

# ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE dans les Hauts-de-Seine en 2014



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



## 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'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 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

---

2014 est qualifiée d'année du relâchement des comportements sur les routes en France. Tous les indicateurs de sécurité routière au niveau national sont à la hausse avec + 3,5 % de tués par rapport à 2013 et + 2,4% d'accidents.

Les Hauts-de-Seine présentent également un mauvais résultat avec un tué de plus et + 7% d'accidents par rapport à 2013. Le bilan départemental 2014 s'élève à 2 790 accidents corporels, 24 tués, 431 blessés hospitalisés et 2 724 blessés non hospitalisés.

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'accidentologie départementale permet de définir des actions adaptées au contexte local, elle mesure l'évolution des accidents selon les modes de déplacements.

La connaissance de l'accidentologie est nécessaire à l'entretien et l'adaptation du réseau de voiries pour les différents gestionnaires, et oriente 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.

Une version électronique de cette brochure est disponible sur les sites [www.hauts-de-seine.net](http://www.hauts-de-seine.net) 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.

## Statistiques générales

|   |    |
|---|----|
| L'année 2014 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 2014 .....   | 12 |
| Les accidents par réseaux routiers, hors ou en intersection,<br>selon les conditions atmosphériques ..... | 13 |
| Densité d'accidents par section de 2010 à 2014 .....  | 14 |
| Taux d'accidents par section de 2010 à 2014 .....   | 15 |
| Les trafics routiers en 2014 .....  | 16 |
| Les lieux de concentration d'accidents de 2010 à 2014 .....   | 17 |
| Les accidents corporels en 2014 .....   | 18 |
| Les accidents en trafic de nuit (de 21h à 7h) en 2014 .....   | 20 |
| Répartition temporelle des accidents .....  | 21 |

## Accidents selon les catégories

Pour chaque catégorie : la carte (2014 ou de 2010 à 2014 selon le nombre d'accidents), l'évolution des accidents et des victimes, et les types de conflits.

|   |    |
|---|----|
| ■ Les accidents de piétons en 2014 .....                            | 22 |
| ■ Les accidents de vélos de 2010 à 2014 .....                       | 24 |
| ■ Les accidents de cyclomoteurs en 2014 .....                       | 26 |
| ■ Les accidents de motos en 2014 .....                              | 28 |
| ■ Les accidents de V.L. (véhicules légers) en 2014 .....            | 30 |
| ■ Les accidents de P.L. (poids-lourds) de 2010 à 2014 .....         | 32 |
| ■ Les accidents de T.C. (transports en commun) de 2010 à 2014 ..... | 34 |

# L'année 2014 en bref

**2 790** accidents corporels

**24** tués

**431** blessés hospitalisés (B.H.)

**2 724** blessés non hospitalisés (B.N.H.)

## Le bilan 2014 : plus lourd que celui de 2013

7% d'accidents et de victimes de plus qu'en 2013, et 9% par rapport à la moyenne des 5 années précédentes. Seul le nombre de tués est conforme à la moyenne quinquennale malgré une vie perdue de plus qu'en 2013.

## 24 accidents mortels et 24 tués

- 7 piétons tués, contre 10 en 2013, 13 en 2012 et 9,2 en moyenne les 5 années précédentes ; 1 était mineur et 3 avaient plus de 80 ans.
- 17 usagers de véhicules tués (2 en vélo, 11 en moto et 4 en véhicule léger), dont 8 dans un accident sans tiers et 3 sur voie rapide,
- 6 tués dans des accidents survenus de nuit et 5 tués durant le week-end,
- 7 femmes (dont 5 piétons, 1 cycliste et une conductrice de V.L.) et 17 hommes (dont 2 piétons, 1 cycliste et 14 usagers de véhicules à moteur) sont morts en 2014,
- les 24 accidents mortels ont impliqué 7 piétons, 3 vélos, 15 motos, 15 véhicules légers et 4 poids-lourds (aucun 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 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.

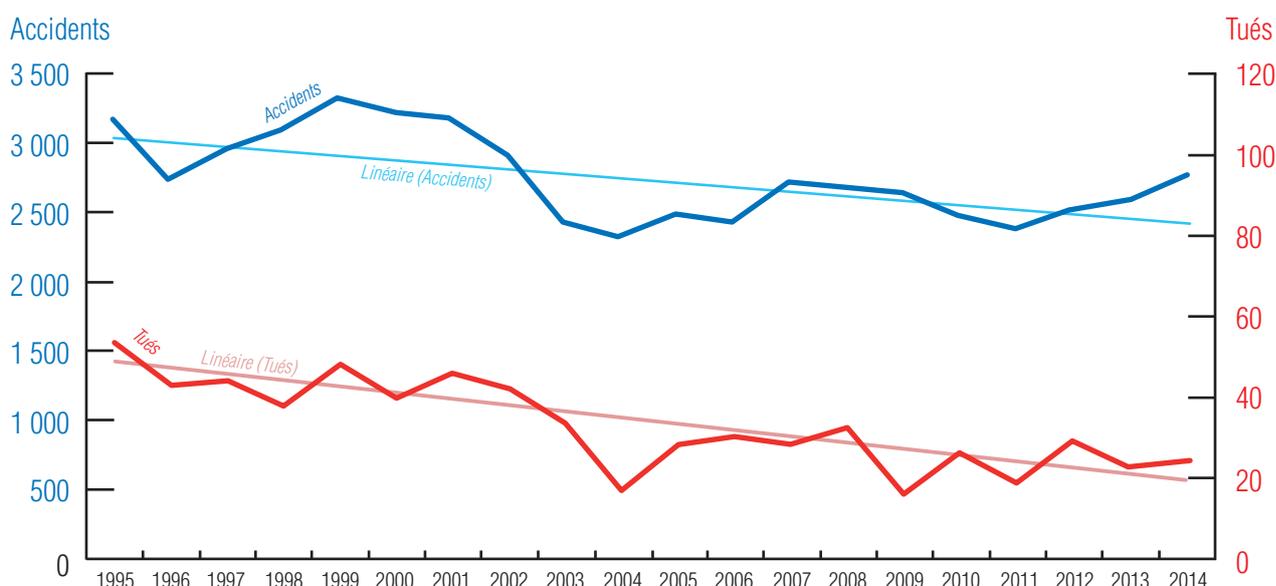
Avec 1 601 583 habitants estimés en 2014 et une superficie de 176 km<sup>2</sup>, le département des Hauts-de-Seine est le plus petit et le plus densément peuplé de France après Paris. Par rapport à la région Ile de France, il représente 13,4% de la population et seulement 1,5% du territoire.

Sur les 96 départements métropolitains français, en 2014, le département des Hauts-de-Seine est :

- le 5<sup>ème</sup> en nombre d'habitants,
- le 4<sup>ème</sup> en nombre d'accidents corporels de la circulation routière,
- le 65<sup>ème</sup> en nombre de tués sur la route.

Avec 15 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 1995 à 2014, du nombre d'accidents et de tués



En 20 ans, le nombre d'accidents s'est réduit linéairement de 22 % et le nombre de tués de 60%. De 1995 à 2014, on est passé de 3 162 à 2 790 accidents et de 54 à 24 tués. Sur une longue période, l'amélioration de la sécurité routière est encourageante.

## Le réseau routier des Hauts-de-Seine au 1<sup>er</sup> janvier 2014

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 (RN) .....60 km
- réseau départemental (RD) .....325 km
- réseau communal .....1 850 km

# Les repères

## Les accidents et les victimes en 2014



| En 2014          | Paris                | Hauts-de-Seine        | Ile-de-France         | France                |
|------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <b>Accidents</b> | <b>6 550</b> (-1,8%) | <b>2 790</b> (+6,5%)  | <b>18 787</b> (+2,6%) | <b>58 191</b> (+2,4%) |
| <b>Tués</b>      | <b>39</b> (+34,5%)   | <b>24</b> (+4,3%)     | <b>314</b> (+9,0%)    | <b>3 384</b> (+3,5%)  |
| <b>B.H.</b>      | <b>652</b> (+6,4%)   | <b>431</b> (+26,8%)   | <b>5 196</b> (+10,4%) | <b>26 635</b> (+2,6%) |
| <b>B.N.H.</b>    | <b>6 887</b> (-1,9%) | <b>2 724</b> (+4,6%)  | <b>17 189</b> (+1,7%) | <b>46 413</b> (+4%)   |
| <b>Gravité</b>   | <b>10,5%</b> (+9,6%) | <b>16,3%</b> (+17,7%) | <b>29,3%</b> (+7,5%)  | <b>51,6%</b> (+0,3%)  |

Entre parenthèses : évolution par rapport à 2013

En 2014, tous les indicateurs ont augmenté sauf à Paris où le nombre d'accidents et de blessés non hospitalisés a légèrement diminué. Dans les Hauts-de-Seine, les hausses sont plus élevées qu'ailleurs.

## Répartition des tués sur la route en 2014

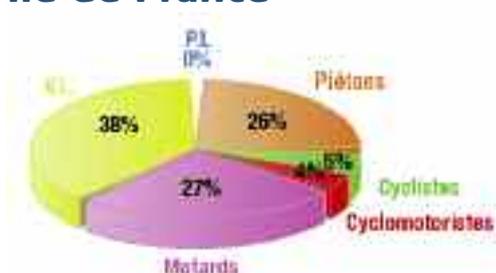
### Paris



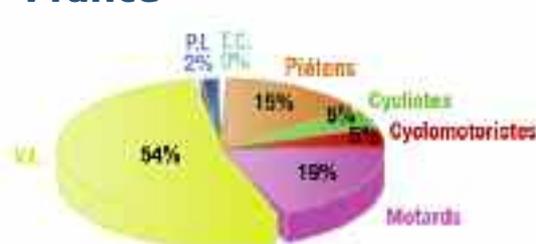
### Hauts-de-Seine



### 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 pratiquement la moitié des tués et, en France, les usagers de véhicules légers restent majoritaires.

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 2010 à 2014.

