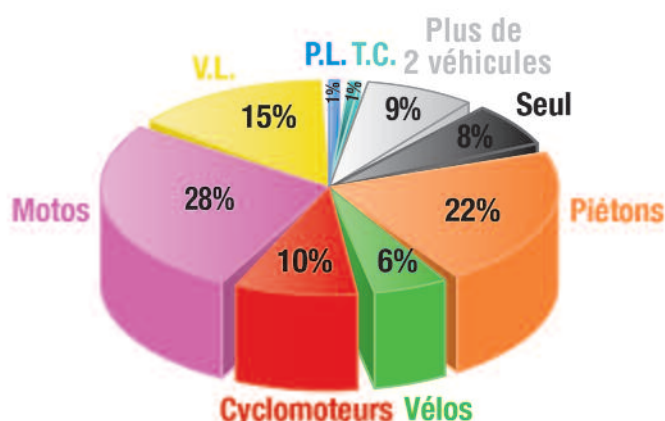
Les accidents de V.L. (véhicules légers)









	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	
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%
2012	2 087	13	306	2 059	3	71	754	2 696
%	81,3%	43,3%	77,1%	82,8%	10%	17,9%	30,3%	53,8%
2013	2 041	13	250	2 076	3	68	722	2 602
%	77,9%	56,5%	73,5%	79,8%	13%	20%	27,7%	51,9%
2014	2 147	10	319	2 115	4	109	734	2 725
%	77%	41,7%	74%	77,6%	16,7%	25,3%	26,9%	51,5%
2015	2 163	15	314	2 171	3	96	821	2 814
%	79,8%	57,7%	74,8%	81,3%	11,5%	22,9%	30,8%	53,8%

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

Les V.L. représentent 62% des véhicules impliqués dans l'ensemble des accidents. Ils sont présents dans 80% des conflits et sont très souvent opposés aux autres catégories d'usagers. Seulement 22% des accidents impliquent uniquement des V.L. Leurs occupants représentent à peine un tiers des victimes, les autres victimes sont des piétons ou des usagers de deux-roues ; caractéristique du milieu urbain.

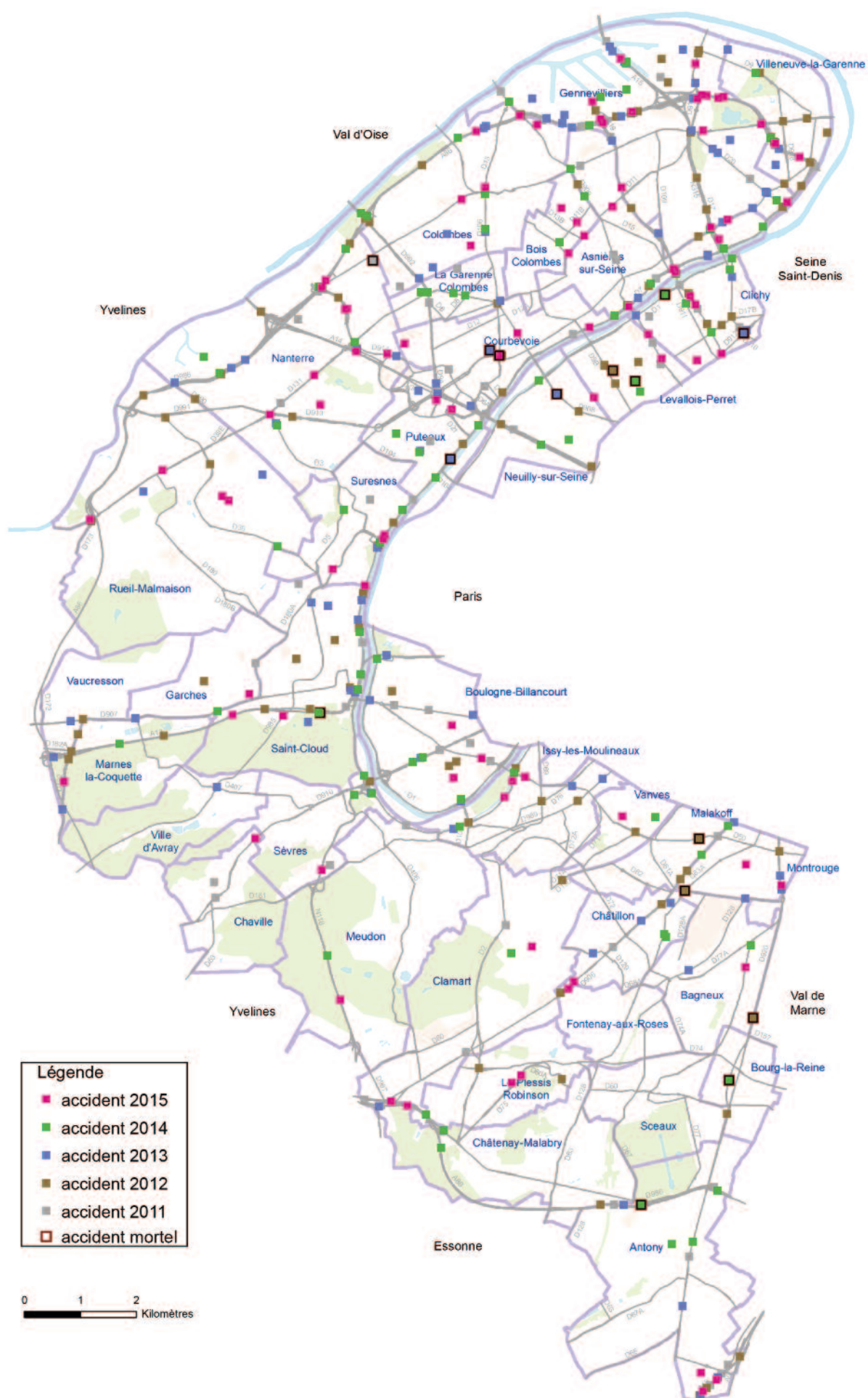
Types de conflits impliquant les véhicules légers




 V.L. avec	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	165	473	120	220	617	329	26	22	191
Gravité	19,4%	15,2%	6,7%	8,2%	17,7%	6,4%	3,8%	4,5%	17,3%

Les accidents entre V.L. sont assez rares compte tenu du nombre élevé de V.L. impliqués dans l'ensemble des accidents. Ils sont peu graves. Par contre, les conflits de V.L. avec un piéton ou un deux-roues sont fréquents (respectivement 22% et 44% des cas) et ont une gravité plus élevée.

