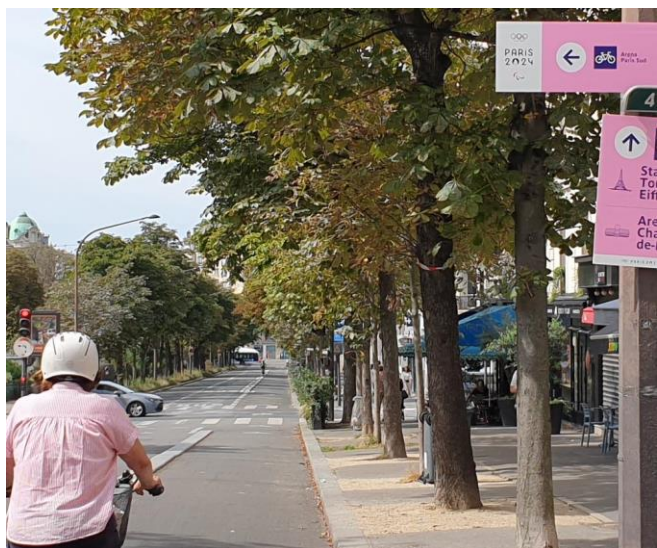


La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité de l'année **2024**



La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité
de l'année **2024**



**Observatoire national
interministériel
de la sécurité routière**

Place Beauvau
75 800 PARIS Cedex 08
Tél. : 01 49 27 49 27
Mél : onisr-dscr@interieur.gouv.fr
Site : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>



L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) est un organisme statistique et d'études placé auprès du Délégué interministériel à la sécurité routière. Il a pour rôle d'assurer la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion au plan national ou international des données statistiques françaises se rapportant à la sécurité routière. Il pilote le programme d'études, recherche, et d'évaluation de la Délégation à la sécurité routière.



Les principaux indicateurs produits par l'ONISR et relatifs aux accidents de la route enregistrés par les forces de l'ordre sont labellisés par l'Autorité de la statistique publique depuis 2013 (*JO des 18 juin 2013 et 27 novembre 2019*). Les tableaux correspondants sont repérés par le logo de la statistique publique. Dans le document, les données non labellisées sont distinguées par un astérisque et mises en italique.

Les **accidents de la route enregistrés par les forces de l'ordre** le sont dans le fichier national nommé fichier **BAAC - Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation**.

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- implique au moins une victime ;
- survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les personnes indemnes : impliquées non décédées et dont l'état ne nécessite aucun soin médical du fait de l'accident ;
- **les victimes** : impliquées non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- **les personnes tuées** : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
- **les personnes blessées** : victimes non tuées.

A partir des personnes blessées recensées dans les BAAC, l'ONISR et l'Université Gustave Eiffel produisent une **estimation du nombre de blessés**. Elle vise à compenser le sous-enregistrement des accidents par les forces de l'ordre du fait de la non signalisation systématique des accidents de la route à ces derniers et à décliner la gravité des blessures selon une échelle utilisée internationalement (échelle AIS, cf. page 180). Sont alors distingués :

- des **blessés légers ou modérés** (dits MAIS1-2 : l'ensemble des lésions corporelles sont de niveau 1 ou 2 au maximum sur l'échelle AIS allant de 1 à 6) ;
- des **blessés graves** (dits MAIS3+ : la lésion la plus grave est de niveau 3 ou plus sur l'échelle AIS).

Plus d'informations et documents de référence : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/outils-statistiques>

Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2025.

Crédits photos

Couverture : Manuelle Salathé et Helga Mondésir – ONISR

Visuels titres chapitres : François Cepas / Sécurité Routière, Jérôme Groisard / Département de la communication et de l'information du MI, Cerema DTerIDF, Frédéric Charmeux, La Dépêche.

ISBN : 978-2-11-174300-7

"En application de la loi du 11 mars 1957 (art. 41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992, complétés par la loi du 3 janvier 1995, toute reproduction partielle ou totale à usage collectif de la présente publication est strictement interdite sans autorisation expresse de l'éditeur. Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre".

Chiffres clés 2024 de la sécurité routière

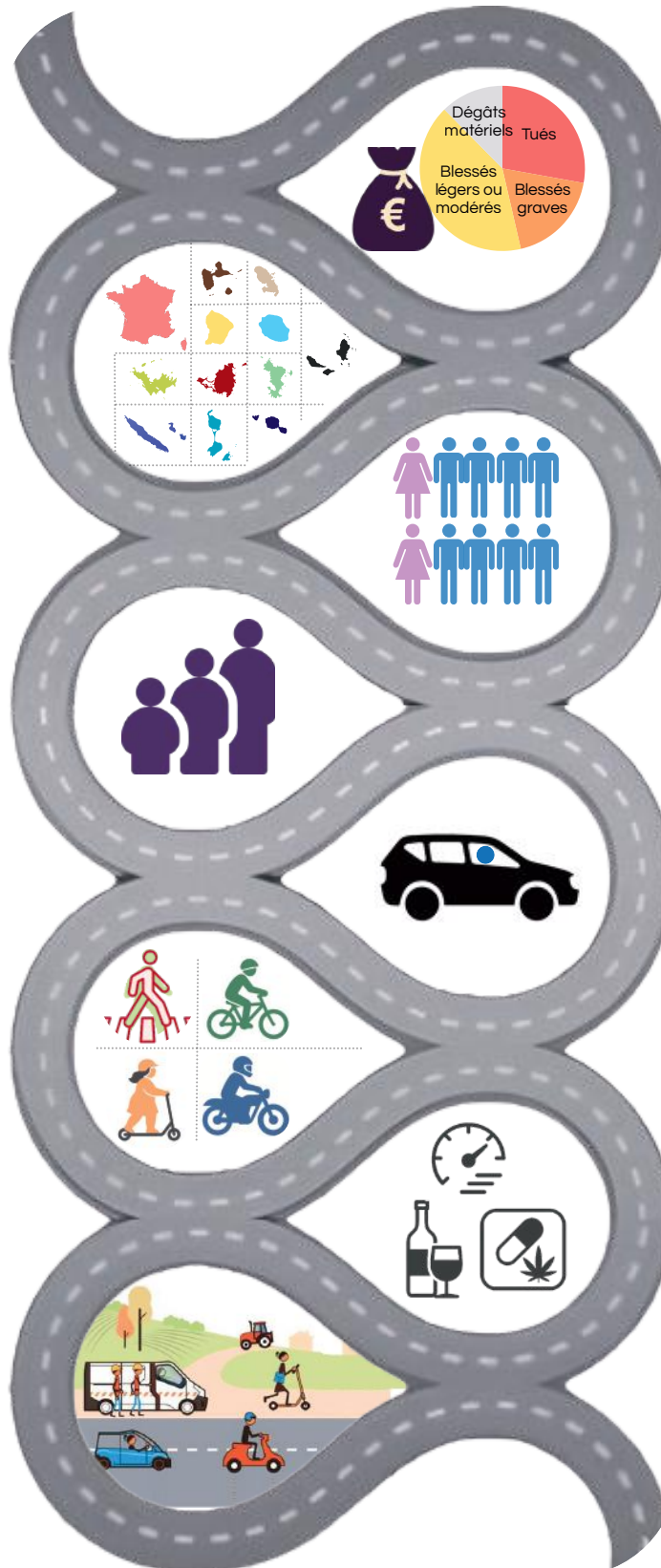
3 193
TUÉS
236 000
BLESSÉS
SUR LES ROUTES
DE FRANCE
MÉTROPOLITAINE

239
TUÉS
4 300
BLESSÉS
EN OUTRE-MER

PREMIÈRE
CAUSE DE
MORTALITÉ
CHEZ LES
MOINS DE
30 ANS

PRÈS DE
1 TUÉ SUR 2
2 BLESSÉS
GRAVES SUR 3
sont des **USAGERS**
VULNÉRABLES
pour moins de
20% de temps
de déplacement

2 DÉCÈS
SUR 5
interviennent lors
d'un accident
impliquant une
personne
en trajet lié au
TRAVAIL



100
MILLIARDS
D'EUROS
Le coût annuel de
l'insécurité routière,
soit 3 % du PIB

84 % des présumés
responsables
77 % des tués
75 % des blessés
graves
sont des
HOMMES

71 % des décès
impliquent une
VOITURE

**FACTEURS
D'ACCIDENTS
MORTELS**

1 SUR 3 lié à la
VITESSE

1 SUR 4 lié à
L'ALCOOL

1 SUR 5 lié aux
STUPEFIANTS



A l'horizon 2050, la France s'est engagée dans la « vision zéro »
qui prévoit zéro mort et zéro blessé grave sur les routes européennes
(déclaration de La Valette, 2017).



Sommaire

Le fichier national des données BAAC – Labellisation	2
Chiffres clés	3
Index des notions-clés	6

Panorama

Vision d'ensemble	10
Aide-mémoire de l'accidentalité en France	12
Les victimes non responsables	14
La gravité des blessures	16
Les séquelles traumatiques	18
Le coût de l'insécurité routière	19
La sécurité routière dans le monde	20
La France dans l'Europe de la sécurité routière	22
Histoire de la sécurité routière et perspectives	24
L'approche systémique en France	26
<i>Les acteurs de la sécurité routière</i>	28
<i>La sécurité des usagers de la route</i>	30
<i>La sécurité des véhicules</i>	32
<i>La sécurité des infrastructures</i>	34
<i>Les secours et soins aux blessés</i>	36

Analyses territoriales

La mortalité routière dans les régions de la France métropolitaine	40
<i>Indicateurs régionaux de sécurité routière</i>	41
Les départements et territoires de France	
<i>Les départements de France métropolitaine</i>	42
<i>Indicateurs départementaux et des territoires d'Outre-mer</i>	44
<i>Les familles de départements</i>	46
<i>Indicateurs urbains de sécurité routière (y compris Outre-mer)</i>	47
L'accidentalité selon l'urbanisation des territoires	
<i>L'accidentalité dans les grands centres urbains</i>	48
<i>L'accidentalité dans les communes de densité intermédiaire</i>	50
<i>L'accidentalité dans les communes rurales</i>	52
Le réseau routier	54
<i>Indicateurs des gestionnaires de réseaux routiers</i>	55
Le réseau routier national (DIR et concessionnaires)	56
<i>Indicateurs du réseau routier national</i>	57
Les réseaux routiers départementaux	58
<i>Indicateurs de sécurité routière sur le réseau routier géré par les départements</i>	59
Études locales en France métropolitaine	
<i>Sécurité routière – Mémento du maire</i>	60
<i>Plans de mobilité simplifiés</i>	61
<i>L'accidentalité des EDP en Normandie</i>	62
<i>Pacifier les abords des écoles à Marseille</i>	63
Les Outre-mer	64
Études locales en Outre-mer	
<i>Observatoire des vitesses et des comportements en Outre-mer</i>	68

Les risques

selon les personnes

La démographie	72
Les risques selon l'âge	73
Évolution tout au long de la vie des hommes	74
Évolution tout au long de la vie des femmes	76
Les enfants (0-13 ans) et les adolescents (14-17 ans)	78
Les conducteurs novices (permis de moins de deux ans)	80
Les jeunes adultes (18-24 ans)	82
Les seniors (65 ans et plus)	84
Les accidents selon les professions et catégories socio-professionnelles	86
Les accidents liés au travail	88

selon le mode de déplacement

La mobilité et les déplacements	90
Les risques selon l'âge et le mode de déplacement	91
La circulation routière	92
Matrice de collision, responsables et tués non responsables	93
Les accidents des piétons	94
Les accidents à vélo	96
L'utilisation des véhicules en libre-service	98
Les accidents en engin de déplacement personnel motorisé	99
Les deux-roues motorisés	
<i>Le parc deux-roues motorisés des ménages</i>	100
<i>Les accidents en deux-roues motorisés (2RM)</i>	102

Les risques	selon le mode de déplacement (suite)	104
Les véhicules de tourisme		
<i>Le parc automobile des ménages</i>		104
<i>Les accidents impliquant un véhicule de tourisme (VT)</i>		106
Les voitures, taxis, tracteurs agricoles et ambulances.....		108
Les accidents impliquant un véhicule utilitaire.....		110
Les accidents impliquant un poids lourd.....		112
Les accidents impliquant un autocar.....		114
Les accidents impliquant un autobus.....		115
Les accidents impliquant un train.....		116
Les accidents impliquant un tramway.....		117
Les accidents impliquant un véhicule étranger.....		118
Les accidents des personnes de nationalité étrangère.....		119
Facteurs d'accidents		120
Les facteurs de risque.....		122
Les indicateurs clés de performance.....		123
humains		124
Les présumés responsables (PR).....		124
Les principaux facteurs des présumés responsables.....		126
La vitesse.....		128
L'alcool.....		130
Les stupéfiants.....		132
L'état de santé.....		134
Le défaut d'attention.....		136
Les équipements de protection individuelle		
<i>La ceinture de sécurité</i>		137
<i>L'équipement du cycliste et de l'utilisateur d'EDPm</i>		138
<i>L'équipement en deux-roues motorisé</i>		139
Les comportements déclarés des conducteurs.....		140
Les infractions.....		142
Le permis à points.....		144
Les condamnations.....		145
Défaut de permis, non-assurance et délits de fuite dans les accidents.....		146
véhicules		148
Les facteurs d'accidents liés aux véhicules.....		148
<i>L'ancienneté des véhicules</i>		149
<i>Les caractéristiques techniques des véhicules</i>		150
Les accidents selon la motorisation.....		151
environnement		152
Les facteurs d'accidents mortels liés aux lieux, à l'infrastructure et à l'environnement.....		152
Périodes de forte accidentalité.....		154
Les accidents selon les conditions météorologiques.....		155
Les facteurs d'accidents selon le réseau routier		
<i>Les facteurs d'accidents sur les autoroutes</i>		156
<i>Les facteurs d'accidents sur les routes hors agglomération</i>		158
<i>Les facteurs d'accidents sur les voies en agglomération</i>		160
Les études		162
La recherche et les études.....		164
<i>Améliorer la sécurité du passage piéton : le projet ZEBRA</i>		166
<i>Les Jeux olympiques de Paris 2024 et l'accidentalité routière</i>		167
<i>Améliorer la sécurité des 2RM : les ARAS, aides à la conduite</i>		168
<i>Évaluation de la circulation des 2RM en inter-files</i>		169
<i>CraVAT motos : Caractéristiques des véhicules accidentés selon la typologie des accidents des motos</i>		170
<i>CraVAT VT : Caractéristiques des véhicules accidentés selon la typologie des accidents des véhicules de tourisme</i>		171
<i>Obtenir le permis B et conduire à 17 ans</i>		172
<i>Colère et agressivité au volant</i>		173
<i>CESIR IV / Tarpon II - influence de la consommation de médicaments sur le risque d'accident de la route</i>		174
<i>Évaluation de l'éthylotest anti-démarrage</i>		175
Annexes		176
Le fichier national des accidents corporels (BAAC).....		178
La gravité des lésions et des séquelles.....		180
Les grandes dates de la sécurité routière.....		181
Comparaisons internationales - Tableaux IRTAD.....		184
Les séries longues du BAAC.....		188
Les données estimées du nombre de blessés, France métropolitaine.....		192
Les résultats bruts du BAAC.....		194
Glossaire et sigles.....		200
Liens utiles, sources et mentions.....		202

Index des notions clés

Accidents avec un **animal**, 152

Accidents **sans tiers**, **97**, 16, 40, 67, 99, 102, 107, 126, 131, 158, 160, 167

Age, **73**, 74, 76, 12, 64, 78, 82, 84, 90, 91, 134, 145, 147, 149, 150, 161, 189, 191, 192, 196, 198

Alcool, **130**, 12, 44 – 47, 67, 81, 83, 103, 107, 126, 132, 134, 142 – 145, 147, 181, 185, 199

Assurance, **67**, **146**, 142, 145

Autoroute, **56**, **156**, 23, 54, 75, 77, 79, 82, 84, 89, 92, 94, 101, 102, 106, 110, 112, 118, 123, 128, 135, 137

Blessés avec **séquelles**, 18, 12

Blessés, **16**, 10, 13, 14, 16, 73, 91, 192, 196

Bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation (**BAAC**), **02**, **178**, **179**, 188 – 191, 194 – 199

Carte **départementale**, **42**, 44, 72

Carte **locale**, 48

Carte **régionale**, **40**,

Carte **réseau routier national**, **57**

Circulation, **92**, 22, 24, 112

Contresens, **156**, 126

Condamnations, **145**

Cyclistes **98**, 10, 16, 61, 91, 126, 138, 168, 192, 197

Dates importantes, **181**, 24

Délits de fuite, **146**, 142, 145

Déplacement et mobilité, **90**, 68, 91, 96, 101, 105, 125, 168

Équipements de protection, **137**, **138**, **139**, 30, 144, 181, 186, 187

Étrangers, **118**, **119**

Europe, **22**, 164, 175, 184

Facteurs des présumés responsables, **126**, 67, 74, 83, 99, 125, 146

Facteurs liés aux accidents mortels (FLAM), **122**, 157, 159, 161

Glossaires et sigles, **200**, 32

Graphes historiques, **24**, 16, 22, 26, **176**, 181

Gravité des **lésions** et des **séquelles**, **180**

Indicateurs clés de performance, **123**

Indicateurs **départementaux et des territoires d'outre-mer**, **44**, 46

Indicateurs des **routes gérées par les départements**, **59**

Indicateurs du **réseau routier national**, **57**

Indicateurs du **réseau routier**, **55**

Indicateurs **locaux de sécurité routière (ILSR)**, **46**

Indicateurs **régionaux**, **41**

Indicateurs **urbains**, **47**

Infractions, **142**, 136, 145

Jour/nuit, **154**, 106, 159, 161

Malaise, 11, 107, 125, 126, 127, 134, 135, 157, 159, 167
Matrices de collision, 93 (genre), 156, 158, 160 (milieu)
Météo, 155
Métropoles, 47, 54
Monde, 20, 184
Non assurance, 142, 147
Obstacles, 156, 159, 161
Outre-mer, 64, 10, 44, 47, 68, 191, 194 – 197
Parc de véhicules, 92, 96, 100, 104, 151
Passage à niveau, 53
Permis de conduire, 144, 146, 181, 12, 30, 80, 104, 142, 170
Piétons, 94, 10, 16, 30, 66, 73, 84, 91, 126, 130, 192, 196
Présumés responsables, 124, 126, 12, 14, 74, 76, 81, 93, 99, 198
Population, 64, 72, 13, 22, 24, 41, 44
Professions et catégories socio-professionnelles, 86, 81
Réseau routier, 54 – 59, 35, 29, 92
Routes départementales, 58, 59, 48, 50, 52, 54, 55
Routes nationales, 56, 48, 50, 52, 54, 55
Risque routier professionnel, 88, 41, 60, 86, 108 – 118
Sécurité des infrastructures, 34, 123, 152 – 161, 175, 184
Sécurité des véhicules, 32, 123, 148, 149, 150, 151, 174
Séries longues, 188 – 193, 12, 72, 92
Sexe, 74, 76, 12, 65, 84, 89, 91, 93, 97, 99, 105, 108, 124, 126, 134, 137, 144, 146, 169, 170, 196
Stupéfiants, 132, 12, 44 – 47, 67, 81, 83, 126, 130, 134, 142 – 145, 147, 181
Trafic routier, 92, 22, 24, 112
Usagers de 2RM 102, 10, 16, 73, 91, 100, 126, 139, 149, 150, 151, 192, 197
Usagers de PL, 112, 118, 126, 195, 199
Usagers de tracteurs agricoles, 109, 199
Usagers de voiturettes, 108
Usagers de VT, 106, 10, 16, 73, 91, 104, 126, 149, 150, 151, 192, 197, 198
Usagers de VU, 110, 118, 126, 151, 195, 199
Utilisateurs d'EDPm (dont trottinettes électriques) 97, 10, 16, 126, 138, 192, 197
Victimes non responsables, 14, 93, 124
Vitesse, 128, 62, 67, 83, 126, 136, 181, 184
Voies communales, 128, 48, 50, 52, 54, 55



En 2024, 3 432 personnes sont décédées sur les routes de **France métropolitaine et d'Outre-mer**. Ce bilan est supérieur de + 1,0 % par rapport à 2023, mais inférieur de - 1,9 % par rapport à 2019, année de référence sur la décennie 2020-2030.

En France métropolitaine, 3 193 personnes sont décédées sur les routes (2 465 hommes et 728 femmes), soit 26 tués de plus qu'en 2023 (+ 0,8 %). Le nombre total de blessés est estimé à 236 000, en augmentation de + 0,3 % **par rapport à 2023**, alors que le nombre de blessés graves estimé reste stable (près de 16 000 blessés graves). **Par rapport à 2019**, la tendance est à la baisse : - 1,6 % de tués, - 1,4 % de blessés estimés (dont - 2,0 % de blessés graves estimés).

239 personnes sont décédées sur les routes en **Outre-mer** en 2024 (198 hommes et 41 femmes), un résultat en augmentation de + 3 % par rapport à 2023, mais inférieur de - 6 % à celui de 2019. Le nombre de blessés enregistrés par les forces de l'ordre est en hausse de + 2 % par rapport à 2023 et de + 17 % par rapport à 2019. **160 décès ont été recensés** dans les **départements et régions d'Outre-mer** et **79 dans les collectivités d'Outre-mer** ou en **Nouvelle-Calédonie**.



Panorama

Vision d'ensemble	10
Aide-mémoire de l'accidentalité en France	12
Les victimes non responsables	14
La gravité des blessures	16
Les séquelles traumatiques	18
Le coût de l'insécurité routière	19
La sécurité routière dans le monde	20
La France dans l'Europe de la sécurité routière	22
Histoire de la sécurité routière et perspectives	24
L'approche systémique en France	26
Les acteurs de la sécurité routière	28
La sécurité des usagers de la route	30
La sécurité des véhicules	32
La sécurité des infrastructures	34
Les secours et soins aux blessés	36

Vision d'ensemble

En 2024, 3 193 personnes sont décédées en France métropolitaine, soit 26 personnes de plus qu'en 2023, malgré un trafic motorisé stable.

En Outre-mer, la mortalité routière 2023 est en légère hausse de + 3,5 % avec 239 décès.

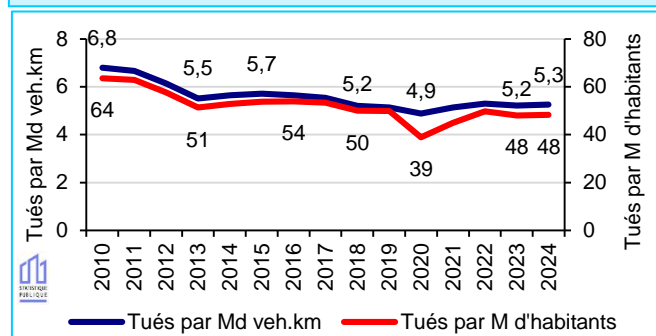
Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine

	Accidents corporels		Blessés (toutes gravités)		Blessés graves (MAIS3+)	Tués à 30 jours
	BAAC	Estimés	BAAC	Estimés	Estimés	
2024	51 058	180 026	64 535	235 610	15 924	3 193
2023	51 641	181 170	64 674	234 836	15 936	3 167
2010	67 288	228 823	84 461	296 806	19 193	3 992
Evolution nb	- 16 230	- 48 797	- 19 926	- 61 196	- 3 269	- 799
2024 / 2010 %	- 24,1%	- 21,3%	- 23,6%	- 20,6%	- 17,0%	- 20,0%
Evolution nb	- 583	- 1 144	- 139	+ 774	- 12	+ 26
2024 / 2023 %	- 1,1%	- 0,6%	- 0,2%	+ 0,3%	- 0,1%	+ 0,8%

Bilan de l'accidentalité Outre-mer

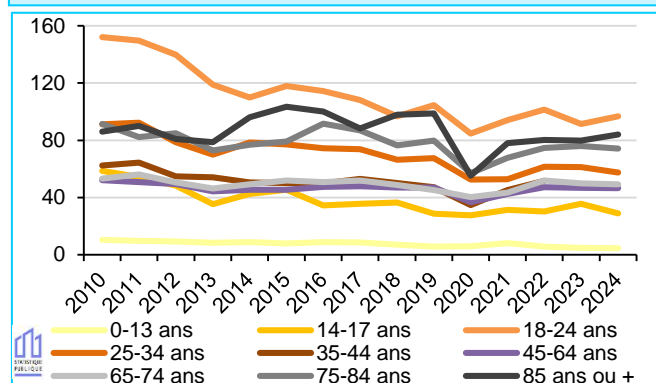
	Accidents corporels		Blessés (toutes gravités)		Tués à 30 jours
	BAAC	Estimés	BAAC	Estimés	
2024	3 344	ND	4 300	ND	239
2023	3 181	ND	4 200	ND	231
2010	2 853	ND	3 706	ND	281
Evolution nb	+ 491	ND	+ 594	ND	- 42
2024 / 2010 %	+ 17,2%	ND	+ 16,0%	ND	- 14,9%
Evolution nb	+ 163	ND	+ 100	ND	+ 8
2024 / 2023 %	+ 5,1%	ND	+ 2,4%	ND	+ 3,5%

Nombre de personnes tuées par million d'habitants et par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules (Md veh.km) en France métropolitaine



Source : ONISR, Insee – population estimée, SDES – circulation estimée, rebasée jusqu'en 1990, provisoire pour 2024

Évolution de la mortalité rapportée à la population par classe d'âge, 2010-2024 (tués/million d'hab.)



En 2024, 3 432 personnes ont perdu la vie sur les routes de France, soit une hausse de + 1,0 % par rapport à 2023, malgré une baisse du nombre d'accidents (- 0,8 %). Ce bilan se décline en 3 193 décès sur les routes de France métropolitaine (- 20,0 % et + 0,8 % par rapport à 2010 et 2023) et 239 en Outre-mer (- 14,9 % et + 3,5 %).

Depuis 2010, la mortalité a baissé de - 20,0 % mais le nombre de blessés graves seulement de - 17,0 %.

En 2024, la France métropolitaine est au **16^{ème} rang de l'Union européenne** (27) en termes de mortalité routière rapportée à la population : 48 personnes ont été tuées par million d'habitants en 2024. Ce ratio est le plus bas depuis 2010, exception faite des années marquées par la pandémie (2020 et 2021). Le taux moyen en Outre-mer (84 tués/Mhab) est supérieur à celui de la France métropolitaine. Il est de 71 dans les DROM seuls, et de 129 dans les COM-NC.

La mortalité rapportée au trafic en France métropolitaine est stable en 2024 par rapport à 2023, avec 5,3 tués par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules, taux légèrement supérieur à 2019 (5,1) : le trafic motorisé est en légère hausse en 2024 par rapport à 2023 (+ 0,2 %), principalement sur les routes départementales et réseau local.

Les chapitres ci-après concernent la France métropolitaine, sauf mention contraire.

Réseaux routiers

En 2024, **60 % des personnes tuées** l'ont été sur une **route hors agglomération** (1 924 décès, en hausse de + 2,5 % par rapport à 2023). Un tiers des tués, soit 1 030 décès, l'ont été en agglomération (en hausse de + 0,9 %). Après une année 2023 en baisse, la mortalité sur autoroute continue de baisser (239 décès) en 2024.

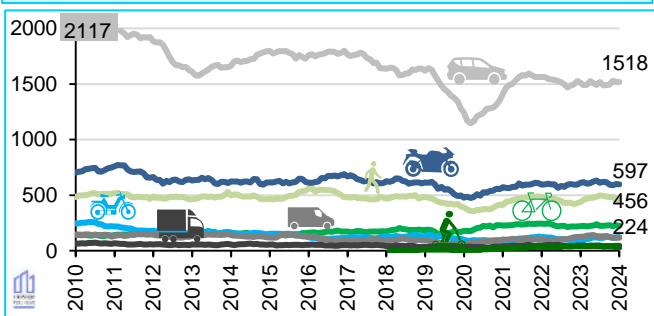
Classes d'âge

En 2024, 46 enfants de **0-13 ans** (- 6,1 % par rapport à 2023) et 94 adolescents de **14-17 ans** (- 19,0 %) sont décédés. Leur risque reste le plus faible (10 tués/million d'habitants de moins de 18 ans) parmi l'ensemble des classes d'âge.

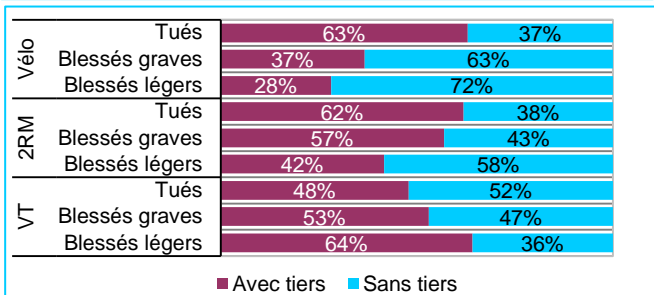
Parmi les jeunes adultes de **18-24 ans**, 529 sont décédés, soit une hausse de + 6,4 % par rapport à 2023. Les jeunes adultes présentent toujours le risque le plus élevé (97 tués/Mhab). La mortalité des **25-34 ans** (441 tués) est en baisse (- 5,2 %), avec un risque au-dessus de la moyenne (57 tués/Mhab).

Chez les **seniors**, le nombre de personnes tuées âgées de 75-84 ans est en hausse (+ 2,4 %) avec 346 tués (74 tués/Mhab), tandis que la mortalité des 65-74 ans diminue de - 1,4 % avec 365 tués. Enfin, 189 personnes de 85 ans et plus sont décédées, ce qui en fait la deuxième classe d'âge la plus à risque (84 tués/Mhab).

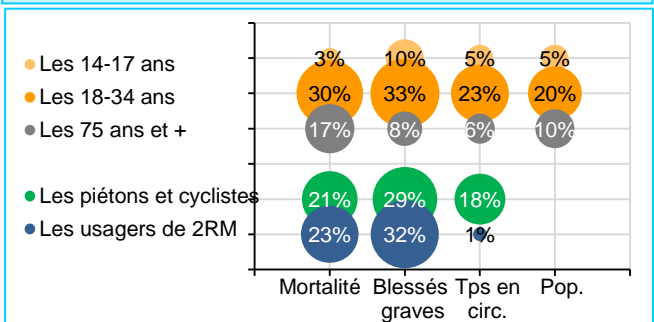
Évolution de la mortalité par type d'usagers 2010-2024 (en cumul 12 mois)



Répartition des victimes selon la présence d'un tiers dans l'accident et selon le mode de déplacement



Part de différentes catégories d'usagers à enjeux dans la mortalité, la morbidité, la circulation et la population



Source : Sdes-EMP 2019 (transports terrestres), Insee-population 2024, traitements ONISR

Facteurs d'accidents mortels

L'accident est **multifactoriel** : selon l'étude FLAM sur les facteurs déclenchant des accidents mortels (AM) en 2015, les **facteurs humains** contribuent pour 92 % des AM, les **facteurs infrastructure** pour 30 %, les conditions de **circulation** pour 18 %, les **facteurs véhicule** pour 20 %. En 2024, les principaux facteurs humains relevés parmi les présumés responsables (PR) d'accidents mortels sont : la **vitesse** excessive ou inadaptée citée pour 29 % des PR, l'**alcool** pour 22 %, l'**inattention** pour 14 %, les **stupéfiants** pour 13 % et les malaises pour 10 %. 39 % des décès interviennent dans un accident avec au moins un conducteur sous influence d'alcool, de stupéfiants, ou des deux.

3 161 personnes sont PR d'accidents mortels, dont 1 142 ont survécu. On compte **1 174 personnes décédées non présumées responsables**.

Modes de déplacement

En 2024, 1 518 **usagers de véhicule de tourisme** ont été tués, soit 6 tués de plus qu'en 2023. Cela représente 48 % de la mortalité sur la route. Le nombre de blessés graves¹ (MAIS3+) est estimé à 4 800 (30 % de l'ensemble des blessés graves).

Les **usagers de 2RM** comptent pour 23 % des tués sur la route, avec 597 motocyclistes et 123 cyclomotoristes décédés en 2024. Par rapport à 2023, cela représente respectivement une hausse de + 2 % et de + 29 %. Le nombre de blessés graves est estimé à 5 100 (32 % des blessés graves).

Avec 456 piétons tués (17 de plus qu'en 2023), le **marche** est le troisième mode de déplacement comptant le plus de tués, soit 14 % de la mortalité. Le nombre de blessés graves est estimé à 2 000 (12 % des blessés graves).

Les 224 **cyclistes** (dont 32 en vélo à assistance électrique) tués sur la route (soit 3 de plus qu'en 2023) représentent 7 % de la mortalité, contre 4 % en 2010. De plus, 45 **utilisateurs d'EDPm** ont perdu la vie contre 44 en 2023. Le nombre de blessés graves est estimé à 2 600 cyclistes et 800 EDPm, soit respectivement 16 % et 5 % des blessés graves.

En 2024, les nombres de tués en **véhicule utilitaire** ainsi qu'en **poids lourd** diminuent pour atteindre respectivement 120 tués et 30 tués (soit 5 de moins pour les VU et 15 de moins pour les PL qu'en 2023).

Pour les cyclistes et usagers de 2RM, la gravité est plus forte lorsqu'un autre usager est impliqué dans l'accident, contrairement aux usagers de VT.

Enjeux en France métropolitaine

En 2024, 3 193 personnes sont décédées sur la route. On estime à 16 000 le nombre de blessés graves et 220 000 les blessés légers ou modérés. L'objectif fixé pour 2030 est de réduire de 50 % le nombre de tués et de blessés graves. Parmi les cibles prioritaires :

- 42 % des décès interviennent alors qu'un usager au moins effectue un trajet lié au **travail** ;
- les usagers de **2RM** comptent pour 23 % de la mortalité et 32 % des blessés graves alors qu'ils représentent moins de 2 % du trafic motorisé ;
- les **14-17 ans** comptent pour 5 % de la population, mais 10 % des blessés graves ;
- les **18-34 ans** représentent un tiers de la mortalité et des blessés graves pour 20 % de la population ;
- les **seniors de 75 ans et plus** représentent 17 % de la mortalité pour 10 % de la population ;
- dans un contexte de développement des modes actifs, les **piétons** et les **cyclistes** comptent respectivement pour 14 % et 7 % de la mortalité et pour 12 % et 16 % des blessés graves.

¹ Dans le prolongement de la modélisation réalisée par l'Univ. Eiffel à l'aide des fichiers BAAC et du registre du Rhône, l'ONISR produit une estimation du nombre de blessés (voir p. 192 et définitions p. 200).

Aide-mémoire de l'accidentalité en France

	Nombre de personnes tuées en 2024	Part dans la mortalité en 2024	Evolution de la mortalité 2024/2023		Evolution de la mortalité 2024/2019	Evolution de la mortalité 2024/2010	Evolution de la mortalité 2010/2000
			Nombre	%			
France métropolitaine	3 193	93,0%	+ 26	+ 0,8%	- 1,6%	- 20,0%	- 51,1%
Outre-mer (OM) *	239	7,0%	+ 8	+ 3,5%	- 5,9%	- 14,9%	ND
France métropolitaine + OM *	3 432	100%	+ 34	+ 1,0%	- 1,9%	- 19,7%	ND

Indicateurs France métropolitaine

Selon le mode de déplacement :

Piétons	456	14,3%	+ 17	+ 3,9%	- 5,6%	- 6,0%	- 42,8%
Cyclistes	224	7,0%	+ 3	+ 1,4%	+ 19,8%	+ 52,4%	- 46,2%
Engins de déplacement personnel motorisés	45	1,4%	+ 1	+ 2,3%	+ 350,0%	ND	ND
Cyclomotoristes	123	3,9%	+ 28	+ 29,5%	- 8,2%	- 50,4%	- 46,2%
Motocyclistes	597	18,7%	- 14	- 2,3%	- 2,9%	- 15,2%	- 25,7%
Occupants de voitures	1 518	47,5%	+ 6	+ 0,4%	- 6,4%	- 28,3%	- 60,4%
Occupants de véhicules utilitaires	120	3,8%	- 5	- 4,0%	+ 22,4%	- 17,8%	+ 82,5%
Occupants de poids lourds	30	0,9%	- 15	- 33,3%	- 16,7%	- 53,8%	- 47,6%
Transports en commun	7	0,2%	+ 2	NS	NS	NS	- 80,0%
Voiturettes	34	1,1%	+ 11	+ 47,8%	+ 100,0%	+ 13,3%	+ 7,1%
Quads et tracteurs agricoles	31	1,0%	- 9	- 22,5%	63,2%	+ 82,4%	ND
Autres	8	0,3%	- 17	- 68,0%	- 57,9%	- 72,4%	- 23,7%

Selon l'âge :

0-13 ans	46	1,4%	- 3	- 6,1%	- 24,6%	- 58,6%	- 69,8%
14-17 ans	94	2,9%	- 22	- 19,0%	+ 2,2%	- 47,8%	- 49,2%
18-24 ans	529	16,6%	+ 32	+ 6,4%	- 3,6%	- 36,3%	- 52,4%
25-34 ans	441	13,8%	- 24	- 5,2%	- 14,5%	- 37,4%	- 56,1%
35-44 ans	400	12,5%	+ 35	+ 9,6%	+ 4,4%	- 26,6%	- 50,0%
45-54 ans	390	12,2%	- 3	- 0,8%	+ 2,1%	- 22,8%	- 45,1%
55-64 ans	393	12,3%	- 2	- 0,5%	- 4,6%	+ 12,0%	- 40,3%
65-74 ans	365	11,4%	- 5	- 1,4%	+ 15,1%	+ 38,3%	- 58,2%
75-84 ans	346	10,8%	+ 8	+ 2,4%	+ 9,1%	- 5,5%	ND
85 ans et plus	189	5,9%	+ 10	+ 5,6%	- 12,1%	+ 40,0%	ND

Selon le sexe :

Hommes	2 465	77,2%	+ 8	+ 0,3%	- 1,8%	- 18,9%	- 51,0%
Femmes	728	22,8%	+ 18	+ 2,5%	- 1,0%	- 23,6%	- 51,7%

Type de route :

Autoroutes	239	7,5%	- 30	- 11,2%	- 9,1%	- 6,6%	- 56,2%
Routes hors agglomération	1 924	60,3%	+ 47	+ 2,5%	- 1,0%	- 26,1%	- 50,9%
Agglomération	1 030	32,3%	+ 9	+ 0,9%	- 0,7%	- 9,1%	- 50,4%

Type de victimes :

Conducteurs	2 314	72,5%	+ 29	+ 1,3%	+ 0,5%	- 18,4%	- 49,0%
Passagers	423	13,2%	- 20	- 4,5%	- 7,8%	- 37,1%	- 62,0%
Usagers responsables	2 019	63,2%	+ 28	+ 1,4%	+ 3,9%	- 3,3%	ND
Usagers non-responsables	1 174	36,8%	- 2	- 0,2%	- 9,6%	- 38,2%	ND

Dans un accident impliquant :

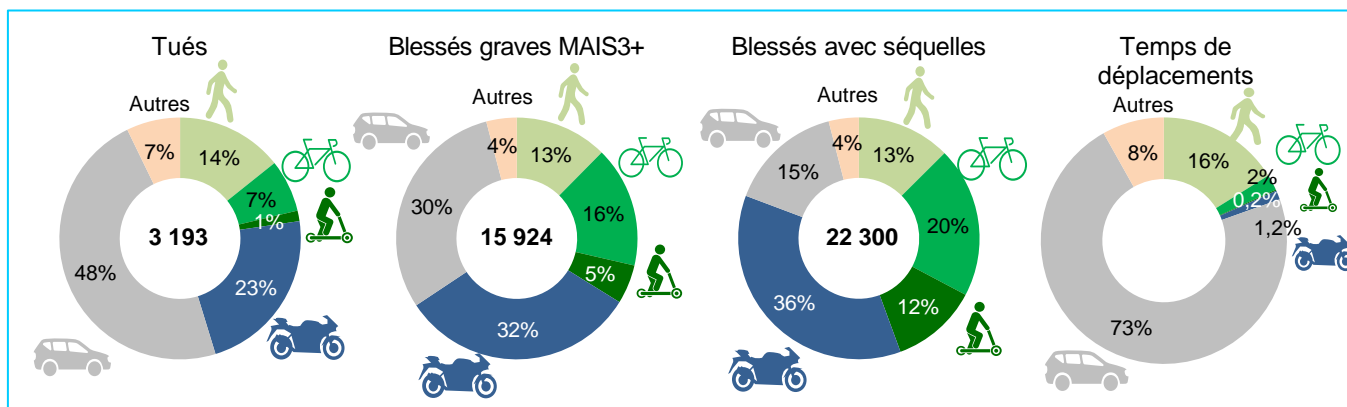
un conducteur de 14-17 ans	89	2,8%	+ 9	+ 11,3%	+ 27,1%	- 35,0%	- 53,2%
un conducteur de 18-24 ans	803	25,1%	+ 46	+ 6,1%	+ 2,9%	- 32,3%	ND
un conducteur novice	650	20,4%	+ 61	+ 10,4%	+ 8,3%	- 33,2%	- 51,7%
un conducteur de 75 ans ou plus	453	14,2%	+ 36	+ 8,6%	+ 14,7%	+ 22,1%	- 28,8%
un véhicule seul sans piéton	1 304	40,8%	- 35	- 2,6%	+ 0,6%	- 15,2%	- 46,7%
un véhicule de tourisme	2 252	70,5%	+ 38	+ 1,7%	- 5,0%	- 25,2%	- 56,5%
un véhicule utilitaire ou poids lourd	706	22,1%	+ 14	+ 2,0%	+ 7,3%	- 24,2%	- 30,0%
un conducteur en fuite	131	4,1%	- 1	- 0,8%	0,0%	ND	ND
un conducteur sans permis valide	233	7,3%	- 27	- 10,4%	- 5,7%	+ 2,6%	ND
un véhicule sans assurance	216	6,8%	0	0,0%	+ 6,9%	+ 8,5%	ND

Estimation sur l'ensemble de la mortalité à partir des personnes pour lesquelles l'information est renseignée :

usager en déplacement lié au travail	549	17,2%	- 6	- 1,0%	+ 7,4%	- 30,7%	- 50,7%
avec alcool > 0,5g/l ou positif aux stupéfiants	1 243	38,9%	- 8	- 0,7%	- 13,8%	- 45,3%	ND
avec taux d'alcool supérieur 0,5g/l	922	28,9%	- 23	- 2,4%	- 12,4%	- 30,1%	- 47,5%
avec test positif aux stupéfiants	624	19,6%	+ 39	+ 6,6%	- 14,6%	- 43,6%	ND
usager non ou mal ceinturé	386	12,1%	- 1	- 0,3%	- 4,5%	- 28,5%	- 63,6%

Source : Fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, ONISR.

* Données non labellisées.

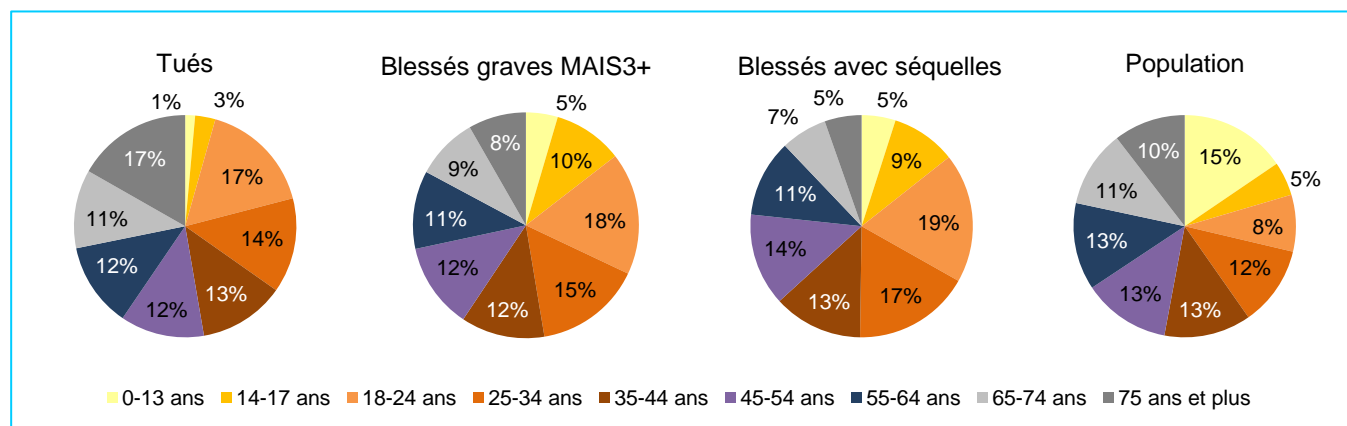


Source : tués : données BAAC ; blessés MAIS3+ et séquelles 1 an après l'accident : estimation ONISR ; déplacement : données EMP 2019

	Nombre de blessés (MAIS1+) en 2024	Part dans le total de blessés MAIS1+ en 2024	Evolution du nombre de blessés MAIS1+ 2024/2023	Evolution du nombre de blessés MAIS1+ 2024/2019	Evolution du nombre de blessés MAIS1+ 2024/2010
France métropolitaine	235 610	100%	+ 0,3%	- 1,4%	- 20,6%
Mode de déplacement :					
Piétons	16 762	7,1%	- 1,8%	- 16,3%	- 33,6%
Cyclistes	40 500	17,2%	- 1,5%	+ 7,4%	+ 1,8%
Engins de déplacement personnel motorisés	21 067	8,9%	+ 20,3%	+ 376,7%	ND
Occupants de 2RM	51 553	21,9%	- 5,7%	- 16,8%	- 44,8%
Occupants de véhicules de tourisme	97 880	41,5%	+ 0,4%	- 8,8%	- 24,6%
Autres	7 849	3,3%	+ 12,5%	+ 4,0%	- 9,4%
Classe d'âge :					
0-13 ans	14 272	6,1%	+ 0,8%	- 4,6%	ND
14-17 ans	23 837	10,1%	+ 4,0%	+ 11,5%	ND
18-24 ans	53 251	22,6%	- 0,4%	+ 1,5%	ND
25-34 ans	45 529	19,3%	- 0,3%	- 5,2%	ND
35-44 ans	31 548	13,4%	- 0,5%	- 2,3%	ND
45-54 ans	27 112	11,5%	- 1,6%	- 8,6%	ND
55-64 ans	19 646	8,3%	- 1,6%	- 2,7%	ND
65-74 ans	11 376	4,8%	+ 2,7%	- 0,6%	ND
75 ans et plus	9 039	3,8%	+ 8,8%	+ 4,9%	ND
Sexe :					
Hommes	152 483	64,7%	+ 0,3%	- 0,3%	- 18,3%
Femmes	83 127	35,3%	+ 0,4%	- 3,4%	- 24,5%
Type de route :					
Autoroutes	19 890	8,4%	- 6,7%	- 18,2%	ND
Routes hors agglomération	92 303	39,2%	+ 18,0%	+ 19,2%	ND
Agglomération	123 418	52,4%	- 8,8%	- 10,1%	ND

	Nombre de blessés graves (MAIS3+) en 2024	Part dans le total de blessés MAIS3+ en 2024	Part des blessés graves MAIS3+ parmi les blessés MAIS1+ en 2024	Evolution du nombre de blessés MAIS3+ 2024/2023	Evolution du nombre de blessés MAIS3+ 2024/2019
France métropolitaine	15 924	100%	6,8%	- 0,1%	- 2,0%
Mode de déplacement :					
Piétons	1 977	12,4%	11,8%	- 1,5%	- 14,6%
Cyclistes	2 577	16,2%	6,4%	+ 1,3%	+ 11,4%
Engins de déplacement personnel motorisés	833	5,2%	4,0%	+ 24,1%	+ 427,1%
Occupants de 2RM	5 071	31,8%	9,8%	- 5,5%	- 11,7%
Occupants de véhicules de tourisme	4 817	30,3%	4,9%	+ 0,5%	- 6,9%
Autres	649	4,1%	8,3%	+ 16,4%	+ 18,7%
Classe d'âge :					
0-13 ans	726	4,6%	5,1%	- 2,1%	- 7,9%
14-17 ans	1 585	10,0%	6,6%	- 0,4%	+ 5,6%
18-24 ans	2 790	17,5%	5,2%	+ 0,1%	- 0,6%
25-34 ans	2 443	15,3%	5,4%	- 0,6%	- 6,6%
35-44 ans	1 908	12,0%	6,0%	- 1,2%	- 2,6%
45-54 ans	1 956	12,3%	7,2%	- 2,4%	- 9,5%
55-64 ans	1 781	11,2%	9,1%	- 1,4%	- 0,6%
65-74 ans	1 416	8,9%	12,4%	+ 2,3%	+ 3,6%
75 ans et plus	1 318	8,3%	14,6%	+ 7,0%	+ 4,7%
Sexe :					
Hommes	11 960	75,1%	7,8%	- 0,2%	- 1,1%
Femmes	3 964	24,9%	4,8%	+ 0,3%	- 4,5%
Type de route :					
Autoroutes	1 074	6,7%	5,4%	- 0,6%	- 6,1%
Routes hors agglomération	7 578	47,6%	8,2%	- 0,6%	+ 0,4%
Agglomération	7 272	45,7%	5,9%	+ 0,5%	- 3,8%

Source : Estimation Univ.Eiffel pour 2010 et ONISR pour 2019 et 2024 sur la base des données des BAAC et du Registre du Rhône (cf. p192)



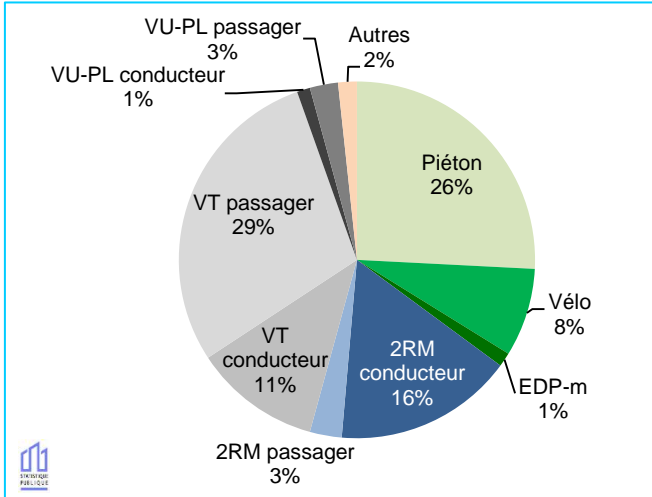
Source : tués : données BAAC ; blessés MAIS3+ et séquelles 1 an après l'accident : estimation ONISR ; population : Insee 2024

Les victimes non responsables

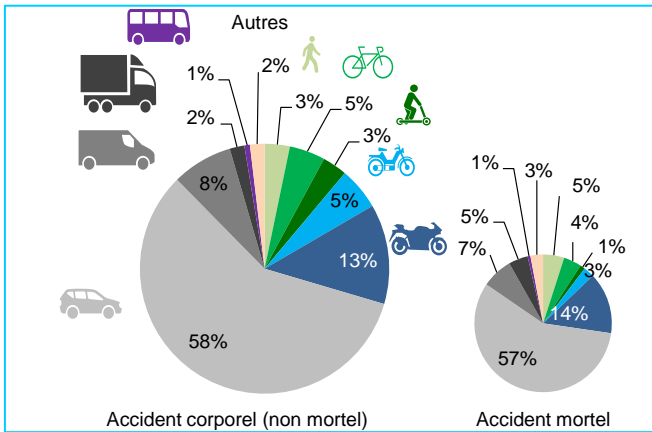
Parmi les 3 193 personnes décédées sur route en 2024, 63 % étaient présumés responsables (PR) de leur accident, 4 % étaient victimes non PR et leur PR est décédé, 32 % étaient victimes non responsables et leur PR a survécu à l'accident.

Sur le total des victimes, 54 % des personnes décédées non responsables sont des usagers vulnérables (dont 26 % de piétons), 39 % des conducteurs de véhicules et 36 % des passagers.

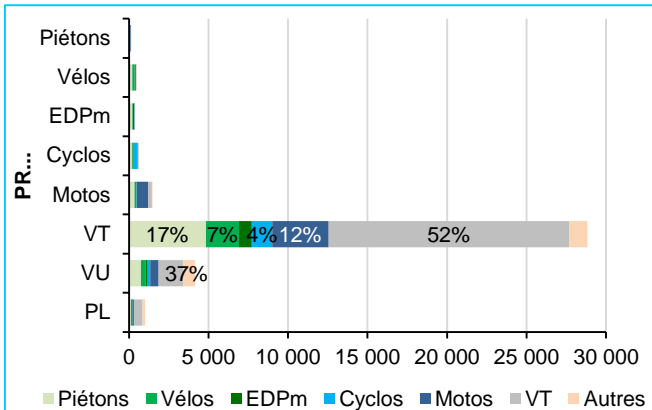
Tués « non responsables » selon leur mode de déplacement et leur place dans le véhicule



Répartition des « présumés responsables » selon leur mode de déplacement



Mode de déplacement des victimes d'un « présumé responsable » selon le mode de déplacement



En 2024, en France métropolitaine, les forces de l'ordre ont enregistré dans le fichier BAAC : 51 058 accidents corporels, 64 535 blessés et 3 193 tués. Parmi ces 67 728 victimes, 39 941 ont été identifiées comme non « présumées responsables » et 27 787 comme « présumées responsables » (PR).

Des tués passagers de VT

En 2024, 1 174 personnes non présumées responsables ont été tuées, dont 126 alors que le présumé responsable est également décédé, 1 028 alors que le PR est vivant et 20 dans un accident sans PR. Les victimes non PR sont tuées 8 fois sur 10 dans un accident avec tiers.

Parmi ces tués, 473 étaient dans un véhicule de tourisme (VT), dont les trois quart en tant que passagers (le passager peut être victime de son conducteur si ce dernier est PR de l'accident). De plus, 225 tués étaient des usagers de 2RM (dont 85 % de conducteurs), et 44 tués étaient usagers de VU ou PL (dont 68 % de passagers). Enfin, 303 tués non PR étaient des piétons, 94 des cyclistes et 15 des utilisateurs d'EDPm.

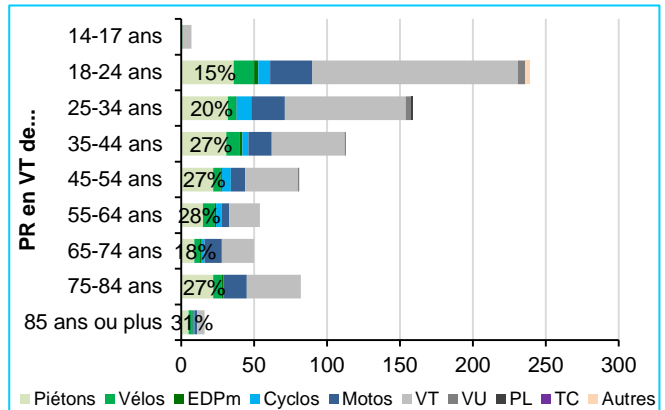
Des victimes de conducteurs de VT

En 2024, parmi les 39 941 victimes non PR, on compte 38 433 victimes dans un accident comportant un seul PR. Parmi ces victimes, près de 29 000 personnes sont victimes d'un PR conduisant un VT : 52 % de ces victimes sont des occupants de VT (15 113, soit 85 % des 17 734 victimes en VT), 17 % sont des piétons (4 841 victimes, soit 69 % des 6 967 victimes piétons) et 12 % sont des motocyclistes (3 554 victimes, soit 69% des 5 150 victimes en moto).

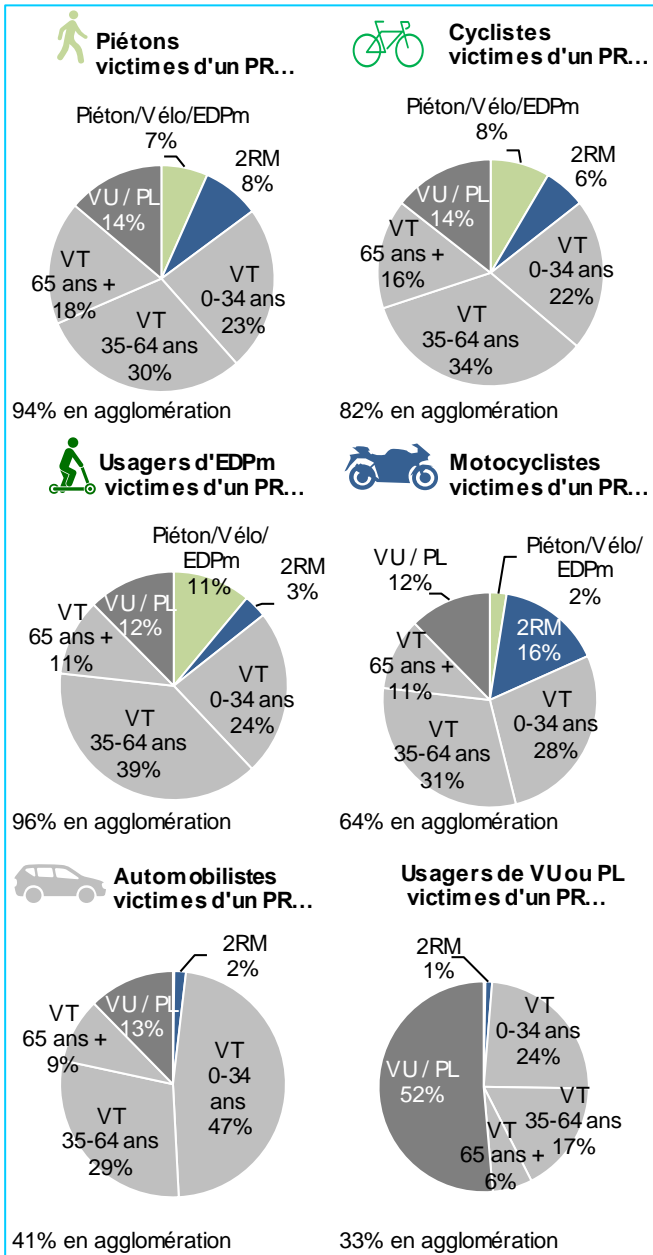
Près de la moitié des victimes d'automobilistes sont tuées ou blessées par des PR de 18-34 ans. Deux tiers des victimes de ces PR sont eux-mêmes en VT.

Les piétons représentent une part importante des tués de PR en VT, quel que soit l'âge du conducteur (15 % à 31 %). On observe cependant une baisse du nombre de tués par un PR en VT selon l'âge du conducteur, à l'exception du cas des conducteurs de 74-85 ans, proche de celui des 45-54 ans.

Mode de déplacement des tués selon l'âge du PR conducteur de VT



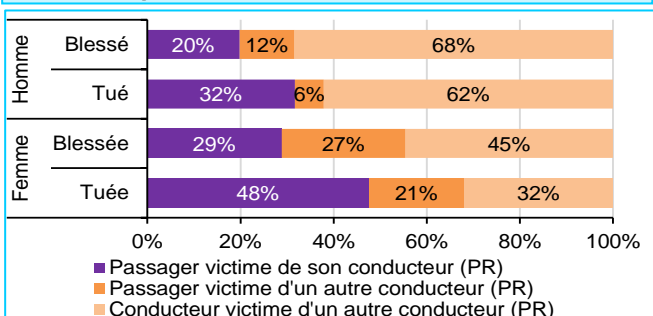
Répartition des « présumés responsables » pour les victimes piétons, vélos, EDPm, motos, VT et VU/PL



Lecture : Parmi l'ensemble des victimes cyclistes blessées ou tuées non présumées responsables, 34 % sont victimes d'un présumé responsable conducteur de voiture de tourisme (VT) âgé de 35 à 64 ans. 82 % des cyclistes sont victimes d'un PR en agglomération.

Note : Par convention, la 1^{ère} tranche d'âge des PR de VT est 0-34 ans, il peut arriver qu'un PR conducteur de VT soit mineur. En 2024, dans les accidents impliquant un seul PR, le plus jeune PR conducteur de VT a 13 ans.

Victimes d'un conducteur « présumé responsable » selon leur place dans le véhicule



Les victimes et leurs antagonistes

Les graphes ci-contre exposent pour chaque catégorie de victimes le profil de la personne considérée comme « présumée responsable » de son accident.

Les **piétons**, les **cyclistes** et les **usagers d'EDPm** sont **majoritairement victimes** en agglomération d'**automobilistes** « présumés responsables » âgés de 35-64 ans (respectivement 30 %, 34 % et 39 %), ou de moins de 35 ans (respectivement 23 %, 22 % et 24 %). Enfin, 8 % des piétons sont victimes de deux-roues motorisés (2RM), contre 6 % des victimes cyclistes et 3 % des victimes en EDPm.

Les **motocyclistes** sont **victimes** d'un « présumé responsable » conduisant un **VT** dans 70 % des cas, et 16 % sont victimes d'un usager de 2RM « présumé responsable » (le passager est considéré comme la victime de son conducteur si ce dernier est « présumé responsable » de l'accident).

Les **automobilistes** sont **victimes d'autres automobilistes dans 85 % des cas**. Près de la **moitié (47 %)** des victimes automobilistes est tuée ou blessée par un automobiliste « présumé responsable » **de moins de 35 ans**.

Les victimes en véhicule utilitaire (VU) sont tuées ou blessées par des « présumés responsables » conduisant un VU. De plus en plus de VU sont utilisés pour transporter des personnes, les victimes étant en grande partie des passagers du conducteur « présumé responsable ».

Les victimes usagers de poids lourds (PL), protégées par la carrosserie du PL, ne peuvent être blessées que lorsque l'antagoniste est lui-même dans un véhicule assez lourd, ce qui explique la répartition des « présumés responsables » les concernant exposée ci-contre.

Enfin, les victimes en transports en commun (TC) sont également essentiellement des passagers du conducteur PR conduisant l'autocar ou l'autobus.

