

DONNÉES

Observatoire
Départemental
de la Sécurité
Routière
94

Service
Éducation et
Sécurité
Routière
94

Bilan 2015 des accidents corporels de la circulation routière dans le Val-de-Marne



PRÉFET
DU VAL-DE-MARNE

Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement
et de l'Aménagement d'Île-de-France
Unité départementale du Val-de-Marne

www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

parcours distrayeurs au village sécurité routière
de Choisy-le-Roi du 29 mai 2015.

Sommaire

L'essentiel de l'accidentalité 2015 dans le Val-de-Marne	2
Accidents	3
Tués	4
Blessés	5
Carte des tués selon la catégorie d'usager	6
Causes majeures d'accidents	7
Les 2 Roues Motorisés	8 - 9
Les Piétons	10 - 11
Les Jeunes	12 - 13
Les Poids Lourds	14

Pictogrammes utilisés



Piéton



Bicyclette

2 Roues Motorisés (2RM)
< à 50 cm³2 Roues Motorisés (2RM)
> à 50 cm³Véhicule Léger ou Utilitaire
(VL/VU)

Poids Lourd (PL)



Transport en Commun (TC)



Jour



Aube/Crépuscule



Nuit



Conditions Normales



Intempéries

L'essentiel de l'accidentalité 2015 dans le Val-de-Marne

Accidents et victimes dans le Val-de-Marne

L'année 2015 connaît une hausse du nombre d'accidents (+ 5,9 %), une hausse du nombre de tués (26 personnes tuées en 2015 contre 25 en 2014) et une hausse du nombre de blessés (+ 4,3 %).

Les usagers de 2 roues motorisés (2RM) représentent 35 % des personnes tuées. Soit 9 personnes tuées contre 5 en 2014.

Une hausse du nombre de piétons tués en 2015 par rapport à 2014 (respectivement 11 piétons et 10 piétons).

En 2015, le nombre de jeunes de 0 à 24 ans tués est en forte hausse et passe de 6 tués à 11 tués.

Par rapport à 2014, le nombre d'accidents impliquant un Poids Lourd est en forte hausse (+ 14 %). Il est par contre constaté une baisse du nombre de tués impliqués dans un accident avec un Poids Lourd : 4 personnes de tuées contre 7 en 2014, mais + 50 % de Blessés Hospitalisés (B.H.) et + 30 % de Blessés Non Hospitalisés (B.N.H.).

L'accidentalité des 2 Roues Motorisés

Par rapport à 2014, le nombre d'accidents est stable. Le nombre de tués passe quant à lui de 5 tués en 2014 à 9 tués en 2015. Le nombre de Blessés est légèrement en hausse : 983 en 2014 contre 993 en 2015.

Sur les 9 tués en 2RM, 1 est un usager de cyclomoteur et 8 sont des usagers de motocyclette.

4 personnes tuées ont entre 18 et 24 ans, 4 ont entre 25 et 44 ans et 1 a entre 45 et 64 ans

En cyclomoteur : 54 % des blessés ont moins de 24 ans et 36 % ont entre 25 et 44 ans.

En motocyclette : 58 % des blessés ont entre 25 et 44 ans, 26 % ont entre 45 et 64 ans et 14 % ont moins de 24 ans.

L'accidentalité des Piétons

L'année 2015 connaît une hausse du nombre de piétons tués (11 tués contre 10 tués en 2014). 580 accidents corporels ont impliqué un piéton (+10 % d'accidents par rapport à 2014), 584 blessés sont dénombrés (+ 32 blessés) dont 181 BH (+ 42 BH) et 403 BNH (- 10 BNH).

74 % des accidents impliquant un piéton ont lieu de jour.

L'accidentalité des Jeunes

Près d'un accident sur 3 (31 %) implique un jeune (0-24 ans). 806 accidents corporels ont impliqué un jeune dont 11 tués, 254 BH et 851 BNH. Le nombre de jeunes tués est en forte hausse : 11 tués en 2015 contre 6 en 2014.

L'accidentalité des Poids Lourds

Le nombre d'accidents impliquant un Poids Lourd est en hausse par rapport à 2014 (124 accidents contre 109 en 2014), le nombre de tués impliqués baisse de 43 % (4 tués contre 7 en 2014), le nombre de BH impliqué augmente de 50 % et le nombre de BNH augmente de 30 %.

Accidents

Comparaison France / Île-de-France / Val-de-Marne

	France		Île-de-France		Val-de-Marne	
	2015	Évolution 2015/2014	2015	Évolution 2015/2014	2015	Évolution 2015/2014
Accidents corporels	56 603	- 2,7 % ↘	18 590	- 1,0 % ↘	2 568	+ 5,9 % ↗
Tués	3 461	+ 2,3 % ↗	339	+ 8,0 % ↗	26	+ 4,0 % ↗
Blessés (dont :)	70 802	- 3,1 % ↘	22 126	- 1,1 % ↘	3 058	+ 4,3 % ↗
BH	26 595	- 0,2 % ↘	4 928	- 5,1 % ↘	679	+ 12,2 % ↗
BNH	44 207	- 4,8 % ↘	17 198	+ 0,1 % ↗	2 379	+ 2,3 % ↗

Définitions / légende :

Accidents corporels = accidents survenus sur la voie publique avec un véhicule en mouvement ayant entraîné au moins une victime

Tués = personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident

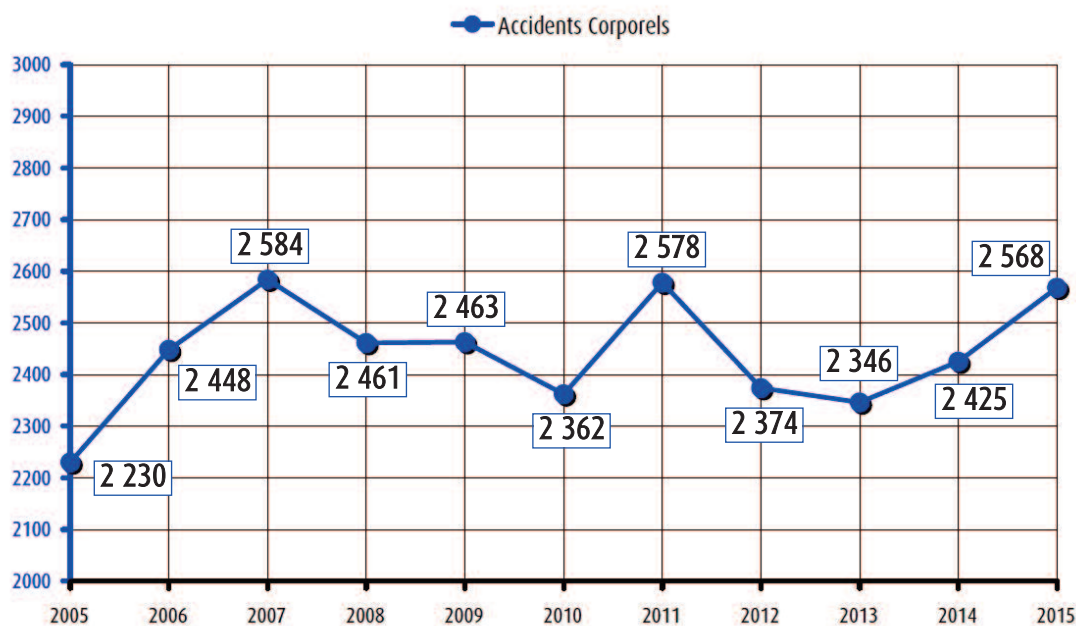
BH = Blessés Hospitalisés (hospitalisés plus de 24 heures)

BNH = Blessés Non Hospitalisés (hospitalisés moins de 24 heures)

