

# Accidents corporels de la circulation routière dans les Hauts-de-Seine en 2016

## 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 (ONISR) 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 (ODSR), géré par la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA), administre les données locales et assure notamment l'exhaustivité du fichier. Il les transmet aux services techniques du Département 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 (IGN) et du schéma directeur de la voirie départementale.

# Editorial

En 2016, dans les Hauts-de-Seine, nous avons déploré le décès de 28 personnes, 462 blessés hospitalisés et 2 839 blessés non hospitalisés dans les 2 863 accidents corporels de la circulation routière recensés.

L'accidentalité départementale se dégrade depuis quelques années et plus fortement que sur d'autres territoires. Tandis que le nombre de tués baisse de près de 15% à Paris et en Île-de-France, deux personnes de plus qu'en 2015 ont perdu la vie sur nos routes.

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](http://www.hauts-de-seine.fr) et [www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr](http://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.

## SOMMAIRE

### STATISTIQUES GENERALES

L'année 2016 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 catégorie d'usagers _____	9
Les victimes par catégorie d'usagers _____	10
Âge des victimes par catégorie d'usagers _____	10
Les piétons et les véhicules impliqués _____	11
Âge des piétons et des conducteurs impliqués _____	11
Les accidents par commune en 2016 _____	12
Répartition des accidents par réseau routier, hors ou en intersection, selon les conditions atmosphériques _____	13
Densité d'accidents par section de 2012 à 2016 _____	14
Taux d'accidents par section de 2012 à 2016 _____	15
Les trafics routiers en 2016 _____	16
Les lieux de concentration d'accidents de 2012 à 2016 _____	17
Les accidents corporels en 2016 _____	18
Les accidents en trafic de nuit (de 21h à 7h) en 2016 _____	20
Répartition chronologique des accidents _____	21

### ACCIDENTS SELON LES CATÉGORIES

Pour chaque catégorie :

- la carte des accidents de 2016 ou de 2012 à 2016 (selon le nombre) ;
- le nombre d'accidents et de victimes par an, et les types de conflits.

Les accidents de piétons en 2016 _____	22
Les accidents de vélos de 2012 à 2016 _____	24
Les accidents de cyclomoteurs en 2016 _____	26
Les accidents de motos en 2016 _____	28
Les accidents de VL (véhicules légers) en 2016 _____	30
Les accidents de PL (poids lourds) de 2012 à 2016 _____	32
Les accidents de TC (transports en commun) de 2012 à 2016 _____	34

# L'année 2016 en bref

**2 863 accidents corporels**

**28 tués**

**462 blessés hospitalisés (BH)**

**2 839 blessés non hospitalisés (BNH)**

## Le bilan 2016

5,6% d'accidents et 6,9% de blessés de plus qu'en 2015, et deux tués de plus. En constante augmentation, le nombre d'accidents est supérieur de 9% à la moyenne des 5 dernières années. Le nombre de tués sur nos routes est également supérieur à la moyenne quinquennale.

## 28 accidents mortels et 28 tués

**10 piétons tués**, c'est le double du constat de 2015 ; 4 avaient plus de 85 ans.

**18 usagers de véhicules tués (1 en vélo, 12 en moto et 5 en véhicule léger)**, dont la moitié dans des accidents sans tiers et 4 sur voies rapides

**8 tués** dans des accidents survenus de nuit et **6 tués** durant un week-end

**7 femmes** (toutes piétonnes) et **21 hommes** (dont 3 piétons, 1 cycliste, 12 motards et 5 conducteurs de VL) sont morts en 2016.

Les 28 accidents mortels ont impliqué **12 piétons, 1 vélo, 15 motos, 22 véhicules légers et 1 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 10 km. Ils sont réalisés pour 42% en marche à pied, 1% à 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, puis de soustraire les déplacements sur rails.

# Les Hauts-de-Seine

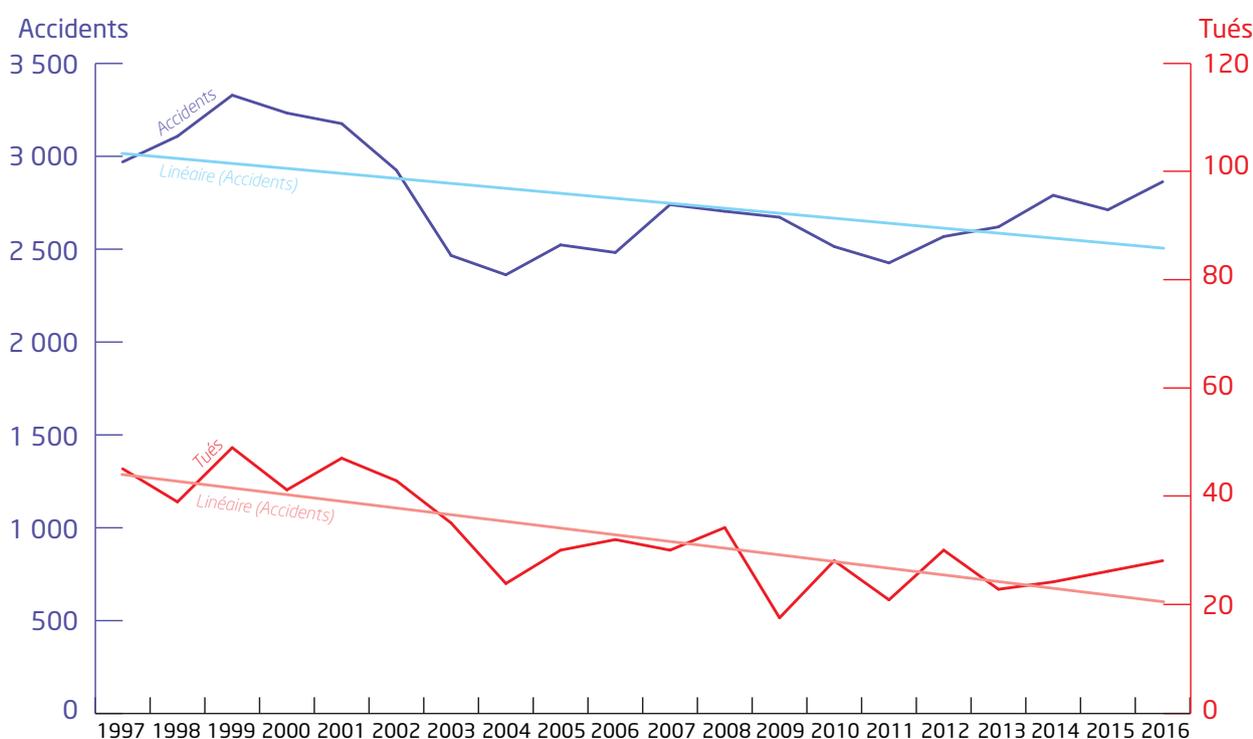
Avec 1 607 604 habitants estimés en 2016 et une superficie de 176 km<sup>2</sup>, le département des Hauts-de-Seine est le plus petit et le plus densément peuplé de France après Paris. Par rapport à la région Île-de-France, il représente 16,3% de la population et seulement 1,5% du territoire.

Sur les 96 départements métropolitains français, en 2016, le département des Hauts-de-Seine est :

- le 5<sup>e</sup> en nombre d'habitants ;
- le 4<sup>e</sup> en nombre d'accidents corporels de la circulation routière ;
- le 56<sup>e</sup> 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 1997 à 2016, 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 2 970 en 1997 et 2 863 en 2016, celui des tués est passé de 45 en 1997 à 28 en 2016. Les variations durant cette période montrent néanmoins une tendance linéairement à la baisse, malgré les augmentations de ces 5 dernières années.

## Le réseau routier des Hauts-de-Seine (au 1<sup>er</sup> janvier 2016)

Au 1<sup>er</sup> janvier 2006 une majeure partie des routes nationales a été reclassée 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 (autoroutes et RN) 60 km  
- réseau départemental 325 km  
- réseau communal 1 850 km

# Les repères

## Les accidents et les victimes en 2016

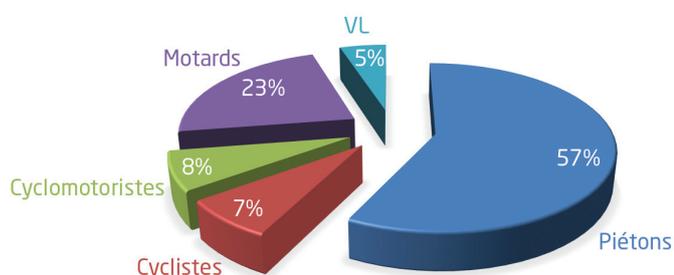
En 2016	Paris	Hauts-de-Seine	Île-de-France	France
Accidents	6 466 (+5,1%)	2 863 (+5,6%)	19 322 (+3,6%)	57 522 (+1,6%)
Tués	40 (-14,9%)	28 (+7,7%)	289 (-14,7%)	3 477 (+0,5%)
BH	767 (+9,3%)	462 (+10%)	4 913 (-1,2%)	27 187 (+2,2%)
BNH	6 542 (+4,6%)	2 839 (+6,4%)	17 287 (+0,6%)	45 458 (+2,8%)
Gravité	12,5% (+2,5%)	17,1% (+4,1%)	26,9% (-5,5%)	53,3% (+0,4%)

Entre parenthèses : évolution par rapport à 2015

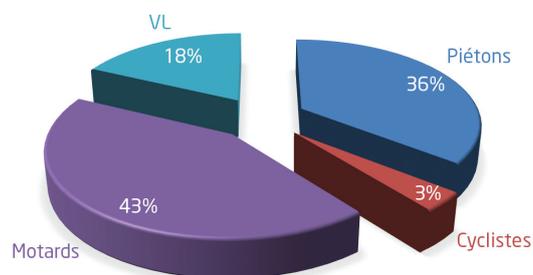
En 2016, le département des Hauts-de-Seine enregistre les plus fortes hausses de l'ensemble des territoires pour le nombre d'accidents et de victimes. Les indicateurs encourageants concernent le nombre de tués à Paris et en région Île-de-France qui enregistre une baisse de près de 15%.

