

ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE dans les Hauts-de-Seine en 2012



hauts-de-seine
CONSEIL GÉNÉRAL

www.hauts-de-seine.net



PRÉFET
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'Ile-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 géo-localisation 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 routière 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 au travers des populations de victimes et d'impliqués, des circonstances et de la localisation des accidents.

En 2012, sur les routes des Hauts-de-Seine, nous avons déploré le décès de 30 personnes, 397 blessés hospitalisés et 2 486 blessés non hospitalisés dans les 2 568 accidents corporels recensés. Ces chiffres montrent une dégradation de la sécurité par rapport à 2011.

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 90 % des tués et 80 % des blessés hospitalisés.

La lutte contre l'insécurité routière est portée localement par l'amélioration du réseau routier, d'une part, et par les actions des forces de l'ordre, des collectivités locales et des associations en faveur des usagers, d'autre part. Elle dépend surtout du comportement de chacun.

Force est de constater, en effet, qu'une part importante des accidents est le fait d'incivilités (franchissement de feux rouge, refus de priorité, conduite en état d'ébriété,...). Un certain nombre d'accidents résulte également d'une mauvaise appréhension du danger de la part d'un usager vulnérable face au comportement momentanément individualiste d'un usager plus imposant.

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 versions des années antérieures.

Statistiques générales

L'année 2012 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 2012	12
Les accidents par réseaux routiers, hors ou en intersection, selon les conditions atmosphériques	13
Densité d'accidents par section de 2008 à 2012	14
Taux d'accidents par section de 2008 à 2012	15
Les trafics routiers en 2012	16
Les lieux de concentration d'accidents de 2008 à 2012	17
Accidents corporels en 2012	18
Accidents en trafic de nuit (de 22h à 7h) en 2012	20
Répartition temporelle des accidents	21

Accidents selon les catégories

Pour chaque catégorie : la carte (2012 ou de 2008 à 2012 selon le nombre d'accidents), l'évolution des accidents et des victimes, et les types de conflits.

■ Les accidents de piétons en 2012	22
■ Les accidents de vélos de 2008 à 2012	24
■ Les accidents de cyclomoteurs en 2012	26
■ Les accidents de motos en 2012	28
■ Les accidents de V.L. (véhicules légers) en 2012	30
■ Les accidents de P.L. (poids-lourds) de 2008 à 2012	32
■ Les accidents de T.C. (transports en commun) de 2008 à 2012	34

L'année 2012 en bref

2 568 accidents corporels

30 tués

397 blessés hospitalisés (B.H.)

2 486 blessés non hospitalisés (B.N.H.)

Le bilan 2012 plus lourd que celui de 2011

- 5,9% d'accidents et 3,6% de victimes de plus qu'en 2011, soit 9 vies perdues et 93 blessés supplémentaires en 2012.
- l'insécurité routière de notre département se différencie de celle de la France entière par le caractère très urbain des Hauts-de-Seine et n'a pas évolué aussi favorablement.

29 accidents mortels et 30 tués

- 13 piétons tués, contre 7,6 en moyenne les 5 années précédentes,
- 17 usagers de véhicules tués (1 en vélo, 1 en cyclomoteur, 12 en moto et 3 en véhicules légers), dont 9 dans un accident sans tiers et 6 sur voie rapide,
- 6 tués durant le seul mois de décembre 2012 ; 9 tués dans des accidents survenus le week-end et 7 de nuit,
- 9 adultes de moins de 30 ans ont perdu la vie en 2012.
- 10 femmes (dont 8 des 13 piétons) et 20 hommes sont morts en 2012,
- les 29 accidents mortels ont impliqué 13 piétons, 1 vélo, 1 cyclomoteur, 15 motos, 17 véhicules légers, 5 poids-lourds et 3 bus.

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% en vélo, 2% en deux-roues motorisé, 33 % en voiture et 22 % en transport en commun (bus + train).

Ces éléments issus de l'Enquête Globale Transport (EGT) édition 2010 publiée en septembre 2012.

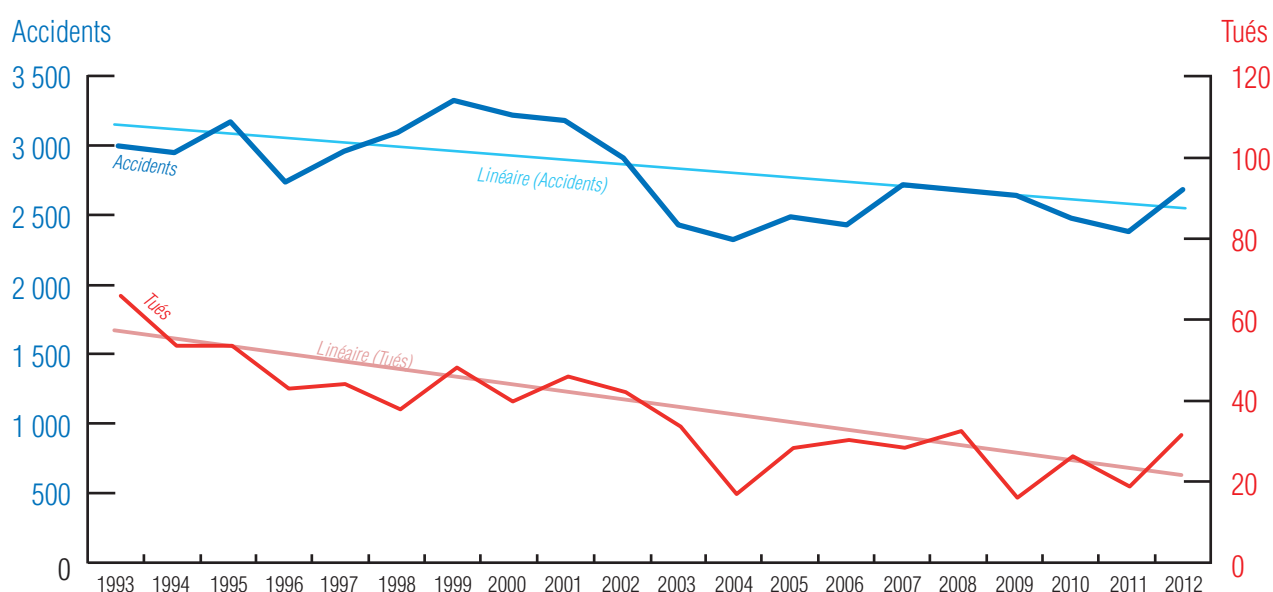
Avec 1 589 645 habitants estimés en 2012 et une superficie de 176 km², le département des Hauts-de-Seine est le plus petit et le plus densément peuplé de France après Paris. Par rapport à la région Ile-de-France, il représente 13,4% de la population et seulement 1,5% du territoire.

Sur les 96 départements métropolitains français, en 2012, 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 58^{ème} en nombre de tués sur la route.

Avec 19 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 après Paris.

Evolution sur 20 ans, de 1993 à 2012, du nombre d'accidents et de tués



En 20 ans le nombre d'accidents s'est réduit de 15 % et le nombre de tués de moitié. De 1993 à 2012, on est passé de 3 019 à 2 568 accidents et de 66 à 30 tués. Sur une longue période, l'amélioration de la sécurité routière est encourageante.

Le réseau routier des Hauts-de-Seine au 1^{er} janvier 2013

Au 1^{er} janvier 2006, une majeure partie des routes nationales a été reclassée en routes départementales. De fait, le réseau national restant 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)340 km
- réseau communal1 830 km

Les repères

Les accidents et les victimes en 2012



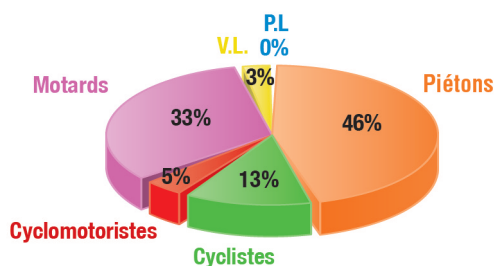
En 2012	Paris	Hauts-de-Seine	Ile-de-France	France
Accidents	7 004 (-3,7%)	2 568 (+5,9%)	18 932 (-3,9%)	60 437 (-7,1%)
Tués	39 (-23,5%)	30 (+42,9%)	326 (-10,9%)	3 653 (-7,8%)
B. H.	662 (-7,5%)	397 (-0,5%)	4 565 (-10,6%)	27 142 (-8,5%)
B. N.H.	7 331 (-4,2%)	2 486 (+4%)	17 811 (-3,3%)	48 709 (-5,6%)
Gravité	10,6% (+3,7%)	15,3% (-5,5%)	25,6% (+4,1%)	47,6% (+7,6%)

Entre parenthèses : évolution par rapport à 2011

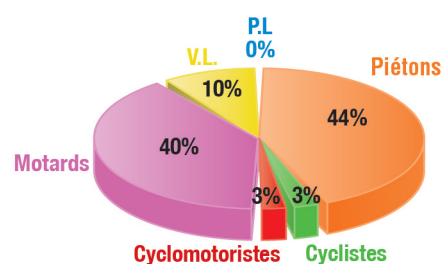
En 2012, le nombre d'accidents et de victimes augmente dans les Hauts-de-Seine, alors qu'il diminue partout ailleurs. Inversement, la gravité baisse dans notre département et augmente ailleurs.