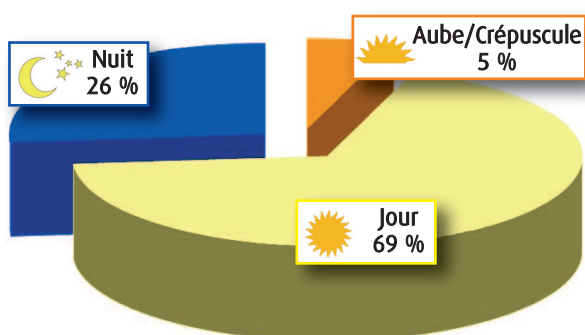
Blessés = BH + BNH

Victimes = Tués + BH + BNH

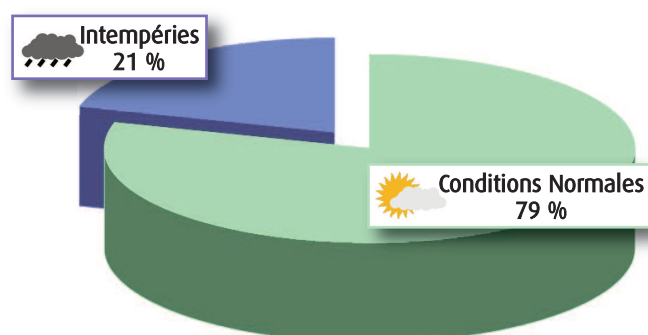
Évolution du nombre annuel d'accidents



Accidents selon la luminosité

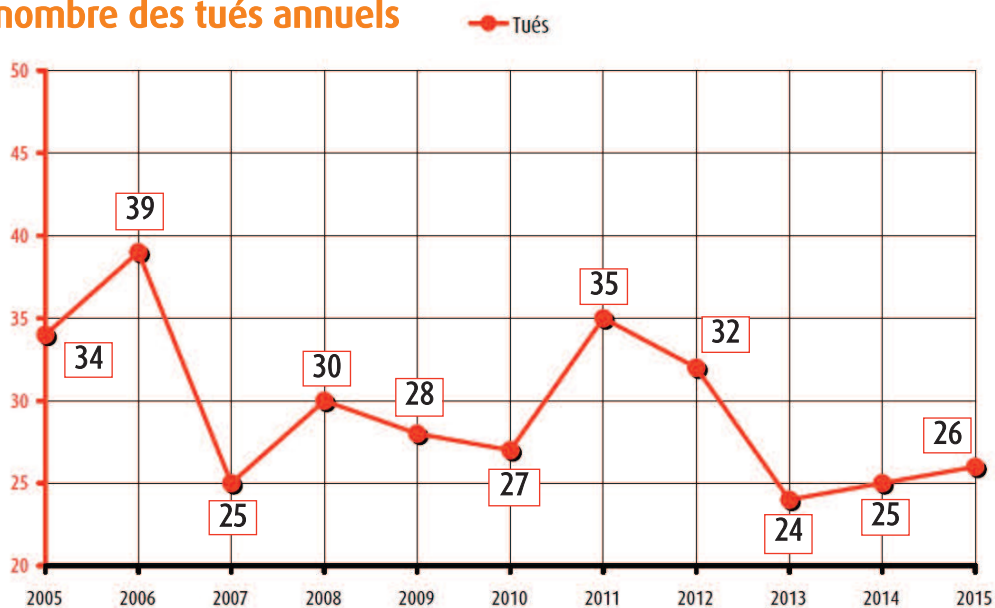


Accidents selon les conditions atmosphériques

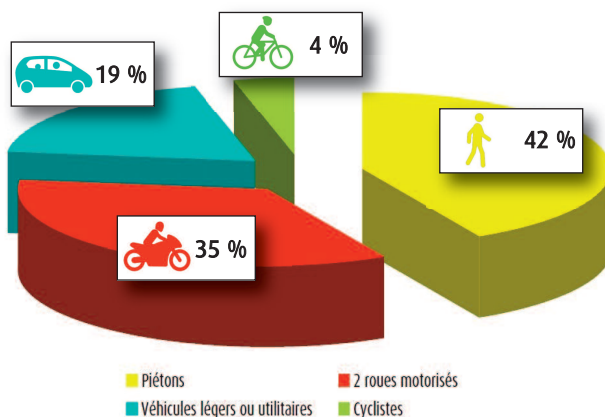


Tués

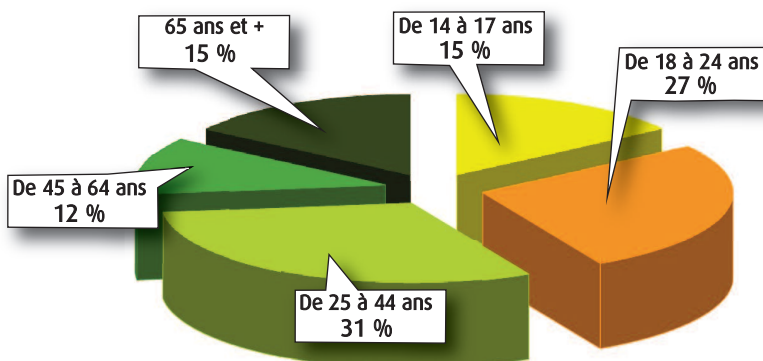
Évolution du nombre des tués annuels



Tués par catégorie d'utilisateur

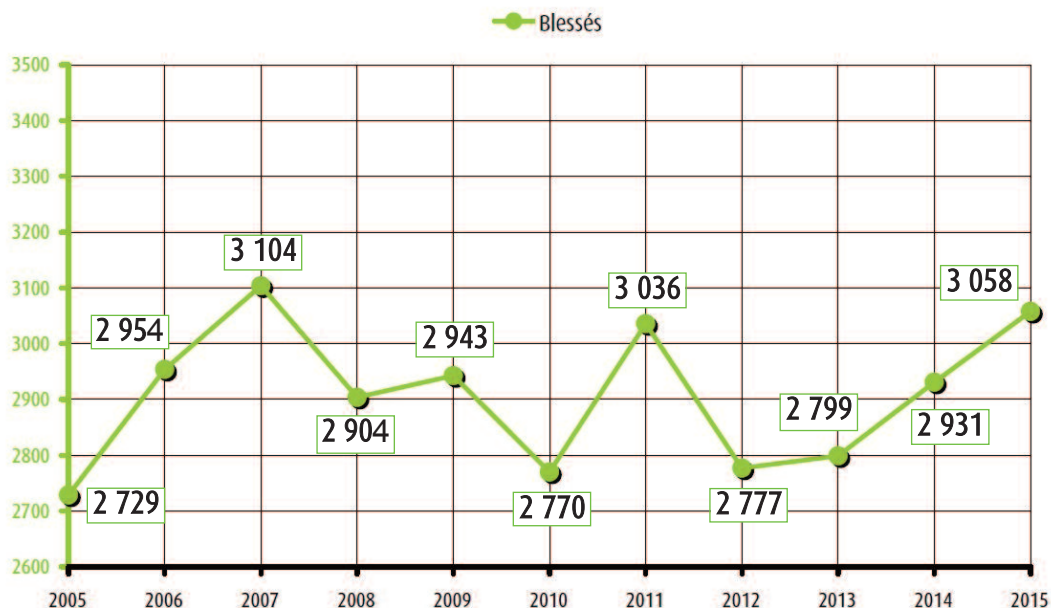


Tués par classe d'âge

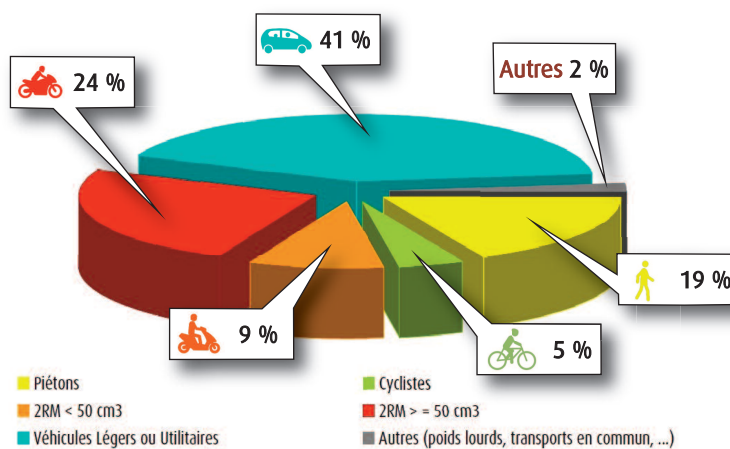


Blessés

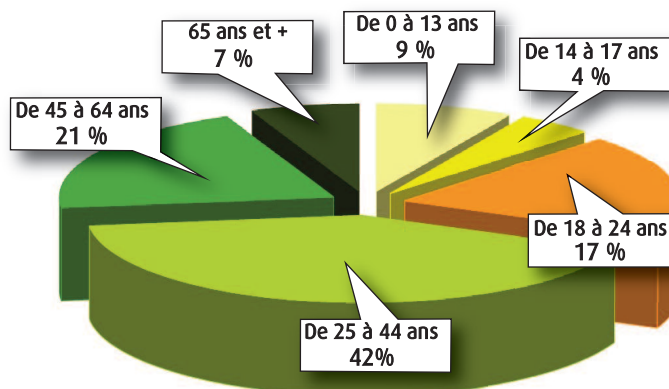
Évolution du nombre des blessés annuels



Blessés par catégorie d'utilisateur

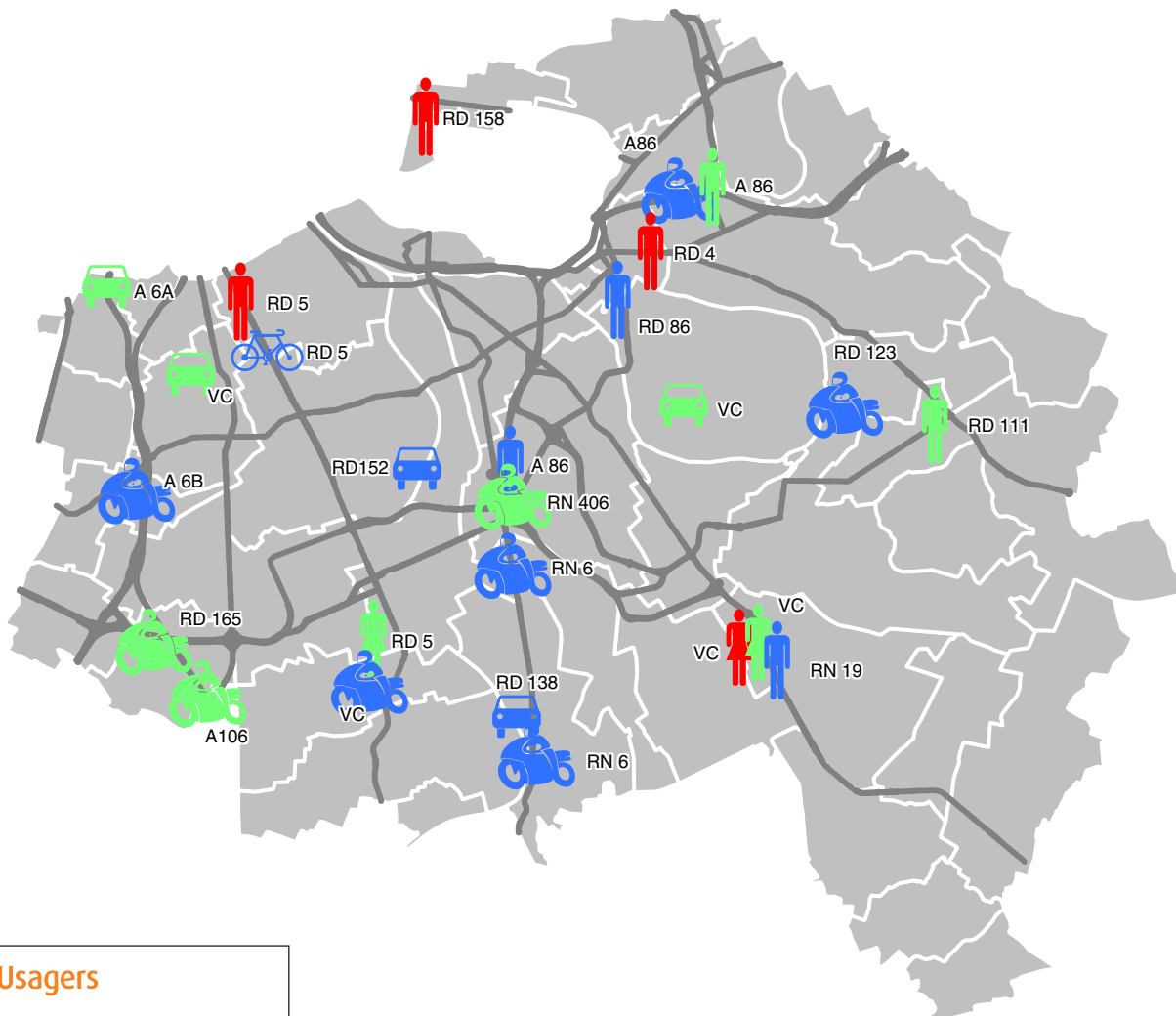


Blessés par classe d'âge












Carte des tués selon la catégorie d'usager

26 personnes tuées en 2015



Usagers

		
< ou = 24 ans		
		
de 25 à 64 ans		
		
> ou = 65 ans		

Les causes majeures d'accidents