## Répartition des tués sur la route en 2016

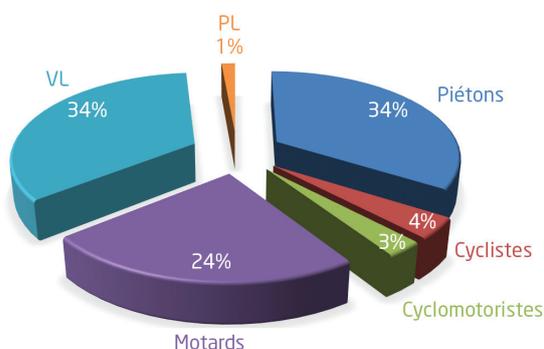
Paris



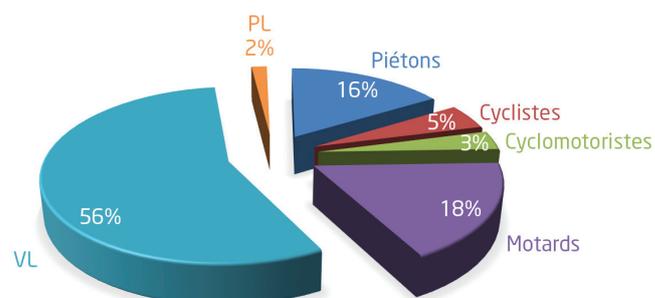
Hauts-de-Seine



Île-de-France



France



La proportion des piétons parmi les tués augmente partout et suit la densité urbaine, elle est la plus élevée à Paris. Dans les Hauts-de-Seine, les motards représentent 43% des tués, alors qu'en France les 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 (BH)** : victimes hospitalisée plus de 24 heures ;
- les **blessés non hospitalisés (BNH)** : 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 **BH**

Un **accident léger** est entendu comme un accident ayant provoqué au moins un **BNH**

## 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 2012 à 2016.

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

## Le taux

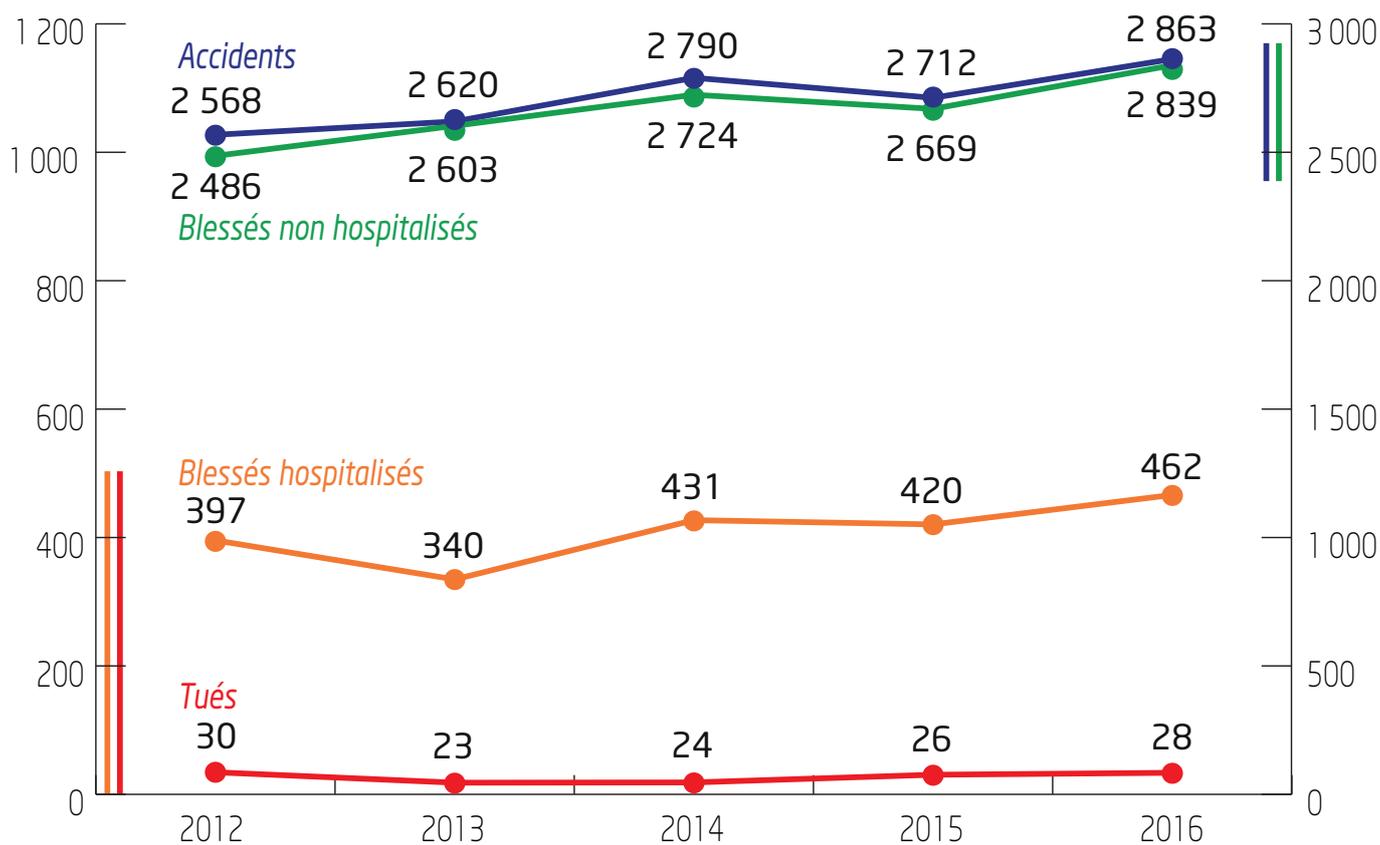
Nombre moyen annuel d'accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus en moyenne par an, pour la période 2012 à 2016.

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

## Les catégories :

 <b>Piéton</b>	 <b>Vélo</b>	 <b>Cyclo.</b> (Cyclomoteur)	 <b>Moto</b> (motocyclette)	 <b>VL</b> (véhicule léger et VU)	 <b>PL</b> (poids lourd)	 <b>TC</b> (transport en commun)
usager à pied, en trottinette ou en rollers	véhicule à au moins 2 roues sans moteur ou à moteur inférieur à 1 kw	véhicule à 2, 3 ou 4 roues, à moteur inférieur à 50 cm <sup>3</sup> ou 4 kw et n'excédant pas 45 km/h	véhicule à 2, 3 ou 4 roues, à moteur supérieur à 50 cm <sup>3</sup> , 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)

# Évolution des accidents et des victimes



En 2016, il s'est produit 2 863 accidents corporels occasionnant 28 tués, 462 blessés hospitalisés et 2 839 blessés non hospitalisés. Le nombre d'accidents et de blessés repart à la hausse malgré la petite inflexion enregistrée l'an dernier. Le nombre de tués augmente légèrement pour la quatrième année consécutive et s'approche du pic de 2012.

# Évolution des tués par catégorie d'usagers

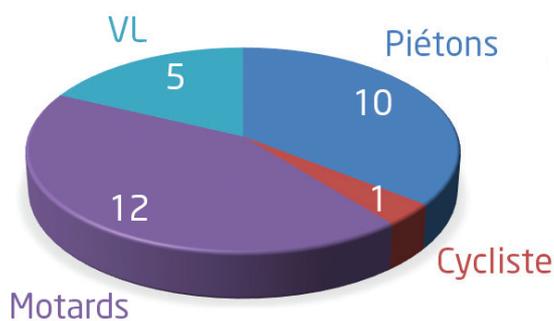


Avec deux tués de plus qu'en 2015 et quatre de plus qu'en 2014, la mortalité sur les routes en 2016 est supérieure à la moyenne des 5 dernières années.

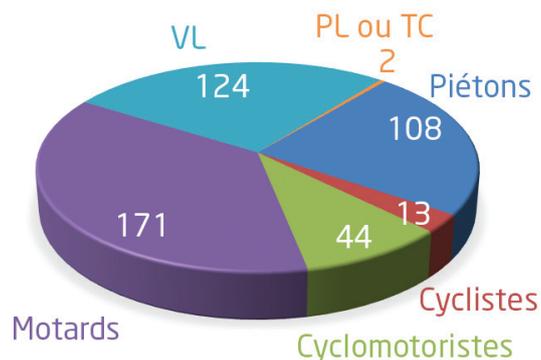
Les piétons sont deux fois plus nombreux à avoir perdu la vie qu'en 2015. Seuls, les usagers de deux-roues ont été légèrement plus épargnés en 2016.

# Les victimes par catégorie d'usagers

Tués

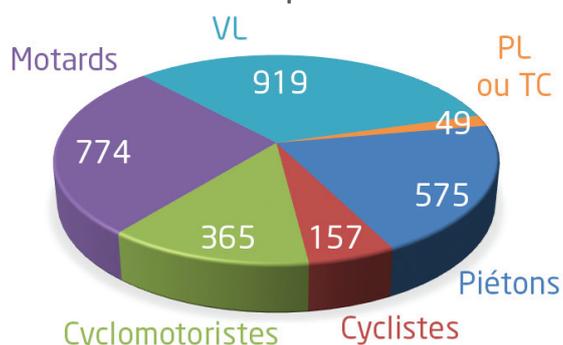


Blessés hospitalisés



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 (VL, PL et TC) n'en représentent respectivement que 11% et 22%.