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

## Le taux :

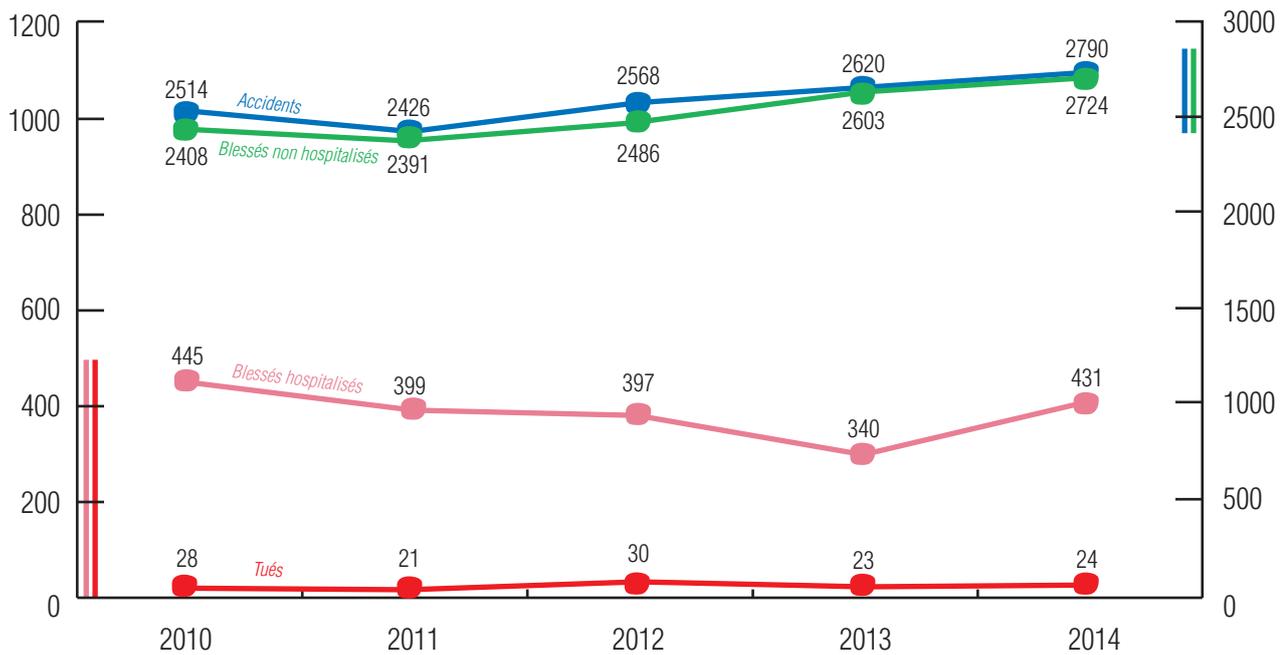
Nombre moyen annuel d'accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus en moyenne par an, pour la période 2010 à 2014.

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

## Les catégories :

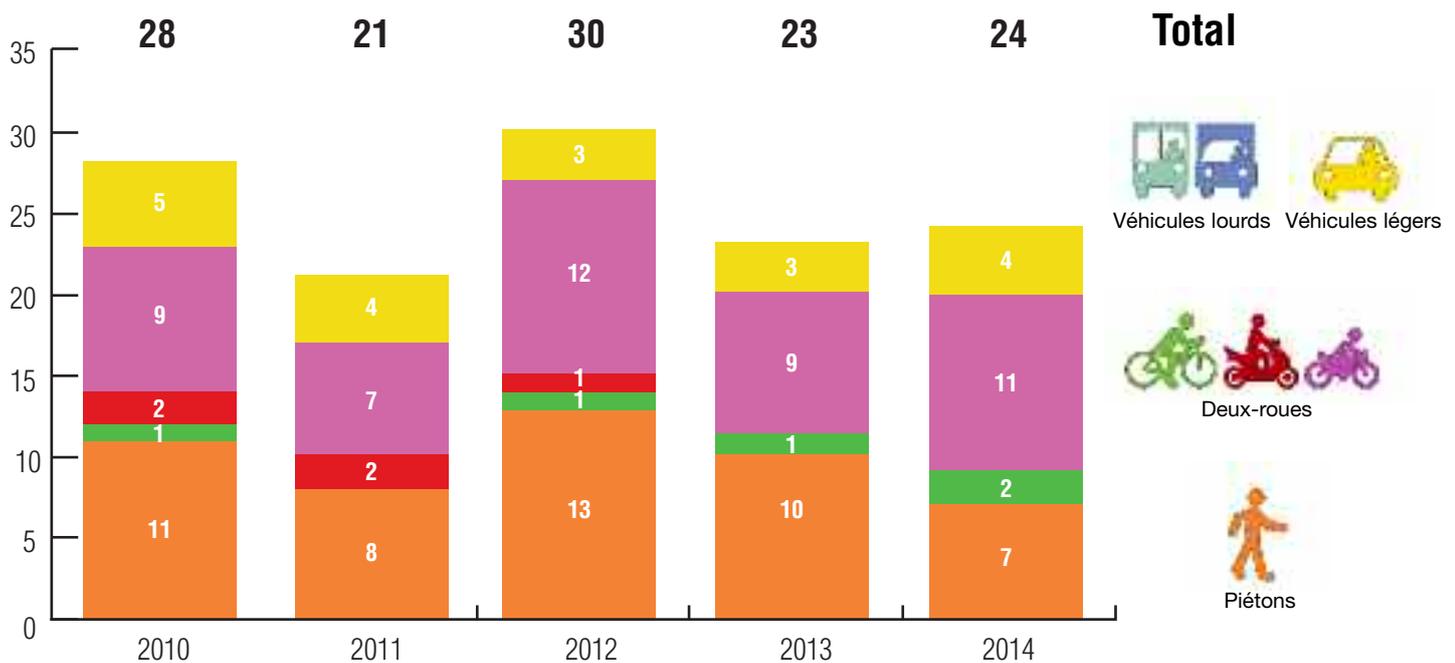
|   |   |  |   |  |   |  |
|---|---|--|---|--|---|--|
|  |  |                                     |                    |                        |  |           |
| <b>Piéton</b>   | <b>Vélo</b>   | <b>Cyclo.</b><br>(cyclomoteur)   | <b>Moto</b><br>(motocyclette)   | <b>V.L.</b><br>(véhicule léger<br>et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

# Evolution des accidents et des victimes



En 2014, il s'est produit 2 790 accidents corporels occasionnant 24 tués, 431 blessés hospitalisés et 2 724 blessés non hospitalisés. Pour la quatrième année consécutive, les accidents et les blessés sont en augmentation. Seul le nombre de tués se maintient dans la moyenne des 5 années précédentes.

# Evolution des tués par catégorie d'usagers



Avec un tué de plus qu'en 2013, la mortalité sur les routes en 2014 reste dans la moyenne des 5 dernières années, et ce pour chacune des catégories d'usagers.

# Les victimes par catégorie d'usagers

## Tués



## Blessés hospitalisés



## Blessés non hospitalisés



Sans la protection d'une carrosserie, les piétons et les usagers de deux-roues (cyclistes, cyclomotoristes et motards) restent les usagers les plus vulnérables : ils représentent 83% des tués et 75% des blessés hospitalisés, alors que les usagers de véhicules avec un habitacle (V.L., P.L. et T.C.) n'en représentent respectivement que 17% et 25%.

# Age des victimes par catégorie d'usagers

| Les victimes<br>% population |        |     |     |     |     |     |    | Total |
|------------------------------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|----|-------|
| 0-13 ans<br>18,3%            | Tués   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0  | 0     |
|                              | B.H.   | 15  | 0   | 0   | 3   | 1   | 0  | 19    |
|                              | B.N.H. | 129 | 11  | 1   | 5   | 41  | 2  | 189   |
| 14-17 ans<br>4,6%            | Tués   | 1   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0  | 1     |
|                              | B.H.   | 5   | 0   | 7   | 1   | 6   | 0  | 19    |
|                              | B.N.H. | 32  | 9   | 54  | 7   | 6   | 1  | 109   |
| 18-24 ans<br>8,7%            | Tués   | 0   | 0   | 0   | 3   | 0   | 0  | 3     |
|                              | B.H.   | 4   | 1   | 15  | 28  | 23  | 0  | 71    |
|                              | B.N.H. | 48  | 23  | 173 | 134 | 128 | 2  | 508   |
| 25-59 ans<br>50%             | Tués   | 2   | 2   | 0   | 7   | 2   | 0  | 13    |
|                              | B.H.   | 41  | 13  | 18  | 119 | 69  | 1  | 261   |
|                              | B.N.H. | 224 | 111 | 161 | 656 | 483 | 26 | 1 661 |
| 60 ans et plus<br>18,5%      | Tués   | 4   | 0   | 0   | 1   | 2   | 0  | 7     |
|                              | B.H.   | 40  | 4   | 1   | 6   | 10  | 0  | 61    |
|                              | B.N.H. | 114 | 25  | 6   | 32  | 76  | 4  | 257   |
| Total                        | Tués   | 7   | 2   | 0   | 11  | 4   | 0  | 24    |
|                              | B.H.   | 105 | 18  | 41  | 157 | 109 | 1  | 431   |
|                              | B.N.H. | 547 | 179 | 395 | 834 | 734 | 35 | 2 724 |

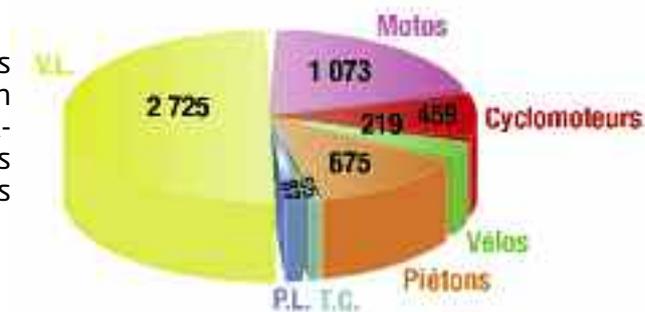
Un seul mineur est décédé en 2014 ; une piétonne âgée de 16 ans.

Les «18-24 ans» représentent 18% des victimes et à peine 9% des alto-séquanais.

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 déplacement et inversement.