La conduite à risques, en particulier la consommation d'alcool et/ou de stupéfiants est très importante dans la représentation des accidents mortels. En 2015, chiffres provisoires, 8 accidents mortels mettent en cause les comportements addictifs. La part de la vitesse inadaptée et/ou la perte de contrôle dans les accidents mortels est de 58 %.

Alcoolémie : en 2015, 7 tués avaient un taux d'alcoolémie positif dont 6 avec un taux délictuel ($\geq 0,8$ g d'alcool/litre de sang), soit 27 % des tués.

Stupéfiants : en 2015, 6 individus impliqués, dont 3 individus ayant également consommé de l'alcool.

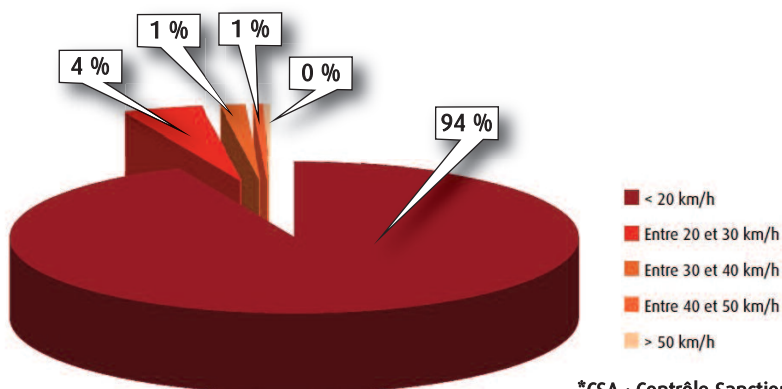
Vitesse excessive et/ou perte de contrôle : 15 tués, dont 6 conjugués à une consommation d'alcool et/ou stupéfiants. 10 conducteurs sont morts dans un accident impliquant leur seul véhicule.

Contrôles des vitesses par type d'infraction

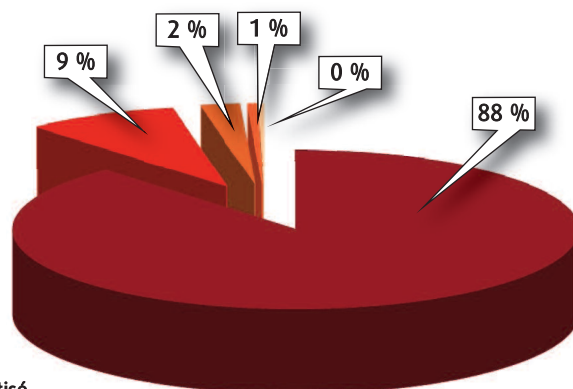
Contrôles des vitesses et des feux rouges en 2015 :

Excès de vitesse établis par radars mobiles (CSA) : 44 803
 Excès de vitesse établis par radars embarqués (CSA) : 47 597
 Excès de vitesse établis par radars fixes (CSA) : 365 762
 Excès de vitesse établis avec interception : 3 625