Blessés non hospitalisés



# Âge des victimes par catégorie d'usagers

Les victimes % population								Total
0-13 ans 18,3%	Tués	0	1	0	0	0	0	1
	B.H.	20	2	0	0	6	0	28
	B.N.H.	133	8	4	8	56	7	216
14-17 ans 4,6%	Tués	0	0	0	0	1	0	1
	B.H.	8	0	7	2	1	0	18
	B.N.H.	45	12	55	6	16	1	135
18-24 ans 8,7%	Tués	0	0	0	4	0	0	4
	B.H.	7	0	12	23	20	0	62
	B.N.H.	68	18	126	113	148	3	476
25-59 ans 50%	Tués	4	0	0	8	2	0	14
	B.H.	41	9	24	141	82	2	299
	B.N.H.	214	101	176	620	611	32	1 754
60 ans et plus 18,5%	Tués	6	0	0	0	2	0	8
	B.H.	32	2	1	5	15	0	55
	B.N.H.	115	18	4	27	88	6	258
Total	Tués	10	1	0	12	5	0	28
	B.H.	108	13	44	171	124	2	462
	B.N.H.	575	157	365	774	919	49	2 839

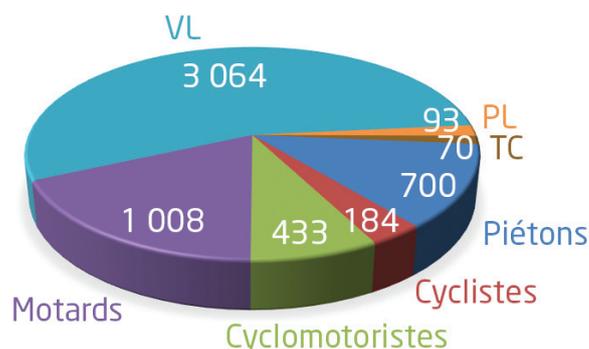
Un mineur est décédé en 2016 ; un cycliste âgé de 13 ans.

8 personnes parmi les « 60 ans et plus » sont décédées : 6 étaient piétons et 4 avaient plus de 85 ans. 2 étaient conducteurs de VL

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 et inversement.

# Les piétons et les véhicules impliqués

700 piétons et 4 730 véhicules ont été impliqués dans les accidents en 2016. Le milieu urbain explique la présence de nombreux piétons et deux-roues dans les accidents ; toutefois les véhicules légers restent largement majoritaires. Les PL et les TC sont très minoritaires.



## Âge des piétons et des conducteurs impliqués

Âge						
0 à 4	34	1	0	0	0	0
5 à 9	43	3	0	0	0	0
10 à 14	<b>90</b>	11	1	1	0	0
15 à 19	65	19	<b>115</b>	22	59	0
20 à 24	50	10	<b>92</b>	115	301	5
25 à 29	57	22	80	<b>167</b>	<b>431</b>	20
30 à 34	40	15	48	<b>146</b>	<b>366</b>	26
35 à 39	36	15	24	<b>138</b>	<b>381</b>	25
40 à 44	43	18	20	118	332	30
45 à 49	21	17	17	104	283	27
50 à 54	35	18	16	85	264	11
55 à 59	33	13	5	66	184	10
60 à 64	35	9	5	27	126	4
65 à 69	27	8	1	7	96	0
70 à 74	24	1	1	3	52	0
75 à 79	16	0	0	0	30	1
80 à 84	26	1	0	0	32	0
85 à 89	17	0	0	0	19	0
90 et plus	8	1	0	0	9	0
Total	700	182	425	999	2 965	159

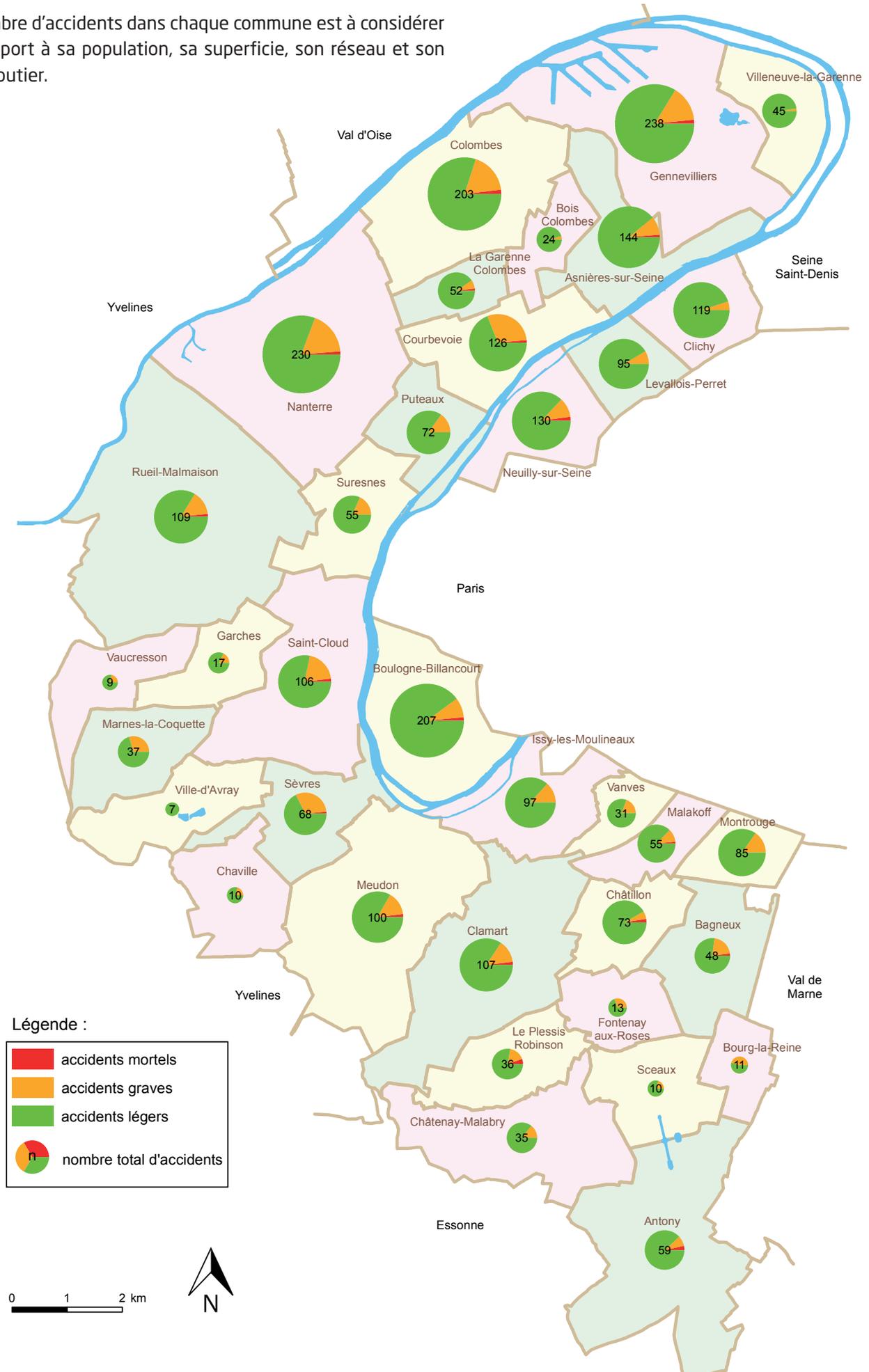
Nota : l'âge de certains conducteurs n'est pas renseigné

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 (55% de femmes et 45% d'hommes) ; les hommes sont trois fois plus nombreux que les femmes parmi les conducteurs impliqués (77% d'hommes et 23% de femmes).

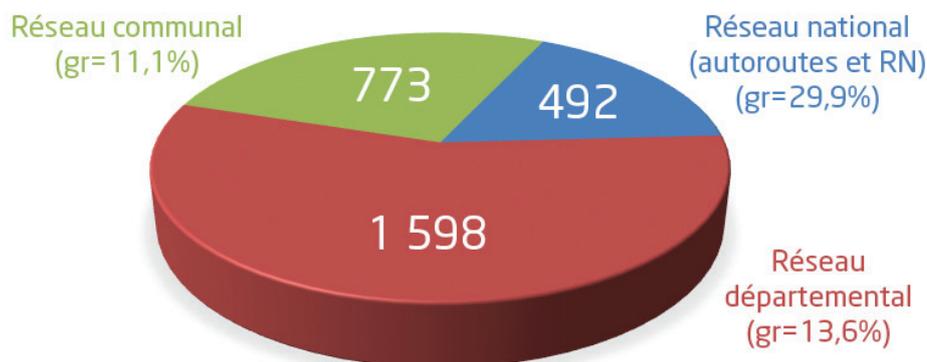
# Les accidents par commune en 2016

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



# Répartition des accidents

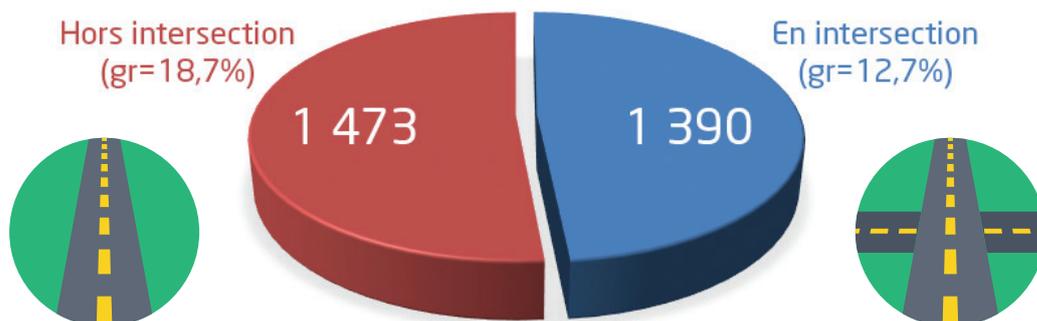
## Par catégorie de réseaux routiers



Les accidents se répartissent selon l'importance des réseaux, des trafics routiers supportés et le tissu urbain traversé. Ainsi, 56% 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.