# Les piétons et les véhicules impliqués

675 piétons et 4 618 véhicules ont été impliqués dans les accidents en 2014. 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      | 24        | 0   | 0          | 0          | 0          | 0         |
| 5 à 9 ans      | 47        | 2   | 0          | 0          | 0          | 0         |
| 10 à 14 ans    | <b>89</b> | 14  | 5          | 2          | 0          | 0         |
| 15 à 19 ans    | 50        | 13  | <b>128</b> | 26         | 47         | 1         |
| 20 à 24 ans    | 33        | 19  | <b>117</b> | 140        | 301        | 8         |
| 25 à 29 ans    | 41        | 20  | 82         | <b>165</b> | <b>366</b> | 20        |
| 30 à 34 ans    | 32        | 18  | 45         | <b>156</b> | <b>350</b> | 20        |
| 35 à 39 ans    | 38        | 19  | 14         | <b>148</b> | 284        | 21        |
| 40 à 44 ans    | 44        | 20  | 24         | 129        | 306        | <b>26</b> |
| 45 à 49 ans    | 48        | 24  | 17         | 115        | 251        | 16        |
| 50 à 54 ans    | 44        | 21  | 12         | 92         | 217        | 10        |
| 55 à 59 ans    | 27        | 15  | 2          | 51         | 171        | 13        |
| 60 à 64 ans    | 31        | 9   | 4          | 32         | 117        | 3         |
| 65 à 69 ans    | 35        | 6   | 1          | 4          | 90         | 2         |
| 70 à 74 ans    | 17        | 9   | 0          | 1          | 41         | 0         |
| 75 à 79 ans    | 18        | 3   | 1          | 2          | 30         | 0         |
| 80 à 84 ans    | 22        | 1   | 1          | 0          | 30         | 0         |
| 85 à 89 ans    | 25        | 1   | 0          | 0          | 15         | 0         |
| 90 ans et plus | 12        | 1   | 0          | 0          | 6          | 0         |
| <b>Total</b>   | 675       | 215 | 453        | 1 063      | 2 622      | 140       |

*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 (56,7% de femmes et 43,3% d'hommes) ; les hommes sont trois fois plus nombreux que les femmes parmi les conducteurs impliqués (75,1% d'hommes et 24,9% de femmes).



# Répartition des accidents

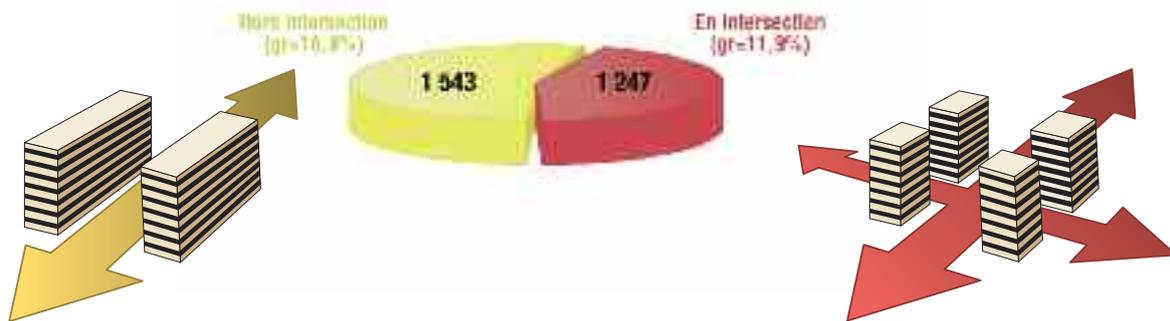
## Par catégories de réseaux routiers



Les accidents se répartissent selon l'importance des réseaux, des trafics routiers supportés et le tissu urbain traversé. Ainsi, 55% 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

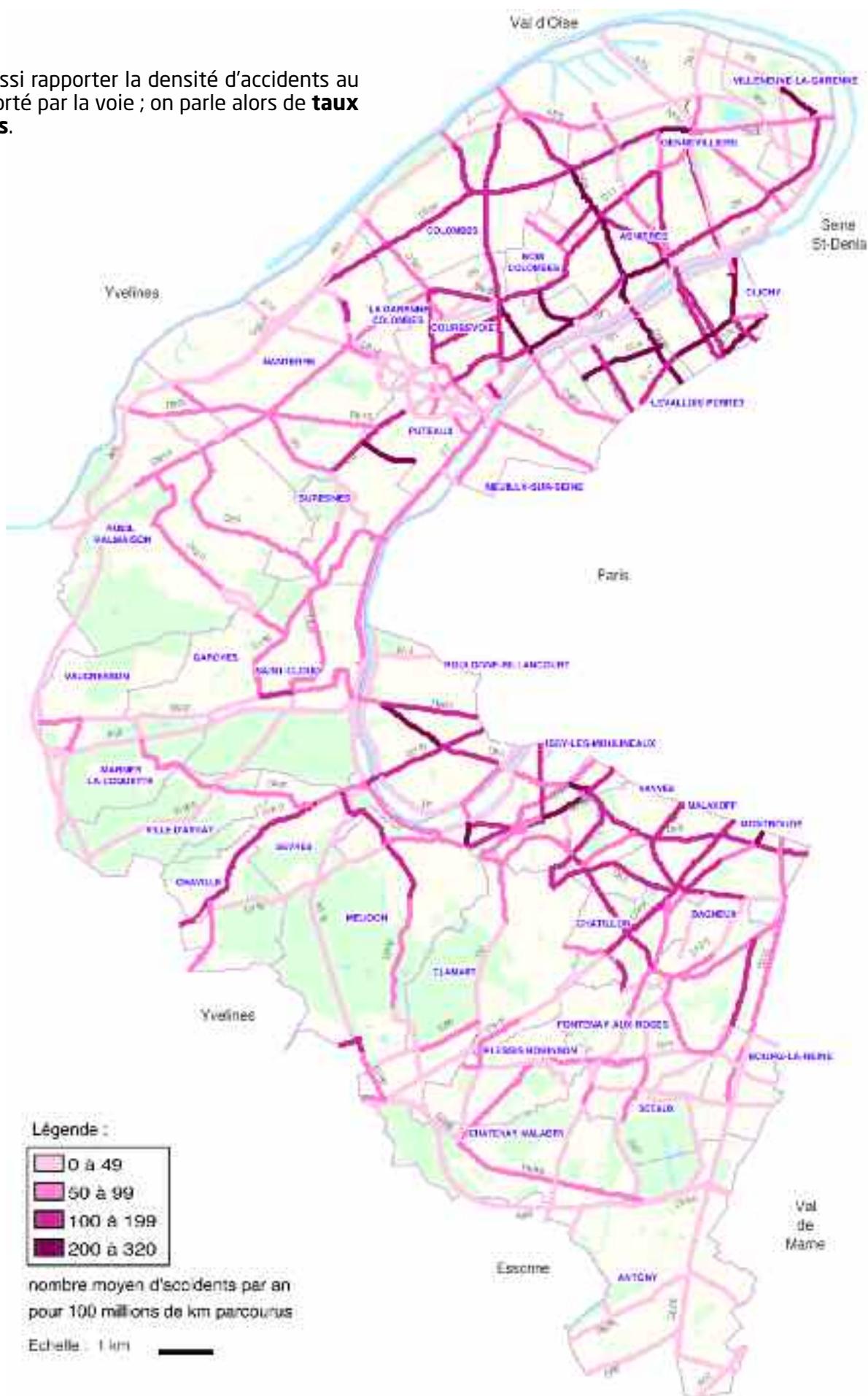


La majorité des accidents se produit dans des conditions atmosphériques « normales » qui constituent également le climat prépondérant. Par ailleurs, les « mauvaises » conditions météorologiques n'augmentent pas la gravité des accidents.



# Taux d'accidents par section de 2010 à 2014

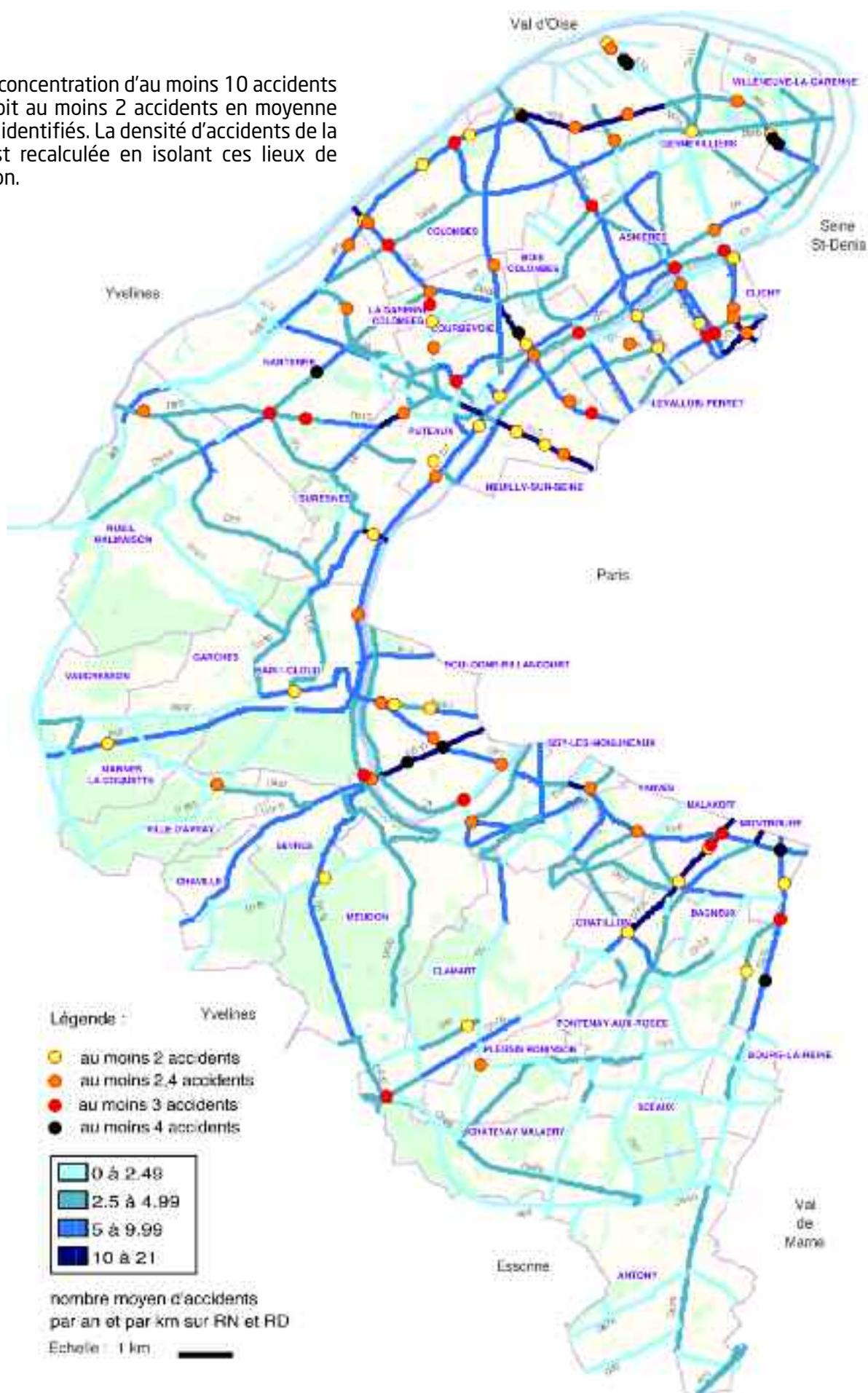
On peut aussi rapporter la densité d'accidents au trafic supporté par la voie ; on parle alors de **taux d'accidents**.