Des victimes femmes passagères

En 2024, parmi les 38 433 victimes non PR, 36 022, dont le sexe était connu, étaient victimes d'un conducteur PR. Parmi ces 36 022 victimes, il y avait 6 251 piétons et 29 771 conducteurs et passagers (844 tués et 28 927 blessés).

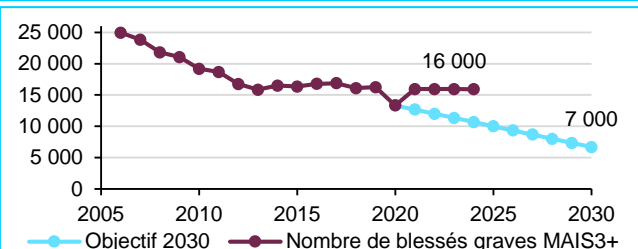
La majorité des victimes hommes non PR sont conducteurs d'un autre véhicule (68 % des blessés et 62 % des tués), à l'opposé des victimes femmes non PR qui sont majoritairement passagères (55 % des blessés et 68 % des tués).

Parmi les 282 femmes tuées dans un véhicule, 134 étaient **passagères du conducteur PR (48 %)**. Parmi les 562 hommes tués, 178 étaient **passagers du conducteur PR (32 %)**.

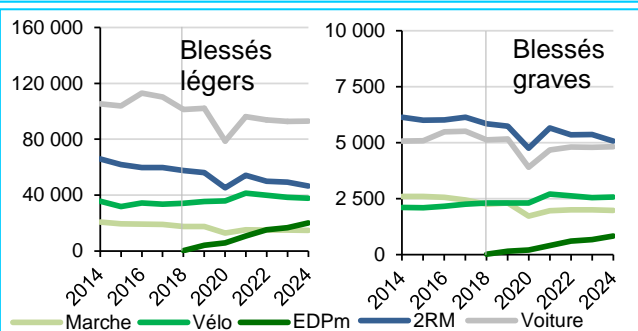
La gravité des blessures

Les résultats sont donnés selon l'échelle des lésions AIS¹ (*Abbreviated Injury Scale*) version 2005 et non plus selon sa version antérieure. De plus, le modèle de redressement utilisé par le Registre du Rhône a évolué, et a amené un rebase-ment des données de 2006 à 2016. Dans la fiche et dans l'ensemble du bilan, les estimations de blessés AIS proviennent de l'UGE pour la période 2012-2016 et de l'ONISR pour 2017-2024².

Evolution des blessés graves MAIS3+ en France depuis l'année 2010 et selon l'objectif 2030



Evolution 2014-2024 du nombre de blessés légers et graves selon le mode de déplacement



Source : estimation nationale de l'UGE basée sur le Registre et les BAAC (2012-2016) et estimation ONISR basée sur les coefficients de redressement de l'UGE, méthodologie simplifiée pour 2017-2024.

Estimation du nombre de blessés en France métropolitaine en 2024

		MAIS 3+	MAIS 1-2	% MAIS 3+ / Total MAIS	
Type d'usager	Marche				
	Vélo				
	EDPm				
	2RM				
	Voiture				
	Autre				
		Avec tiers			
		Sans tiers			
		Avec tiers			
		Sans tiers			
Âge	0-13				
	14-17				
	18-24				
	25-34				
	35-44				
	45-54				
	55-64				
	65-74				
75 +					
Sexe	Femmes				
	Hommes				

Géré par l'Université Gustave Eiffel (UGE), le Registre du Rhône vise depuis 1995 à recenser l'ensemble des victimes d'accidents de la route dans le département du Rhône. Les données émanent directement de 245 services hospitaliers qui prennent en charge les blessés, qu'ils soient hospitalisés ou uniquement traités aux urgences. Les tués sur le lieu de l'accident sont également inclus.

Une estimation nationale des blessés

Les données enregistrées dans les BAAC sous-estiment le nombre de blessés car les forces de l'ordre ne sont pas systématiquement appelées sur les lieux d'un accident de la route s'il n'y a pas de tué. Afin d'estimer plus précisément le nombre réel de blessés de la route en France, l'UGE a construit une modélisation rapprochant sur le territoire du Rhône les données du Registre à celles des BAAC, et projetant au niveau national les sous-enregistrements observés. Les estimations de l'UGE s'arrêtant provisoirement en 2016, l'ONISR utilise pour la période 2017-2024 une méthode simplifiée pour redresser le nombre de blessés dans les accidents de la route².

Le nombre de blessés

En 2024, on estime à **220 000 le nombre de blessés légers (MAIS1-2)** et à **16 000 celui des blessés graves (MAIS3+)** sur les routes de France métropolitaine.

Au niveau national, **66 % des blessés MAIS3+ seraient des usagers vulnérables** (piétons, cyclistes, usagers d'EDPm et 2RM). En 2024, les usagers de 2RM qui ne représentent que 1,3 % temps total de déplacement tous modes confondus³, comptent 5 100 blessés graves, soit 300 de plus que les automobilistes, qui cumulent pourtant 69,7 % du temps total de déplacement (VU compris). Depuis 2018, le nombre de cyclistes blessés graves dépasse celui des piétons. En 2024, 2 600 cyclistes sont blessés graves, contre 2 000 piétons, bien qu'ils ne représentent que 2,3 % et 18,1 % du temps total de déplacement.

Chez les cyclistes, la majorité des blessés légers (72 %) et des blessés graves (63 %) sont victimes d'accidents sans tiers impliqué, contre uniquement 37 % des tués. La tendance est similaire pour les usagers d'EDPm, avec 71 % des blessés légers et 62 % des blessés graves, contre 40 % des tués. Pour les 2RM, cette proportion est moins marquée : 58 % des blessés légers et 43 % des blessés graves, contre 38 % des tués. À l'inverse, chez les automobilistes, les accidents sans tiers sont plus fréquents chez les tués (52 %) que chez les blessés légers (36 %) ou graves (47 %).

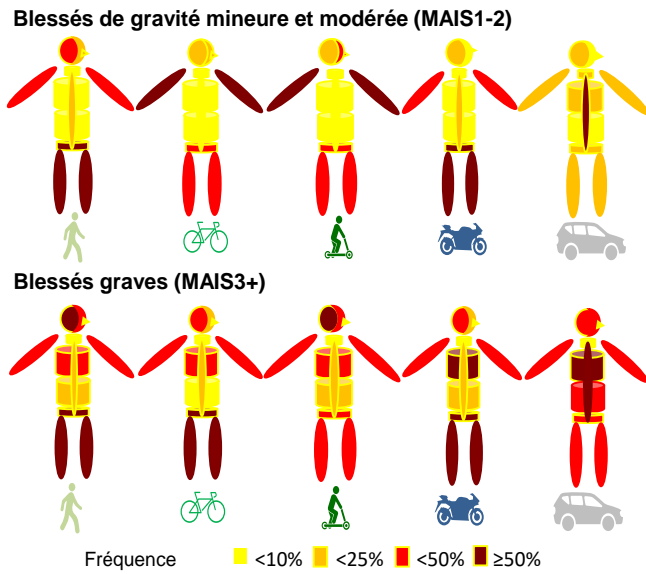
La proportion de blessés graves parmi l'ensemble des blessés est plus importante lorsqu'un tiers est impliqué dans l'accident chez les usagers vulnérables, à l'inverse de ce que l'on observe chez les VT.

¹ Le détail de l'échelle des lésions AIS est disponible en page 180.

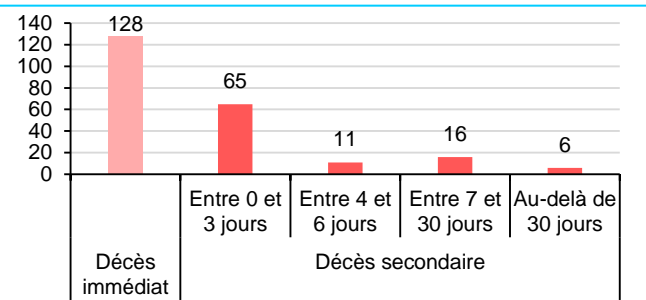
² Les estimations de l'ONISR sont obtenues à l'aide d'une méthodologie simplifiée basée sur les coefficients de redressement de l'UGE. Le détail est présenté sur le site internet de l'ONISR.

³ EMP (Enquête Mobilité des Personnes) 2018-2019, SDES 2021

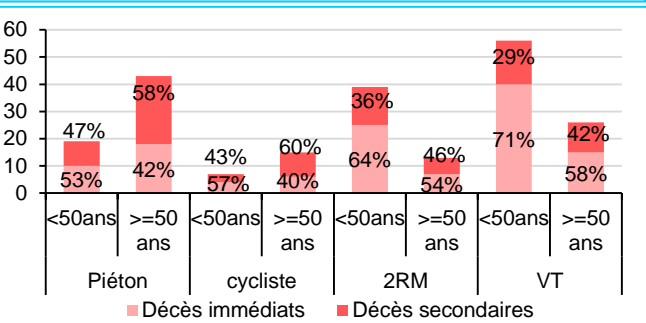
Localisation des lésions selon leur gravité et le mode de déplacement du blessé léger ou grave (Registre du Rhône 2017-2021)



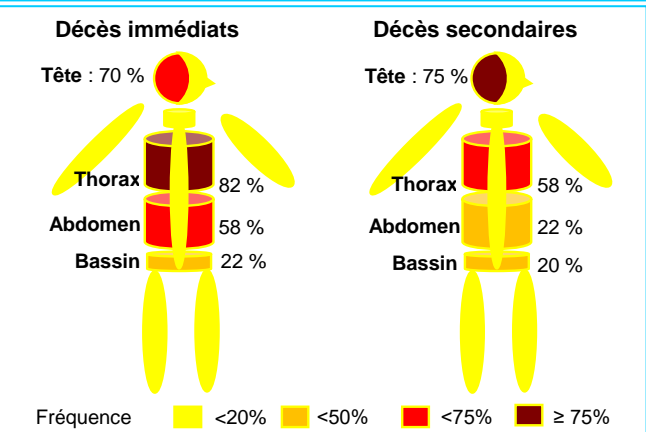
Nombre de personnes décédées entre 2017 et 2021 dans le Rhône selon la temporalité du décès



Nombre et proportion de personnes décédées entre 2017 et 2021 dans le Rhône selon la temporalité du décès et le mode de déplacement



Localisation des atteintes mortelles selon la temporalité du décès



Localisation des blessures

En appliquant les proportions de localisation des blessures observées dans le Rhône (2017-2021) à l'ensemble des 236 000 en France métropolitaine en 2024, on observe que la localisation des lésions est assez différente selon les modes de déplacement.

Ainsi, environ 45 000 personnes auraient été blessées à la tête en 2024, dont **4 600 usagers d'EDPm, 4 700 piétons, 6 200 usagers de 2RM, 7 400 cyclistes et 21 800 usagers de VT**. Plus de la moitié des blessés au thorax et 77 % des blessés à la colonne et au cou sont des usagers de VT. En revanche, les usagers vulnérables représentent respectivement 73 % et 80 % des blessures aux membres supérieurs et inférieurs et 72 % à la face.

Ces résultats sont à interpréter avec prudence, car le département du Rhône, très urbanisé, ne reflète pas nécessairement l'ensemble de la France métropolitaine.

Blessures mortelles dans le Rhône

Sur la période 2017-2021, 226 personnes décédées ont été dénombrées dans le département du Rhône. Parmi elles, 128 sont décédées immédiatement sur le lieu de l'accident et 98 sont décédées secondairement en milieu hospitalier (y compris au-delà de 30 jours). Les trois quarts de ces 226 personnes décédées sont des hommes.

Les personnes décédées immédiatement sur le lieu de l'accident représentent donc un peu plus de la moitié des victimes décédées (57 %). Les occupants de voiture sont les plus nombreux (43 %), puis viennent les usagers de deux-roues à moteur (25 %), les piétons (22 %), les cyclistes (8 %) et les occupants de camionnettes (2 %).

Les régions corporelles entraînant des lésions mortelles sont majoritairement le thorax (82 %), la tête (70 %), l'abdomen (58 %) et le bassin (22 %).

43% des tués décèdent en milieu hospitalier. Les piétons sont les plus nombreux (35 %), avant les occupants de voiture (28 %), les usagers de deux-roues motorisé (20 %) et les cyclistes (20 %).

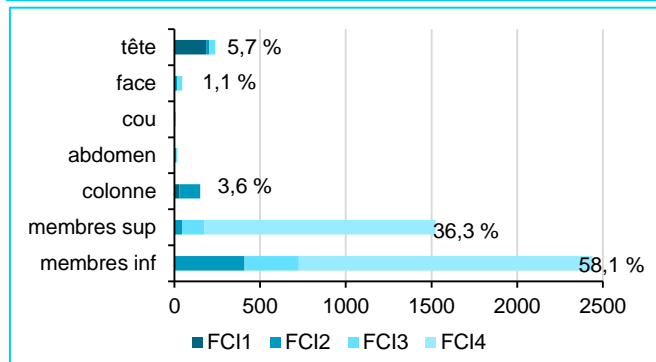
Les régions corporelles à l'origine de cette mortalité sont la tête (75 %), le thorax (58 %), l'abdomen (22 %) et le bassin (20 %). Deux tiers des tués succombent dans les 3 jours suivant l'accident (décès dit précoce). 13 % des décès se sont produits entre 4 et 7 jours et 20 % des victimes ont succombé à leurs blessures au-delà de 7 jours.

L'hémorragie et la détresse respiratoire dues aux traumatismes du thorax sont responsables des décès immédiats tandis que les conséquences des traumatismes cérébraux sont responsables des décès secondaires. Dès lors, les lésions hémorragiques à l'origine de l'instabilité hémodynamique engageant à court terme le pronostic vital sont prioritaires par rapport aux traumatismes crâniens.

Les séquelles traumatiques

Dans le Registre du Rhône, les lésions sont codées selon une échelle internationale de gravité, l'Abbreviated Injury Scale (AIS). À chaque code AIS est associé un score qui permet d'évaluer la gravité des séquelles : **l'index de capacité fonctionnelle (FCI)**. Il comprend 5 niveaux, de **1 pour les déficits majeurs** à 5 pour l'absence de déficience (voir le détail de l'échelle FCI page 180).

Séquelles et zones corporelles atteintes



Source : Registre du Rhône (2017-2021, victimes non décédées, part des victimes avec séquelles sur chacune des zones ; le total dépasse 100%, une victime pouvant être atteinte sur plusieurs zones).

Estimation du nombre de blessés avec séquelles à l'échelle nationale selon l'âge, le genre et le mode de déplacement

	Nombre estimés en 2024	Part en 2024	Evolution 2024/2023
Mode de déplacement :			
Piétons	2 800	13%	- 1,7%
Cyclistes	4 500	20%	- 0,7%
EDPm	2 600	12%	+ 20,8%
Occupants de 2RM	8 100	36%	- 5,7%
Occupants de VT	3 400	15%	+ 0,5%
Autres	900	4%	+ 13,8%
Classe d'âge :			
0-13 ans	1 100	5%	+ 0,0%
14-17 ans	2 100	10%	+ 2,2%
18-24 ans	4 200	19%	- 0,3%
25-34 ans	3 700	17%	- 0,4%
35-44 ans	2 900	13%	- 0,7%
45-54 ans	2 900	13%	- 1,8%
55-64 ans	2 400	11%	- 1,6%
65-74 ans	1 500	7%	+ 2,5%
75 ans et plus	1 200	6%	+ 8,0%
Sexe :			
Hommes	5 900	27%	+ 0,4%
Femmes	16 100	73%	+ 0,1%

La douleur ne fait pas partie de l'échelle FCI.

Pourtant, d'après une étude sur la cohorte ESPARR dans le Rhône, **deux ans** après l'accident, la douleur persiste chez 77 % des blessés graves (MAIS3+) et 43 % des blessés légers (MAIS1-2). Parmi les victimes d'une entorse cervicale (« coup du lapin »), lésion qui provoque des douleurs sans atteinte fonctionnelle (FCI=5), plus d'une victime sur deux n'a pas retrouvé son niveau de santé **un an** après l'accident. Cette lésion concerne plus d'un tiers des blessés en voiture.

Le registre des victimes des accidents de la route dans le Rhône (données relatives aux patients des hôpitaux) permet d'analyser les séquelles attendues un an après la survenue de l'accident, en se référant aux atteintes lésionnelles initiales. Les patients sont recontactés ultérieurement lors de projets de recherche spécifiques.

Séquelles selon les zones corporelles

Dans le Rhône, 8,3 % des victimes souffrent de séquelles : 0,5 % conserveront des séquelles majeures (FCI=1), 1,2 % des séquelles sévères (FCI=2), 1,0 % des séquelles sérieuses (FCI=3) et 5,6 % des séquelles modérées (FCI=4).

Les **séquelles majeures** sont neurologiques (cérébrales ou médullaires) tandis que les **séquelles les plus fréquentes** sont d'origine orthopédique.

Les **séquelles majeures** sont surtout dues aux atteintes encéphaliques (hémorragie ou hématome intracérébral). On estime que 450 000 personnes en France ont un handicap lié à un **traumatisme crânio-cérébral (TC)** toutes causes confondues : 20 % des victimes de TC sévère décèdent, 20 % auront un handicap sévère (dépendance), 30 % un handicap modéré et 30 % vont récupérer¹. Les autres séquelles majeures proviennent d'atteintes médullaires entraînant une **tétraplégie** ou une **paraplégie**. Cette perte d'indépendance fonctionnelle s'accompagne de la déficience d'organes multiples « invisibles » (urinaire, ano-rectale, cardio-vasculaire, respiratoire), avec des répercussions psychologiques, sociales et familiales.

Les séquelles fonctionnelles liées aux membres (fractures complexes malléolaires, fractures du fémur et du radius) sont le plus souvent légères (FCI=4) : difficultés pour marcher, raideurs articulaires, arthrose ou déficits moteurs ou sensitifs.

6 mois après une **commotion cérébrale (TC léger)**, de nombreux symptômes/incapacités persistent (céphalées, nausées, troubles du sommeil, mémoire, attention, fonctions exécutives, dépression, anxiété, labilité émotionnelle). 30 % des personnes n'ont pas repris le travail/les études ; 50 % sont en stress post-traumatique².

Parmi les blessés graves au sens de l'AIS (gravité immédiate, MAIS3+), un peu plus de la moitié conservera des séquelles (tous niveaux), et près d'un sur dix des séquelles majeures (FCI=1).

Les séquelles au niveau national

Au niveau national, près de 22 300 blessés vont conserver des séquelles encore 1 an après l'accident. Les **hommes représentent 73 %** des blessés avec séquelles (respectivement, 75 % des blessés graves et 64 % des blessés légers et modérés). **Les moins de 35 ans pèsent pour 50 %** des blessés avec séquelles (respectivement, 47 % des MAIS3+ et 59 % des MAIS1-2). **Les usagers vulnérables comptent pour 81 %** des blessés avec séquelles (contre 66 % et 54 %).

¹ Brazinova et al, 2021

² Van der Naalt et al, Lancet Neuro, 2017

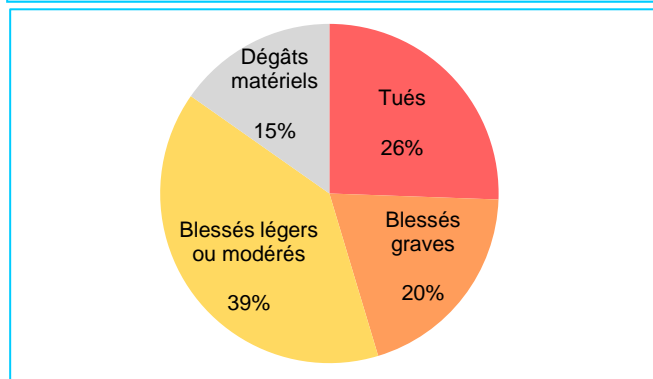
Le coût de l'insécurité routière

Estimation du coût total de l'insécurité routière en 2024 selon le rapport Quinet et le rapport VALOR

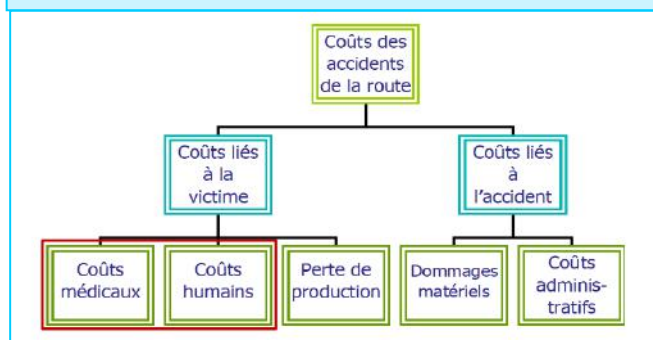
2024		Nombre	Quinet	VALOR
Valeurs tutélaires (k€)	Tué	-	4 159	6 680
	Blessé grave MAIS3+ *	-	520	1036
	Blessé hospitalisé non grave	-	520	835
	Blessé léger	-	21	33
	Dégât matériel	-	6	6
Evol. valeurs	2023-2024	-	3,7%	3,7%
	2019-2024	-	17,2%	17,2%
Coût (Md €)	Tué	3 193	13,3	21,3
	Blessé grave MAIS3+ *	15 924	8,3	16,5
	Blessé hospitalisé non grave	31 848	16,6	26,6
	Blessé léger	187 839	3,9	6,3
	Accident corporel	180 027	1,1	1,1
	Accident matériel	1 816 800	11,6	11,6
Coût total (Md €)	2024	-	54,8	83,4
	2023	-	52,7	80,3
	2019	-	48,4	73,3

*Le nombre de blessés selon la gravité est estimé d'après la modélisation ONISR – UGE (voir page 192). Pour le calcul des coûts, dans l'attente des résultats de travaux complémentaires à VALOR, les blessés MAIS3+ et MAIS1-2 sont ensuite répartis en blessés hospitalisés non graves (2 fois le nombre de MAIS3+) et blessés légers (le reste). Le nombre d'accidents corporels est estimé grâce au ratio victimes estimées/victimes enregistrées dans le BAAC.

Répartition du coût des accidents de la route selon la gravité des accidents (estimations VALOR)



Décomposition des coûts des accidents de la route



Source : Projet Européen "Safetycube", 2017.

Les coûts liés à l'insécurité routière ont été les premiers à être intégrés dans l'évaluation socio-économique des infrastructures de transport. L'instruction du 16 juin 2014 du ministère chargé des Transports reprend les recommandations de la mission Quinet, parues en 2013. La valeur calculée pour le blessé hospitalisé durant plus de 24 heures est de « 12,5 % de la valeur statistique de la vie humaine (VVS) » et pour le blessé léger « 0,5 % ». Ces valeurs suivent les recommandations du projet européen HEATCO¹ qui suggèrent de prendre un pourcentage de la VVS lorsqu'un calcul direct ne peut être effectué.

En 2024, 1,21 million d'accidents matériels ont été déclarés en responsabilité civile auprès des compagnies d'assurances², auxquels il faut ajouter 611 000 dommages véhicules estimés pour les accidents impliquant un seul véhicule. Le **coût des accidents non corporels**, correspondant aux seuls dégâts matériels, est ainsi **de l'ordre de 11,6 Md€**.

Le coût des accidents corporels en France métropolitaine, calculé sur la base des valeurs Quinet, s'établit en 2024 à 43,2 milliards d'euros (Md€). Le coût de l'insécurité routière selon la méthode **Quinet** s'élève donc à **54,8 Md€**.

Les valeurs tutélaires définies pour la vie humaine et les blessures ont nécessité des travaux complémentaires, s'appuyant sur le consentement à payer. Ceux-ci ont été réalisés par l'Université Gustave Eiffel dans le cadre du projet M-VASEM intégré au projet européen **VALOR**. Une estimation de la valeur unitaire d'un tué ou d'un blessé grave sur un plus grand nombre de coûts supportés a ainsi été produite. Les résultats donnent une valeur de la vie statistique 1,6 fois plus importante (6,680 millions d'euros), et une valeur du blessé grave 2 fois plus importante (1,036 millions d'euros) que celles établies par le rapport Quinet.

Sur cette base, **le coût de l'insécurité routière est estimé à 83,4 Md€, soit 2,8 % du PIB en 2024**.

Les tués et blessés graves représentent près de la moitié de ce coût :

- 21,3 Md€ au titre de la mortalité (26 %) ;
- 16,5 Md€ au titre des blessés graves (20 %) ;
- 32,9 Md€ au titre des blessés légers ou modérés (39%) ;
- 12,7 Md€ pour les dégâts matériels (15 %).

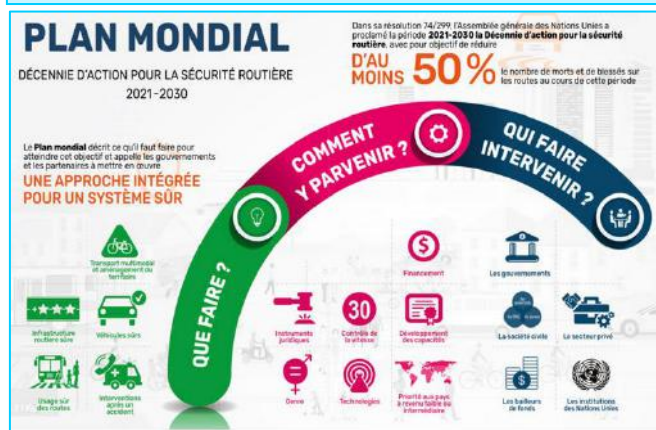
Toutefois, cette estimation ne couvre pas l'ensemble des coûts associés aux accidents de la route tels que les identifie le projet européen Safetycube : les coûts administratifs, la perte de production et une partie des coûts médicaux ne sont pas intégrés. Ces derniers représentent environ 25 % du coût total de l'insécurité routière ; **l'estimation du coût total s'élève ainsi à 104 Md€, soit 3,6 % du PIB**.

² France Assureurs

² Bickel, P., Friedrich, R., et al. 2006

La sécurité routière dans le monde

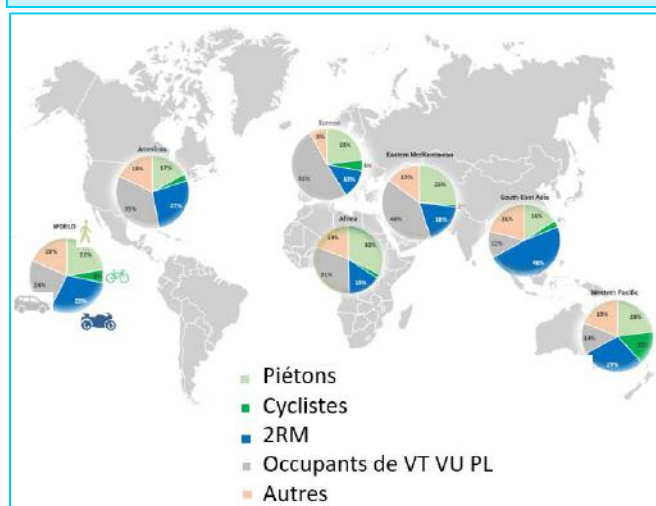
Plan mondial pour la décennie d'action 2021-2030 pour la sécurité routière (2021)



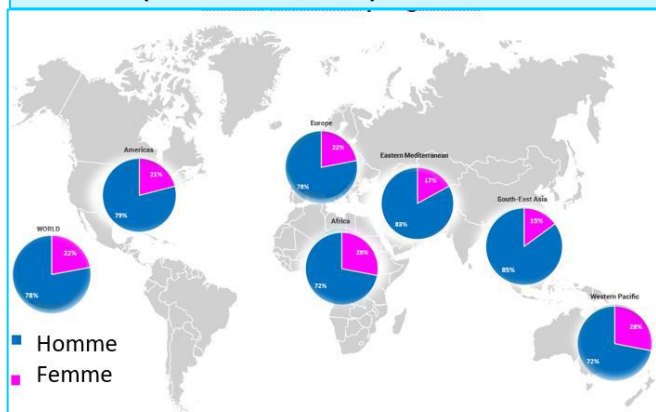
Les deux cibles des Objectifs du Développement durable concernant la sécurité routière (SDG 3.6 et 11.2)

<p>3 BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE</p>	<p>ODD3 : Donner aux individus les moyens de vivre une vie saine et promouvoir le bien-être à tous les âges</p>	<p>Cible 3.6 : D'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route</p>
<p>11 VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES</p>	<p>ODD11 : Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous</p>	<p>Cible 11.2 : D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées ou âgées.</p>

Répartition des tués par mode de déplacement par grande région mondiale (Source OMS, 2023)



Répartition des tués selon le sexe par grande région mondiale (Source OMS, 2023)



Un objectif mondial de réduction du nombre de tués sur les routes

En 2021, l'OMS, agence spécialisée des Nations Unies, a élaboré un **Plan mondial d'action pour la sécurité routière pour la décennie 2021-2030**. Ce plan vise à orienter et aider les pays avec l'objectif de **réduire de 50 % le nombre de décès et de blessés sur les routes d'ici 2030** (cible 3.6 des Objectifs du Développement Durable). Pour inciter la communauté internationale à progresser sur les divers facteurs de risque en matière de sécurité routière et en assurer le suivi, l'OMS a défini **12 objectifs mondiaux volontaires de performance¹**, comportant un ou plusieurs indicateurs.

Le dernier rapport relatif à la sécurité routière publié par l'OMS en 2023 estime à **1,19 million le nombre de tués sur les routes du monde en 2021**, soit une **baisse de 5 % par rapport à 2010** (1,25 million de tués). Plus de la moitié des États membres des Nations Unies ont réduit leur nombre de tués entre 2010 et 2021 alors que le parc automobile a plus que doublé et que la population mondiale a augmenté d'un milliard. Le rapport souligne l'efficacité des efforts déployés pour améliorer la sécurité routière mais indique qu'ils restent insuffisants pour atteindre l'objectif de la décennie d'action.

Les enjeux liés à la connaissance et à la réglementation

Dans de nombreux pays à revenu faible et intermédiaire, **le recueil des données d'accidents est la 1^{ère} étape pour définir une politique de sécurité routière pertinente**. La déclaration de Lyon, prononcée lors de la 7^e conférence de l'IRTAD en 2022, contient 14 orientations² en la matière.

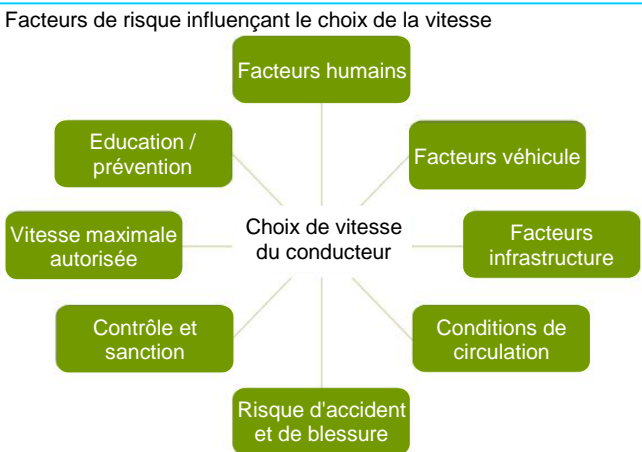
Début 2025 s'est tenue la 4^{ème} Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière à Marrakech. Cette conférence, organisée par l'OMS tous les quatre ans, a réuni plus de 100 ministres. Elle a débouché sur la Déclaration de Marrakech, feuille de route visant à renforcer l'engagement international en faveur de routes plus sûres et accessibles à tous. Parmi les principales mesures prévues figurent la mise en œuvre de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 ou encore le renforcement des engagements nationaux et internationaux.

La législation constitue par ailleurs un domaine d'action clé. L'OMS souligne que 170 pays disposent de lois sur la ceinture de sécurité, mais seulement 117 imposent son port à tous les occupants – soit toutefois 11 pays de plus qu'en 2018.

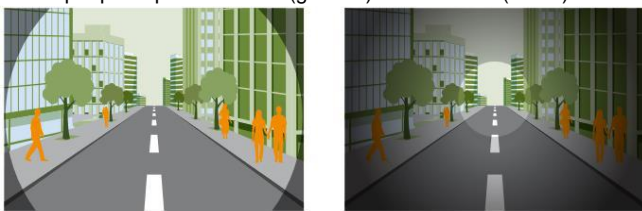
¹ https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/un-road-safety-collaboration/targets-and-indicators-visual-clean.pdf?sfvrsn=29627bde_5

² <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/repositories/irtad-conference-final-declaration.pdf>

« Agir sur les vitesses : un guide de sécurité routière pour les décideurs et les techniciens » (OMS, 2023)

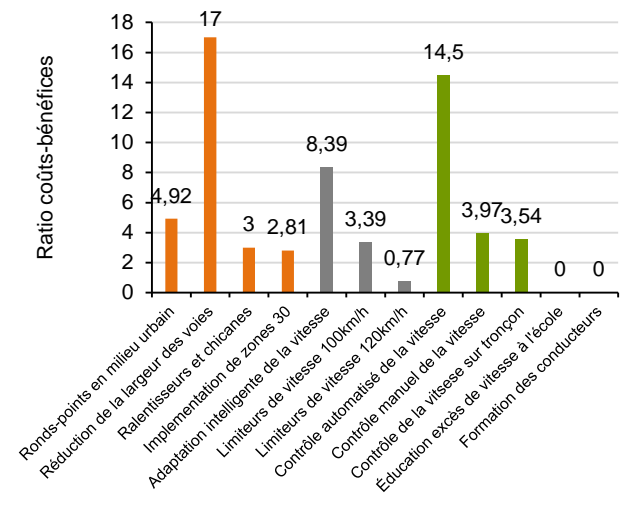


Vision périphérique à 30 km/h (gauche) et à 50 km/h (droite)



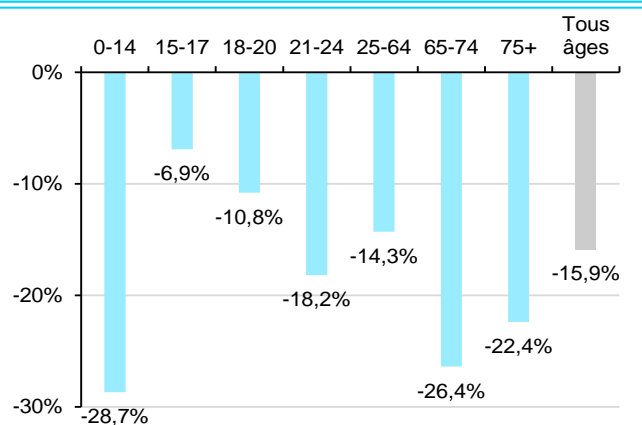
Source : Service circulation de la police de Toronto

Ratio coûts-bénéfices de mesures portant sur l'infra, le véhicule, le contrôle de la vitesse et le comportement



Source: Speed management, a road safety manual for decision-makers and practitioners, p.24, OMS, 2023.

Evolution du nombre de tués par tranche d'âges entre 2013 et 2023 dans 28 pays de l'IRTAD



Source: Road Safety Annual Report, p.53, IRTAD, 2024.

Un guide pratique sur la vitesse

L'OMS a réédité en 2023 un guide de sécurité routière à l'attention des décideurs et des techniciens¹. Les **risques spécifiques liés à la vitesse** y sont présentés. La vitesse de circulation joue un rôle direct dans la survenue d'un accident et impacte aussi la gravité des blessures du fait de la quantité d'énergie libérée lors de l'impact. Les recherches récentes identifient une relation exponentielle entre vitesses pratiquées et accidents. Cette relation résulte non seulement de la dynamique du véhicule et de l'énergie libérée mais également de la difficulté accrue du conducteur à faire face à la situation de perte de contrôle. En effet, la vision périphérique du conducteur se réduit à mesure que la vitesse augmente, quand bien même la distance pour s'arrêter est plus longue. La fragilité physiologique de l'être humain conduit à **préconiser des limitations de vitesse à 30 km/h dans les zones fréquentées par les piétons**.

Ce guide rappelle les divers facteurs conditionnant le **choix de vitesse** des conducteurs. La limitation de vitesse et le contrôle ne sont qu'une partie des facteurs : l'éducation, la perception du risque, les conditions de circulation, des facteurs propres au conducteur, au véhicule et à la route contribuent au choix de vitesse pratiquée. Plusieurs types d'interventions sont évaluées selon leurs **coûts-bénéfices** (voir ci-contre).

Les évolutions entre 2013 et 2023

Le rapport 2024 de l'IRTAD, portant sur les chiffres de l'année 2023, indique une **hausse de 1,9 % du nombre de morts** sur la route entre 2013 et 2023 dans les 35 pays membres de l'IRTAD². En excluant les Etats-Unis, le nombre de décès **baisse de 12,8 %**.

Cette diminution est observée dans 26 des 35 pays de l'IRTAD, notamment en Corée du Sud (- 49,9 %), en Pologne (- 43,6 %) ou en Norvège (- 41,1 %). A l'inverse, 9 pays enregistrent une hausse de la mortalité dont la Colombie (+ 43,2 %), la Nouvelle-Zélande (+ 34,8 %), les Etats-Unis (+ 24,6 %) ou les Pays-Bas (+ 20 %).

Parmi les pays de l'IRTAD disposant de données disponibles entre 2013 et 2023 :

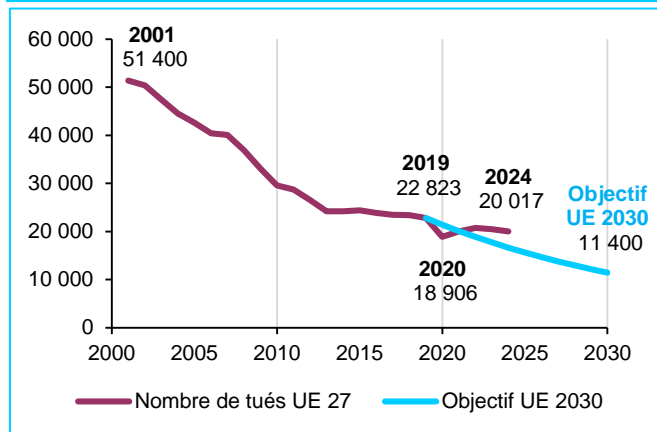
- La mortalité en voiture baisse de 19,2 % ;
- Le nombre de piétons tués baisse de 29,2 %, en diminution dans 23 pays ;
- La mortalité des cyclistes baisse de 10,3 %, malgré une hausse de 150 % en Israël ;
- Le nombre de tués en 2RM augmente de 22,2 %, leur nombre ayant en particulier doublé en Colombie et au Chili.

¹ OMS, Speed management, a road safety manual for decision-makers and practitioners, 2023.

² Liste des 35 pays (code ISO) : AR, AT, AU, BE, CA, CH, CL, CO, CR, CZ, DE, DK, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IL, IS, IT, JP, KR, LT, LU, NL, NO, NZ, PL, PT, SE, SI, UK, US.

La France dans l'Europe de la sécurité routière

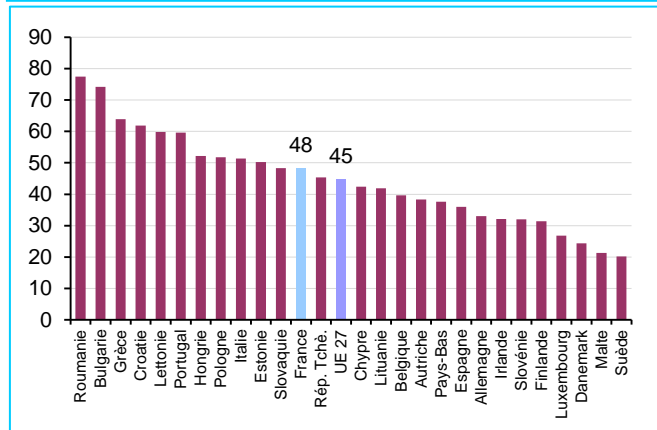
Évolution de la mortalité dans l'Union européenne à 27 États : objectif 2030



Données 2024 provisoires

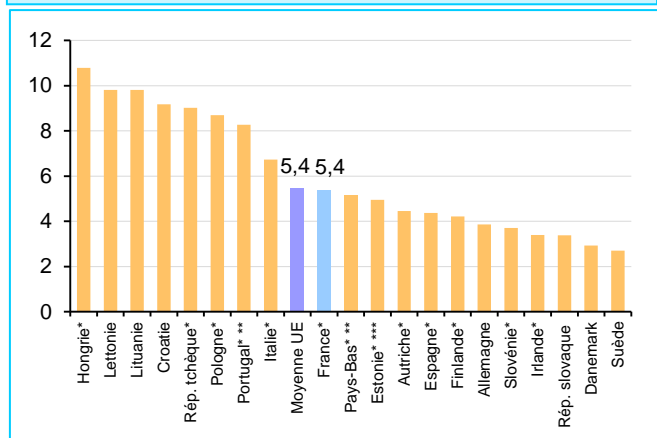
Sources : Commission Européenne, mars 2025 et CARE (base de données européenne sur les accidents).

Mortalité routière par million d'habitants en Europe (données provisoires 2024)



Source : ETSC, 19th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, juin 2025.

Mortalité routière par milliard de véhicules.km en Europe (moyenne 2022-2024)



* Moyenne sur 2021-2023 ; ** : Motos non incluses ; *** : Cyclos non inclus

Source : ETSC, 19th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, juin 2025.

Environ 1,19 million de personnes décèdent sur les routes chaque année dans le monde¹ dont 1,7 % dans l'Union européenne (UE). Le bilan provisoire 2024 affiche **20 017 décès pour les 27 États membres de l'UE**, soit une baisse de - 2 % par rapport à 2023 et de - 12 % par rapport à 2019, année de référence pour la décennie. En comparaison, la France n'a que légèrement diminué depuis 2019 (- 2 %), et a augmenté depuis 2023 (+ 1 %).

L'objectif de la décennie fixé par l'UE est de diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves² d'ici 2030, ce qui signifie passer sous la barre des 11 400 décès dans l'UE, soit une diminution moyenne de - 6,1 % par an entre 2019 et 2030.

La mortalité routière en Europe

D'après les premières estimations de 2024, les plus fortes baisses par rapport à 2023 s'observent au Luxembourg (- 31 %), à Malte (- 25 %) et en Lituanie (- 24 %). Cependant, la mortalité routière a augmenté dans cinq pays, dont la France (+ 1 %), l'Estonie (+ 17 %) et surtout Chypre (+ 21 %).

La part de la France dans la mortalité routière de l'UE 27 est de 15,9 % pour un poids inférieur (14,8 %) dans la population. Le nombre de tués par million d'habitants dans l'UE est de 45 en 2024 contre 48 en France.

En 2024, le nombre de tués par million d'habitants dans l'UE s'échelonne de 20 en Suède à 77 en Roumanie, en passant par 33 pour l'Allemagne, 36 pour l'Espagne ou encore 51 pour l'Italie.

Rapportée au trafic, la France présente une mortalité routière identique à la moyenne de l'UE. De 2022 à 2024, on compte en moyenne 5,3 tués par milliard de kilomètres parcourus en France et dans l'UE 27.

Selon les classes d'âge (UE27, 2023)






En 2023, en Europe, les jeunes entre 15 et 24 ans représentent 10,6 % de la population mais 13,7 % de la mortalité routière. En France, alors qu'en 2010 ils représentaient 12,4 % de la population pour 24,8 % de la mortalité, ils représentent désormais respectivement 12,0 % et 18,8 %.

En ce qui concerne la population des seniors (65 ans et plus), la situation en France est plus favorable que la moyenne européenne. En 2023, les seniors représentent 29,9 % de la mortalité routière européenne pour 21,3 % de la population. En France, ils représentent 28 % de la mortalité pour 21,1 % de la population. Les cas de l'Allemagne (37,7 % des tués pour 22,2 % de la population) et des Pays-Bas (respectivement 43,8 % pour 20,2 %) interpellent particulièrement sur les risques encourus par les seniors sur la route.

¹ OMS, *Global status report on road safety 2023*, 2023.

² EU Road Safety Policy Framework 2021-2030

Données de contexte






						
Population (millions hab ; au 01/01/2022)	83,1	48,1	66,0	59,0	17,8	447,7
Superficie (milliers de km ²)	353,3	502,7	551,7*	297,8	34,1	4 470,6
Réseau autoroutier (km ; données 2021)	13 155	15 860	11 664	6 978	2 790	74 862
Réseau routier total (milliers de km ; données 2021)	229,6	667,0	1 101,8	236,4	141,8	4 475,0
Circulation (milliards véh-km ; données 2021)	822,9	318,7	718,4	580,4	115,8	3 869,3
Motorisation (VL/1000 hab ; données 2021)	583,2	554,3	571,9	674,6	501,8	560,2
Parc VL (millions véh. ; données 2021)	48,5	26,3	38,8	39,8	8,8	250,2
Parc 2RM (millions véh. ; données 2021)	4,8	5,7	3,8**	10,1	1,9	37,2
VMA autoroute	130 conseillé	120	110-130	110-130	100-130	/

Source : Commission européenne, *EU Transports in Figures - Statistical pocketbook 2024*, 2024. France : données France métropolitaine

*Données IGN






**Estimation ONISR

Mortalité par million d'habitants

						
En 2000	91	142	133	117	68	113
En 2010	45	53	64	70	39	68
En 2015	43	36	54	56	31	52
En 2019	37	36	50	55	34	51
En 2023	34	37	48	52	38	46
Estimation 2024	33	36	48	51	38	45






Source : ETSC, *19th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report*, juin 2025.

Mortalité routière par âge

						
Tués 15-17 ans	70	32	98	51	19	461
Tués 15-17 ans / Total	2,5%	1,8%	3,1%	1,7%	3,1%	2,3%
Population 15-17 ans / Total	2,8%	3,2%	3,8%	2,9%	3,3%	3,2%
Tués 18-24 ans	272	184	497	313	66	2 334
Tués 18-24 ans / Total (%)	9,6%	10,2%	15,7%	10,3%	10,9%	11,4%
Population 18-24 ans / Total	7,2%	7,3%	8,2%	7,0%	9,0%	7,4%
Tués 15-24 ans	342	216	595	364	85	2 795
Tués 15-24 ans / Total	12,0%	12,0%	18,8%	12,0%	14,0%	13,7%
Population 15-24 ans / Total	10,0%	10,5%	12,0%	9,9%	12,3%	10,6%
Tués ≥ 65 ans	1 071	464	887	1 041	266	6 091
Tués ≥ 65 ans / Total	37,7%	25,7%	28,0%	34,3%	43,8%	29,9%
Population ≥ 65 ans / Total	22,2%	20,1%	21,1%	24,0%	20,2%	21,3%






Source : CARE database, données 2023.

Mortalité routière par réseau

						
Routes hors agglo	1 635	943	1 877	1 471	261	10 543
Routes hors agglo / total	57,6%	52,2%	59,3%	48,4%	42,9%	51,7%
Routes en agglo	902	518	1 021	1 329	288	7 739
Routes en agglo / total	31,8%	28,7%	32,2%	43,7%	47,4%	38,0%
Autoroutes	302	345	269	239	59	1 700
Tués autoroutes / total	10,6%	19,1%	8,5%	7,9%	9,7%	8,3%

Source : CARE database, données 2023.

Mortalité routière par catégorie d'usagers

						
Automobilistes	1 192	703	1 512	1 332	200	8 831
Tués automobilistes / Total	42%	39%	48%	44%	33%	43%
2RM	550	485	706	802	79	3 960
Tués 2RM / Total	19%	27%	22%	26%	13%	19%
Cyclistes	446	90	221	212	208	1 904
Tués cyclistes / Total	16%	5%	7%	7%	34%	9%
Piétons	442	90	439	485	73	3 626
Tués piétons / Total	16%	5%	14%	16%	12%	18%
Total 2022	2 839	1 806	3 167	3 039	608	20 389

Source : CARE database, données 2023.

Analyse comparative (UE27)

Depuis 2000, la mortalité routière en France se situe dans la moyenne européenne. En 2024 cependant, le nombre de tués par million d'habitants en France (indicateur retenu pour les comparaisons) est de 48 contre 45 pour l'UE 27. La même année, on compte 33 personnes tuées par million d'habitants en Allemagne, 36 en Espagne, 51 en Italie et 38 aux Pays-Bas.

La France présente des spécificités territoriales qui rendent les comparaisons difficiles. Sa population est équivalente à celle de l'Italie, et inférieure à celle de l'Allemagne. Pourtant la superficie de la France et la longueur du réseau routier français sont beaucoup plus importantes : entretenir et améliorer un tel réseau routier représente un coût conséquent pour le contribuable français et limite la part de réseau qu'il est possible de passer à haut niveau de service. Le volume de trafic global en France est moindre qu'en Allemagne mais supérieur à celui de l'Italie ou de l'Espagne. Mais de par sa taille, le réseau routier français est mieux à même de l'absorber. La circulation est moins dense, ce qui favorise des vitesses pratiquées plus élevées. En Allemagne, malgré des vitesses maximales autorisées supérieures à celles de la France sur routes hors agglomération, les vitesses y sont souvent assez contraintes dans les faits par la congestion et la densité de circulation. Presque 60 % de la mortalité intervient en France sur les **routes hors agglomération**, un taux similaire à celui de l'Allemagne mais supérieur à ceux des autres pays cités (Espagne, Italie et Pays-Bas). En 2023, les autoroutes comptent pour 8,5 % de la mortalité routière en France, ce qui est similaire à la moyenne UE, mais inférieur à ce qui est observé en Allemagne (10,8 %) ou en Espagne (19,1 %). L'Italie présente la mortalité la plus importante rapportée au linéaire : 32 tués pour 1 000 km d'autoroute, contre 23 en France et 22 en moyenne des pays de l'UE.

En 2023, la part des usagers de **deux-roues motorisés** dans la mortalité en France (22 %) est supérieure à la moyenne de l'UE (19 %). Elle est certes inférieure à celle de l'Italie (26 %) ou de l'Espagne (27 %), mais le parc 2RM français est nettement moindre (estimé en 2022 à 3,8 millions de véhicules en France contre 5,7 millions en Espagne et 10,1 millions en Italie).

Le nombre de tués à **vélo** en France est en nette augmentation depuis plusieurs années. En 2024, il est 2,5 fois supérieur au nombre de cyclistes tués en Espagne, mais 2 fois inférieur à celui de l'Allemagne. En France, les cyclistes représentent 7 % de la mortalité routière, ce qui est nettement inférieur aux taux allemands (16 %) et surtout néerlandais (34 %).

En France, les enjeux concernent les 18-24 ans, les usagers de 2RM et les routes hors agglomération.

La mortalité des 65 ans et plus augmente en France comme dans l'ensemble des pays observés et s'inscrit comme une tendance forte, au même titre que les enjeux relatifs aux piétons et aux cyclistes.

Histoire de la sécurité routière et perspectives

Depuis l'après-guerre, plus de 700 000 personnes ont été tuées sur les routes de France.

Opération « Mazamet, ville morte » en 1973



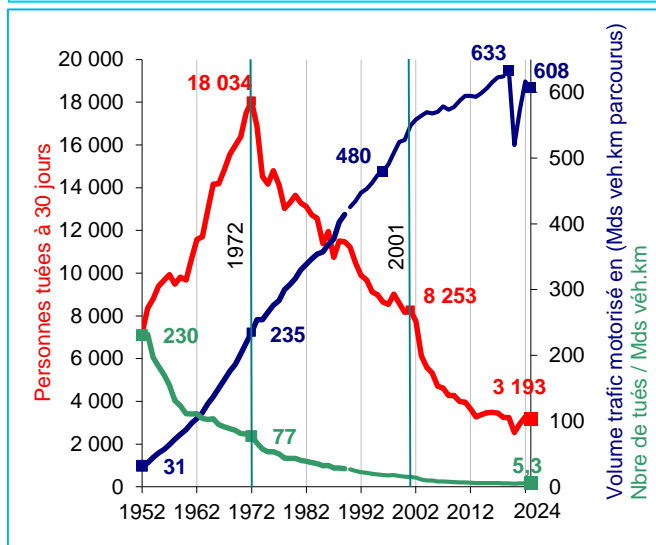
Source : Prévention routière

Carte des points noirs sur RN traités de 1983 à 1990



Source : DDM, Prévention routière

Évolution comparée de la mortalité et de la circulation routière entre 1952 et 2024*



Les données de trafic fournies par le SDES ont été rebasées en 2024 pour les années allant de 1990 à 2023

*2024 : données du trafic provisoires

L'amélioration de la sécurité routière sur le long terme résulte de politiques coordonnées aux plans local, national et international pour assurer la sécurité des déplacements, d'aménagement des espaces à la mise en place de solutions de mobilité collective ou individuelle. La sécurité des mobilités routières repose conjointement sur l'infrastructure (conception, entretien, exploitation), le véhicule (sécurité passive et active) et le comportement des usagers (éducation, prévention, contrôle). La prise en charge des blessés et les progrès médicaux complètent le dispositif.

De l'après-guerre à 1972

Au cours des Trente Glorieuses, la forte croissance économique démocratise l'accès à l'automobile, entraînant une hausse très forte de l'accidentalité. L'ensemble des règles de circulation est précisé en 1954. Cette même année, le recensement fiabilisé des accidents fait état de 7 539 tués à 3 jours. D'importants investissements sont réalisés sur le réseau routier national, la moitié des autoroutes sont construites entre 1946 et 1975, rendant les déplacements ainsi plus rapides et plus sûrs. Le traitement des points noirs sur routes nationales (RN) débute dans les années 1960 ; en 1962, la vitesse maximale autorisée (VMA) est de 60 km/h en ville et, en fin de décennie, sont expérimentées des VMA sur RN lors des week-ends de grands départs. Des seuils d'alcoolémie sont instaurés (contravention 0,8 g/L, délit 1,2 g/L d'alcool dans le sang). Sur 1952-1972, la mortalité est multipliée par 2,5 et le trafic par 7,5. Le nombre de personnes tuées par milliard de véh.km parcourus passe de 230 à 77.

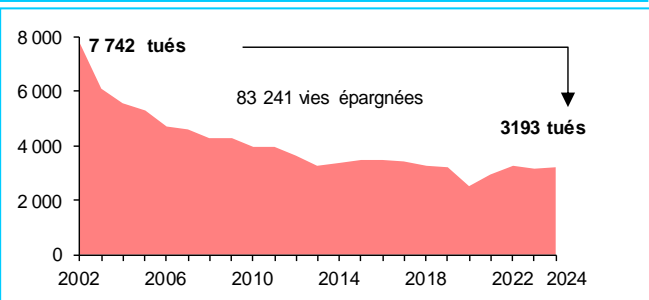
De 1972 à 2002

La politique de sécurité routière s'organise : création du comité interministériel de la sécurité routière, nomination d'un délégué interministériel. En 1972, le pic de mortalité est atteint : 16 545 morts comptabilisés à 6 jours (18 000 morts à 30 jours), une situation que dénoncent les 16 000 habitants de Mazamet allongés sur le sol. Cette prise de conscience collective permet l'instauration de VMA hors des villes, le port de la ceinture de sécurité à l'avant (et à l'arrière en 1991) et du casque pour les 2RM. La politique locale de sécurité routière se structure (plans départementaux de sécurité routière) ; le programme REAGIR¹ naît après l'accident de Beaune en 1982 (53 morts, dont 44 enfants). Les véhicules deviennent plus sûrs (ABS, airbag, contrôle technique en 1985). En 1989, le livre blanc de la sécurité routière² trace les grandes orientations et exprime la nécessité d'améliorer le contrôle. Le permis à points est instauré en 1992. Entre 1972 et 2002, la mortalité a diminué de 54 % malgré une augmentation du trafic de 2,3 fois, entraînant une baisse du nombre de tués de 77 à 14 par milliard de véh.km parcourus.

¹ REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier.

² Pierre Giraudet, *Livre blanc de la sécurité routière*, La documentation française, 1989.

Nombre de vies épargnées en France métropolitaine par rapport à la mortalité routière de 2002



Scénario INSEE de répartition de la population en France métropolitaine par classe d'âge en 2030

0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
15,9%	4,7%	8,3%	11,7%	12,1%	11,6%	12,2%	11,1%	12,3%

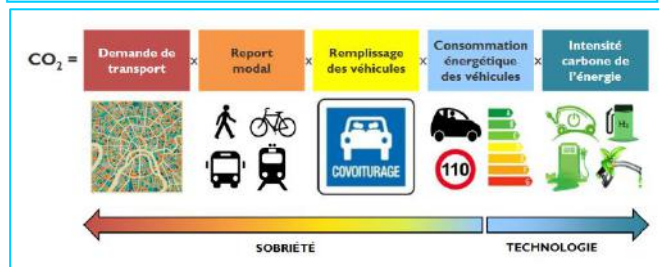
Source : INSEE scénario central 2060

Structure de la mortalité routière en France métropolitaine en 2010 et 2023, et projection 2030

Année	2010	2024	2030
Mortalité	3 992	3 193	projection
Part des			
0-13 ans	2,8%	1,4%	0,8%
14-17 ans	4,5%	2,9%	0,9%
18-24 ans	20,8%	16,6%	14,1%
25-34 ans	17,6%	13,8%	12,2%
35-44 ans	13,7%	12,5%	10,8%
45-54 ans	12,7%	12,2%	8,3%
55-64 ans	8,8%	12,3%	22,5%
65-74 ans	6,6%	11,4%	7,5%
75 ans et +	12,5%	16,8%	22,8%

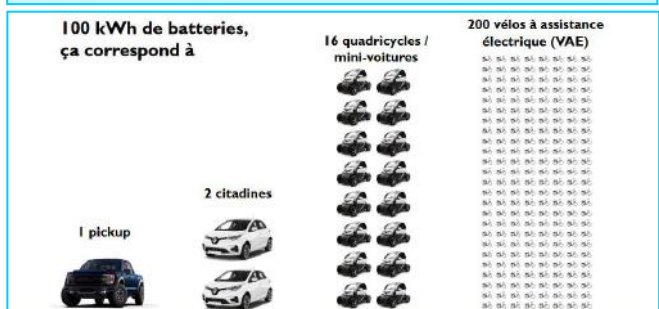
La projection en 2030 est obtenue à partir de la projection démographique de l'Insee (scénario central), en prolongeant pour chaque classe d'âge l'évolution 2015-2019 des tués rapportés à la population.

Réduire les émissions de CO₂ des transports



Source : <http://www.chair-energy-prosperity.org/wp-content/uploads/2019/01/These-Aurelien-Bigo.pdf>

Réduire les émissions de CO₂ des transports



Source : L'avenir des véhicules intermédiaires, Transports Urbains

De 2002 à 2024

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) est créé en 2001¹. En juillet 2002, la sécurité routière est l'un des quatre chantiers prioritaires du Président de la République. Les premiers radars fixes de contrôle automatisé de vitesse sont installés. Le permis probatoire est instauré en 2004. La conduite avec alcool entraîne un retrait de 6 points. On compte moins de 5 000 morts en 2006 et une réduction de - 51 % de la mortalité sur 2000-2010. Plus de 30 000 vies ont été épargnées durant cette période, dont les trois quarts grâce à la baisse des vitesses pratiquées et 11 % grâce à l'amélioration de la sécurité du parc automobile². L'objectif d'une baisse de 50% des décès ayant été atteint pour la période 2000-2010, l'Union européenne reprend ce même objectif pour la période 2010-2020. A l'instar des autres pays européens, la mortalité routière en France marque le pas après 2013. Grâce à de nouvelles mesures telles que l'engagement des employeurs dans la prévention, la diversification des radars, le renforcement de l'apprentissage de la conduite, l'abaissement de la VMA à 80 km/h, la tendance s'infléchit en fin de décennie. Les restrictions de circulation en 2020 et 2021 lors de la pandémie réduisent ponctuellement le bilan des décès routiers (résultat 2020 équivalent à celui de 1925 pour un parc véhicule multiplié par 50). L'année 2024 voit le nombre de tués baisser de - 1,6 % par rapport à 2019. Ainsi, la mortalité a baissé de - 53 % entre 2002 et 2012 (trafic multiplié par 1,1), et de - 11 % entre 2012 et 2019 dans un contexte de stabilité du trafic routier. Le nombre de personnes tuées par milliard de véh.km parcourus passe de 14 en 2002 à 5,3 en 2024.

Perspectives pour 2030

La France adhère aux objectifs européens de diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves d'ici 2030 (en prenant comme année de référence 2019, avant la pandémie). La part des seniors dans la population et dans la mortalité routière va continuer d'augmenter. Post-pandémie, si le bilan 2024 reste proche de celui de 2019, la structure de la mortalité a changé avec le développement des modes doux et du télétravail.

Par ailleurs, l'Europe inscrit l'évolution des mobilités dans une stratégie de décarbonation « Fit for 55 » (réduction des émissions de CO₂ de - 55 % entre 1990 et 2030). En France³, 30 % des émissions de CO₂ sont générées par les transports. Pour les déplacements individuels, la voiture contribue à 78 % des émissions. Les leviers d'action relèvent de la sobriété (réduction des déplacements plutôt qu'augmentation, report modal, covoiturage) et des progrès technologiques (véhicules propres et énergie produite bas-carbone). En ce sens, la structure du parc véhicule va évoluer (plus de véhicules électriques, des véhicules moins gros), ce qui devrait permettre de réduire les émissions de CO₂.

¹ 6ème mandature 2025-2028, le décret fondateur du 28/08/2001 a été modifié de manière significative par le décret n° 2016-1511.

² Page Y. et al., *How safe is vehicle safety? The contribution of vehicle technologies to the reduction in road casualties in France from 2000 to 2010*, Conference AAAM, 2011.