Répartition des tués sur la route en 2012

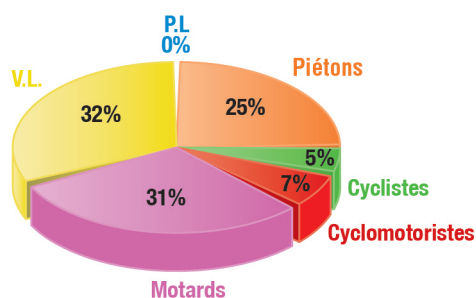
Paris



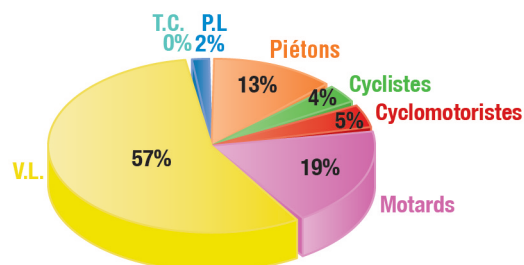
Hauts-de-Seine



Ile-de-France



France



Parmi les tués, la proportion de piétons est 3 fois plus importante dans les Hauts-de-Seine qu'en France ; à contrario, celle des usagers de véhicules légers l'est presque 6 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 routier 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 hospitalisées 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 moins 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 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 2008 à 2012.

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

Le taux :

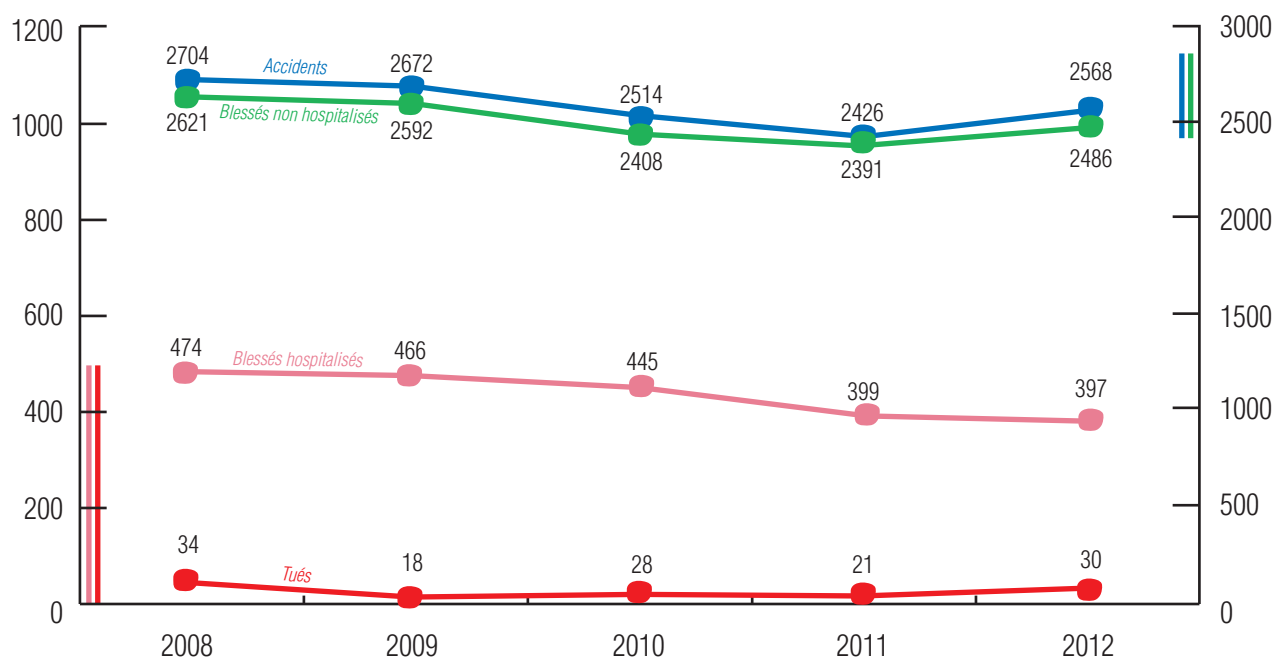
Nombre moyen annuel d'accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus en moyenne par an, pour la période 2008 à 2012.

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

Les catégories :

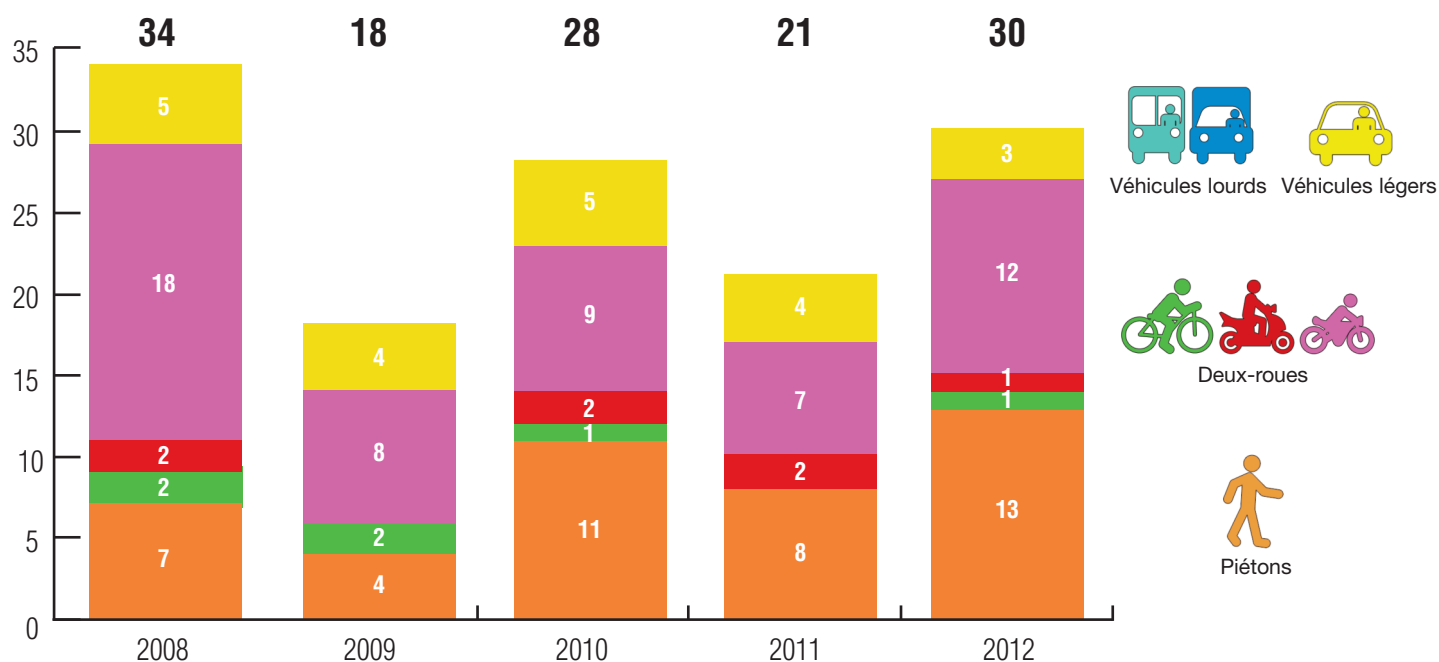
						
Piéton	Vélo	Cyclo. (cyclomoteur)	Moto (motocyclette)	V.L. (véhicule léger et V.U.)	P.L. (poids-lourd)	T.C. (transport en commun)
usager à pied, en trottinette ou en rollers	véhicule à au moins 2 roues sans moteur ou à moteur inférieur à 1kw	véhicule à 2, 3 ou 4 roues, à moteur inférieur à 50 cm ³ ou 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)

Evolution des accidents et des victimes



En 2012, il s'est produit 2 568 accidents corporels occasionnant 30 tués, 397 blessés hospitalisés et 2 486 blessés non hospitalisés. Ces chiffres rompent la baisse des quatre années précédentes.

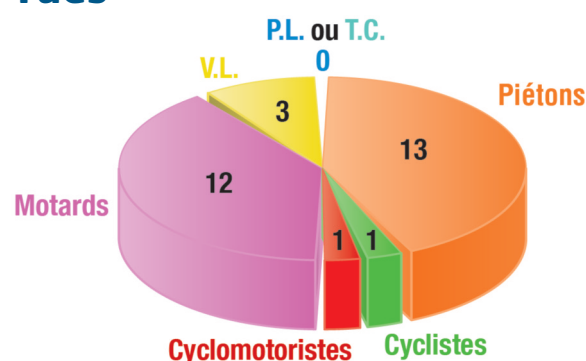
Evolution des tués par catégorie d'usagers



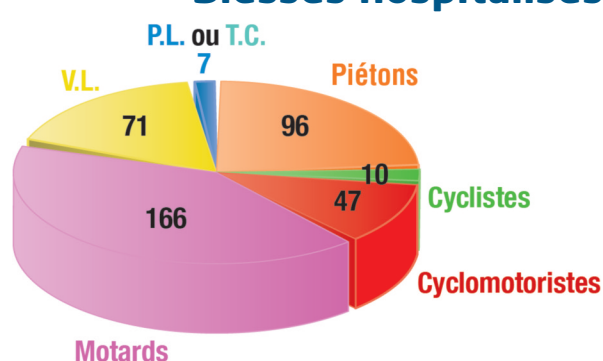
2012 enregistre une mortalité élevée, notamment pour les piétons. Seuls les usagers de véhicules légers bénéficient d'un gain de sécurité.

Les victimes par catégorie d'usagers

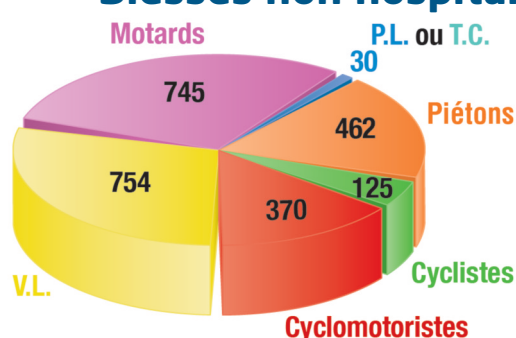
Tués



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 90% des tués et 80% des blessés hospitalisés, alors que les usagers de véhicules avec un habitacle (V.L., P.L. et T.C.) n'en représentent respectivement que 10% et 20%.