Radars fixes (CSA)*



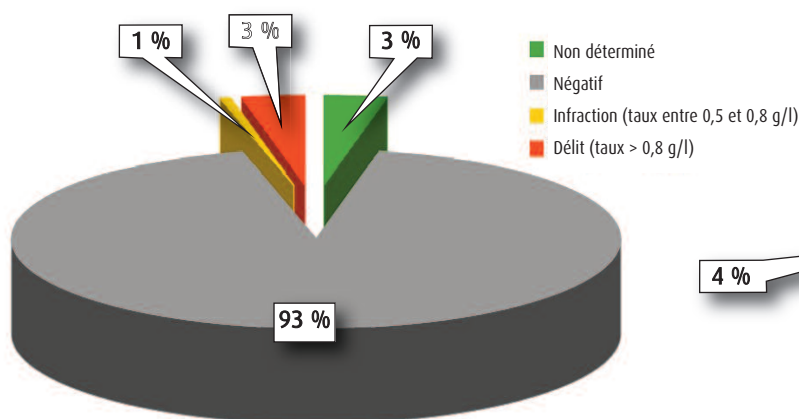
Radars embarqués (CSA)*



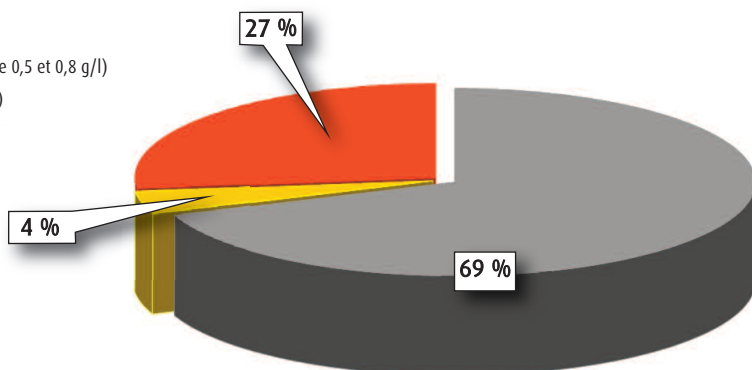
*CSA : Contrôle Sanction Automatisé

Présence d'alcoolémie

Conducteur impliqué dans un accident corporel

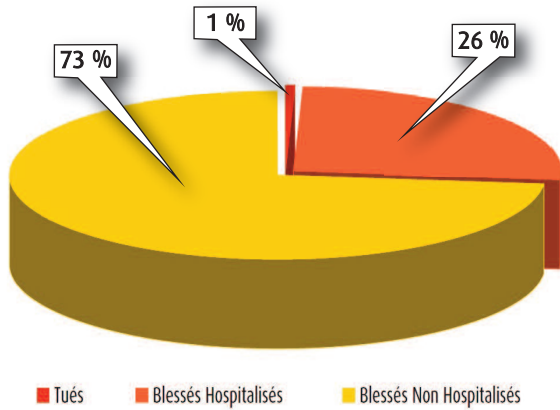


Conducteur impliqué dans un accident mortel

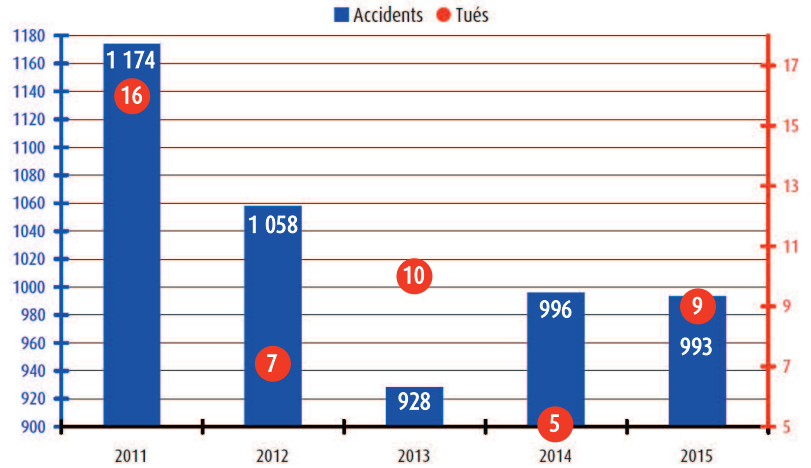


Les 2 Roues Motorisés

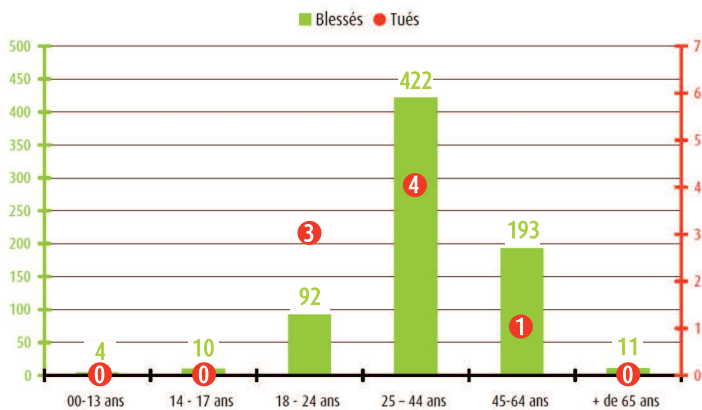
Gravité des accidents impliquant un 2 roues motorisé



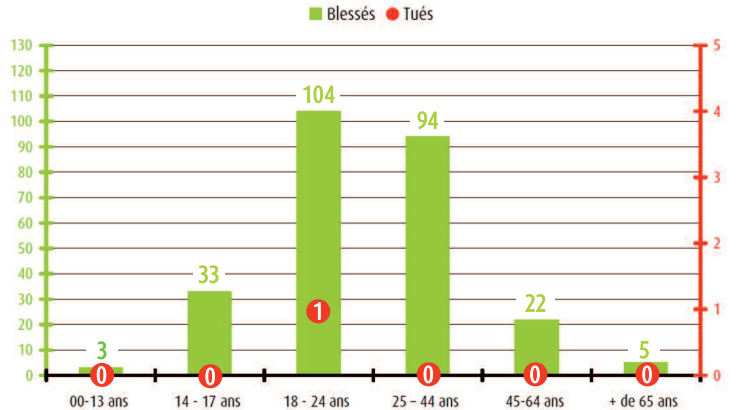
Évolution des accidents impliquant un 2 roues motorisé



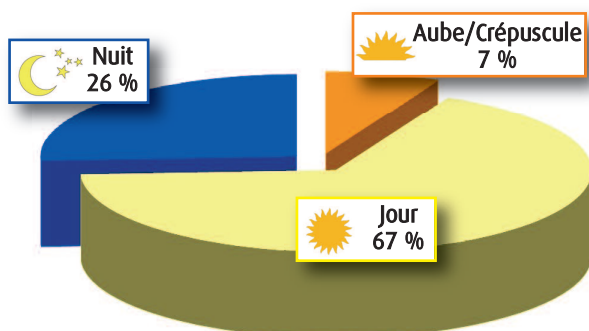
Victimes en motocyclette par classe d'âge



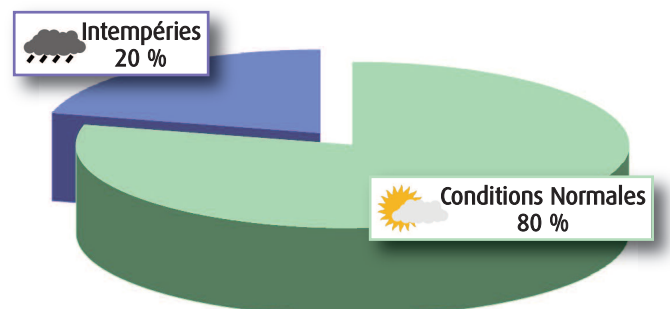
Victimes en cyclomoteur par classe d'âge