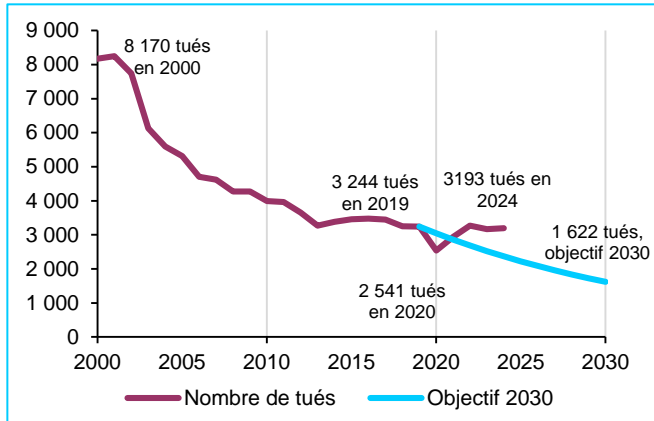
³ <https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>

L'approche systémique en France

Depuis 1972, la politique de sécurité routière en France s'appuie sur la prise en compte de l'aspect multifactoriel de l'accidentalité et la nécessité d'une approche systémique pour y répondre.

Cette approche permet d'étudier comment repenser l'organisation des voiries pour améliorer le partage de l'espace public en tenant compte des nouveaux besoins de mobilité, des nouveaux usages et du vieillissement de la population selon l'ensemble des composantes du système.

Évolution de la mortalité en France depuis l'année 2000 et objectif 2030



Source : BAAC Tués à 30 jours, redressés de 2000 à 2004.

Vers un Système Sûr Durable (2SD)

En 2022, le comité des experts a remis un rapport en séance plénière du conseil national de sécurité routière : « **L'approche Système sûr et sa mise en œuvre en France, vers un Système sûr durable** ». Les experts considèrent que la consolidation de l'approche systémique existante en France est une « *opportunité pour fédérer les énergies, les initiatives et les organisations œuvrant pour la sécurité routière* ».

2SD



Source : Rapport du comité des experts auprès du CNSR, nov 2022.

Les objectifs

Avec la signature des déclarations européennes de La Valette en 2017 et de Stockholm en 2020, la France s'est engagée à long terme dans la « vision zéro ». Elle a repris à son compte l'objectif de l'ONU de réduire de moitié la mortalité routière et le nombre de blessés graves pour la décennie en cours. Avec l'Union européenne, la France poursuit son approche systémique et multiniveaux pour sa politique de sécurité routière.

L'amélioration de la sécurité des déplacements s'inscrit dans le contexte de « l'ajustement à l'objectif 55 » (Fit for 55) de l'Union européenne, qui vise une réduction des émissions de CO₂ de 55 % entre 1990 et 2030. L'impératif de changement des habitudes de déplacement devrait modifier la structure de l'accidentalité et donc faire évoluer les priorités d'actions.

Enfin, de nouveaux défis s'ajoutent du fait d'évolutions sociétales majeures, telles que le vieillissement de la population, les besoins de transition écologique, dont l'adaptation des villes et des territoires au changement climatique, voire l'évolution des mobilités (actives, partagées) et la diffusion progressive de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite.

Les acteurs de la sécurité routière

La politique de sécurité routière est une politique interministérielle volontariste. Elle intervient dans plusieurs domaines et impacte une diversité d'acteurs.

Dans le cadre de son nouveau mandat (2025-2028), le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) a défini plusieurs priorités d'action. Parmi celles-ci figurent : l'amélioration du partage de la route, l'adaptation des infrastructures pour mieux répondre aux nouvelles formes de mobilités, le renforcement de la prise en charge des victimes, ou encore la mobilisation des citoyens autour de la vision « zéro tué, zéro blessé » à l'échelle locale, en s'appuyant sur les cercles de vie les plus proches (famille, école, entreprise, etc.). Pour éclairer ses travaux, le CNSR s'appuie sur un comité d'experts.

Les politiques des territoires

Dans les départements, les documents généraux d'orientation (DGO) 2023-2027 définissent la stratégie locale de sécurité routière. Elaborés en concertation, ils sont signés par le Préfet et les partenaires institutionnels les plus concernés : procureur de la République, présidents de conseils départementaux et autres grandes collectivités.

Les collectivités sont concernées par la sécurité routière à divers titres : autorités organisatrices des mobilités, gestionnaires de voirie, aménageurs, autorités de police, organisateurs d'événements d'éducation et de sensibilisation autour des déplacements. Elles assurent la bonne cohérence des politiques d'aménagement et de mobilité au plan local.

Quelles données pour un Système Sûr durable ?

Mieux caractériser l'accident, notamment :

- les usagers impliqués (gravité et suivi médical) ;
- les véhicules (équipement et activation des systèmes embarqués) ;
- l'infrastructure (contexte routier, état des routes).

Mieux interfacier les données d'accidents avec d'autres bases pour mieux approcher le risque routier :

- les données des services de secours (SDIS...), notamment pour la connaissance des accidents des cyclistes et des piétons ;
- les données de santé publique (les victimes, leurs blessures et leur devenir) ;
- les données de mobilité : le trafic par mode de déplacement (voiture, deux roues motorisés, vélos, piétons, poids lourds, EDPm), les usages ;
- les données d'infrastructure (limitation de vitesse, catégorie de voie, présence d'aménagements cyclables, de traversées piétonnes aménagées, de ralentisseurs, de radars, etc.).

L'outil Système Sûr du forum international des transports (ITF)

En 2024, l'ITF a proposé un outil avec trois finalités :

- **auto-évaluer** la situation d'un projet, d'une stratégie ou d'un plan par rapport à la mise en œuvre d'un système sûr ;
- **fournir des orientations générales** sur les interventions nécessaires pour mettre en œuvre l'approche Système sûr ;
- **suivre les progrès** vers la mise en œuvre du Système sûr.

Le Cerema a travaillé pour proposer une déclinaison opérationnelle pour les grandes agglomérations. Lyon, Barcelone, Varsovie, Budapest, Zagreb et Bologne ont pu tester cet outil dans le cadre du projet européen « Reallocate » : chaque entité identifie comment elle peut investir chaque pilier du Système Sûr avec ses partenaires, nouer ou renouer le dialogue, prendre conscience des écarts d'approche et adopter des objectifs et projets communs.

En France, Strasbourg s'est lancée dans cet auto-diagnostic. Lyon, de son côté, développe « En vie demain » sa déclinaison de la vision zéro inspirée des démarches de grandes agglomérations comme Londres, Montréal ou Bruxelles.

Sources : <https://safesystemtool.itf-oecd.org/en/framework/>
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/projet-reallocate-cerema-partage-ses-competences-europe>

Les vitesses adaptées et les mobilités durables

La vitesse est un facteur important d'accidents. Elle accentue également la gravité des blessures et la probabilité de survie ou de séquelles. Cet axe est donc transversal à l'ensemble des 4 piliers du Système Sûr et durable. Les vitesses pratiquées par les usagers dépendent de l'environnement qu'ils traversent, des règles prévues sur l'infrastructure, du mode de déplacement choisi et de leur expérience personnelle (compréhension du système routier, rapport à la règle, habitude du déplacement et du véhicule utilisé, considérations sociétales).

Pour accompagner le développement des modes doux en sécurité, des mesures visant à réduire les vitesses pratiquées par les véhicules motorisés sont nécessaires lorsque l'espace est partagé, les piétons et cyclistes n'étant pas protégés par l'habitacle d'un véhicule en cas d'accident. En agglomération, les collectivités abaissent progressivement la VMA à 30 km/h.

Les usagers

L'éducation et les actions de prévention sont essentielles pour apprendre à se déplacer dans tous les territoires, pour sa propre sécurité et celle des autres. Un continuum éducatif est mis en place dès le plus jeune âge, adapté aux modes de déplacement de l'enfant, de l'adolescent et du jeune adulte. Le volet contrôle accompagne la diffusion de comportements sûrs.

Les véhicules

Grâce à la directive européenne sur la sécurité des véhicules, de nouvelles exigences d'équipements de sécurité, tels que le système avancé d'alerte de distraction du conducteur ou les limiteurs avancés de vitesse, sont entrées en application en 2024 pour les nouveaux modèles d'automobiles.

Les infrastructures et l'environnement

La France fait évoluer ses outils d'évaluation pour répondre aux critères de la directive européenne de 2019 sur la gestion des infrastructures routières (projet GSIR). La directive précise les audits et études de sécurité nécessaires, tant pour la construction ou l'aménagement des infrastructures du réseau routier national que pour l'amélioration du réseau existant.

La prise en charge des victimes

Depuis 1995, le registre du Rhône recense les victimes d'accidents de la route survenus dans le département du Rhône. Il permet d'étudier les blessés et leur devenir. La modélisation réalisée avec l'ONISR décrit les caractéristiques et évolutions des blessés, en particulier graves, selon le milieu, les véhicules et usagers impliqués, afin de suivre ceux présentant des séquelles un an après l'accident.

Les acteurs de la sécurité routière

La sécurité routière, politique publique, concerne chaque citoyen, collectivité et entreprise.

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Réuni le 17 juillet 2023, le CISR a dressé le bilan des 18 mesures adoptées lors du CISR du 9 janvier 2018 et a adopté 38 nouvelles mesures - dont la moitié a déjà été mise en œuvre - s'articulant autour de sept axes, parmi lesquels l'éducation à un meilleur partage de la route ; la protection des usagers vulnérables et l'accompagnement des victimes ou encore l'action pour une meilleure sécurité routière dans les territoires d'Outre-mer.

En 2024, plusieurs mesures ont été instaurées :

- La mise en place des Comités Locaux d'Aide aux Victimes ;
- L'ajout de cinq questions spécifiques « vélo » lors du passage en 5^{ème} de l'ASSR 1 ;
- Le contrôle technique tous les trois ans pour les 2RM et voitures depuis le 1^{er} avril 2024 ;
- La suppression du retrait d'un point pour les excès de vitesse de moins de 5 km/h (l'amende reste due) et le durcissement de plusieurs infractions (excès > 50km/h, rodéos urbains) ;
- La dématérialisation du permis de conduire (depuis le 14 février 2024) ;
- La suppression de la vignette et de la carte verte de l'assurance automobile (depuis le 1^{er} avril 2024), qui sont remplacées par la consultation du Fichier des véhicules assurés (FVA) par les forces de l'ordre, fichier directement alimenté par les assureurs.

Pour faciliter les déplacements des jeunes, l'âge du permis B (obtention et conduite) est abaissé à 17 ans à partir du 1^{er} janvier 2024.

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR)

Créé par décret du 28 août 2001 et renouvelé tous les trois ans, le CNSR organise le débat des acteurs de la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations).

Au cours de son mandat 2021-2023, le CNSR, à travers ses trois commissions, a travaillé sur les thématiques suivantes : « Santé, comportement pour une mobilité responsable » ; « Partage de la route et maîtrise des déplacements » et « Véhicules, technologies innovantes et infrastructures ». Renouvelé en avril 2025, sa nouvelle composition renforce la représentation des collectivités territoriales afin de mieux intégrer la dimension locale dans la mise en œuvre de la politique de la sécurité routière.

Placé auprès de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière et du CNSR, le Comité des experts, instance scientifique de réflexion et de recommandations, a été renouvelé en mars 2024.

Une politique interministérielle

Le CISR, réunissant les différents ministres impliqués, fixe les grandes orientations de la politique du gouvernement et les actions prioritaires¹.

Le Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR) met en œuvre les actions décidées par le CISR et assure la coordination de l'activité des ministères consacrée à la sécurité routière avec l'appui de conseillers techniques ministériels.

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), placé auprès du DISR, collecte et analyse les données d'accidentalité et de comportements, pilote le programme d'études, de recherches et d'évaluations de la DSR², et diffuse la connaissance. Il anime également les observatoires locaux placés auprès des préfets.

Diversité des ministères impliqués

Le ministère de l'Intérieur intègre, outre les directions générales de la gendarmerie et de la police nationales, de la sécurité civile et de la gestion de crise, la DSR. Sous l'autorité du DISR, la DSR prépare et met en œuvre la politique de sécurité routière. L'UCLIR³ coordonne l'action des forces de l'ordre dans leurs missions de sécurité routière.

Le ministère des Outre-mer soutient la DSR pour une bonne prise en compte de la dimension ultra-marine dans la politique de sécurité routière.

Le ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche conduit les politiques de sécurité des infrastructures routières, du transport routier, de réglementation des véhicules et prépare les mutations vers des mobilités décarbonées.

Le ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche assure le continuum éducatif de la maternelle au lycée et des centres de formation d'apprentis. Il délivre les attestations scolaires de sécurité routière.

Le ministère de la Justice gère le contentieux routier : non-respect des règles, atteintes involontaires aux personnes, infractions « papiers » et visant à échapper aux contrôles des forces de l'ordre.

La Déléguée interministérielle à l'aide aux victimes coordonne l'action des différents ministères en matière de suivi et d'accompagnement des victimes, notamment d'accidents de la route. Elle veille à l'efficacité et à l'amélioration des dispositifs d'aide aux victimes.

Le ministère de la Santé et de l'Accès aux soins sensibilise à l'aptitude médicale à la conduite et organise la chaîne de soins d'urgence.

Le ministère du Travail, de la Santé, des Solidarités et des Familles, anime avec la CNAMTS, au plan national et local, la prévention du risque routier professionnel.

¹ Décret n°75-360 du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière.

² La Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) est devenue DSR par décret et arrêté de réorganisation du 27 avril 2017.

³ Unité de coordination de lutte contre l'insécurité routière créée en 2010.

Document Général d'Orientations (DGO)

Outil de programmation définissant les orientations d'actions à mener dans les cinq années à venir, le DGO 2023-2027 porte sur quatre enjeux communs à tous les départements : les 2RM, les mobilités « douces », le risque routier professionnel et les conduites à risque (alcool, vitesse, distracteurs, etc.).

Des Assises de la sécurité routière

Organisées au plan local sous l'égide du Préfet, les Assises visent à remobiliser autour des enjeux de sécurité routière, et à animer de nouveaux partenariats pour créer de l'engagement. Elles mobilisent les institutions, associations partenaires, collectivités territoriales et entreprises.

Les Assises organisées à La Réunion en octobre 2024 ont permis d'échanger sur de nouvelles idées pour réduire l'accidentalité, en mettant l'accent sur la sensibilisation des jeunes.

En novembre 2024, des Assises se sont tenues en Guyane et un séminaire de la sécurité routière a été organisé en Polynésie française. En Guadeloupe, elles ont eu lieu en mars 2025.

Dans l'Hexagone, des Assises ont été organisées dans l'Eure-et-Loir et dans l'Aube, respectivement en octobre 2024 et mars 2025. Elles ont porté sur le risque routier professionnel, l'action de l'Etat, l'éducation et la sensibilisation des jeunes.

La planification au service de la sécurité

Le **schéma directeur routier** (national, départemental ou à l'échelle de l'agglomération) définit les itinéraires à disposition des véhicules motorisés, des vélos et des piétons, et les hiérarchise.

La planification locale de la mobilité s'articule autour du **plan de mobilité** pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et du plan de mobilité simplifié (**PDMS**) pour les territoires moins denses.

Les projets d'aménagement et de développement durable (**PADD**) des plans locaux d'urbanisme (**PLU**) comportent des orientations générales concernant les transports et les déplacements.

Employeurs engagés

ISO 39001 – management de la sécurité routière : aide les organisations à mieux identifier et gérer les risques routiers.

ISO 45001 – management de la santé et de la sécurité au travail : recommandations complémentaires en matière de sécurité routière.

Charte des 7 engagements « + » : élargie aux risques à vélo.

Politique locale de sécurité routière

Sur la base du diagnostic réalisé par l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR) et en concertation avec les partenaires locaux (services de l'Etat, collectivités, associations), **le Préfet de département établit le DGO**. Sa déclinaison annuelle, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR), bénéficie d'un budget délégué. Enfin, **le Préfet préside la commission départementale de sécurité routière**, consultée pour toute question de sécurité routière.

Divers exploitants routiers

Sous l'autorité du ministère de la Transition écologique les sociétés d'autoroutes et d'ouvrages à péage gèrent 9 000 km de réseau autoroutier concédé tandis que les 12 000 km de réseau routier national non concédé sont de la compétence des directions interdépartementales des routes. Les conseils départementaux exploitent 380 000 km de voiries départementales, et les communes et intercommunalités 700 000 km.

Collectivités territoriales et intercommunalités impliquées

Différents niveaux de collectivités locales sont compétents en matière de sécurité routière : les **régions** interviennent dans l'amélioration de l'éducation routière, de la formation professionnelle ainsi que le transport scolaire ; les **départements** gèrent la voirie départementale ; les **communes** gèrent la voirie communale, l'urbanisme et parfois les mobilités. Les **métropoles** exercent des compétences renforcées et assurent la gestion des routes départementales sur leur territoire.

La **loi du 21 février 2022** relative à la différenciation, la décentralisation et la déconcentration dite loi « 3Ds » permet aux **collectivités** qui le souhaitent de **faire installer des radars**. Un **nouveau transfert de routes nationales non concédées** est prévu : 900 kilomètres de réseau national sont transférés à 14 départements et 2 métropoles au 1^{er} novembre 2024, et 1 640 km sont mis à disposition de 3 régions, à titre expérimental, au 1^{er} janvier 2025.

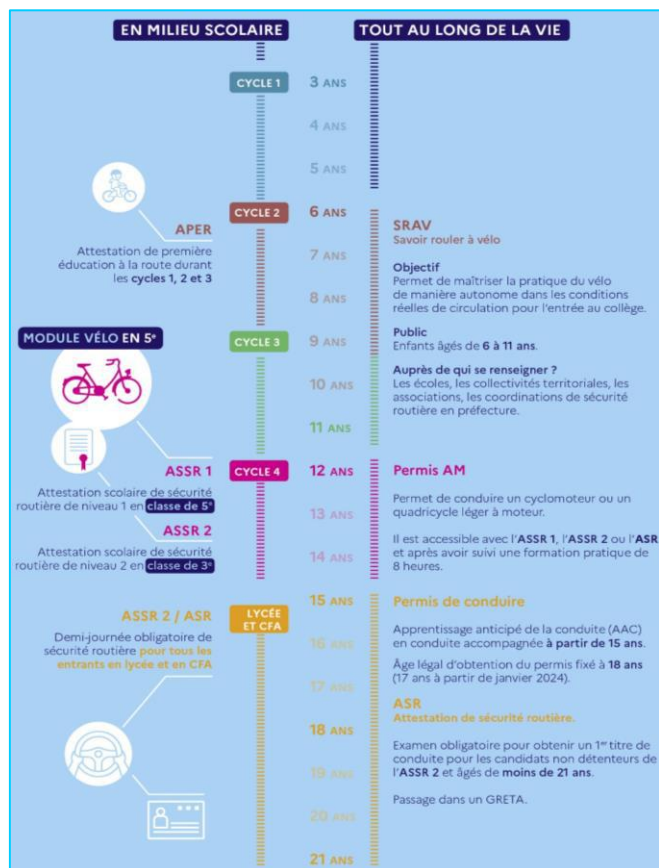
Partenaires multiples

Les partenaires agissent en matière de prévention (assurances et associations), formation (établissements d'enseignement de la conduite), secours (sapeurs-pompiers, urgences des hôpitaux privés et publics et associations secouristes) ou encore soutien aux victimes d'accidents (associations). Les employeurs agissent aussi en élaborant le cas échéant un plan de prévention du risque routier et en signant la charte des sept engagements « + » pour une route plus sûre (depuis 2015, plus de 3 600 entreprises représentant **5,3 millions** de salariés). Des journées de la sécurité routière au travail sont aussi proposées par la DSR depuis 2016 en complément de la charte.

La sécurité des usagers de la route



Source : Site de la Sécurité routière, 2024.



Source : Communiqué de presse, CISR, 2023.

Dispositif « Savoir rouler à vélo » (SRV)

Avant l'entrée au collège, les enfants de 6 à 11 ans bénéficient d'une dizaine d'heures de formation en trois temps pour apprendre à pédaler, circuler et rouler à vélo en autonomie. En 2024, 225 432 enfants ont reçu l'attestation « SRV », en hausse de 27 % par rapport à 2023. L'objectif est de généraliser le dispositif en 2027 et ainsi former **800 000 jeunes par an**.

Source : Bulletin officiel n°7, Education Nationale, 15 février 2024.

La sécurité routière en France - bilan de l'année 2024 - ONISR 2025

L'éducation routière développe un ensemble de connaissances, bonnes pratiques et comportements pour améliorer le niveau de sécurité en circulation.

La stratégie d'enseignement, nommée « continuum éducatif à la sécurité routière », cible tout le monde : l'apprentissage des connaissances et compétences ne se limite pas à la préparation du permis de conduire mais débute dès le plus jeune âge et se poursuit de façon continue tout au long de la vie.

Formation en milieu scolaire

Depuis 2002, l'éducation routière est présente à l'école élémentaire tout au long des cycles. Elle aboutit à la délivrance de l'attestation de première éducation à la route (APER) à la fin du CM2, désormais complétée par les programmes « Permis piéton » et « Savoir rouler à vélo ».

Au collège, l'éducation routière est validée depuis 1993 à deux niveaux – en 5^{ème} et en 3^{ème} – par les attestations scolaires de sécurité routière (ASSR 1 avec désormais cinq nouvelles questions vélo et ASSR 2), obligatoires pour suivre la formation pratique de 8 heures au permis AM. Le permis AM permet de conduire dès l'âge de 14 ans, selon l'option choisie, un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur (voiturette ou petit quad).

Sensibilisation des jeunes

En 2018, le module « sécurité routière » dispensé lors de la Journée défense et citoyenneté (800 000 jeunes âgés entre 16 et 25 ans, chaque année) est supprimé. Depuis 2021, le module « Sur ma route » du Service national universel propose une présentation de la sécurité routière et un atelier de sensibilisation aux risques. En 2024, près de 57 000 jeunes de 15 à 17 ans ont effectué le SNU.

Accès au permis de conduire

Le permis **moto** A1 est possible à partir de 16 ans (moto de moins de 125cm³) et à 18 ans pour le permis A2 avec une formation renforcée depuis 2020. Pour le permis A, deux ans de permis A2 sont nécessaires.

Pour l'accès au permis **voiture**, trois parcours existent :

- **L'apprentissage anticipé de la conduite (AAC)** : dès 15 ans, il prévoit, après obtention du code et 20h de conduite en auto-école, une phase de conduite accompagnée d'au moins un an et 3 000 km ;
- **La formation classique** : avec le passage du code dès 16 ans puis le passage du permis et la possibilité de conduire en autonomie dès 17 ans depuis le 1er janvier 2024 ;
- **La conduite supervisée** : dès 18 ans, permet de conduire accompagné après inscription dans une école de conduite, sans durée ni kilométrage à respecter. Pour le candidat, la conduite supervisée est le moyen de passer l'épreuve pratique dans des conditions plus sereines.

Campagnes 2024 – Temps forts

Le 7 mars, veille de la Journée internationale des droits des femmes, la Sécurité routière a réuni des acteurs de l'éducation routière et des élèves conducteurs pour **réfléchir aux biais de genre dans l'apprentissage de la conduite et l'accès au permis de conduire**.

La protection des exploitants routiers est un thème majeur en 2024 avec « **Je ralentis, je m'écarte et j'évite le pire** » et une vidéo avec les témoignages d'accidents dramatiques vécus, primée par l'OMS.

En juillet d'une année olympique, la campagne « **Des réflexes en or** » donne de la visibilité aux comportements responsables à adopter (attacher sa ceinture de sécurité, porter un casque à vélo, à trottinette...).

La santé d'un proche ne vous paraît plus compatible avec la conduite ? La DSR communique sur la procédure de signalement, très encadrée, pour protéger ce proche, et les autres.

En décembre, **35 animateurs de télévision ou de radio se sont mobilisés** pour mettre en lumière cet instant crucial où tout peut basculer, où l'on peut encore retenir quelqu'un qui a bu et rappeler le message clé à l'occasion des fêtes de fin d'année : « **Quand on tient à quelqu'un, on le retient !** ».



Source : *Des réflexes en or*, site de la Sécurité routière, juillet 2024.

Médecins agréés du permis de conduire

Afin d'améliorer le dispositif du contrôle médical d'aptitude à la conduite, **la formation initiale et continue** des médecins agréés en sécurité routière **a été renforcée**. Pour prolonger leur exercice, la condition d'âge des médecins agréés a été supprimée.

Ces médecins contrôlent l'aptitude médicale à la conduite lors du renouvellement du permis de conduire de certains conducteurs professionnels ; à la suite d'une infraction (alcool, stupéfiants) ou pour prolonger la validité du permis après une infraction (permis annulé ou invalidé) ; ou encore pour des raisons de santé (liste prévue par arrêté).

Formation post-permis

La **période probatoire** du permis de conduire est considérée comme la troisième phase du continuum éducatif. C'est une mise à l'épreuve des conducteurs novices sur une durée de **trois ans pour la filière traditionnelle** et de **deux ans pour l'AAC**. Le capital total de points s'acquiert progressivement jusqu'au terme de la période probatoire.

Une loi du 18 novembre 2016 a prévu la mise en place d'une formation complémentaire post-permis à l'attention des conducteurs novices volontaires. Cette formation doit être suivie entre six et douze mois après l'obtention du permis. La **période probatoire est alors réduite à deux ans pour la filière traditionnelle et à un an et demi en cas d'AAC**, sous réserve que le conducteur n'ait pas commis d'infraction entraînant une perte de points sur le permis.

Campagnes de prévention

La communication en matière de sécurité routière a pour objectif d'informer les usagers sur l'évolution des connaissances et de la réglementation. Les campagnes de communication visent à convaincre les usagers à adopter de meilleurs comportements.

Les facteurs principaux déterminants pour une campagne de prévention de sécurité routière sont la crédibilité de la source, la clarté du langage et le choix du canal en fonction du type de public¹.

Aptitude à la conduite

La Directive européenne sur le permis de conduire EU Directive 2006/126/EC et ses amendements 2009/113/EC, 2014/85/EU et 2016/1106 définissent le cadre des réglementations des Etats membres.

L'Annexe III de la directive liste les conditions minimales de santé physique et mentale pour conduire un véhicule motorisé et l'arrêté du 28 mars 2022 précise ces conditions pour la France. Des médecins agréés assurent les visites médicales prévues pour la validité du permis de conduire (voir ci-contre) : « **Le contrôle médical de l'aptitude à la conduite consiste en une évaluation de l'aptitude physique, cognitive et sensorielle [...]** » (Art. R.226-1 du code de la route).

Contrôles et sanctions

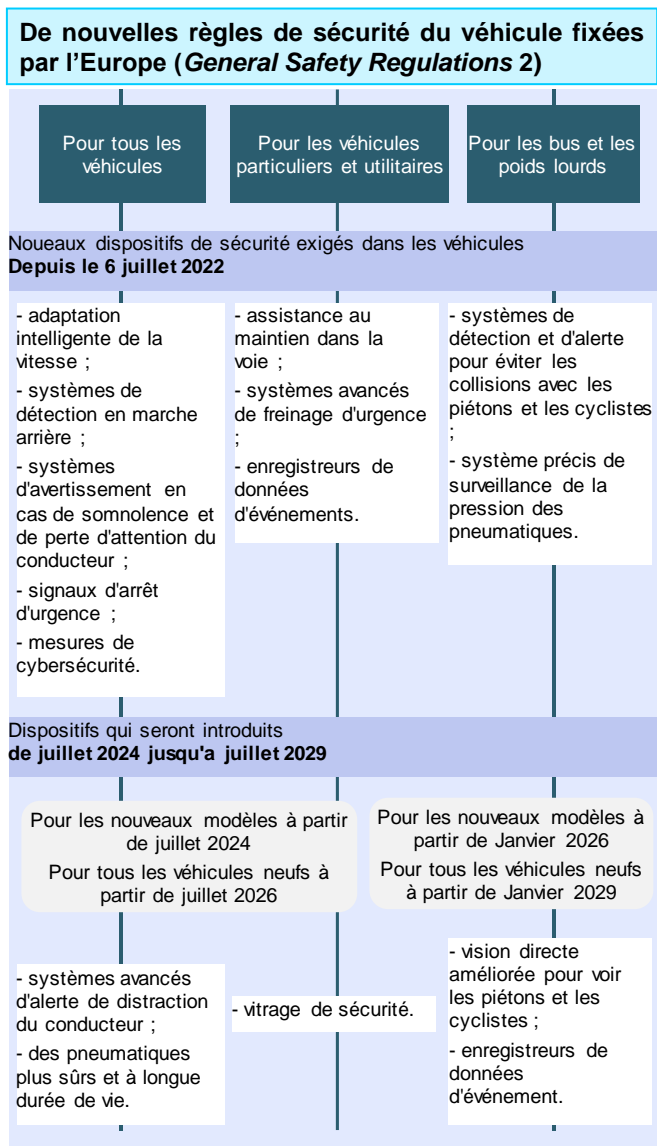
Pour assurer un meilleur respect des règles, il est nécessaire de prévoir des contrôles et des sanctions adaptées à la gravité du manquement, ces sanctions faisant partie intégrante de la stratégie de prévention. Par ailleurs, le permis à points, instauré en 1992, vise à responsabiliser davantage le conducteur.

En 2024, 27,6 millions d'infractions² au code de la route ont été relevées – polices municipales comprises – et 11,7 millions de points ont été retirés.

¹ Université Gustave Eiffel et Ergo-Centre, *étude Cohérence*, 2022.

² ONISR, *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2024, 2025*.

La sécurité des véhicules



Source : https://single-market-economy.ec.europa.eu/document/download/cd243af9-c877-401e-9f69-d7d4ab6a90c6_en?file-name=Fact%20Sheet%20General%20Safety%20regulations_July%202024.pdf

Glossaire

GSR 2 : Règlement général sur la sécurité du véhicule
ABS : système anti-blocage des roues
ACC : régulateur de vitesse intelligent
ADAS ou **SAAC** : système avancé d'aide à la conduite
ADS : système de conduite automatisée
AEB ou **AFU** : freinage automatique d'urgence
BSM : surveillance angles morts
DMS : Système de Surveillance du Conducteur
EDR : enregistreur d'événement
ELK : assistance au maintien de voie
ESC ou **ESP** : correcteur électronique de trajectoire
ISA : adaptation intelligente de la vitesse
LDW : alerte sortie de voie
LKA : maintien dans la voie
MOIS : détection et alerte de piétons et cyclistes à l'avant
TPMS : suivi de la pression des pneus
Underrun protection : barres anti-encastrement PL

Les progrès en sécurité active et en sécurité passive

La **sécurité active** regroupe les éléments permettant d'éviter l'accident. Des **capteurs embarqués** (caméras, radars, lidars et sondes) permettent le fonctionnement d'aides à la conduite (ADAS), telles la gestion automatique des feux et des essuie-glaces, l'ABS, l'ESC, le régulateur/limiteur de vitesse, le régulateur intelligent (vitesse adaptée à celle du véhicule qui précède), l'avertisseur de franchissement de ligne, l'AFU, le radar de recul et le contrôle des angles morts. À l'avenir, des détecteurs de fatigue ou malaise alerteront le conducteur.

Les dispositifs destinés à la protection des personnes en cas d'accident relèvent de la **sécurité passive**. Pour protéger les occupants des systèmes de retenue ont été installés à l'intérieur du véhicule (ceinture de sécurité avec prétensionneur et limiteur d'efforts, airbags frontaux, airbags latéraux pour le thorax et la tête, etc.), et la structure du véhicule diffuse les énergies libérées lors de l'impact tout en préservant l'habitacle. Comme les véhicules sont très différents, il faut s'assurer que certains ne soient pas trop agressifs vis-à-vis des autres lors des chocs (dispositifs anti-encastrement sur les poids-lourds). Les capots actifs amortisseurs de choc et airbags extérieurs se développent pour la protection des usagers les plus fragiles (piétons, cyclistes et usagers de 2RM).

Des règles pour améliorer la sécurité

Le **contrôle technique** des véhicules a été instauré en France en 1992 pour VT et VU (tous les 2 ans pour les véhicules de plus de 4 ans), 1995 pour les PL, 2024 pour les 2RM et voiturettes. En 2024, 27 millions de VT, 2,8 M de VU, 1,3 M de PL, 730 000 motos (73 % des véhicules concernés), 91 000 cyclos (9 %), 44 000 quads/voiturettes – L6 - (4 %) ont été contrôlés. Le taux de contre-visite a été de 9 % pour les motos, mais 20 % pour les cyclos et 31 % pour la série L6 (source UTAC).

Le **nouveau règlement 2019/2144 adopté par l'UE** en mars 2019 introduit de nouveaux dispositifs obligatoires sur tous les nouveaux véhicules à partir du 7 juillet 2024 (voir schéma ci-contre). Il remplace les *General Safety Regulations N°661/2009* et les *Pedestrian Safety Regulations N°78/2009* et vise à mieux protéger les passagers, les piétons et les cyclistes. Les véhicules en circulation en France et en Europe doivent répondre aux diverses réglementations ; l'**homologation** s'assure de la présence des dispositifs de sécurité obligatoires. Pour inciter les constructeurs automobiles à aller plus loin, l'**Euro NCAP**, organisme indépendant créé en 1997, réalise des crash tests et note 4 domaines : la **protection des occupants adultes** du véhicule, la **protection des jeunes passagers**, la **protection des usagers vulnérables** (détection des piétons et cyclistes, protection en cas de choc), l'**aide à la sécurité** (performances mesurées des ADAS). Les indicateurs clés de performance des véhicules particuliers français sont présents en page 123.

Le plan d'investissement France 2030 soutient l'innovation technologique, en particulier pour répondre aux défis de la transition écologique. L'appel à projet Industries des Véhicules Intermédiaires, intégré au programme eXtrême Défi, vise à développer un écosystème d'acteurs industriels pour de nouvelles solutions de transport en urbain et surtout en rural.

« Les modes intermédiaires, autant d'alternatives à la voiture », Frédéric Héran et Aurélien Bigo



Article avec Frédéric Héran :

Malus poids, émissions de CO₂ : intéressons-nous enfin aux véhicules intermédiaires !

Source : Aurélien Bigo, *Les transports face au défi de la transition énergétique*, p.326 et présentations à l'Ihédate

Depuis avril 2018, le système eCall 112 d'appel des secours est obligatoire dans l'Union Européenne (UE) sur les véhicules neufs. En cas d'incident détecté par le véhicule ou via le bouton « SOS », le véhicule appelle le PSAP ecall (Public Service Answering Point, centre de réception des appels d'urgence) et transmet les coordonnées GPS. 201 900 alertes eCalls ont été traitées en 2024 ; **14 250 appels ont été transférés au PSAP 112 pour une intervention des secours.** Selon la Commission européenne, l'eCall peut réduire le délai d'intervention d'urgence de 40 % en milieu urbain et 50 % en zone rurale. Le système pleinement déployé dans l'UE pourrait sauver 2 500 vies par an.

Source : Comité de pilotage eCall

Décarbonation des transports

La **stratégie nationale bas-carbone** introduite par la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. La trajectoire de réduction des émissions de CO₂ prévoit pour les transports une amélioration de la **performance énergétique** des véhicules (dont une réduction du poids des véhicules), l'utilisation d'**énergies décarbonées** (remplacement du parc par des véhicules électriques ou à hydrogène), la maîtrise de la croissance de la **demande de transport**, l'incitation au report sur des **modes de déplacement moins émetteurs**. Les choix individuels, la structure du parc véhicule, ses composantes sécuritaires devraient évoluer (véhicules plus légers, électriques ou favorisant l'activité physique, selon l'illustration), avec de nouveaux risques selon la protection apportée en cas de choc.

Véhicule à délégation de conduite

La **stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée et connectée** (2023) prévoit de déployer des systèmes de connectivité et d'échanges de données, soutenir l'industrie de mobilité routière automatisée, accompagner les collectivités locales dans le déploiement de services aux voyageurs, et finaliser le cadre juridique du fret et de la logistique automatisée. Le décret du 21 juillet 2022 intègre dans le droit français l'amendement à la **Convention de Vienne** sur la circulation routière adopté le 14 janvier 2022. La Loi d'orientation des mobilités (LOM) établissait déjà en 2019 les principes du régime permanent. L'ordonnance 2021-443 et le décret 2021-873 dérogent la responsabilité du conducteur lorsque le système de conduite automatisé fonctionne. D'après l'étude SURCA, remplacer les véhicules particuliers par des véhicules automatisés réduirait au mieux de moitié les accidents corporels (<https://surca.univ-gustave-eiffel.fr>). Les expérimentations se poursuivent (voir Bilan 2023 page 172, projet SAM de l'appel à projets EVRA).

Les différents niveaux d'automatisation d'un véhicule					
Conduite surveillée			Conduite non surveillée		
 Avec les yeux Avec les mains		 Temporairement sans les mains		 Sans les yeux Sans les mains	
Le conducteur exerce continuellement un contrôle longitudinal ET latéral		Le conducteur doit surveiller le système à tous moments		Le conducteur n'est pas nécessaire dans le cadre d'utilisation défini	
Le conducteur exerce continuellement un contrôle longitudinal OU latéral		Le système exerce un contrôle longitudinal ET latéral dans un cas d'utilisation spécifique. Le système reconnaît les limites d'actions et demande au conducteur de reprendre le contrôle avec un délai suffisant		Le système est capable de faire face à toutes les situations automatiquement dans un cas d'utilisation défini	
Le contrôle longitudinal ou latéral est accompli par le système		Le système exerce un contrôle longitudinal et latéral dans un cas d'utilisation spécifique		Le système est capable de faire face à toutes les situations automatiquement pendant le trajet entier. Aucun conducteur n'est nécessaire	
Niveau 0	1	2	3	4	5
Conducteur uniquement		Véhicule partiellement automatisé		Véhicule hautement automatisé	
Aide à la conduite			Véhicule totalement automatisé		

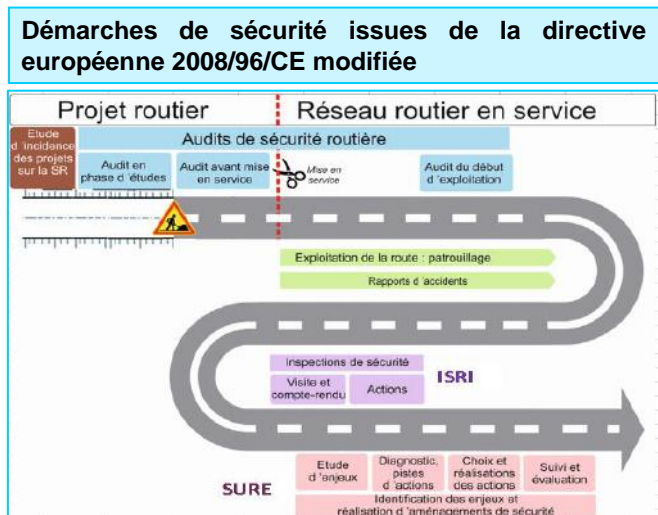
Déjà sur le marché

2030-2040

Source: Society of Automotive Engineers-SAE, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/ALL/?uri=CELEX:52018DC0283>

La sécurité des infrastructures

La sécurité des infrastructures constitue un des cinq piliers de la sécurité routière énoncés par l'ONU¹, avec la gestion de la sécurité routière, la sécurité des véhicules, le comportement des usagers et les soins après l'accident. Améliorer la sécurité des infrastructures, c'est contribuer à la baisse globale de l'accidentalité.



EISR (évaluation des incidences sur la sécurité routière) : évaluer les effets prévisibles sur la sécurité des différentes options de réalisation d'un projet routier.

Audit de sécurité (ETU, PMS, DEX*) : vérifier que la sécurité est intégrée à chaque étape d'un projet routier, de sa définition en phase d'études, avant sa mise en service, et à son début d'exploitation.

SURE (sécurité des usagers sur les routes existantes) : proposer les aménagements de sécurité les plus efficaces sur le réseau en service.

ISRI (inspection de sécurité routière des itinéraires) : relever les défauts du réseau en service.

*ETU : études ; PMS : préalable à la mise en service ; DEX : début d'exploitation.

Les 4 étapes de la nouvelle méthode SURE suite à l'application de la directive 2019/1936/CE

1. **L'étude d'enjeux**, qui permet de circonscrire les itinéraires à analyser plus finement lors de la phase de diagnostic. L'identification des sections à enjeux n'est plus seulement basée sur l'analyse des accidents mais aussi sur la sécurité inhérente à l'infrastructure (caractéristiques de conception de la route) ;
2. **Le diagnostic de l'itinéraire et les pistes d'actions**, qui permettent de comprendre les mécanismes et les facteurs d'accidents, au moyen de l'analyse des procès-verbaux (PV) d'accidents et de visite de terrain, pour déterminer les pistes d'actions correctives à mettre en œuvre ;
3. **L'étude et la réalisation des actions**, qui permettent de mettre en œuvre les actions correctives sur les itinéraires identifiés ;
4. **L'évaluation**, qui permet d'évaluer l'efficacité de la démarche.

Source : Cerema

Plusieurs décennies d'actions

Durant les années 1970-1980, les politiques se sont axées sur le **traitement des concentrations d'accidents graves** et ont abouti à une forte réduction des « points noirs ».

À partir des années 1990, ces actions curatives se sont déclinées sur des itinéraires entiers. La notion de « **route qui pardonne** » s'est développée, avec pour but de limiter les conséquences d'une erreur de conduite (accotements permettant un écart de trajectoire, séparation des flux par sens, suppression ou isolement des obstacles pour réduire la gravité des chocs...).

Durant les années 2000, est apparue la notion de « **route apaisée** », dont la conception et l'exploitation incitent à la modération des comportements et au partage de l'espace. Des limitations à 70 km/h ont ponctuellement été implantées sur les routes interurbaines. Le 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur a lui été généralisé à partir du 1^{er} juillet 2018.

La **directive européenne 2019/1936** modifie la directive 2008/96/CE relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Elle impose sur le réseau routier principal, et non plus le seul réseau routier transeuropéen, la mise en œuvre de démarches de sécurité tout au long de la vie d'une infrastructure routière. Le décret 2021-1689 la transpose en droit français : il s'applique au réseau autoroutier et routier national (dont les routes transférées aux collectivités après la loi 3DS). La **démarche SURE**, en cours d'amélioration, doit intégrer les spécificités des usagers vulnérables et classer les sections dont les travaux doivent être priorités en croisant l'analyse des accidents et celle des caractéristiques de conception de la route.

L'entretien et l'exploitation

La gestion du réseau routier s'exerce à différents niveaux. Les acteurs les plus récurrents sont l'État, les départements et les communes. La gestion décentralisée est parfois mutualisée au sein de regroupements de collectivités territoriales. Il arrive aussi que certains axes soient concédés à des sociétés privées. Pour garantir une route sûre, les gestionnaires de voirie mettent en place une politique d'exploitation et d'entretien :

- **l'exploitation** concerne le quotidien : déneigement, surveillance, balisage des chantiers pour la protection des usagers et des intervenants...
- **l'entretien courant** comprend les activités curatives réalisées tout au long de l'année pour traiter des dégradations ponctuelles : fauchage, rebouchage des nids de poule, balayage des voies...
- **l'entretien préventif (ou périodique)** consiste à éviter la dégradation du patrimoine et à assurer les fonctions minimales de sécurité comme l'adhérence, la signalisation, la viabilité...

¹ Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030

Communes à 30 km/h (en partie ou totalement)



Le concept de la ville 30 se développe en France depuis une quinzaine d'années. Aujourd'hui, **plus de 400 communes ont fait ce choix** afin d'apaiser les vitesses, de sécuriser les déplacements de tous les usagers, d'encourager les déplacements des modes actifs, de favoriser l'activité locale et d'améliorer le cadre de vie.

Source : Cerema

Départements avec des routes départementales avec une VMA à 90 km/h (en partie ou totalement)

	2020	2021	2022	2023	2024
Départements à 90 km/h	28	39	45	48	48
Part du réseau à 90 km/h	8 %	9 %	14 %	14 %	14 %

Source : ONISR

État du schéma national des véloroutes en 2024

- Objectif : 25 900 km de réseau à fin 2030
- Le réseau de véloroutes s'étend en 2024 sur 21 655 km (84 % de l'objectif), dont 46 % en site propre
- En 2024, réalisation de 610 km de réseau supplémentaires, dont 24 % en site propre
- 59 itinéraires inscrits, dont 10 EuroVelo



Véloroute

- Achevée ou proche (≥95%)
- Avancée (50 à 74%)
- Très avancée (75 à 94%)
- Peu avancée (<50%)

Source : <https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-national/> carte mise à jour le 27 mars 2025

Aménagements cyclables et cyclabilité* des régions

Région	Aménagements cyclables (en km)	Cyclabilité*	Km de pistes cyclables (pour 1000 habitants)
Auvergne-Rhône-Alpes	9 996	3,6 %	2,03
Bourgogne-Franche-Comté	4 632	3,0 %	2,22
Bretagne	6 385	4,2 %	2,83
Centre-Val de Loire	4 012	3,2 %	2,45
Corse	94	1,0 %	0,48
Grand Est	9 123	5,0 %	2,27
Hauts-de-France	7 944	5,5 %	1,76
Île-de-France	7 909	9,6 %	1,11
Normandie	4 270	3,3 %	1,91
Nouvelle-Aquitaine	10 026	2,8 %	2,32
Occitanie	7 481	2,9 %	2,20
Pays de la Loire	7 125	4,4 %	2,44
Provence-Alpes-Côte d'Azur	4 268	4,7 %	1,14

* Le taux de cyclabilité de la voirie est le rapport entre le linéaire de voirie dite cyclable et celui de la voirie existante (donc potentiellement cyclable.)
Source : Atlas régionaux, Vélo et Territoires, données de juin 2024

Rendre la place aux modes actifs

Après la période du « tout automobile », la plupart des agglomérations privilégient dorénavant le « partage de la voirie ». Il s'agit de **remettre le piéton au centre du projet**, tant en urbain qu'en péri-urbain, ainsi que le vélo, les transports publics, les livraisons et le co-voiturage pour certains déplacements.

La démarche « code de la rue » lancée en 2006 a permis une évolution du code de la route (décret 2008-754) pour promouvoir la sécurité des usagers vulnérables et l'usage des modes actifs. La **loi d'orientation sur les mobilités (LOM)** de 2019 dispose que les plans de mobilité visent à garantir l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, par :

- **la hiérarchisation des voies** : un traitement différencié entre grands axes où les modes actifs et modes motorisés sont séparés, et espaces mutualisés où la vitesse et les flux sont réduits ;
- **le déploiement des zones de circulation apaisée** (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) pour construire la « ville des courtes distances » ; le développement des « villes 30 », où le 30 km/h est la règle, le 50 km/h l'exception ;
- **la préservation des continuités piétonnes** pour favoriser l'accès aux équipements structurants et commerces de proximité à pied ou à vélo ;
- **la diminution de l'offre de stationnement** des véhicules motorisés pour donner plus d'espace aux modes doux, transports publics, terrasses...

Pour améliorer la sécurité des déplacements à pied, les gestionnaires œuvrent à la suppression du stationnement des véhicules motorisés 5 m avant les passages piétons avec un objectif de conformité en 2026. En 2022, les feux à décompte de temps pour les piétons et les feux mixtes piétons vélo ont été intégrés à la réglementation. Le plan Vélo et Marche 2023-2027 lance le programme ID-Marche pour intensifier l'appui aux collectivités.

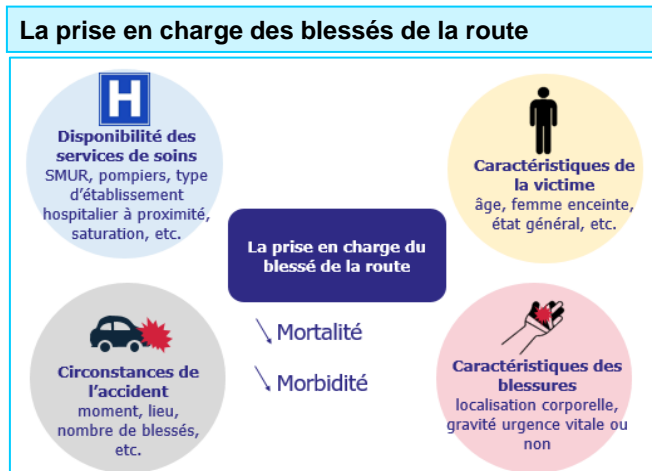
Quels itinéraires emprunter à vélo ?

En rase campagne, les aménagements des voies de circulation sont très majoritairement dédiés à la voiture. Or, l'ambition de faire du vélo un mode de transport à part entière pour le quotidien, pour la balade ou le sport, demande d'identifier des réseaux adaptés au vélo : voies existantes réservées aux modes doux (et trafic local faible), travaux sur les infrastructures existantes, balisage des itinéraires.

Le plan Vélo et Marche 2023-2027 prévoit d'atteindre 80 000 km de pistes cyclables en 2027 et 100 000 km en 2030. Les contrats de plan État-Région (CPER) 2023-2027 contribuent au développement du maillage territorial. Les atlas régionaux décrivent l'avancement du maillage cyclable. La LOM rend obligatoire l'aménagement d'itinéraires cyclables lors de la création ou de la rénovation de voies urbaines (code de l'environnement, art. L228-2) et fixe l'objectif de tripler la part modale du vélo pour atteindre 12 % des déplacements du quotidien en 2030.

Les secours et soins aux blessés

50 % des décès¹ interviennent dans les minutes qui suivent l'accident, sur place ou en transit vers l'hôpital ; 15 % à l'hôpital, dans les 4 premières heures ; 35 % à l'hôpital, plus de 4 heures après l'accident.

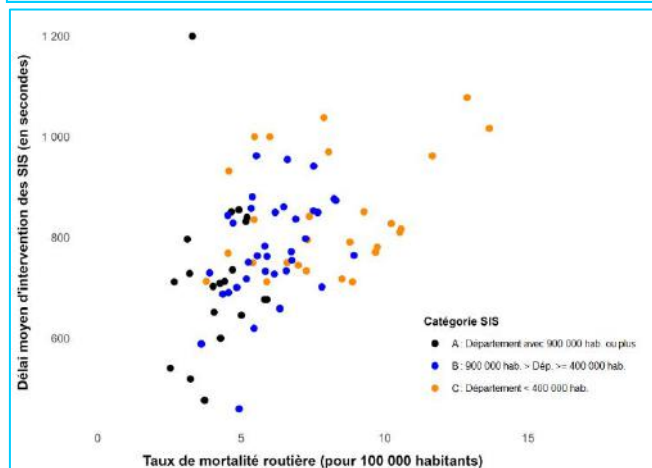


Source : étude PARCOURS

Méthode du « play and run »

En France et en Europe, la méthode de prise en charge des traumatisés graves est celle du « play and run ». L'équipe médicale pratique des gestes mais essaie d'en réduire le nombre afin de transporter au plus vite la victime – sous une heure « golden hour » (délai pour un taux de survie optimal).

Taux de mortalité et délais d'intervention selon les catégories de Service d'Incendie et de Secours (SIS)



Source : Université Gustave Eiffel, Aix Marseille Université, des officiers de sapeurs-pompiers (ENSOSP)

Les biais cognitifs dans le triage et l'orientation aux urgences – TARPON II

Une analyse portant sur 480 000 passages anonymisés aux urgences, réévalués à l'aide d'un modèle d'IA reproduisant les schémas décisionnels du personnel hospitalier, a révélé qu'à gravité clinique équivalente, les femmes étaient plus souvent sous-triées que les hommes, donc que la gravité de leur état était minimisée.

Lors d'un accident de la route, de l'alerte des secours à la prise en charge chirurgicale, le gain de temps est une variable fondamentale pour le devenir de la victime : **réduire de 10 minutes le temps d'intervention peut réduire d'un tiers la probabilité de décès².**

L'alerte

A partir des renseignements recueillis lors de l'alerte, le médecin régulateur du SAMU décide du format des moyens de secours à dépêcher sur place. Afin de préciser l'alerte et quand le véhicule en est équipé, le système d'eCall transmet automatiquement la localisation et le sens du trajet du véhicule lors de l'accident. Déployé graduellement depuis 2021, le système d'information NexSIS 18-112 permet une interaction plus efficace entre les services de secours et les citoyens lors d'un appel d'urgence, grâce à l'envoi de photos et vidéos aux services de secours.

L'intervention sur accident

Grâce au maillage territorial, les sapeurs-pompiers sont souvent les premières forces publiques présentes sur les lieux avec les forces de l'ordre. Tandis que les sapeurs-pompiers agissent localement pour prévenir les risques et porter secours, les forces de l'ordre interviennent pour sécuriser les lieux et procèdent aux constatations en vue de l'enquête. Les services mobiles d'urgence et de réanimation (SMUR), activés si besoin, disposent d'un médecin urgentiste et d'un infirmier, avec un matériel complet de réanimation dans divers moyens de transport (dont 77 aériens et 3 maritimes en 2021). Les gestionnaires de routes mobilisés sur l'intervention participent au balisage de l'accident et à la remise en état des lieux.

Afin de rendre plus efficace l'intervention des services de secours lorsqu'ils arrivent sur les lieux de l'accident, la norme ISO 17840 standardise les informations des véhicules à connaître ; l'application mobile Euro Rescue, développée par Euro NCAP, regroupe et propose ces guides d'intervention sur accidents.

Triage et orientation

L'orientation des blessés s'effectue en fonction du niveau de gravité des blessures estimé par les secouristes (Pompiers, SAMU, SMUR) vers des structures de soin adaptées : selon les compétences des services (pédiatrique ou neurochirurgicale par exemple), les plateaux techniques requis (imagerie...) ou encore le niveau d'expertise des personnels et la performance du plateau technique (Trauma-center). L'optimisation du triage est un enjeu majeur pour la bonne prise en charge des victimes. Des recherches sont donc en cours sur la prédiction des blessures et du niveau d'urgence (par ex projet Traumatrix avec l'IA).

¹ *Reducing injuries from post-impact care*, Buylaert, W. ed. (1999), revue des soins pilotée par l'ETSC

² Article *The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response ?* dans la revue *Accident Analysis and Prevention* (2010)

Evaluation en temps réel de l'état des victimes – Projet iSafe-Virtual-Human

Le projet iSafe-Virtual-Human développe des capteurs portables pour évaluer en temps réel l'état des victimes d'accidents de la route. Le dispositif prédictif, testé cliniquement avec 74 % de précision, sera bientôt testé sur le terrain.

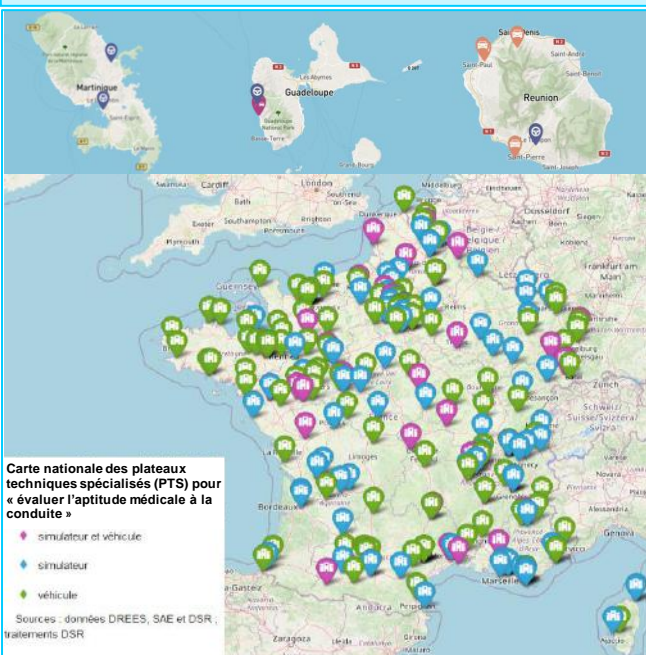
Le parcours de soins des accidentés de la route – l'étude PARCOURS

Pour 82% des victimes d'accidents de la route dans le département du **Rhône**, le parcours de soin se résume à un passage aux urgences, la personne arrive par ses propres moyens ou avec les pompiers. Dans **6 %** des cas, le **SMUR** prend en charge les blessés sur place, seul ou les oriente ensuite aux urgences, déchoquage, chirurgie...

Le fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS)

Depuis 2018, une partie des recettes issues des radars abonde le FMIS. Pour 2023-2025, 410 projets ont été retenus pour un montant de 67 millions d'euros. Certains projets financent l'équipement des plateaux techniques médicalisés pour rééduquer / réadapter après l'accident, ou évaluer l'aptitude médicale à la conduite de patients atteints de troubles cognitifs et neuro-moteurs. Dans les territoires ultramarins, 15 projets ont été financés pour un montant de 3,3 millions d'euros principalement à des dispositifs de rééducation et à la gestion post-traumatique, notamment via des simulateurs et des véhicules adaptés.

Carte nationale des plateaux techniques spécialisés (PTS) pour évaluer l'aptitude médicale à la conduite



Source : Délégation à la sécurité routière

L'accueil des patients traumatisés

La filière de soins est activée concomitamment à la filière des secours. Les trauma-centers, aux équipes spécialisées, sont un exemple de structures adaptées qui permettent d'améliorer la qualité de la prise en charge des urgences vitales. Les niveaux d'agrément vont de 1 (plateau technique maximal) à 5 (plateau technique minimal) :

Niveaux 1 et 2 : CHU, dans les grandes villes, la dispersion des hôpitaux complique la réunion de tous les spécialistes chirurgicaux sur un même site, contrairement aux plus petites villes où les CHU concentrent ces spécialistes sur un seul site ;

Niveaux 3 et 4 : les hôpitaux généraux, en fonction de leurs taille et volume d'activités ;

Niveau 5 : les relais de soins, préparent les patients avant transfert vers des centres de niveau supérieur

Hospitalisation et rééducation

La traumatologie routière touche principalement une population jeune et en bonne santé : 89 % des patients ont moins de 65 ans. Elle est ainsi la première cause de mortalité, d'année de vie perdue et de handicap avant 50 ans. Cependant la traumatologie chez les 65 ans et plus augmente avec le vieillissement de la population. Plus fragile, ils présentent des durées d'hospitalisation prolongées (11 vs. 8 jours) et un risque de mortalité plus élevé (23 % vs. 6,4 %)¹.

Les patients admis aux urgences après un traumatisme routier ont une intensité moyenne de douleur aigüe plus élevée que ceux admis pour un autre traumatisme comme une chute ou ceux admis pour une raison médicale comme un problème cardiaque. Les patients admis après un traumatisme routier présentent une intensité moyenne de stress plus faible que ceux admis pour raison médicale².

La vie après l'accident

Six mois après l'accident, près de 89 % des blessés ont retrouvé un état médical équivalent à celui précédant l'accident. 20 % des blessés ont présenté des complications médicales au cours de leur rétablissement. L'accident a été à l'origine d'un arrêt de travail pour près de 80 % des blessés légers et pour la totalité des blessés graves, dont la moitié n'a pas repris le travail au bout de six mois.

Un an après l'accident, 16 % des victimes présentent un stress post-traumatique, engendrant une qualité de vie dégradée et un retour tardif au travail (32 % des blessés graves n'ont pas repris). Les symptômes les plus fréquents observés chez les traumatisés crâniens sont l'anxiété (50 % des victimes), les troubles de la mémoire, de l'attention et de l'humeur.

¹ Données de l'étude SPOTE en cours, portée par la Traumabase, l'AP-HP et l'INRIA, financée par la DSR ;

² Projet *Epidémiologie de la douleur chronique après un accident de la circulation routière* (POSTER), Université Gustave Eiffel, CHU de Bordeaux, Université de Bordeaux, rapport intermédiaire 2024.



En 2024 en France métropolitaine, on compte **48 tués pour 1 million d'habitants** (tués/Mhab). La région Île-de-France compte 21 tués/Mhab et les régions Hauts-de-France, Bretagne et Pays-de-la-Loire ont un ratio équivalent à la moyenne métropolitaine. Les régions Nouvelle-Aquitaine, Bourgogne-Franche-Comté, Occitanie, Centre-Val-de-Loire et la Corse ont des ratios supérieurs à 60 tués/Mhab.

Par rapport à 2023, les hausses les plus notables sont relevées en Provence-Alpes-Côte d'Azur (+ 39 tués) et en Normandie (+ 37 tués). Alors que la mortalité globale baisse par rapport à 2019, elle est en hausse pour les régions Normandie (+ 22 tués) et Grand Est (+ 20 tués).

En moyenne sur 5 ans (2020-2024), 63 départements métropolitains ont un ratio supérieur à 50 tués/Mhab. Parmi ceux-là, 31 ont un ratio supérieur à 65 tués/Mhab. La Haute-Marne, le Jura, la Nièvre, et la Haute-Corse dépassent 90 tués/Mhab.

En 2024 Outre-mer, on compte **84 tués/Mhab** : 73 tués/Mhab dans les départements et régions d'outre-mer et 128 tués/Mhab dans les autres outre-mer.

Le ratio le plus élevé est enregistré en Nouvelle-Calédonie (plus de 170 tués/Mhab). Puis viennent la Guadeloupe, la Polynésie et la Guyane, avec plus de 110 tués/Mhab.