Age des victimes par catégorie d'usagers

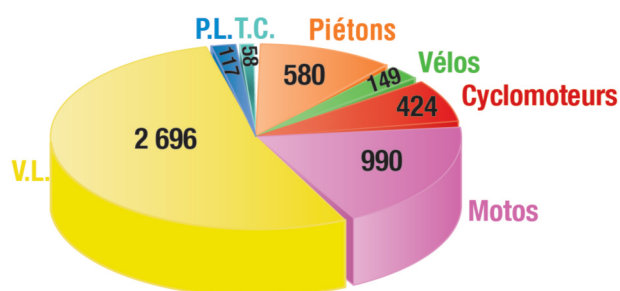
Les victimes % population								Total
0-13 ans 18,3%	Tués	1	0	0	0	0	0	1
	B.H.	19	1	1	0	1	0	22
	B.N.H.	103	8	5	6	35	0	157
14-17 ans 4,6%	Tués	0	0	0	0	0	0	0
	B.H.	6	1	10	2	1	0	20
	B.N.H.	47	9	67	9	14	0	146
18-24 ans 8,7%	Tués	2	0	0	1	2	0	5
	B.H.	8	0	18	28	22	0	76
	B.N.H.	38	16	159	118	146	0	477
25-59 ans 50%	Tués	2	1	1	11	0	0	15
	B.H.	31	6	18	134	36	5	230
	B.N.H.	182	80	135	594	492	21	1 504
60 ans et + 18,5%	Tués	8	0	0	0	1	0	9
	B.H.	32	2	0	2	11	2	49
	B.N.H.	92	12	4	18	67	9	202
Total	Tués	13	1	1	12	3	0	30
	B.H.	96	10	47	166	71	7	397
	B.N.H.	462	125	370	745	754	30	2 486

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 cependant que les tués de «60 ans et plus» et les blessés de moins de 14 ans sont des piétons.

Les piétons et les véhicules impliqués

580 piétons et 4 434 véhicules ont été impliqués dans les accidents en 2012. 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	29	0	0	0	0	0
5 à 9 ans	38	3	0	0	0	0
10 à 14 ans	69	9	7	1	0	0
15 à 19 ans	58	13	140	27	47	1
20 à 24 ans	33	15	110	128	338	7
25 à 29 ans	36	12	69	158	344	15
30 à 34 ans	26	17	31	176	374	25
35 à 39 ans	35	11	22	154	295	34
40 à 44 ans	30	15	17	121	264	28
45 à 49 ans	36	17	11	101	277	25
50 à 54 ans	29	14	4	63	214	14
55 à 59 ans	25	8	3	32	161	12
60 à 64 ans	27	6	1	15	112	9
65 à 69 ans	26	3	1	6	78	2
70 à 74 ans	17	2	1	0	40	0
75 à 79 ans	24	2	1	0	33	0
80 à 84 ans	19	0	1	0	20	0
85 à 89 ans	18	0	0	0	13	0
90 ans à +	5	2	0	1	2	0
Total	580	149	419	983	2 612	172

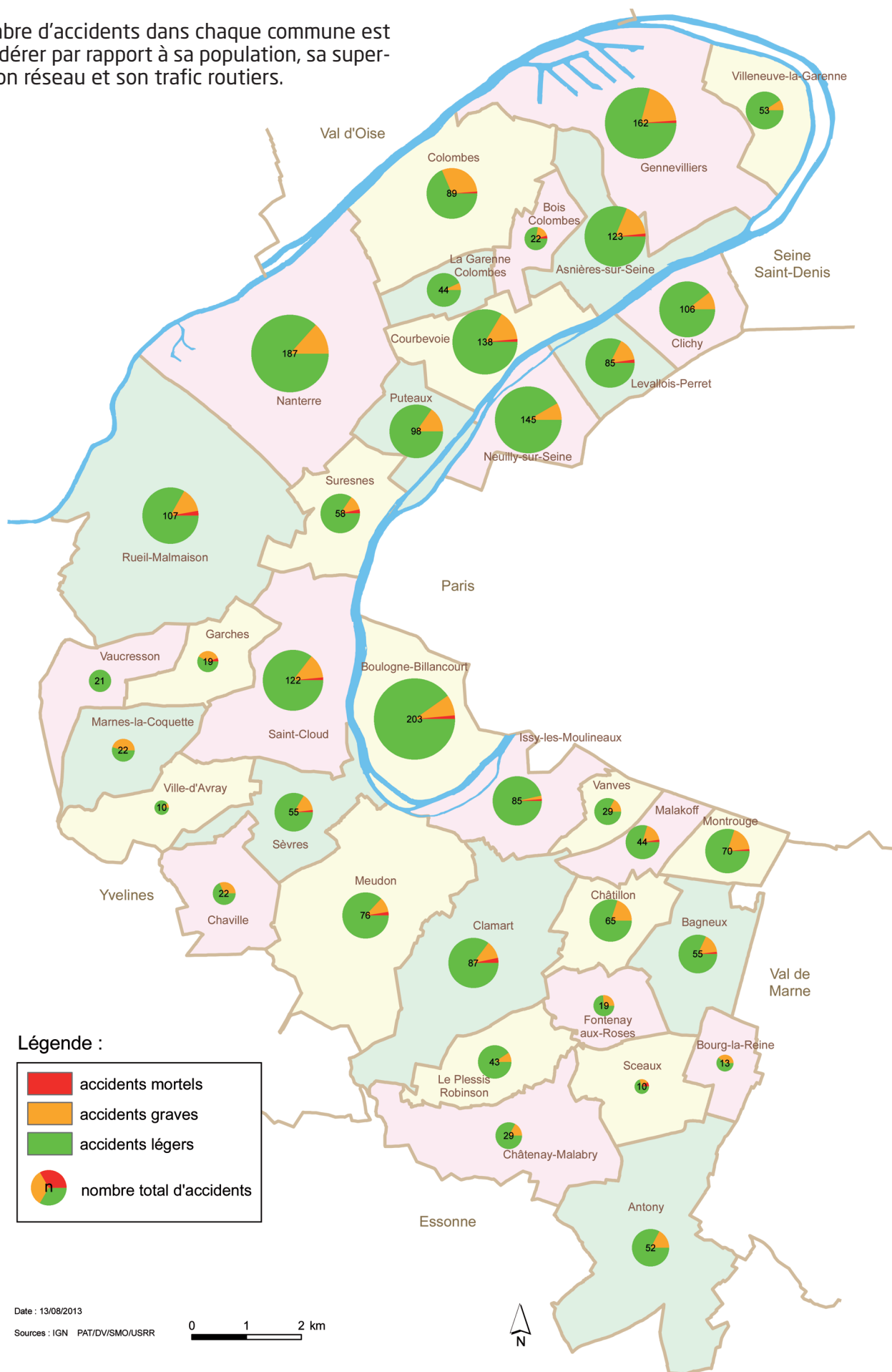
Note : l'âge de certains piétons et conducteurs n'est pas renseigné.

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 (52,2% de femmes et 47,8% d'hommes) ; les hommes sont trois fois plus nombreux que les femmes parmi les conducteurs impliqués (73,8% d'hommes et 26,2% de femmes).

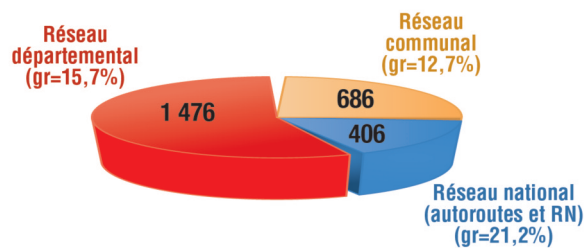
Les accidents par commune en 2012

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

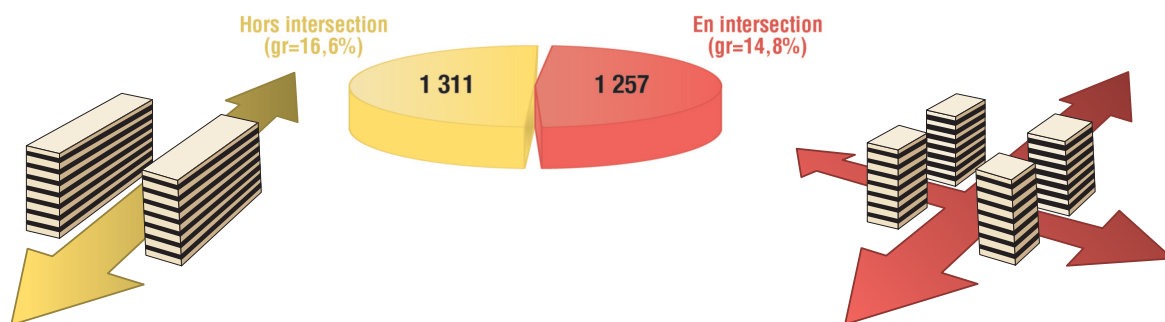
Par catégorie de réseaux routiers



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.