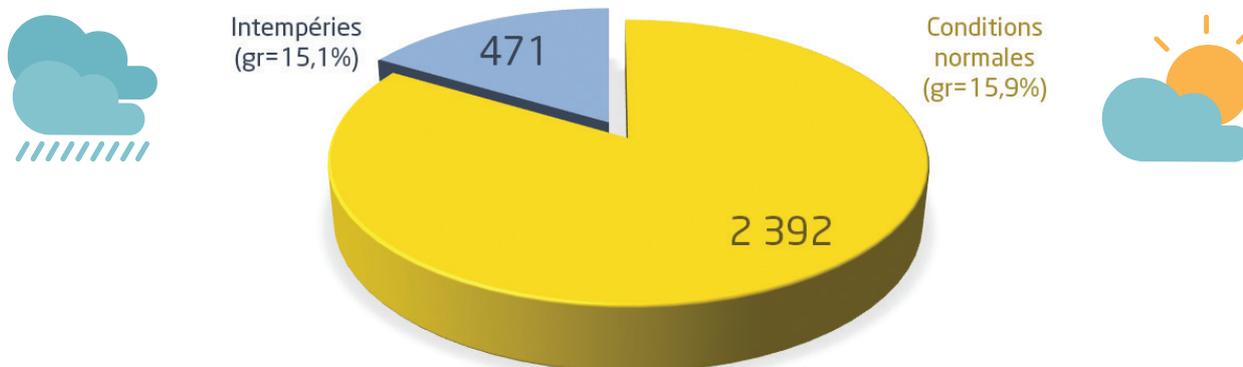
*Nota : Les accidents survenus à l'intersection de deux voies de catégories différentes sont affectés à la voie principale.*

## « 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 2012 à 2016

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

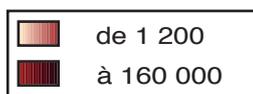




# Les trafics routiers en 2016



Légende :

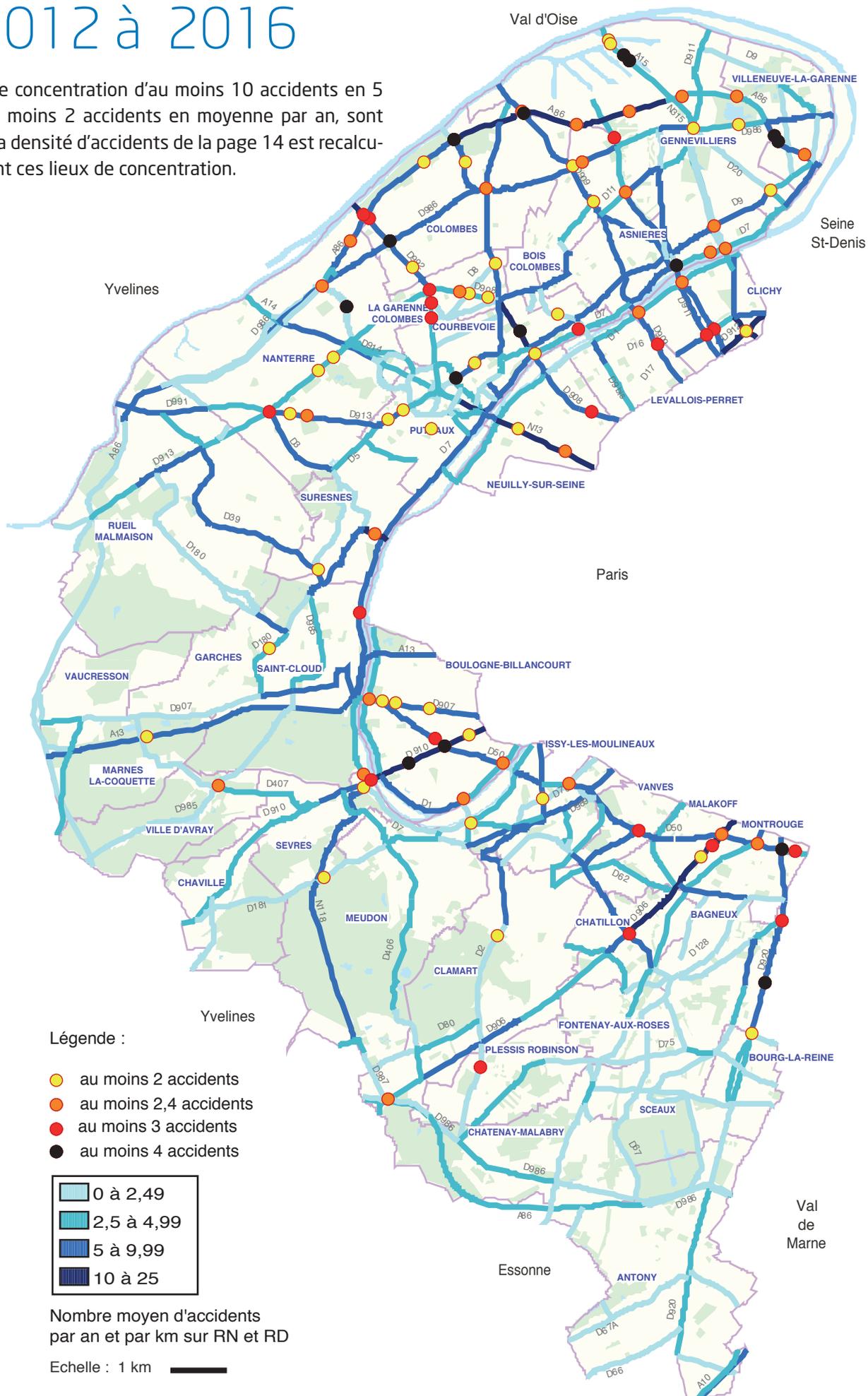


véhicules par jour en moyenne  
sur RN et RD

Echelle : 1 km

# Les lieux de concentration d'accidents de 2012 à 2016

103 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.



# 2 863 accidents corporels en 2016





# 432 accidents en trafic de nuit (de 21h à 7h) en 2016



# 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	2	1	1	2	2	0	1	8	18	18	12	15	14	7	8	11	10	17	19	18	18	7	8	3	220
février	5	3	5	3	0	3	2	8	22	19	7	7	13	9	11	22	14	11	17	14	14	8	11	9	237
mars	2	3	0	1	0	1	2	13	18	24	11	13	7	14	11	8	17	16	25	17	10	7	2	3	225
avril	2	1	4	3	1	1	4	4	18	26	9	6	8	17	12	9	13	13	22	22	8	5	6	4	218
mai	6	2	2	1	0	4	6	5	15	18	15	7	18	10	17	15	23	17	22	23	7	12	10	6	261
juin	1	2	1	0	2	0	1	14	16	24	10	13	9	9	14	12	21	22	14	33	15	6	8	3	250
juillet	5	7	2	2	1	2	0	8	5	18	7	7	8	4	12	17	15	22	19	24	29	6	10	8	238
août	0	0	2	2	0	1	3	3	8	13	8	12	9	7	7	8	9	16	14	13	13	7	3	3	161
septembre	8	4	3	3	1	2	4	13	22	24	10	17	12	10	11	16	23	17	25	15	15	10	7	8	280
octobre	4	2	2	1	1	4	3	11	15	20	9	13	19	15	9	27	27	25	23	14	22	9	6	5	286
novembre	3	5	5	1	2	2	3	10	17	18	14	14	15	17	14	9	19	25	27	18	15	7	6	6	272
décembre	2	3	2	3	2	2	6	9	13	17	8	8	10	13	13	10	16	15	20	14	9	12	7	1	215
<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>33</b>	<b>29</b>	<b>22</b>	<b>12</b>	<b>22</b>	<b>35</b>	<b>106</b>	<b>187</b>	<b>239</b>	<b>120</b>	<b>132</b>	<b>142</b>	<b>132</b>	<b>139</b>	<b>164</b>	<b>207</b>	<b>216</b>	<b>247</b>	<b>225</b>	<b>175</b>	<b>96</b>	<b>84</b>	<b>59</b>	<b>2863</b>

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

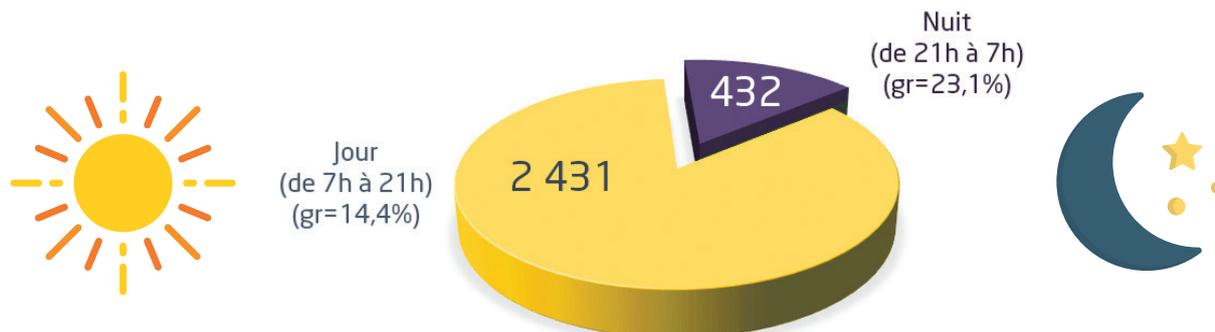
Accidents	0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Total
lundi	6	2	3	2	0	1	5	17	29	46	14	22	25	18	26	30	26	35	43	21	16	8	8	9	412
mardi	3	5	1	2	1	1	3	14	41	46	23	15	26	24	20	23	38	37	38	37	26	11	12	5	452
mercredi	5	4	4	1	1	4	3	21	34	45	28	19	15	17	15	24	31	36	42	52	38	18	8	9	474
jeudi	5	2	2	2	2	5	7	22	36	48	23	33	20	25	21	25	38	41	38	32	18	15	10	5	475
vendredi	5	5	3	1	3	2	6	17	31	35	18	18	28	23	21	29	35	29	44	43	32	21	16	13	478
samedi	7	4	9	3	3	3	7	6	7	13	8	16	16	15	25	16	23	24	26	23	26	12	19	8	319
dimanche	9	11	7	11	2	6	4	9	9	6	6	9	12	10	11	17	16	14	16	17	19	11	11	10	253
<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>33</b>	<b>29</b>	<b>22</b>	<b>12</b>	<b>22</b>	<b>35</b>	<b>106</b>	<b>187</b>	<b>239</b>	<b>120</b>	<b>132</b>	<b>142</b>	<b>132</b>	<b>139</b>	<b>164</b>	<b>207</b>	<b>216</b>	<b>247</b>	<b>225</b>	<b>175</b>	<b>96</b>	<b>84</b>	<b>59</b>	<b>2863</b>

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 16 à 20 heures, sauf en août, et les samedis et dimanches.