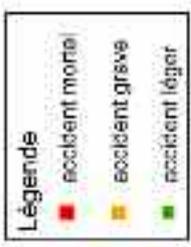
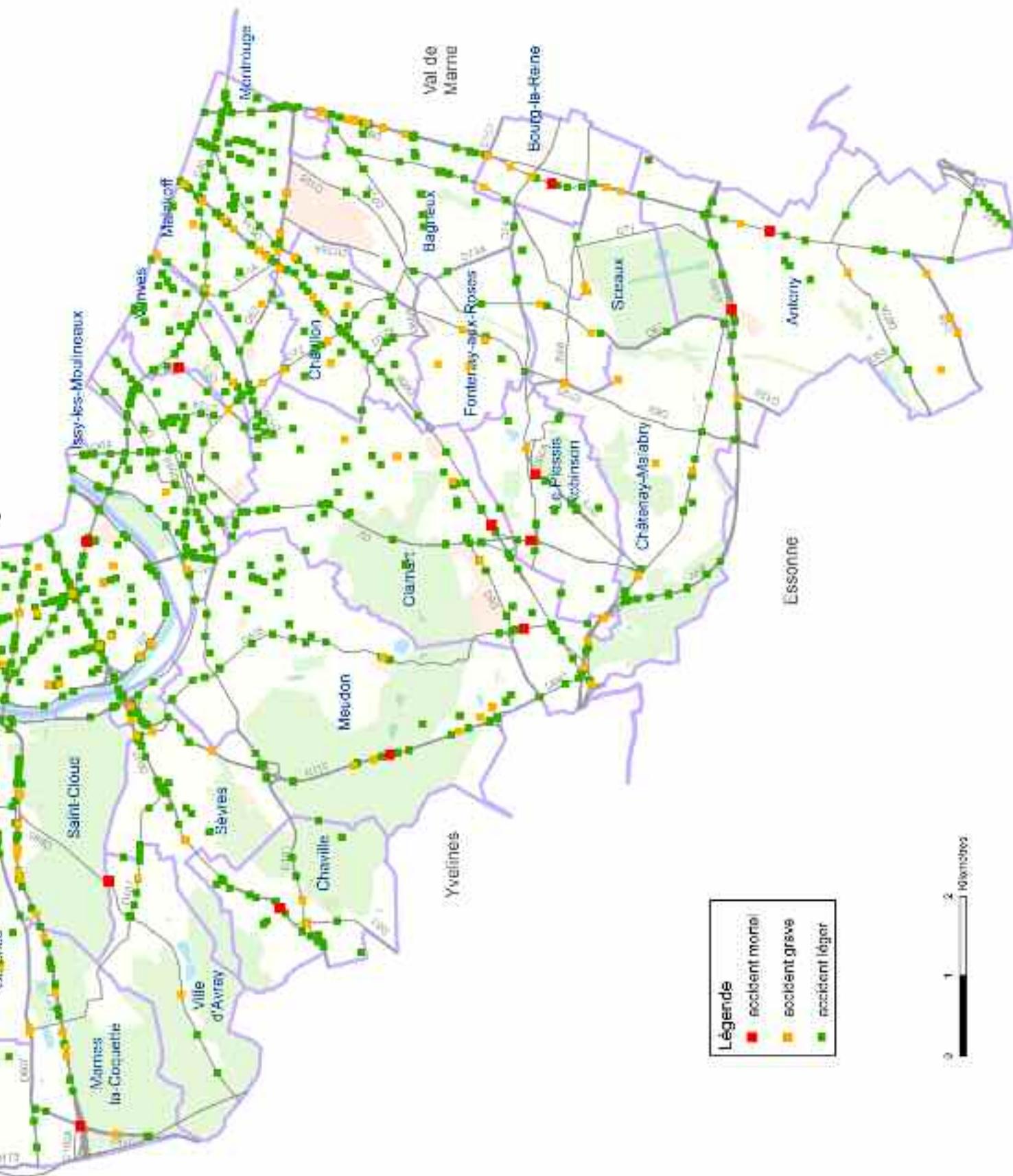
# Lieux de concentration d'accidents de 2010 à 2014

93 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.



# 2 790 accidents corporels en 2014





# 356 accidents en trafic de nuit (de 21h à 7h) en 2014



# 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         | 1         | 4         | 0         | 0        | 1         | 1         | 10         | 21         | 17         | 10         | 11         | 8          | 10         | 7          | 13         | 9          | 10         | 13         | 14         | 10         | 4         | 4         | 2         | 210         |
| février      | 3         | 0         | 1         | 0         | 0        | 1         | 1         | 10         | 17         | 7          | 14         | 0          | 14         | 15         | 7          | 8          | 8          | 17         | 18         | 19         | 18         | 6         | 7         | 8         | 205         |
| mars         | 1         | 1         | 1         | 5         | 1        | 2         | 1         | 9          | 10         | 20         | 18         | 12         | 13         | 13         | 10         | 14         | 12         | 16         | 18         | 14         | 10         | 6         | 5         | 3         | 231         |
| avril        | 2         | 4         | 5         | 4         | 0        | 3         | 4         | 12         | 13         | 17         | 11         | 9          | 0          | 17         | 15         | 11         | 13         | 19         | 20         | 13         | 14         | 5         | 3         | 2         | 225         |
| mai          | 2         | 5         | 4         | 2         | 2        | 2         | 4         | 8          | 11         | 21         | 3          | 12         | 17         | 10         | 21         | 15         | 23         | 13         | 17         | 20         | 18         | 7         | 4         | 2         | 235         |
| juin         | 4         | 2         | 5         | 0         | 1        | 2         | 3         | 12         | 10         | 26         | 10         | 14         | 11         | 17         | 16         | 20         | 18         | 23         | 24         | 18         | 18         | 11        | 5         | 8         | 206         |
| juillet      | 4         | 1         | 2         | 3         | 0        | 0         | 4         | 5          | 14         | 16         | 15         | 7          | 10         | 10         | 13         | 15         | 13         | 15         | 23         | 20         | 11         | 4         | 3         | 4         | 217         |
| août         | 1         | 1         | 2         | 2         | 0        | 4         | 1         | 10         | 5          | 14         | 5          | 8          | 7          | 7          | 11         | 5          | 7          | 7          | 10         | 14         | 7          | 3         | 1         | 2         | 134         |
| septembre    | 2         | 3         | 2         | 0         | 1        | 0         | 4         | 5          | 20         | 15         | 17         | 14         | 17         | 11         | 14         | 14         | 18         | 28         | 15         | 13         | 10         | 13        | 5         | 3         | 261         |
| octobre      | 0         | 4         | 2         | 1         | 1        | 1         | 7         | 12         | 28         | 30         | 15         | 12         | 18         | 13         | 11         | 12         | 18         | 20         | 23         | 15         | 14         | 7         | 5         | 8         | 273         |
| novembre     | 4         | 2         | 0         | 2         | 1        | 2         | 8         | 5          | 24         | 18         | 5          | 0          | 14         | 18         | 13         | 13         | 11         | 27         | 19         | 21         | 23         | 12        | 5         | 5         | 257         |
| décembre     | 2         | 2         | 0         | 3         | 2        | 4         | 0         | 8          | 18         | 22         | 13         | 15         | 8          | 10         | 17         | 14         | 16         | 17         | 27         | 24         | 18         | 3         | 5         | 11        | 267         |
| <b>Total</b> | <b>28</b> | <b>26</b> | <b>28</b> | <b>22</b> | <b>9</b> | <b>22</b> | <b>36</b> | <b>106</b> | <b>216</b> | <b>231</b> | <b>150</b> | <b>132</b> | <b>144</b> | <b>155</b> | <b>157</b> | <b>154</b> | <b>162</b> | <b>218</b> | <b>225</b> | <b>211</b> | <b>173</b> | <b>81</b> | <b>52</b> | <b>52</b> | <b>2790</b> |

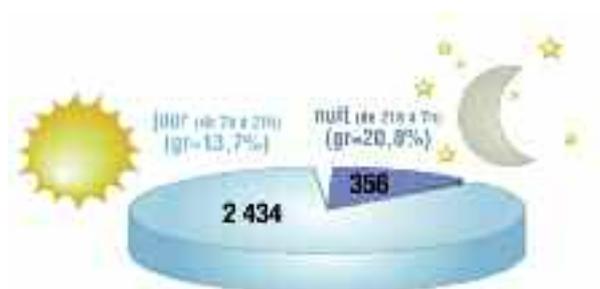
## Par heure et par jour de semaine (pour une année)

| 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        | 4         | 1         | 2         | 3         | 0        | 1         | 3         | 17         | 35         | 38         | 10         | 17         | 18         | 18         | 30         | 10         | 21         | 29         | 20         | 26         | 25         | 8         | 8         | 7         | 389         |
| mardi        | 3         | 2         | 0         | 1         | 2        | 4         | 5         | 21         | 45         | 44         | 31         | 26         | 24         | 19         | 18         | 34         | 31         | 34         | 32         | 28         | 32         | 10        | 4         | 10        | 450         |
| mercredi     | 3         | 3         | 5         | 1         | 1        | 2         | 4         | 18         | 41         | 43         | 28         | 25         | 28         | 26         | 29         | 21         | 21         | 36         | 53         | 46         | 28         | 11        | 7         | 6         | 470         |
| jeudi        | 2         | 6         | 2         | 2         | 0        | 1         | 6         | 23         | 47         | 39         | 20         | 17         | 23         | 24         | 25         | 18         | 19         | 28         | 34         | 44         | 19         | 12        | 13        | 8         | 442         |
| vendredi     | 4         | 2         | 3         | 3         | 3        | 5         | 7         | 18         | 39         | 48         | 27         | 21         | 26         | 21         | 22         | 36         | 37         | 37         | 32         | 23         | 32         | 19        | 8         | 6         | 477         |
| samedi       | 5         | 6         | 8         | 4         | 0        | 2         | 5         | 7          | 3          | 10         | 14         | 21         | 15         | 26         | 13         | 32         | 18         | 20         | 23         | 24         | 22         | 14        | 6         | 10        | 321         |
| dimanche     | 7         | 5         | 8         | 8         | 3        | 7         | 0         | 4          | 0          | 6          | 11         | 5          | 10         | 21         | 20         | 13         | 13         | 18         | 20         | 22         | 18         | 7         | 8         | 5         | 252         |
| <b>Total</b> | <b>26</b> | <b>26</b> | <b>28</b> | <b>22</b> | <b>9</b> | <b>22</b> | <b>36</b> | <b>106</b> | <b>216</b> | <b>231</b> | <b>150</b> | <b>132</b> | <b>144</b> | <b>155</b> | <b>157</b> | <b>154</b> | <b>162</b> | <b>218</b> | <b>225</b> | <b>211</b> | <b>173</b> | <b>81</b> | <b>52</b> | <b>52</b> | <b>2790</b> |