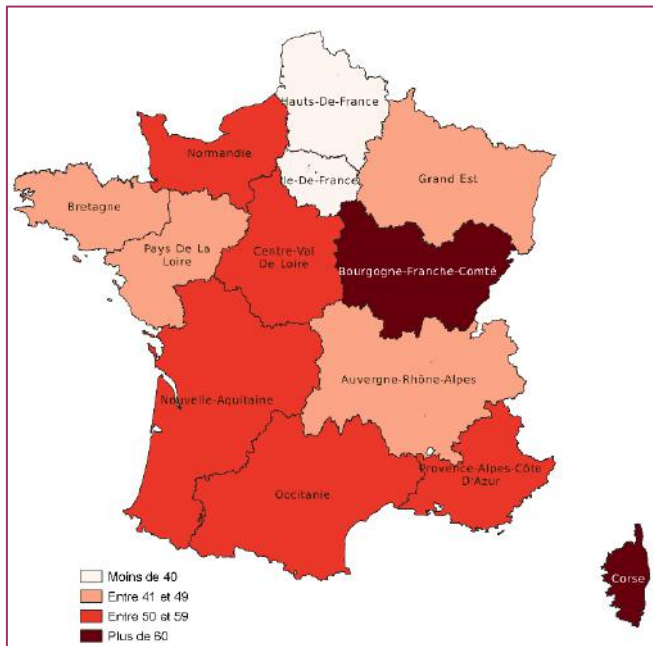


Analyses territoriales

Les régions de France métropolitaine	40
Indicateurs régionaux de sécurité routière	41
Les départements et territoires de France (y compris Outre-mer)	
Les départements de France métropolitaine	42
Indicateurs départementaux et des territoires d'Outre-mer	44
Les familles de départements	46
Indicateurs urbains de sécurité routière (y compris Outre-mer)	47
L'accidentalité selon l'urbanisation des territoires	
L'accidentalité dans les grands centres urbains	48
L'accidentalité dans les communes de densité intermédiaire	50
L'accidentalité dans les communes rurales	52
Le réseau routier	54
Indicateurs des gestionnaires des réseaux routiers	55
Le réseau routier national (DIR et concessionnaires)	56
Indicateurs du réseau routier national	57
Le réseau routier géré par les départements	58
Indicateurs de sécurité routière sur le réseau routier géré par les départements	59
Études locales en France métropolitaine	
Sécurité routière – Mémento du maire	60
Plans de mobilité simplifiés	61
L'accidentalité des EDP en Normandie	62
Pacifier les abords des écoles à Marseille	63
Les Outre-mer	64
Études locales Outre-mer	
Observatoire des vitesses et des comportements Outre-mer	68

Les régions de la France métropolitaine

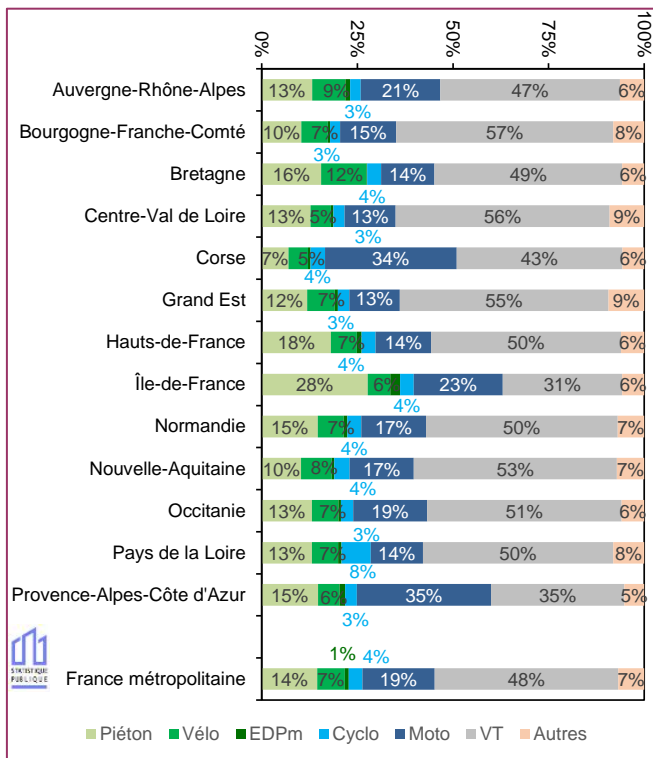
Mortalité routière dans les régions de la France métropolitaine (2020-2024)



Entre 2020 et 2024, la moyenne annuelle de décès par million d'habitants en France métropolitaine est de 46. Deux régions présentent un taux inférieur à cette moyenne : l'Île-de-France (22) et les Hauts-de-France (40). Ce taux varie aussi selon l'âge :

- **chez les 18-24 ans**, le taux moyen atteint 93 décès par million d'habitants de cette classe d'âge, soit le double de la moyenne tous âges confondus. Certaines régions présentent des niveaux particulièrement élevés : 187 en Corse, 145 en Bourgogne-Franche-Comté, 128 en Nouvelle-Aquitaine ;
- **chez les 25-34 ans**, le taux moyen s'élève à 56, certaines régions enregistrent des taux particulièrement élevés comme Bourgogne-Franche-Comté (86), la Corse (89) et Provence-Alpes-Côte d'Azur (74) ;
- **chez les 65 ans et plus**, on observe en moyenne 57 décès par million d'habitants. Le taux dépasse 80 en Corse et en Bourgogne-Franche-Comté. L'Île-de-France (IdF) présente le taux le plus bas, avec 30 décès par million d'habitants.

Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement (2020-2024)



Le développement du vélo comme mode de déplacement induit une augmentation de l'accidentalité, les cyclistes étant plus nombreux, en urbain comme en rural. Les **pistes cyclables** se développent : le nombre de kilomètres rapporté au nombre d'habitants est le plus élevé en Bretagne, Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est (voir page 35).

Risque routier professionnel

En 2024, 43 % des personnes tuées sur les routes en France métropolitaine l'ont été dans un accident impliquant au moins un usager en déplacement lié au travail (trajet ou mission). Ce taux varie selon les régions : il est le plus faible en Nouvelle-Aquitaine (37 %) et le plus élevé en IdF (62 %).

Sur la période 2020-2024, les personnes tuées en mission professionnelle sont plus souvent décédées dans des accidents de PL (29 %) que de VU (23 %). Certaines régions font exception : dans le Grand Est, les tués en véhicule utilitaire sont plus nombreux (40 % en VU contre 33 % en PL), tout comme en PACA (29 % en VU contre 21 % en PL).

Typologies d'accidents (2020-2024)

La part des tués en fonction du mode de déplacement varie selon les régions :

- **les piétons** représentent 14 % des personnes tuées, avec un maximum de 28 % en Île-de-France et un minimum de 7 % en Corse.
- **la part des cyclistes** compte 7 % des décès, avec une part maximale de 12 % en Bretagne. Les **EDPm** ne représentent que 1 %, avec une valeur maximale de 3 % en IdF.
- **les usagers de 2RM** représentent 22 % des tués, cette proportion est particulièrement élevée en PACA (38 %) et en Corse (38 %).

Les accidents sans tiers représentent 41 % des décès. Ce taux varie de 27 % en Île-de-France à 54 % en Corse. 41 % des personnes tuées l'ont été dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise **d'alcool et/ou de stupéfiants**. Ce taux atteint 48 % dans les Pays de la Loire et descend à 35 % en IdF.

Indicateurs régionaux de sécurité routière



	Personnes tuées							Part moyenne sur la période 2020-2024 dans la mortalité...				
	Évolutions		Tx. moyen 2020-2024 par M hab. de la classe d'âge				en 2RM	ds acc avec cond. novice (> 2 ans)	ds acc avec cond. alcoolisé / alcool connu	ds acc avec cond. alcoolisé ou drogué / alcool-drogué connu*	ds acc avec véhicule seul sans piéton	
	2024/2023	2024/2019	tous âges	des 18-24 ans	des 25-34 ans	des 65 ans et plus						
Auvergne-Rhône-Alpes	413	+4 %	-8 %	46	96	55	62	24 %	19 %	28 %	38 %	43 %
Bourgogne-Franche-Comté	175	-19 %	-15 %	68	145	86	85	17 %	18 %	29 %	36 %	46 %
Bretagne	171	-6 %	0 %	47	93	59	64	18 %	17 %	33 %	43 %	46 %
Centre-Val de Loire	170	-2 %	+4 %	58	121	65	64	16 %	22 %	29 %	38 %	40 %
Corse	41	+28 %	+37 %	88	187	89	105	38 %	24 %	39 %	43 %	54 %
Grand Est	296	+4 %	+7 %	47	100	59	59	16 %	22 %	28 %	40 %	45 %
Hauts-de-France	223	-16 %	-13 %	40	73	59	46	18 %	20 %	33 %	44 %	36 %
Ile-de-France	263	-2 %	-1 %	22	35	29	30	27 %	19 %	23 %	35 %	27 %
Normandie	195	+23 %	+13 %	51	114	60	57	21 %	18 %	29 %	39 %	41 %
Nouvelle-Aquitaine	376	+2 %	+4 %	57	128	76	68	21 %	19 %	33 %	43 %	44 %
Occitanie	389	+7 %	0 %	57	119	68	67	23 %	19 %	29 %	41 %	45 %
Pays-de-la-Loire	184	-7 %	-6 %	46	103	60	56	21 %	18 %	39 %	48 %	42 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	297	+15 %	-2 %	53	127	74	51	38 %	21 %	29 %	43 %	40 %
France métropolitaine	3 193	+1 %	-2 %	46	93	56	57	22 %	19 %	30 %	41 %	41 %

* Données non labellisées
Population 2024 : source INSEE

Exemple de lecture, pour la région Auvergne-Rhône-Alpes :

- il y a eu 413 personnes tuées en 2024. L'évolution entre 2024 et 2023 est une hausse de + 4 %. L'évolution par rapport à 2019 est une baisse de - 8 %.
- sur les années 2020-2024, il y a en moyenne par an 46 personnes tuées par million d'habitants et 96 jeunes tués âgés de 18 à 24 ans ramenés à leur population ;
- sur les années 2020-2024, 24 % des personnes tuées l'ont été en 2RM ;
- sur les années 2020-2024, 19 % des personnes tuées l'ont été dans un accident avec un conducteur novice (moins de 2 ans de permis) ;
- sur les années 2020-2024, parmi les accidents où l'alcoolémie des conducteurs est connue, 28 % des personnes tuées l'ont été dans un accident où au moins un conducteur avait un taux supérieur à 0,5 g/l.

Accidents liés au travail



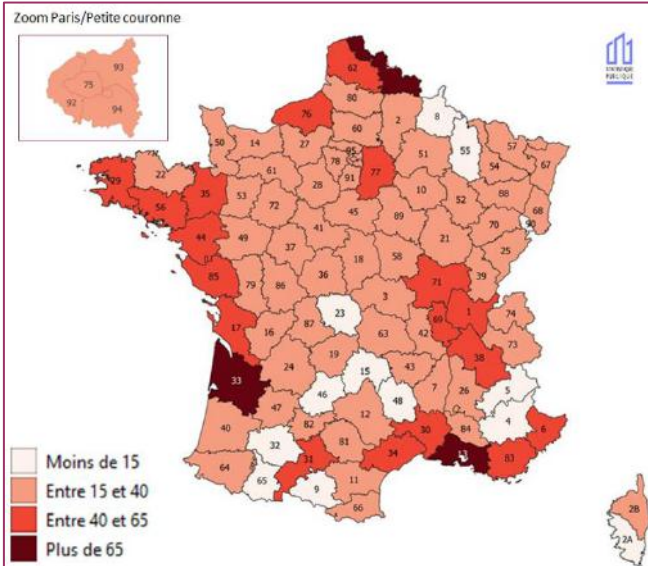
	Personnes tuées en 2024			Part des personnes tuées sur la période 2020-2024 ...				
	dans un acc avec usager en trajet domicile-travail ou professionnel (%) / acc trajet connu (nouvelle méthode)	en trajet domicile-travail	en trajet professionnel	en trajet domicile-travail / trajet connu	en 2RM parmi les tués en trajet domicile-travail	en trajet professionnel / trajet connu	en VU parmi les tués en trajet professionnel	en PL parmi les tués en trajet professionnel
Auvergne-Rhône-Alpes	42 %	39	13	13 %	39 %	4 %	15 %	30 %
Bourgogne-Franche-Comté	38 %	16	10	8 %	34 %	6 %	16 %	43 %
Bretagne	39 %	19	4	10 %	34 %	5 %	9 %	21 %
Centre-Val de Loire	43 %	11	5	12 %	20 %	6 %	25 %	28 %
Corse	43 %	7	0	9 %	0 %	3 %	0 %	0 %
Grand Est	41 %	31	12	13 %	20 %	7 %	40 %	33 %
Hauts-de-France	48 %	27	7	13 %	29 %	5 %	25 %	27 %
Ile-de-France	62 %	41	9	19 %	39 %	6 %	25 %	32 %
Normandie	45 %	15	7	14 %	39 %	6 %	19 %	21 %
Nouvelle-Aquitaine	37 %	27	17	11 %	33 %	6 %	31 %	23 %
Occitanie	39 %	39	14	12 %	36 %	5 %	16 %	34 %
Pays-de-la-Loire	41 %	20	6	15 %	34 %	4 %	18 %	32 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	37 %	22	6	12 %	59 %	4 %	29 %	21 %
France métropolitaine	42 %	314	110	13 %	36 %	5 %	23 %	29 %

Exemple de lecture, pour la région Auvergne-Rhône-Alpes :

- en 2024, 42 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant au moins un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel. Cette part est calculée par rapport au nombre de tués pour lesquels les motifs de trajets des personnes impliquées dans les accidents sont connus. C'est une **nouvelle méthode** : les bilans précédents calculaient cette part sur l'ensemble des tués.
- en 2024, il y a eu 39 personnes tuées alors qu'elles étaient en trajet domicile-travail et 13 alors qu'elles étaient en trajet professionnel ;
- sur la période 2020-2024, les personnes tuées en trajet domicile-travail représentent 13 % des personnes tuées. Parmi elles, 39 % étaient en 2RM ;
- sur la période 2020-2024, les personnes tuées en trajet professionnel représentent 4 % des personnes tuées. Parmi elles, 15 % étaient dans un véhicule utilitaire et 30 % dans un poids lourd.

Les départements de France métropolitaine

Nombre de personnes tuées par an et par département en moyenne (2020-2024)



Sur la période 2020 à 2024, le nombre moyen annuel de tués par département varie de 5 à 101. La moyenne est de 31 décès, la médiane est de 29. Deux tiers des départements comptent entre 15 et 40 tués. 13 enregistrent moins de 15 décès (souvent les moins peuplés), tandis que 21 dépassent 40.

Mortalité par million d'habitants

Entre 2020 et 2024, le nombre moyen de personnes tuées par million d'habitants et par an, en France métropolitaine est de 46. Ce taux varie de 13 dans les Hauts-de-Seine à 101 en Haute-Marne.

Chez les 18-24 ans, la mortalité atteint en moyenne 93 tués par million d'habitants. Elle varie de 23 dans la Seine-Saint-Denis à 285 dans les Hautes-Alpes.

Chez les 65 ans et plus, on compte en moyenne 57 tués par million d'habitants. Le taux varie de 17 en Seine-Saint-Denis à 128 en Haute-Corse.

Typologies d'accidents (2020-2024)

En France métropolitaine, 14 % des personnes tuées sont des **piétons** sur la période 2020-2024. Cette part dépasse 30 % dans 4 départements : Paris (45 %), la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne (36 % chacun) et les Hauts-de-Seine (33 %).

Les cyclistes et les usagers des **EDPm** représentent en moyenne 8 % des décès. Cette proportion dépasse les 10 % dans un quart des départements, et est maximale dans les Côtes-d'Armor (16 %) et les Hautes-Pyrénées (18 %).

Les deux-roues motorisés (2RM) comptent pour 22 % des personnes tuées. Ce taux varie de 9 % dans le Gers à 50 % dans les Alpes-Maritimes.

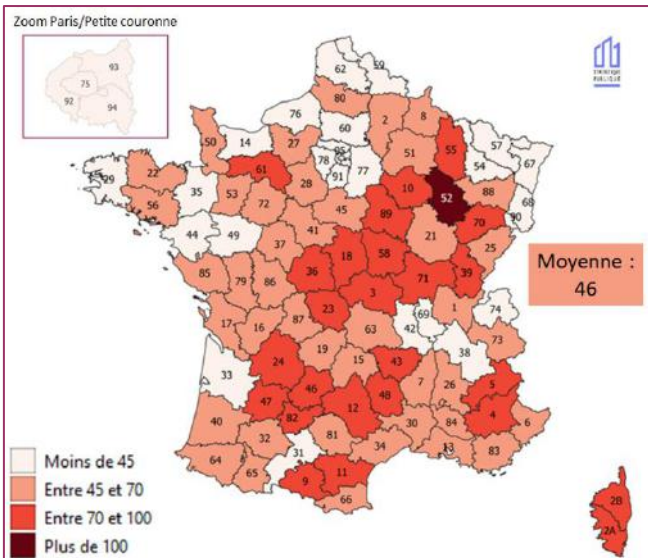
41 % des décès surviennent dans des **accidents sans tiers**. Cette part dépasse 50 % dans 17 départements. La part est la plus élevée dans les 5 départements suivants : les Ardennes (55 %), la Haute Corse (55 %), l'Indre (55 %), la Lozère (67 %) et la Creuse (70 %).

30 % des personnes tuées l'ont été dans un accident impliquant un **conducteur alcoolisé**. Ce taux est le plus faible dans les Alpes-de-Haute-Provence (15 %) et il est supérieur à 40 % dans neuf départements, allant jusqu'à 49 % en Corse-du-Sud.

La part des tués dans un accident impliquant un conducteur **sous l'influence de l'alcool et/ou des stupéfiants** représente 41 % des décès. Ce taux dépasse 50 % dans 7 départements : l'Aube (59%), la Corse-du-Sud et la Loire-Atlantique (55%), l'Ardèche (53%), le Cher (52%) la Gironde et la Vendée (51%).

81 % des personnes tuées le sont dans **leur département de résidence**. Ce taux dépasse 90 % dans 6 départements : les Vosges (91 %), les Alpes-Maritimes (92 %), le Bas-Rhin (92 %), les Pyrénées-Orientales (92 %), la Moselle (93 %) et les Ardennes (94 %).

Mortalité par million d'habitants par an et par département (2020-2024)

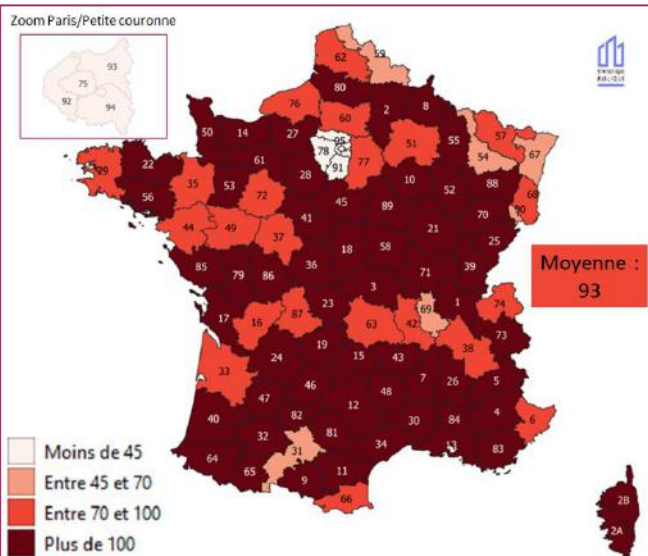


Chaque département possède son **Document Général d'Orientations 2023-2027**. Piloté par le Préfet du département, il contient un diagnostic des enjeux spécifiques du territoire sur les 5 ans 2018-2022, rédigé par l'Observatoire départemental de sécurité routière (ODSR), et identifie les orientations partagées avec les partenaires locaux concernant la politique locale de sécurité routière sur les 5 ans à venir 2023-2027.

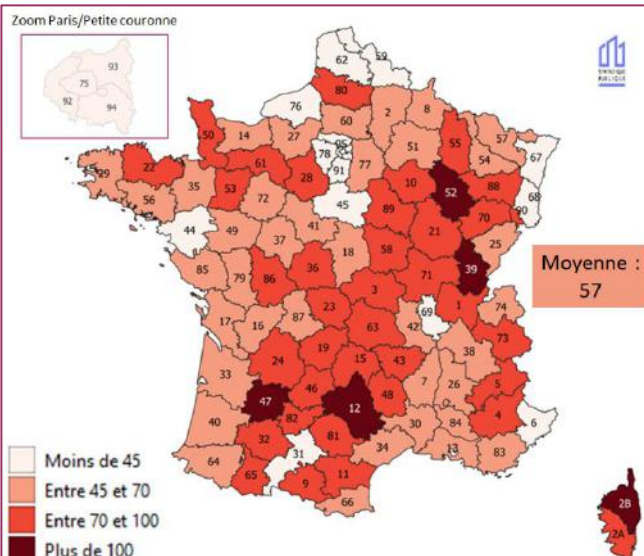
Les DGO signés sont en ligne sur les sites des préfectures et ici :

https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere?field_theme_target_id=688

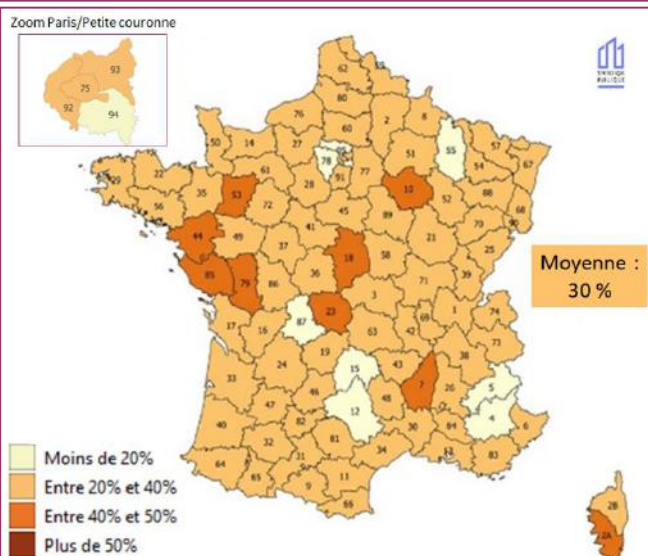
Nombre de 18-24 ans tués par million d'habitants de cette classe d'âge (2020-2024)



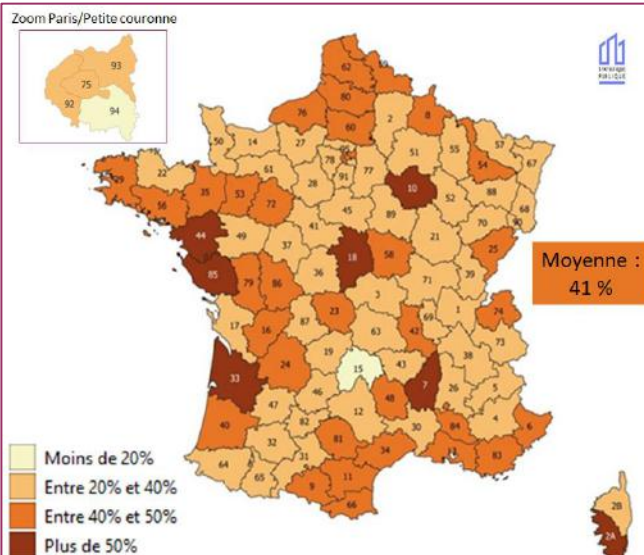
Nombre de 65 ans et plus tués par million d'habitants de cette classe d'âge (2020-2024)



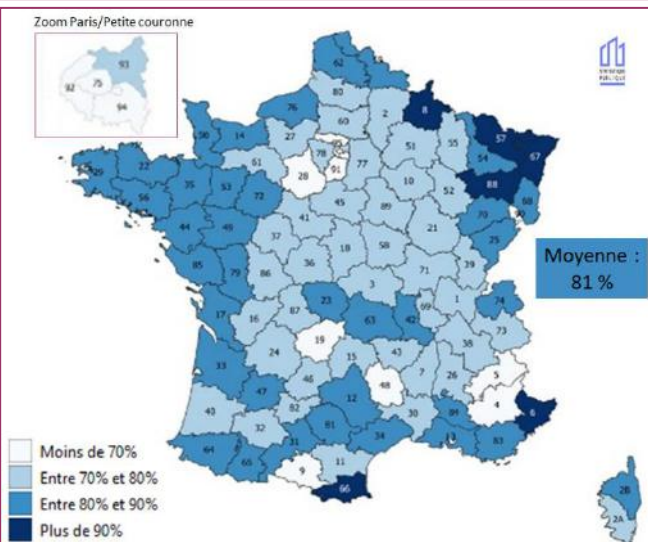
Part des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé (2020-2024)



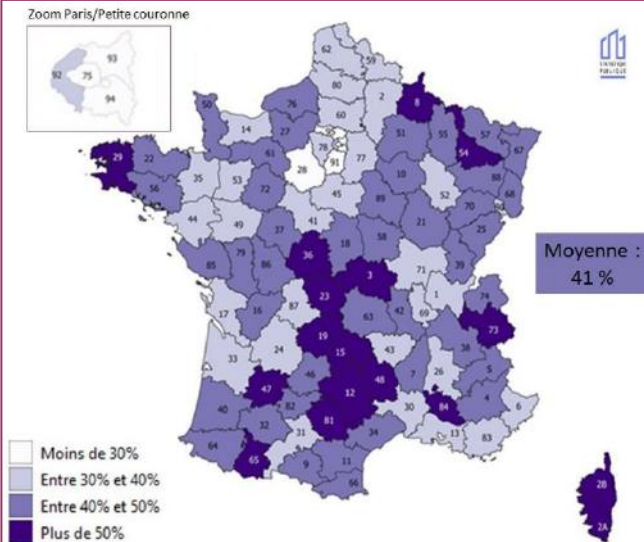
Part des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé et/ou sous l'emprise de stupéfiants (2020-2024)



Part des personnes tuées dont l'accident a eu lieu dans le département de leur résidence (2020-2024)



Part des personnes tuées dans un accident avec un véhicule seul sans piéton (2020-2024)



Indicateurs départementaux et des territoires d'Outre-mer



	Personnes tuées								en moyenne 2020-2024 part dans la mortalité des personnes tuées ...				
	Total 2024	Total 2023	Evolution 2024/2019	taux moyen 2020-2024				en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué ou alcoolisé / alcool drogue connu	dans un accident avec véhicule seul sans piéton	
				tous âges pour 1 million habitants (pop. 2024)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2024)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2024)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2024)						
1	Ain	44	41	+ 29 %	61	108	72	84	23 %	14 %	28 %	36 %	40 %
2	Aisne	30	30	- 3 %	61	125	96	53	11 %	14 %	30 %	36 %	37 %
3	Allier	27	20	+ 17 %	74	151	137	81	18 %	16 %	23 %	33 %	54 %
4	Alpes-de-Haute-Provence	11	14	- 35 %	88	174	91	89	38 %	16 %	15 %	29 %	50 %
5	Hautes-Alpes	13	13	- 28 %	82	285	104	77	24 %	33 %	20 %	31 %	43 %
6	Alpes-Maritimes	55	54	- 5 %	46	99	79	42	50 %	19 %	28 %	46 %	34 %
7	Ardèche	24	26	- 27 %	63	146	92	54	33 %	19 %	43 %	53 %	50 %
8	Ardennes	13	19	- 41 %	56	177	90	67	16 %	19 %	30 %	41 %	55 %
9	Ariège	15	8	+ 36 %	81	235	84	97	17 %	14 %	26 %	42 %	43 %
10	Aube	36	36	+ 64 %	85	190	149	95	14 %	20 %	44 %	59 %	42 %
11	Aude	42	30	+ 17 %	83	186	144	79	20 %	17 %	35 %	45 %	47 %
12	Aveyron	23	18	+ 28 %	80	221	46	111	22 %	15 %	16 %	29 %	52 %
13	Bouches-du-Rhône	115	89	+ 12 %	48	115	68	47	36 %	22 %	27 %	43 %	38 %
14	Calvados	32	33	- 16 %	43	107	31	58	22 %	18 %	23 %	28 %	33 %
15	Cantal	13	6	+ 30 %	63	136	111	79	24 %	13 %	16 %	19 %	51 %
16	Charente	25	24	+ 67 %	59	91	111	67	20 %	19 %	35 %	42 %	47 %
17	Charente-Maritime	41	47	- 28 %	64	151	102	68	22 %	22 %	32 %	40 %	38 %
18	Cher	25	41	+ 14 %	78	179	160	67	21 %	18 %	46 %	52 %	47 %
19	Corrèze	16	15	+220 %	67	102	97	74	20 %	13 %	26 %	31 %	54 %
2A	Corse-du-Sud	19	10	+111 %	82	229	88	81	46 %	26 %	49 %	55 %	51 %
2B	Haute-Corse	22	22	+ 5 %	93	158	89	128	32 %	22 %	32 %	33 %	55 %
21	Côte-d'Or	20	23	- 33 %	51	102	65	78	15 %	17 %	26 %	35 %	49 %
22	Côtes-d'Armor	34	51	- 11 %	62	132	74	78	15 %	16 %	24 %	34 %	46 %
23	Creuse	9	12	+ 29 %	70	186	146	87	23 %	10 %	42 %	45 %	70 %
24	Dordogne	38	31	+ 58 %	72	163	120	83	21 %	19 %	31 %	46 %	40 %
25	Doubs	27	26	- 10 %	46	111	62	65	13 %	21 %	33 %	42 %	45 %
26	Drôme	40	27	+ 18 %	62	165	78	60	26 %	22 %	24 %	36 %	39 %
27	Eure	42	33	+ 27 %	59	139	87	58	20 %	24 %	29 %	38 %	41 %
28	Eure-et-Loir	38	26	+ 19 %	61	128	64	80	11 %	33 %	20 %	34 %	28 %
29	Finistère	37	44	- 3 %	43	82	51	59	22 %	17 %	33 %	44 %	54 %
30	Gard	63	56	+ 17 %	63	175	94	63	19 %	20 %	28 %	38 %	40 %
31	Haute-Garonne	52	50	- 17 %	36	56	44	44	29 %	18 %	26 %	39 %	38 %
32	Gers	16	13	- 24 %	66	188	151	75	9 %	11 %	22 %	33 %	48 %
33	Gironde	83	70	+ 6 %	44	98	45	49	26 %	20 %	37 %	51 %	40 %
34	Hérault	58	71	- 16 %	51	100	67	51	29 %	24 %	33 %	47 %	43 %
35	Ille-et-Vilaine	51	42	+ 21 %	38	77	51	54	18 %	16 %	34 %	44 %	38 %
36	Indre	16	23	- 6 %	72	103	84	94	12 %	21 %	25 %	35 %	55 %
37	Indre-et-Loire	29	39	+ 12 %	50	97	51	57	18 %	19 %	28 %	38 %	41 %
38	Isère	60	52	- 23 %	40	86	48	52	19 %	18 %	27 %	38 %	42 %
39	Jura	35	31	+133 %	98	184	134	111	22 %	16 %	21 %	27 %	49 %
40	Landes	33	29	+ 18 %	65	223	81	59	17 %	16 %	32 %	48 %	49 %
41	Loir-et-Cher	19	17	- 39 %	63	155	45	69	20 %	21 %	28 %	36 %	36 %
42	Loire	35	31	+ 46 %	42	96	64	62	21 %	22 %	34 %	43 %	50 %
43	Haute-Loire	11	18	- 27 %	76	234	94	91	24 %	22 %	22 %	28 %	40 %
44	Loire-Atlantique	50	56	- 30 %	37	96	44	41	21 %	19 %	42 %	55 %	39 %
45	Loiret	43	27	+ 23 %	49	110	47	42	15 %	19 %	28 %	36 %	38 %
46	Lot	17	13	+ 6 %	73	121	70	91	28 %	13 %	26 %	33 %	48 %
47	Lot-et-Garonne	23	32	0 %	79	184	84	106	12 %	17 %	31 %	39 %	52 %
48	Lozère	3	11	- 25 %	86	153	86	95	21 %	15 %	34 %	43 %	67 %
49	Maine-et-Loire	41	36	+ 28 %	40	79	48	53	20 %	20 %	32 %	39 %	34 %
50	Manche	35	30	- 5 %	60	141	65	71	14 %	11 %	31 %	39 %	42 %
51	Marne	34	40	- 13 %	58	90	75	64	12 %	25 %	30 %	40 %	43 %
52	Haute-Marne	21	18	+ 75 %	101	250	83	114	11 %	28 %	23 %	36 %	39 %
53	Mayenne	17	19	+113 %	58	111	98	92	15 %	16 %	44 %	48 %	40 %
54	Meurthe-et-Moselle	24	33	- 17 %	41	60	48	54	16 %	19 %	26 %	45 %	51 %
55	Meuse	20	11	+ 18 %	74	190	80	88	21 %	17 %	19 %	28 %	47 %
56	Morbihan	49	44	- 8 %	53	112	75	70	16 %	20 %	39 %	47 %	47 %
57	Moselle	46	37	0 %	36	96	39	49	16 %	23 %	30 %	39 %	43 %



	Personnes tuées								en moyenne 2020-2024 part dans la mortalité des personnes tuées ...				
	total 2024	total 2023	Evolution 2024/2019	taux moyen 2020-2024				en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué ou alcoolisé / alcool drogue	dans un accident avec un véhicule seul sans piéton	
				tous âges pour 1 million habitants (pop. 2024)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2024)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2024)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2024)						
58	Nièvre	19	16	+ 6 %	97	234	114	97	9 %	21 %	37 %	42 %	48 %
59	Nord	71	94	- 22 %	33	50	40	41	20 %	21 %	31 %	41 %	34 %
60	Oise	35	39	- 15 %	42	92	81	47	19 %	21 %	33 %	44 %	36 %
61	Orne	27	21	- 10 %	87	202	96	91	19 %	15 %	29 %	36 %	41 %
62	Pas-de-Calais	48	74	- 21 %	37	81	58	36	17 %	22 %	33 %	49 %	36 %
63	Puy-de-Dôme	37	45	- 18 %	51	99	49	76	25 %	24 %	29 %	40 %	43 %
64	Pyrénées-Atlantiques	31	42	- 33 %	53	144	58	65	22 %	23 %	31 %	38 %	43 %
65	Hautes-Pyrénées	11	12	+ 57 %	62	124	45	89	19 %	15 %	27 %	31 %	51 %
66	Pyrénées-Orientales	31	34	+ 3 %	56	99	56	54	26 %	20 %	30 %	50 %	47 %
67	Bas-Rhin	47	35	+ 12 %	33	60	41	44	20 %	23 %	21 %	35 %	42 %
68	Haut-Rhin	27	36	+ 8 %	37	85	55	44	15 %	21 %	23 %	35 %	45 %
69	Rhône	52	57	- 15 %	28	49	28	39	25 %	18 %	21 %	38 %	34 %
70	Haute-Saône	12	21	- 25 %	77	177	120	92	16 %	10 %	32 %	39 %	46 %
71	Saône-et-Loire	39	57	- 19 %	75	141	71	89	20 %	17 %	25 %	34 %	38 %
72	Sarthe	26	29	- 37 %	46	88	82	59	24 %	15 %	33 %	42 %	47 %
73	Savoie	24	36	- 23 %	57	161	89	72	23 %	20 %	34 %	40 %	52 %
74	Haute-Savoie	46	38	- 27 %	44	99	43	67	26 %	16 %	32 %	42 %	43 %
75	Paris	31	33	- 9 %	19	23	19	33	29 %	11 %	29 %	42 %	22 %
76	Seine-Maritime	59	41	+ 69 %	39	85	55	39	25 %	18 %	34 %	47 %	45 %
77	Seine-et-Marne	71	63	+ 0 %	41	77	52	53	19 %	22 %	23 %	33 %	32 %
78	Yvelines	31	52	+ 11 %	26	35	45	34	29 %	19 %	20 %	34 %	33 %
79	Deux-Sèvres	29	24	- 22 %	59	161	116	69	25 %	23 %	42 %	49 %	45 %
80	Somme	39	30	+ 18 %	63	106	97	78	20 %	19 %	39 %	50 %	38 %
81	Tarn	33	24	- 6 %	65	173	70	76	15 %	18 %	27 %	45 %	52 %
82	Tarn-et-Garonne	25	24	- 4 %	81	227	86	86	18 %	20 %	32 %	39 %	47 %
83	Var	62	59	- 15 %	54	134	87	52	40 %	20 %	34 %	46 %	39 %
84	Vaucluse	41	29	+ 21 %	62	179	52	58	27 %	22 %	30 %	45 %	52 %
85	Vendée	50	57	+ 16 %	65	167	82	64	24 %	20 %	41 %	51 %	48 %
86	Vienne	30	23	+ 30 %	59	120	100	88	12 %	17 %	33 %	45 %	42 %
87	Haute-Vienne	18	21	+ 0 %	52	71	64	63	23 %	12 %	19 %	25 %	39 %
88	Vosges	28	20	+ 27 %	62	178	88	73	23 %	23 %	26 %	36 %	49 %
89	Yonne	22	35	- 46 %	87	270	135	88	19 %	24 %	31 %	39 %	49 %
90	Territoire de Belfort	1	8	- 89 %	37	66	64	81	38 %	12 %	28 %	29 %	38 %
91	Essonne	25	31	- 17 %	26	43	41	30	22 %	19 %	24 %	29 %	22 %
92	Hauts-de-Seine	23	17	- 8 %	13	24	19	23	36 %	17 %	22 %	43 %	32 %
93	Seine-Saint-Denis	29	23	- 3 %	16	23	28	17	35 %	16 %	28 %	48 %	26 %
94	Val-de-Marne	23	17	- 15 %	15	25	15	22	36 %	22 %	16 %	31 %	17 %
95	Val-d'Oise	30	32	+ 36 %	22	41	29	30	24 %	20 %	17 %	29 %	25 %
	France métropolitaine	3 193	3 167	- 2 %	46	93	56	57	22 %	19 %	30 %	41 %	41 %
971	Guadeloupe	54	40	+ 15 %	136	378	286	101	32 %	17 %	49 %	60 %	33 %
972	Martinique	24	24	- 11 %	74	229	233	45	53 %	12 %	55 %	64 %	36 %
973	Guyane	34	34	- 3 %	117	179	236	113	36 %	14 %	46 %	61 %	22 %
974	La Réunion	40	30	+ 3 %	45	76	94	56	36 %	16 %	43 %	55 %	41 %
976	Mayotte	8	7	- 43 %	33	30	42	94	38 %	23 %	31 %	36 %	19 %
	Ensemble des DROM	160	135	- 1 %	73	148	152	70	38 %	16 %	47 %	58 %	32 %
975	Saint-Pierre-et-Miquelon*	0	0	ND	33	0	0	0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
977	Saint-Barthélemy**,**	3	1	ND	233	549	348	225	55 %	27 %	55 %	82 %	45 %
978	Saint-Martin**,**	2	7	- 80 %	125	714	304	85	77 %	9 %	53 %	83 %	36 %
986	Wallis-et-Futuna**,**	3	3	NS	180	952	0	0	0 %	0 %	88 %	88 %	73 %
987	Polynésie française**,**	38	34	+ 31 %	124	137	383	200	52 %	14 %	57 %	70 %	48 %
988	Nouvelle-Calédonie**,**	33	51	- 37 %	179	469	294	198	7 %	9 %	57 %	72 %	54 %
	Ensemble COM-NC*	79	96	- 14 %	151	323	316	188	29 %	11 %	57 %	72 %	51 %
	Total OM*	239	231	- 6 %	89	192	187	84	35 %	14 %	51 %	64 %	39 %
	France métropolitaine+DROM	3 353	3 302	- 2 %	47	94	59	57	23 %	19 %	31 %	42 %	41 %
	France métropolitaine+OM*	3 432	3 398	- 2 %	47	97	62	58	23 %	19 %	31 %	42 %	41 %

Source : Insee-Population 2024 estimée au 1^{er} janvier 2025.

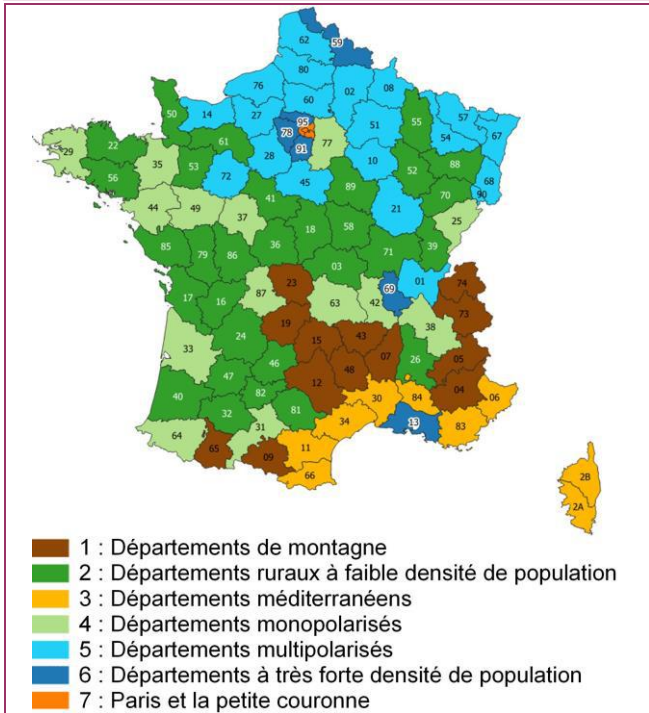
Remarques : certains départements ou COM ont un nombre de personnes tuées qui est faible. Les conclusions seront donc à nuancer, notamment pour Mayotte, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis-et-Futuna.

* Données non labellisées concernant la drogue et pour tous les indicateurs sur les COM-NC.

** Population du dernier recensement : 2021 pour Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy et Saint-Martin, 2023 pour Wallis-et-Futuna, 2019 pour la Nouvelle-Calédonie, 2022 pour la Polynésie française.

Les familles de départements

Classification des départements de France métropolitaine selon leur famille d'appartenance



Source : ONISR. (2024, 29 octobre). *Les familles de départements des ILSR*. <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/les-indicateurs-de-mon-departement-ou-de-ma-region/les-familles-de-departements-des-indicateurs-locaux-de-securite-routiere-ilsr>

Les familles de départements¹ permettent de comparer les indicateurs d'un département à ceux de départements présentant des caractéristiques similaires.

En 2024, les **départements de montagne** et les **départements ruraux ou peu denses** représentent plus de 33% de la mortalité. Pour la période 2020-2024, la mortalité dans ces départements (familles 1 et 2) a des caractéristiques similaires :

- un taux élevé de personnes tuées par million d'habitants tous âges confondus et pour les 18-24 ans, les 25-34 ans et les 65 ans et plus ;
- une part importante de personnes tuées dans des accidents sans tiers : famille 1 à 49 % et famille 2 à 45 %.

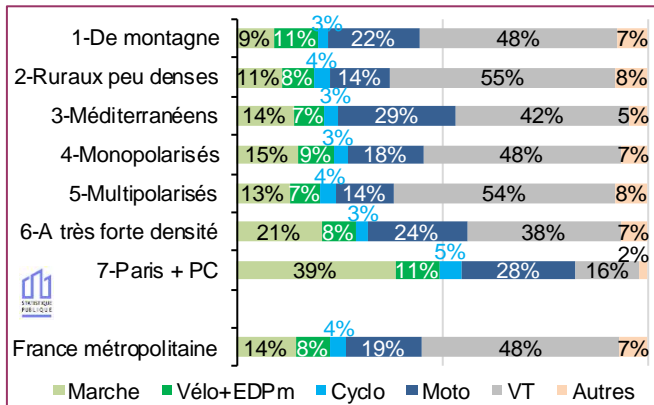
Dans les **départements méditerranéens**, la mortalité se distingue par une forte implication des 2RM (32 % des décès contre 22 % en France métropolitaine) mais aussi avec des taux élevés chez les 18-24 ans (131 tués/Mhab) et 25-34 ans (79 tués/Mhab).

Pour 2020 et 2024, les **départements monopolarisés et multipolarisés** ont des indicateurs très proches de la moyenne nationale.

Les 6 **départements à très forte densité de population** représentent 10 % des tués en 2024. Sur 2020-2024, leur mortalité rapportée à la population est inférieure à la moyenne nationale. La mortalité en agglomération (45 %) et sur autoroute (14 %) ou la part des piétons tués (21 %) sont plus élevées dans ces départements que la moyenne (resp. 32 %, 8 % et 14 %).

Paris et sa petite couronne se caractérisent par une mortalité en forte augmentation par rapport à 2023 et un taux de mortalité par million d'habitants trois fois inférieur à la moyenne nationale. Les usagers vulnérables tués (piétons, cyclistes, EDPm et 2RM) sont sur-représentés (82 % contre 45 % en moyenne). La part des présumés responsables parmi les tués est la plus élevée pour les RM et les EDPm (80 % et 94 %).

Répartition des tués par mode de déplacement et famille de département de l'accident (2020-2024)



¹ au sens de circonscriptions administratives

	Personnes tuées								En moyenne 2020-2024, part dans la mortalité des personnes tuées...				
	2024		Evolutions		Taux moyen 2020-2024 pour 1 million d'hab de la catégorie d'âge (pop. 2024)				en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué ou alcoolisé / alcool drogue connu*	dans un accident avec un véhicule seul sans piéton
	total par famille	en moy. par dépt de la famille	2024/2023	2024/2019	tous âges	des 18-24 ans	des 25-34 ans	des 65 ans et plus					
1 - De montagne	219	17	- 4 %	- 8 %	63	154	73	80	25 %	17 %	28 %	37 %	49 %
2 - Ruraux peu denses	845	28	+ 0 %	+ 2 %	69	161	93	78	18 %	19 %	31 %	40 %	45 %
3 - Méditerranéens	393	44	+ 8 %	+ 2 %	58	131	79	57	32 %	21 %	32 %	45 %	43 %
4 - Monopolarisés	622	44	+ 1 %	- 6 %	42	87	50	55	22 %	20 %	31 %	41 %	41 %
5 - Multipolarisés	684	34	+ 2 %	+ 1 %	46	96	63	55	18 %	20 %	30 %	41 %	41 %
6 - A très forte densité	324	54	- 9 %	- 3 %	32	57	42	39	27 %	21 %	25 %	38 %	33 %
7 - Paris et PC	106	27	+ 18 %	- 9 %	16	24	20	25	33 %	16 %	25 %	41 %	24 %
France métropolitaine	3 193	33	+ 1 %	- 2 %	46	93	56	57	22 %	19 %	30 %	41 %	41 %

* Données non labélisées.

Population de la France métropolitaine au 1^{er} janvier 2024. Estimations de l'Insee arrêtées à fin 2024.

Indicateurs urbains de sécurité routière (hors autoroute)



Communautés d'agglomération, urbaines et métropoles (plus de 150 000 hab en France métropolitaine, principales CA des DROM) (population 2021) *	Population municipale 2022, au 1er janvier 2024	Personnes tuées ...					Moyenne T 2020-2024	Tués par million d'habitants moyenne annuelle 2020 - 2024	En moyenne 2020-2024, part dans la mortalité des personnes tuées...				
		en 2024	en 2023	en 2022	en 2021	en 2020			piétons	en vélo	en 2RM	dans un accident avec cond. novice (< 2 ans de permis)	dans un accident avec cond. alcoolisé / alcool connu
Paris et petite couronne	6 828 726	83	77	89	111	99	92	13	41 %	9 %	31 %	15 %	24 %
Grande Couronne de Paris **	5 464 840	126	146	146	141	118	135	25	20 %	5 %	23 %	19 %	21 %
Métropole d'Aix-Marseille-Provence	1 922 626	89	62	79	66	64	72	37	17 %	4 %	39 %	21 %	29 %
Métropole de Lyon	1 433 613	25	31	22	37	24	28	19	26 %	12 %	27 %	18 %	23 %
Métropole Européenne de Lille	1 194 040	23	23	31	25	17	24	20	34 %	9 %	21 %	14 %	30 %
Bordeaux Métropole	843 738	21	14	22	14	18	18	21	24 %	11 %	38 %	22 %	27 %
Toulouse Métropole	832 348	17	12	15	13	18	15	18	32 %	9 %	40 %	15 %	23 %
Nantes Métropole	683 981	14	20	16	13	10	15	21	25 %	4 %	23 %	22 %	42 %
Métropole Nice Côte d'Azur	568 596	29	29	21	20	22	24	43	23 %	6 %	50 %	17 %	20 %
Eurométropole de Strasbourg	517 386	13	6	7	12	9	9	18	32 %	9 %	28 %	21 %	23 %
Montpellier Méditerranée Métropole	516 657	13	16	15	17	11	14	28	25 %	6 %	29 %	25 %	25 %
Métropole Rouen Normandie	500 703	17	9	29	14	5	15	30	24 %	7 %	19 %	20 %	38 %
Rennes Métropole	473 973	19	8	11	13	12	13	27	24 %	16 %	16 %	16 %	27 %
Métropole Toulon-Provence-Méditerranée	449 782	7	16	10	12	12	11	25	21 %	7 %	42 %	23 %	31 %
Grenoble-Alpes-Métropole	449 509	10	8	13	13	2	9	20	24 %	22 %	15 %	9 %	35 %
Saint-Etienne Métropole	407 700	8	6	17	9	2	8	21	21 %	10 %	17 %	19 %	24 %
CA du Pays Basque	325 721	12	16	24	14	15	16	50	15 %	7 %	30 %	15 %	37 %
CU Angers Loire Métropole	308 806	13	10	7	2	4	7	23	42 %	19 %	11 %	19 %	10 %
Tours Métropole Val de Loire	299 019	6	7	7	6	4	6	20	53 %	3 %	20 %	23 %	13 %
CU du Grand Reims	297 492	12	5	8	10	7	8	28	7 %	10 %	19 %	33 %	41 %
Clermont Auvergne Métropole	296 677	7	9	7	9	8	8	27	33 %	13 %	18 %	18 %	19 %
Orléans Métropole	293 673	11	10	8	8	5	8	29	26 %	21 %	10 %	17 %	54 %
SMAU Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle ***	287 215	6	9	12	11	6	9	31	11 %	16 %	18 %	14 %	41 %
CU Perpignan Méditerranée Métropole	277 926	9	15	19	8	12	13	45	19 %	11 %	17 %	21 %	38 %
CU Caen la Mer	277 248	7	2	10	3	6	6	20	39 %	0 %	25 %	18 %	24 %
CA de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane	275 736	7	14	10	8	3	8	30	12 %	0 %	36 %	17 %	31 %
CA Mulhouse Alsace Agglomération	272 950	2	8	5	2	7	5	18	33 %	8 %	17 %	13 %	28 %
CU Le Havre Seine Métropole	266 929	8	11	15	10	6	10	37	22 %	2 %	42 %	20 %	26 %
CA de Nîmes Métropole	261 624	12	12	10	10	10	11	41	22 %	6 %	22 %	13 %	21 %
Dijon Métropole	258 630	4	6	2	7	7	5	20	27 %	8 %	19 %	19 %	24 %
Métropole du Grand Nancy	258 208	2	4	3	4	2	3	12	20 %	27 %	13 %	13 %	38 %
CA de Lens - Liévin	242 591	4	13	4	3	4	6	23	25 %	14 %	25 %	21 %	22 %
Metz Métropole	230 314	5	7	5	0	3	4	17	25 %	10 %	5 %	30 %	13 %
CA Valence Romans Agglo	224 841	14	7	3	11	9	9	39	18 %	7 %	30 %	9 %	32 %
Brest Métropole	213 403	2	2	2	5	3	3	13	36 %	0 %	50 %	7 %	33 %
CA du Grand Annecy	211 259	8	7	8	5	2	6	28	23 %	17 %	17 %	13 %	17 %
CU Le Mans Métropole	209 651	7	11	5	3	4	6	29	23 %	10 %	30 %	7 %	33 %
CA Lorient Agglomération	208 113	6	7	9	6	4	6	31	28 %	19 %	25 %	34 %	35 %
CU Limoges Métropole	207 147	6	7	2	9	3	5	26	15 %	15 %	33 %	15 %	15 %
CU Grand Besançon Métropole	198 224	8	3	6	9	6	6	32	22 %	6 %	13 %	19 %	37 %
CA du Grand Avignon (COGA)	198 133	8	8	10	14	9	10	49	14 %	14 %	18 %	20 %	33 %
CU du Grand Poitiers	196 849	9	4	6	7	5	6	31	16 %	10 %	16 %	35 %	26 %
CU de Dunkerque	192 635	6	7	6	6	5	6	31	23 %	10 %	23 %	33 %	18 %
CA Valenciennes Métropole	191 885	8	6	2	10	2	6	29	29 %	11 %	14 %	7 %	21 %
CA de Sophia Antipolis	183 991	9	7	10	6	3	7	38	9 %	9 %	49 %	20 %	28 %
CA Amiens Métropole	182 854	13	6	7	5	1	6	35	22 %	9 %	13 %	3 %	21 %
CA de la Rochelle	181 057	6	6	10	4	7	7	36	18 %	15 %	18 %	18 %	35 %
CA du Cotentin	178 684	11	8	8	7	3	7	41	11 %	11 %	14 %	14 %	45 %
CA Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération	177 719	11	11	6	6	4	8	43	24 %	5 %	21 %	18 %	39 %
CA Troyes Champagne Métropole	175 540	8	13	6	6	7	8	46	8 %	10 %	20 %	28 %	50 %
CA Pau Béarn Pyrénées	166 794	5	9	6	7	5	6	38	25 %	31 %	16 %	22 %	14 %
CA de la Porte du Hainaut	158 351	2	7	4	2	4	4	24	5 %	11 %	47 %	37 %	53 %
CA Cannes Pays de Lérins	156 338	7	2	6	5	7	5	35	37 %	19 %	37 %	19 %	20 %
CA Saint-Brieuc Armor Agglomération	154 023	9	17	5	1	9	8	53	12 %	12 %	7 %	10 %	42 %
Moyenne		15	15	15	14	12	14	29	24 %	9 %	27 %	18 %	27 %
CA La Réunion - TCO	218 990	13	4	13	16	12	12	53	16 %	7 %	45 %	19 %	41 %
CA La Réunion - CINOR	216 588	12	5	8	8	9	8	39	29 %	7 %	40 %	21 %	21 %
CA La Réunion - CIVIS	183 641	6	11	15	11	10	11	58	21 %	9 %	32 %	11 %	55 %
CA Guyane - Centre Littoral	152 190	17	14	17	20	25	19	122	20 %	4 %	47 %	20 %	50 %
CA La Martinique - Centre	150 323	8	7	10	9	12	9	61	13 %	2 %	59 %	13 %	56 %
CA Guadeloupe - Cap Excellence	97 558	5	6	7	17	8	9	88	35 %	9 %	28 %	16 %	44 %
CA Mayotte - Dembeni - Mamoudzou****	87 285	1	0	6	5	6	4	41	17 %	0 %	50 %	39 %	30 %
Moyenne		9	7	11	12	12	10	34	21 %	7 %	47 %	19 %	46 %

CA : Communauté d'Agglomération - CU : Communauté Urbaine - SMAU : Syndicat Mixte de l'Aire Urbaine

* Communautés d'agglomération définies par l'INSEE au 1^{er} janvier 2024

** Regroupe toutes les communautés d'agglomération de la grande couronne (77, 78, 91, 95), y compris celles de moins de 150 000 habitants.

*** Regroupe la CA du grand Belfort, la CA Pays de Montbéliard Agglomération, la Communauté de Communes (CC) du Sud Territoire et la CC du Pays d'Héricourt

**** Mayotte : Données du recensement général de la population 2017

L'accidentalité dans les grands centres urbains

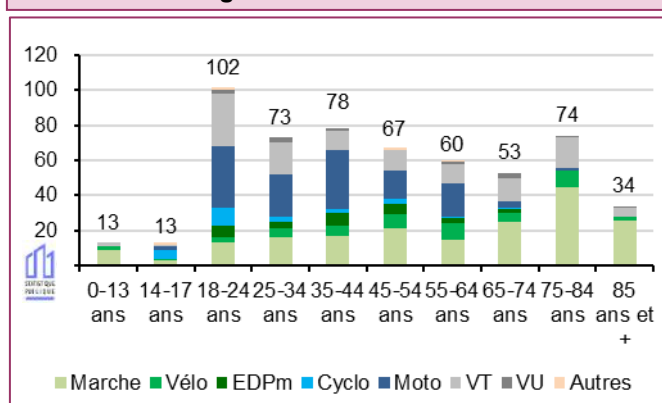
En 2024, 567 personnes sont décédées dans les grands centres urbains dont les trois quarts sur des voies en agglomération.

Evolution de la mortalité depuis 2019

2024	2023	2019	Evol. 2019-2024	Evol. 2023-2024
567	551	566	+ 0,2%	+ 2,9%
Evolution moyenne annuelle*			2019 à 2024	2010 à 2019
Tués grands centres urbains			0,0 %	- 0,9 %
Tués hors grands centres urbains			- 0,4 %	- 2,5 %
Tués France métropolitaine			- 0,3 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées dans les grands centres urbains a baissé en moyenne de 0,9 % par an.

Nombre de personnes tuées dans les grands centres urbains selon l'âge et le mode

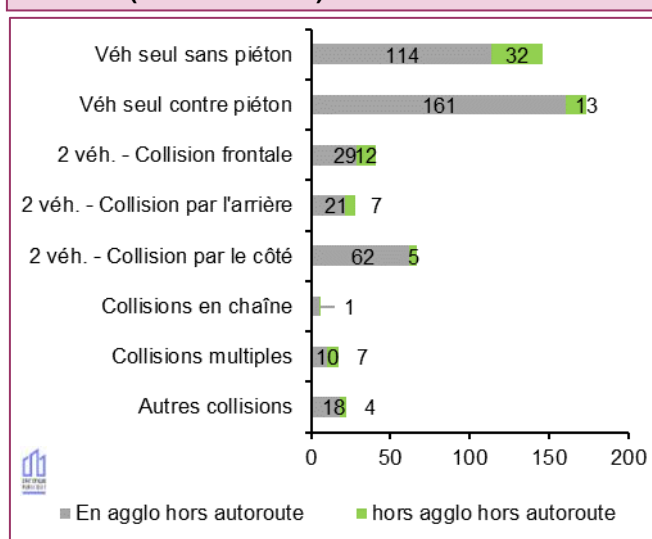


Répartition des personnes tuées dans les grands centres urbains selon le type de route

	En agglo	Hors agglo	Autoroute	Tous milieux
Autoroute	/	/	12%	11%
RN	1%	3%	/	4%
RD	14%	7%	/	21%
Voie communale	51%	2%	/	53%
Route métropolitaine	5%	2%	/	7%
Autre	3%	1%	/	3%
Tous réseaux	74%	14%	12%	100%

*Lecture : en 2024, dans les grands centres urbains, 16 % des personnes tuées l'ont été sur route départementale en agglomération.

Répartition des personnes tuées selon le type de collision (hors autoroute)



Cette page présente l'accidentalité en 2024 dans les grands centres urbains, en prenant comme référence le classement des niveaux de densité des communes réalisé par l'INSEE en 2025.

Les grands centres urbains représentent 700 communes sur les 34 936 communes présentes en France métropolitaine.

Avec 567 personnes tuées en 2024, les grands centres urbains concentrent **18 % de la mortalité routière pour 2 % de la superficie du territoire français et 37 % de la population française**. Par rapport à 2023, le nombre de personnes tuées est en hausse de + 2,9 % en 2024, soit 16 tués de plus.

De 2010 à 2019, la baisse de la mortalité dans les grands centres urbains a été 2,8 fois moins importantes que dans les autres communes. Depuis 2019, tendance à la baisse s'est ralentie avant de s'inverser en 2024, où l'on observe une hausse de + 2,9 % de la mortalité par rapport à 2023.

Dans ces grands centres urbains, 39 % des accidents mortels surviennent lors des mois de février, de juin, de septembre et d'octobre.

Le profil des personnes tuées

Les seniors (65 ans et plus) et les jeunes adultes (18 à 34 ans) sont les plus touchés par la mortalité routière : ils forment respectivement 28 % et 31 % des tués, représentant en tout 336 personnes décédées. Parmi les seniors tués, 60 % sont des piétons et 22 % des automobilistes. Chez les jeunes adultes tués, un tiers sont des motocyclistes et 27 % des automobilistes.

Les hommes représentent 78 % des tués sur la route. Un tiers d'entre eux ont de 18 à 44 ans et 22 % ont 65 ans et plus. Les piétons et les motocyclistes représentent respectivement, 28 % et 29 % des tués. La moitié des femmes tuées sur la route ont 65 ans ou plus. 54 % des femmes tuées sont piétonnes et un quart d'entre elles sont automobilistes.

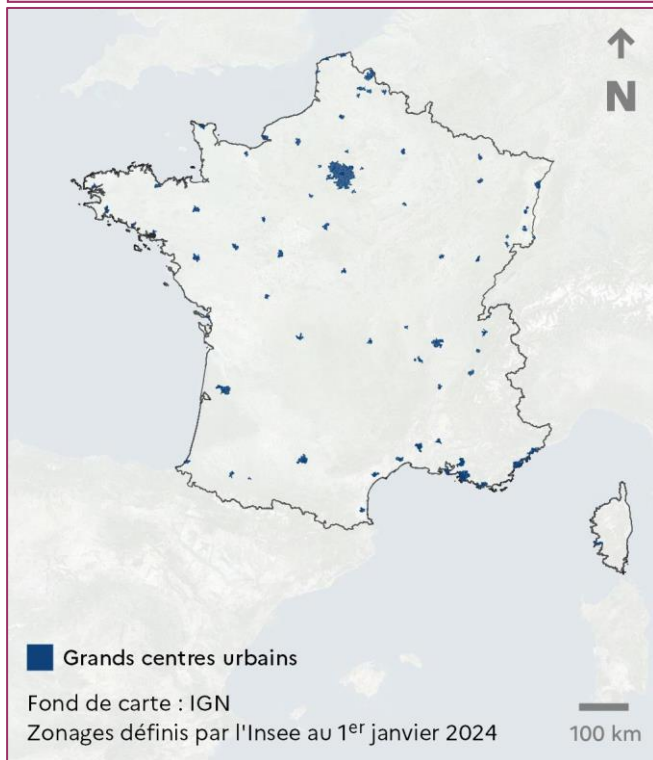
Les premières causes d'accident mortel identifiées sont la vitesse excessive ou inadaptée (23 %), l'inattention (19 %), l'alcool (14 %), puis les stupéfiants (13 %) et le non-respect de la priorité (13 %).