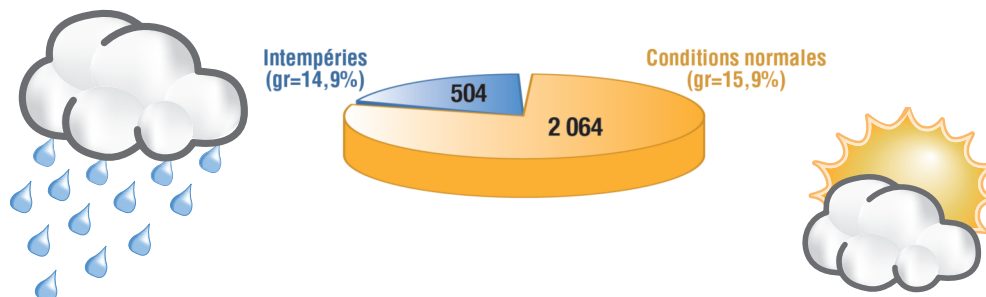
Nota : Les accidents survenus à l'intersection de deux voies de catégories différentes sont affectés à la voie principale.

« 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 accidents sont moins graves lors de « mauvaises » conditions météorologiques.

Densité d'accidents par section de 2008 à 2012

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 2008 à 2012

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

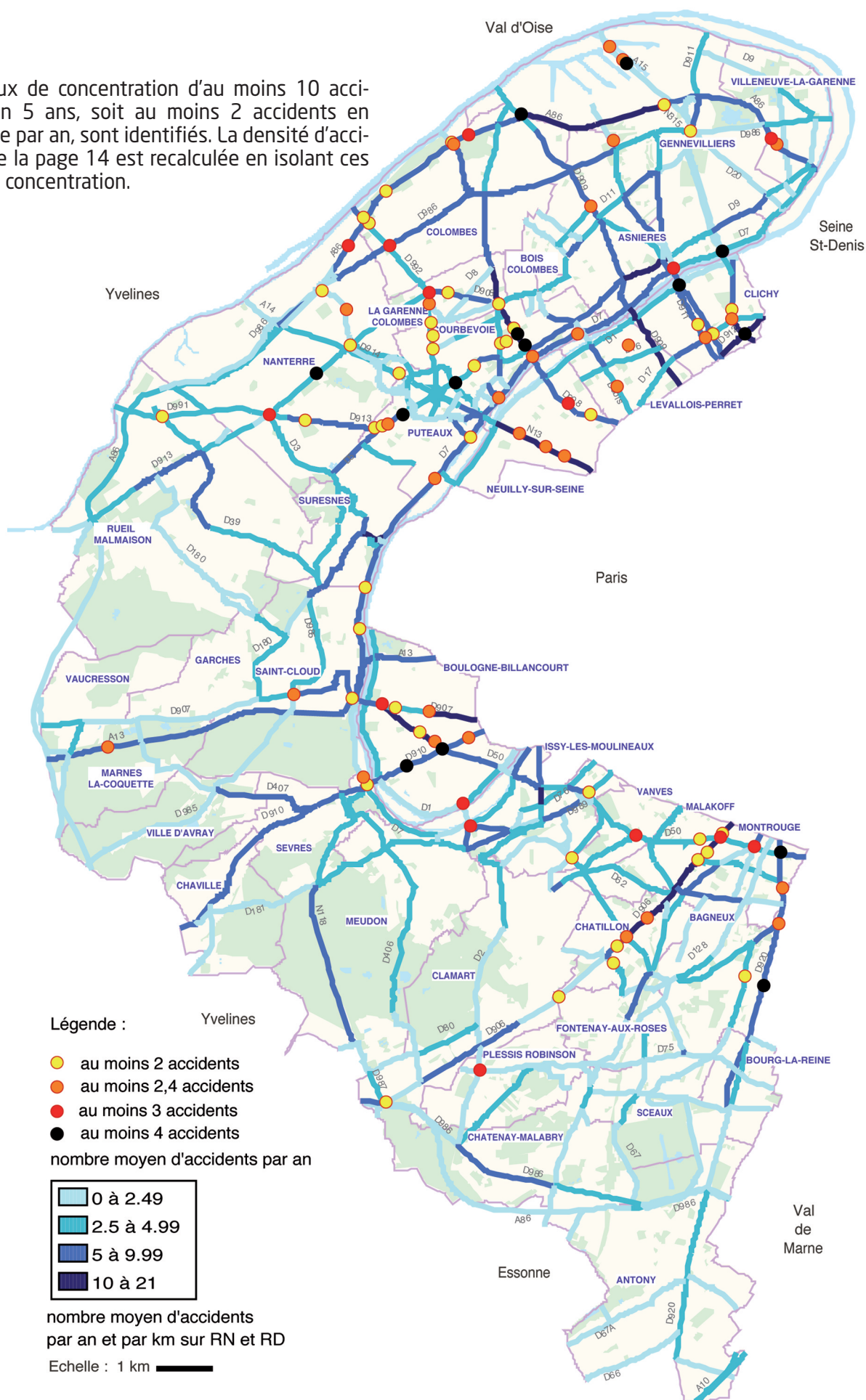


Les trafics routiers en 2012



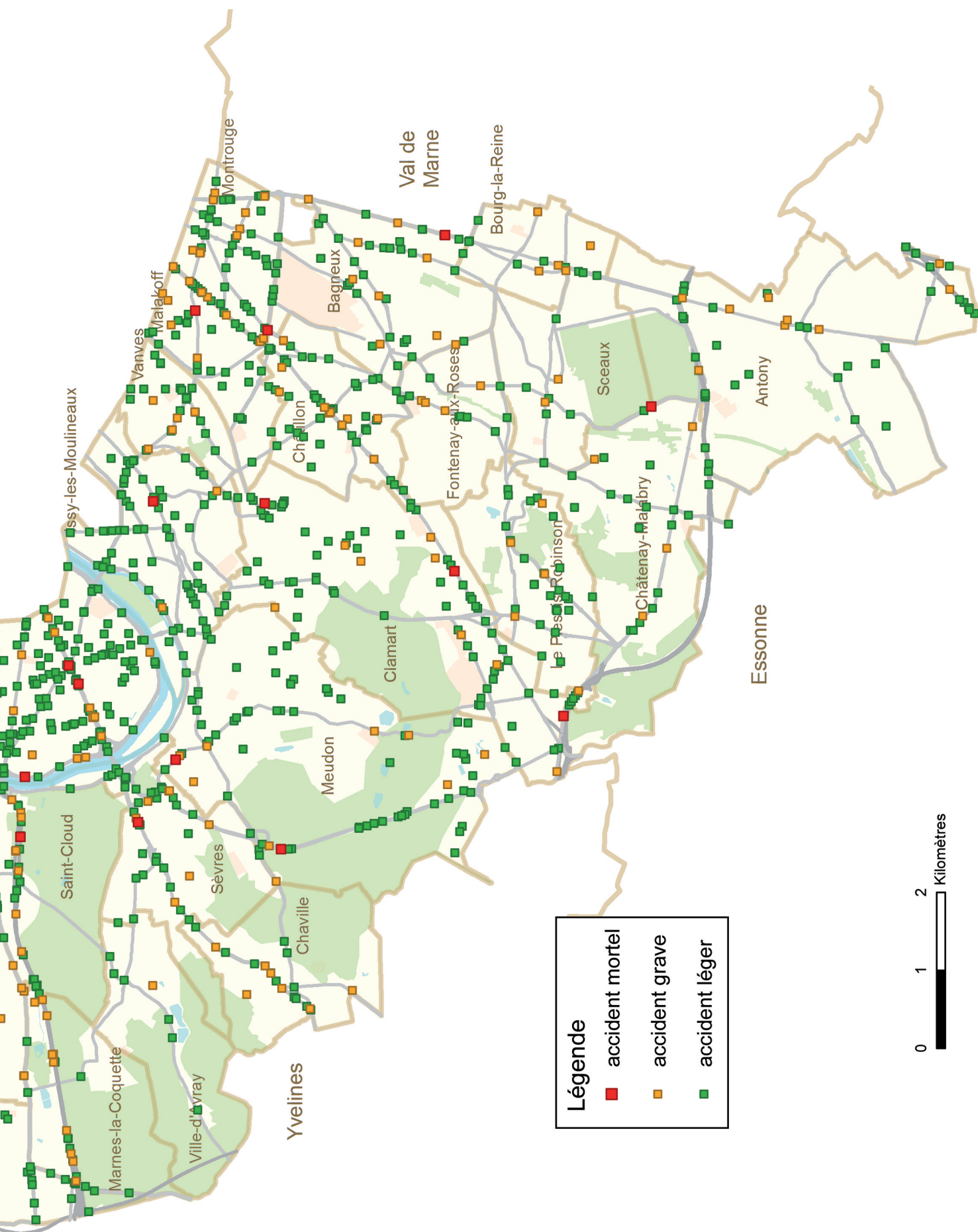
Lieux de concentration d'accidents de 2008 à 2012

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.