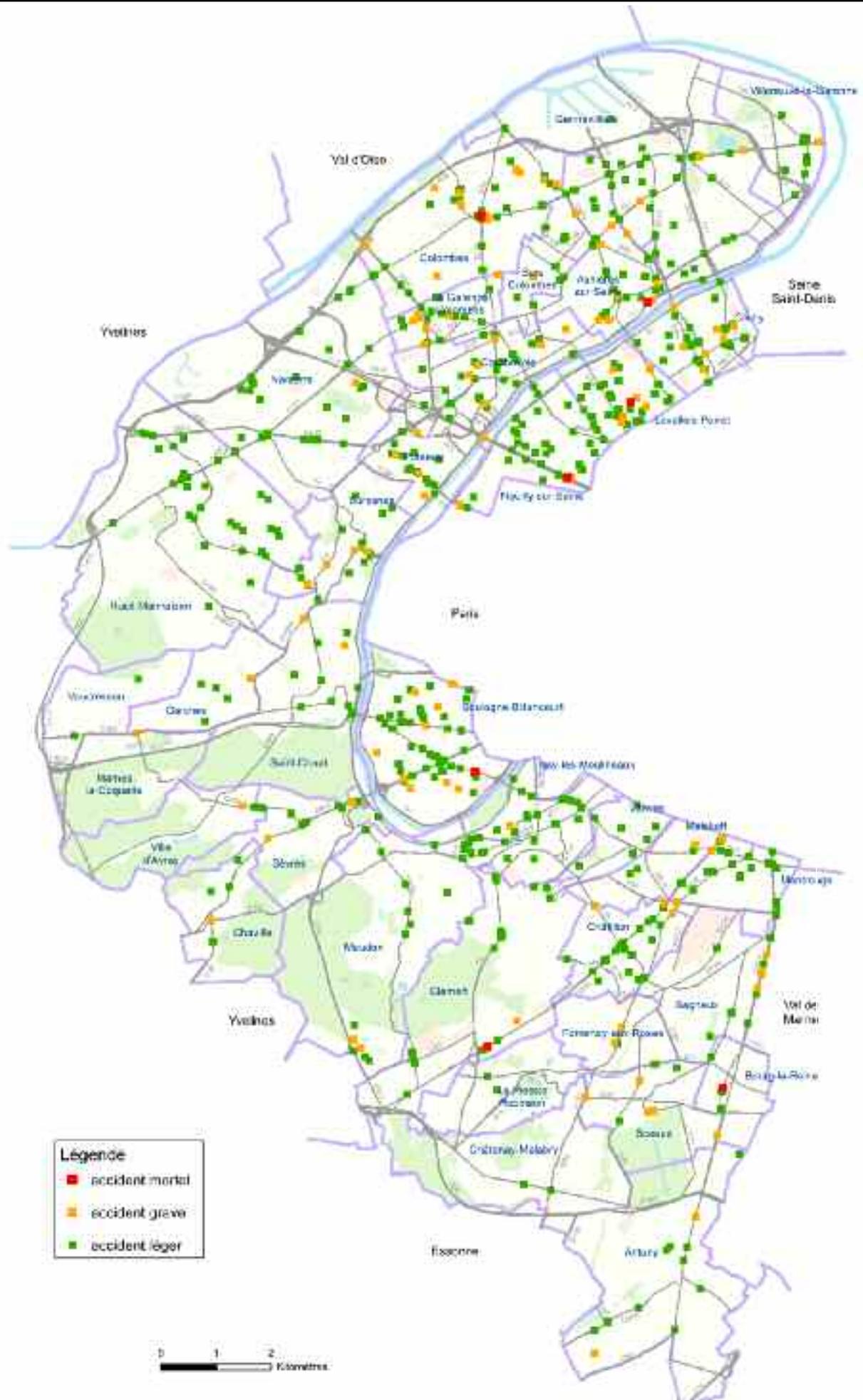
Le nombre d'accidents suit une répartition comparable à celle du trafic, avec des pointes selon les heures, les jours et les mois. Leur répartition horaire varie selon les mois et les jours de semaine, avec deux pics, entre 8 et 10 heures, puis de 17 à 20 heures, sauf en juillet et août, et les samedis et dimanches. En moyenne, il se produit 7,6 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 25% des accidents mortels se concentrent durant les 10 heures de nuit. Un cycliste, 4 motards et un conducteur de V.L. sont décédés de nuit.



# Les accidents de piétons en 2014



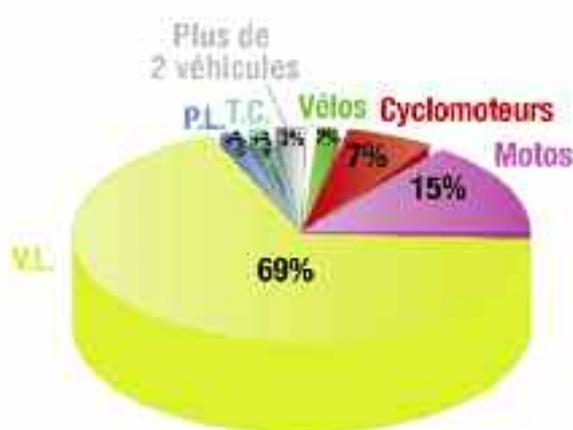
# Les accidents de piétons

|                  | Accidents de piétons | Les victimes de ces accidents |                     |                     | dont les victimes piétons |                     |                     | Nombre de piétons impliqués |
|------------------|----------------------|-------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------------|---------------------|---------------------|-----------------------------|
|                  |                      | tués                          | BH                  | BNH                 | tués                      | BH                  | BNH                 |                             |
| <b>2010</b><br>% | <b>628</b><br>25%    | <b>11</b><br>39,3%            | <b>125</b><br>28,1% | <b>547</b><br>22,7% | <b>11</b><br>39,3%        | <b>123</b><br>27,6% | <b>512</b><br>21,3% | <b>662</b><br>13,2%         |
| <b>2011</b><br>% | <b>562</b><br>23,1%  | <b>8</b><br>38,1%             | <b>118</b><br>29,6% | <b>487</b><br>20,4% | <b>8</b><br>38,1%         | <b>114</b><br>28,6% | <b>456</b><br>19,1% | <b>586</b><br>12,1%         |
| <b>2012</b><br>% | <b>557</b><br>21,7%  | <b>13</b><br>43,3%            | <b>102</b><br>25,7% | <b>499</b><br>20,1% | <b>13</b><br>43,3%        | <b>96</b><br>24,2%  | <b>462</b><br>18,6% | <b>580</b><br>11,6%         |
| <b>2013</b><br>% | <b>624</b><br>23,8%  | <b>10</b><br>43,5%            | <b>87</b><br>25,6%  | <b>583</b><br>22,4% | <b>10</b><br>43,5%        | <b>84</b><br>24,7%  | <b>547</b><br>21%   | <b>653</b><br>13%           |
| <b>2014</b><br>% | <b>657</b><br>23,5%  | <b>7</b><br>29,2%             | <b>113</b><br>26,2% | <b>595</b><br>21,8% | <b>7</b><br>29,2%         | <b>105</b><br>24,4% | <b>547</b><br>20,1% | <b>675</b><br>12,8%         |

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

En 2014, 675 piétons ont été impliqués dans 657 accidents soit dans 23,5% de l'ensemble des accidents. Les piétons représentent 29,2% des tués. Le nombre d'accidents de piétons a augmenté, toutefois moins que l'ensemble des accidents. 56 usagers de véhicules ont été blessés dans un accident avec piétons en 2014.

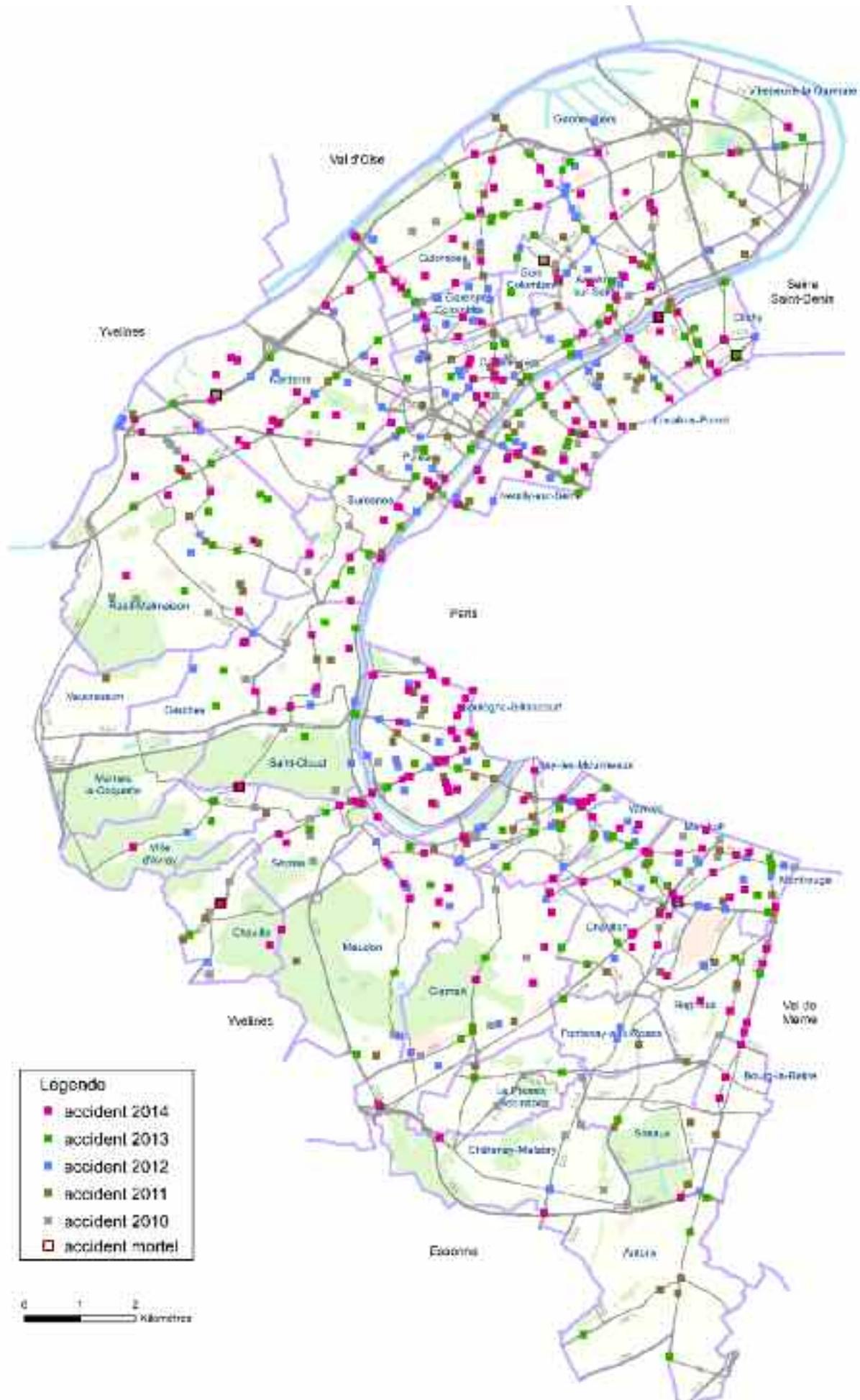
## Types de conflits impliquant les piétons