Par milieu et catégorie de route

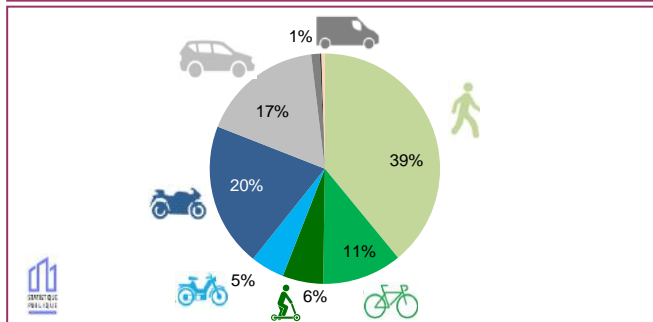
74 % des personnes tuées dans les grands centres urbains, le sont **sur voies en agglomération**, 14 % sur routes hors agglomération et 12 % sur autoroute.

Parmi les 420 décès en agglomération, 69 % le sont sur voies communales, 19 % sur routes départementales, 7 % sur routes métropolitaines et seuls 1 % sur routes nationales. Parmi les 158 personnes tuées sur routes départementales et routes métropolitaines, 70 % le sont en agglomération. Mais sur les 23 décès sur routes nationales, 83 % se situent hors agglomération.

Les grands centres urbains en France métropolitaine

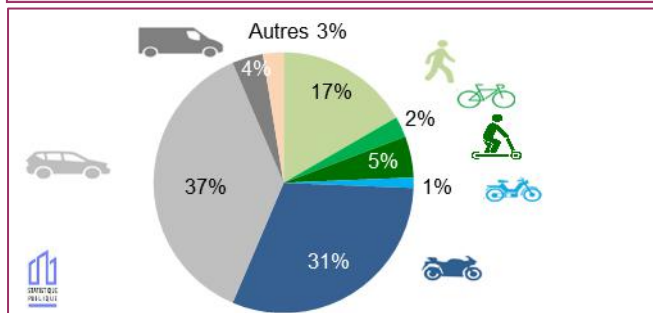


Répartition des personnes tuées dans les grands centres urbains, en agglomération, selon leur moyen de déplacement



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	164	47	24	20	85	72	5	1	2	420

Répartition des personnes tuées dans les grands centres urbains, hors agglomération, selon leur moyen de déplacement



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	14	3	4	1	25	30	3	0	1	81

En agglomération

420 personnes ont été tuées en agglomération dans les grands centres urbains. La moitié des tués routiers sont des usagers de modes actifs (211). Les principaux tués sont les piétons (39 %), les motocyclistes (20 %) et les automobilistes (17 %). Les usagers d'EDPm représentent 6 % des tués (24).

En agglomération, les seniors de plus de 65 ans représentent un tiers des tués (92) et sont les plus représentés parmi les victimes piétonnes (56 %). Les jeunes de 18 à 34 ans représentent 28 % des tués (117) et la moitié des motocyclistes tués (41).

83 % des accidents mortels sont des accidents avec véhicule seul sans piéton (38 %) ou avec véhicule seul contre piéton (45 %).

Hors agglomération

81 personnes ont été tuées hors agglomération dans les grands centres urbains. Les principales victimes sont les automobilistes (37 %), les motocyclistes (31 %) et les piétons (17 %). Les usagers d'EDPm représentent 5 % des tués (4).

Les jeunes de 18 à 34 ans représentent 38 % des tués (31). Les trois quarts circulaient en véhicule motorisé : en moto (35 %) et en voiture (32 %). Les seniors âgés de plus de 65 ans représentent 21 % des tués (17). 76 % des tués circulaient en véhicule motorisé, principalement en voiture (10).

58 % des accidents mortels sont des accidents sans tiers.

Sur autoroute

Un quart des tués routiers sur autoroute en France métropolitaine le sont dans les grands centres urbains (66). 41 % des personnes tuées sont des jeunes de 18 à 34 ans.

39 % des tués sont motocyclistes et 18 % sont des piétons. On relève aussi un tué conducteur d'EDPm.

La mortalité de nuit est la plus élevée : 38 % des personnes tuées le sont de jour contre 62 % de nuit.

Communes de plus de 50 000 hab.¹

En 2024, les communes de plus de 50 000 habitants concentrent les deux tiers des tués sur la route des grands centres urbains (360). Pourtant 21 communes - dont 16 de la région parisienne - ne comptabilisent aucune personne décédée sur la route en 2024. Deux communes de ce palmarès comportent plus de 100 000 habitants : Montreuil et Villeurbanne. A contrario, Perpignan, Valence puis Nice et Amiens comptabilisent la plus grande mortalité sur route avec respectivement 67, 62 puis 60 tués par million d'habitants. La mortalité d'une commune de plus de 50 000 habitants s'établit en 2024 en moyenne à 24 tués par million d'habitants.

¹ Insee. Populations légales 2022.

L'accidentalité dans les communes de densité intermédiaire

Dans les communes de densité intermédiaire, 41 % des personnes sont tuées en agglomération.

Evolution de la mortalité dans les communes de densité intermédiaire depuis 2019

2024	2023	2019	Evol. 2019-2024	Evol. 2023-2024
778	761	829	- 6,2%	+ 2,2%
Evolution moyenne annuelle*			2019 à 2024	2010 à 2019
Tués communes intermédiaires			- 1,3%	- 2,7%
Tués hors communes intermédiaires			+ 0,0%	- 2,1%
Tués France métropolitaine			- 0,3%	- 2,3%

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées a baissé en moyenne de - 2,7% par an dans les communes de densité intermédiaire.

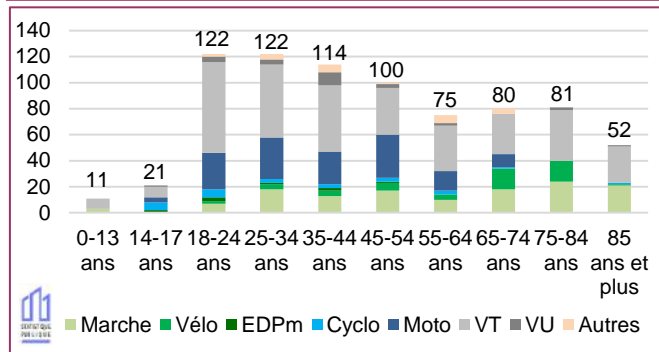
Cette page présente l'accidentalité en 2024 dans les communes de densité intermédiaire qui correspondent aux catégories de communes « centre urbain intermédiaire » (637 communes), « petite ville » (950 communes) et « ceinture urbaine » (1 997 communes), définies par l'INSEE.

En 2024, 778 personnes tuées dans les territoires de densité intermédiaire, représentant **24 % de la mortalité routière pour 10 % de la superficie du territoire français et 30 % de la population française**. Ce chiffre marque une **hausse de + 2,2 %** par rapport à 2023, mais reste en baisse de - 6,2 % par rapport à 2019.

Sur la période 2010-2019, la mortalité routière a davantage diminué dans les communes de densité intermédiaire (- 21,5 %) que dans les autres communes (- 7,7 %). Cette tendance s'est prolongée entre 2019 et 2024, avec une baisse annuelle moyenne de - 1,3 % pour les communes intermédiaires contre 0,0 % pour les autres communes.

En 2024, on enregistre 17 décès de plus dans ces communes par rapport à l'année précédente. Les accidents mortels sont les plus fréquents au quatrième trimestre, avec 32 % de la mortalité annuelle.

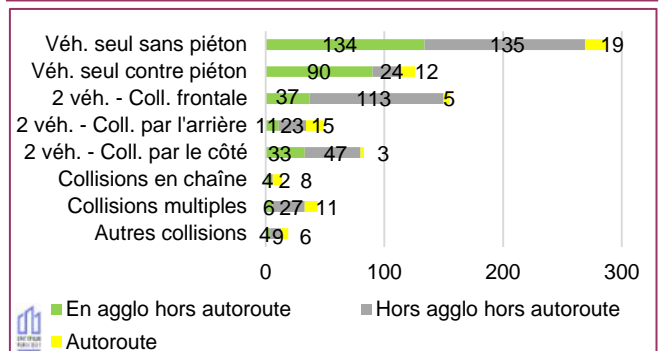
Nombre de personnes tuées dans les communes de densité intermédiaire selon l'âge et le mode



Répartition des personnes tuées dans les communes de densité intermédiaire selon le type de route

	En agglo	Hors agglo	Autoroute	Tous milieux
Autoroute	/	/	10 %	10 %
RN	1 %	5 %	/	5 %
RD	17 %	37 %	/	54 %
Voie communale	21 %	4 %	/	25 %
Route métropolitaine	1 %	2 %	/	4 %
Autre	1 %	0 %	/	1 %
Tous réseaux	41 %	49 %	10 %	100 %

Répartition des personnes tuées selon le type de collision (hors autoroute)



Selon le milieu et la catégorie de route

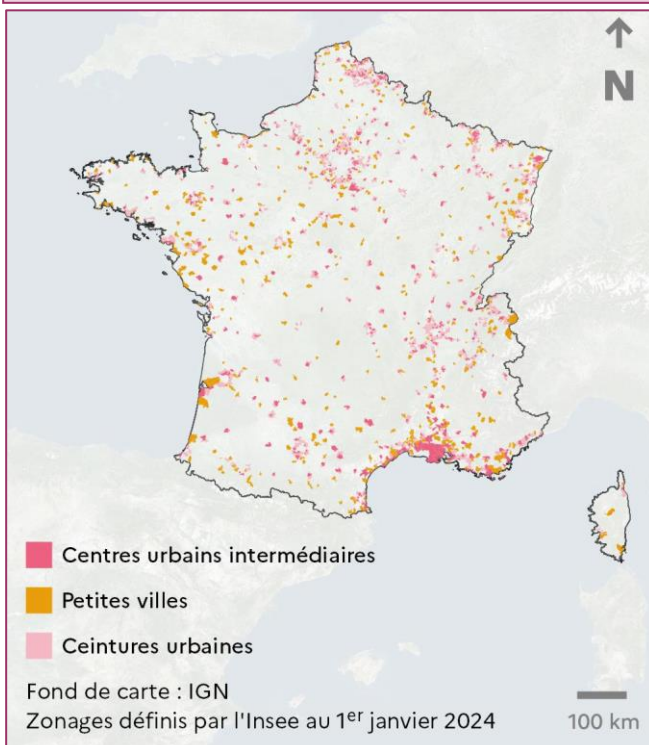
Dans les communes de densité intermédiaires, **49 % des personnes sont tuées sur des routes hors agglomération**, 41 % le sont en agglomération et 10 % le sont sur autoroute.

En 2024, 424 personnes **ont perdu la vie sur routes départementales, soit 54 % de la mortalité routière**, principalement hors agglomération (76 %). Les décès sur les routes départementales situées dans les communes de densité intermédiaire représentent à eux seuls 13 % la mortalité nationale. Parmi **les 319 décès en agglomération, 51 % le sont sur voies communales** : 42 % sur routes départementales, 3 % sur route métropolitaine et 1 % sur routes nationales. Parmi les décès sur routes nationales, 90 % sont survenus hors agglomération.

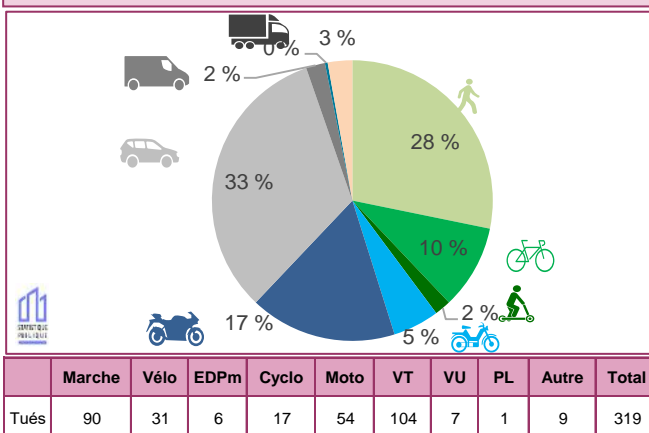
La répartition des accidents par mode de déplacement est très différente selon le milieu. Les accidents en agglomération concentrent 69 % de l'ensemble des piétons tués (autoroutes comprises), 58 % des cyclistes tués, 65 % des cyclomotoristes tués. A contrario, le milieu hors agglomération représente 54 % des motocyclistes tués et 61 % des automobilistes tués.

Les tués dans les accidents à deux véhicules en collisions frontales et en collision par le côté l'ont été majoritairement hors agglomération, soit respectivement 73 % et 57 % des tués. Le milieu en agglomération regroupe 71 % des tués dans un accident d'un véhicule seul contre un piéton.

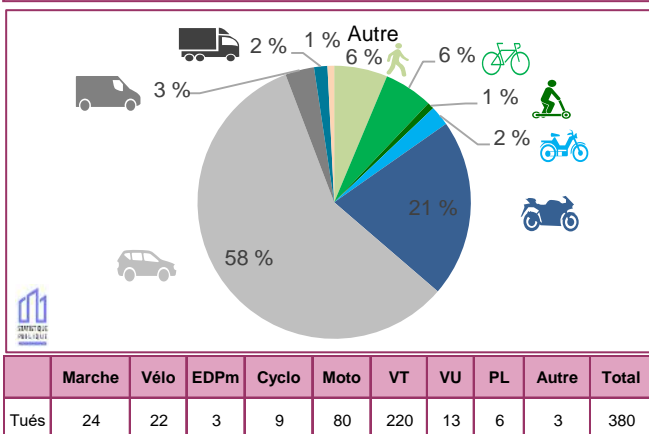
Zonage des communes de densité intermédiaire en 2024, selon le critère INSEE de densité de population



Répartition des tués en agglomération hors autoroute selon le mode dans les territoires de densité intermédiaire



Répartition des tués hors agglomération hors autoroute selon le mode de déplacement dans les territoires de densité intermédiaire



En agglomération

Les usagers des modes actifs sont davantage touchés en agglomération : **38 % des personnes tuées sont piétons ou cyclistes**. Le nombre de personnes tuées à pied ou à vélo (121) est supérieur au nombre de tués en voiture (104). Les usagers vulnérables (modes actifs et deux-roues motorisés) représentent 62 % des tués en agglomération.

En agglomération, 25 % des personnes tuées ont 75 ans et plus. Sur 81 tués de cette tranche d'âge, 43 étaient piétons. Les 18-24 ans et les 25-34 ans sont ensuite les classes d'âge les plus touchées, avec chacune 15 % des tués. Viennent ensuite les 65-74 ans (13 %), les 55-64 ans (11 %), les 35-44 ans (10 % des tués), les 45-54 ans (8 % des tués). Les 14-17 ans, classe d'âge qui compte moins d'années, ne concentre que 3 % des tués, la plupart en 2RM.

En agglomération, 42 % des personnes tuées le sont dans un accident sans tiers impliqué et 25 % des tués sont localisés dans une intersection.

La mortalité de jour reste la plus élevée : 63 % des personnes tuées le sont de jour contre 37 % de nuit.

Hors agglomération hors autoroute

L'enjeu principal des accidents mortels hors agglomération dans les territoires de densité intermédiaire concerne les véhicules de tourisme, puis les 2RM : **58 % des usagers tués sont des automobilistes et 21 % des motocyclistes**. Les piétons, les cyclistes et les cyclomotoristes restent dans des proportions plus réduites (6 %, 6 % et 2 %).

29 % des présumés responsables tués hors agglomération dans les communes rurales circulaient à une vitesse excessive ou inadaptée. L'alcool ou les stupéfiants sont associés respectivement à 24 % et à 16 % des présumés responsables.

Hors agglomération, les 35-44 ans concentrent 18 % des tués ; les 45-54 ans 16 % ; les 18-24 ans 17 % ; les 25-34 ans 14 % ; les plus de 75 ans 11 % ; les 65-74 ans 10 % et les 55-64 ans 9 %.

10 % des tués le sont en intersection. Pour les 2RM, 21 % des tués le sont en intersection, soit une surreprésentation des 2RM tués en intersection d'un facteur 2.

51 % des tués le sont de jour et 49 % la nuit.

47 % des personnes tuées le sont dans un accident sans tiers (1 véhicule seul sans piéton). Cette valeur est de 22 % pour les accidents de 2RM sans tiers.

Sur autoroute

Parmi les 79 personnes tuées sur autoroute, 43 % avaient entre 25 et 44 ans et 15 % avaient plus de 65 ans. 48 % des tués étaient en VT, 16 % en 2RM et 14 % en VU ou PL. 22 % des tués, soit 17 tués, étaient piétons.

25 % des tués l'ont été dans un accident sans tiers.

L'accidentalité dans les communes rurales

Dans les communes rurales, 16 % des personnes tuées (291) le sont en agglomération.

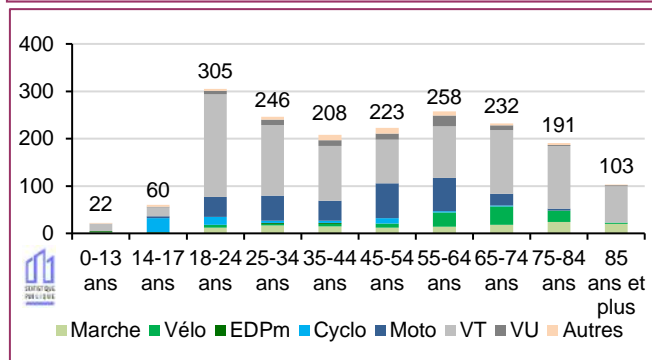
Évolution de la mortalité dans les communes rurales depuis 2019

2024	2023	2019	Evol. 2019-2024	Evol. 2023-2024
1 848	1 855	1 849	- 0,1%	- 0,4%

Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2024	2010 à 2019
Tués communes rurales	- 0,0%	- 2,5%
Tués hors communes rurales	- 0,7%	- 2,0%
Tués France métropolitaine	- 0,3%	- 2,3%

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées a baissé en moyenne de - 2,5 % par an dans les communes rurales.

Nombre de personnes tuées dans les communes rurales selon l'âge et le mode



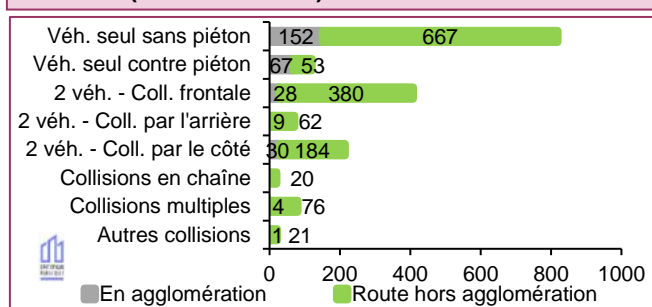
Lecture : en 2024, dans les communes rurales, parmi les 1848 personnes tuées, 22 avaient 13 ans ou moins et étaient principalement dans un véhicule de tourisme.

Répartition des personnes tuées dans les communes rurales selon le type de route

	En agglo	Hors agglo	Autoroute	Tous milieux
Autoroute	/	/	5 %	5 %
RN	/	6 %	/	6 %
RD	11 %	65 %	/	76 %
Voie communale	4 %	7 %	/	11 %
Route métropolitaine	/	1 %	/	1 %
Autre	/	1 %	/	1 %
Tous réseaux	16 %	79 %	5 %	100 %

Lecture : en 2024, dans les communes rurales, 11 % des personnes tuées l'ont été sur route départementale en agglomération.

Répartition des personnes tuées selon le type de collision (hors autoroute)



Lecture : en 2024, dans les communes rurales, 152 personnes tuées l'ont été sur route hors agglomération dans un accident sans tiers (véhicule seul sans piéton).

Les communes rurales sont des communes à faible densité de population. Définies par l'Insee à travers la grille communale de densité¹, elles sont réparties en trois catégories : les bourgs ruraux (5 104), les communes rurales à habitat dispersé (18 380) et les communes rurales à habitat très dispersé (7 259).

En 2024, les communes rurales ont enregistré 1 848 personnes tuées, soit **58 % de la mortalité routière pour 89 % de la superficie du territoire français et 32 % de la population**. Le nombre de personnes tuées est relativement stable par rapport à 2023, avec une légère baisse de 7 personnes tuées (1 848 en 2024 contre 1 855 en 2023).

Entre 2010 et 2019, la baisse de la mortalité dans les communes rurales a été 1,3 fois plus forte que dans les autres communes avec une évolution globale de - 20 % sur 10 ans.

La saison estivale est la période qui enregistre le plus de décès en milieu rural, concentrant 29 % des décès en juin, juillet et août.

Par milieu et catégorie de route

La répartition de la mortalité selon le milieu reste stable entre 2023 et 2024. Dans les communes rurales, **79 % des décès surviennent sur routes hors agglomération**, 16 % en agglomération et 5 % sur autoroute.

Par type de routes, **1 396 décès** ont eu lieu sur **routes départementales (RD) (76 %)**, principalement hors agglomération. Les décès sur les RD dans les communes rurales représentent **44 % de la mortalité nationale**. En agglomération, sur les **291 décès, 70 % le sont sur routes départementales**, 25 % sur voies communales et 2 % sur routes nationales. Parmi les tués sur routes nationales, 95 % le sont hors agglomération et 5 % en agglomération.

La répartition des accidents par mode de déplacement est très différente selon le milieu. Les accidents en agglomération concentrent 50 % des piétons tués (autoroutes comprises), 25 % des cyclistes tués, 21 % des cyclomotoristes tués, 13 % des motocyclistes tués et 11 % des automobilistes tués.

Les tués dans les accidents à deux véhicules en collisions frontales, en collision par le côté et dans les accidents de véhicule seul sans piéton ont très majoritairement lieu hors agglomération avec respectivement 92 %, 84 % et 79 % des tués.

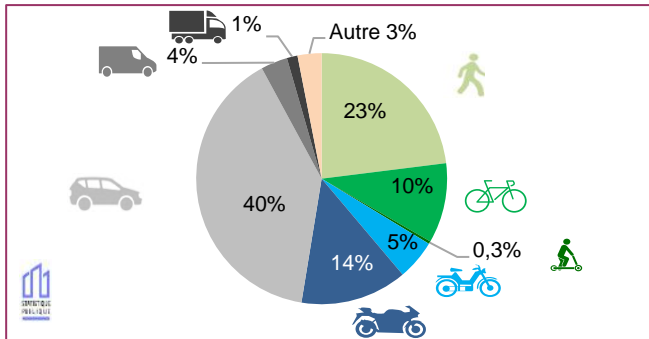
¹ Insee. (2025, 19 mai). *La grille de densité 2025*. <https://www.insee.fr/fr/information/8571524>
Géographie au 1^{er} janvier 2024.

² Direction générale des entreprises. (2025, 10 février). *Stations classées et communes touristiques*. <https://www.entreprises.gouv.fr/espace-entreprises/s-informer-sur-la-reglementation/stations-classees-et-communes-touristiques>

Les communes rurales en France métropolitaine

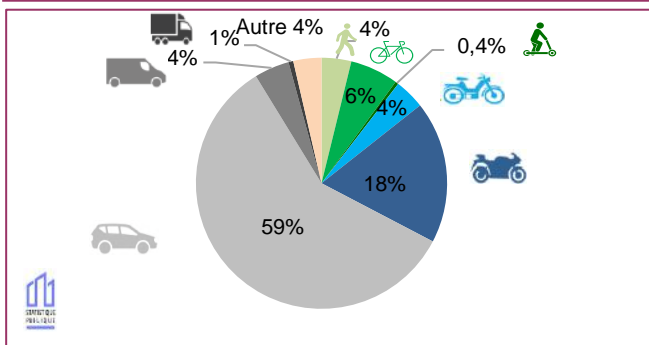


Répartition des personnes tuées dans les communes rurales, en agglomération, selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	67	30	1	15	40	115	10	4	9	291

Répartition des personnes tuées dans les communes rurales, sur une route hors agglomération, selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	56	91	6	57	268	857	66	9	53	1 463

En agglomération

Les modes actifs sont davantage touchés en agglomération, où **33 % des tués sont des piétons ou des cyclistes**. Le nombre de tués à pied ou à vélo (97) est inférieur au nombre de tués en voiture (115). La part d'usagers vulnérables tués est plus élevée en agglomération (53 %) qu'hors agglomération (33 %).

En agglomération, 27 % des tués ont 75 ans ou plus, 17 % ont entre 65 et 74 ans et 13 % ont entre 55 et 64 ans. De plus, 52 % des tués le sont dans un accident sans tiers.

Parmi les présumés responsables d'accidents mortels, 28 % circulaient à une vitesse excessive ou inadaptée, 24 % avaient consommé de l'alcool et 21 % étaient victimes d'un malaise.

La mortalité de jour reste la plus élevée avec 64 % des tués de jour contre 36 % de nuit.

Hors agglomération, hors autoroute

Sur les routes hors agglomération des communes rurales, l'enjeu principal concerne les véhicules de tourisme, puis les 2RM : **59 % des tués sont des automobilistes et 18 % des motocyclistes**. Les cyclistes et les piétons représentent 6 % et 4 % des tués.

Les 18-24 ans concentrent 18 % des tués tandis que les tranches d'âge 25-34 ans, 55-64 ans et 75 ans et plus représentent chacune 14 % des tués.

Parmi les présumés responsables d'accidents mortels, 32 % circulaient à une vitesse excessive ou inadaptée et 25 % avaient consommé de l'alcool.

Sur ces, 15 % des tués le sont en intersection une proportion 1,5 fois plus importante chez les usagers de 2RM (23 % des tués).

39 % des tués le sont de nuit (pour les 2RM : 29 %). 46 % des tués le sont dans un accident sans tiers.

Sur autoroute

Parmi les 94 personnes tuées sur autoroute, 38 % avaient entre 18 et 34 ans et 24 % entre 45 et 64 ans.

68 % des tués étaient en VT, 12 % en VU ou PL, 6 % en 2RM. Également 13 % étaient piétons.

Parmi les présumés responsables d'accidents mortels, 21 % étaient inattentifs et 20 % circulaient à une vitesse excessive ou inadaptée.

Mortalité et niveaux de ruralité

Parmi les 1 848 décès dans les communes rurales, 697 décès ont eu lieu dans des bourgs ruraux, 938 dans des communes à habitat dispersé et 213 dans des communes à habitat très dispersé.

Le réseau routier

Longueur de réseau (km) au 01/01/2024		
Réseau routier nat.	Autoroutes, dont :	12 438
	Autoroutes concédées	9 141
	Autoroutes interurbaines	1 865
	Autoroutes et voies rapides urbaines	1 432
	Routes nationales, dont :	8 293
	Routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières	2 828
	Autres routes nationales	5 465
	Routes départementales et territoriales	376 135
	Routes sur le territoire des métropoles urbaines, dont : (1)	55 176
	Routes métropolitaines (2)	7 782
	Voies communales (3)	47 394
Voies communales hors territoire des métropoles urbaines	654 075	
Ensemble	1 106 117	

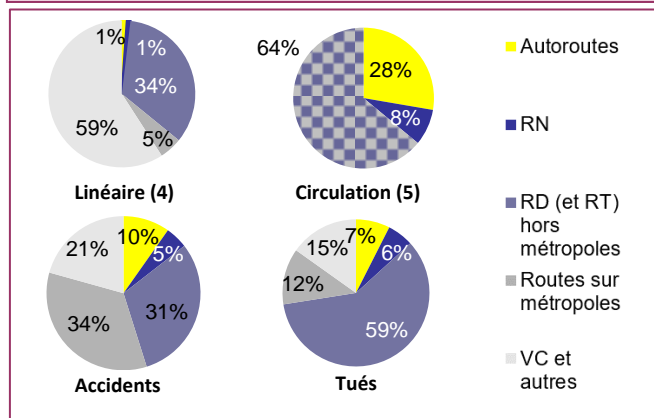
(1) Hors RD non transférées aux métropoles au 1er janvier 2023

(2) Chiffres au 01/01/2022

(3) Chiffres de 2018 à 2024 selon les informations disponibles par commune

80 % des routes nationales sont **hors agglomération**, 78 % des routes départementales et 63 % des voies communales (*Estimation PTV pour la DSR, 2017*)

Répartition (%) du linéaire, de la circulation (véh.km), des accidents corporels et des tués selon le réseau



(4) Linéaire : RD = Ensemble des RD dont métropoles

(5) Circulation : RN = RN sans RT, données SDES provisoires

Sources : SDES, 2024, Cerema, DGCL

Accidentalité selon la catégorie de route en France métropolitaine en 2024

BAAC 2024	Accidents corporels	Tués
AUTOROUTES		
Autoroutes	4 996	239
Total	4 996	239
AGGLOMERATIONS hors Autoroutes		
Routes nationales	469	15
Routes départementales hors territoire des métropoles urbaines et routes territoriales de Corse	5 883	382
Routes sur le territoire des métropoles urbaines	16 393	297
Voies communales hors territoire des métropoles urbaines	8 678	308
Autres voies	517	28
Total	31 940	1 030
HORS AGGLOMERATIONS hors Autoroutes		
Routes nationales	1 924	168
Routes départementales hors territoire des métropoles urbaines et routes territoriales de Corse	9 771	1 511
Routes sur le territoire des métropoles urbaines	1 064	97
Voies communales hors territoire des métropoles urbaines	1 236	130
Autres voies	127	18
Total	14 122	1 924
ENSEMBLE DES RESEAUX		
Autoroutes	4 996	239
Routes nationales (ou territoriales)	2 393	183
Routes départementales hors territoire des métropoles urbaines et routes territoriales de Corse	15 654	1 893
Routes sur le territoire des métropoles urbaines	17 457	394
Voies communales (hors métropoles urbaines)	9 914	438
Autres voies	644	46
Ensemble des réseaux	51 058	3 193

La sécurité routière en France - bilan de l'année 2024 - ONISR 2025

En 2024, le réseau routier de France métropolitaine représente près de 1,1 million de kilomètres. La gestion des divers types de voies évolue. La concession des autoroutes intervient soit au stade de la construction d'une autoroute neuve, soit pour mettre en œuvre la transformation d'une route nationale en autoroute comme récemment la RN 10 ou certains tronçons de la RCEA (Route Centre Europe Atlantique). Pour ce qui concerne les routes nationales, l'acte I de la décentralisation a transféré en 1972 53 000 km de routes nationales secondaires aux départements, puis l'acte II, 15 000 km à partir de 2006. Depuis la loi MAPTAM en 2014, les métropoles urbaines ont pu reprendre en gestion les routes départementales sur leur territoire ainsi que les voies communales des communes de leur territoire. Le 1^{er} janvier 2021, la Collectivité Européenne d'Alsace et l'Eurométropole de Strasbourg ont repris en gestion sur toute l'Alsace les routes nationales (désormais renommées D...) et les autoroutes non concédées A35, A352 et A36 qui conservent leur statut autoroutier (l'Etat conserve le pouvoir de police de la circulation), et donc leur dénomination. La loi 3DS du 21 février 2022 permet des transferts plus larges de voiries, entre collectivités, ou du réseau national non concédé vers les collectivités.

La circulation sur un réseau ou l'accidentalité de ce réseau ne sont pas corrélées à son linéaire. Les autoroutes correspondent au réseau le plus sûr, avec une séparation centrale entre les flux de circulation et des carrefours dénivelés. Elles ne constituent que 1 % du réseau routier, mais portent 28 % de la circulation routière et n'enregistrent que 8 % des tués. De manière générale, le réseau routier national (autoroutes et routes nationales) représente 2 % du réseau pour 36 % du trafic et 13 % des tués¹. Les routes départementales représentent 34 % du linéaire de réseau, pour 59 % des tués. Le réseau géré par les métropoles comporte le plus d'accidents enregistrés par les forces de l'ordre.

Les métropoles urbaines évoquées dans cette fiche sont les 22 métropoles d'Aix-Marseille, Bordeaux, Brest, Clermont, Dijon, Grenoble, Lille, Lyon, Metz, Montpellier, Nancy, Nantes Métropole, la Métropole Nice Côte d'Azur, Orléans, Rennes, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Tours et la Ville de Paris (la Métropole du Grand Paris n'est pas gestionnaire de voirie).

Le linéaire de routes sur le territoire des métropoles urbaines correspond aux seules voies gérées par les métropoles (hors départementales non transférées). Les chiffres de l'accidentalité corporelle correspondent à l'ensemble des accidents sur le territoire des métropoles hors réseau national et intègrent donc les accidents sur départementales non transférées.

¹ La modélisation du trafic réalisée par le MTECT ne prévoit pas de décomposition de l'estimation nationale des kilomètres parcourus selon les réseaux routiers, au-delà de la décomposition sur le réseau national.

Indicateurs des gestionnaires de réseaux routiers

Gestionnaires	Directions inter-départementales des routes (DIR)		Sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA)		Départements ¹ CEA ² Collectivité de Corse		Métropoles de droit commun, MAMP ³ , Métropole de Lyon		Communes, CU ⁴ , CA ⁵ , CC ⁶ , EPT ⁷ et Ville de Paris	
	T	P	T	P	T	P	T	P	T	P
T : Tués en 2024										
P : part dans mortalité routière en 2024										
	267		126		1 965		270		494	

Selon le mode de déplacement

Piétons	42	16%	17	13%	183	9%	70	26%	118	24%
Cyclistes	3	1%	0	0%	132	7%	21	8%	62	13%
Engins de déplacement personnel motorisés	1	0%	1	1%	14	1%	12	4%	14	3%
Cyclomotoristes	9	3%	0	0%	81	4%	11	4%	18	4%
Motocyclistes	55	21%	14	11%	388	20%	62	23%	66	13%
Automobilistes	134	50%	75	59%	1 037	53%	86	32%	169	34%
Occupants de véhicules utilitaires	15	6%	11	9%	69	4%	6	2%	19	4%
Occupants de poids lourds	4	2%	7	6%	16	1%	0	0%	3	0%
Transports en commun	3	1%	1	1%	3	0%	0	0%	0	0%
Voitures	0	0%	0	0%	25	1%	2	1%	5	1%
Quads et tracteurs agricoles	0	0%	0	0%	13	1%	0	0%	11	3%
Autres	1	0%	0	0%	10	0%	0	0%	9	2%

Selon l'âge

0-13 ans	5	2%	2	2%	26	1%	3	1%	7	1%
14-17 ans	2	1%	3	2%	64	3%	7	3%	17	4%
18-24 ans	49	18%	17	14%	331	17%	48	18%	67	14%
25-34 ans	59	22%	24	19%	269	14%	31	11%	50	10%
35-44 ans	41	15%	25	20%	239	12%	41	15%	46	9%
45-54 ans	38	14%	14	11%	245	13%	31	11%	54	11%
55-64 ans	31	12%	17	14%	257	13%	24	9%	63	13%
65-74 ans	19	7%	8	6%	241	12%	21	8%	68	14%
75-84 ans	13	5%	11	8%	195	10%	37	14%	76	15%
85 ans et plus	10	4%	5	4%	98	5%	27	10%	46	9%

Type de route

Autoroutes	105	39%	125	99%	7	0%	0	0%	0	0%
Routes hors agglomération	149	56%	1	1%	1533	78%	92	34%	135	27%
Agglomération	13	5%	0	0%	424	22%	178	66%	359	73%

Selon le sexe :

Hommes	196	73%	96	76%	1533	78%	214	79%	373	76%
Femmes	71	27%	30	24%	432	22%	56	21%	121	24%

Type de victimes

Conducteurs	169	63%	75	60%	1523	77%	168	62%	340	69%
Passagers	56	21%	34	27%	259	13%	32	12%	36	7%
Conducteurs novices	24	9%	9	7%	213	11%	19	7%	34	7%
Non ou mal ceinturés*	30	11%	20	16%	234	12%	32	12%	57	12%

Type d'accident

Avec piéton	43	16%	17	14%	184	9%	71	26%	119	24%
Véhicule seul sans piéton	74	28%	38	30%	804	41%	97	36%	265	54%
2 véhicules, sans piéton	104	39%	53	42%	855	44%	87	32%	100	20%
3 véhicules ou +, sans piéton	46	17%	18	14%	121	6%	15	6%	10	2%

Dans un accident impliquant un conducteur :

novice	63	24%	30	24%	429	22%	52	19%	63	13%
avec alcool illégal ou positif aux stupéfiants*	103	39%	51	41%	778	40%	114	42%	176	36%
avec alcool illégal*	66	25%	37	30%	598	30%	67	25%	136	28%
positif aux stupéfiants*	60	23%	24	19%	362	18%	76	28%	94	19%
avec attention perturbée ou téléphone	36	14%	18	14%	226	12%	41	15%	85	17%
fatigué ou ayant eu un malaise	40	15%	26	21%	248	13%	25	9%	97	20%
de VU ou de PL	93	35%	50	40%	420	21%	38	14%	91	18%

* Estimation sur l'ensemble de la mortalité à partir des personnes pour lesquelles l'information est renseignée. Pour la ceinture, les pourcentages se rapportent aux usagers des véhicules soumis à l'obligation de ceinture.

En 2024, 71 tués l'ont été dans un accident sur un réseau avec un gestionnaire non décrit ici (parking commerciaux, port, ...).

¹ au sens de collectivités territoriales

² Collectivité européenne d'Alsace

³ Métropole d'Aix-Marseille-Provence et communes gestionnaires dans son ressort

⁴ communautés urbaines

⁵ communautés d'agglomération

⁶ communautés de communes

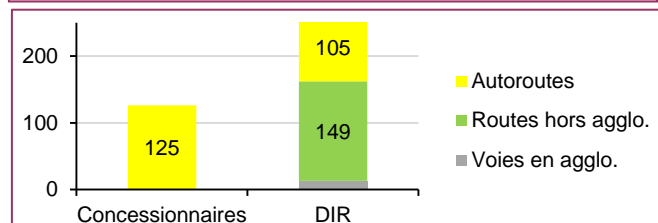
⁷ établissements publics territoriaux

Le réseau routier national (DIR et concessionnaires)

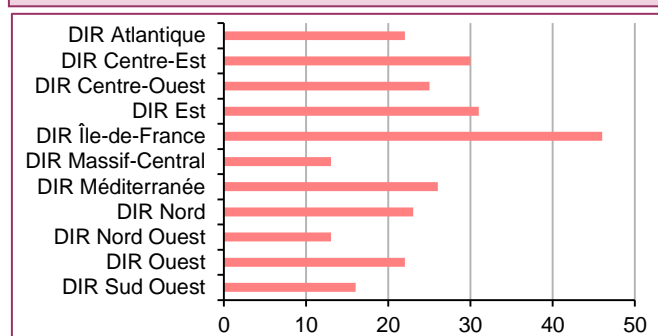
En 2024, 356 accidents mortels sont dénombrés sur le réseau routier national métropolitain (RRNM)¹. Ces accidents représentent 12 % des tués en France métropolitaine, soient 393 morts.

69 % de ces accidents mortels se sont déroulés sur une voie à caractéristiques autoroutières (VCA)², concédée ou non.

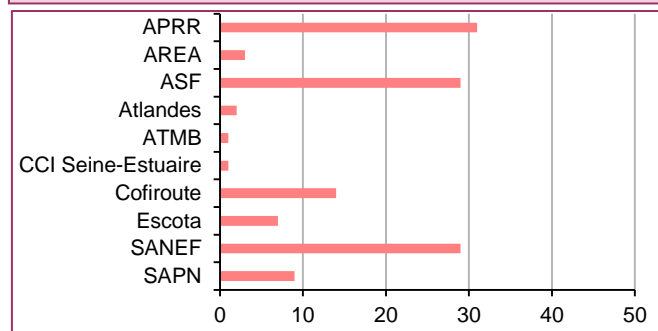
Nombre de tués en 2024 sur le réseau routier national selon le milieu et le gestionnaire de voirie



Nombre de tués en 2024 sur le RRNM géré par une direction interdépartementale des routes

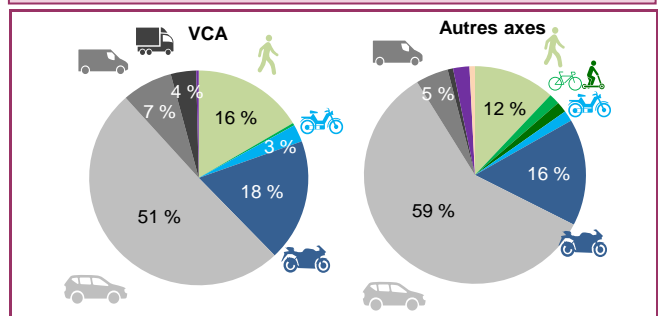


Nombre de tués en 2024 sur le RRNM géré par une société concessionnaire



Seuls les concessionnaires comptant des tués sont présentés.

Répartition des tués par moyen de déplacement sur le RRNM en 2024 selon le régime de circulation



Tués	Marche	Vélo EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC (pass.)	Autre	Total
VCA	44	1	7	49	135	20	10	1	0	267
Autres	15	4	2	20	74	6	1	3	1	126

Intégré au réseau routier d'importance européenne (RRIE), le RRNM est composé d'autoroutes et de routes aux profils variés. Ce réseau est marqué en 2024 par le transfert de plusieurs tronçons gérés par l'État à des CTCD³ et à la Métropole de Dijon.

Ainsi, en 2024, le RRNM représente 2 % du réseau routier en France métropolitaine⁴. Au 1^{er} janvier 2024, 62 % des voies de ce réseau sont des VCA.

Identification de la mortalité

Les hommes âgés de 25 à 34 ans sont les plus touchés par la mortalité sur le RRNM : 67 tués en 2024 dont 48 sur des VCA. Chez les femmes, les tranches d'âge les plus touchées par cette mortalité sont les 18-24 ans et les 25-34 ans : 16 tuées dans chaque groupe et 11 dans chaque cas sur les VCA.

62 % des individus tués sur le RRNM sont des conducteurs : 244 morts en 2024. 84 % de ces conducteurs sont des hommes. Les passagers tués représentent quant à eux 23 % des morts sur le RRNM. Sur les VCA, les conducteurs représentent 60 % des personnes tuées : 88 % sont des hommes.

Les causes d'accident les plus souvent citées sur le RRNM sont une vitesse excessive ou inadaptée (28 %), la consommation d'alcool (24 %) et la prise de stupéfiants (14 %) par les présumés responsables.

Une mortalité proche des villes

En 2024, 13 personnes sont tuées sur les 8 % du RRNM se situant en agglomération. Du fait de l'étalement urbain, 91 % des accidents mortels du RRNM se trouvent dans l'aire d'attraction d'une ville⁵.

40 % des accidents mortels du RRNM ont lieu dans les 12 aires d'attraction peuplées de plus de 700 000 habitants au 1^{er} janvier 2022. En outre, 43 % de ces accidents ont lieu dans l'aire d'attraction de Paris.

Temporalité de la mortalité

En 2024, les accidents mortels du RRNM prennent place le plus souvent de 14h à 16h : 50 accidents et 55 tués. En revanche, c'est entre 8h et 14h que les effectifs sont les plus faibles.

Cette même année, la mortalité sur le RRNM est la plus importante en janvier, mars et décembre : 43, 44 et 42 personnes tuées alors qu'en juillet et en mai cette mortalité est réduite à 23 et 22 tués.

¹ Réseau routier traversant la France métropolitaine et géré par les directions interdépartementales des routes (DIR) ou des sociétés concessionnaires. Définition au 1^{er} janvier 2024.

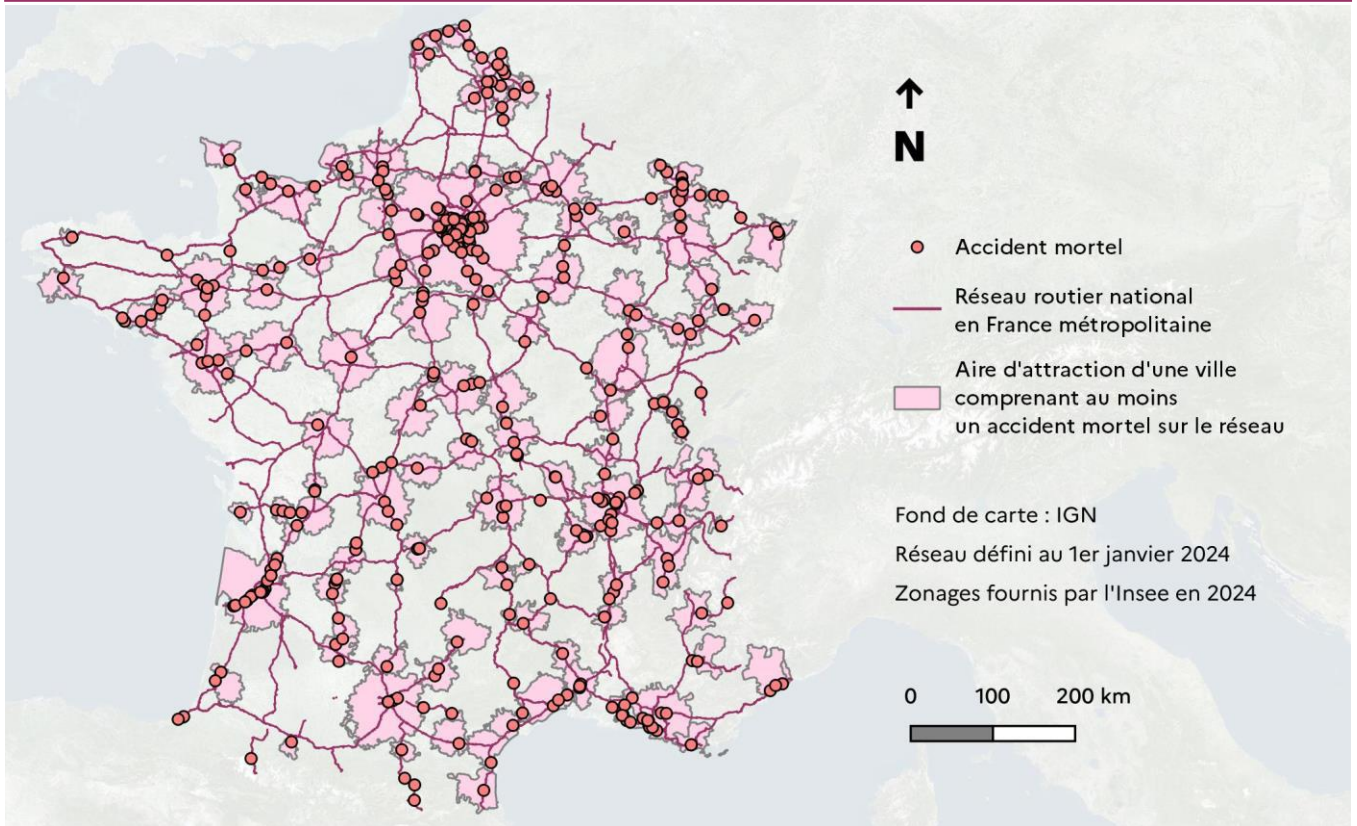
² Voies rapides à chaussées séparées et échangeurs dénivelés.

³ Collectivités territoriales à compétences départementales.

⁴ Source : ministère en charge des transports, service des données et des études statistiques.

⁵ Insee. (2020, 10 oct.). « En France, neuf personnes sur dix vivent dans l'aire d'attraction d'une ville », *Insee Focus*, 211. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4806694>

Localisation des accidents mortels du réseau routier national de la France métropolitaine en 2024



Indicateurs typologiques des accidents du réseau routier national de la France métropolitaine en 2024

Part des accidents...	RN hors agglomération		RN en agglomération		Autoroutes
	RCS	RCU	≤ 5000 hab.	> 5000 hab.	
... à un seul véhicule (sans piéton)	32 %	25 %	24 %	6 %	25 %
... à 2 véhicules (sans piéton)	48 %	58 %	50 %	60 %	52 %
... à 3 véhicules ou plus (sans piéton)	17 %	14 %	12 %	14 %	22 %
... piéton	3 %	3 %	14 %	21 %	2 %
... vélo	< 1 %	4 %	2 %	6 %	< 1 %
... avec au moins un... 2RM léger	4 %	3 %	5 %	8 %	5 %
... 2RM lourd	19 %	18 %	12 %	13 %	23 %
... poids lourd	11 %	14 %	17 %	10 %	14 %
... « collision frontale »	3 %	25 %	24 %	9 %	2 %
... de type... « par le côté »	16 %	22 %	17 %	35 %	17 %
... « autres collisions » (ni frontales, ni par le côté)	72 %	44 %	50 %	53 %	73 %
... en intersection*	11 %	24 %	24 %	45 %	5 %
... avec un virage**	22 %	30 %	19 %	13 %	17 %
... avec état de la chaussée non sec**	31 %	26 %	26 %	21 %	26 %
... de nuit	42 %	34 %	55 %	37 %	40 %
... avec profil non plat**	21 %	25 %	24 %	14 %	18 %
... avec un obstacle dur heurté par l'un des véhicules décrits	35 %	28 %	33 %	15 %	32 %

RCS : routes à chaussées séparées

RCU : routes à chaussée unique

2RM légers : cyclomoteurs, motos légères (motos et scooters de moins de 125 cm³)

2RM lourds : motos lourdes (motos > 125 cm³ et scooters > 125 cm³, side-cars)

* : le passage à niveau n'est pas comptabilisé comme étant en intersection

** : dans l'un des lieux décrits

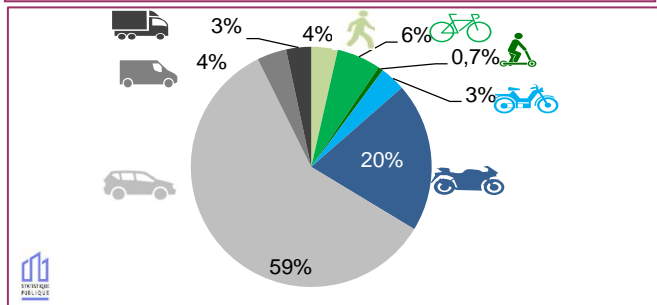
Lors du projet GSIR (gestion de la sécurité des infrastructures routières), chaque gestionnaire du RRIE français a sectionné son réseau. Ainsi le RRIE est divisé en 2822 sections. Chaque section est qualifiée par sa catégorie de route, son milieu et son profil en travers. La population des agglomérations correspond à la population de référence au 1^{er} janvier 2022 des unités urbaines (UU) comprenant ces agglomérations (Insee, 2024).

Certaines sections de route étant intercommunales et donc possiblement interzonales, la règle est que si 90 % des accidents pour une section en agglomération sont dans une UU de plus de 5000 hab., alors la section est en agglomération de plus de 5000 hab.

Les réseaux routiers départementaux

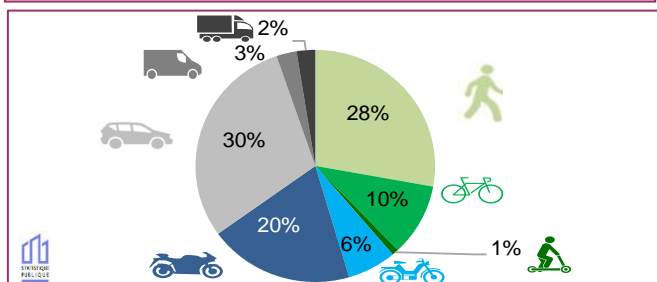
En 2024, 1 892 accidents mortels ont lieu sur les réseaux routiers départementaux métropolitains (RRDM)¹. Ces accidents concentrent 63 % des tués en France métropolitaine, soit 2 018 morts.

Répartition des personnes tuées sur les RRDM hors agglomération et non-autoroutier en 2024 selon le mode de déplacement



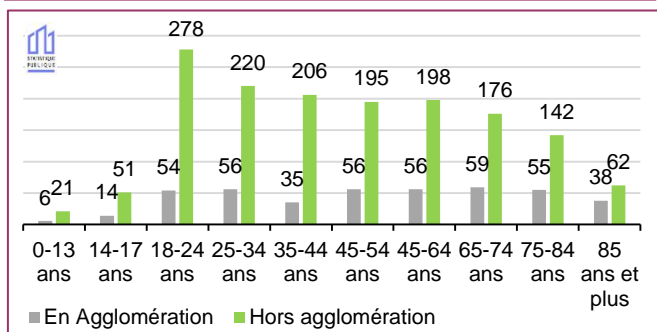
	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre	Total
Tués	53	88	10	51	300	880	59	50	1 491

Répartition des personnes tuées sur les RRDM en agglomération selon le mode de déplacement

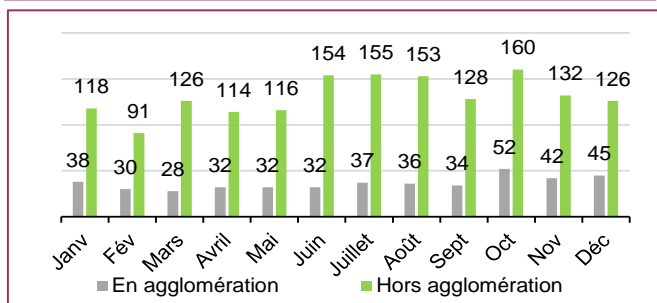


	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre	Total
Tués	122	44	4	29	86	130	12	11	438

Nombre de tués sur le réseau géré par les départements selon l'âge et le milieu



Nombre de tués sur le réseau géré par les départements selon le milieu et le mois



En 2024, les RRDM ont connu le transfert de :

- plusieurs tronçons gérés par des DIR à des départements³ (loi 3DS du 21 février 2022) ;
- la gestion des routes départementales par l'EPI Yvelines-Hauts-de-Seine au SMO⁴ Seine-et-Yvelines Voirie, en capacité de gérer des voies communales depuis le 16 octobre 2024.

Identification de la mortalité

Les hommes âgés de 25 à 34 ans sont les plus touchés par la mortalité sur les RRDM : 239 tués en 2024 dont 11 sur des VCA et 52 en agglomération. Chez les femmes, la tranche d'âge la plus touchée par cette mortalité est 75-84 ans : 77 tuées dont 3 sur des VCA et 22 en agglomération.

78 % des personnes tuées sur les RRDM sont des conducteurs : 1 569 morts en 2024. 84 % de ces conducteurs sont des hommes. Les passagers tués représentent quant à eux 13 % des morts sur les RRDM. Sur les VCA, les conducteurs représentent 70 % des personnes tuées : 92 % sont des hommes. En agglomération, les conducteurs représentent 64 % des personnes tuées : 88 % sont des hommes.

Les causes d'accident les plus souvent citées sur les RRDM sont une vitesse excessive ou inadaptée (36 %), la consommation d'alcool (31 %) et la prise de stupéfiants (18 %) par les présumés responsables.

Une mortalité proche des villes

En 2024, 438 personnes sont tuées sur les RRDM classés en agglomération. En considérant l'étalement urbain, 82 % des accidents mortels des RRDM se trouvent dans l'aire d'attraction d'une ville⁵.

20 % des accidents mortels des RRDM ont lieu dans les 12 aires d'attraction peuplées de plus de 700 000 habitants au 1^{er} janvier 2022. En outre, 41 % de ces accidents ont lieu dans l'aire d'attraction de Paris.

Temporalité de la mortalité

En 2024, les accidents mortels des RRDM ont lieu le plus souvent de 16 h à 18 h : 299 accidents et 317 usagers tués. De 2 h à 4 h, les effectifs sont les plus faibles : 78 accidents mortels et 85 personnes tuées.

Octobre est le mois durant lequel la mortalité sur les RRDM est la plus importante en 2024 : 212 tués alors qu'en février cette mortalité est réduite à 120 tués.

¹ Réseaux routiers traversant la France métropolitaine et gérés par des établissements à compétences départementales. Définition au 1^{er} janvier 2024. Sont exclues du propos les voies gérées par la Ville de Paris et la Métropole de Lyon.

² Voies rapides à chaussées séparées et échangeurs dénivelés.

³ Au sens de collectivités territoriales.

⁴ Syndicat mixte ouvert.

⁵ Insee. (2020, 10 oct.). « En France, neuf personnes sur dix vivent dans l'aire d'attraction d'une ville », *Insee Focus*, 211. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4806694>

Indicateurs de sécurité routière sur le réseau routier géré par les départements

		2024		Personnes tuées sur la période 2020-2024		Lin. (km) ²
		Acc ¹	Tués ¹	piétons	en vélo (dont EDPm)	
1	Ain	311	33	11	14	4 453
2	Aisne	131	25	12	8	5 426
3	Allier	160	16	7	3	5 283
4	Alpes-de-Haute-Pce	106	7	2	2	2 506
5	Hautes-Alpes	77	7	0	4	1 926
6	Alpes-Maritimes	248	11	5	8	1 713
7	Ardèche	227	20	4	10	3 791
8	Ardennes	66	10	8	1	3 376
9	Ariège	75	9	2	2	2 671
10	Aube	76	25	3	4	4 483
11	Aude	188	37	14	6	4 300
12	Aveyron	157	19	4	7	5 911
13	Bouches-du-Rhône	457	56	19	12	3 001
14	Calvados	301	17	16	8	5 736
15	Cantal	87	8	0	2	3 975
16	Charente	92	13	1	8	5 145
17	Charente-Maritime	208	33	15	19	6 076
18	Cher	90	17	3	5	4 604
19	Corrèze	109	13	3	5	4 754
2A	Corse-du-Sud	182	19	4	6	5 043
2B	Haute-Corse	221	21	5	3	
21	Côte-d'Or	109	11	4	5	5 671
22	Côtes-d'Armor	201	25	8	16	4 621
23	Creuse	42	4	1	1	4 395
24	Dordogne	129	25	5	3	4 982
25	Doubs	167	23	10	10	3 684
26	Drôme	146	32	6	11	4 209
27	Eure	163	20	9	4	4 318
28	Eure-et-Loir	134	30	8	5	7 434
29	Finistère	324	20	10	13	3 503
30	Gard	270	48	10	11	4 743
31	Haute-Garonne	189	29	14	10	6 148
32	Gers	92	15	2	5	3 558
33	Gironde	225	38	15	16	6 371
34	Hérault	226	29	13	10	4 688
35	Ille-et-Vilaine	141	28	15	6	4 634
36	Indre	88	11	5	3	4 982
37	Indre-et-Loire	129	17	8	0	3 647
38	Isère	294	38	19	12	4 658
39	Jura	103	17	4	1	3 536
40	Landes	146	25	11	6	4 289
41	Loir-et-Cher	78	15	5	5	3 424
42	Loire	172	15	5	4	3 232
43	Haute-Loire	115	8	4	8	3 417
44	Loire-Atlantique	192	26	7	6	4 291
45	Loiret	182	24	12	2	3 613
46	Lot	95	16	2	4	4 017
47	Lot-et-Garonne	158	18	8	9	2 952
48	Lozère	45	1	0	3	2 262
49	Maine-et-Loire	219	31	15	10	4 755

		2024		Personnes tuées sur la période 2020-2024		Lin. (km) ²
		Acc ¹	Tués ¹	piétons	en vélo (dont EDPm)	
50	Manche	266	29	18	15	7 995
51	Marne	152	16	6	8	4 190
52	Haute-Marne	72	16	3	4	3 895
53	Mayenne	76	12	3	6	3 675
54	Meurthe-et-Moselle	191	17	9	9	3 215
55	Meuse	77	14	1	2	3 529
56	Morbihan	215	31	16	15	4 174
57	Moselle	156	20	10	8	4 301
58	Nièvre	77	16	7	4	4 362
59	Nord	268	24	24	20	4 828
60	Oise	252	26	11	5	4 259
61	Orne	184	22	11	8	5 856
62	Pas-de-Calais	345	26	22	11	6 199
63	Puy-de-Dôme	286	24	10	4	6 961
64	Pyrénées-Atlantiques	318	19	7	13	4 446
65	Hautes-Pyrénées	149	9	6	12	2 985
66	Pyrénées-Orientales	159	20	12	7	2 152
67	Bas-Rhin	129	27	9	10	6 410
68	Haut-Rhin	251	20	7	10	
69	Rhône	227	19	7	4	2 873
70	Haute-Saône	64	5	1	9	3 427
71	Saône-et-Loire	258	28	14	15	5 486
72	Sarthe	149	17	8	4	4 275
73	Savoie	185	21	7	16	3 121
74	Haute-Savoie	275	34	7	23	2 986
75	Paris	-	-	-	-	1 625
76	Seine-Maritime	239	36	9	9	5 789
77	Seine-et-Marne	494	45	19	12	4 309
78	Yvelines	218	20	14	10	1 577
79	Deux-Sèvres	112	24	5	5	4 072
80	Somme	171	33	8	10	4 512
81	Tarn	144	25	8	9	4 154
82	Tarn-et-Garonne	112	14	10	2	2 550
83	Var	454	47	19	13	2 960
84	Vaucluse	255	31	7	14	2 319
85	Vendée	225	33	15	10	4 672
86	Vienne	146	27	3	10	4 774
87	Haute-Vienne	106	10	1	8	3 998
88	Vosges	117	20	10	4	3 238
89	Yonne	120	19	7	4	5 071
90	Territoire de Belfort	43	1	1	1	547
91	Essonne	469	11	19	5	1 490
92	Hauts-de-Seine	1 321	14	27	10	331
93	Seine-Saint-Denis	1 106	14	21	6	344
94	Val-de-Marne	887	9	13	9	407
95	Val-d'Oise	331	18	21	4	1 080

¹ Chiffres obtenus sur le réseau routier géré par le département hors du territoire des métropoles et hors Paris.

² Linéaire au 1er janvier 2020. Les routes départementales sur le périmètre des métropoles non transférées sont incluses dans le linéaire total.

Analyses territoriales - Le réseau routier géré par les départements

Sécurité routière – Mémento du maire

L'accident de la route est un événement évitable. Agir pour réduire le nombre d'accidents graves constitue une responsabilité partagée dont le maire est l'un des acteurs indispensables.

Le *Mémento du maire* a été réalisé en lien avec la Délégation à la sécurité routière (DSR), avec la participation de l'Association des maires de France (AMF), l'Association des maires ruraux de France (AMRF) et l'appui du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

Inscrit dans le cadre du plan « France ruralités » de juin 2023, il s'agit de la mise à jour du guide *Les maires et la sécurité routière – 8 leviers pour agir*, édité en 2017 par le Cerema.