En moyenne, il se produit 7,8 accidents par jour, un toutes les trois heures. D'une façon générale, la gravité augmente avec la fluidité du trafic.

## Selon les périodes : trafic de jour et trafic de nuit

Seulement 15% des accidents se produisent de nuit entre 21 heures et 7 heures, alors que 29% des accidents mortels se concentrent durant les 10 heures de nuit. Deux piétons, quatre motards et deux conducteurs de VL sont décédés de nuit.



# Les accidents de piétons en 2016



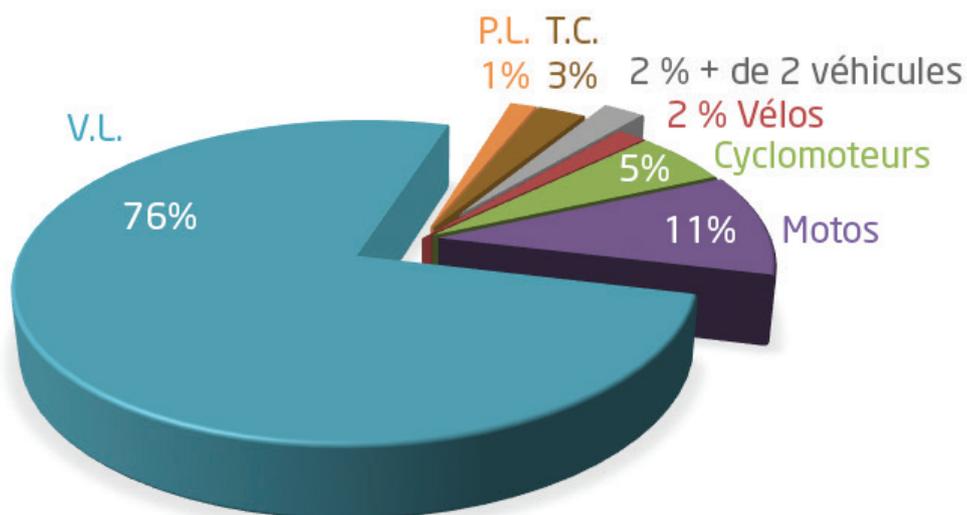
# Les accidents de piétons

	Accidents de piétons	Les victimes de ces accidents			dont les victimes piétons			Nombre de piétons impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
2012 %	557 21,7%	13 43,3%	102 25,7%	499 20,1%	13 43,3%	96 24,2%	462 18,6%	580 11,6%
2013 %	624 23,8%	10 43,5%	87 25,6%	583 22,4%	10 43,5%	84 24,7%	547 21%	653 13%
2014 %	657 23,5%	7 29,2%	113 26,2%	595 21,8%	7 29,2%	105 24,4%	547 20,1%	675 12,8%
2015 %	641 23,6%	5 19,2%	97 23,1%	597 22,4%	5 19,2%	94 22,4%	563 21,1%	674 12,9%
2016 %	674 23,5%	12 42,9%	112 24,2%	619 21,8%	10 35,7%	108 23,4%	575 20,3%	700 12,6%

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

En 2016, 700 piétons ont été impliqués dans 674 accidents, soit dans 23,5% de l'ensemble des accidents. Les piétons représentent 35,7% des tués. Le nombre d'accidents de piétons est en augmentation ; 2 usagers de véhicules ont été tués et 48 blessés dans un accident avec piétons en 2016.

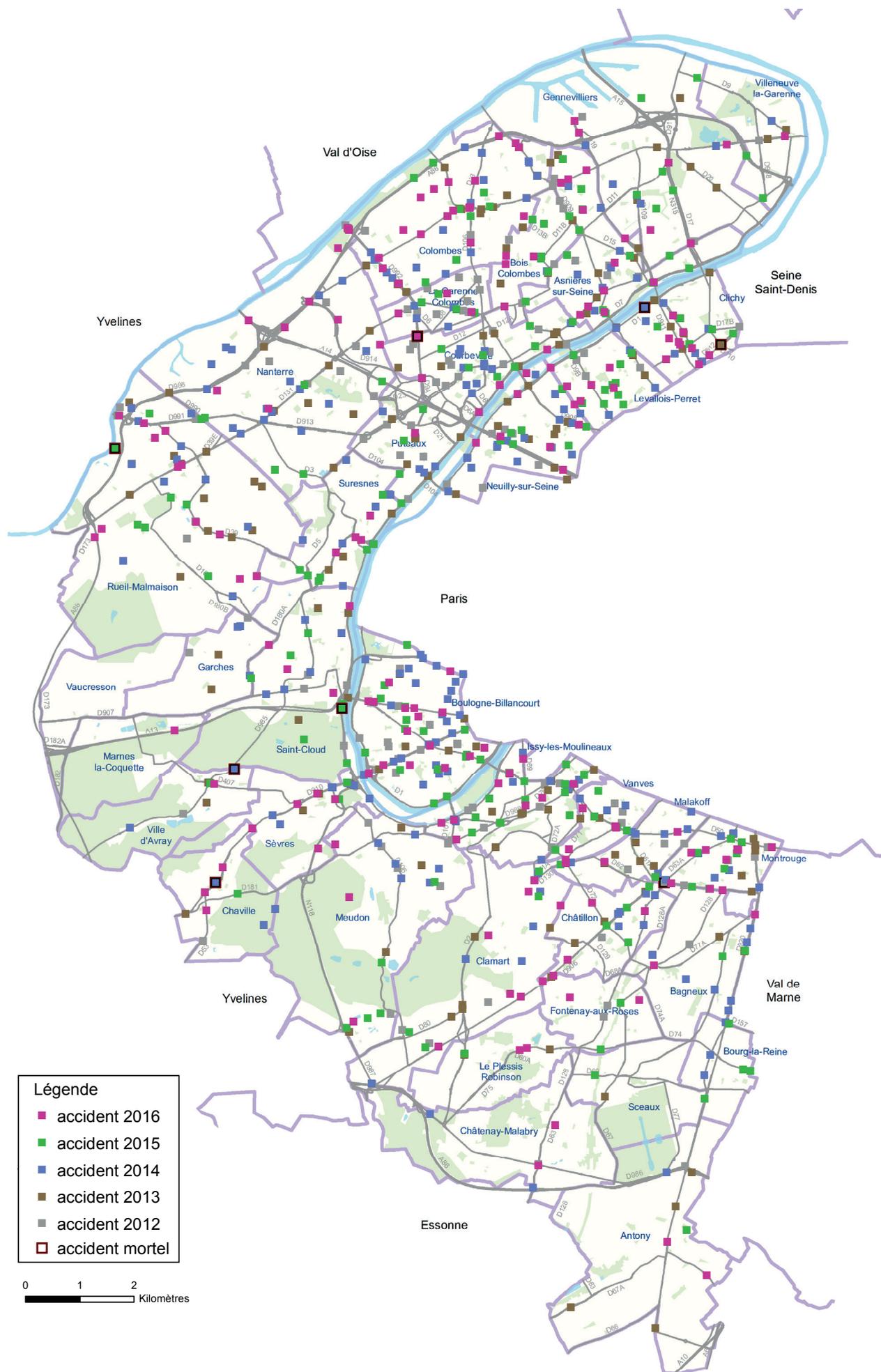
## Types de conflits impliquant les piétons



Piéton avec							2 véhicules et plus
Accidents	11	37	71	511	10	18	16
Gravité	9,1%	18,9%	12,7%	17%	40%	27,8%	50%

76% des accidents de piétons se produisent avec un véhicule léger et 18% avec un deux-roues. Les 10 piétons tués ont été en conflit avec 1 moto, 9 VL, et 1 PL.

# Les accidents de vélos de 2012 à 2016



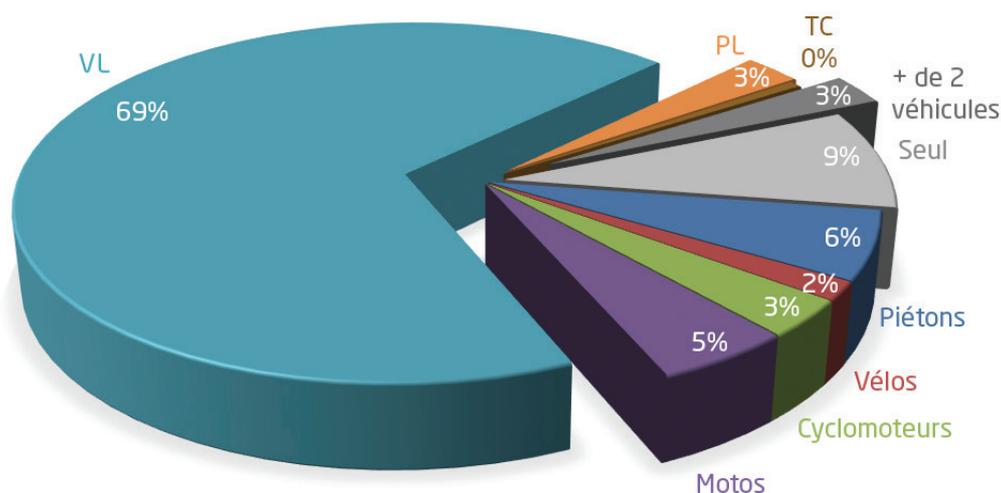
# Les accidents de vélos

	Accidents de vélos	Les victimes de ces accidents			dont les victimes cyclistes			Nombre de vélos impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
2012 %	146 5,7%	1 3,3%	10 2,5%	143 5,8%	1 3,3%	10 2,5%	125 5%	149 3%
2013 %	166 6,3%	1 4,3%	11 3,2%	158 6,1%	1 4,3%	10 2,9%	140 5,4%	167 3,3%
2014 %	219 7,8%	3 12,5%	21 4,9%	202 7,4%	2 8,3%	18 4,2%	179 6,6%	219 4,1%
2015 %	178 6,6%	2 7,7%	20 4,8%	166 6,2%	2 7,7%	18 4,3%	144 5,4%	178 3,4%
2016 %	181 6,3%	1 3,6%	15 3,2%	175 6,2%	1 3,6%	13 2,8%	157 5,5%	184 3,3%

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

En 2016, 181 accidents de vélos se sont produits et représentent 6,3% des accidents. Ceci constitue une augmentation progressive sur les 5 années si l'on exclut le pic de 2014. Un cycliste de 13 ans est décédé dans un conflit avec une moto.