| Piéton avec |       |      |       |       |       |       | 2 véhicules et plus |
|-------------|-------|------|-------|-------|-------|-------|---------------------|
| Accidents   | 16    | 48   | 97    | 450   | 12    | 13    | 21                  |
| Gravité     | 18,8% | 8,3% | 20,6% | 16,7% | 41,7% | 23,1% | 4,8%                |

69% des accidents de piétons se produisent avec un véhicule léger et 25% avec un deux-roues. Les 7 accidents mortels de piétons ont impliqué 4 motos, un V.L., et deux P.L.

# Les accidents de vélos de 2010 à 2014



# 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        |                           |
|  |                    |                               |           |            |                             |           |            |                           |
| <b>2010</b>   | <b>143</b>         | <b>2</b>                      | <b>16</b> | <b>131</b> | <b>1</b>                    | <b>14</b> | <b>119</b> | <b>151</b>                |
| %   | 5,7%               | 7,1%                          | 3,6%      | 5,4%       | 3,6%                        | 3,1%      | 4,9%       | 3%                        |
| <b>2011</b>   | <b>133</b>         | <b>0</b>                      | <b>12</b> | <b>130</b> | <b>0</b>                    | <b>10</b> | <b>113</b> | <b>133</b>                |
| %   | 5,5%               | 0%                            | 3%        | 5,4%       | 0%                          | 2,5%      | 4,7%       | 2,7%                      |
| <b>2012</b>   | <b>146</b>         | <b>1</b>                      | <b>10</b> | <b>143</b> | <b>1</b>                    | <b>10</b> | <b>125</b> | <b>149</b>                |
| %   | 5,7%               | 3,3%                          | 2,5%      | 5,8%       | 3,3%                        | 2,5%      | 5%         | 3%                        |
| <b>2013</b>   | <b>166</b>         | <b>1</b>                      | <b>11</b> | <b>158</b> | <b>1</b>                    | <b>10</b> | <b>140</b> | <b>167</b>                |
| %   | 6,3%               | 4,3%                          | 3,2%      | 6,1%       | 4,3%                        | 2,9%      | 5,4%       | 3,3%                      |
| <b>2014</b>   | <b>219</b>         | <b>3</b>                      | <b>21</b> | <b>202</b> | <b>2</b>                    | <b>18</b> | <b>179</b> | <b>219</b>                |
| %   | 7,8%               | 12,5%                         | 4,9%      | 7,4%       | 8,3%                        | 4,2%      | 6,6%       | 4,1%                      |

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

En 2014, 219 accidents de vélos se sont produits et représentent 7,8% des accidents. Ce qui constitue une forte augmentation. Leur gravité a également augmenté. Ils ont occasionné trois tués, deux cyclistes et un conducteur de V.L. victime d'un malaise.

## Types de conflits impliquant les vélos



| Vélo avec  | Seul      |  |  |  |  |  |  |  | Plus de 2 véhicules |
|---|-----------|---|---|---|---|---|---|---|---------------------|
|   | Accidents | 26  | 17  | 0   | 2   | 16  | 147   | 4   | 2                   |
| Gravité   | 19,2%     | 17,6%   | 0%  | 0%  | 0%  | 8,2%  | 25%   | 50%   | 40%                 |

Les vélos sont principalement en conflit avec un véhicule léger (67% des cas), puis avec un piéton (8% des cas). Dans 12% des accidents de vélos, le cycliste était seul. Toutefois, 4 accidents de vélos avec un P.L. cette année contre 10 en 2013.

# Les accidents de cyclomoteurs en 2014



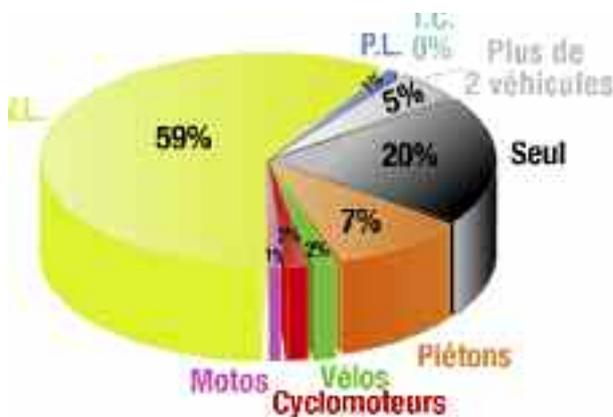
# Les accidents de cyclomoteurs

|             | Accidents de cyclomoteurs | Les victimes de ces accidents |           |            | dont les victimes cyclomotoristes |           |            | Nombre de cyclomoteurs impliqués |
|-------------|---------------------------|-------------------------------|-----------|------------|-----------------------------------|-----------|------------|----------------------------------|
|             |                           | tués                          | BH        | BNH        | tués                              | BH        | BNH        |                                  |
| <b>2010</b> | <b>428</b>                | <b>2</b>                      | <b>66</b> | <b>400</b> | <b>2</b>                          | <b>61</b> | <b>355</b> | <b>439</b>                       |
| %           | 17%                       | 7,1%                          | 14,8%     | 16,6%      | 7,1%                              | 13,7%     | 14,7%      | 8,8%                             |
| <b>2011</b> | <b>457</b>                | <b>4</b>                      | <b>58</b> | <b>454</b> | <b>2</b>                          | <b>51</b> | <b>389</b> | <b>467</b>                       |
| %           | 18,8%                     | 19%                           | 14,5%     | 19%        | 9,5%                              | 12,8%     | 16,3%      | 9,6%                             |
| <b>2012</b> | <b>419</b>                | <b>1</b>                      | <b>54</b> | <b>399</b> | <b>1</b>                          | <b>47</b> | <b>370</b> | <b>424</b>                       |
| %           | 16,3%                     | 3,3%                          | 13,6%     | 16%        | 3,3%                              | 11,8%     | 14,9%      | 8,5%                             |
| <b>2013</b> | <b>435</b>                | <b>1</b>                      | <b>51</b> | <b>421</b> | <b>0</b>                          | <b>49</b> | <b>368</b> | <b>441</b>                       |
| %           | 16,6%                     | 4,3%                          | 15%       | 16,2%      | 0%                                | 14,4%     | 14,1%      | 8,8%                             |
| <b>2014</b> | <b>453</b>                | <b>0</b>                      | <b>50</b> | <b>461</b> | <b>0</b>                          | <b>41</b> | <b>395</b> | <b>459</b>                       |
| %           | 16,2%                     | 0%                            | 11,6%     | 16,9%      | 0%                                | 9,5%      | 14,5%      | 8,7%                             |

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

Les cyclomoteurs sont impliqués dans 16,2% des accidents. Les principales victimes des accidents de cyclomoteurs sont leurs utilisateurs mais aussi quelques piétons. Leur gravité a diminué cette année.

## Types de conflits impliquant les cyclomoteurs



| Cyclomoteur avec | Seul      |     |    |       |      |      |     |     | Plus de 2 véhicules |
|------------------|-----------|-----|----|-------|------|------|-----|-----|---------------------|
|                  | Accidents | 120 | 50 | 2     | 6    | 17   | 245 | 6   | 2                   |
| Gravité          | 8,3%      | 8%  | 0% | 16,7% | 5,9% | 9,4% | 0%  | 50% | 20%                 |

Les accidents de cyclomoteurs les plus fréquents se produisent avec un véhicule léger (54% des cas). Ensuite viennent les accidents de cyclomoteurs seuls, c'est à dire sans tiers (27% des cas) qui augmentent chaque année.