Principaux acteurs et partenaires « sécurité routière » du maire

PRÉFECTURE ET SON SERVICE SPÉCIALISÉ : LA COORDINATION SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Source : Cerema (réalisation). (2024). *Sécurité routière – Mémento du maire* (avec DSR, AMF & AMRF ; p. 3). <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/601107/securite-routiere-memento-du-maire>

7 leviers pour agir

1 Piloter

Désigner un référent sécurité routière

2 Anticiper

Prendre en compte la dimension sécurité routière d'abord lors du Plan Local d'Urbanisme, puis lors des aménagements

3 Aménager

Offrir un environnement (urbanisme, espaces publics) qui favorise le partage de la route entre les usagers

4 Mobiliser

Organiser avec des partenaires des événements pédagogiques thématiques adaptés aux publics visés

5 Mutualiser

Travailler en intercommunalité

6 Contrôler

Etre pédagogue et contrôler les règles du code de la route

7 Réglementer

Prendre les décisions de son ressort concernant la police de la circulation, la vente de boissons alcoolisées lors d'événements...

Le risque de décéder dans un accident de la route est deux fois plus important sur le territoire des EPCI de moins de 100 000 habitants que sur le territoire des EPCI de plus de 100 000 habitants. Ces territoires les plus ruraux représentent la moitié de la population de France métropolitaine.

Les maires faces aux spécificités de leurs territoires

Le maire, grâce à sa connaissance approfondie de son territoire, est l'acteur principal pour définir et mettre en œuvre des actions de sécurité routière adaptées, notamment dans les communes de moins de 5 000 habitants où il est particulièrement sollicité sur les enjeux liés à l'axe principal de circulation. Bien que les routes hors agglomération, sous gestion départementale ou communale, concentrent les trois quarts des décès, cela reste une préoccupation essentielle pour le maire.

La connaissance des réalités locales fait du maire un acteur privilégié pour faciliter la cohabitation entre piétons, cyclistes, automobilistes, EDPm et 2RM en agglomération.

L'action du maire dépend donc essentiellement du territoire où il exerce son mandat. Les maires des territoires faiblement urbanisés doivent faire face à une majorité d'accidents sans-tiers. Les maires des départements d'ultra-marin sont quant à eux confrontés à une accidentalité des jeunes et des 2RM deux fois plus importante qu'en France métropolitaine.

Les leviers d'action du maire

Le maire est un acteur essentiel de la lutte contre l'insécurité routière. Les 7 leviers sont : piloter, anticiper, aménager, mobiliser, mutualiser, contrôler, réglementer. Son pouvoir de police lui permet de fixer des limitations de vitesse, des restrictions d'usage des voies notamment pour les poids lourds et peut mener des opérations de sensibilisation en s'appuyant sur divers acteurs tel que l'état, le département, et les associations. Pour assurer la sécurité de sa commune, le maire peut instaurer des zones à 30km/h et élaborer une stratégie d'aménagement urbain favorisant un meilleur partage de la route entre les usagers.

La boîte à outils pour agir en faveur de la sécurité routière

A la demande des associations d'élus, cette nouvelle édition du Mémento constitue une **porte d'entrée numérique**¹ vers des fiches pratiques répondant aux questions que se posent les maires. Elles viennent compléter les fiches **Savoirs de Base**² en sécurité routière, mises à jour périodiquement.

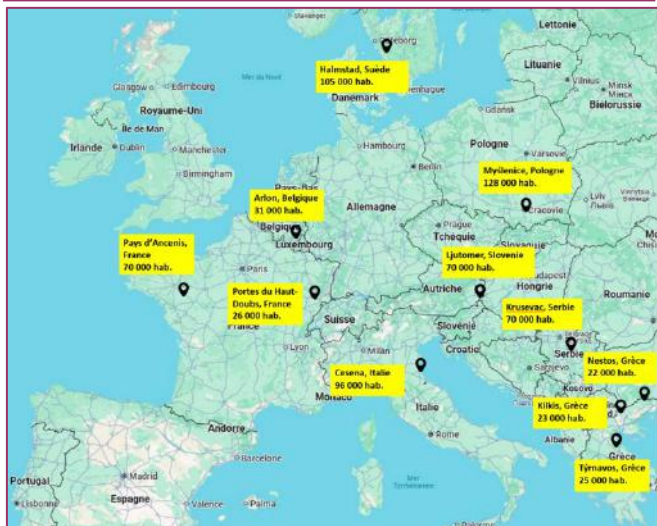
¹ <https://publications.cerema.fr/webdcdc/les-essentiels/securite-routiere/>

² <https://www.cerema.fr/fr/actualites/savoirs-base-securite-routiere-serie-fiches-pedagogiques-du>

Plans de mobilité simplifiés

Equipes	Cerema
Achèvement	2025
Méthodologie	Comparaison internationale
Périmètre	Union européenne
Mots clés	Plan de mobilité, SUMP

Petites et moyennes villes d'Europe avec des plans de mobilité urbaine durable étudiés



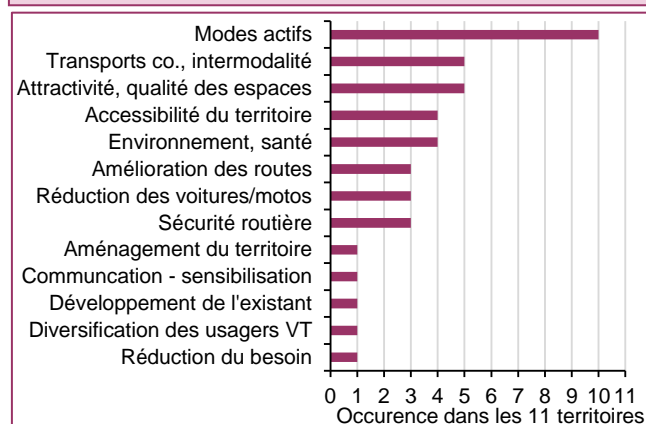
Source : Google maps, réalisation Cerema

Caractéristiques des 11 territoires observés

Pays	Commune	Population	Densité (hab./km²)
Belgique	Arlon	31 000	119
Italie	Cesena	96 000	384
France	P. du Haut-Doubs	26 000	41
Grèce	Kilkis	23 000	35
Grèce	Nestos	22 331	30
Serbie	Krusevac	70 000	47
Grèce	Tyrnavos	25 000	41
Slovénie	Ljutomer	11 000	105
Pologne	Myślenice	128 000	176
Suède	Halmstad	105 000	103
France	Anceis	70 000	411

Source : Cerema

Principaux thèmes des objectifs stratégiques



Source : Cerema

En France, la planification de la mobilité à l'échelle des intercommunalités de petite et moyenne taille est assurée par le Plan de mobilité simplifié (PDMS), institué en 2021. Celui-ci découle du Plan de mobilité (PDM) largement utilisé dans les grandes agglomérations françaises, et qui est la forme nationale du *Sustainable urban mobility plan* (SUMP) européen. Le PDMS permet aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) des territoires ruraux et des villes moyennes de planifier des solutions de mobilités pour les populations, grâce à un cadre plus souple et allégé que celui du PDM.

Une certaine homogénéité

Sur les 11 territoires observés dans l'étude à travers l'Europe, on constate que le format du plan utilisé est homogène : basé sur le volontariat, il est proche du modèle SUMP qui a été adapté à l'échelle du territoire.

La mobilisation des citoyens et des acteurs institutionnels est systématique, mais les résultats en matière d'implication sont mitigés. Cependant, la consultation permet dans l'ensemble des cas étudiés d'obtenir des données qualitatives qui permettent de comprendre les choix des usagers concernant leurs solutions de déplacements et leur ressenti sur les infrastructures.

Le développement des nouvelles mobilités

Dans l'ensemble des cas étudiés, le SUMP vise à développer les modes actifs, au-delà du seul vélo. Les objectifs fixés intègrent souvent la sécurité routière et peuvent dépasser le seul cadre des mobilités, comme viser un enjeu plus global, améliorer l'attractivité du territoire et la qualité de l'espace public, ce qui oblige à intégrer d'autres pans des politiques publiques.

Résultats observés des plans locaux

Si un dispositif d'évaluation est prévu dans la plupart des plans locaux, avec la mise en place d'indicateurs, l'étude a permis d'obtenir des témoignages d'acteurs sur les SUMP déployés. Les acteurs sont globalement satisfaits de ces plans de mobilité, car ils légitiment la politique de mobilité auprès de nombreux acteurs, publics comme privés. Les SUMP permettent de sensibiliser le public de façon accrue, ce qui autorise à accroître les ambitions dès la première itération du plan. Les élus notent également une amélioration de la qualité de vie (transports, bruit, paysage urbain).

Les difficultés rencontrées relèvent principalement de :

- la réaction des différents acteurs, avec des mobilisations contradictoires ;
- la gouvernance, avec une difficulté notable à travailler avec les différentes parties qui ont des compétences pourtant complémentaires. Certaines autorités peuvent afficher un intérêt limité, en particulier du fait que ce soit volontaire ;
- la mise en place d'actions et de financement sur le long terme (10 ans).

L'accidentalité des EDP en Normandie

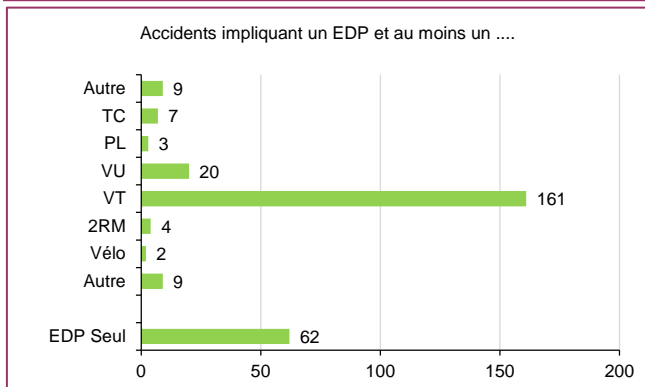
Equipes	Marine Boquet, Tatiana François, Nicolas Dubos (Cerema)
Achèvement	2024
Méthodologie	Analyse des données BAAC et des PV d'accidents sur la période 2019-2023
Périmètre	Région Normandie
Mots clés	EDP, accidents, Normandie

Répartition des accidents d'EDP en Normandie - découpage par départements



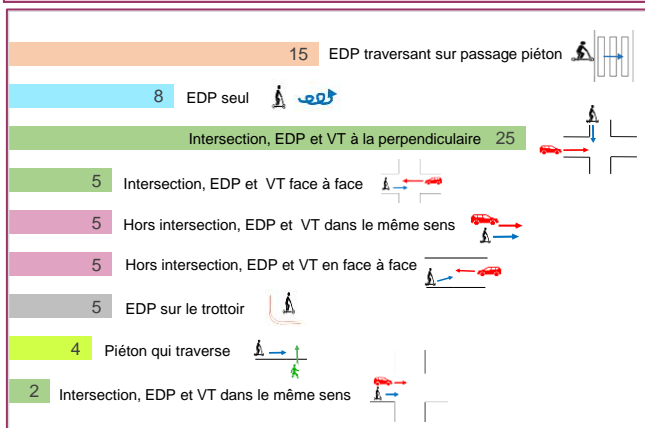
Source : Traxy, réalisation Cerema

Répartition des conflits dans les accidents d'EDP



Source : Traxy, réalisation Cerema

Principales configurations des accidents d'EDP (étude de 74 procès-verbaux sur 2019-2023)



Source : analyse de 74 PV d'accident avec EDP - Traxy

L'étude réalisée porte sur les conditions et caractéristiques des accidents impliquant des EDP en Normandie, entre 2019 et 2023 (données provisoires arrêtées au 01/11/2023).

Analyse spatiale et temporelle

Sur la période étudiée, 276 accidents impliquant un EDP ont été enregistrés dans la région, dont 120 pour le seul département de la Seine-Maritime (soit 43%). Toutefois, rapporté au poids démographique, le département qui concentre le plus d'accidents d'EDP est la Manche. **La concentration d'accidents d'EDP par département peut être liée à la mise à disposition de trottinettes en libre-service** comme c'est le cas à Cherbourg. En effet, Cherbourg concentre 58 % des accidents d'EDP du département, pour 33 % des accidents de cyclistes et 32 % des accidents d'autres usagers.

Les périodes les plus accidentogènes sont la journée du mercredi (17 %), la tranche 16h/19h (1/3 des accidents) et la période **nocturne** (25 % des accidents ont lieu de nuit contre 10 % pour les vélos).

Caractéristiques des impliqués

70 % des victimes sont des hommes.

L'analyse des données BAAC montre un enjeu fort sur la classe d'âge 18-34 ans qui représente 51% des blessés. **En EDP, 28 % des blessés de sexe masculin et 38 % des blessés de sexe féminin** sont âgés entre 18 et 24 ans.

56 % des blessés en EDP de sexe masculin sont présumés responsables ; ce taux est de 41 % pour les femmes blessées en EDP.

Configurations des accidents d'EDP

Les accidents d'EDP en Normandie impliquent le plus souvent des véhicules motorisés, et en premier lieu **des véhicules de tourisme** (161 cas). Les accidents avec les modes actifs concernent surtout des piétons (20 cas) et peu de vélos (2 cas). On dénombre **62 cas d'accidents d'EDP sans tiers** (soit 22,5 %).

Sur la base de 74 procès-verbaux d'accidents étudiés, le type d'accidents le plus fréquent survient **en intersection** (45 %), en particulier lorsque l'EDP et le véhicule antagoniste arrivent de **directions perpendiculaires** (35 % des cas). Parmi ces accidents en intersection, 33 % ont lieu sur des giratoires (vs. 25 % pour les cyclistes et 14 % pour l'ensemble des usagers).

Les accidents lors de **la traversée d'un EDP sur passage piéton** représentent 20 % des cas.

La moitié des conducteurs d'EDP impliqués sont présumés responsables (51 %). Les principaux facteurs d'accidents mentionnés sont des **facteurs humains, souvent en lien avec la manière d'utiliser l'espace public** : circulation des EDP sur le trottoir pour 14 cas, utilisation d'un passage piéton sans mettre pied à terre dans 13 cas, non-respect des règles de priorité dans 11 cas pour l'EDP et 10 pour l'antagoniste.

Pacifier les abords des écoles à Marseille

Équipe	Florence Orillard, Sylvain Michelin, Nicolas Pelé, Romain Bouzige (Cerema)
Partenaire	Ville de Marseille
Achèvement	2024
Méthodologie	ArcGIS et cartagene pour le croisement de données SIG, la construction d'indicateurs pour l'outil d'aide à la décision et la datavisualisation
Périmètre	Contexte de Marseille, avec méthodologie applicable à toute commune
Mots clés	Modes actifs, école, rue scolaire, enfant, déplacement domicile – école, espace public, qualité de l'air

Support méthodologique pour l'analyse des configurations de rue, qui précède l'orientation vers un scénario de pacification

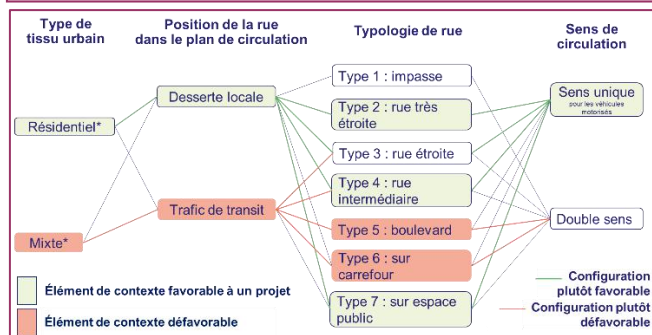


Illustration du potentiel de pacification, par la sécurisation et l'aménagement d'une zone de rencontre



Source : TOPO*GRAFIK paysagistes

Visualisation des accidents impliquant les piétons ou vélos à Marseille (2017 - 2021) dans l'outil d'aide à la décision

Pacifier les abords des écoles

Introduction Criticité Faisabilité Opportunité Cas d'usage : école Friedland Conclusion À propos

Accidentologie

Pour développer les modes actifs et soutenir l'autonomie des enfants, il est nécessaire que les cheminements soient sécurisés. Les données de l'ONISR permettent de préciser le caractère accidentogène des alentours des écoles pour les modes actifs (piétons et cyclistes). La "fiche école" contient un indicateur concernant le nombre d'accidents dans l'isochrone de 5 minutes à pied (approx 250m) autour de l'école.

piéton

Année 2019
Age de la victime 84
Type de victime piéton
Gravité Tue

Avec plus de 500 écoles maternelles et élémentaires, Marseille dispose d'un réseau dense d'écoles de proximité générant des déplacements quotidiens, notamment d'enfants piétons. En 2024, la commune recense 689 accidents corporels, dont 6% concernent des enfants âgés de 3 à 11 ans. Dans le centre-ville, les trajets scolaires représentent 10 % des déplacements, dont près de deux tiers sont effectués à pied.

Transformer les abords des écoles, un levier de pacification des rues

Marqueur fort de l'apprentissage de la ville et de la mobilité par les enfants, le trajet vers l'école et l'aménagement de la rue de l'école s'inscrivent dans le paysage urbain ordinaire dans lequel les conflits d'usages se répètent au quotidien, et se cristallisent autour du partage de l'espace public. Si les aménagements de sécurité routière aux abords des écoles se sont généralisés depuis plusieurs années, ils n'ont pas radicalement changé la physionomie très circulatoire de ces rues, qui restent peu propices à l'autonomie des enfants et à une transition modale vers la marche ou le vélo. Ces deux enjeux exigent une modération plus efficace des vitesses et des flux. Proposer une autre façon de « faire la rue » d'une école est donc une excellente opportunité pour poursuivre la sécurisation des rues secondaires de quartiers, tout en accompagnant les changements de comportement en matière de partage de la rue et de développement des mobilités actives.

En partenariat avec la ville de Marseille, l'étude du Cerema est constituée de trois volets complémentaires : une aide méthodologique pour le montage de projets dans différents contextes et les panels d'outils associés (fermeture pérenne de la rue, fermeture temporaire, ou sécurisation avec maintien de la circulation) ; un carnet d'inspiration pour illustrer les scénarios de pacification dans trois contextes de rues-types, mettant l'accent sur l'enjeu de changement d'ambiance urbaine de la rue pour mieux pacifier les flux ; un outil de webcartographie d'aide à la décision, qui permet de contextualiser les écoles et d'alimenter la stratégie de priorisation des projets selon 3 familles de critères : la criticité du contexte (risques, vulnérabilités... dont l'accidentologie), la facilité estimée du projet et les opportunités d'autres projets autour de l'école (synergies et coordinations envisageables).

L'étude¹ s'enrichit des retours d'expérience d'autres collectivités. Ses livrables constituent une base méthodologique applicable à tous types de contextes urbains confrontés à des enjeux similaires. Ils peuvent être utiles pour transformer en profondeur les abords des écoles afin de stimuler la pratique des mobilités actives, améliorer la qualité de vie des enfants et des habitants du quartier.

¹ Pour en savoir plus : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/pacifier-abords-ecoles-marseille-favoriser-mobilite>

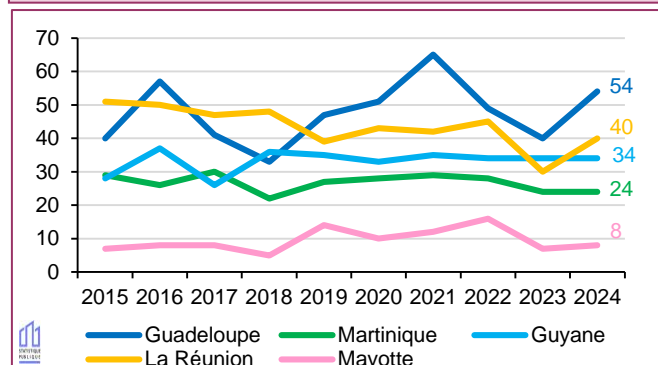
Les Outre-mer

Population et victimes dans les accidents enregistrés par les forces de l'ordre en Outre-mer en 2024

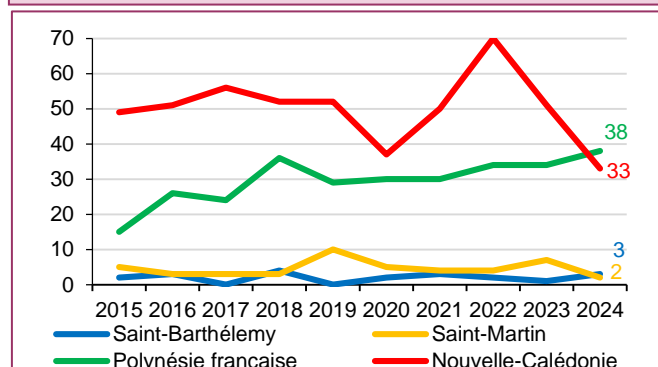
	Population			Tués	Blessés
	en milliers d'hab	14-24 ans (%)	65 ans et + (%)		
Guadeloupe	380	13 %	22 %	54	760
Martinique	353	11 %	24 %	24	748
Guyane	293	19 %	7 %	34	845
La Réunion	881	15 %	14 %	40	1 142
Mayotte	310	19 %	3 %	8	177
St-Pierre-et-Miquelon	6	9 %	19 %	0	3
St-Barthélemy	10	11 %	11 %	3	22
St-Martin	31	29 %	10 %	2	42
Wallis-et-Futuna	11	14 %	13 %	3	4
Polynésie fran.	283	17 %	8 %	38	304
Nouvelle-Cal.	271	16 %	10 %	33	253
Ensemble des Outre-mer	2 831	15 %	14 %	239	4 300

Les informations relatives aux **accidents corporels** présentées ici relèvent exclusivement des accidents **enregistrés par les forces de l'ordre** dans le fichier BAAC, sans extrapolation.

Évolution du nombre de tués dans les DROM entre 2015 et 2024



Évolution du nombre de tués dans certains COM-NC



En 2024, parmi les 269 présumés **responsables** d'accidents mortels, **146 sont décédés** (54 %), 29 sont blessés, et 65 sont indemnes.

93 personnes sont décédées non responsables : 24 piétons, 4 cyclistes, 11 usagers de 2RM (dont 3 passagers), 37 occupants de VT (dont 31 passagers), 4 passagers de VU, PL, ou TC.

Les Outre-mer habités comprennent :

- les départements et régions d'Outre-mer (DROM) : Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion et Mayotte ;
- les collectivités d'Outre-mer (COM) : Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon, la Polynésie française, les îles Wallis-et-Futuna ;
- la Nouvelle-Calédonie (NC).

En 2024, le bilan de l'accidentalité en Outre-mer, qui représente 4 % de la population française, est de :

- 3 344 accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre ;
- 239 personnes tuées (198 hommes, 41 femmes), soit 7 % de la mortalité routière en France ;
- 4 300 blessés (en hausse de + 2 % par rapport à 2023 et + 17 % par rapport à 2019).

La mortalité en Outre-mer augmente de + 3 % entre 2023 et 2024 : + 19 % dans les DROM et - 18 % dans les COM-NC. En France métropolitaine, elle évolue de + 0,8 %.

Les gouvernements propres des COM (hors Saint-Pierre-et-Miquelon) et de la Nouvelle-Calédonie (NC) sont compétents en matière de circulation routière et de transport routier et les règles du code de la route sont différentes de celles de la France métropolitaine et des DROM. En revanche, les forces de l'ordre relèvent de l'État et enregistrent les accidents de la route dans les mêmes conditions qu'en France métropolitaine.

Accidentalité dans les DROM

Le bilan pour l'année 2024 des cinq DROM, qui regroupent 3 % de la population française, est le suivant :

- 2 851 accidents corporels enregistrés ;
- 160 personnes tuées (135 hommes, 25 femmes) ;
- 3 672 personnes blessées.

Entre 2023 et 2024 le nombre d'accidents dans les DROM est en hausse de + 4 %. On observe une hausse plus importante pour la mortalité (160 tués en 2024 contre 135 tués en 2023, soit + 19 %). Cependant, ces données agrégées masquent des disparités entre DROM : hausse sensible en Guadeloupe (+ 14 tués) et à La Réunion (+ 10 tués), mais stabilité en Guyane et en Martinique.

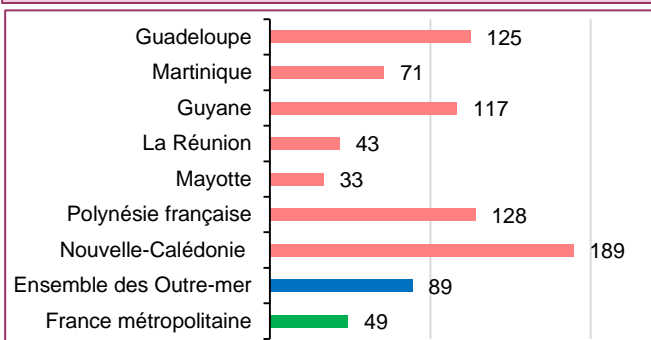
Accidentalité dans les COM et en NC

En 2024, le bilan des 5 COM et de la Nouvelle-Calédonie, qui représentent ensemble 1 % de la population française, est le suivant :

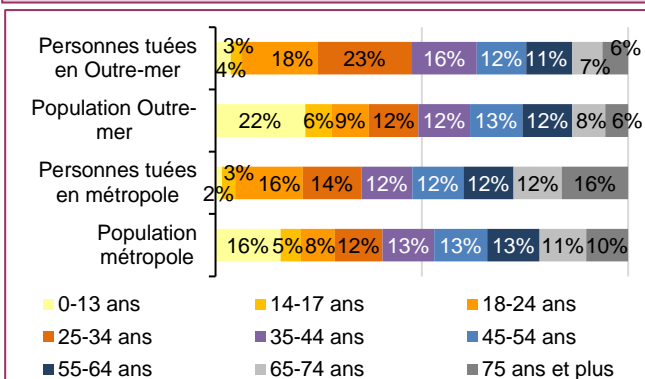
- 493 accidents corporels enregistrés ;
- 79 personnes tuées (63 hommes, 16 femmes) ;
- 628 blessés.

Entre 2023 et 2024, le nombre de tués dans les COM et en NC diminue (- 17 tués, soit - 18 %) alors que le nombre d'accidents augmente (+ 12 %) : en particulier, on enregistre une baisse sensible de la mortalité en Nouvelle-Calédonie (- 18 tués) alors que sur ce territoire les routes ont été bloquées une partie de l'année.

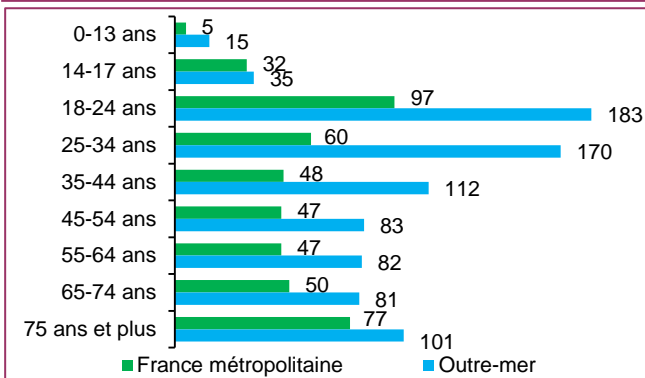
Mortalité moyenne annuelle par million d'habitants Outre-mer (période 2022-2024)



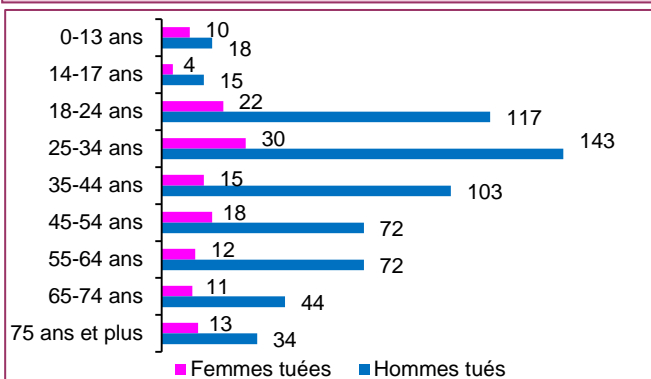
Répartition de la population (2024) et des personnes tuées (total 2022-2024) selon l'âge en Outre-mer



Mortalité annuelle par million d'habitants en Outre-mer selon l'âge (moyenne 2022-2024)



Personnes tuées en Outre-mer selon l'âge et le sexe (total sur la période 2022-2024)



Risque

La moyenne annuelle du nombre de **tués par million d'habitants** sur 2022-2024 est globalement **plus élevée en Outre-mer**. Alors qu'elle est de 49 en France métropolitaine, elle est de 89 en Outre-mer avec de fortes disparités selon les territoires. Ce taux est de 128 en Polynésie française, 125 en Guadeloupe et 117 en Guyane, soit à un niveau supérieur au taux moyen de l'Union Européenne (56¹). Avec 189 tués par million d'habitants, la Nouvelle-Calédonie présente un taux nettement supérieur au taux le plus élevé des pays de l'Union Européenne (103 en Roumanie¹). Pour Mayotte, il est aujourd'hui de 33, avec un enregistrement des statistiques d'accidents de plus en plus systématique. Le calcul de ce taux pour Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy, Saint-Martin et à Wallis-et-Futuna n'est pas pertinent (faibles effectifs).

Une population jeune

En 2024, 28 % de la population des Outre-mer est âgée de moins de 18 ans contre 21 % en France métropolitaine. Cependant, la proportion de la population âgée entre 18 et 64 ans est équivalente dans les Outre-mer et en France métropolitaine.

Le calcul de la mortalité moyenne 2022-2024 de chaque classe d'âge par million d'habitants de ces âges montre, phénomène encore plus accentué qu'en France métropolitaine, une surreprésentation des jeunes de 18-24 ans et des adultes de 25-34 ans.

Le taux de mortalité des **18-24 ans** en Outre-mer est de **183 personnes tuées par million d'habitants**, soit 2 fois celui de la France métropolitaine, où il est de 97. Il atteint 158 en Guyane, 164 en Martinique, 326 en Guadeloupe et 545 en Nouvelle-Calédonie.

Le taux de mortalité **des 25-34 ans en Outre-mer est de 170 tués/Mhab, soit 3 fois celui de la France métropolitaine**. Ce taux est particulièrement fort en Nouvelle-Calédonie (291) et dans une moindre mesure en Guadeloupe (259) et en Guyane (244).

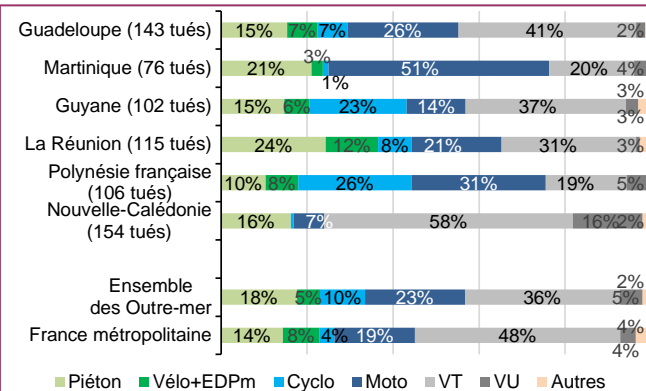
Pour les moins de 18 ans, le taux de mortalité observé en Outre-mer est de 20 tués/Mhab, soit 1,7 fois celui de France métropolitaine, où il est de 11. Il atteint 55 en Nouvelle-Calédonie et 53 en Polynésie française.

Forte représentation des hommes

Sur 2022-2024, 82 % des personnes tuées outre-mer sont de sexe masculin, contre 78 % sur la même période en France métropolitaine. C'est en Martinique (90 %), à La Réunion et en Guyane (88 % chacune) que l'on observe les plus fortes parts de personnes tuées de sexe masculin. En Polynésie française (78 %) et en Nouvelle-Calédonie (77 %), le taux est plus bas. 88 % des présumés responsables (PR) d'accidents mortels en Outre-mer sont des hommes. 62 % des PR hommes décèdent dans l'accident.

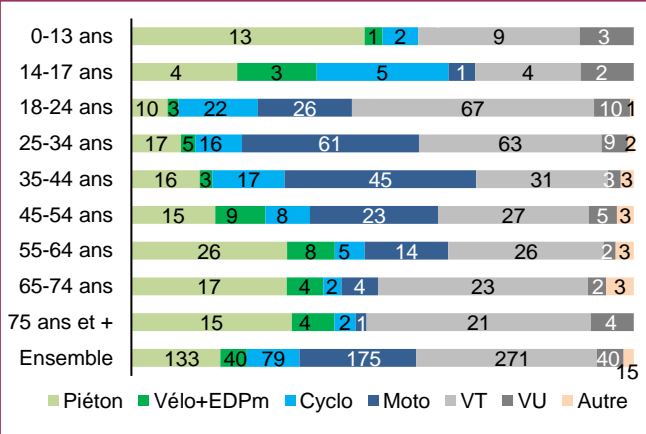
¹ Source : Banque Mondiale, 2025

Personnes tuées par territoire ultramarin* selon le mode de déplacement (2022 à 2024)

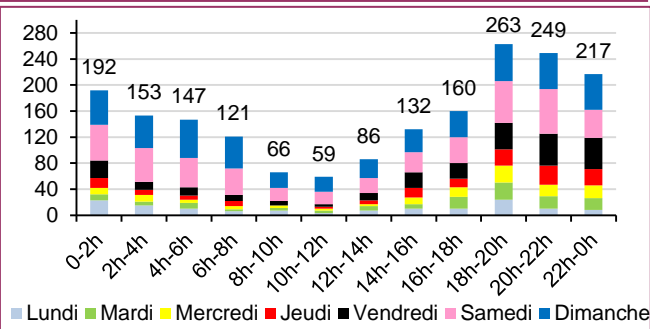


*Les territoires présentés ici ont enregistré au moins 76 personnes tuées chacun sur 3 ans, contre moins de 32 pour ceux non cités.

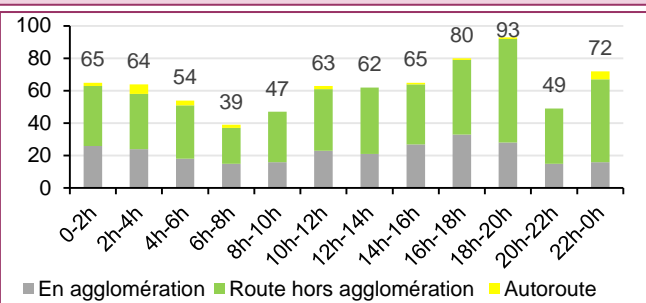
Répartition des personnes tuées en Outre-mer selon le mode et l'âge (2022 à 2024)



Répartition des accidents en Outre-mer impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé selon le jour et l'heure (2022 à 2024)



Répartition des tués en Outre-mer selon l'heure et le milieu (2022 à 2024)



Les usagers vulnérables

En Outre-mer, les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés) représentent 57 % de la mortalité routière sur la période 2022-2024. Cette proportion est plus forte qu'en France métropolitaine où elle est de 45 % sur la même période. Elle est particulièrement élevée en Martinique (76 %), en Polynésie française (75 %), à Mayotte (74 %), et à La Réunion (65 %). A contrario, cette proportion est plus faible en Nouvelle-Calédonie où elle est de 23 %.

On observe quelques spécificités territoriales :

- les piétons représentent 24 % des tués à La Réunion ;
- les cyclomoteuristes, 26 % des tués en Polynésie française et 23 % des tués en Guyane ;
- les motocyclistes, 51 % des tués en Martinique.

Contrairement à la France métropolitaine, la part des 2RM tués (45 %) est supérieure à celle en VT (32 %) chez les 25-34 ans en Outre-mer.

Saisonnalité, jours et heures

Dans les Outre-mer, les accidents se répartissent de manière relativement uniforme sur les 12 mois de l'année et du lundi au vendredi. Sur la période 2022-2024, 31 % des accidents interviennent le samedi ou le dimanche, contre 26 % en France métropolitaine.

En Outre-mer, 63 % des accidents impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé interviennent entre le vendredi 18h00 et le lundi 00h00. Cette proportion est de 55 % en France métropolitaine.

Les accidents sont légèrement plus fréquents la nuit en Outre-mer qu'en France métropolitaine (37 % des accidents se produisent de nuit en Outre-mer contre 34 % en France métropolitaine). Ces accidents représentent 57 % des personnes tuées (contre 42 % des décès en France métropolitaine).

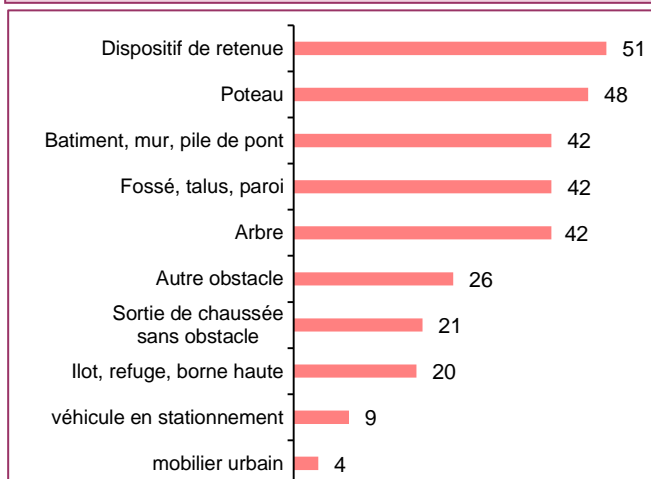
Selon le milieu routier

À l'instar de la France métropolitaine, on observe en Outre-mer un enjeu fort de sécurité routière hors agglomération (hors autoroute) avec 62 % des tués. Ce sont 75 % des tués en Guyane, 74 % en Guadeloupe, 70 % en Nouvelle-Calédonie, mais 56 % en Polynésie française, 52 % à Mayotte et 50 % à La Réunion et en Martinique.

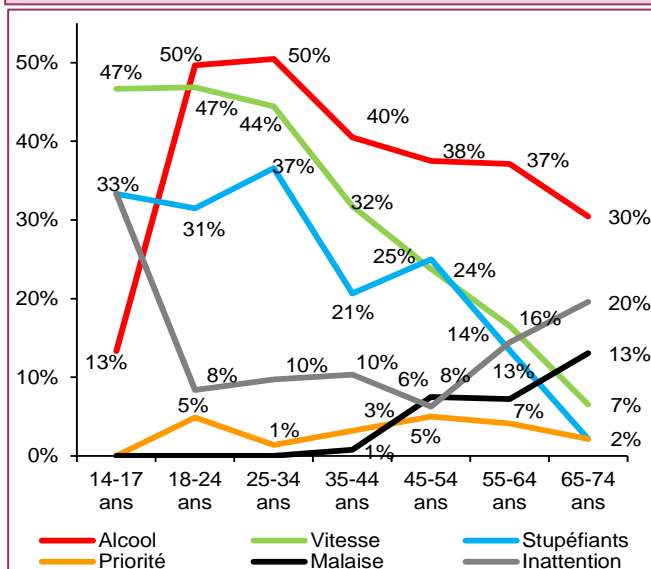
Sur les **routes hors agglomération**, 43 % des tués sont en VT, 31 % en 2RM, 13 % à pied et 4 % à vélo. 22 % des tués à La Réunion sont des piétons. 58 % des tués en Polynésie française et 55 % en Martinique sont des usagers de 2RM.

En agglomération, 39 % des tués sont en 2RM, 26 % en VT, 25 % à pied et 6 % à vélo. 60 % des tués à Mayotte et un quart en Guadeloupe, Martinique, Guyane et à La Réunion sont des piétons. 11 % des tués en Polynésie et 12 % à La Réunion sont des cyclistes.

Nombre de personnes tuées après un choc contre obstacle fixe en Outre-mer (2022 et 2024)



Facteurs d'accidents mortels selon l'âge des présumés responsables dans les Outre-mer (2022-2024)



Les tranches d'âges 0-13 ans et 75 ans et plus n'ont pas été prises en compte car les effectifs sont trop faibles pour être interprétables (respectivement 3 et 29 auteurs présumés d'accidents mortels).

Permis de conduire et assurance :

Entre 2022 et 2024, 27 % des personnes tuées l'ont été alors qu'un des conducteurs impliqués circulait sans permis valide pour 8 % en France métropolitaine (FM) : 42 % en Martinique, 36 % en Nouvelle-Calédonie, 27 % en Polynésie française, 26 % en Guyane et 25 % en Guadeloupe.

Dans les accidents mortels, 21 % des conducteurs étaient en **défaut de permis** (6 % en FM) : 31 % en Martinique, 30 % en Nouvelle-Calédonie, 24 % en Polynésie française, 19 % en Guyane, 18 % en Guadeloupe et 9 % à La Réunion.

21 % des véhicules impliqués dans des accidents mortels Outre-mer n'étaient **pas assurés** : 30 % en Guyane, 28 % en Martinique, 24 % en Nouvelle-Calédonie, 22 % en Polynésie française, 17 % en Guadeloupe et 9 % La Réunion contre 6 % en France métropolitaine.

Les collisions

Sur la période 2022-2024, 39 % des décès interviennent dans un accident avec un seul véhicule en cause (sans piéton). Mais 56 % des décès en VT et 73 % des décès en VU sont dans des accidents seuls, contre 37 % en 2RM et 19 % à vélo. La part de décès sans tiers impliqué est plus élevée en agglomération (45 %) que sur routes hors agglomération (38 %), contrairement à ce que l'on observe en France métropolitaine (respectivement 40 % et 44 %).

18 % des décès le sont dans des accidents avec un choc contre un arbre, un fossé ou un poteau. Les chocs contre dispositifs de retenue (glissières métalliques, en béton ou autres types) ont été recensés pour 5 % des accidents mortels. Bien qu'étant eux-mêmes potentiellement dangereux, ces dispositifs protègent les usagers des obstacles plus dangereux encore.

Vitesse, alcool et stupéfiants

La vitesse excessive ou inadaptée est un facteur présent chez 33 % des présumés responsables d'accidents mortels ; c'est plus qu'en France métropolitaine (29 %). 42 % des présumés responsables d'accidents mortels âgés de 18 à 44 ans roulaient avec une vitesse excessive ou inadaptée.

Au cours de la période 2022-2024, l'alcool est présent chez 41 % des présumés responsables d'accidents mortels. Ce taux est de 36 % dans les DROM et de 49 % dans les COM-NC, il est de 50 % en Nouvelle-Calédonie, 46 % en Polynésie française et 38 % à La Réunion. Les stupéfiants sont présents chez 25 % des présumés responsables d'accidents mortels, avec un taux de 20 % dans les DROM et 32 % dans les COM-NC. C'est à Saint-Martin (9 sur 17), en Polynésie française (35 %) et en Nouvelle-Calédonie (30 %) que ces taux sont les plus élevés.

Ceinture et casque

En ne considérant que les victimes pour lesquelles le port des équipements de sécurité est renseigné, sur 2022-2024, 52 % des personnes tuées en véhicule carrossé (VT, VU, PL et autocars) en Outre-mer ne portaient pas de ceinture, contre 23 % en France métropolitaine. Ce taux est au-delà de 70 % en Nouvelle-Calédonie (76 personnes tuées sur 109) et de 62 % en Martinique (8 sur 13). Sur les 19 mineurs décédés en 3 ans, trois quarts ont moins de 14 ans et un quart a entre 15 et 17 ans. 7 enfants tués sur 9 et 4 adolescents tués sur 4 ne portaient pas la ceinture.

En Outre-mer, 24 % des usagers de 2RM tués ne portaient pas de casque, contre seulement 4 % en France métropolitaine. Cette proportion est supérieure à Saint-Martin (4 sur 4, soit 100 %) et en Martinique (20 sur 39, soit 51 %). 57 % des 14-17 ans tués en 2RM ne portaient pas le casque, ainsi que 36 % des 18-24 ans tués, 31 % des 25-34 ans tués et 27 % des 35-44 ans tués.

Observatoire des vitesses et comportements en Outre-mer

En 2024, l'observatoire des vitesses et des comportements mis en œuvre par l'ONISR a élargi son champ d'observation à 6 territoires d'Outre-mer, afin de mieux comprendre leurs dynamiques de circulation.

Taux de dépassement de la VMA par les véhicules de tourisme, selon le type de réseau et la période

Guadeloupe

VMA		Jour		Nuit	
Artères en centre-ville d'agglomération (VMA 50)	Routes en traversée de petite agglomération (VMA 50)	23%	66%	28%	67%
Entrées-sorties d'agglomération (VMA 50-70)	Routes bidirectionnelles (VMA 70-80)	70%	4%	65%	23%

Martinique

VMA		Jour		Nuit	
Artères en centre-ville d'agglomération (VMA 30-50)	Routes en traversée de petite agglomération (VMA 30-50)	40%	45%	68%	66%
Entrées-sorties d'agglomération (VMA 50-70)	Routes bidirectionnelles (VMA 50-80)	27%	12%	31%	9%

Guyane

VMA		Jour		Nuit	
Artères en centre-ville d'agglomération (VMA 50-70)	Routes en traversée de petite agglomération (VMA 50)	1%	57%	17%	54%
Entrées-sorties d'agglomération (VMA 50-70)	Routes bidirectionnelles (VMA 80)	46%	17%	19%	32%

La Réunion

VMA		Jour		Nuit	
Artères en centre-ville d'agglomération (VMA 30-50)	Routes en traversée de petite agglomération (VMA 50)	27%	5%	79%	38%
Entrées-sorties d'agglomération (VMA 50-70-90)	Routes bidirectionnelles (VMA 70-80-90)	22%	38%	39%	46%
Routes à 2 x 2 voies (VMA 90-110)		34%		39%	

Mayotte

VMA		Jour		Nuit	
Artères en centre-ville d'agglomération (VMA 30-50)	Routes en traversée de petite agglomération (VMA 30-50)	23%	28%	30%	44%
Entrées-sorties d'agglomération (VMA 50)	Routes bidirectionnelles (VMA 50-70)	31%	19%	55%	43%

Polynésie française

VMA		Jour		Nuit	
Artères en centre-ville d'agglomération (VMA 50-60)	Routes en traversée de petite agglomération (VMA 30-40)	58%	80%	70%	90%
Entrées-sorties d'agglomération (VMA 40-60)	Routes bidirectionnelles (VMA 40-50)	27%	35%	65%	69%

La mesure 35 du **Comité interministériel de sécurité routière** de juillet 2023 prévoit d'améliorer la connaissance des comportements (axe « Agir pour une meilleure sécurité routière dans les Outre-mer »). Les observations de vitesses et de comportements réalisés en 2024 sur 6 territoires s'inscrivent dans ce cadre, avec des recueils de données vitesses par radars et des observations par des enquêteurs sur 10 points de mesure (20 points de mesure à La Réunion). En Polynésie française, la réglementation relève des autorités locales, avec un code de la route spécifique, inspiré du code appliqué en France métropolitaine, à l'inverse des DROM régis par l'identité législative. Les données recueillies offrent une photographie utile mais non représentative de chacun des territoires. Dans ces conditions, les disparités entre territoires doivent être interprétées avec prudence.

Vitesses et dépassement des VMA

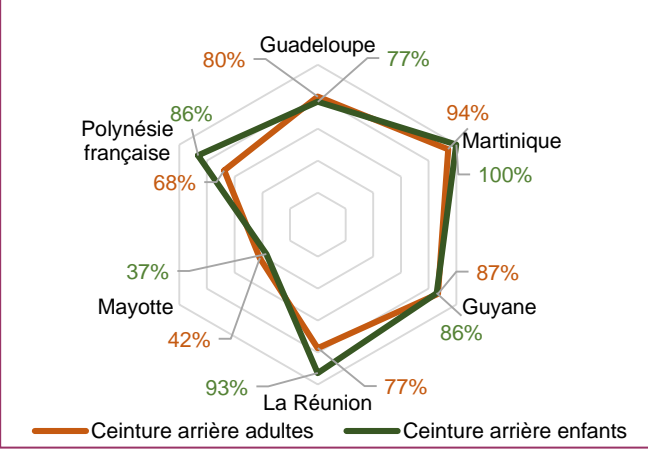
En 2024, les moyennes des vitesses observées dans les six territoires ultramarins présentent des écarts notables selon les types de réseaux et les contextes territoriaux (infrastructures, conditions de circulation, etc.). Les vitesses les plus élevées sont relevées sur les routes bidirectionnelles et aux entrées-sorties d'agglomération, notamment à La Réunion, en Guyane et en Guadeloupe. A l'inverse, Mayotte et la Polynésie française affichent des vitesses globalement plus faibles, en particulier hors agglomération. Dans les artères de centre-ville, les vitesses pratiquées demeurent modérées en journée (34 à 41 km/h selon les territoires), à l'exception de la Polynésie française où elles atteignent 55 km/h en moyenne, et augmentent à 61 km/h la nuit.

Les routes en traversée de petite agglomération figurent parmi les segments présentant les taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA) les plus critiques, de jour comme de nuit. Les dépassements y atteignent des niveaux particulièrement élevés, notamment en Guadeloupe, en Guyane, et surtout en Polynésie française où ils atteignent 90 % la nuit. Les artères en centre-ville d'agglomération présentent également des taux préoccupants, en particulier en Martinique et à La Réunion de nuit.

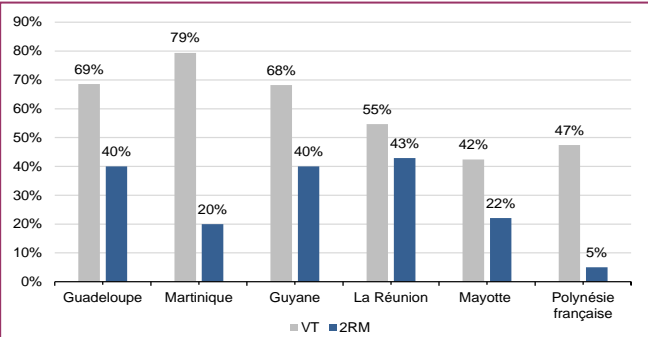
Vitesses moyennes pratiquées par les véhicules de tourisme en 2024, selon le type de réseau et la période

	Guadeloupe		Martinique		Guyane		La Réunion		Mayotte		Polynésie française	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
Artères en centre-ville d'agglomération	41	44	38	47	34	42	40	57	34	36	55	61
Routes en traversée de petite agglomération	53	54	34	41	51	50	32	44	33	37	37	39
Entrées-sorties d'agglomération	63	67	45	47	60	58	59	60	45	51	42	51
Routes bidirectionnelles	59	66	51	56	68	74	84	88	48	56	42	50
Routes à 2x2 voies							91	94				

Taux de port de la ceinture arrière selon l'âge

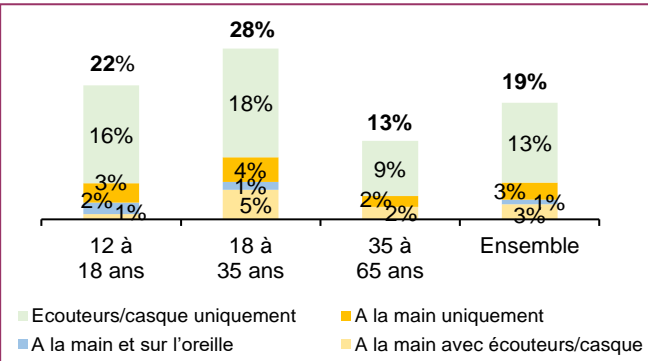


Taux de respect du stop chez les usagers des véhicules de tourisme et les deux roues-motorisés*



* Effectif total : 207 pour les 2RM

Utilisation du téléphone lors des traversées piétonnes selon l'âge



Consommations chez les jeunes de 17 ans Outre-mer par rapport à la France hexagonale

Alcool : un usage dans le mois plus faible à La Réunion, en Guyane et en Polynésie française (PF) ; un usage régulier plus faible en Guadeloupe ; une plus forte fréquence des alcoolisations ponctuelles en Nouvelle-Calédonie (NC) et en PF.

Substances psychotropes : une expérimentation du protoxyde d'azote plus faible en Martinique ; une expérimentation du crack 3 fois plus importante en Guyane ; une expérimentation de la cocaïne (chez les garçons) et de la MDMA/ecstasy plus élevée à La Réunion ; un usage régulier de cannabis plus important en PF et en NC.

Source : Enquête ESCAPAD - Usages des substances psychoactives à 17 ans dans les outre-mer, OFDT, juillet 2025

Port de la ceinture de sécurité

Dans les grandes agglomérations, le port de la ceinture de sécurité à l'avant du véhicule reste largement respecté, avec un taux moyen de 96 % tous territoires confondus. En revanche, l'usage de la ceinture à l'arrière révèle des disparités importantes entre les territoires. Si la Martinique (94 %) et la Guyane (87 %) affichent des taux élevés, ceux-ci chutent à 68 % en Polynésie française et à seulement 42 % à Mayotte. Le constat est similaire pour les enfants à l'arrière, où la Martinique se distingue par un respect total (100 %), suivie de La Réunion (93 %), de la Polynésie française (86 %) et de la Guyane (86 %). À l'inverse, Mayotte enregistre un taux préoccupant de seulement 37 %.

Respect du stop

Les niveaux observés de respect de la signalisation « stop » sont hétérogènes : pour les véhicules de tourisme (VT). Les taux de respect les plus élevés sont enregistrés en Martinique (79 %) et en Guadeloupe (69 %), tandis que les taux les plus faibles sont relevés à Mayotte (42 %) et en Polynésie française (47 %). S'agissant des 2RM*, les taux de respect observés sont globalement très faibles, avec un minimum particulièrement préoccupant de 5 % en Polynésie française, et des taux ne dépassant pas 22 % à Mayotte et 20 % en Martinique. Seule La Réunion se distingue légèrement avec un taux de 43 % qui reste néanmoins faible.

Usage du téléphone

En agglomération, 20 % des piétons traversant la chaussée utilisent un distracteur. La tranche d'âge des 18-35 ans est la plus concernée, avec 28 % des piétons, majoritairement avec des écouteurs ou un casque (18 %), mais aussi à la main (4 %) ou à la main avec écouteurs ou un casque (5 %). Les adolescents de 12 à 18 ans sont également très concernés (22 %), tandis que cette pratique diminue nettement chez les 35 à 65 ans (13 %). Globalement, près d'un piéton sur cinq (19 %) traverse en étant distrait par l'usage de son téléphone. Du côté des cyclistes, 11 % font usage d'un distracteur pendant leurs déplacements.

Chez les usagers de VT, l'usage du téléphone est le plus élevé en agglomération (12 % en grandes agglomérations et 11 % en traversée de petites agglomérations), contre 11 % sur les routes hors agglomération. Pour les véhicules utilitaires (VU), le taux le plus élevé est relevé en traversées de petites agglomérations (12 %), suivis des routes hors agglomération (8 %) et grandes agglomérations (7 %).

Nombre de passagers sur les 2RM

En moyenne, entre 20 et 26 % des deux-roues motorisés transportent un passager en plus du conducteur en Guyane, en Polynésie française, et à Mayotte.



En 2024 en France métropolitaine, **3 193 personnes sont décédées** sur les routes et **16 000** ont été **blessées gravement**.

Les **18-34 ans** (970 tués et 5 200 blessés graves) représentent 20 % de la population mais 30 % des tués, 33 % des blessés graves et **37 % des présumés responsables d'accidents mortels**.

Les **75 ans et plus** (535 tués et 1 300 blessés graves) représentent 10 % de la population mais 17 % des tués, 8 % des blessés graves, et **12 % des présumés responsables d'accidents mortels**.

Si 77 % des tués et 75 % des blessés graves sont des **hommes**, **84 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes** ; alors que 63 % des personnes décédées non responsables sont des hommes.

Les déplacements les plus mortels sont ceux qui permettent d'aller le plus vite, les déplacements les plus à risque de blessures permanentes sont ceux non protégés par l'habitacle d'un véhicule :

- les déplacements en **modes doux** (piétons, cyclistes, EDPm) représentent 23 % de la mortalité, 35 % des blessés graves et 45 % des blessés qui garderont des séquelles un an après ;
- les déplacements en **deux-roues motorisé** 23 % de la mortalité, 32 % des blessés graves, et 36 % des blessés qui garderont des séquelles ;
- les déplacements en **véhicule de tourisme** 48 % de la mortalité, 30% des blessés graves, et 15 % des blessés qui garderont des séquelles.

Les risques

selon les personnes

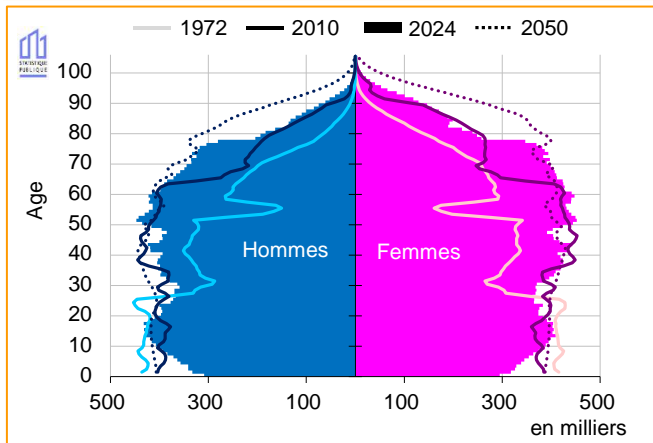
La démographie	72
Les risques selon l'âge	73
Évolution tout au long de la vie des hommes	74
Évolution tout au long de la vie des femmes	76
Les enfants (0-13 ans) et les adolescents (14-17 ans)	78
Les conducteurs novices (permis de moins de deux ans)	80
Les jeunes adultes (18-24 ans)	82
Les seniors (65 ans et plus)	84
Les accidents selon les professions et catégories socio-professionnelles	86
Les accidents liés au travail	88

selon le mode de déplacement

Mobilités et accidentalité	90
La mobilité et les déplacements	90
Les risques selon l'âge et le mode de déplacement	91
La circulation routière	92
Matrice de collision, responsables et tués non responsables	93
Les accidents des piétons	94
Les accidents à vélo	96
L'utilisation des véhicules en libre-service	98
Les accidents en engin de déplacement personnel motorisé	99
Les deux-roues motorisés	
Le parc des ménages	100
L'accidentalité	102
Les véhicules de tourisme	
Le parc des ménages	104
L'accidentalité	106
Les accidents des voitures, taxis, tracteurs agricoles et ambulances	108
Les accidents impliquant un véhicule utilitaire	110
Les accidents impliquant un poids lourd	112
Les accidents impliquant un autocar	114
Les accidents impliquant un autobus	115
Les accidents impliquant un train	116
Les accidents impliquant un tramway	117
Les accidents impliquant un véhicule étranger	118
Les accidents des personnes de nationalité étrangère	119

La démographie

Pyramide des âges en 2024, comparée à 1972, à 2010 et à 2050, en France métropolitaine



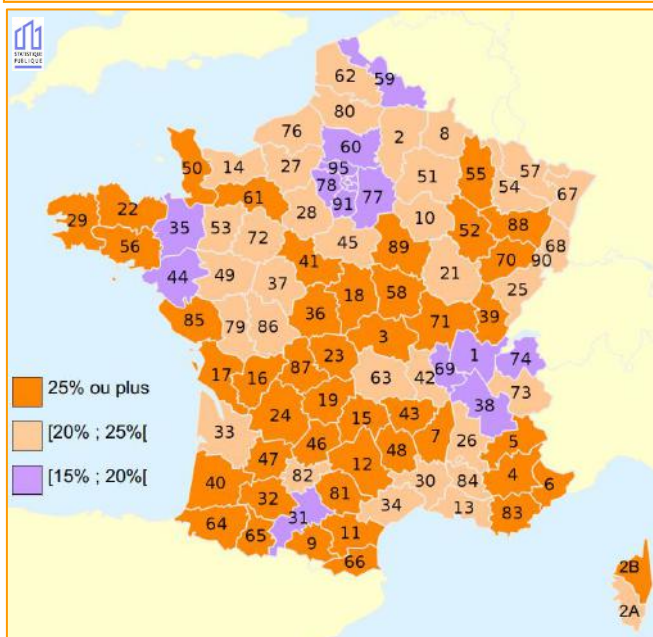
Source : Insee - population par âge et sexe, au 1^{er} janvier, projection de la population 2007-2060 scénario central

Population en part et en millions par tranche d'âges en 2010, 2024, 2030 et 2050, en France métropolitaine

	2010		2024		2030		2050	
	%	M	%	M	%	M	%	M
0-13 ans	17%	10,8	15%	10,3	16%	10,9	16%	11,3
14-17 ans	5%	3,1	5%	3,3	5%	3,2	4%	3,3
18-24 ans	9%	5,5	8%	5,5	8%	5,7	8%	5,6
25-34 ans	12%	7,7	12%	7,7	12%	8,0	11%	8,3
35-44 ans	14%	8,7	13%	8,4	12%	8,3	12%	8,6
45-54 ans	14%	8,5	13%	8,4	12%	8,0	11%	8,3
55-64 ans	13%	7,9	13%	8,4	12%	8,3	11%	8,1
65-74 ans	8%	5,0	11%	7,4	11%	7,6	10%	7,4
75-84 ans	6%	4,0	7%	4,7	9%	6,0	9%	6,8
85 ans et +	2%	1,6	3%	2,2	4%	2,5	7%	4,8
Total		62,8		66,2		68,5		72,3

Source : Insee - population, au 1^{er} janvier, projection de la population 2007-2060 scénario central, traitement ONISR

Part de la population âgée de 65 ans ou plus en 2024 par département en France métropolitaine



Source : Insee - population départementale par âge quinquennal, au 1^{er} janvier, traitement ONISR

Une population vieillissante...

Depuis 50 ans, on observe un vieillissement de la population. La part importante des moins de 20 ans en 1972 explique la forte proportion des personnes entre 50 et 70 ans en 2024 ; il s'agit des « baby-boomers » qui ont vieilli. L'âge moyen de la population était de 34 ans en 1972, il est de 42 ans en 2024.