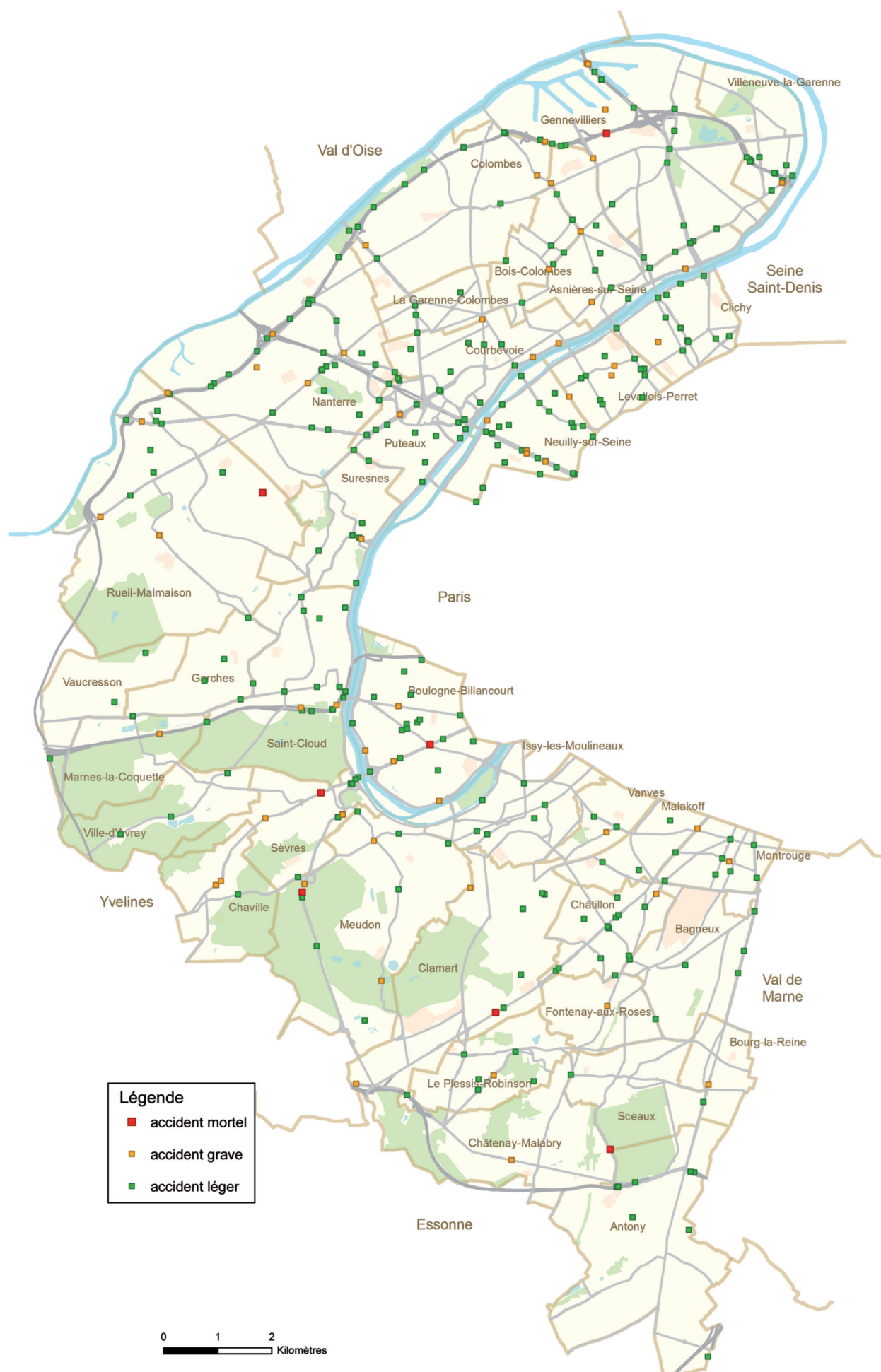


2 568 accidents corporels en 2012





367 accidents en trafic de nuit (de 22h à 7h) en 2012



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	3	2	1	0	0	3	9	8	22	20	13	7	16	16	10	17	12	12	27	17	9	7	6	4	241
février	2	3	0	2	0	1	2	8	13	13	13	11	10	9	12	6	14	10	8	14	11	4	1	2	169
mars	1	1	1	1	1	1	0	5	18	14	14	5	10	16	9	11	8	18	14	16	9	6	7	6	192
avril	5	0	1	3	1	1	4	5	15	11	6	7	18	15	8	9	14	9	19	17	9	8	6	4	195
mai	2	2	1	2	1	0	2	6	10	16	12	14	15	7	9	9	20	15	17	20	19	0	5	2	206
juin	3	4	3	2	1	3	0	8	22	11	5	12	11	9	18	12	15	23	20	23	12	6	7	5	235
juillet	3	3	2	0	2	3	3	13	10	9	8	10	9	11	16	12	14	5	17	11	14	7	4	5	191
août	3	1	0	2	0	1	3	2	8	7	1	5	8	8	3	9	6	12	6	13	13	5	2	2	120
septembre	2	2	4	0	1	0	3	8	20	26	14	10	11	10	13	11	23	24	17	19	9	6	4	3	240
octobre	8	4	3	4	3	1	8	19	25	23	19	17	17	19	18	8	19	20	19	19	21	4	4	4	306
novembre	6	2	2	4	2	4	5	12	12	24	9	5	13	8	13	12	20	22	26	14	11	14	3	2	245
décembre	6	3	0	1	1	1	5	10	21	20	11	11	12	14	10	11	16	7	20	13	9	12	7	7	228
Total	44	27	18	21	13	19	44	104	196	194	125	114	150	142	139	127	181	177	210	196	146	79	56	46	2568

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

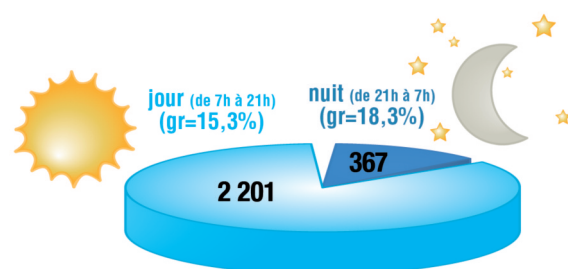
Accidents	0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Total
lundi	0	1	2	1	2	1	5	16	34	31	11	12	17	26	21	15	31	12	36	26	18	3	9	4	334
mardi	9	1	3	5	0	5	4	24	40	31	26	20	22	21	29	15	23	41	40	25	21	11	5	5	426
mercredi	6	1	2	0	2	0	6	18	32	43	24	16	32	25	19	23	27	34	30	26	20	13	8	7	414
jeudi	6	2	3	3	3	1	9	20	44	48	24	24	22	25	19	18	23	25	32	27	22	16	10	10	436
vendredi	5	6	4	2	2	1	7	14	36	30	26	19	30	20	21	14	38	44	39	45	28	15	12	9	467
samedi	11	7	2	6	1	8	6	4	6	7	10	12	17	16	19	23	23	12	19	24	22	12	9	6	282
dimanche	7	9	2	4	3	3	7	8	4	4	4	11	10	9	11	19	16	9	14	23	15	9	3	5	209
Total	44	27	18	21	13	19	44	104	196	194	125	114	150	142	139	127	181	177	210	196	146	79	56	46	2568

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 accidents par jour ou 1 toutes les 3 heures.

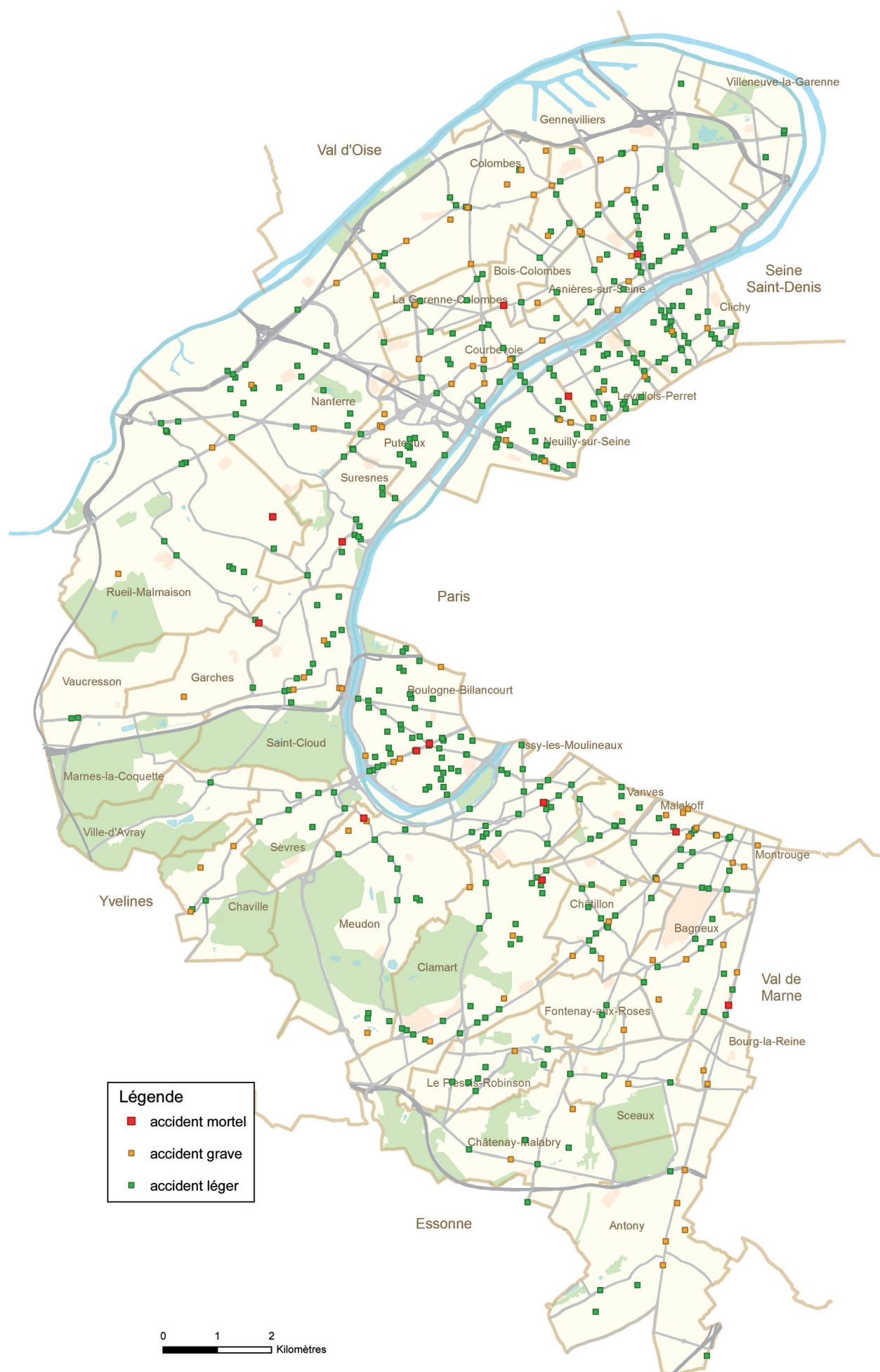
D'une façon générale, la gravité augmente avec la fluidité du trafic.