Accidents selon la luminosité

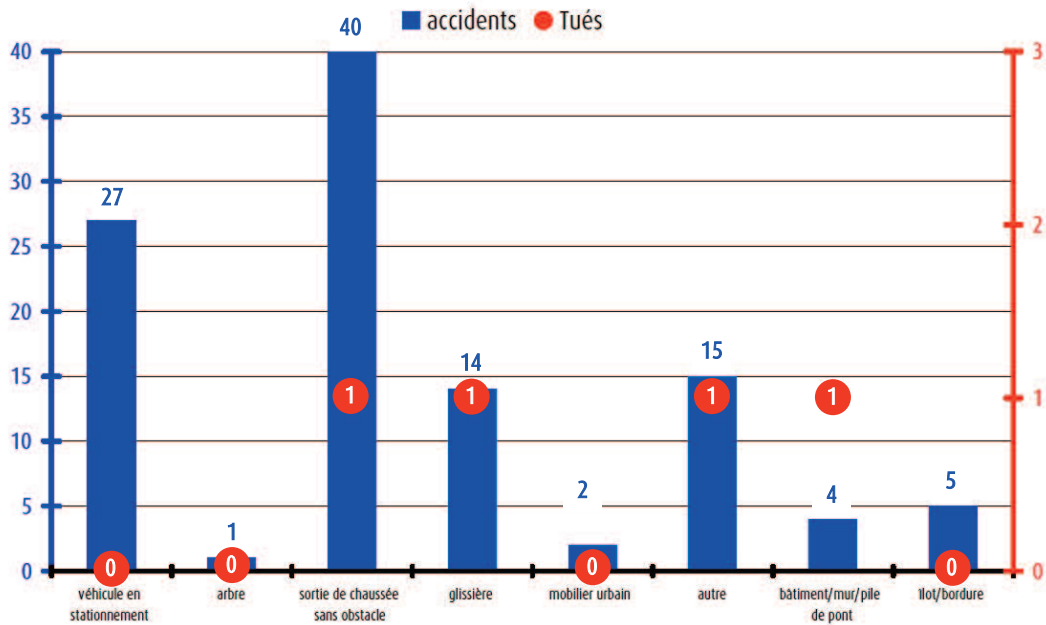


Accidents selon les conditions atmosphériques

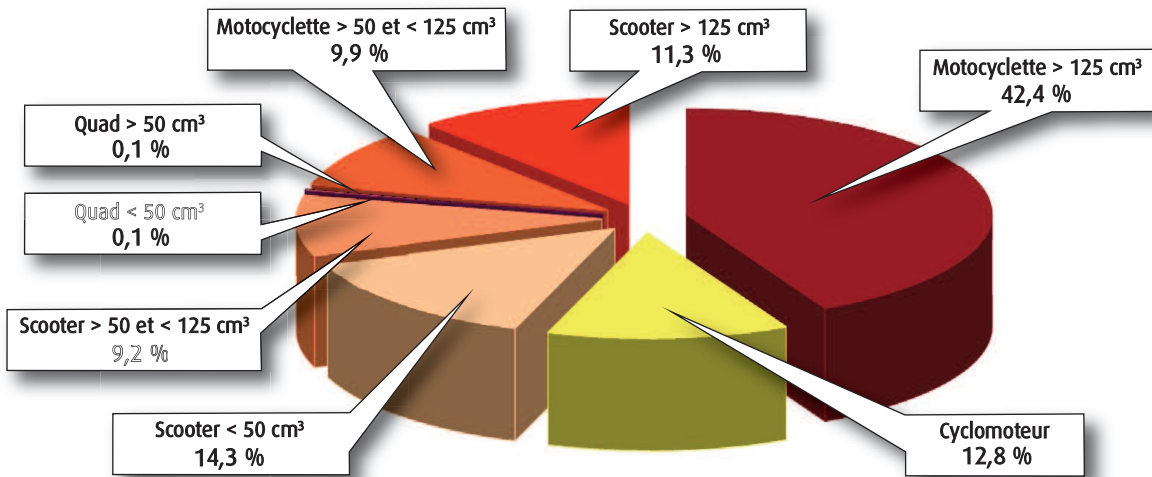


Les 2 Roues Motorisés

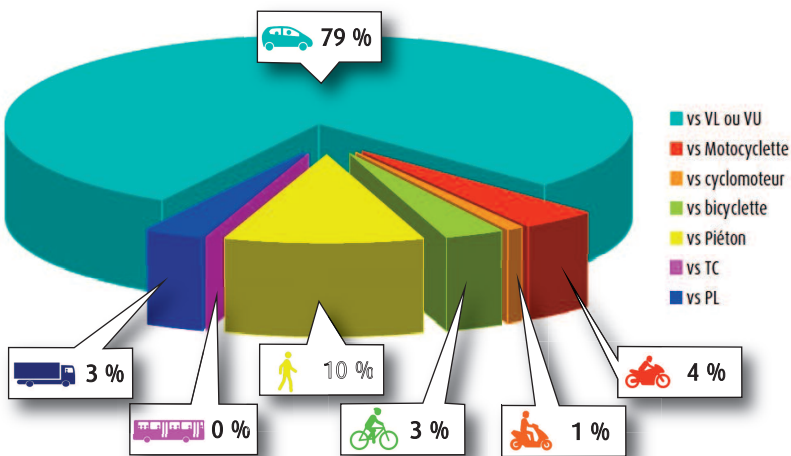
Accidents et tués sur obstacles fixes



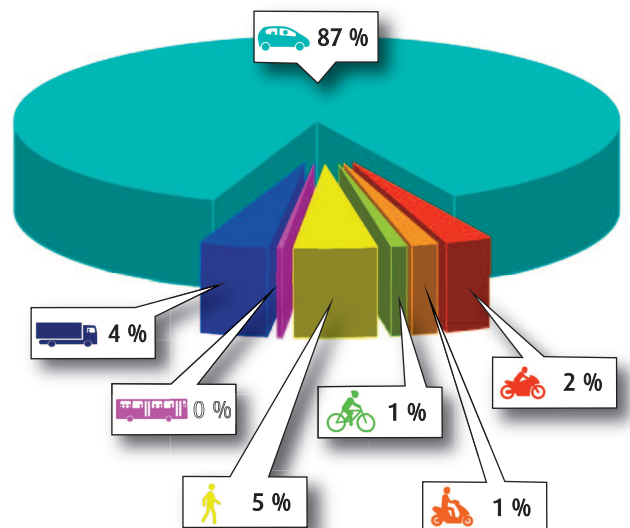
Types de 2 roues motorisés impliqués dans un accident



Accidents en cyclomoteur par type de conflit

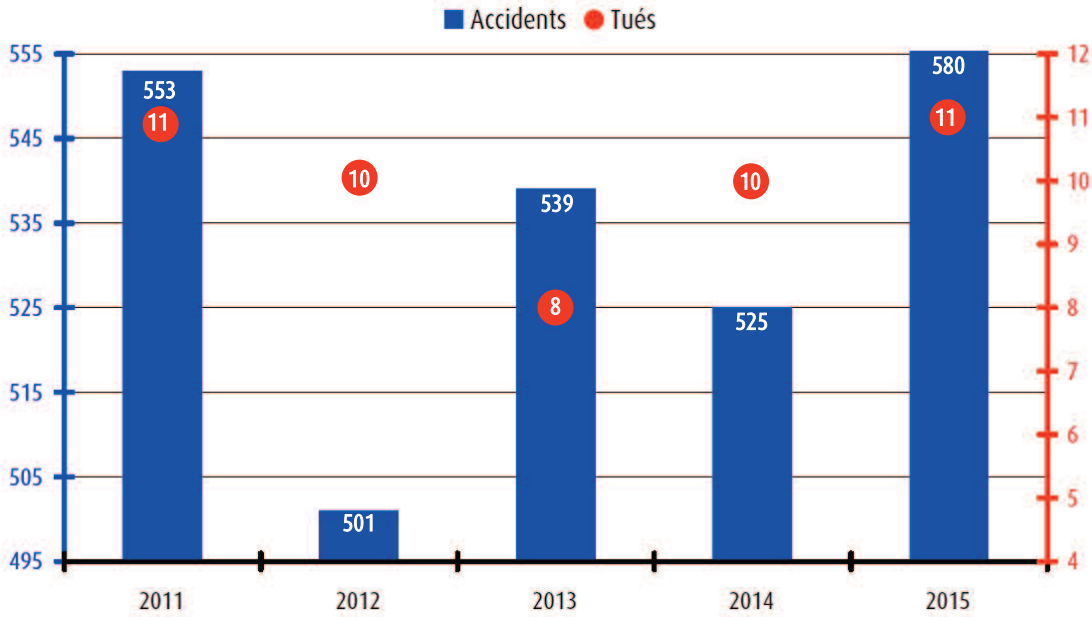


Accidents en motocyclette par type de conflit

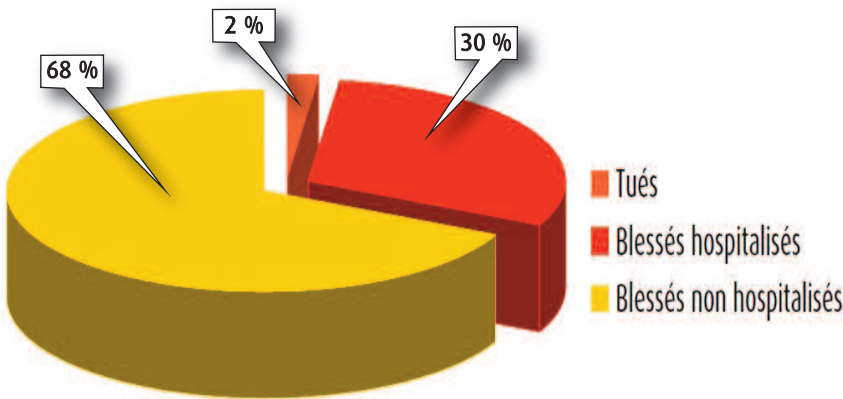


Les Piétons

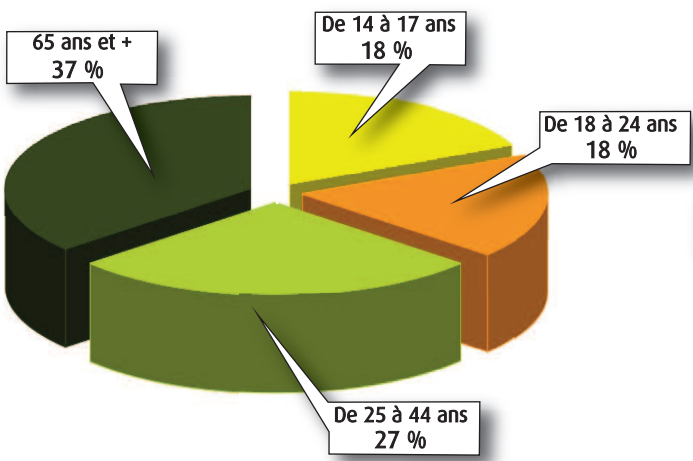
Évolution des accidents impliquant un piéton