Les accidents de P.L. de 2011 à 2015



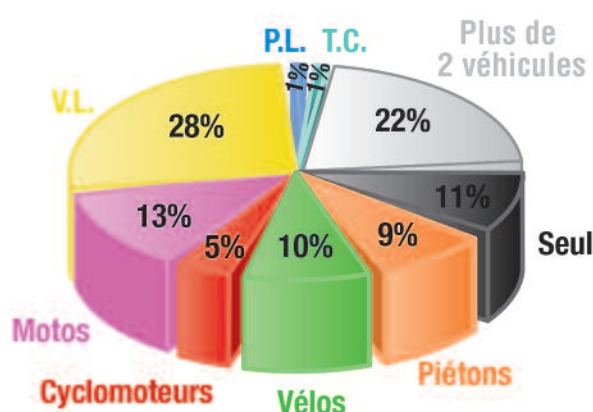
Les accidents de P.L. (poids-lourds)









	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	
 2011	78	2	16	73	0	3	9	81
%	3,2%	9,5%	4%	3,1%	0%	0,8%	0,4%	1,7%
2012	108	5	21	96	0	3	15	117
%	4,2%	16,7%	5,3%	3,9%	0%	0,8%	0,6%	2,3%
2013	98	4	21	81	0	4	18	104
%	3,7%	17,4%	6,2%	3,1%	0%	1,2%	0,7%	2,1%
2014	84	4	13	81	0	1	8	87
%	3%	16,7%	3%	3%	0%	0,2%	0,3%	1,6%
2015	94	1	11	101	0	0	17	95
%	3,5%	3,8%	2,6%	3,8%	0,0%	0,0%	0,6%	1,8%

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 mais ont le taux de gravité le plus élevé, supporté par les autres usagers puisque leurs occupants sont généralement épargnés. En 2015, les accidents de P.L. ont fait 1 tué et 112 blessés parmi les autres usagers, et 17 blessés parmi leurs occupants.

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



 P.L. avec									
	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	10	9	9	5	12	26	1	1	21
Gravité	0,0%	22,2%	33,3%	20,0%	25,0%	3,8%	0,0%	0,0%	9,5%

Les accidents de P.L. les plus graves se produisent avec une moto ou un piéton. Les collisions multiples, c'est à dire avec plus de deux véhicules, sont assez fréquentes pour les P.L. (22% des accidents).

Les accidents de T.C. de 2011 à 2015



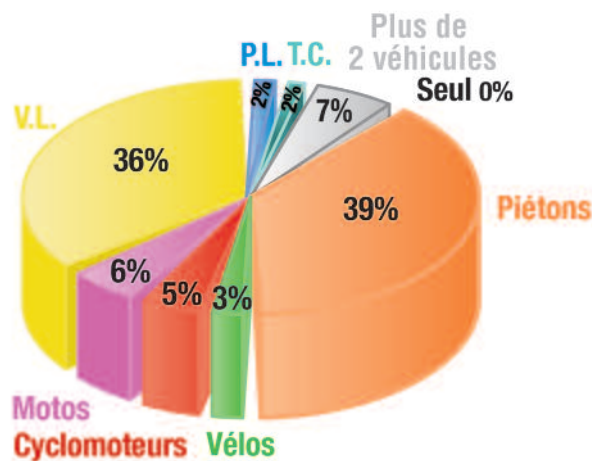
Les accidents de T.C. (Transports en Commun)

	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	
2011	52	1	10	55	0	0	15	53
%	2,1%	4,8%	2,5%	2,3%	0%	0%	0,6%	1,1%
2012	58	3	13	57	0	4	15	58
%	2,3%	10%	3,3%	2,3%	0%	1%	0,6%	1,2%
2013	54	0	9	56	0	0	16	54
%	2,1%	0%	2,6%	2,2%	0%	0%	0,6%	1,1%
2014	54	0	7	60	0	0	27	55
%	1,9%	0%	1,6%	2,2%	0%	0%	1%	1%
2015	61	1	8	68	0	0	27	62
%	2,2%	3,8%	1,9%	2,5%	0,0%	0,0%	1,0%	1,2%

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

Les accidents impliquant un véhicule de transport en commun sont assez rares, 61 ont eu lieu en 2015. Un T.C. est impliqué dans un accident mortel cette année. Il n'y a pas de victime grave parmi leurs usagers et seulement 27 blessés légers (4 conducteurs et 23 passagers).

Types de conflits impliquant les véhicules de T.C.



	T.C. avec								
		Seul	Piétons	Vélos	Cyclomoteurs	Motos	V.L.	P.L.T.C. 2 véhicules	Plus de 2 véhicules
Accidents		0	24	2	3	4	22	1	4
Gravité		0,0%	25,0%	0,0%	0,0%	25,0%	4,5%	0,0%	25,0%

Les accidents de T.C. avec un piéton sont fréquents (39% des cas) et sont les plus graves. Les usagers de T.C. sont préservés dans notre département.