Selon les périodes : trafic de jour et trafic de nuit

Seulement 14% des accidents se produisent de nuit entre 21 heures et 7 heures, alors que 24% des accidents mortels se concentrent durant les 10 heures de nuit. Un piéton, 5 motards et 2 usagers de V.L. sont décédés de nuit.



Les accidents de piétons en 2012



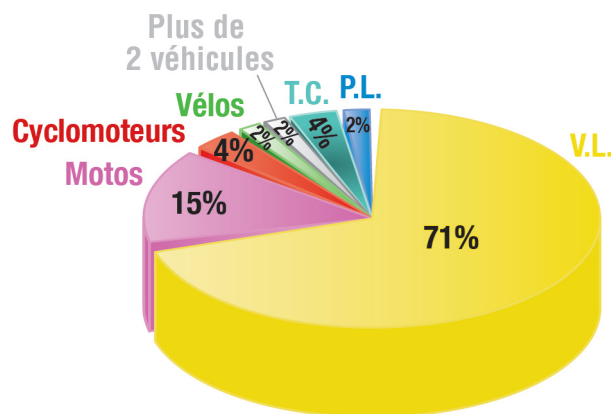
Les accidents de piétons

	Accidents de piétons	Les victimes de ces accidents			dont les victimes piétons			Nombre de piétons impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
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
%	23,1%	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%

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

En 2012, 580 piétons ont été impliqués dans 557 accidents soit 21,7% de l'ensemble des accidents. Les piétons représentent 43,3% des tués. En 5 ans, le nombre d'accidents de piétons tend à diminuer légèrement alors que le nombre de piétons tués est très élevé en 2012.

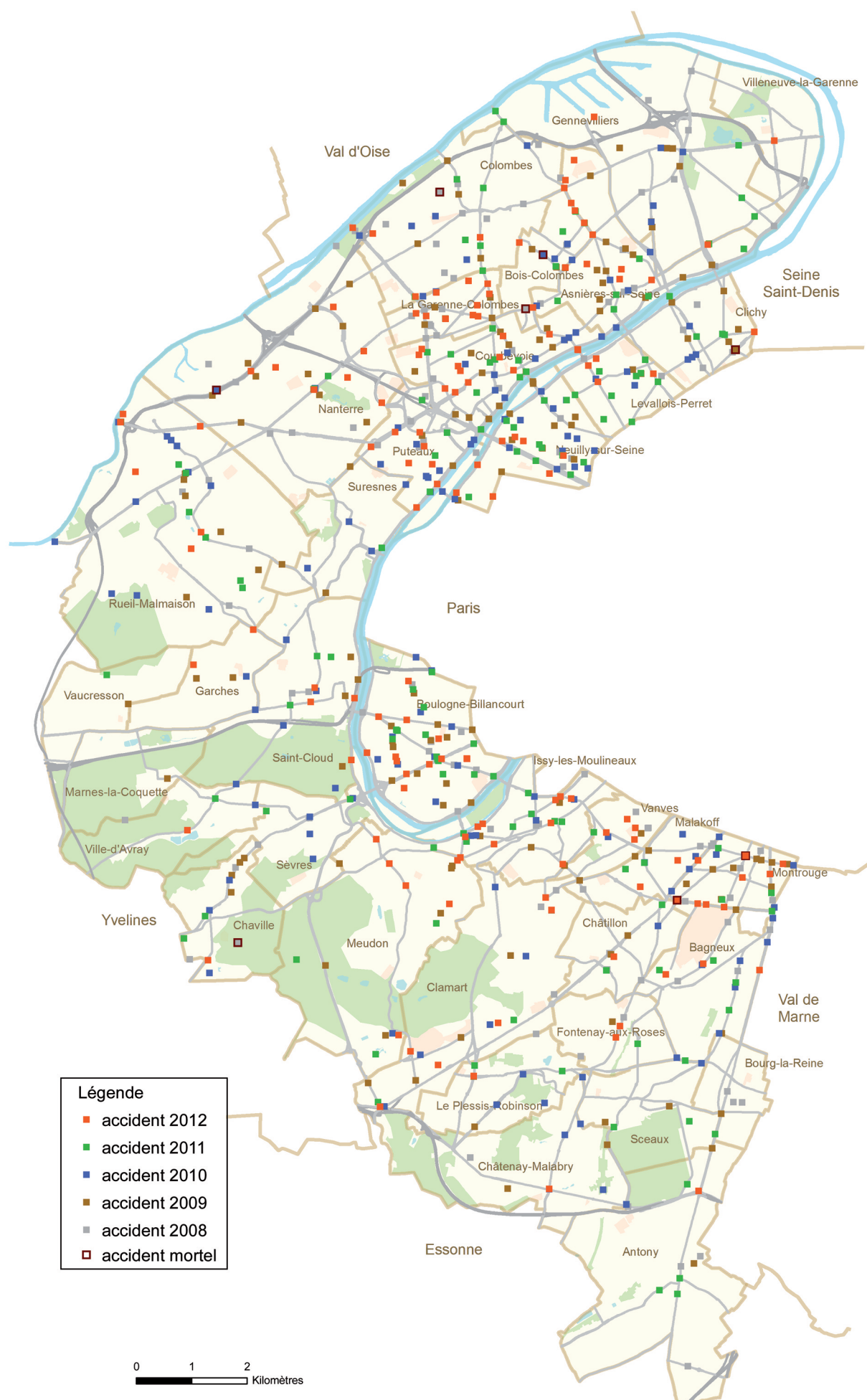
Types de conflits impliquant les piétons



Piéton avec							2 véhicules et plus
Accidents	11	25	82	395	9	22	13
Gravité	9%	20%	27%	16%	56%	45%	31%

71% des accidents de piétons se produisent avec un véhicule léger et 21% avec un deux-roues. Les 13 accidents mortels piétons ont impliqué trois motos, cinq V.L., deux P.L. et trois T.C.

Les accidents de vélos de 2008 à 2012



Les accidents de vélos

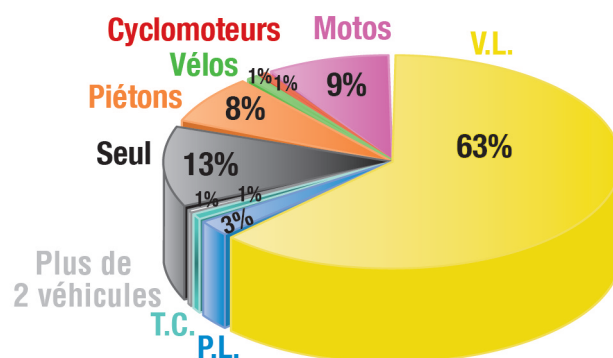


	Accidents de vélos	Les victimes de ces accidents			dont les victimes cyclistes			Nombre de vélos impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
2008	129	3	17	120	2	17	100	132
%	4,8%	8,8%	3,6%	4,6%	5,9%	3,6%	3,8%	2,5%
2009	157	2	26	143	2	21	118	159
%	5,9%	11,1%	5,6%	5,5%	11,1%	4,5%	4,6%	3%
2010	143	2	16	131	1	14	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%
2012	146	1	10	143	1	10	125	149
%	5,7%	3,3%	2,5%	5,8%	3,3%	2,5%	5%	3%

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

En 2012, 146 accidents de vélos se sont produits avec 149 vélos impliqués. Ils représentent 5,7% des accidents. Les accidents de vélos sont les moins graves, leur taux de gravité est de 7,5 % alors qu'il est de 15,7% pour l'ensemble des accidents.