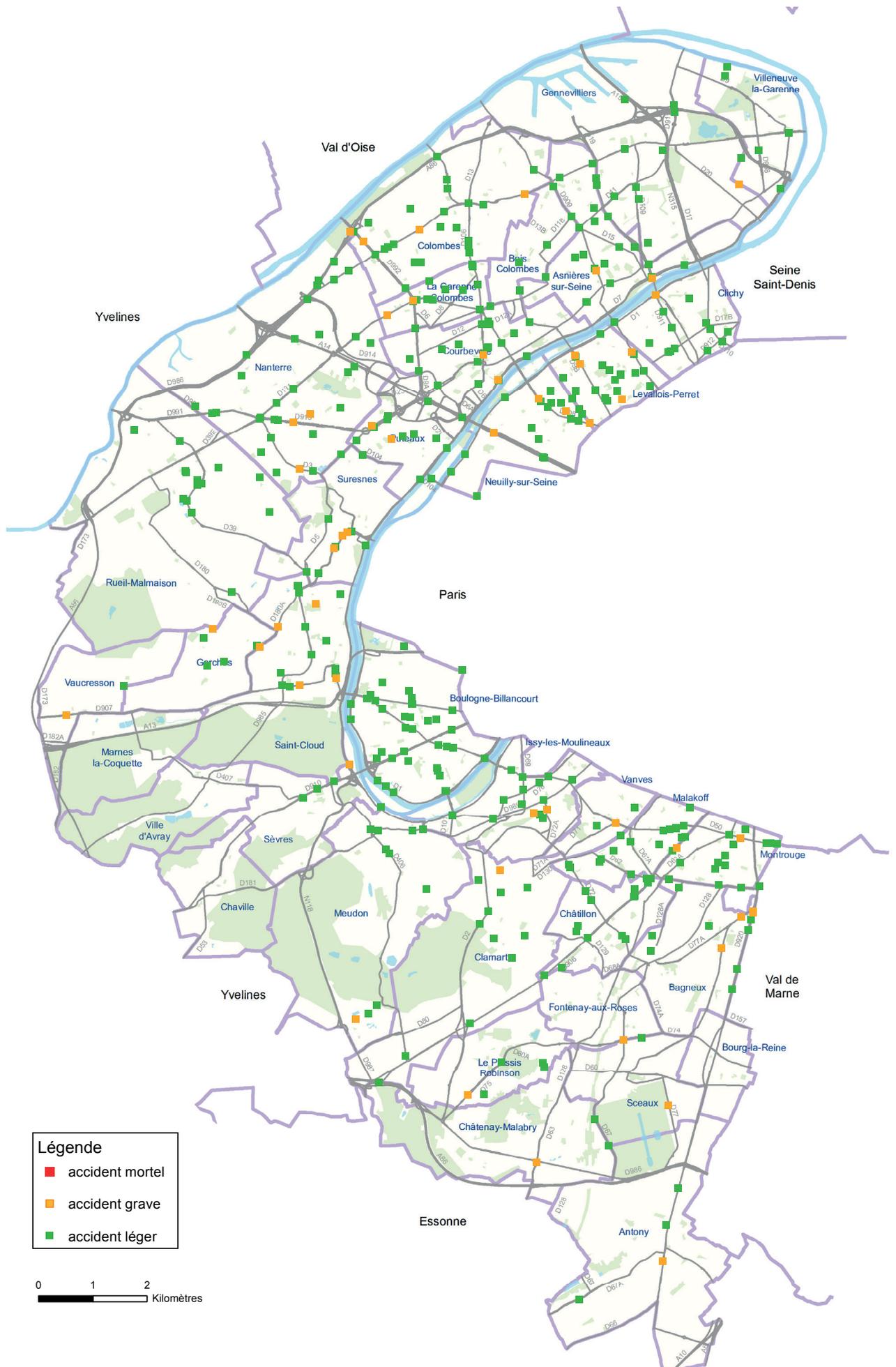
## Types de conflits impliquant les vélos



Vélo avec	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	16	11	3	6	9	125	5	1	5
Gravité	18,8%	9,1%	33,3%	16,7%	11,1%	4,8%	20%	0%	20%

Les vélos sont principalement en conflit avec un véhicule léger (69% des cas), puis avec un piéton (6% des cas). Dans 9% des accidents de vélos, le cycliste était seul. Les accidents de vélos sont les moins graves.

# Les accidents de cyclomoteurs en 2016



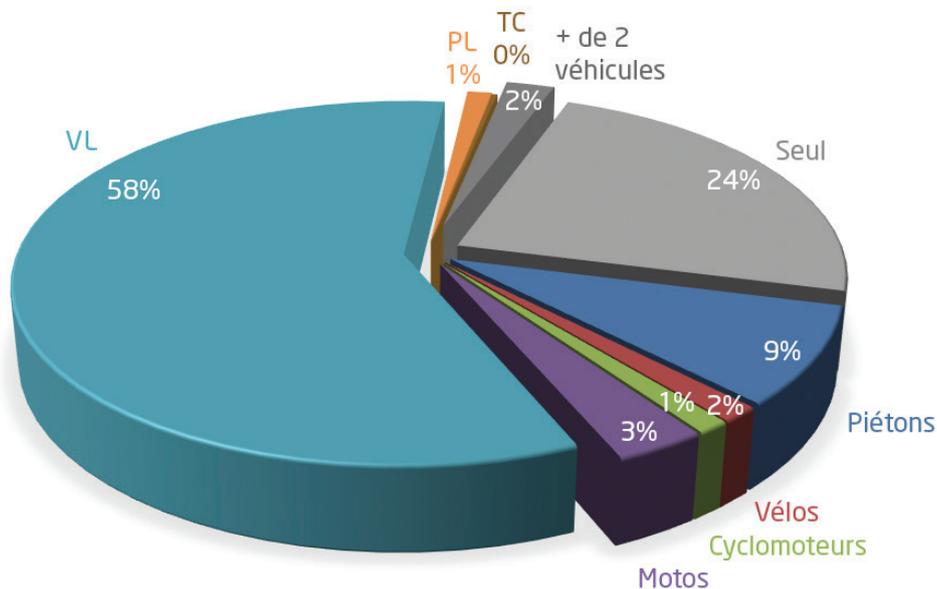
# Les accidents de cyclomoteurs

	Accidents de cyclomoteurs	Les victimes de ces accidents			dont les victimes cyclomotoristes			Nombre de cyclomoteurs impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
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%	11,9%	7,5%
2016	426	0	52	417	0	44	365	433
%	14,9%	0%	11,3%	14,7%	0%	9,5%	12,9%	7,8%

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

Le nombre d'accidents de cyclomoteurs, plus élevé qu'en 2015, est inférieur à 2013 et 2014. Les cyclomoteurs sont impliqués dans 14,9% des accidents. Les principales victimes des accidents de cyclomoteurs sont leurs utilisateurs mais aussi quelques piétons.

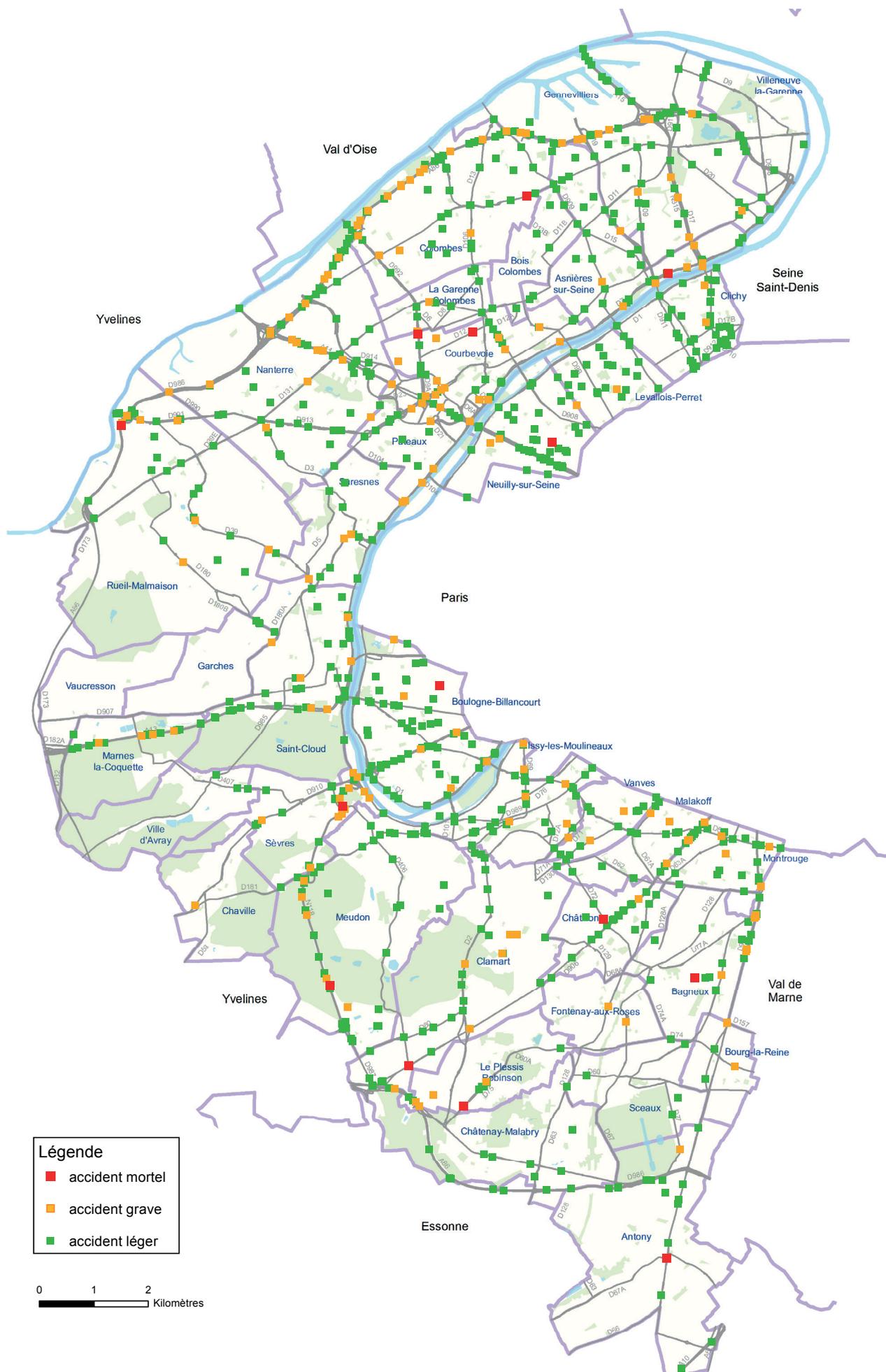
## Types de conflits impliquant les cyclomoteurs