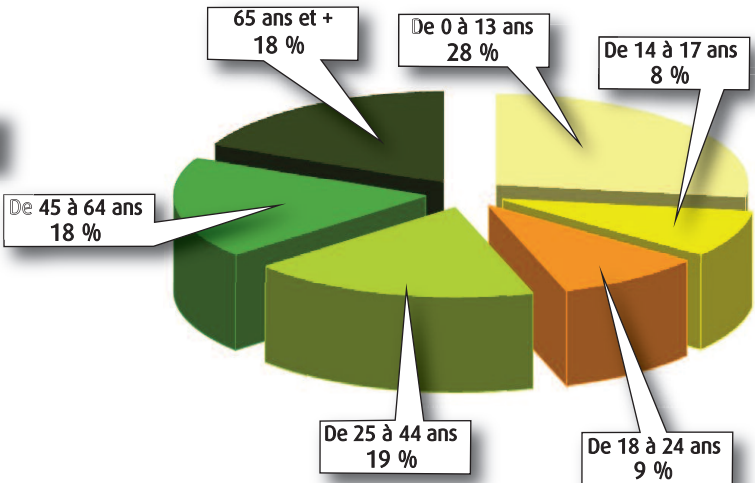
Gravité des accidents impliquant un piéton



Piétons tués par classe d'âge

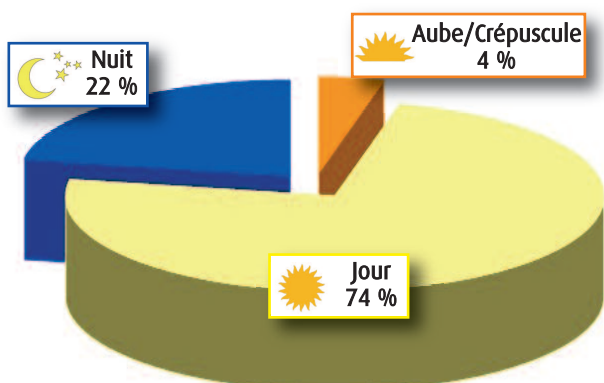


Piétons blessés par classe d'âge

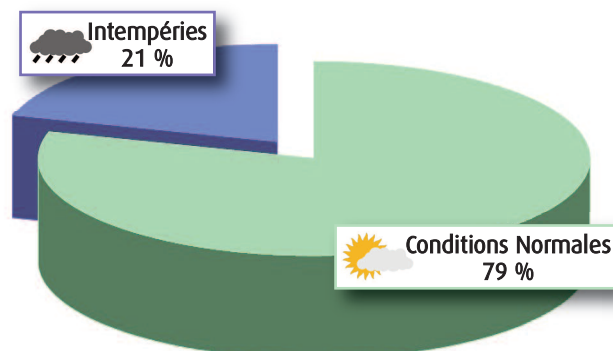


Les Piétons

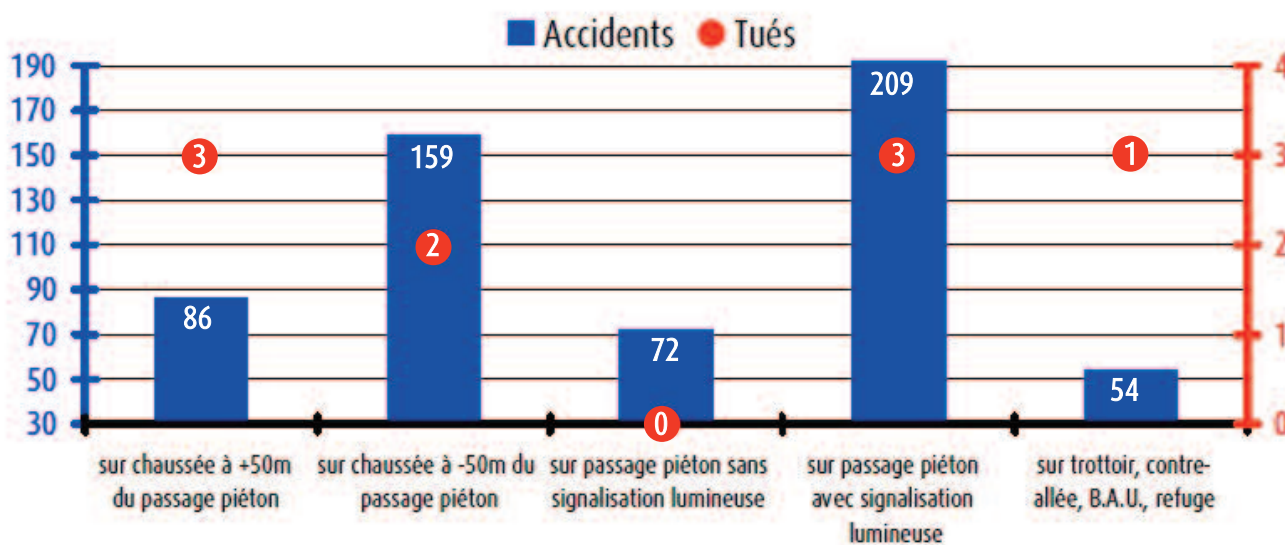
Accidents selon la luminosité



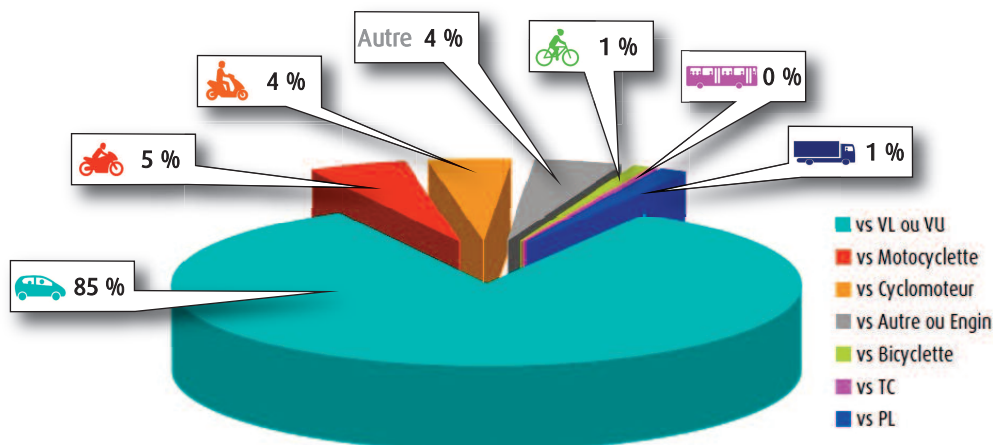
Accidents selon les conditions atmosphériques