Types de conflits impliquant les vélos

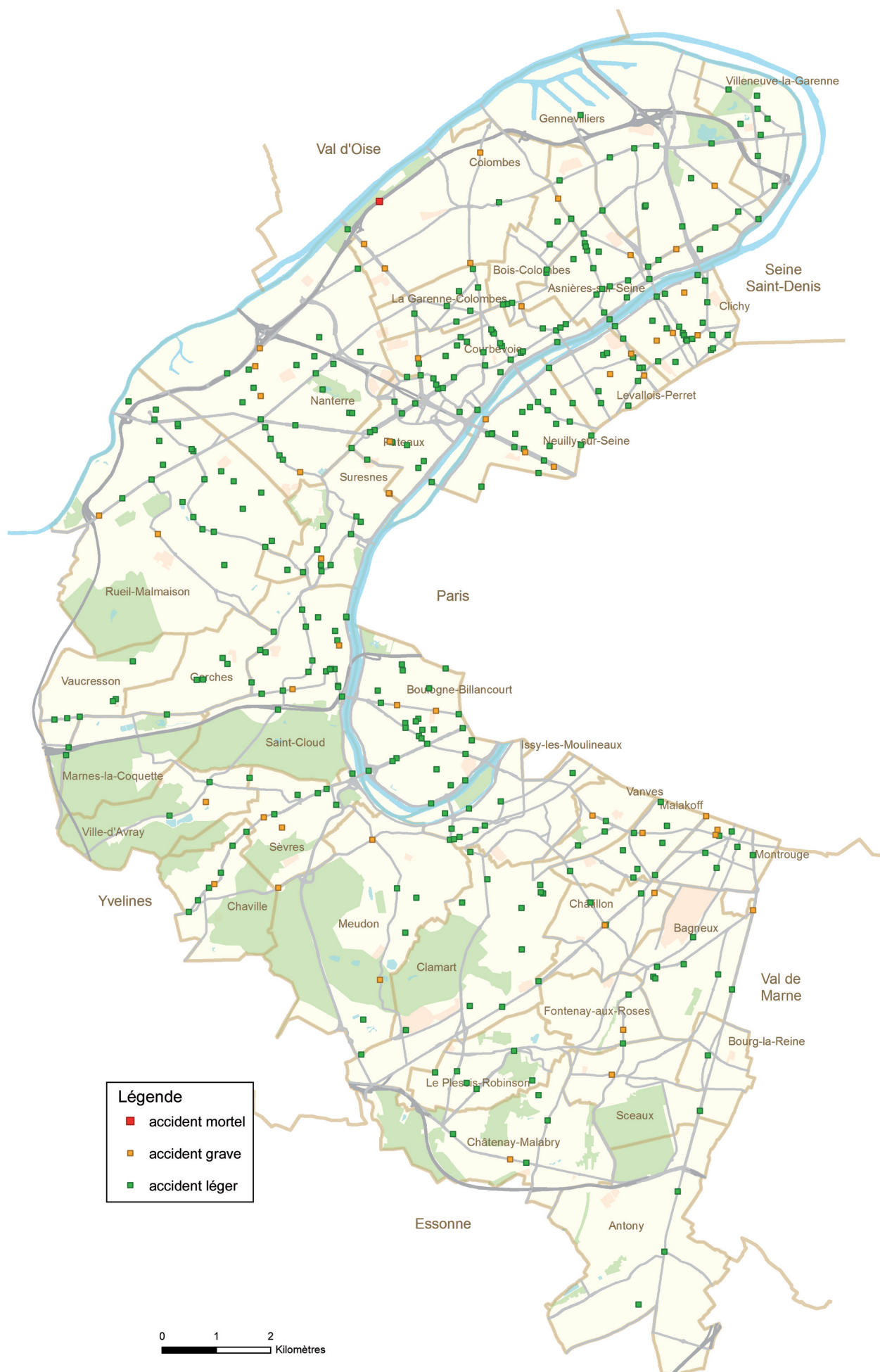


Vélo avec

	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	19	11	1	1	13	94	4	1	2
Gravité	5%	9%	0%	0%	0%	9%	25%	0%	0%

Les vélos sont principalement en conflit avec un véhicule léger (63% des cas). Les plus graves se produisent avec un P.L.. Dans 13% des accidents le cycliste était seul.

Les accidents de cyclomoteurs en 2012



Les accidents de cyclomoteurs

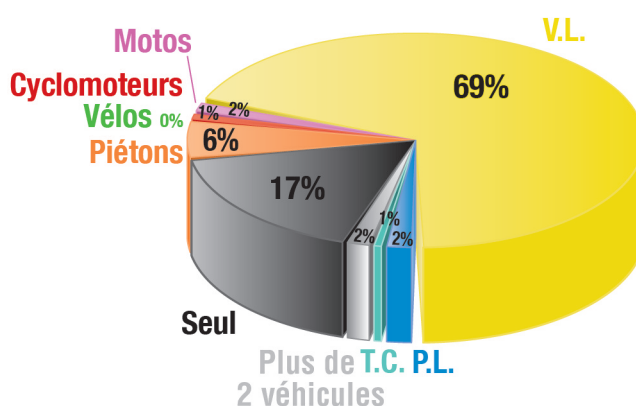


	Accidents de cyclomoteurs	Les victimes de ces accidents			dont les victimes cyclomotoristes			Nombre de cyclomoteurs impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
2008	543	2	94	514	2	78	452	554
%	20,1%	5,9%	19,8%	19,6%	5,9%	16,5%	17,2%	10,3%
2009	471	1	66	462	0	53	396	478
%	17,6%	5,6%	14,2%	17,8%	0%	11,4%	15,3%	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%
2012	419	1	54	399	1	47	370	424
%	16,3%	3,3%	13,6%	16%	3,3%	11,8%	14,9%	8,5%

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

Les cyclomoteurs sont impliqués dans 16,3% des accidents. Les principales victimes des accidents de cyclomoteurs sont leurs utilisateurs mais aussi les piétons. Le nombre d'accidents impliquant un cyclomoteur diminue chaque année.

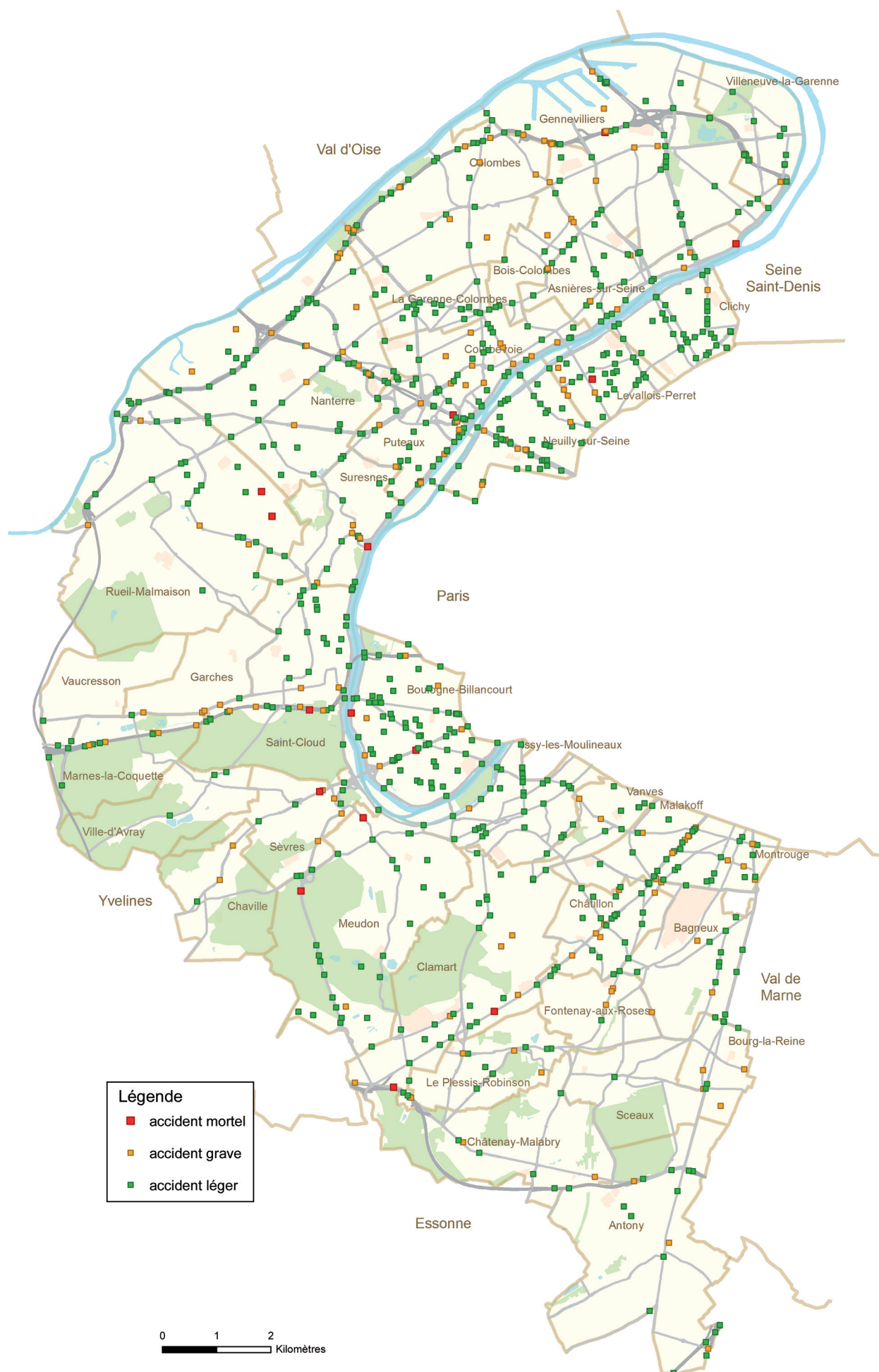
Types de conflits impliquant les cyclomoteurs



 Cyclomoteur avec	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	71	25	1	5	8	287	9	5	8
Gravité	14%	20%	0%	0%	13%	11%	11%	40%	13%

Les accidents de cyclomoteurs les plus fréquents se produisent avec un véhicule léger (69% des cas). Ensuite viennent les accidents de cyclomoteurs seuls, c'est à dire sans tiers (17% des cas).

Les accidents de motos en 2012



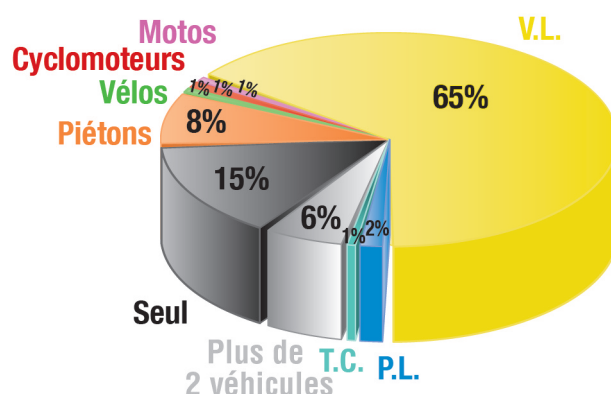
Les accidents de motos

	Accidents de motos	Les victimes de ces accidents			dont les victimes motards			Nombre de motos impliquées
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
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%
2012	971	15	188	845	12	166	745	990
%	37,8%	50%	47,4%	34%	40%	41,8%	30%	19,7%

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

Après 3 ans de diminution progressive, le nombre d'accidents de motos augmente en 2012. 12 motards sont décédés en 2012, ils représentent près de 40% des tués et 42% des blessés hospitalisés.