En 2024, 47 % de la population est âgée de 45 ans ou plus et 22 %, 65 ans ou plus, contre respectivement 43 % et 17 % en 2010 ; 34 % et 13 % en 1972.

Selon le scénario central proposé par l'Insee, le nombre de personnes de 65 ans ou plus augmenterait, à lui seul, de près de 2 millions entre 2024 et 2030, et 5 millions entre 2024 et 2050. En 2030, 16,1 millions de personnes seront âgées de 65 ans ou plus, soit une hausse de + 12 % en 6 ans, et 18,9 millions en 2050, soit une hausse de +32 % en 26 ans. La part des 85 ans ou plus va plus que doubler d'ici 2050, pour atteindre 4,8 millions de personnes. L'âge moyen de la population sera de 44 ans.

La part des personnes de moins de 18 ans représentait 22 % de la population en 2010. En 2024, cette part est de 20,4 % et sera de 20,1 % en 2050.

La pyramide des âges de la France métropolitaine de 2050 renvoie l'image d'une répartition de la population par âge très équilibrée. L'empreinte des grands chocs démographiques passés (seconde guerre mondiale et baby-boom) aura disparu. Les projections n'intègrent pas de chocs de ce type pour le futur.

...dans le centre de la France

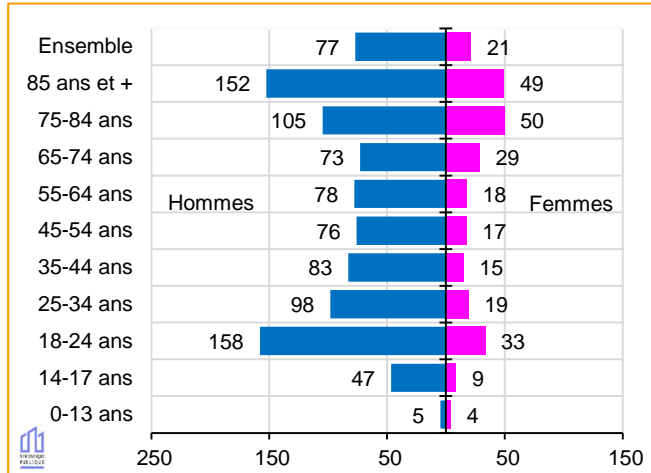
En 2024, en France métropolitaine, la part de la population âgée de 65 ans ou plus est de 22 %.

Dans 46 % des départements métropolitains, la part des 65 ans ou plus constitue un quart ou plus de la population, notamment les départements du centre de la France, du Sud et d'une partie de la Bretagne. Dans la Creuse, en Dordogne, dans le Lot et dans la Nièvre, les personnes de 65 ans ou plus représentent plus de 30 % de la population.

À l'inverse, 17 départements métropolitains ont une part des 65 ans ou plus inférieure à 20 %. Il s'agit de tous les départements d'Ile-de-France et de départements dont la population totale dépasse un million d'habitants, à l'exception de l'Ain, de l'Oise et de la Haute-Savoie qui sont à proximité de grandes métropoles (respectivement Lyon, Paris et Genève). Dans 5 de ces 17 départements, les Yvelines, l'Essonne, la Seine-et-Marne, la Seine-Saint-Denis et le Val-d'Oise, la population compte un quart de jeunes âgés de moins de 18 ans.

Les risques selon l'âge

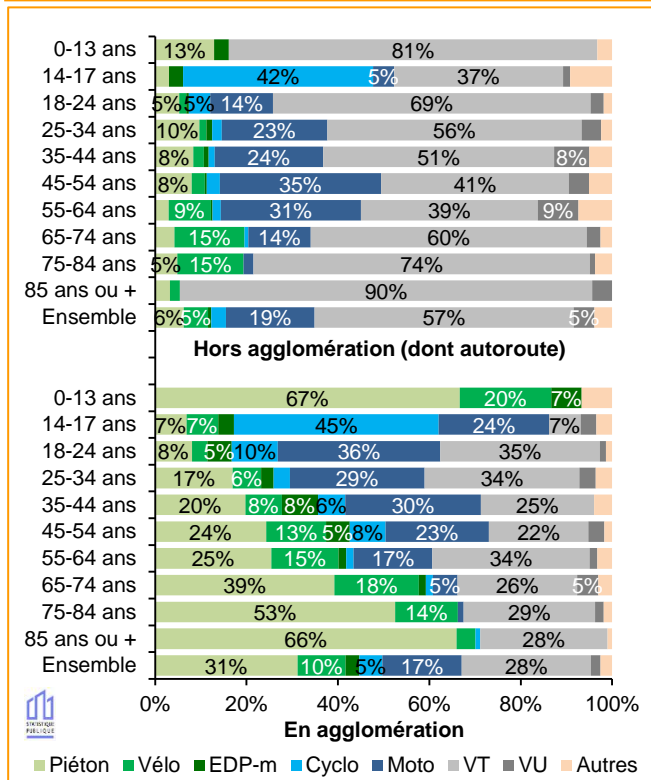
Nombre de personnes tuées par million d'habitants selon la classe d'âge et le sexe en 2024



Nombre de personnes tuées ou blessées par million d'habitants, et nombre de personnes tuées pour 100 blessés, selon la classe d'âge

2024	Nombre de victimes par million d'habitants			Nb de tués pour 100	Nb de
	Tués	MAIS3+	MAIS1-2	MAIS3+	100 MAIS1-2
0-13 ans	4	71	1 317	6	5
14-17 ans	28	476	6 683	6	7
18-24 ans	97	513	9 276	19	6
25-34 ans	58	323	5 696	18	6
35-44 ans	48	230	3 566	21	6
45-54 ans	46	233	2 991	20	8
55-64 ans	47	212	2 125	22	10
65-74 ans	49	191	1 342	26	14
75-84 ans	74	214	1 239	34	17
85 ans et +	83	138	837	60	17
Ensemble	48	241	3 321	20	7

Répartition des personnes tuées en 2024 selon le mode de déplacement et la classe d'âge, par milieu



Risque selon l'âge et le sexe

En 2024, les hommes de 18-34 ans représentent un quart des tués. En rapportant le nombre de tués à la population, le risque d'être tué est plus élevé chez les hommes (77 tués/Mhab.) que chez les femmes (21 tués/Mhab.), quel que soit l'âge. Les risques les plus élevés concernent les hommes de 18-24 ans (158 tués/Mhab.) et les hommes de 85 ans ou plus (152 tués/Mhab.).

Risque et gravité selon l'âge

En 2024, les 18-34 ans représentent 30 % des tués, 33 % des blessés graves (MAIS3+) et 43 % des blessés légers (MAIS1-2).

En 2024, le nombre de tués par million d'habitants tous âges est de 48 tués/Mhab. Les 18-24 ans (97 tués/Mhab.) et les 75 ans et plus (74 tués/Mhab.) sont les plus touchés par le risque de mortalité sur la route. Les 0-13 ans sont très peu touchés.

En 2024, le nombre de blessés graves (MAIS3+) par million d'habitants est de 241 blessés graves/Mhab. Les 18-24 ans et les 14-17 ans ont le risque le plus élevé d'être blessés gravement (respectivement 513 et 476 blessés graves/Mhab.); cette tendance est aussi observée pour les blessés légers (MAIS1-2).

Par ailleurs chez les 65 ans et plus les proportions de tués par rapport aux blessés graves, et de blessés graves par rapport aux blessés légers, sont les plus importantes, signe de conséquences lésionnelles en moyenne plus graves. Ce phénomène est encore plus marqué chez les 75 ans ou plus.

Mode de déplacement et milieu

Hors agglomération (dont autoroute), les occupants de véhicule de tourisme (VT) représentent 57 % des tués. Cette part est équivalente ou supérieure chez les 18-34 ans et les plus de 65 ans.

Les motocyclistes représentent 19 % des tués, chez les 25-64 ans cette part est plus élevée, jusqu'à près de fois chez les 45-64 ans. La part de tués en cyclomoteur est faible, excepté chez les 14-17 ans où elle représente 42 %. La part des tués à pied est de 6 %, cette part est le double chez les moins de 14 ans.

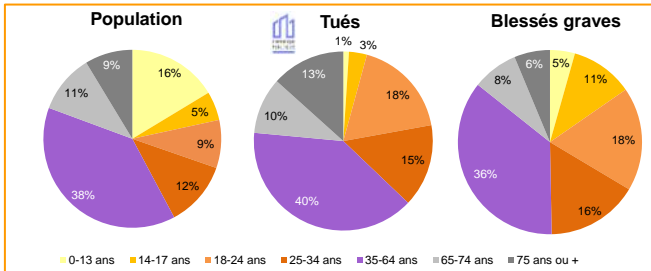
En agglomération, les tués à pied représentent près d'un tiers. À partir de 14 ans la part des tués est de 7 %, elle augmente avec l'âge et atteint 66 % chez les 85 ans est plus, une part équivalente à celle des moins de 14 ans (67 %).

Les tués en VT représentent 28 %, cette part varie peu chez les plus de 18 ans, seuls les enfants ont une part bien inférieure.

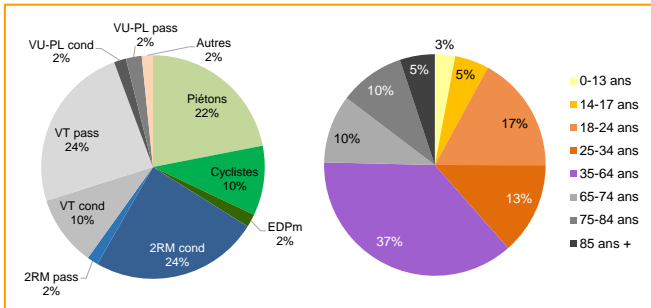
Les motocyclistes représentent 17 % des tués en moyenne, et atteint plus du double chez les 18-24 ans. La part de tués en cyclomoteur est faible, excepté chez les 14-17 ans où elle représente 45 %.

Évolution tout au long de la vie des hommes

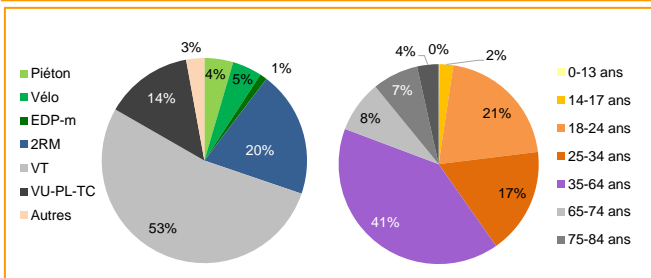
Distribution par âge de la population des hommes, des 2 465 hommes tués, et des 12 000 blessés graves



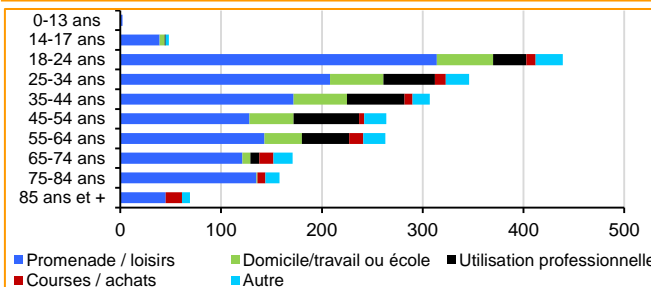
Distribution par âge et mode de déplacement des 743 hommes tués non présumés responsables



Distribution par âge et mode de déplacement des 2 625 hommes PR d'accidents mortels



Hommes PR d'accidents mortels selon le motif de trajet



En 2024, 2 465 hommes ont été tués sur les routes de France (soit 77 % des décès), dont 48 % étaient des usagers vulnérables (non carrossés). De plus, 30 % sont tués sans être responsables.

Le risque d'être tué ou blessé

Les 18-24 ans représentent la première population à enjeu : 18 % des tués et 18 % des blessés graves pour 9 % de la population. Les 25-34 ans forment pour leur part 15 % des tués et 16 % des blessés graves pour 12 % de la population.

Les 75 ans et plus sont pour leur part surreprésentés parmi les tués (13 % des tués, pour 9 % de la population). À l'inverse, les 14-17 ans sont surreprésentés parmi les blessés graves (11 % alors qu'ils représentent 5 % de la population).

Pour un homme et rapporté à tous les usagers VT, le risque d'être tué est 22 fois plus élevé en 2RM et 4,5 fois plus élevé en vélo.

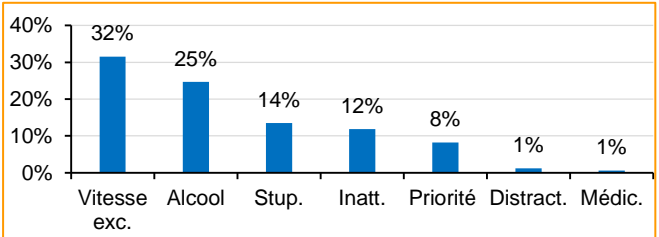
Présumés responsables

En 2024, 2 625 hommes sont présumés responsables d'accidents mortels, dont 903 survivent et 1 722 sont décédés dans l'accident. Les 18-34 ans représentent près de 4 hommes PR sur 10, principalement lors de trajets de loisirs.

743 hommes non présumés responsables sont décédés sur la route. On observe là encore une surreprésentation des 18-24 ans (17 %), ainsi que des 75 ans et plus (15 %).

Les usagers vulnérables représentent 48 % des hommes tués, mais 60 % des tués non présumés responsables. Les hommes piétons représentent 22 % des tués non PR à eux seuls.

Facteurs associés aux hommes PR d'accidents mortels

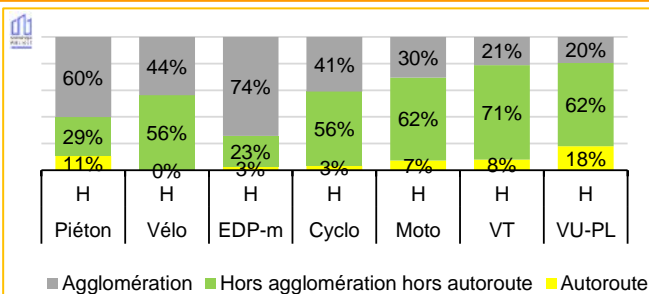


Hommes tués selon le mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2024

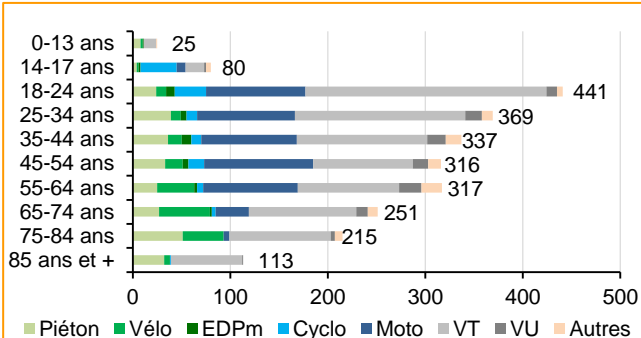
Tués	Dans une collision avec									Autres	Sans tiers	Total
	Piéton	Vélo	EDP-m	2RM	VT	VU-PL-TC	Autres	Sans tiers	Total			
Piéton	0	0	3	1	5	168	36	39	8	19	0	279
Vélo	1	3	0	1	5	69	15	18	1	2	79	194
EDP-m	0	0	0	0	0	17	2	3	1	0	16	39
2RM	0	0	0	0	0	63	9	6	2	7	30	117
VT	1	2	0	0	9	230	36	29	3	19	229	558
VU-PL-TC	1	1	0	0	0	248	49	125	14	14	629	1081
Autres	0	0	0	0	0	15	6	23	3	0	58	105
Autres	0	0	0	0	0	2	0	6	0	0	20	28
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
Autres	0	0	0	0	1	9	6	5	0	0	40	61
Total	3	6	3	2	20	821	159	254	32	61	1104	2465

Lecture : 168 hommes piétons ont été tués dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.

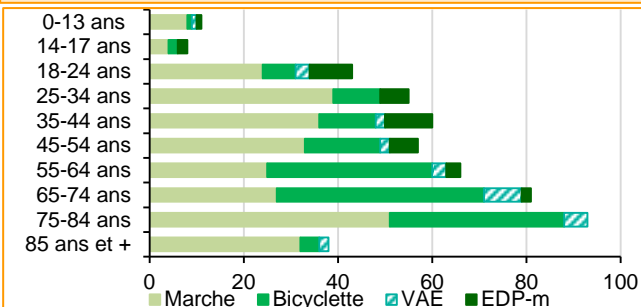
Répartition des hommes tués selon le milieu et le mode de déplacement, 2022-2024



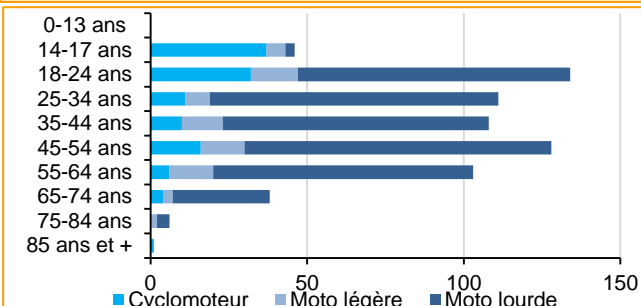
Répartition des hommes tués selon l'âge et le mode de déplacement



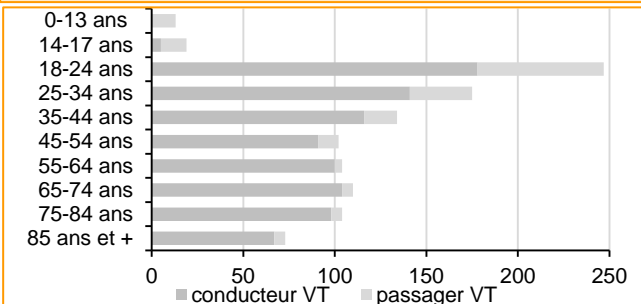
Hommes décédés en modes doux



Hommes décédés en 2 RM



Hommes décédés en VT



Avant 18 ans

En 2024, **25 garçons de 0-13 ans sont décédés et 9 401 sont blessés (dont 524 graves)**. Les jeunes garçons sont tués principalement lorsqu'ils marchent (32 %) ou lorsqu'ils sont en voiture (52 %).

Il y eut 80 garçons adolescents de 14-17 ans décédés pour 17 676 sont blessés (dont 1 314 graves) la même année. Les adolescents sont tués principalement en cyclomoteurs (46 %) ou lorsqu'ils sont en voiture (24 %). Pour 41 % des adolescents tués en VT, la ceinture de sécurité n'était pas attachée (quand l'information est connue). Les adolescents sont davantage exposés au risque d'être gravement blessés.

Entre 18 et 34 ans

Les hommes âgés de 18 à 34 ans constituent la population la plus à risque. Ils sont surreprésentés parmi les tués (810, soit 33 % des hommes tués) et parmi les blessés graves (4 107, soit 34 %).

Les jeunes adultes masculins cumulent les facteurs de risque sur la route. La **vitesse** est le principal facteur d'accident identifié, présente dans 46 % des accidents mortels où un homme de 18-34 ans est le PR. **L'alcool** est facteur d'accident mortel pour 32 % des cas. La conduite sous l'influence de **stupéfiants** est un facteur d'accidents mortels pour 21 % des cas. Ces trois facteurs d'accidents sont particulièrement présents chez les hommes de cette tranche d'âges présumés responsables d'accidents mortels.

Entre 35 et 54 ans

Les hommes âgés entre 35 et 54 ans représentent 26 % des hommes tués (653 tués) et 25 % des blessés graves sur les routes (près de 3 000).

Les usagers vulnérables constituent plus de la moitié des tués de cette tranche d'âge. On note que le risque est identique pour cette population en 2RM et en VT : 236 tués pour chaque mode de déplacement, soit 36 %.

Entre 55 et 74 ans

Les hommes âgés entre 55 et 74 ans représentent 18 % de la mortalité routière masculine en 2024 (568 tués) et comptent 2 282 blessés graves sur les routes. Dans cette classe d'âge, 36 % des hommes sont tués lorsqu'ils sont en VT, 25 % en 2RM et 16 % à vélo.

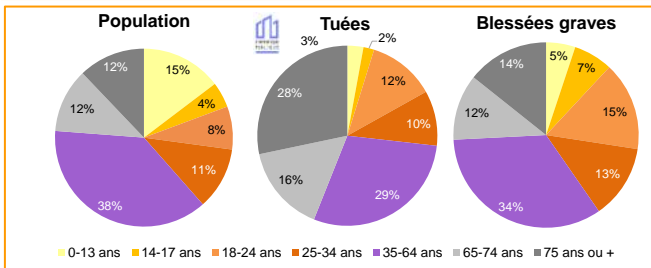
Après 75 ans

En 2024, 328 hommes de 75 ans et plus sont décédés en France métropolitaine. La majorité d'entre eux sont décédés en voiture, 25 % étaient piétons et 15 % étaient cyclistes.

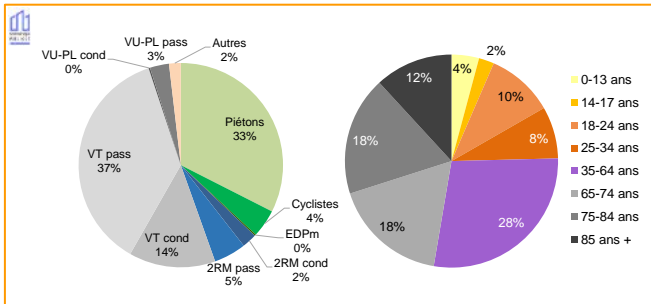
De plus, 4 681 hommes de cette classe d'âge sont blessés (751 gravement). La proportion de seniors parmi les blessés est plus faible en raison de leur moindre résistance aux blessures, qui sont plus souvent fatales.

Évolution tout au long de la vie des femmes

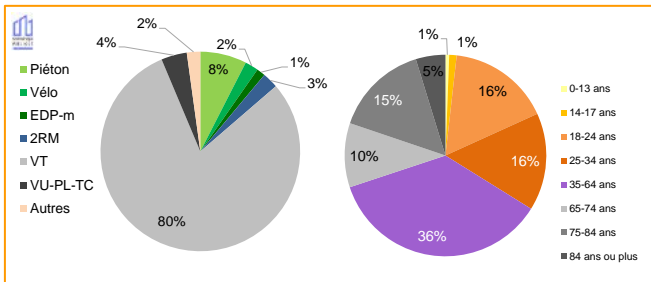
Distribution par âge de la population des femmes, des 728 femmes tuées, et des 4 000 blessées graves



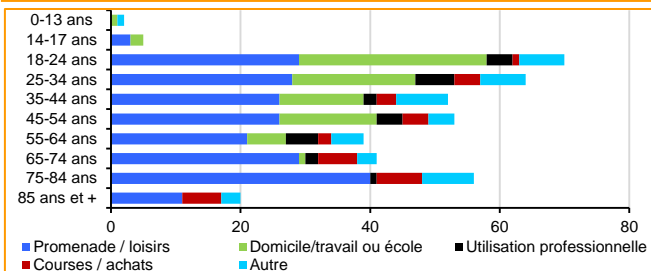
Distribution par âge et mode de déplacement des 431 femmes tuées non présumées responsables



Distribution par âge et mode de déplacement des 505 femmes PR d'accidents mortels



Femmes PR d'accidents mortels selon le motif de trajet



En 2024, 728 femmes ont été tuées dans des accidents de la route (soit 23 % des décès routiers), dont 24 % qui étaient des piétonnes. De plus, 59 % des femmes sont tuées sans être responsables.

Le risque d'être tuée ou blessée

On observe un **sur-risque des femmes seniors** par rapport à leur poids dans la population féminine : 16 % des tuées ont entre 65 et 74 ans et 28 % plus de 75 ans (vs. 12 % de la population).

À l'inverse, les jeunes femmes (14-35 ans) sont sur-représentées parmi les blessés graves (35 % alors qu'elles représentent 23 % de la population).

Pour une femme et rapporté à tous les usagers VT, le risque d'être tuée est 25 fois plus élevé en 2RM, et 4 fois plus élevé à vélo.

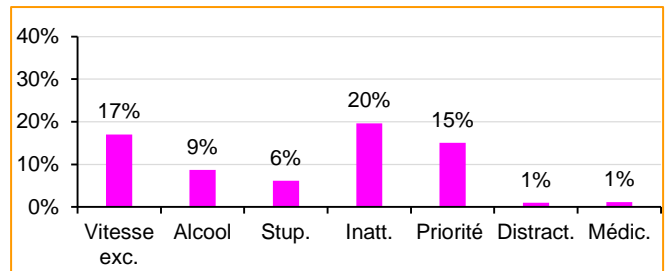
Présumées responsables

Parmi les 728 femmes décédées dans un accident de la route, **297 étaient présumées responsable de l'accident, soit 41 %**. Deux classes d'âges sont sur-représentées : les 18-34 ans et surtout les 75 ans et plus (20 % des PR tuées vs. 12 % de la population).

Les femmes sont davantage victimes que responsables des accidents : elles représentent ainsi 16 % des présumées responsables, et 37 % des victimes tuées. **L'inattention** (20 %) et la **vitesse** (17 %) sont les principaux facteurs d'accidents.

En 2024, 431 femmes non présumées responsables sont décédées sur la route, soit 59 % des femmes tuées sur la route. Les femmes de plus de 65 ans sont en sur-risque, représentant 48 % des tuées non PR.

Facteurs associés aux femmes PR d'accidents mortels

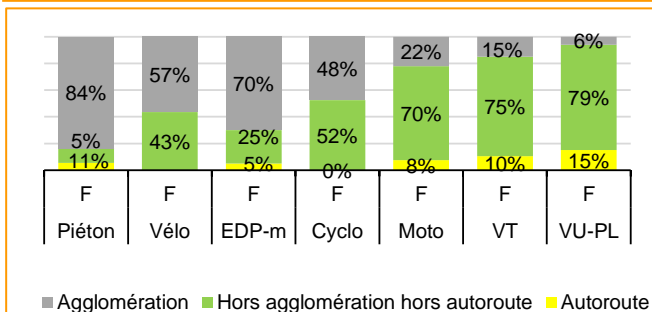


Femmes tuées selon le mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2024

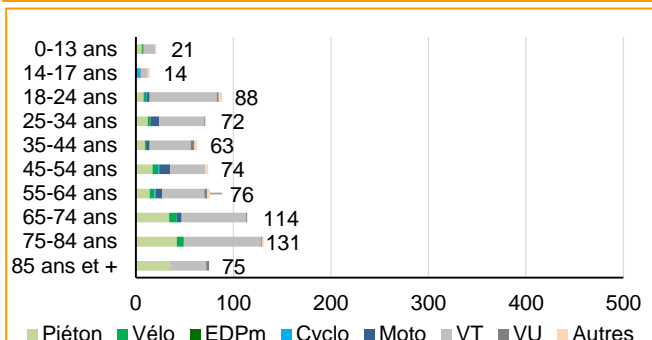
Tuées	Dans une collision avec										Sans tiers	Total
	Autres	Autres	Autres	Autres	Autres	Autres	Autres	Autres	Autres	Autres		
Piéton	0	3	3	3	4	92	23	28	9	12	0	177
Vélo	0	1	0	0	0	11	2	10	0	2	4	30
Cycliste	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	2	6
2RM	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	1	6
VT	0	0	0	0	1	17	1	4	0	2	14	39
2RM pass	0	0	0	0	1	163	1	3	5	5	6	15
2RM cond	0	0	0	0	0	5	1	3	0	0	6	15
VT pass	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2
VT cond	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
Total	0	4	3	3	6	296	60	121	14	21	200	728

Lecture : 92 femmes piétonnes ont été tuées dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.

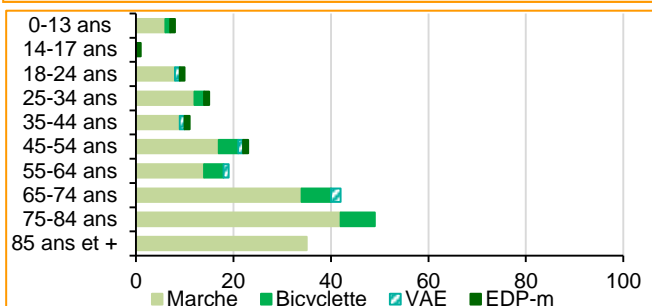
Répartition des femmes tuées selon le milieu et le mode de déplacement, 2022-2024



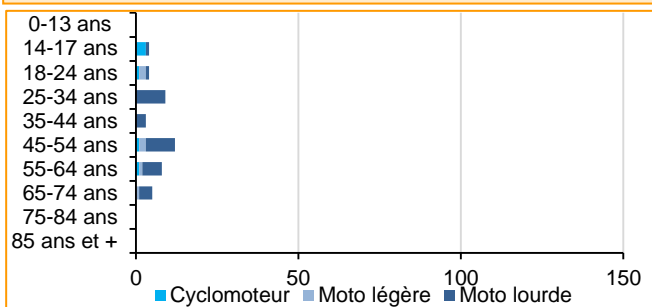
Femmes tuées selon la classe d'âge et le mode de déplacement



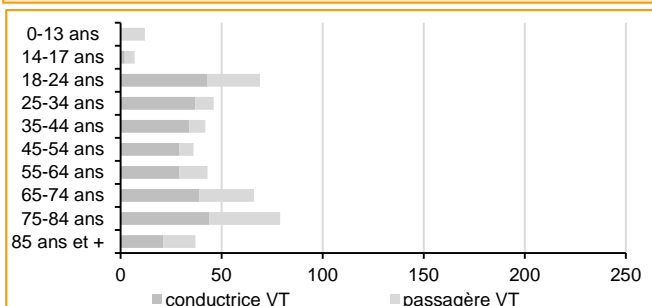
Femmes décédées en modes doux



Femmes décédées en 2RM



Femmes décédées en VT



Avant 18 ans

En 2024, 21 filles de 0-13 ans sont décédées et 4 872 sont blessées (dont 203 graves). C'est principalement lors de déplacements en voiture (57 %) ou lorsqu'elles marchent (29 %) que les filles sont tuées.

Un total de 14 adolescentes âgées entre 14 et 17 ans sont décédées, et 6 162 sont blessées (dont 271 graves). La moitié des adolescentes sont tuées en voiture, mais 21 % le sont en cyclomoteurs.

Entre 18 et 34 ans

En 2024, 160 femmes âgées entre 18 et 34 ans sont décédées sur les routes, et 34 637 sont blessées (dont 1 125 gravement).

Les femmes de 18 à 34 ans constituent 28 % des blessés graves alors qu'elles représentent 19 % de la population des femmes. Elles sont donc en sur-risque de blessure à cet âge.

Dans 31 % des accidents mortels où le PR est une femme de 18-34 ans, la vitesse excessive ou inadaptée est citée comme facteur, seul ou combiné avec d'autres.

Entre 35 et 54 ans

En 2024, 137 femmes de 35 à 54 ans sont décédées dans un accident routier, et 21 042 sont blessées (dont 882 gravement). Plus de la moitié d'entre elles étaient en VT (57 %).

L'inattention est le principal facteur d'accident identifié chez les femmes de 35 à 54 ans est l'inattention, dans 53 % des cas.

Entre 55 et 74 ans

Avec 190 tuées en 2024, les 55-74 ans représentent 26 % des femmes décédées sur la route en 2024. Si la majorité de tuées le sont dans un VT, 38 % des femmes de 55-74 ans étaient passagères.

Dans les trois quarts des accidents mortels où le PR est une femme de 55-74 ans, l'inattention est citée comme facteur principal, seul ou combiné avec d'autres.

Après 75 ans

Les femmes de 75 ans et plus constituent la population la plus à risque. Elles sont surreprésentées parmi les tuées (206, soit 28 % des femmes tuées).

Comme pour les autres classes d'âge chez les femmes, le facteur le plus relevé par les forces de l'ordre lors d'un accident mortel dans lequel le présumé responsable est une femme âgée de 75 ou plus est l'inattention. Il est présent dans 66 % des cas, que ce soit seul ou combiné avec d'autres facteurs.

La majorité des femmes seniors sont décédées en voiture, mais **37 % étaient piétonnes**. En 2024, 44 % des femmes tuées en marchant ont plus de 75 ans.

Les enfants (0-13 ans) et les adolescents (14-17 ans)

La moitié des enfants tués l'ont été en tant que passager d'un véhicule de tourisme.

La moitié des adolescents tués sont décédés alors qu'ils circulaient à 2RM.

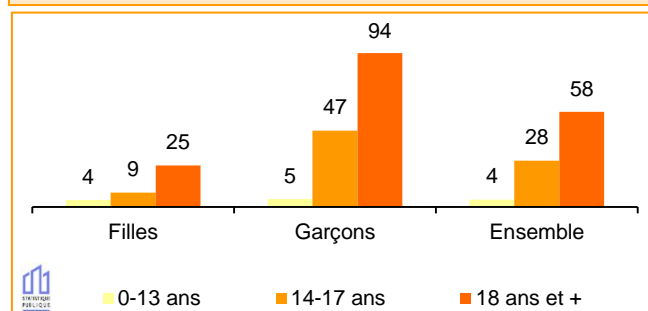
Evolution de la mortalité des 0-17 ans

	2024	2023	2019	2019-2024	2023-2024
0-13 ans	46	49	61	- 24,6 %	- 6,1 %
14-17 ans	94	116	92	+ 2,2 %	- 19,0 %

Évolution annuelle moyenne*	2019 à 2024	2010 à 2019
Tués 0-17 ans	- 1,8 %	- 6,9 %
Tués 18 ans et +	- 0,2 %	- 2,0 %
Tous tués	- 0,3 %	- 2,3 %

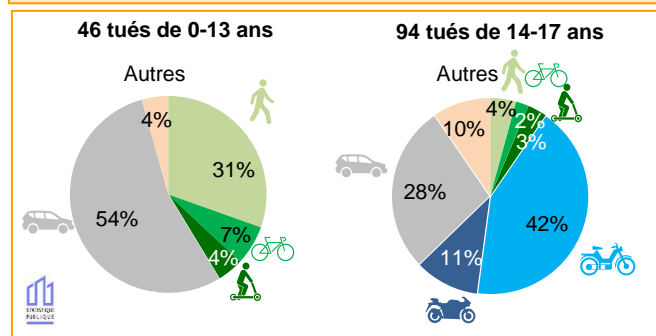
*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de 0-17 ans tués a baissé en moyenne de - 6,9 % par an.

Nombre moyen d'enfants et d'adolescents tués par million d'habitants selon l'âge et le sexe



Lecture : en 2024, il y en a en moyenne 47 tués par million de garçons âgés de 14 à 17 ans.

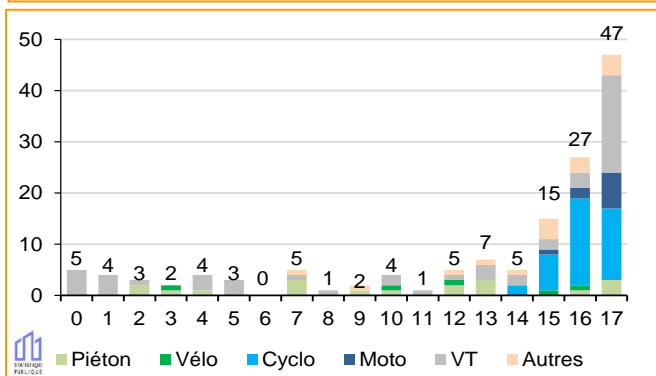
Répartition des enfants et des adolescents tués selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
0-13 ans	14	3	2	0	0	25	2	46
14-17 ans	4	2	3	40	10	26	9	94

0-13 ans : un enfant est décédé en voiturette et un en quad > 50cc
14-17 ans : 3 sont décédés en voiturette, 2 en tracteur agricole, 2 en bus/car, 2 en véhicule utilitaire

Nombre d'enfants et d'adolescents tués selon l'âge et le mode de déplacement



En 2024, 140 jeunes (âgés de 0 à 17 ans) ont perdu la vie, soit **4,4 % de la mortalité routière**. Parmi les jeunes décédés, **46 étaient des enfants (0-14 ans) et 94 étaient des adolescents (14-17 ans)**. Les 0-17 ans représentent 21 % de la population française¹, et sont donc sous-représentés dans la mortalité routière.

On estime que 16 % des blessés sont âgés de 0 à 17 ans : environ 14 300 enfants et 23 800 adolescents.

Par rapport à 2023, on dénombre 3 décès de moins chez les enfants et **22 décès de moins chez les adolescents** (soit une baisse de - 15 %).

De 2010 à 2024, le nombre de 0-17 ans tués a baissé : **- 4,8 % par an en moyenne**. Cette baisse est plus forte que celle des adultes, mesurée à - 1,3 %.

Risque et gravité

Le taux de mortalité dans un accident de la route pour **les enfants est 14 fois plus faible que celui des adultes** : par million d'habitants, on compte 4 enfants pour 58 adultes tués. Chez les adolescents, ce taux est plus élevé mais reste la moitié de celui des adultes : 28 adolescents tués pour 1 million d'habitants. Par ailleurs, si les taux de mortalité sont proches entre filles et garçons parmi les enfants, on observe chez les adolescents un taux 5 fois plus élevé pour les garçons que pour les filles.

On estime que 1 600 adolescents ont été blessés gravement en 2024 (soit 10 % des blessés graves pour 5 % de la population). De plus, 700 enfants ont été blessés gravement (5 % des blessés graves, pour 16 % de la population).

Le nombre de victimes **augmente fortement à partir de 14 ans**, 14 ans étant l'âge légal en France pour conduire un cyclomoteur. **Les individus de sexe masculin** représentent 54 % des enfants tués, **85 % des adolescents tués** et 83 % des adultes tués âgés entre 18 et 64 ans. Les tendances sont ici très proches entre les adolescents et les adultes.

Selon le mode de déplacement

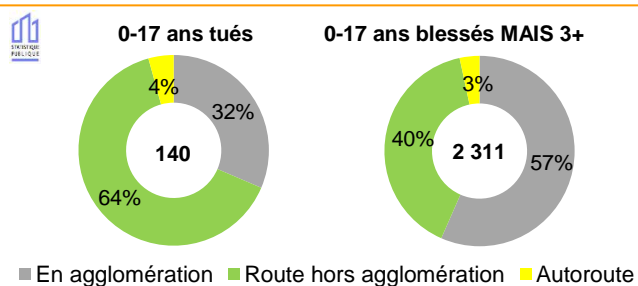
Parmi les **140 jeunes tués**, on dénombre 18 piétons, 68 conducteurs et 54 passagers. Parmi eux, **36 % sont des occupants de VT**. De plus, 3 adolescents sont morts en conduisant une voiturette, et 7 en conduisant un VT. Parmi ceux-là, 1 est en défaut de permis.

Parmi les 0-13 ans tués, **54 % sont passagers de VT** (25 tués), et **30 % sont piétons** (14 tués). Chez les **adolescents, les cyclomotoristes représentent 43 % des tués** et les occupants de VT 28 % des tués. Les garçons représentent 93 % des cyclomotoristes tués.

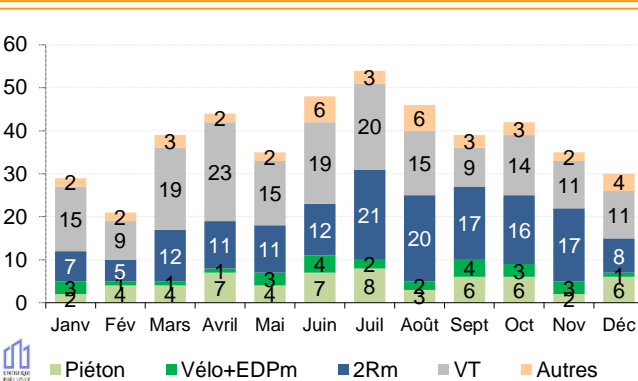
Parmi les **18 piétons tués**, 12 ont été percutés par un VT (dont 1 enfant et 1 adolescent en EDP sans moteur), 2 par un véhicule utilitaire, 2 par un autocar, 1 par un poids lourd et 1 par une moto lourde.

¹ 10,7 M d'enfants et 3,5 M d'adolescents en France métropolitaine au 1^{er} janvier 2024. Estimations de l'Insee arrêtées à fin 2024.

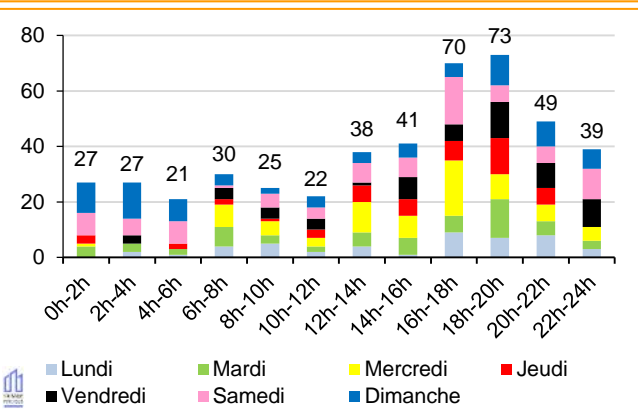
Répartition du nombre d'enfants et d'adolescents tués et blessés estimés selon le milieu routier



Répartition des tués de 0-17 ans selon le mois et le mode de déplacement (2022-2024)

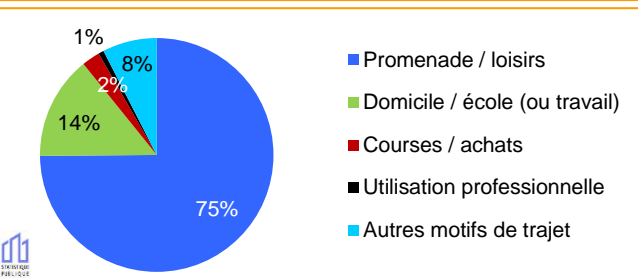


Nombre d'enfants et d'adolescents tués selon le jour et l'heure (2022-2024)



En **transport scolaire**, en 5 ans, 2 enfants ont été tués à pied contre un autocar. Aucun enfant ou adolescent n'a été tué dans un véhicule, mais 250 blessés enregistrés dans un TC (autocar et autobus), 8 dans une voiture et 25 à pied contre un TC.

Répartition des 0-17 ans tués selon le type de trajet effectué connu (2022-2024)



Note : Le motif de déplacement est inconnu pour 14% des tra-

Selon le milieu routier

Parmi les jeunes de moins de 18 ans tués sur la route, **32 % l'ont été en agglomération**. Cette proportion est la même que celle observée pour les adultes.

Concernant les enfants ou adolescents blessés gravement (MAIS3+), les accidents ont plus souvent lieu en agglomération (57 %) qu'hors agglomération.

Selon la période

En 2024, la répartition mensuelle de la mortalité est plus également équilibrée sur l'ensemble de l'année qu'en 2023 pour les 0-17 ans. Les mois où la mortalité est la plus forte sont mars, avril et juin (16 à 19 tués) ; les mois où elle la plus faible sont janvier, février et septembre (4 à 7 tués).

Sur la période de 2022 à 2024, **juin, juillet et août** sont les mois où la mortalité pour les enfants et les adolescents est la plus forte : cela représente **32 % des tués**. Pour les adultes, cette part est de 28 %.

Sur la même période, plus de la moitié (57 %) des jeunes tués en 2RM est concentrée sur les seuls mois de juillet à novembre (soit sur 5 mois).

Comme pour les adultes, la tranche horaire de **16h à 20h** présente un pic de mortalité (31 % des tués de 0-17 ans).

De plus, **26 % des adolescents tués** le sont les **nuits de week-end** (de 20h à 6h les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche). Cette proportion est le double de celle des adultes (13 %) et le quadruple de celle des enfants (7 %).

19 % des enfants sont décédés dans un accident ayant eu lieu un mercredi et 21 % un samedi, ce sont les jours les plus fréquents.

Type de trajet effectué

Sur la période allant de 2022 à 2024, dans 3 cas connus sur 4, les 0-17 ans sont tués lors d'un trajet type **promenade ou loisirs** (298 tués), et dans 14 % des cas connus lors d'un trajet domicile-travail ou domicile-école (57 tués).

Sur la même période, le pourcentage de tués lors d'un trajet domicile-travail ou domicile-école pour les adolescents est de 16 % des cas connus (43 tués) alors que cette part est de 10 % des cas connus pour les enfants (14 tués).

Défaut de ceinture ou de casque

Pour la période 2020-2024, 41 % des adolescents décédés dans un véhicule de tourisme n'avaient pas leur ceinture attachée, contre 22 % des enfants.

En 2024, 2 des 40 cyclomotoristes tués ne portaient pas de casque de protection. C'est également le cas pour 1 des 10 motards tués.

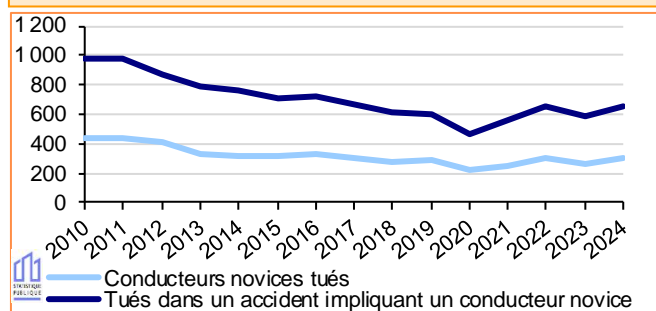
Les conducteurs novices (permis de moins de deux ans)

En 2024, 57 % des conducteurs novices tués ont entre 18 et 24 ans. 93 % des conducteurs novices tués en véhicule de tourisme étaient présumés responsables.

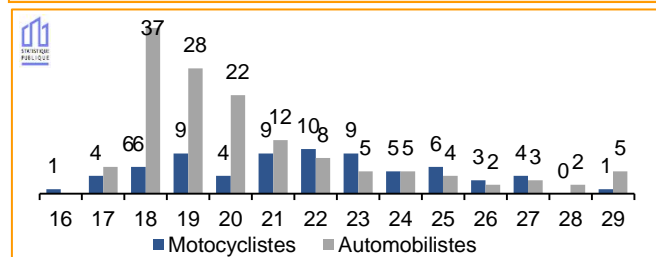
	Tués			Évolutions	
	2024	2023	2019	2019-2024	2023-2024
Dans acc. impliquant un novice	650	589	600	+ 8,3 %	+ 10,4 %
Novices	301	268	288	+ 4,5 %	+ 12,3 %
Evolution moyenne annuelle*			2019 à 2024	2010 à 2019	
Tués dans accidents impliquant un conducteur novice			1,6 %	- 5,2 %	
Tués hors accidents impliquant un conducteur novice			- 0,8 %	- 1,5 %	
Tous tués			- 0,3 %	- 2,3 %	

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur novice a diminué en moyenne de - 5,2 % par an.

Evolution du nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice



Nombre de conducteurs novices tués (motocyclistes ou automobilistes) selon l'âge



Nombre de conducteurs novices impliqués dans un accident mortel selon l'ancienneté du permis

Trimestres de permis	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e	Total
Femmes	16	19	17	7	13	7	9	7	95
Hommes	80	80	70	64	65	62	55	47	523
Ensemble	96	99	87	71	78	69	64	54	618

Nombre de conducteurs tués selon le mode et l'âge, pour les novices et les expérimentés

	Conducteurs novices tués			Conducteurs expérimentés tués		
	16-24 ans*	25-29 ans	30-34 ans	18-24 ans	25-29 ans	30-34 ans
Motocyclistes	57(31%)	14(45%)	8(32%)	49(31%)	44(34%)	39(34%)
Véhicules de tourisme	123(67%)	16(52%)	16(64%)	104(66%)	79(61%)	67(59%)
Véhicules utilitaires	3(2%)	1(3%)	1(4%)	5(3%)	6(5%)	6(5%)
Poids lourds + TC	0(0%)	0(0%)	0(0%)	0(0%)	0(0%)	2(2%)
Total	183(100%)	31(100%)	25(100%)	158(100%)	129(100%)	114(100%)

*Permis A1 à 16 ans, Permis B à 17 ans

Les conducteurs novices désignent ici les conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est inférieure à deux ans¹.

En 2024, un conducteur novice est impliqué dans 21 % des accidents corporels enregistrés dans le fichier BAAC. 650 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice dont 65 dans un accident avec un novice de 17-18 ans ayant eu le permis à 17 ans (2 % de la mortalité routière). Parmi ces 650 personnes tuées, 301 sont des conducteurs novices et 349 d'autres usagers.

L'évolution des tués dans un accident impliquant un conducteur novice entre 2019 et 2024, est en augmentation de +8,3 %, soit une évolution moyenne annuelle de +1,6 %. Pendant la même période on observe une baisse des tués dans les accidents n'impliquant pas un conducteur novice, avec une moyenne annuelle de - 0,3 %.

Selon le milieu routier

73 % des conducteurs novices sont tués hors agglomération et hors autoroute, contre 66 % pour les conducteurs expérimentés.

Selon l'expérience

Dans les accidents mortels, les conducteurs novices impliqués ont plus souvent un permis récent : 353 conducteurs ont un permis de moins d'un an pour 265 conducteurs dans la deuxième année du permis. 11 % de novices ont 17-18 ans avec moins d'un an de permis.

Selon le mode de déplacement et l'âge

Les automobilistes constituent 60 % des conducteurs novices tués et les motocyclistes 36 %.

Parmi les tués, la part des hommes conducteurs novices tués (88 %) est légèrement supérieure à celle des hommes conducteurs expérimentés (84 %).

Parmi les 301 conducteurs novices tués, 57 % ont entre 16 et 24 ans, 10 % entre 25 et 29 ans. 5 % sont des 17-18 ans ayant eu le permis à 17 ans.

On observe un pic de conducteurs novices tués à 18-20 ans pour les automobilistes, ce pic s'est accentué en 2024 (+16 tués par rapport à 2023).

¹ Les catégories considérées sont les motocyclistes, les VT, VU, PL, TC, quads lourds et engins spéciaux, car ces véhicules nécessitent obligatoirement l'obtention d'un permis pour les utiliser sur une voie ouverte à la circulation publique.

Nombre de conducteurs novices selon leur responsabilité présumée dans les accidents mortels

	Conducteurs novices Responsabilité présumée			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	Oui	Non	Part de responsables présumés	Part de responsables présumés
Motocyclettes	88	32	73%	80%
Véhicules de tourisme	294	82	78%	70%
Véhicules utilitaires	27	8	77%	73%
Poids lourds + TC + autres	31	56	36%	41%
TOTAL	440	178	71%	70%

Nombre de conducteurs novices selon le facteur de vitesse excessive dans les accidents mortels

	Conducteurs novices			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	Facteur vitesse identifié	Facteur vitesse non identifié	Part facteur vitesse	Part facteur vitesse
Motocyclettes	52	68	43%	55%
Véhicules de tourisme	156	220	41%	31%
Véhicules utilitaires	9	26	26%	16%
Poids lourds + TC + autres	2	85	2%	7%
TOTAL	219	399	35%	32%

Nombre de conducteurs novices selon leur alcoolémie dans les accidents mortels

	Conducteurs novices selon l'alcoolémie			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	positive	connue	Part positive	Part de responsables présumés
Motocyclettes	15	93	16%	34%
Véhicules de tourisme	81	330	25%	29%
Véhicules utilitaires	12	32	38%	15%
Poids lourds + TC + autres	0	86	0%	5%
TOTAL	108	541	20%	26%

Nombre de conducteurs novices selon la présence de stupéfiants dans les accidents mortels

	Conducteurs novices selon le contrôle stupéfiant			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	positive	connue	Part positive	Part de responsables présumés
Motocyclettes	11	90	12%	31%
Véhicules de tourisme	54	316	17%	18%
Véhicules utilitaires	4	32	13%	10%
Poids lourds + TC + autres	3	83	4%	4%
TOTAL	72	521	14%	18%

Professions et catégories socio-professionnelles (PCS)

82 % des conducteurs novices impliqués dans les accidents mortels sont d'une des quatre PCS suivantes :

- les étudiants (24 %) ;
- les professions intermédiaires et employés (21 %) ;
- les ouvriers (19 %) ;
- les conducteurs professionnels (18 %).

La PCS cadres et profession intellectuelles supérieures représente 1,3 % des conducteurs novices contre 3,6 % pour les conducteurs expérimentés.

Les novices 17-18 ans avec moins d'un an de permis sont principalement des étudiants.

Selon la responsabilité présumée

L'inexpérience de la conduite se traduit par une responsabilité présumée des **automobilistes novices** dans les accidents mortels plus élevée que chez les automobilistes expérimentés âgés de 20 à 34 ans (78 % contre respectivement 70 %).

Vitesse

Dans les accidents mortels, une vitesse excessive est identifiée chez 35 % des conducteurs novices, valeur proche de celle des conducteurs expérimentés âgés de 20 à 34 ans (31 %).

Alcool et stupéfiants

En 2024, l'alcool est présent chez **20 % des conducteurs novices** impliqués dans un accident mortel, soit une part **inférieure à celle des conducteurs expérimentés âgés de 20 à 34 ans (26 %) ; les stupéfiants** sont aussi un facteur pour les conducteurs novices (14 %), inférieur au taux **des conducteurs expérimentés âgés de 20 à 34 ans (18 %)**.

La proportion de conducteurs d'automobiles novices positifs à l'alcool est inférieure à celles des conducteurs expérimentés de 20-34 ans (resp. 25 % et 29 %). Concernant les motos, les parts de conducteurs novices positifs à l'alcool ou aux stupéfiants sont deux fois inférieures à celles des conducteurs expérimentés âgés de 20-34 ans.

La part des conducteurs novices contrôlés positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel varie en fonction de l'âge : 17 % chez les 20-24 ans, 25 % chez les 25-29 ans avec un léger à 23 % chez les 30-34 ans.

Selon la météo, le jour ou la nuit

En 2024, les conditions météo ou la luminosité n'induisent pas de différence notable sur la survenue des accidents mortels impliquant un conducteur novice. La part des accidents mortels est plus importante de nuit (55 %) avec un novice de 17-18 ans avec moins d'un an de permis.

Les jeunes adultes (18-24 ans)

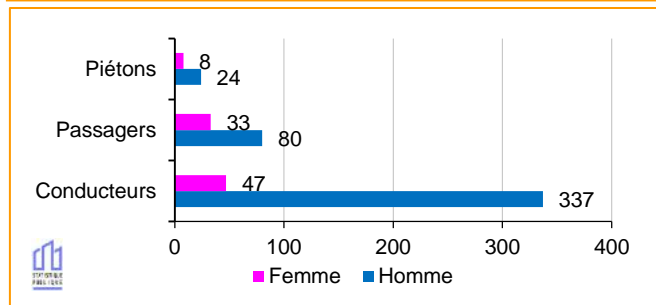
Les jeunes adultes sont majoritairement tués la nuit et en fin de semaine. Leur mortalité par million d'habitants (97) est deux fois supérieure à celle de l'ensemble de la population.

Les jeunes adultes représentent 20 % des présumés responsables d'accidents mortels, 17 % des tués, 19 % des blessés qui garderont des séquelles, pour 8 % de la population française.

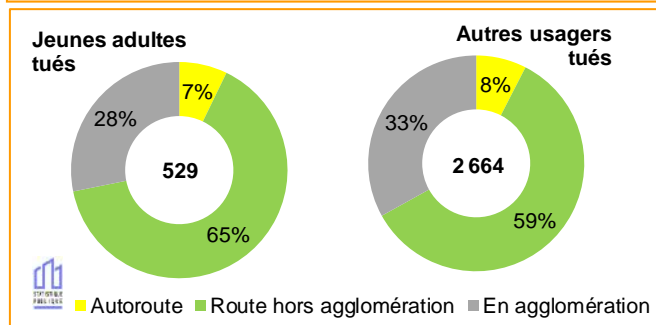
	Tués			Evolution	
	2024	2023	2019	2019-2024	2023-2024
Jeunes Adultes	529	497	549	- 3,6 %	+ 6,4 %
Evolution moyenne annuelle*				2019 à 2024	2010 à 2019
Tués jeunes adultes				- 0,7 %	- 4,5 %
Tués non jeunes adultes				- 0,2 %	- 1,8 %
Tous tués				- 0,3 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de jeunes adultes tués a diminué en moyenne de - 4,5 % par an.

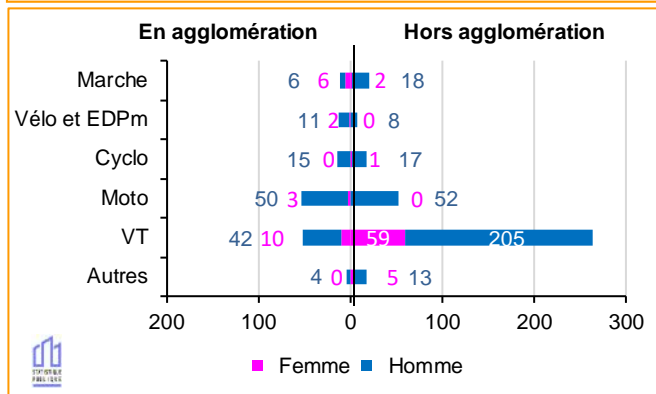
Nombre de jeunes adultes tués selon le sexe et la situation vis-à-vis du véhicule



Répartition des jeunes adultes tués selon le milieu routier



Répartition des jeunes adultes tués selon le mode de déplacement, le milieu routier et le sexe



En 2024, 529 jeunes adultes (âgés de 18 à 24 ans) ont été tués dans des accidents de la route, soit 17 % des personnes tuées (c'est 14 % en agglomération et 18 % hors agglomération), alors qu'ils représentent 8 % de la population française¹. Un jeune adulte est impliqué dans un accident corporel sur trois.

On estime que les jeunes adultes représentent 23 % des blessés légers ou modérés MAIS1-2, 18 % des blessés graves MAIS3+, et 19 % des blessés qui garderont des séquelles.

Après quelques fluctuations, le nombre de jeunes adultes tués est revenu globalement aux chiffres d'avant la pandémie (2017-2019).

Le nombre de jeunes adultes tués par million d'habitants (97) est deux fois plus élevé que la moyenne tous âges (48).

Les 384 jeunes adultes conducteurs tués sont très majoritairement des hommes (88 % contre 84 % pour les conducteurs des autres tranches d'âge). C'est encore plus marqué en agglomération (94 %). Le sur-risque masculin s'exprime également chez les piétons tués (75 % d'hommes contre 60 % pour les piétons des autres tranches d'âge) et les passagers tués (71 % d'hommes contre 46 %).

Modes de déplacement et milieu routier

En 2024, 60 % des jeunes adultes décèdent en véhicule de tourisme. Cette part atteint 71 % hors agglomération, contre seulement 35 % en agglomération.

La même année, 26 % des jeunes adultes tués en 2RM, et 10 % des jeunes adultes tués sont usagers d'un mode actif. Cette part est de 5 % hors agglomération et s'élève à 17 % en agglomération.

Sur les routes hors agglomération (dont autoroutes), 380 jeunes adultes ont été tués en 2024, soit 72 % des jeunes adultes tués. C'est cinq points de plus que chez les autres usagers tués (67 %). Parmi eux, 264 ont été tués en véhicule de tourisme, 52 en moto, 18 en cyclomoteur, 2 en EDPm, 6 à vélo et 20 à pied.

En agglomération, 149 jeunes adultes ont été tués, dont 52 en VT, 53 en moto, 15 en cyclomoteur, 8 en EDPm, 5 à vélo et 12 à pied.

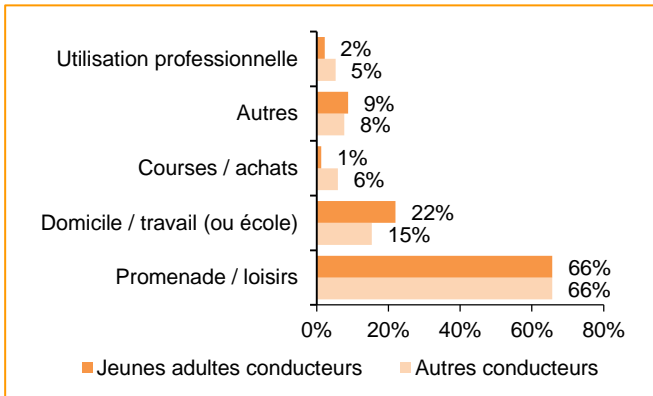
Équipements de sécurité

Sur les 140 jeunes adultes tués dans un véhicule où le port du casque est obligatoire (dont 2 en cyclomoteur), 7 n'en portaient pas.

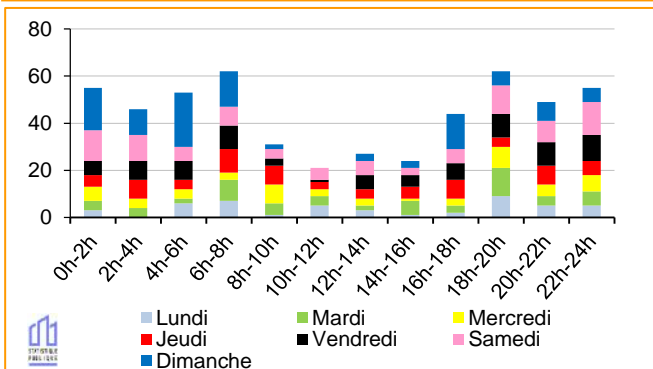
Le taux de non-port de la ceinture de sécurité chez les jeunes adultes conducteurs tués est de 18 % et de 38 % chez les jeunes adultes passagers tués. Pour les conducteurs alcoolisés ou avec stupéfiants, cette part s'élève à 28 %.

¹ 5 millions de jeunes adultes en France métropolitaine au 1^{er} janvier 2024. Estimations de l'Insee arrêtées à fin 2024.