Cyclomoteur avec	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	100	37	6	5	14	248	5	1	10
Gravité	13%	18,9%	16,7%	0%	7,1%	10,5%	20%	0%	10%

Les accidents de cyclomoteurs les plus fréquents se produisent avec un véhicule léger (58% des cas). Ensuite viennent les accidents de cyclomoteurs seuls, c'est-à-dire sans tiers (24% des cas). Les accidents de cyclomoteurs les plus graves se produisent avec un piéton ou un PL

# Les accidents de motos en 2016



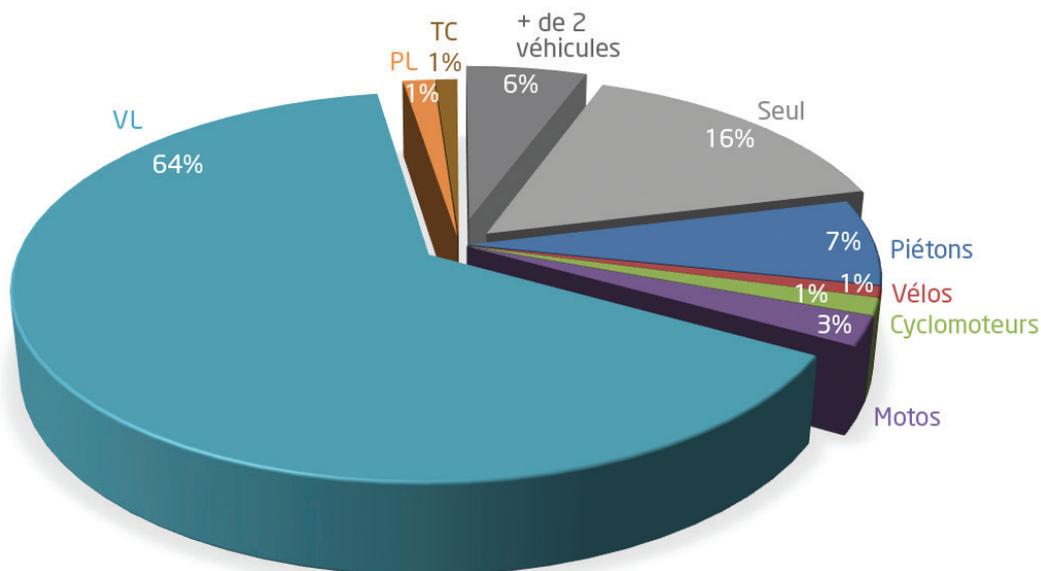
# Les accidents de motos

	Accidents de motos	Les victimes de ces accidents			dont les victimes motards			Nombre de motos impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
2012 %	971 37,8%	15 50%	188 47,4%	845 34%	12 40%	166 41,8%	745 30%	990 19,7%
2013 %	974 37,2%	10 43,5%	138 40,6%	896 34,4%	9 39,1%	125 36,8%	792 30,4%	993 19,8%
2014 %	1 050 37,6%	15 62,5%	179 41,5%	974 35,8%	11 45,8%	157 36,4%	834 30,6%	1 073 20,3%
2015 %	989 36,5%	15 57,7%	180 42,9%	884 33,1%	14 53,8%	170 40,5%	780 29,2%	1 017 19,4%
2016 %	978 34,2%	14 50%	183 39,6%	899 31,7%	12 42,9%	171 37%	774 27,3%	1 008 18,2%

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

Très légère baisse des accidents et des victimes motards en 2016 par rapport à 2015. Les motards restent impliqués dans la moitié des accidents mortels qui ont coûté la vie à 12 motards, un piéton et un cycliste.

## Types de conflits impliquant les motos



Moto avec	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	152	71	9	14	24	629	14	10	55
Gravité	29,6%	12,7%	11,1%	7,1%	20,8%	17,6%	14,3%	10%	23,6%

Le nombre et la gravité des accidents de motos seules, c'est-à-dire sans tiers, sont importants. Ils représentent 16% des accidents de motos avec un taux de gravité égal à 30%, dans lesquels notamment, 7 motards ont perdu la vie.

# Les accidents de VL en 2016



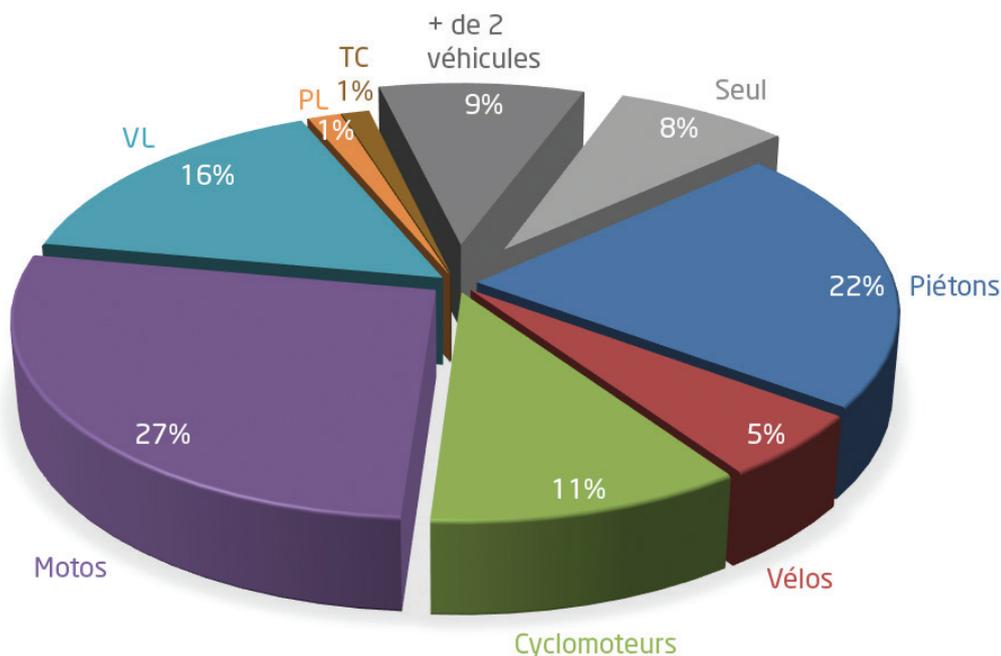
# Les accidents de VL (véhicules légers)

	Accidents de VL	Les victimes de ces accidents			dont les victimes usagers de VL			Nombre de VL impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
2012 %	2 087 81,3%	13 43,3%	306 77,1%	2 059 82,8%	3 10%	71 17,9%	754 30,3%	2 696 53,8%
2013 %	2 041 77,9%	13 56,5%	250 73,5%	2 076 79,8%	3 13%	68 20%	722 27,7%	2 602 51,9%
2014 %	2 147 77%	10 41,7%	319 74%	2 115 77,6%	4 16,7%	109 25,3%	734 26,9%	2 725 51,5%
2015 %	2 163 79,8%	15 57,7%	314 74,8%	2 171 81,3%	3 11,5%	96 22,9%	821 30,8%	2 814 53,8%
2016 %	2 341 81,8%	16 57,1%	367 79,4%	2 350 82,8%	5 17,9%	124 26,8%	919 32,4%	3 064 55,2%

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

Les VL représentent 63% des véhicules impliqués dans l'ensemble des accidents. Ils sont présents dans 82% des conflits et sont très souvent opposés aux autres catégories d'usagers. Seulement 23% des accidents impliquent uniquement des VL. Leurs occupants représentent à peine un tiers des victimes, les autres victimes étant des piétons ou des usagers de deux-roues ; ceci est caractéristique du milieu urbain.

## Types de conflits impliquant les VL



VL avec	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	181	511	125	248	629	369	34	29	215
Gravité	16%	17%	4,8%	10,5%	17,6%	11,9%	11,8%	3,4%	19,1%

Les accidents entre VL sont rares et peu graves. Par contre, les conflits de VL avec un piéton ou un deux-roues sont fréquents (respectivement 22% et 46% des cas) et avec une gravité plus élevée.