Accidents et tués en fonction de l'éloignement au passage piéton

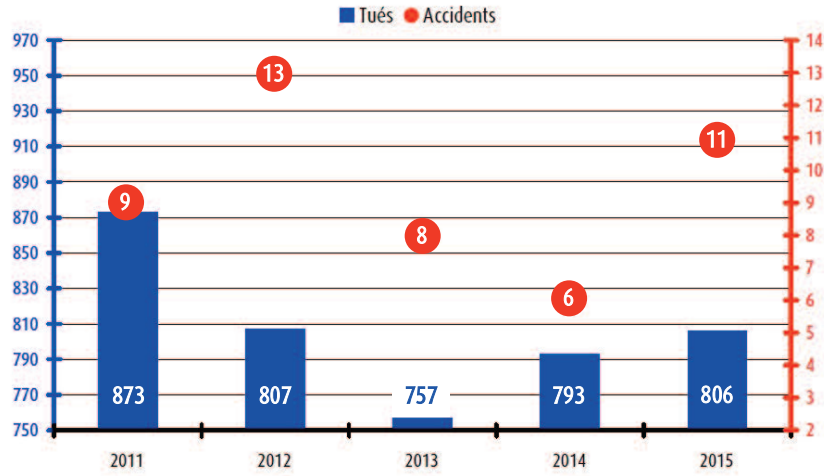


Accidents piéton par type de conflit

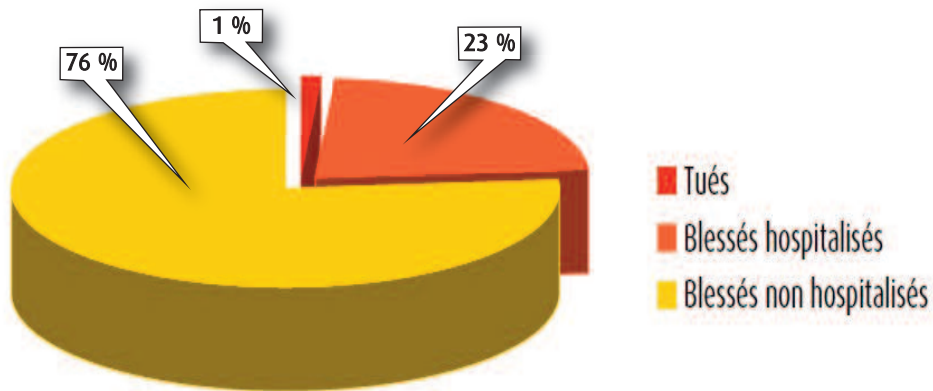


Les Jeunes

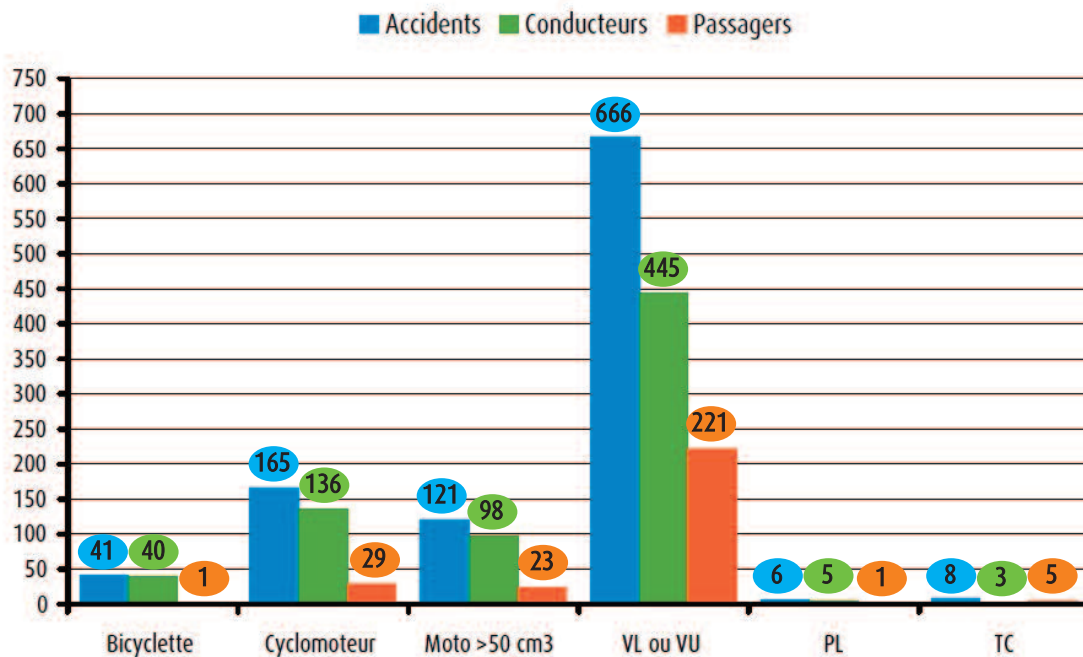
Évolution des accidents impliquant un jeune



Gravité des accidents impliquant un jeune



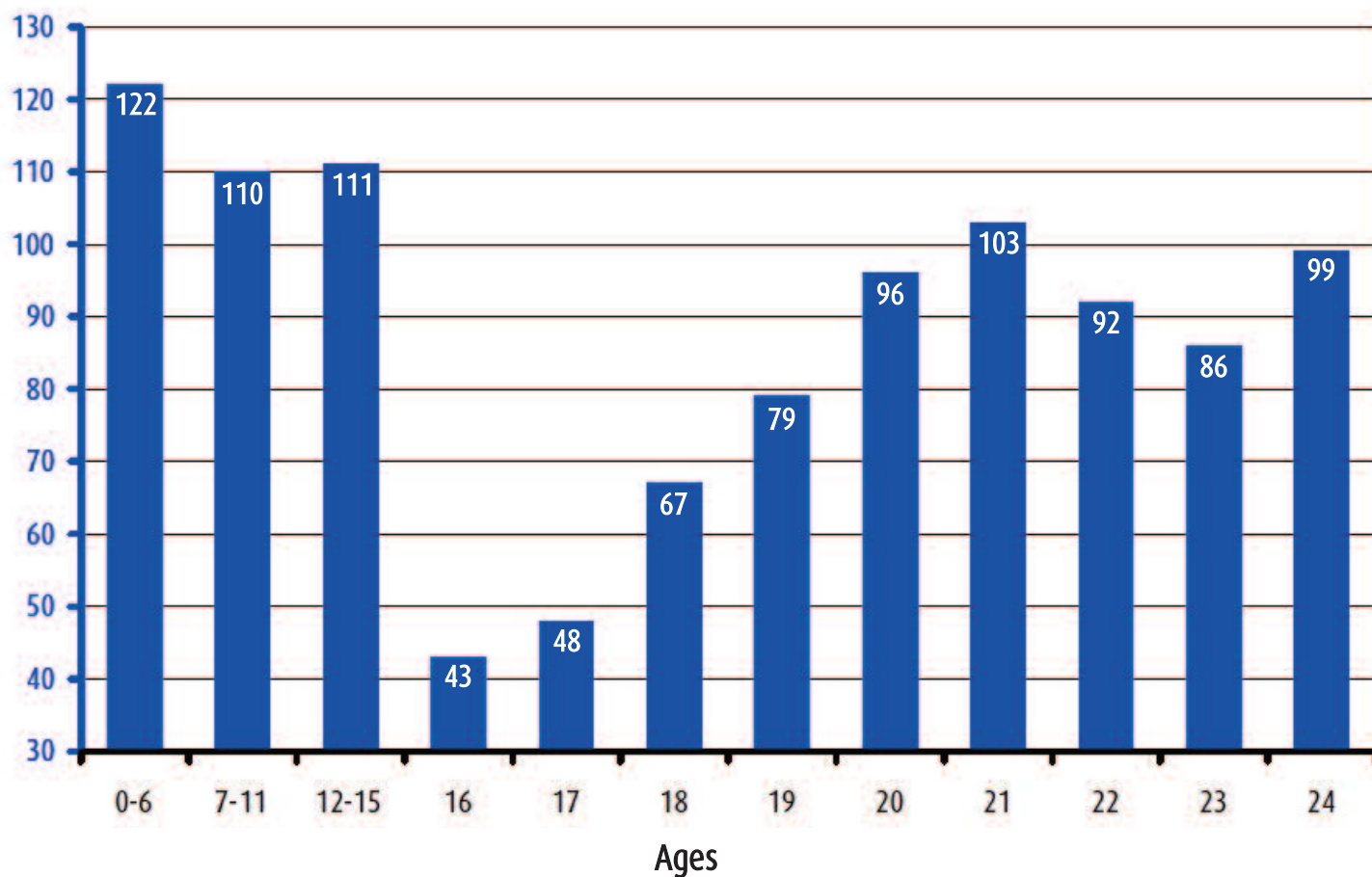
Accidents impliquant au moins un jeune (0 - 24 ans)