# Les accidents de motos en 2014



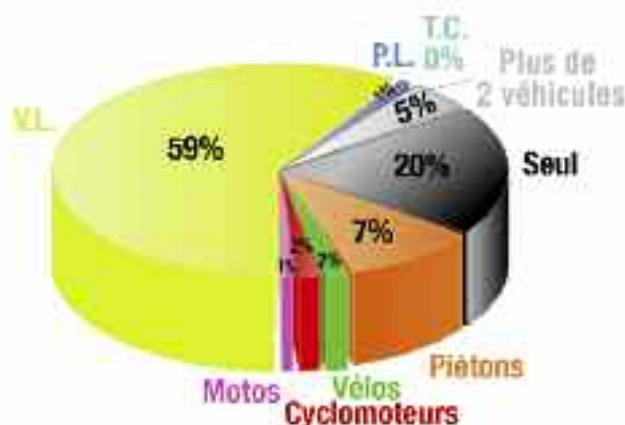
# Les accidents de motos

|  | Accidents de motos | Les victimes de ces accidents |            |            | dont les victimes motards |            |            | Nombre de motos impliquées |
|---|--------------------|-------------------------------|------------|------------|---------------------------|------------|------------|----------------------------|
|   |                    | tués                          | BH         | BNH        | tués                      | BH         | BNH        |                            |
| <b>2010</b>   | <b>906</b>         | <b>10</b>                     | <b>205</b> | <b>771</b> | <b>9</b>                  | <b>177</b> | <b>676</b> | <b>942</b>                 |
| %   | 36%                | 35,7%                         | 46,1%      | 32%        | 32,1%                     | 39,8%      | 28,1%      | 18,8%                      |
| <b>2011</b>   | <b>900</b>         | <b>8</b>                      | <b>181</b> | <b>839</b> | <b>7</b>                  | <b>161</b> | <b>729</b> | <b>930</b>                 |
| %   | 37,1%              | 38,1%                         | 45,4%      | 35,1%      | 33,3%                     | 40,4%      | 30,5%      | 19,2%                      |
| <b>2012</b>   | <b>971</b>         | <b>15</b>                     | <b>188</b> | <b>845</b> | <b>12</b>                 | <b>166</b> | <b>745</b> | <b>990</b>                 |
| %   | 37,8%              | 50%                           | 47,4%      | 34%        | 40%                       | 41,8%      | 30%        | 19,7%                      |
| <b>2013</b>   | <b>974</b>         | <b>10</b>                     | <b>138</b> | <b>896</b> | <b>9</b>                  | <b>125</b> | <b>792</b> | <b>993</b>                 |
| %   | 37,2%              | 43,5%                         | 40,6%      | 34,4%      | 39,1%                     | 36,8%      | 30,4%      | 19,8%                      |
| <b>2014</b>   | <b>1 050</b>       | <b>15</b>                     | <b>179</b> | <b>974</b> | <b>11</b>                 | <b>157</b> | <b>834</b> | <b>1 073</b>               |
| %   | 37,6%              | 62,5%                         | 41,5%      | 35,8%      | 45,8%                     | 36,4%      | 30,6%      | 20,3%                      |

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

Les accidents de motos ont augmenté comme l'ensemble des accidents en 2014. Dans ces accidents, 15 personnes sont décédées : 11 motards et 4 piétons; ils sont responsables de 63% de l'ensemble des tués et de 42% de l'ensemble des blessés hospitalisés.

## Types de conflits impliquant les motos



|  Moto avec | Seul |  |  |  |  |  |  |  | Plus de 2 véhicules |
|---|------|---|---|---|---|---|---|---|---------------------|
| Accidents   | 213  | 105   | 16  | 17  | 11  | 617   | 12  | 5   | 54                  |
| Gravité   | 23%  | 19%   | 0%  | 5,9%  | 18,2%   | 13,9%   | 33,3%   | 20%   | 27,8%               |

Le nombre et la gravité des accidents de motos seules, c'est à dire sans tiers, augmentent. Ils représentent 20% des accidents de motos avec un taux de gravité égal à 23%, dans lesquels notamment, 6 motards ont perdu la vie.

# Les accidents de V.L. en 2014



# 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        |                          |
|  |                   |                               |            |              |                                   |            |            |                          |
| <b>2010</b>   | <b>2 087</b>      | <b>17</b>                     | <b>350</b> | <b>2 031</b> | <b>5</b>                          | <b>69</b>  | <b>727</b> | <b>2 678</b>             |
| %   | 83%               | 60,7%                         | 78,7%      | 84,3%        | 17,9%                             | 15,5%      | 30,2%      | 53,4%                    |
| <b>2011</b>   | <b>2 034</b>      | <b>12</b>                     | <b>314</b> | <b>2 022</b> | <b>4</b>                          | <b>60</b>  | <b>680</b> | <b>2 593</b>             |
| %   | 83,8%             | 57,1%                         | 78,7%      | 84,6%        | 19%                               | 15%        | 28,4%      | 53,5%                    |
| <b>2012</b>   | <b>2 087</b>      | <b>13</b>                     | <b>306</b> | <b>2 059</b> | <b>3</b>                          | <b>71</b>  | <b>754</b> | <b>2 696</b>             |
| %   | 81,3%             | 43,3%                         | 77,1%      | 82,8%        | 10%                               | 17,9%      | 30,3%      | 53,8%                    |
| <b>2013</b>   | <b>2 041</b>      | <b>13</b>                     | <b>250</b> | <b>2 076</b> | <b>3</b>                          | <b>68</b>  | <b>722</b> | <b>2 602</b>             |
| %   | 77,9%             | 56,5%                         | 73,5%      | 79,8%        | 13%                               | 20%        | 27,7%      | 51,9%                    |
| <b>2014</b>   | <b>2 147</b>      | <b>10</b>                     | <b>319</b> | <b>2 115</b> | <b>4</b>                          | <b>109</b> | <b>734</b> | <b>2 725</b>             |
| %   | 77%               | 41,7%                         | 74%        | 77,6%        | 16,7%                             | 25,3%      | 26,9%      | 51,5%                    |

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

Les V.L. représentent 59% des véhicules impliqués dans l'ensemble des accidents. Ils sont présents dans 77% des conflits et sont très souvent opposés aux autres catégories d'usagers. A peine 20% des accidents impliquent uniquement des V.L. Leurs occupants ne représentent qu'un tiers des victimes, les autres victimes sont des piétons ou des usagers de deux-roues; c'est le milieu urbain.

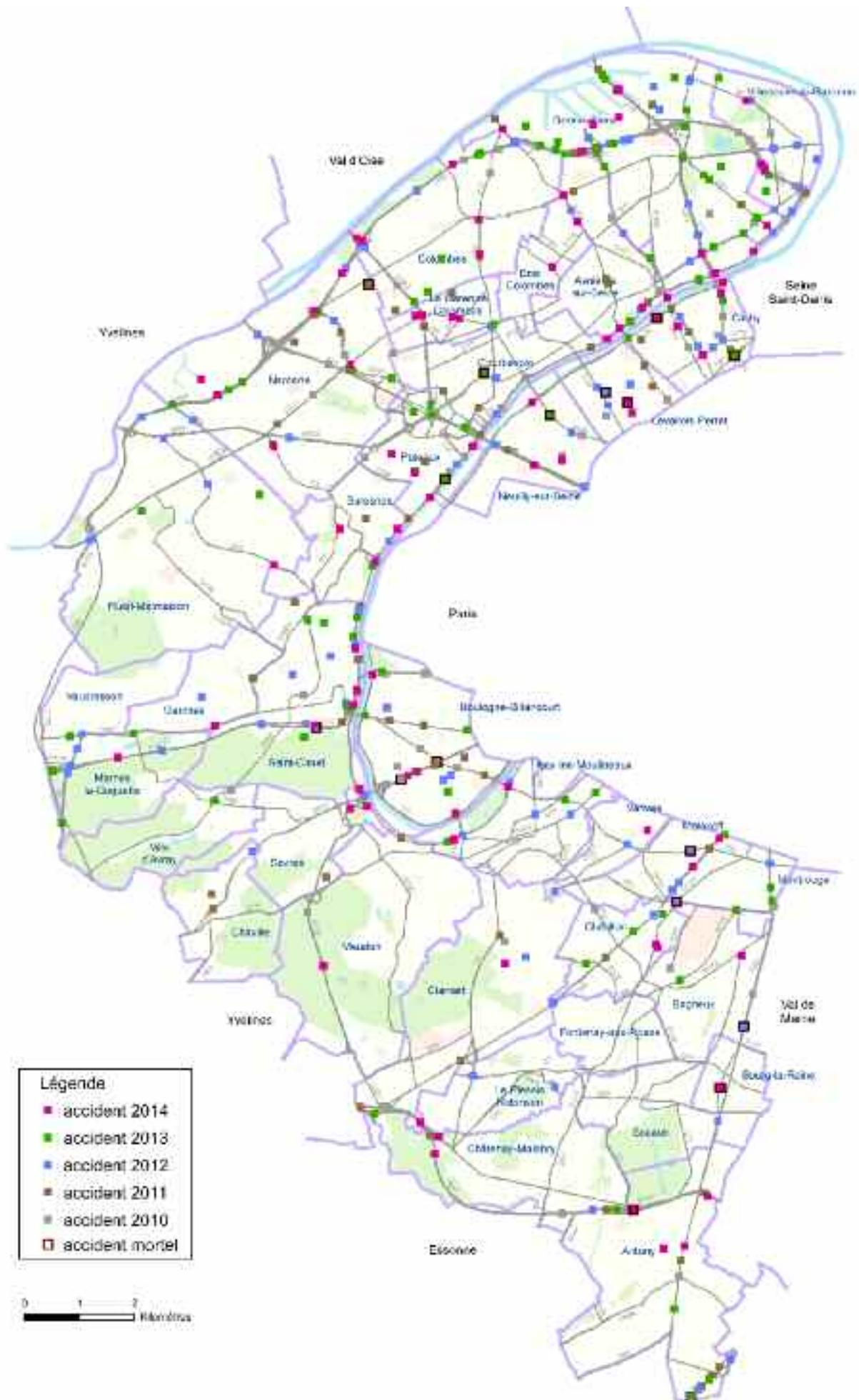
## Types de conflits impliquant les véhicules légers



| V.L. avec | Seul      |  |  |  |  |  |  |  | Plus de 2 véhicules |
|-----------|-----------|---|---|---|---|---|---|---|---------------------|
|           | Accidents | 158   | 469   | 147   | 245   | 617   | 300   | 32  | 23                  |
| Gravité   | 19%       | 16,2%   | 8,2%  | 9,4%  | 13,9%   | 9,7%  | 9,4%  | 4,3%  | 22,4%               |

Les accidents entre V.L. sont rares et peu graves. Par contre, les conflits de V.L. avec un piéton ou un deux-roues sont fréquents (respectivement 22% et 47% des cas) et avec une gravité plus élevée.