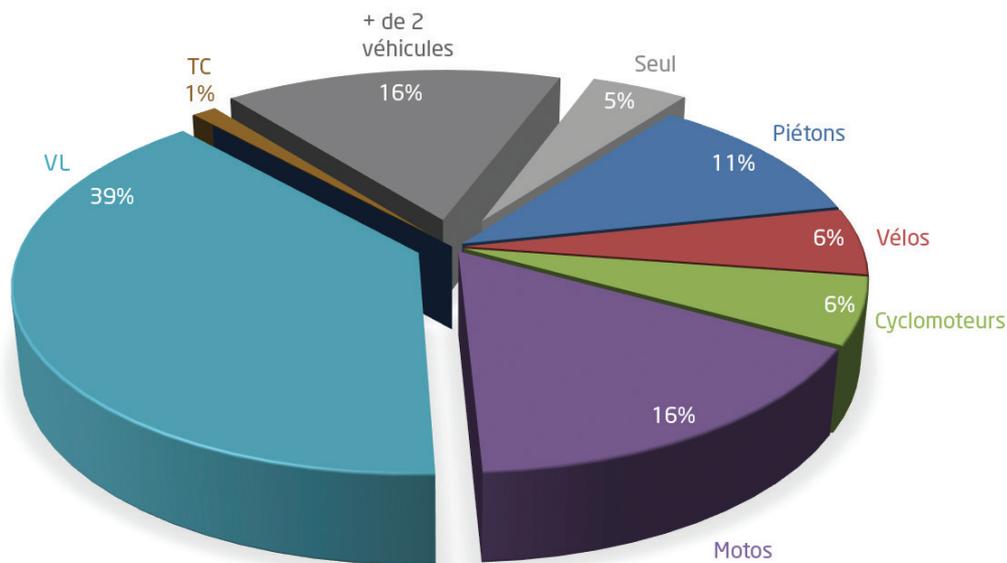
# Les accidents de PL (poids lourds)

	Accidents de PL	Les victimes de ces accidents			dont les victimes usagers de PL			Nombre de PL impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
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%	0,6%	1,8%
2016	87	2	16	91	0	1	10	93
%	3%	7,1%	3,5%	3,2%	0%	0,2%	0,4%	1,7%

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

Les accidents de PL sont peu fréquents mais ont le taux de gravité le plus élevé, supporté par les autres usagers puisque leurs occupants sont généralement épargnés. En 2016, les accidents de PL ont fait 2 tués et 96 blessés parmi les autres usagers, et 11 blessés parmi leurs occupants.

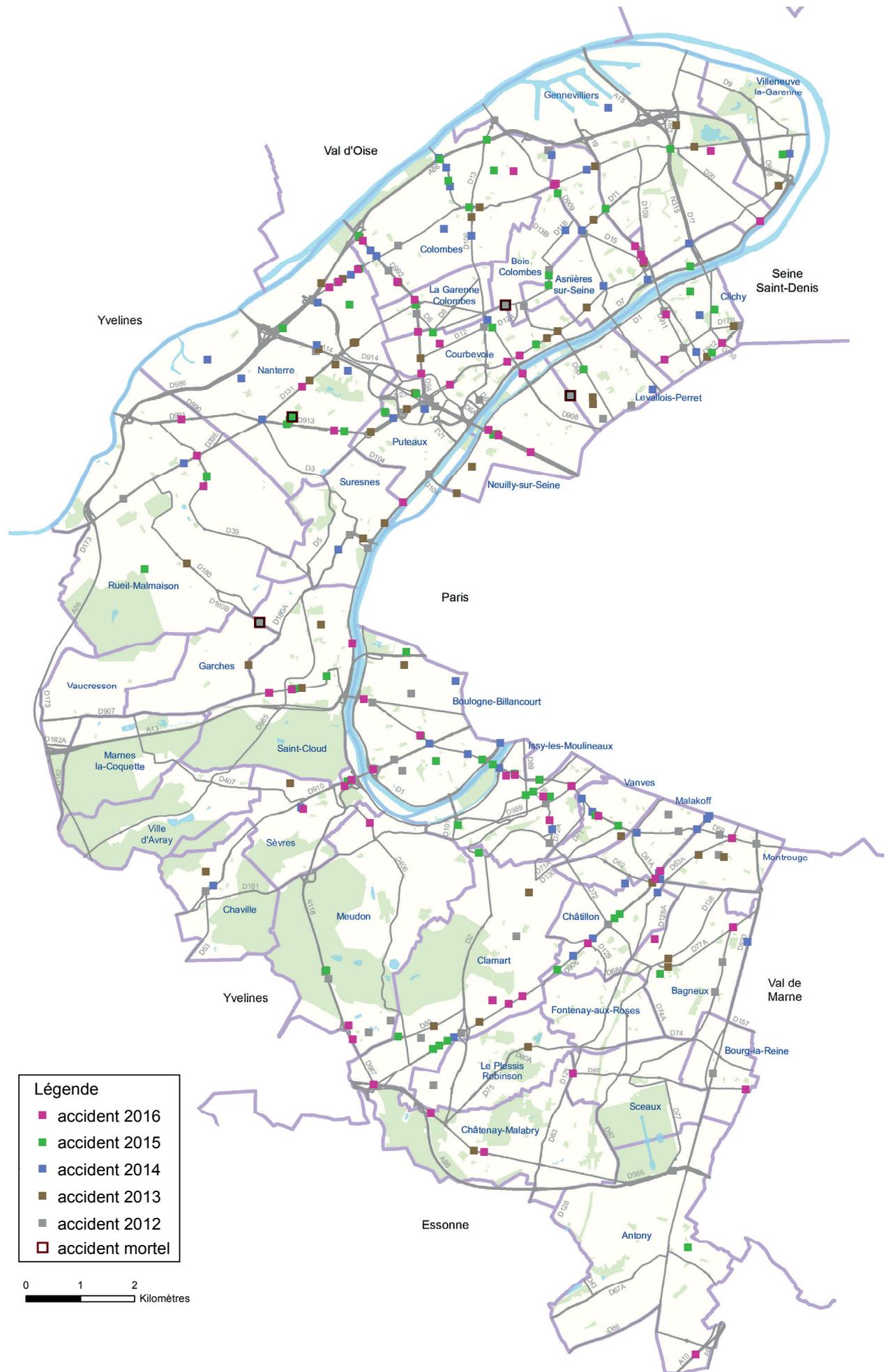
## Types de conflits impliquant les PL



PL avec	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	4	10	5	5	14	34	0	1	14
Gravité	25%	40%	20%	20%	14,3%	11,8%	0%	0%	21,4%

Les accidents de PL les plus graves se produisent avec un piéton ou un deux-roues. Les collisions multiples, c'est-à-dire avec plus de deux véhicules, sont assez fréquentes pour les PL (16% des accidents).

# Les accidents de TC de 2012 à 2016



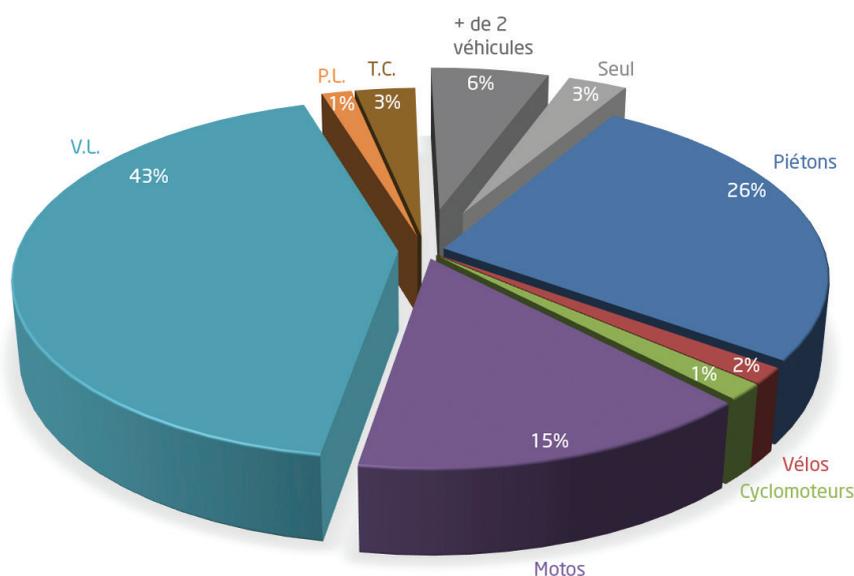
# Les accidents de TC (transports en commun)

	Accidents de TC	Les victimes de ces accidents			dont les victimes usagers de TC			Nombre de TC impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
2012 %	58 2,3%	3 10%	13 3,3%	57 2,3%	0 0%	4 1%	15 0,6%	58 1,2%
2013 %	54 2,1%	0 0%	9 2,6%	56 2,2%	0 0%	0 0%	16 0,6%	54 1,1%
2014 %	54 1,9%	0 0%	7 1,6%	60 2,2%	0 0%	0 0%	27 1%	55 1%
2015 %	61 2,2%	1 3,8%	8 1,9%	68 2,5%	0 0%	0 0%	27 1%	62 1,2%
2016 %	68 2,4%	0 0%	7 1,5%	88 3,1%	0 0%	1 0,2%	39 1,4%	70 1,3%

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, 68 ont eu lieu en 2016. Aucun TC n'est impliqué dans un accident mortel cette année. On compte une seule victime grave parmi leurs usagers et seulement 39 blessés légers, dont 7 dans un même bus.

## Types de conflits impliquant les TC



TC avec	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	2	18	1	1	10	29	1	2	4
Gravité	0%	27,8%	0%	0%	10%	3,4%	0%	0%	0%

Les accidents de TC avec un piéton sont fréquents (26% des cas) et sont les plus graves. Les usagers de TC sont préservés dans le département des Hauts-de-Seine.

[www.hauts-de-seine.fr](http://www.hauts-de-seine.fr)

92731 Nanterre Cedex - Tél. : 0 806 00 00 92