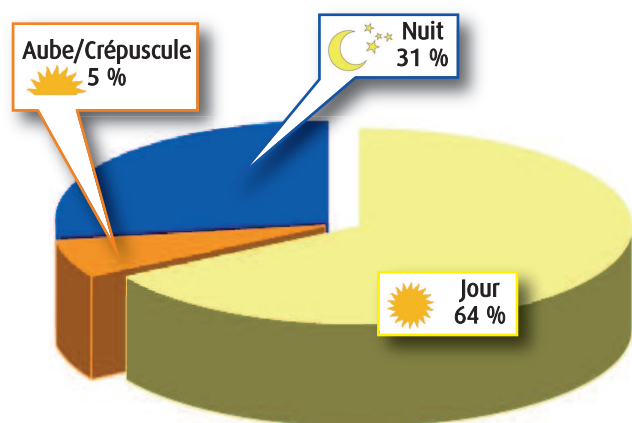
Les Jeunes

Nombre de blessés jeunes par âge

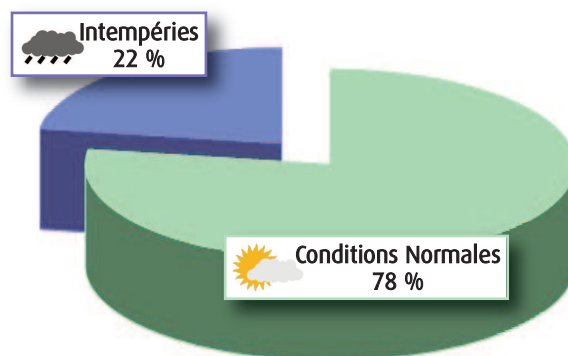
Nombre d'accidents



Accidents selon la luminosité

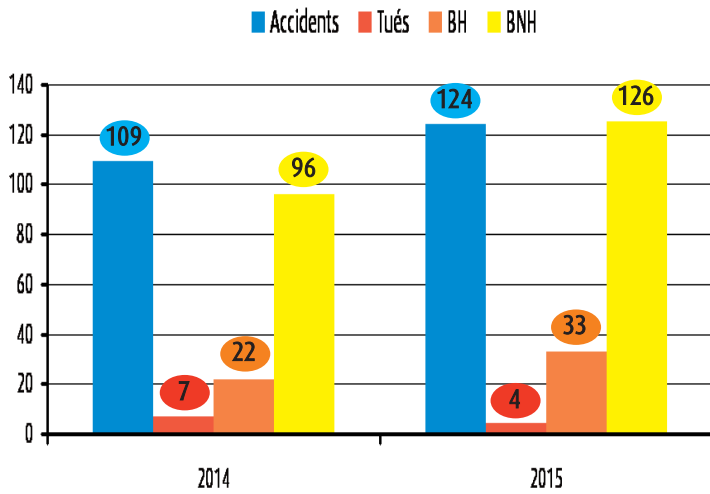


Accidents selon les conditions atmosphériques

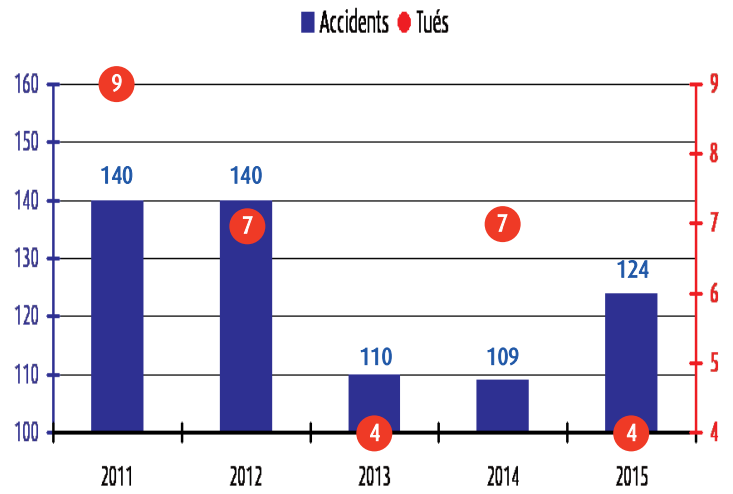


Les Poids Lourds

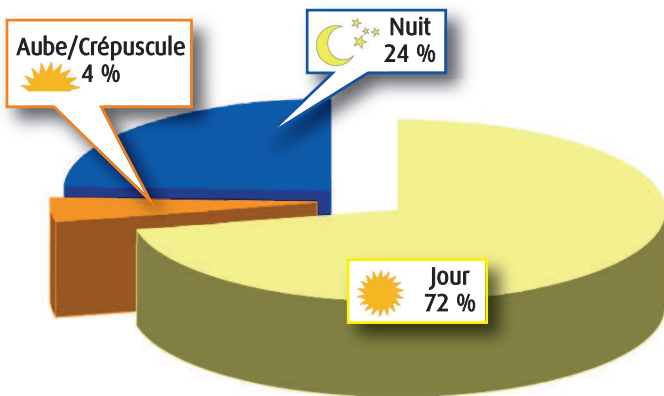
Gravité des accidents impliquant un poids lourd



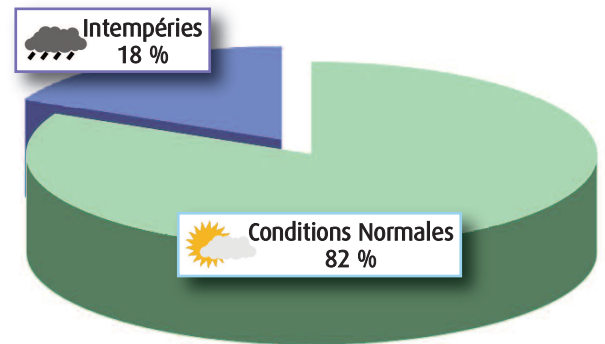
Évolution des accidents impliquant un poids lourd



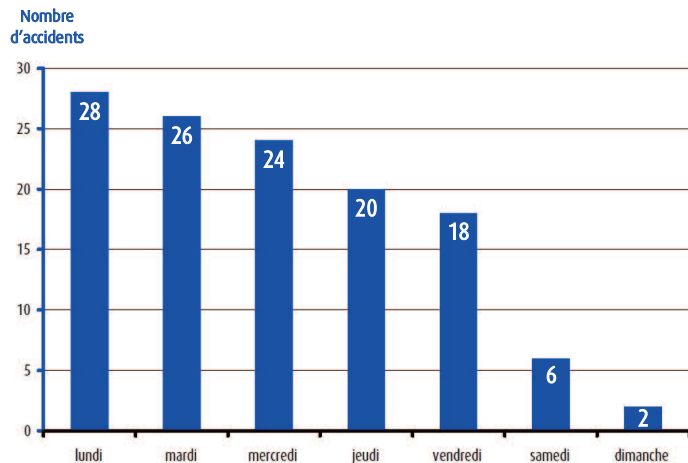
Accidents selon la luminosité



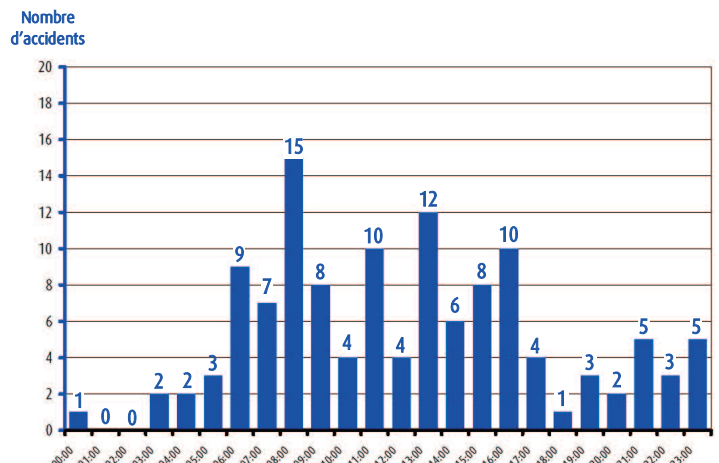
Accidents selon les conditions atmosphériques



Accidents poids lourd selon le jour de la semaine



Accidents poids lourd selon l'heure





parcours trotinettes électriques au village sécurité routière de Villiers-sur-Marne du 5 juin 2015.

Pour en savoir plus :

Les informations relatives à l'accidentalité de notre département sont dorénavant disponibles sur le site internet de la DRIEA (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France)

<http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/>

Le lien pour accéder directement aux données et aux bilans annuels ainsi qu'aux données communales du Val-de-Marne est le suivant :

<http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/val-de-marne-r1229.html>

Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement
et de l'Aménagement d'Île-de-France
21/23 rue Miollis
75732 PARIS cedex 15
téléphone : 01 40 61 80 80
télécopie : 01 40 61 85 85



Unité départementale du Val-de-Marne
12-14 rue des Archives
94011 CRÉTEIL cedex