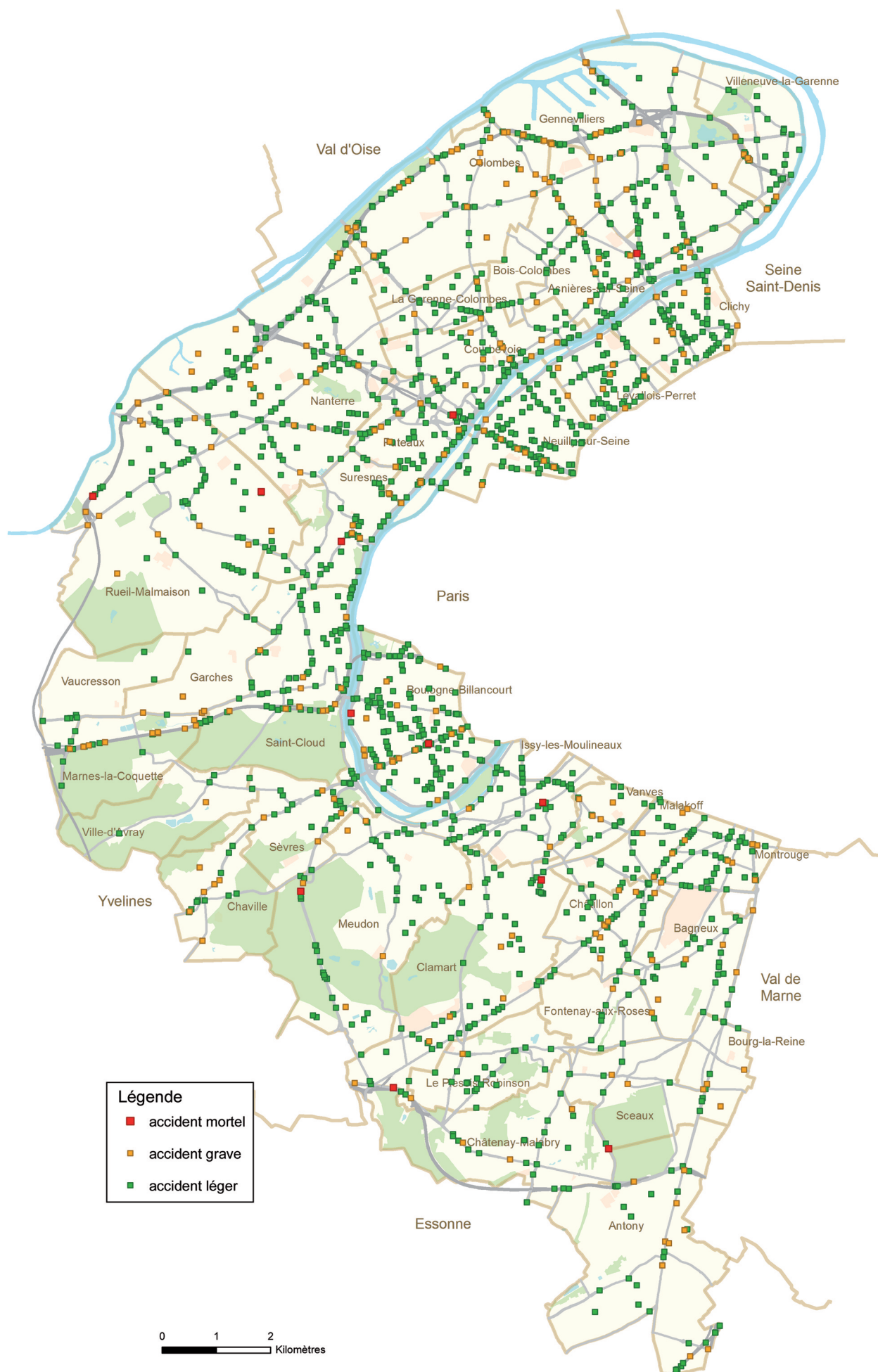
Types de conflits impliquant les motos



 Moto avec	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	150	82	13	8	12	623	15	6	62
Gravité	23%	27%	15%	13%	17%	18%	40%	17%	24%

Les accidents de motos les plus fréquents se produisent avec un véhicule léger (65% des cas). Les accidents de motos seules, c'est à dire sans tiers (15% des cas), dans lesquels 5 motards ont perdu la vie et 152 ont été blessés sont aussi très fréquents.

Les accidents de V.L. en 2012



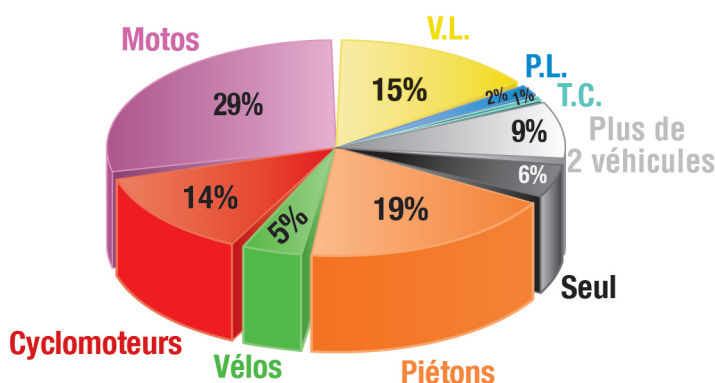
Les accidents de V.L. (véhicules légers)

	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	
 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%	60,7%	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%
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%

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

Les V.L. représentent 60% des véhicules impliqués dans les accidents. Ils sont présents dans 81% des conflits et sont très souvent opposés aux autres catégories d'usagers. Seuls 19% des accidents impliquent uniquement des V.L. 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 légers



 V.L. avec	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	132	395	94	287	623	312	41	16	187
Gravité	16%	16%	9%	11%	18%	7%	15%	13%	17%

Les accidents de V.L. contre V.L. sont rares et peu graves. Par contre, les conflits de V.L. avec un piéton ou un deux-roues sont fréquents (respectivement 19 et 48% des cas) avec une gravité plus élevée.

Les accidents de P.L. de 2008 à 2012



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

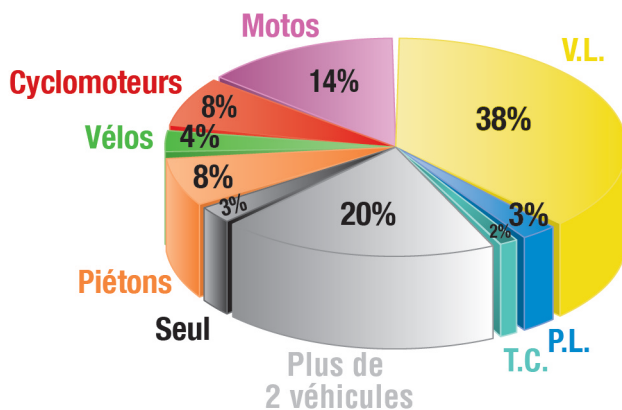


	Accidents de P.L.	Les victimes de ces accidents			dont les victimes usagers de P.L.			Nombre de P.L. impliqués
		tués	BH	BNH	tués	BH	BNH	
2008	90	4	23	81	0	0	9	92
%	3,3%	11,8%	4,9%	3,1%	0%	0%	0,3%	1,7%
2009	87	3	19	70	0	2	5	92
%	3,3%	16,7%	4,1%	2,7%	0%	0,4%	0,2%	1,7%
2010	80	3	14	75	0	1	4	83
%	3,2%	10,7%	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%
2012	108	5	21	96	0	3	15	117
%	4,2%	16,7%	5,3%	3,9%	0%	0,8%	0,6%	2,3%

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 2012, les accidents de P.L. ont fait 5 tués et 99 blessés parmi les autres usagers, et 18 blessés parmi leurs occupants.

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



P.L. avec	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	3	9	4	9	15	41	3	2	22
Gravité	33%	56%	25%	11%	40%	15%	0%	0%	18%

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 fréquentes (20% des accidents).

Les accidents de T.C. de 2008 à 2012



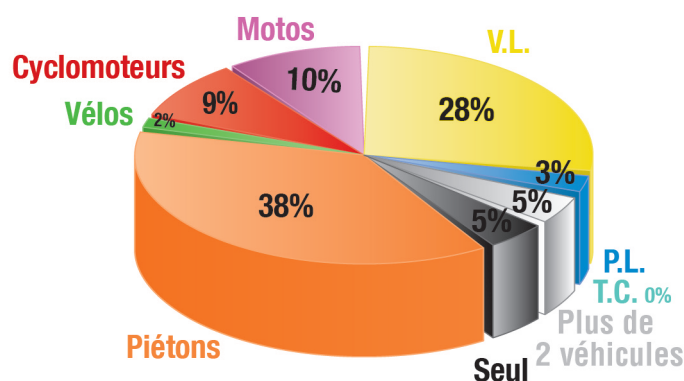
Les accidents de T.C. (Transports en Commun)

	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	
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%
2012	58	3	13	57	0	4	15	58
%	2,3%	10%	3,3%	2,3%	0%	1%	0,6%	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 rares : seulement 58 ont eu lieu en 2012. Ils ont provoqué 19 blessés parmi leurs usagers et bien plus parmi les autres usagers. Trois piétons sont décédés dans un accident avec un T.C.

Types de conflits impliquant les véhicules de T.C.



	P.L. avec								
	Seul								Plus de 2 véhicules
Accidents	3	22	1	5	6	16	2	0	3
Gravité	33%	45%	0%	40%	17%	13%	0%	0%	0%

Les accidents de T.C. avec un piéton sont les plus fréquents (38% des cas) et les plus graves.