# Les accidents de P.L. de 2010 à 2014



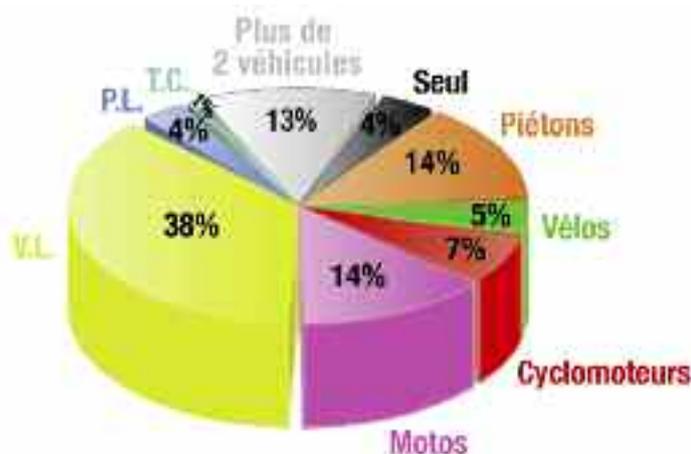
# Les accidents de P.L. (poids-lourds)

|             | 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       |                          |
| <b>2010</b> | <b>80</b>         | <b>3</b>                      | <b>14</b> | <b>75</b> | <b>0</b>                          | <b>1</b> | <b>4</b>  | <b>83</b>                |
| %           | 3,2%              | 10,7%                         | 3,1%      | 3,1%      | 0%                                | 0,2%     | 0,2%      | 1,7%                     |
| <b>2011</b> | <b>78</b>         | <b>2</b>                      | <b>16</b> | <b>73</b> | <b>0</b>                          | <b>3</b> | <b>9</b>  | <b>81</b>                |
| %           | 3,2%              | 9,5%                          | 4%        | 3,1%      | 0%                                | 0,8%     | 0,4%      | 1,7%                     |
| <b>2012</b> | <b>108</b>        | <b>5</b>                      | <b>21</b> | <b>96</b> | <b>0</b>                          | <b>3</b> | <b>15</b> | <b>117</b>               |
| %           | 4,2%              | 16,7%                         | 5,3%      | 3,9%      | 0%                                | 0,8%     | 0,6%      | 2,3%                     |
| <b>2013</b> | <b>98</b>         | <b>4</b>                      | <b>21</b> | <b>81</b> | <b>0</b>                          | <b>4</b> | <b>18</b> | <b>104</b>               |
| %           | 3,7%              | 17,4%                         | 6,2%      | 3,1%      | 0%                                | 1,2%     | 0,7%      | 2,1%                     |
| <b>2014</b> | <b>84</b>         | <b>4</b>                      | <b>13</b> | <b>81</b> | <b>0</b>                          | <b>1</b> | <b>8</b>  | <b>87</b>                |
| %           | 3%                | 16,7%                         | 3%        | 3%        | 0%                                | 0,2%     | 0,3%      | 1,6%                     |

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 2014, les accidents de P.L. ont fait 4 tués et 85 blessés parmi les autres usagers, et 9 blessés parmi leurs occupants. Les tués étaient deux piétons, un cycliste et un motard.

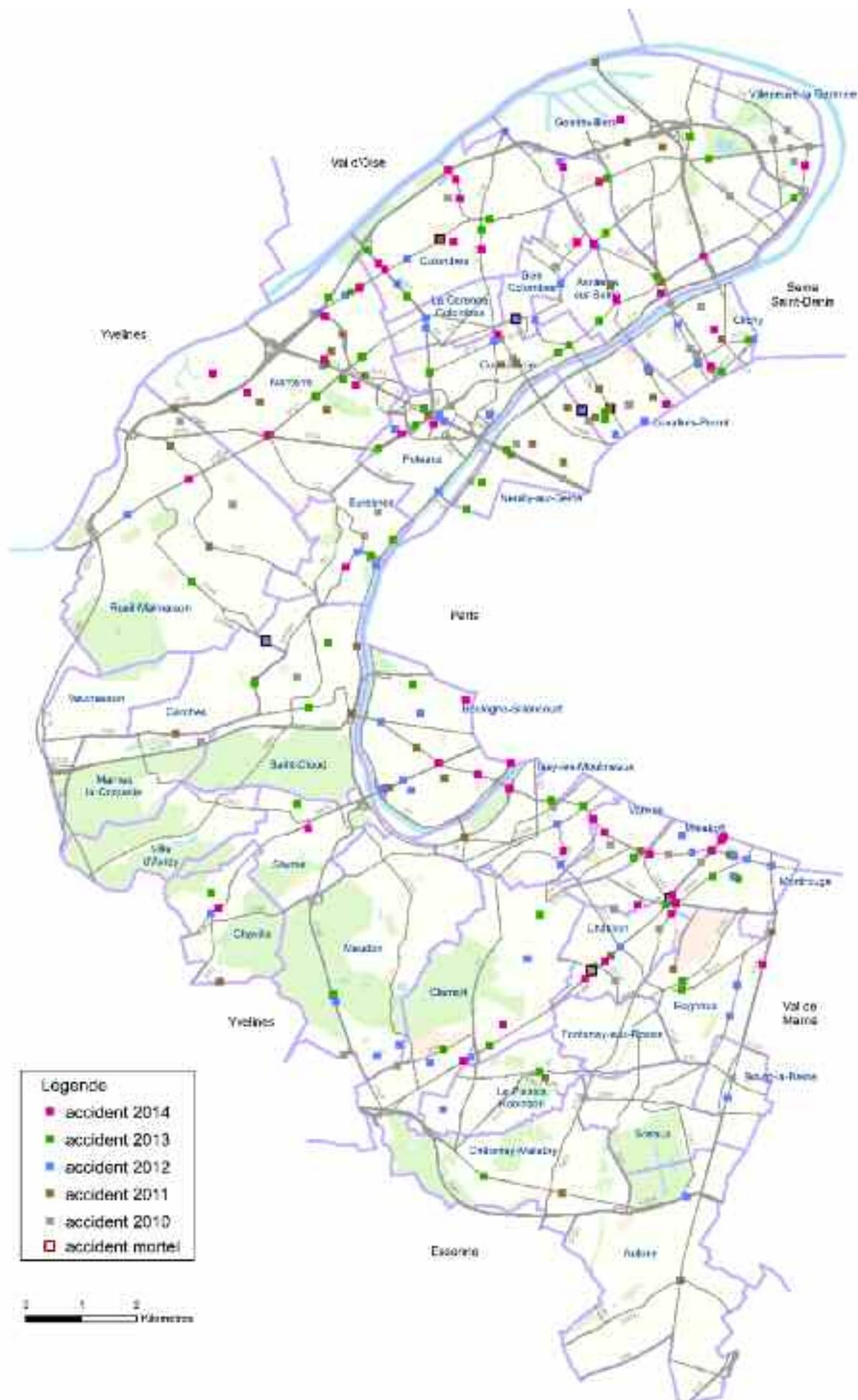
## Types de conflits impliquant les P.L. (poids-lourds)



| P.L. avec | Seul  |       |     |    |       |      |    |    | Plus de 2 véhicules |
|-----------|-------|-------|-----|----|-------|------|----|----|---------------------|
| Accidents | 3     | 12    | 4   | 6  | 12    | 32   | 3  | 1  | 11                  |
| Gravité   | 33,3% | 41,7% | 25% | 0% | 33,3% | 9,4% | 0% | 0% | 18,2%               |

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. (13% des accidents).

# Les accidents de T.C. de 2010 à 2014



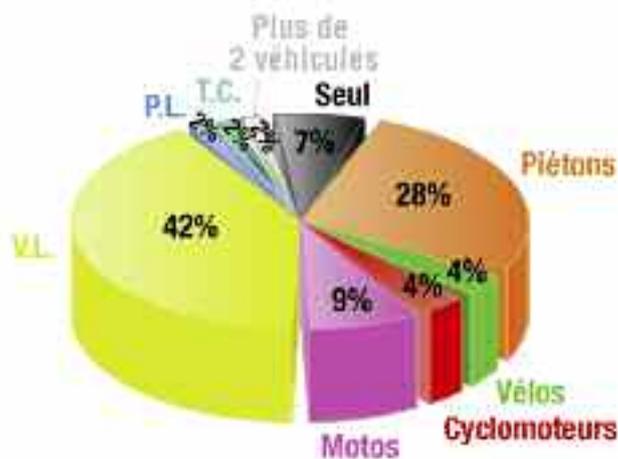
# Les accidents de T.C. (Transports en Commun)

|             | 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       |                          |
| <b>2010</b> | <b>55</b>         | <b>3</b>                      | <b>10</b> | <b>53</b> | <b>0</b>                          | <b>0</b> | <b>15</b> | <b>56</b>                |
| %           | 2,2%              | 10,7%                         | 2,2%      | 2,2%      | 0%                                | 0%       | 0,6%      | 1,1%                     |
| <b>2011</b> | <b>52</b>         | <b>1</b>                      | <b>10</b> | <b>55</b> | <b>0</b>                          | <b>0</b> | <b>15</b> | <b>53</b>                |
| %           | 2,1%              | 4,8%                          | 2,5%      | 2,3%      | 0%                                | 0%       | 0,6%      | 1,1%                     |
| <b>2012</b> | <b>58</b>         | <b>3</b>                      | <b>13</b> | <b>57</b> | <b>0</b>                          | <b>4</b> | <b>15</b> | <b>58</b>                |
| %           | 2,3%              | 10%                           | 3,3%      | 2,3%      | 0%                                | 1%       | 0,6%      | 1,2%                     |
| <b>2013</b> | <b>54</b>         | <b>0</b>                      | <b>9</b>  | <b>56</b> | <b>0</b>                          | <b>0</b> | <b>16</b> | <b>54</b>                |
| %           | 2,1%              | 0%                            | 2,6%      | 2,2%      | 0%                                | 0%       | 0,6%      | 1,1%                     |
| <b>2014</b> | <b>54</b>         | <b>0</b>                      | <b>7</b>  | <b>60</b> | <b>0</b>                          | <b>0</b> | <b>27</b> | <b>55</b>                |
| %           | 1,9%              | 0%                            | 1,6%      | 2,2%      | 0%                                | 0%       | 1%        | 1%                       |

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, 54 ont eu lieu en 2014. Comme en 2013, aucun T.C. n'est impliqué dans un accident mortel cette année. Il n'y a pas de victime grave parmi leurs usagers et seulement 27 blessés légers (6 conducteurs et 21 passagers).

## Types de conflits impliquant les véhicules de T.C.



| T.C. avec | Seul |     |     |     |     |      |    |    |
|-----------|------|-----|-----|-----|-----|------|----|----|
| Accidents | 4    | 15  | 2   | 2   | 5   | 23   | 1  | 1  |
| Gravité   | 0%   | 20% | 50% | 50% | 20% | 4,3% | 0% | 0% |

Les accidents de T.C. avec un piéton sont fréquents (28% des cas) et sont les plus graves. Les usagers de T.C. sont préservés dans notre département.