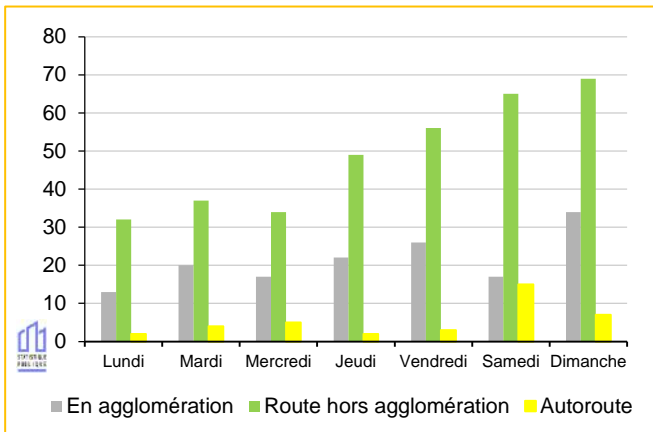
Répartition du nombre de jeunes adultes conducteurs tués en fonction du trajet effectué



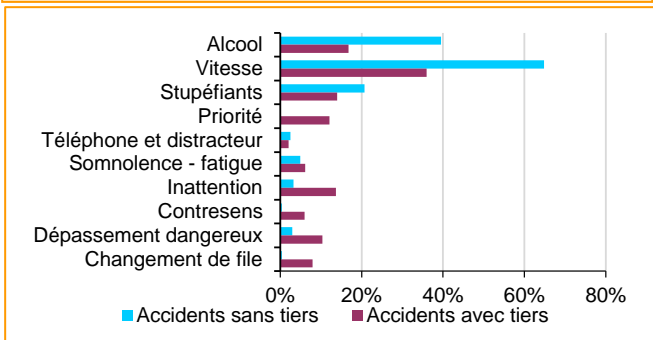
Nombre de jeunes adultes tués selon le jour de la semaine et l'heure



Nombre de jeunes adultes tués selon le jour de la semaine et le milieu routier



Facteurs chez les jeunes adultes présumés responsables dans les accidents mortels selon le type de collision (2022-2024)



Temporalité

Les jeunes adultes conducteurs tués le sont lors de trajets de loisirs (66 % d'entre eux), une part équivalente à celle des autres conducteurs.

La mortalité routière des jeunes adultes survient **dans 63 % des cas la nuit**, contre 38 % pour les autres usagers tués. Ce ratio est de 67 % en agglomération et monte à 89 % sur autoroute. Les jeunes adultes représentent 25 % de la mortalité de nuit, mais 11 % de celle de jour. Pour les jeunes adultes conducteurs dans les accidents mortels de nuit, l'alcool est présent dans 33 % des cas (16 % des cas pour les accidents corporels). Ces ratios de jour sont de 8 % et 3 %.

On observe un sur-risque routier pour les jeunes adultes pendant les jours non-ouvrés. Ainsi, 39 % des jeunes adultes ont été tués un jour non-ouvré contre 31 % pour les autres usagers tués. Cette mortalité survient pour moitié entre minuit et 7 h du matin, alors que cette tranche horaire ne concentre qu'un quart des décès pour les autres tranches d'âge.

Hors agglomération, **les jours de week-end concentrent le plus grand nombre de jeunes adultes tués.**

Permis de conduire, assurance

En 2024, 56 % des jeunes adultes conducteurs tués dans un accident sont des conducteurs novices (moins de deux ans de permis).

Par ailleurs, 4 % des 18-24 ans conducteurs de VT impliqués dans un accident corporel n'avaient pas de permis valide (3 % pour les 25 ans et plus). Cette part est de 9 % pour les motos lourdes (4 % pour les 25 ans et plus), et de 21 % pour les motos légères (8 % pour les 25 ans et plus).

On observe également que 7 % des jeunes adultes conducteurs impliqués dans les accidents corporels n'étaient pas assurés (4 % pour les 25 ans et plus).

Responsabilité présumée

Les jeunes adultes conducteurs sont plus fréquemment présumés responsables dans les accidents corporels que les autres conducteurs : la proportion de conducteurs présumés responsables est de 66 % chez les jeunes adultes contre 57 % chez les autres. Cet écart est encore plus marqué pour les accidents mortels (77 % contre 62 %).

Sur la période 2022-2024 dans les accidents mortels, les facteurs vitesse (48 %), alcool (27 %) et stupéfiants (17 %) sont les plus présents chez les jeunes adultes présumés responsables (voir p. 124-125).

Plus spécifiquement, 22 % des jeunes adultes conducteurs impliqués dans un accident mortel en 2024 présentaient une alcoolémie supérieure à 0,5 g/L de sang, et dans 9 cas sur 10, l'alcoolémie est supérieure à 0,8 g/L de sang. Ce sont majoritairement des automobilistes et les accidents surviennent souvent entre 18h et 9h du matin.

Les seniors (65 ans et plus)

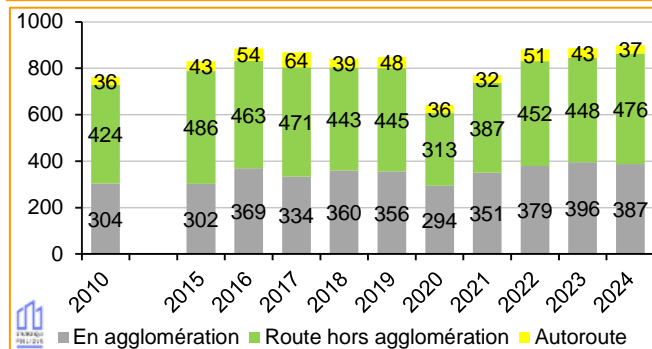
Les seniors sont tués principalement en journée, plus souvent en agglomération que les jeunes. Avec l'âge, la gravité des accidents augmente, comme la part des piétons dans la mortalité.

Les 85 ans et plus représentent 4 % des présumés responsables d'accidents mortels et 6 % des tués (respectivement 8 % et 11 % pour les 75-84 ans, ainsi que 9 % et 11 % pour les 65-74 ans).

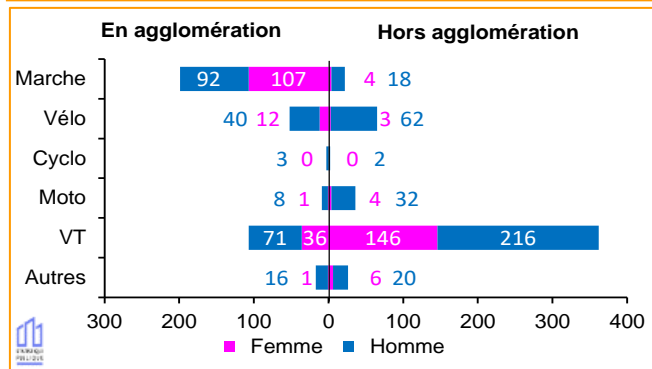
	Tués			Evolution	
	2024	2023	2019	2019-2024	2023-2024
Seniors	900	887	849	+ 6,0 %	+ 1,5 %
Evolution moyenne annuelle*			2019 à 2024	2010 à 2019	
Tués seniors de plus de 65 ans			+ 1,2 %	+ 1,2 %	
Tués de moins de 65 ans			- 0,9 %	- 3,3 %	
Tous tués			- 0,3 %	- 2,3 %	

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de seniors tués a augmenté en moyenne de + 1,2 % par an.

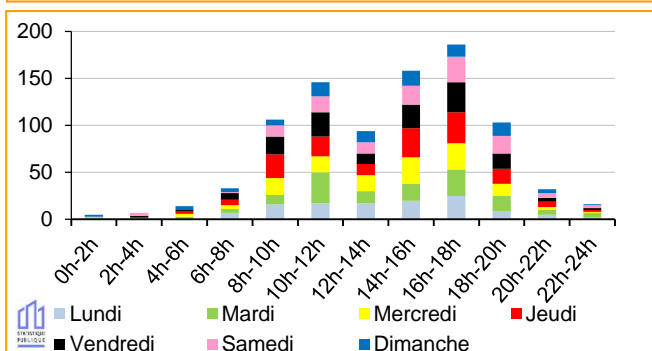
Évolution du nombre de seniors tués selon le milieu routier



Répartition des seniors tués selon le sexe, le milieu et le mode de déplacement



Répartition des seniors tués selon le jour et l'heure



En 2024, **900 seniors sont décédés dans un accident de la route**, dont 365 âgés de 65 à 74 ans, 346 âgés de 75 à 84 ans et 189 âgés de 85 ans ou plus. Les seniors représentent ainsi 28 % des personnes tuées et 21 % des présumés responsables d'accidents mortels alors qu'ils constituent 22 % de la population¹. De plus, ils représentent 8 % des blessés légers (MAIS1-2) et 17 % des blessés graves (MAIS3+).

Le nombre moyen de seniors tués entre 2022 et 2024 (890) est supérieur à celui observé avant la pandémie (853 tués en moyenne entre 2017 et 2019).

La gravité

La gravité des blessures augmente avec l'âge des victimes. En 2024, il y a eu 41 tués pour 100 blessés graves (MAIS3+) parmi les 75 ans et plus, contre 26 pour les 65-74 ans et 17 pour les moins de 65 ans.

Toujours en 2024, on observe 17 blessés graves pour 100 blessés légers pour les 75 ans et plus, contre 15 pour les 65-74 ans et 7 pour les moins de 65 ans.

Équipements de sécurité

Le taux de non-port de la ceinture de sécurité chez les seniors tués est de 15 %, contre 26 % chez les moins de 65 ans.

Hommes et femmes

Bien que les hommes restent majoritaires dans la mortalité des seniors (surtout hors agglomération), la part de femmes y est plus élevée (36 %) que chez les moins de 65 ans (18 %). Ceci s'explique en partie par la part plus importante de femmes chez les seniors (57 % de femmes seniors contre 50 % parmi les moins de 65 ans¹), comme le démontrent les indicateurs de tués rapportés à la population par âge et sexe (page 74).

En 2024, 50 % des piétons seniors tués sont des femmes, contre 28 % parmi les moins de 65 ans. En revanche, 87 % des cyclistes tués sont des hommes, chez les seniors comme chez les moins de 65 ans.

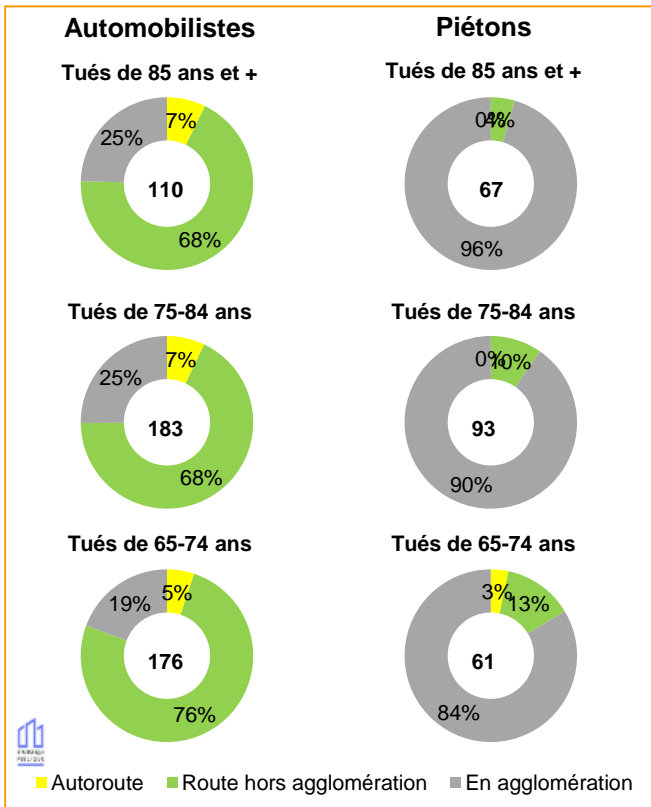
Selon le jour et l'heure

Le nombre de tués seniors est réparti de manière homogène sur l'ensemble de la semaine, avec une légère baisse observée en fin de semaine.

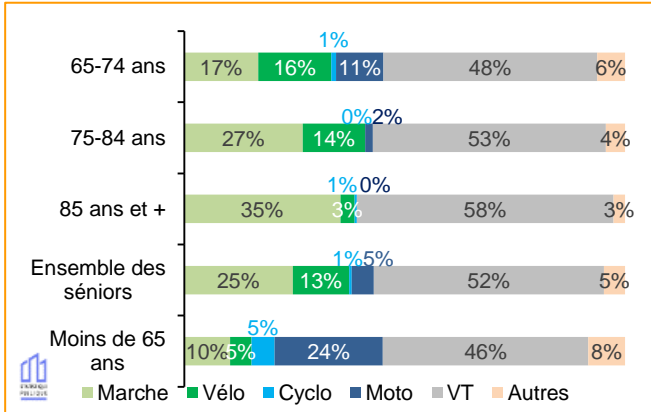
La part de personnes tuées de nuit est plus faible pour les seniors (20 %) que pour les moins de 65 ans (51 %). Une part de 86 % des seniors est tuée entre 7h et 19h, contre 53 % pour les moins de 65 ans. À lui seul, le pic **entre 14h et 18h concentre 38 % des seniors tués**. Pour les moins de 65 ans, il y a un pic de 17h à 20h et une homogénéité sur le reste de la journée.

¹ 14 millions de seniors en France métropolitaine au 1^{er} janvier 2024. Estimations de l'Insee arrêtées à fin 2024.

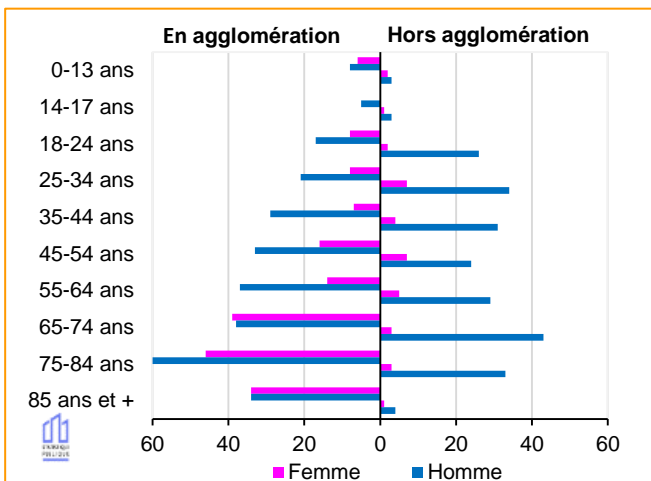
Répartition des automobilistes et piétons tués selon le milieu routier et la classe d'âge senior



Répartition des tués selon le mode de déplacement et la classe d'âge



Répartition des tués circulant en mode doux selon le milieu routier, l'âge et le sexe



Le risque

En 2024, le nombre de personnes tuées ramené à la population de la tranche d'âge montre **un sur-risque pour les seniors de 75 ans et plus**. En effet, parmi les 75-84 ans, il y a 74 tués par million d'habitants, et 83 tués par million d'habitants pour les 85 ans et plus. En comparaison, ce taux est de 49 pour les 65-74 ans, et de 44 pour les moins de 65 ans.

Selon le milieu routier

Les seniors représentent 38 % des personnes tuées en agglomération.

Les seniors sont plus souvent tués en agglomération que les moins de 65 ans : 43 % des personnes tuées de 65 ans et plus le sont en agglomération (36 % pour les 65-74 ans, 46 % pour les 75-84 ans et 51 % pour les 85 ans et plus), contre 28 % pour les moins de 65 ans. Cet écart est avant tout lié au mode piéton, surreprésenté parmi les modes dans la mortalité des seniors (25 %).

Les écarts observés entre les seniors et les moins de 65 ans varient selon les modes de déplacement :

- les automobilistes seniors tués le sont dans 77 % des cas hors agglomération (autoroutes comprises), contre 82 % pour les moins de 65 ans ;
- a contrario, **les piétons seniors tués le sont 9 fois sur 10 en agglomération (84 % des 65-74 ans et 93 % des 75 ans et plus)**, contre la moitié pour les piétons de moins de 65 ans.

Selon le mode de déplacement

Les seniors décèdent un peu plus souvent en voiture (52 %) que les moins de 65 ans (46 %). Ce ratio est même de 58 % chez les 85 ans et plus.

La part des piétons dans la mortalité des seniors augmente avec l'âge : elle atteint 27 % de 75 à 84 ans et 35 % au-delà de 85 ans. Inversement, il n'y a quasi plus aucun tué en 2RM au-delà de 75 ans. Pour le vélo, la part de tués est maximale dans la tranche des 65-74 ans (16 %).

En agglomération et pour les modes actifs, les femmes représentent la moitié des seniors décédés. Pour les autres tranches d'âge, quel que soit le milieu, les hommes sont majoritaires.

Responsabilité présumée

Les conducteurs seniors sont plus souvent présumés responsables d'accidents mortels (73 % des cas) que les autres conducteurs (63 % des cas).

Le nombre de conducteurs présumés responsables rapporté au million d'habitants varie avec l'âge. Il est maximum pour les 18-24 ans (110), diminue jusqu'à la tranche 65-74 ans (35) puis remonte chez les 75 ans et plus (51). Rapporté au temps passé en voiture, le risque d'être présumé responsable est maximum pour les 85 ans et plus, tranche suivie par celle des 75-84 ans et 18-24 ans (voir page 125).

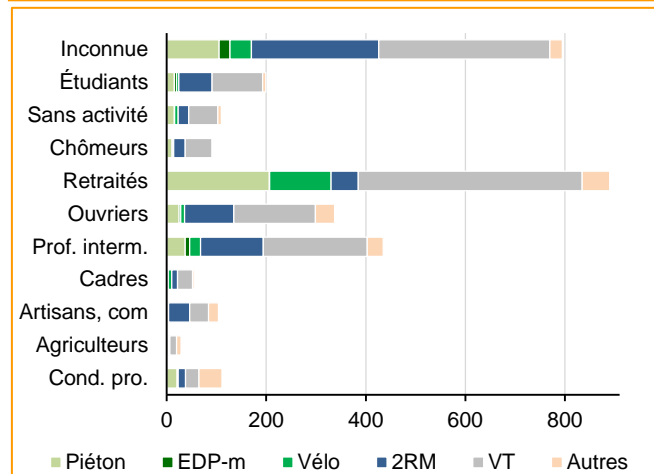
Les accidents selon les professions et catégories socio-professionnelles

En 2024, près d'un tiers des accidents mortels ont impliqué au moins un usager retraité et près d'un quart ont impliqué un usager de profession intermédiaire ou employé.

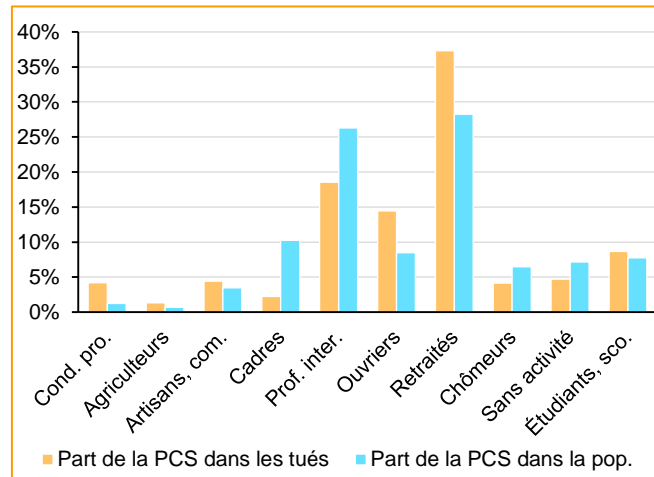
	Tués	Part de tués	Nombre acc. mortels avec...	Part sur total acc. mortels
Cond. pro.	98	3%	463	15%
Agriculteurs	31	1%	65	2%
Artisans, com.	103	3%	195	6%
Cadres	52	2%	112	4%
Prof. interm.	434	14%	691	23%
Ouvriers	338	11%	503	17%
Retraités	872	27%	935	31%
Chômeurs	97	3%	129	4%
Sans activité	110	3%	137	5%
Étudiants, sco.	203	6%	237	8%

NB : Les professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) retenues dans le BAAC diffèrent légèrement de la nomenclature l'INSEE. Par exemple, la catégorie « retraité » est utilisée ici.

Nombre de personnes tuées par PCS selon le mode de déplacement en 2024



Répartition des PCS dans le nombre de tués et dans la population en 2024



En 2024, les professions et catégories socio-professionnelles (PCS) des personnes de 15 ans et plus impliquées dans les accidents sont **inconnues** pour **26 % des tués** et pour 39 % des blessés enregistrés dans le BAAC.

Parmi les 2 338 personnes tuées dont la PCS est connue, on compte 872 retraités (soit 37 % des tués), 203 étudiants (9 %), 110 personnes sans activité professionnelle (5 %) et 97 chômeurs (4 %). Parmi les actifs occupés, on dénombre 434 individus tués de profession intermédiaire (19 % des tués), 338 ouvriers (14 %), 103 artisans, commerçants ou chefs d'entreprise (4 %), et 98 conducteurs professionnels (4 %).

Risques généraux

Parmi les personnes tuées dont la PCS est connue, les retraités représentent à eux seuls 39 % des usagers de VT tués, 61 % des piétons tués et 69 % des cyclistes tués en 2024. Les ouvriers (21 %) et les professions intermédiaires (27 %) cumulés constituent près de la moitié des tués en 2RM. Enfin, les étudiants représentent 24 % des usagers tués en EDP-m.

Parmi les actifs, les conducteurs professionnels et les ouvriers ont un fort sur-risque lié à leur activité. En effet, ces deux PCS ne représentent, en 2024, que 1 % et 8 % de la population totale de 15 ans et plus, alors qu'elles représentent respectivement 4 % et 14 % des usagers tués de PCS connue. Chez les inactifs, la PCS des retraités, constituant 28 % de la population totale, présente également un sur-risque, avec le taux d'usagers tués le plus important (37 %).

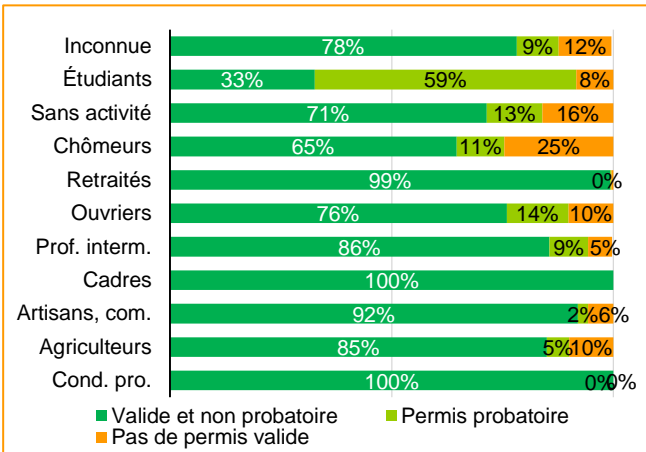
Les cadres et professions intermédiaires présentent à l'inverse un sous-risque parmi les actifs occupés, avec des parts respectives de 10 % et 26 % de la population totale pour 2 % et 19 % des tués. Enfin, les chômeurs et les inactifs sont également des PCS en sous-risque, probablement en raison de leurs déplacements plus rares. Ils représentent respectivement 6 % et 7 % de la population totale pour des parts de 4 % et 5 % de la mortalité routière.

Quelle que soit la PCS, la très grande majorité (78 %) des usagers tués sont des hommes. Parmi les 705 femmes tuées, les retraitées représentent à elles seules 44 %, du fait de la prédominance de la marche comme mode de déplacement, où plus de la moitié des piétons retraités tués sont des femmes. On observe également que 81 % des passagers retraités tués sont des femmes.

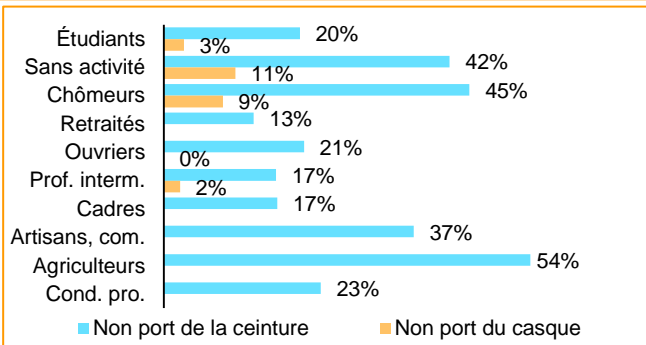
Chez les retraités, la part de tués en journée est particulièrement élevée avec 81 %, contre 59 % en moyenne. Les étudiants affichent à l'inverse une surmortalité la nuit (61 %).

Enfin, en termes de motifs de déplacement, « l'utilisation professionnelle » est donnée dans 52 % des cas de conducteurs professionnels tués, contre 8 % en moyenne des autres actifs occupés.

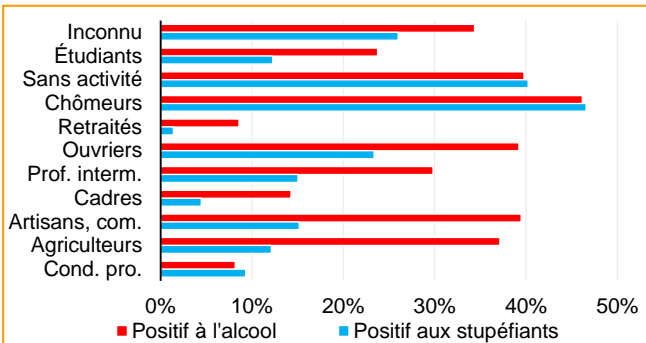
Répartition des conducteurs tués par PCS selon le permis de conduire en 2024



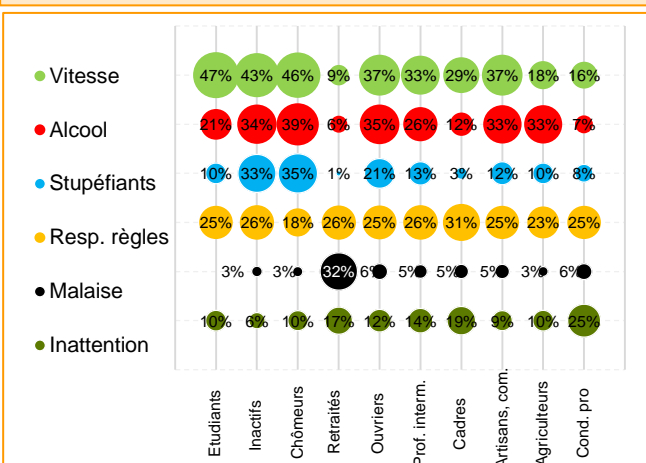
Absence de casque ou de ceinture pour les usagers tués de 2RM et de véhicules carrossés en 2024



Alcool ou stupéfiants pour les conducteurs PR d'accidents mortels en 2024



Principaux facteurs pour les PR d'accidents mortels selon la PCS en 2024



Lecture : le facteur alcool est présent pour 21 % des étudiants présumés responsables d'accidents mortels.

Permis, casque et ceinture

En moyenne, parmi les usagers de véhicules nécessitant un permis de conduire, **8 % des conducteurs tués n'ont pas de permis valide**. On observe toutefois des proportions supérieures chez les chômeurs et les inactifs, avec 16 % et 25 % respectivement.

En matière d'utilisation des équipements de sécurité, le port de la ceinture pour les personnes tuées dans les véhicules carrossés (VT, VU, PL) n'est pas homogène en fonction de la PCS. En effet, en moyenne, la proportion de conducteurs tués sans ceinture est de 23 % mais la ceinture est absente pour 45 % des chômeurs, 42 % des inactifs ou 37 % des artisans.

Chez les usagers de 2RM, la proportion de conducteurs tués ne respectant pas le port du casque est de 11 % chez les personnes inactives et de 9 % parmi les chômeurs. Les autres PCS n'excèdent pas 3 %.

Facteurs d'accidents mortels

Dans le cas des conducteurs présumés responsables (PR) d'accidents mortels, le taux d'alcool est supérieur au taux légal dans 46 % des cas parmi les chômeurs, et dans 40 % des cas parmi les inactifs. À l'inverse, la proportion de conducteurs tués avec un taux d'alcoolémie trop élevé n'est que de 9 % parmi les retraités et 8 % chez les conducteurs professionnels.

Dans le cas où le résultat du dépistage est connu, le contrôle est **positif aux stupéfiants pour 47 % des chômeurs** qui sont PR d'accidents mortels, **pour 40 % des personnes sans activité**, mais seulement 4 % des cadres et 1 % des retraités.

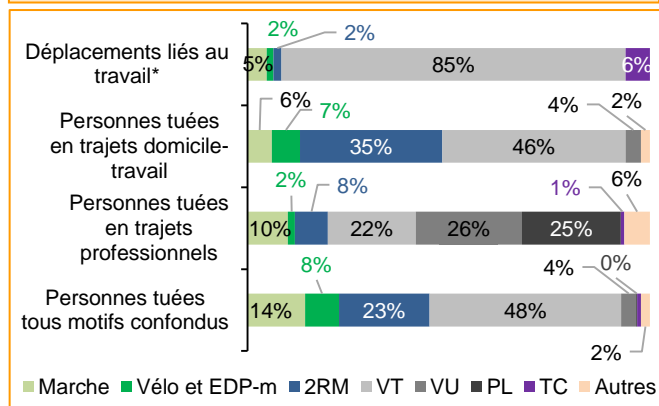
Les principaux facteurs observés pour les présumés responsables d'accidents mortels sont comparables entre **les chômeurs et les inactifs**. En effet, il n'y a que 5 points d'écart pour le facteur alcool entre les deux PCS (respectivement 39 % et 34 % des cas), 3 points pour le facteur vitesse (46 % et 43 %) et enfin 2 points pour le facteur stupéfiant (35 % et 33 %). Les **professionnels intermédiaires**, les **ouvriers** et les **artisans** constituent un autre ensemble cohérent en matière de facteurs : l'alcool (respectivement 26 %, 35 % et 33 %), la vitesse excessive ou inadaptée (33 %, 37 % et 37 %) ainsi que les stupéfiants (13 %, 21 % et 12 %) sont proches au sein de l'ensemble, mais les proportions sont plus faibles que pour le premier groupe. Les **conducteurs professionnels** et les **cadres** forment un troisième groupe avec des similarités sur la faible présence du facteur alcool (7 % et 12 %), du facteur vitesse (16 % et 29 %) et de la haute proportion du facteur inattention (25 % et 19 %). Malgré certains points communs avec ce dernier groupe, les **retraités** se distinguent principalement par la présence bien plus importante du facteur malaise qui est observé dans 32 % des cas pour cette population, contre 12 % parmi les cadres et 10 % parmi les conducteurs professionnels.

Les accidents liés au travail

En 2024, 42 % des décès se produisent dans un accident dont au moins un usager circule au cours d'un trajet lié au travail et dans lequel le motif de trajet est connu pour tous les protagonistes.

Tués	2024	2023	2019
Dans un accident impliquant une personne en trajet lié au travail	1 349	1 384	1 446
dont en trajet lié au travail	549	555	511
dont en trajet domicile-travail	407	373	371
dont en trajet professionnel	142	182	140

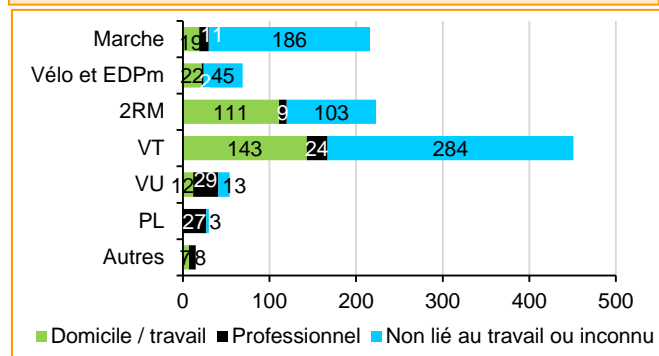
Déplacements liés au travail et personnes tuées par type de trajet, selon le mode



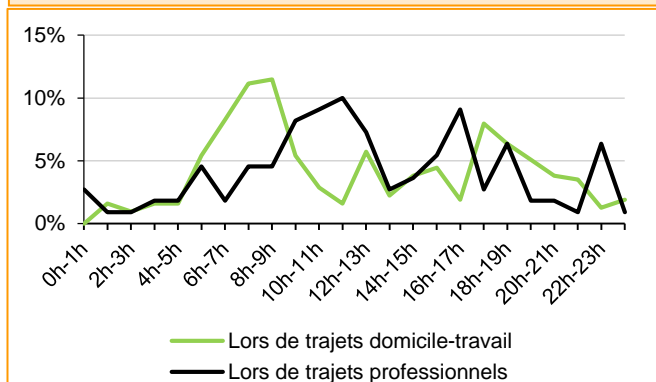
Sources : Fichiers BAAC et EMP 2019²

* Données de déplacement en temps de trajet (2019). Pour les TC, seuls les modes routiers sont considérés.

Usagers tués dans un accident dans lequel au moins une personne a un motif de déplacement lié au travail, selon le mode de déplacement et le motif



Répartition des personnes tuées dans les accidents liés au travail selon l'heure



En 2024, on estime que 1 349 personnes ont été tuées dans un accident impliquant une personne en trajet lié au travail, dont **549 personnes** qui effectuaient un déplacement lié au travail :

- **74 % (407) lors d'un trajet « domicile-travail »** ;
- **26 % (142) lors d'un trajet « professionnel »** (réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle).

Ces estimations sont calculées en extrapolant à l'ensemble de la mortalité routière (3 193 tués) les parts calculées avec motifs de trajet connus :

- 42 % des décès lorsque tous les motifs de trajet sont connus le sont dans un accident impliquant une personne en trajet lié au travail ;
- la part que représentent les tués en trajet lié au travail parmi ceux dont on connaît le motif de déplacement est de 17 %.

Le nombre de décès en trajet professionnel baisse par rapport aux trois années précédentes, alors que le nombre de décès en trajet domicile-travail augmente par rapport à 2023. Il reste inférieur à 2022.

Parmi les salariés couverts par la CNAMTS/MSA¹, en 2023, les personnes tuées sur un trajet domicile-travail ou lors d'un trajet professionnel représentent **30 % des décès dans le cadre du travail**.

Selon le mode de déplacement

Les **deux-roues motorisés** représentent une part importante de la mortalité des trajets domicile-travail : ils représentent 40 % des tués tous modes confondus en agglomération et 34 % hors agglomération dont autoroutes, ce mode n'étant utilisé que **pour 2 % des temps de trajets liés au travail**². Les motos lourdes représentent 2/3 de ces personnes tuées en 2RM.

Pour les trajets domicile-travail en agglomération, les **piétons** (16 % des tués tous modes confondus) et les **cyclistes** (11 %) sont également fortement touchés. De plus, 7 usagers ont été tués en 2024 sur un **EDPm**. Les transports en commun représentent 5 % des trajets domicile-travail², mais aucun tué en 2024.

Hors agglomération (dont autoroutes), les personnes tuées en trajet domicile-travail le sont principalement en **véhicule de tourisme** (56 % des tués tous modes).

Enfin, pour les **trajets professionnels**, les **véhicules utilitaires et les poids lourd** représentent chacun un quart des usagers tués en 2024.

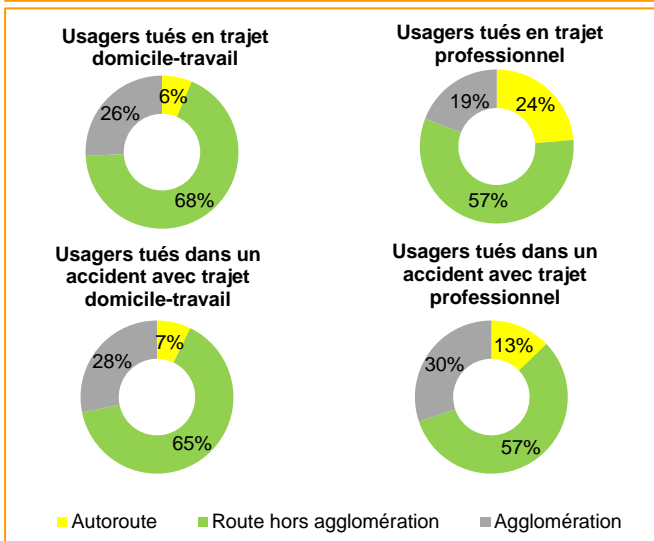
Selon le jour et l'heure

Les décès dans un trajet lié au travail interviennent dans 9 cas sur 10 **en jour ouvré**. Ils se concentrent entre 6h et 9h pour les trajets **domicile-travail** et entre 10h et 12h pour les **trajets professionnels**.

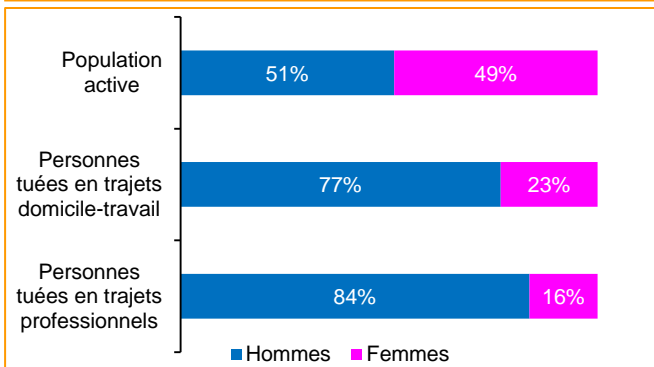
¹ *L'essentiel du risque routier professionnel*, Ministère du travail, Ministère de l'intérieur, CNAMTS, Mutualité sociale agricole, chiffres clés 2022, juillet 2024. La CNAMTS gère la branche accidents du travail du régime général de la sécurité sociale (industrie, commerce, services).

² *Enquête mobilité des personnes 2019*, SDES, exploitation ONISR

Répartition des décès lors d'un trajet lié au travail et pour les autres motifs de trajet, selon le milieu

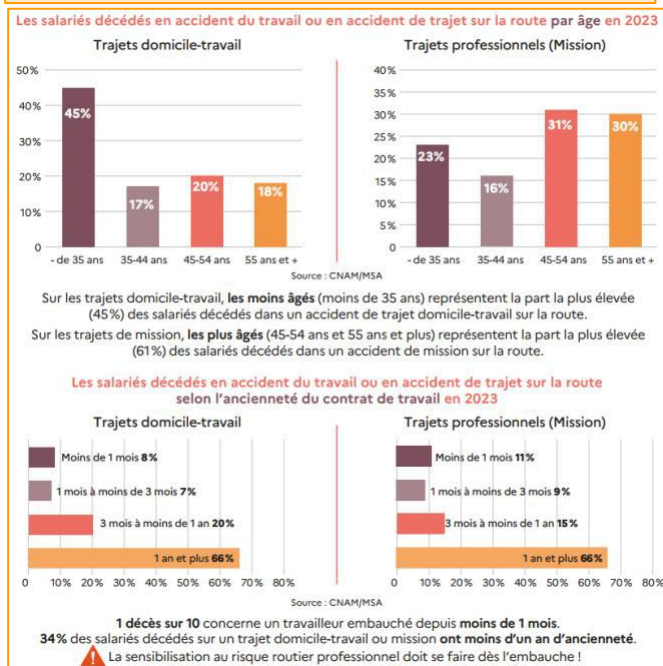


Répartition des personnes tuées lors d'un trajet lié au travail selon le sexe



Sources : Fichiers BAAC et Insee, population active au sens du BIT.

L'essentiel du risque routier professionnel 2023



Source : Ministère du travail - extrait de « [L'essentiel du risque routier professionnel 2023](#) », Ministère de l'intérieur, CNAM/MSA, juillet 2024.

Selon le milieu routier

La part des décès en agglomération pour les trajets liés au travail (26 % et 19 %) est moins importante que lors des autres types de trajets (32 %). La part des décès **sur autoroute est plus élevée lors des trajets professionnels** (24 %) que sur les autres types de trajets (6 %). Parmi ces 26 tués sur autoroute, 18 circulaient en poids lourd ou en véhicule utilitaire.

Selon l'âge et le genre

Lors des trajets domicile-travail, les **14-24 ans représentent 20 % des tués** alors que leur part dans la population active est de 10 %¹. Lors des trajets professionnels, les deux tiers des personnes tuées (71 sur 110) ont entre 35 ans et 64 ans.

Les personnes tuées dans un trajet lié au travail sont **très majoritairement des hommes**. Ils représentent **77 % des tués lors d'un trajet domicile-travail et 84 % des tués lors d'un trajet professionnel**, alors qu'ils ne représentent que 51 % de la population active³.

Facteurs d'accidents

Entre 2022 et 2024, 1 062 personnes ont été identifiées comme présumées responsables d'accidents mortels en lien avec le travail. Dans les accidents mortels, le facteur « **vitesse** » est présent pour 27 % des présumés responsables effectuant un trajet **domicile-travail** (40 % pour les seuls accidents sans tiers). En agglomération, le facteur « **inattention** » est présent dans 22 % des cas.

Le facteur « **inattention** » est présent pour 27 % des présumés responsables effectuant un **trajet professionnel** ; 43 % en agglomération. Pour les accidents sans tiers, le facteur « **malaise** » intervient dans 31% des cas (55 % en agglomération).

Seuls 2 % des conducteurs en trajet lié au travail et impliqués dans les accidents corporels ont une alcoolémie supérieure à 0,5 g/L (contre 10 % pour les conducteurs en trajet non lié au travail). Cependant, un trajet retour du travail n'est plus enregistré comme un trajet domicile-travail s'il n'est pas direct, sous-estimant ainsi potentiellement le facteur alcool.

Dans les accidents corporels, la responsabilité présumée des conducteurs circulant lors d'un trajet lié au travail est plus faible que celle des autres conducteurs (52 % contre 60 %).

Dans les **accidents mortels**, les conducteurs en trajet professionnel sont **moins souvent présumés responsables** que les autres conducteurs (43 % contre 69 %).

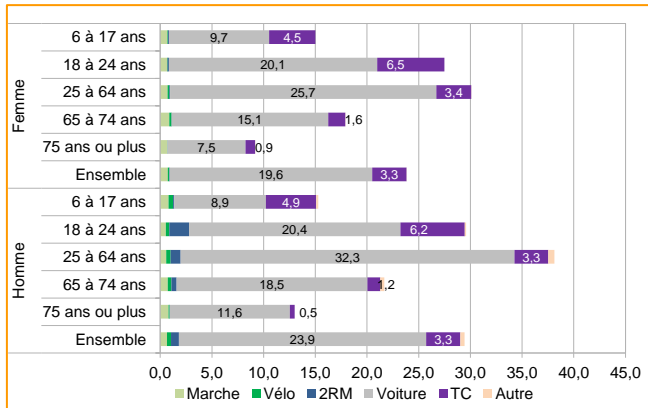
D'après les analyses CNAM/MSA en 2023 (voir ci-contre), 1 tué sur 10 concerne un travailleur embauché depuis moins d'un mois. Enfin, parmi les salariés décédés en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel, 34 % ont moins d'un an d'ancienneté.

¹ Insee. *Emploi selon le sexe et l'âge 2024*

La mobilité et les déplacements

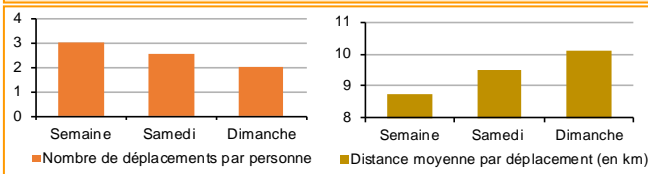
Les grandes tendances en termes de mobilité restent en moyenne plutôt stables depuis 2019.

Kilomètres parcourus lors des déplacements de moins de 80 km un jour moyen de semaine selon l'âge et le genre (EMP 2019)



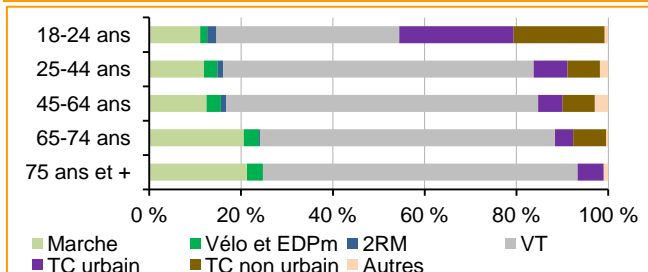
Source : Exploitation CEREMA à partir des données de l'EMP.

Mobilité locale le week-end, en nombre de déplacement et en distance moyenne (EMP 2019)



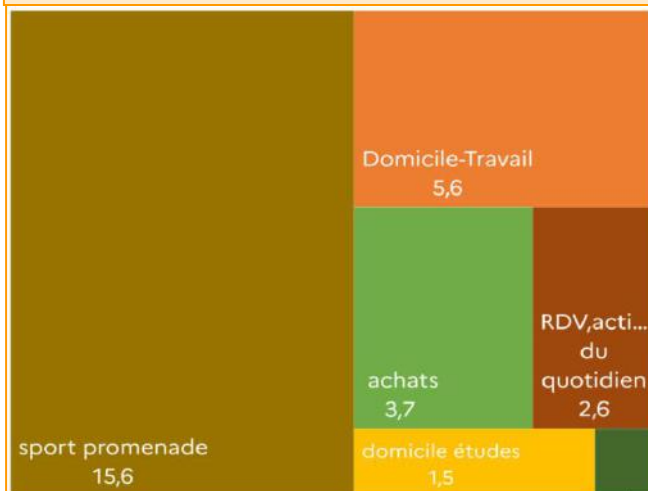
Source : Exploitation CEREMA à partir des données de l'EMP.

Parts modales en durée de déplacement selon l'âge et le mode en 2022 un jour de semaine



Source : résultats Baromob 2022 Ademe – Cerema.

Distances déclarées en vélo, en km, au cours d'une semaine



Source : Enquête Nationale « Usage du Vélo », 2024.

La mobilité en 2019

D'après l'Enquête Mobilité des Personnes¹ (EMP), le « budget distance » moyen d'une personne **un jour moyen** de semaine en **mobilité locale** (déplacements réalisés à moins de 80 km du domicile) est de 27 km. On observe d'importantes disparités selon le genre et l'âge. Les distances parcourues sont en moyenne plus importantes chez les hommes que chez les femmes (29 km contre 24 km), notamment dans l'usage de la voiture (24 km contre 20 km). Les différences s'observent aussi selon la tranche d'âge, tant en termes de distance parcourue (avec un pic de mobilité chez les 25-64 ans à 34 km contre 29 km pour les 18-24 ans), que d'usage des différents modes, avec une plus grande distance parcourue à pied chez les personnes âgées, et un usage plus accru des transports collectifs pour les 18-24 ans (6 km contre 2 km chez les 65-74 ans). Concernant les 2RM, leur usage reste majoritairement masculin et jeune (1 km pour les 18-24 ans contre 0,5 km pour les 25-64 ans), même s'il reste faible.

L'immobilité est plus forte le week-end (2 déplacements par jour le dimanche contre 3 en semaine) mais les déplacements sont en moyenne plus longs.

Évolution des tendances en 2022

Selon l'enquête Baromob² de 2022, la mobilité des personnes du lundi au vendredi (hors vacances) est assez stable : de l'ordre de 3,2 déplacements par personne et par jour, soit un niveau similaire à l'EMP 2019 (estimés à 3). Si l'on regarde les modes de déplacement selon la distance parcourue (**mobilité locale et longue distance**), les grandes tendances observées en 2019 restent stables, selon les tranches d'âge.

Concernant les motifs de déplacement, on observe que le motif « études » est partagé entre les TC (48 %) et la voiture (49 %). Le motif « loisir » est dominé par la voiture (74 %), les TC représentent 12 %, la marche (9 %) et le vélo (2 %).

Focus sur le vélo

Selon les analyses de données de fréquentation cyclables³, l'usage observé du vélo est en forte croissance (+ 37 % entre 2019 et 2023, sur un panel de 374 compteurs répartis sur le territoire). Accompagnée d'une forte évolution de l'infrastructure, cette tendance générale à la hausse reste majoritairement urbaine (+ 40 % contre + 22 % en milieu rural sur la même période). Enfin, d'après l'enquête nationale « Usage du Vélo »⁴, la pratique du vélo pour motif sportif ou de promenade représente des distances de déplacements plus élevées que pour des motifs domicile-travail (respectivement 16 km contre 6 km par semaine).

¹ Enquête mobilité des personnes, SDES, 2019

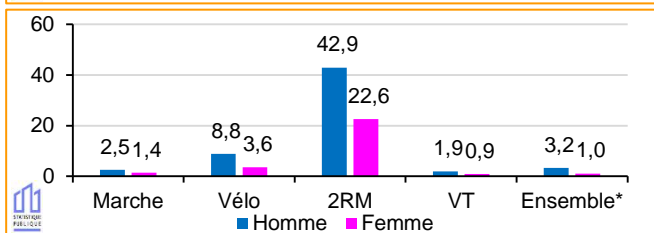
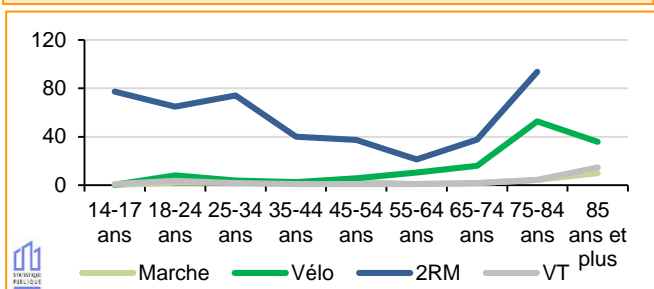
² Enquête Baromob, 2022, ADEME CEREMA (recueil fév-avril 2022).

³ Analyse des données de fréquentation cyclable 2023, 2024, Vélo & Territoires.

⁴ Enquête nationale « Usage du vélo », 2024, DGITM DSR.

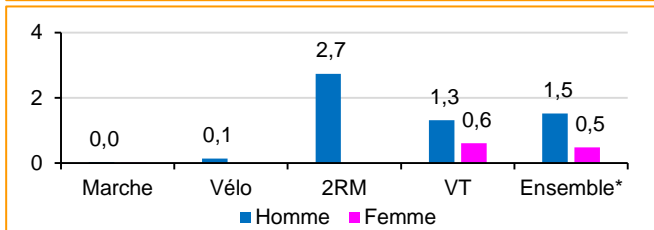
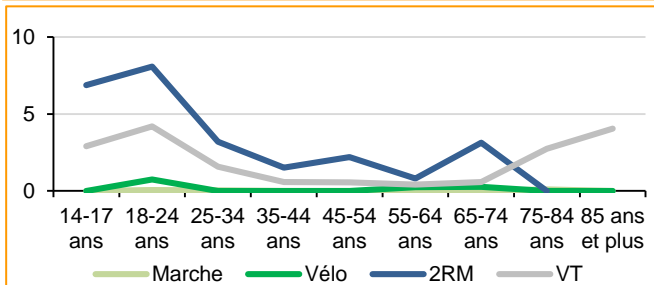
Les risques selon l'âge et le mode de déplacement

Risque de décéder dans un accident de la circulation rapporté au temps de déplacement (Tués/Md min)



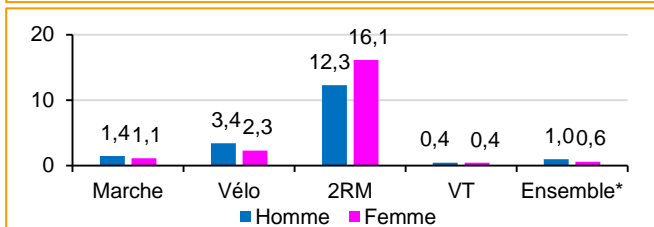
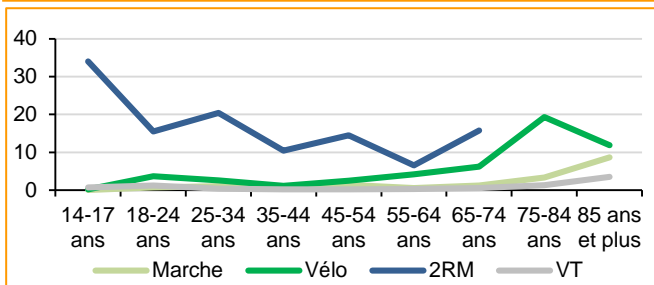
*Tous modes, 5 ans et plus, données BAAC 2024 et déplacements 2019

Risque d'être présumé responsable du décès d'un autre usager de la route (tués/Md min) tout en survivant à l'accident



*Tous modes, 5 ans et plus, données BAAC 2024 et déplacements 2019
Lecture : les conducteurs hommes de VT sont présumés responsables du décès d'1,3 usager de la route par Md de minutes de circulation.

Risque d'être tué sur la route sans être présumé responsable de son accident (Tués/Md min)



*Tous modes, 5 ans et plus, données BAAC 2024 et déplacements 2019

Les risques affichés dans la présente fiche utilisent la classification des modes de déplacement du BAAC pour l'accidentalité et celle de l'EMP2019 pour l'exposition, à savoir :

- Voiture : inclut VT, VU et voiturettes ;
- Marche : inclut piétons sans EDPsm ;
- Vélo : dont VAE ;
- 2RM : dont quads.

Il est considéré que la différence de résultats liée à cette approximation est négligeable.

Le risque de décéder dans un accident rapporté au temps

Les 85 ans et plus représentent la tranche d'âge ayant le plus de risque d'être tué par rapport au temps de déplacement (11,9 tués par milliard de minutes de déplacement, soit 6 fois le risque moyen tous âges confondus). Viennent ensuite les 75-84 ans et les 18-24 ans (respectivement 5,1 et 4,1 tués/Md min).

Concernant les modes, c'est le risque d'être tué en 2RM qui est de loin le plus élevé, 6 fois plus que le risque vélo et 29 fois plus que le risque voiture. Le risque vélo est 5 fois plus important que le risque voiture, et augmente fortement à partir de 55 ans.

Pour ce qui est des hommes, leur risque est plus de 3 fois supérieur à celui des femmes (3,2 tués/Md min contre 1,0 tuée/Md min).

Le risque de tuer

Le risque d'être présumé responsable du décès d'un autre usager de la route dans un accident mortel tout en y survivant est maximal chez les conducteurs hommes de 2RM (2,5 tués par Md de minutes de circulation). Pour les conducteurs de VT, ce risque de tuer connaît un premier pic chez les 18-24 ans, puis un second nettement plus important pour les 85 ans et plus. Pour les conducteurs de 2RM, ce risque est maximal entre 14 et 34 ans puis diminue avec l'âge. C'est un risque qui concerne presque exclusivement les conducteurs de véhicules motorisés et principalement les hommes.

Le risque d'être tué sans être présumé responsable

Le risque de décéder dans un accident de la route sans en être présumé responsable est maximal pour les usagers vulnérables (12,7 décès par Md de minutes en circulation pour les usagers de 2RM, 3,1 pour les cyclistes et 1,3 pour les piétons). Pour les usagers de 2RM, ce risque est le plus haut entre 14 et 17 ans mais reste élevé après 35 ans. Pour les cyclistes comme pour les piétons, ce risque grandit avec l'âge. Pour les cyclistes, il augmente à partir de 55 ans et est maximal entre 75 et 84 ans. Pour les piétons, il augmente à partir de 75 ans et est maximal pour les 85 ans et plus ; comme pour les occupants de VT.

La circulation routière

Répartition de la circulation par type de véhicule en milliards de véhicules-kilomètres

	1990	2010	2014	2019	2024
Véh. de tourisme (1)	326,5	461,4	471,7	493,8	473,3
dont thermique	326,5	461,4	467,0	482,9	415,1
dont hybride	-	-	2,2	7,9	41,2
dont GPL	-	-	2,2	1,6	4,0
dont élec. et autres én.	-	-	0,2	1,4	13,0
dont VT et VU étrangers	16,3	28,6	29,8	34,7	33,2
Véh. utilitaires (1)	64,7	77,7	79,6	86,7	83,3
dont thermique	64,7	77,7	79,4	86,2	81,5
dont hybride	-	-	0,0	0,1	0,7
dont GPL	-	-	0,2	0,2	0,2
dont élec. et autres én.	-	-	0,1	0,3	1,0
Véhicules lourds	27,9	37,4	36,7	40,4	39,6
dont poids lourds	25,7	34,5	33,7	37,2	36,4
dont bus et cars	2,2	2,9	3,0	3,2	3,2
dont véh. lourds étrangers	3,4	9,4	16,5	18,4	14,7
2RM	6,2	11,0	11,1	11,3	11,7
Ensemble	425,3	587,5	599,1	632,2	607,9

Parc des véhicules immatriculés en France hors 2RM, en milliers de véhicules

au 1er janvier	1990	2010	2014	2019	2024
Véh. de tourisme	23 327	33 943	35 437	37 224	38 466
dont thermique	23 327	33 943	35 102	36 462	34 634
dont hybride	-	-	130	490	2 535
dont GPL	-	-	181	149	315
dont élec. et autres én.	-	-	25	123	981
Véh. utilitaires	4 089	5 274	5 631	6 091	6 351
dont thermique	4 089	5 274	5 598	6 032	6 182
dont hybride	-	-	0	3	35
dont GPL	-	-	18	17	21
dont élec. et autres én.	-	-	14	39	112
Véh. lourds	600	654	656	685	703
dont poids lourds	536	574	573	597	612
dont bus et cars	64	80	83	88	91
Ensemble (hors 2RM)	28 016	39 871	41 724	44 431	45 520

Estimation du parc 2RM (2), en milliers de véhicules

au 1er janvier	2012	2019	2021	2022	2023	2024	2025
Parc 2RM	4 139	3 713	3 506	3 826	3 780	3 594	3 440
dont cyclo	1 066	594	736	689	756	611	516
dont moto légère	1 219	965	841	1 071	907	899	860
dont moto lourde	1 854	2 154	1 928	2 104	2 117	2 085	2 064
part 2RM électrique	0,8%	1,9%	2,3%	3,5%	3,5%	3,8%	4,0%
dont cyclo	3,9%	7,4%	10,3%	13,6%	16,0%	16,0%	17,7%
dont moto légère	0,4%	1,0%	1,4%	2,6%	3,7%	3,7%	4,6%
dont moto lourde	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%

au 1er janvier	2012	2019	2021	2022	2023	2024	2025
Parc roulant 2RM	3 621	2 920	2 722	2 934	3 010	2 862	2 705
dont cyclo	988	459	584	497	569	450	331
dont moto légère	1 077	670	609	732	683	671	662
dont moto lourde	1 735	1 791	1 529	1 704	1 758	1 741	1 712

Estimation annuelle de la circulation par réseau (3), en milliards de véhicules-kilomètres en France métropolitaine

	1990	1995	2000	2005	2010	2014	2019	2020	2021	2023	2024
Réseau routier national				133,0	143,3	146,2	159,9	129,0	153,7	167,2	164,5
Autoroutes, dont :											
Autoroutes concédées	42,5	54,0	65,8	77,3	84,1	87,3	97,0	75,8	91,5	100,8	97,1
Autoroutes interurbaines				21,1	23,4	23,7	26,3	21,2	24,5	25,6	25,7
Autoroutes et voies rapides urbaines				34,6	35,8	35,3	36,6	32,0	37,7	40,7	41,6
Routes nationales, dont :				45,7	48,1	49,2	51,4	41,0	48,1	50,5	50,5
RN interurbaines à caractéristiques autoroutières				22,2	24,8	26,4	29,2	23,6	28,3	30,0	29,8
Autres routes nationales	18,9	20,2	22,1	23,4	23,3	22,8	22,2	17,3	19,8	20,5	20,7
Ensemble du réseau national	105,6	131,2	161,2	178,7	191,4	195,4	211,3	169,9	201,8	217,7	215,0
Autres routes (4)	319,7	342,9	366,5	389,3	396,1	403,6	420,9	349,8	370,9	389,0	392,9
Ensemble	425,3	474,1	527,7	568,0	587,5	599,1	632,2	519,8	572,7	606,7	607,9

Source : Bilan 2024 de la circulation, SDES 2025 et bulletins mensuels et trimestriels des transports, SDES 2025. Toutes les données de parc et de circulation ont été rebasées de 1990 à 2024.

L'ensemble des données de la fiche est issu des Bilans annuels des transports publiés chaque année par le SDES. Seule l'estimation du parc 2RM (tableau 3) n'est pas issue de ces bilans. Les données 2024 du SDES sont provisoires.

Après une forte hausse en 2022 (+ 8,3 %), suivie d'un recul en 2023 (- 1,6 %), la circulation repart légèrement à la hausse en 2024, atteignant 607,9 milliards de véhicules-kilomètres (+ 0,2 %). Ce niveau reste inférieur à celui de 2019, mais demeure en hausse sur 10 ans (+ 1,5 %). Sur cette même période, le parc de véhicules immatriculés (hors 2RM) augmente de 9,1 %.

Les kilomètres parcourus par les véhicules de tourisme représentent 78 % du total des véhicules usuels (VT, VU, véhicules lourds et 2RM). Les kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires en représentent 14 %. Les véhicules lourds représentent 7 % de la circulation routière (dont 2 % pour les véhicules lourds étrangers) pour moins de 2 % du parc (hors 2RM).

Le réseau routier national représente 36 % des kilomètres parcourus par les véhicules, dont 27 % sur les seules autoroutes, concédées ou non.

En 2024, 46 millions de véhicules (hors 2RM) sont immatriculés en France, dont 38 millions de véhicules de tourisme (85 %). Les motorisations alternatives à l'essence et au diesel seuls représentent 9 % du parc total (hors 2RM) contre 0,7 % en 2012 (première année de disponibilité des chiffres) et 10 % du parc des véhicules de tourisme. Ce parc VT a été multiplié par 5 entre 2019 et 2023. Au 1^{er} janvier 2025, 4 % des 2RM sont électriques, et même 17,7 % des cyclomoteurs.

(1) Les véhicules utilitaires légers étrangers sont comptés avec les véhicules de tourisme.

(2) Estimation ONISR basée sur l'enquête du ministère des transports (2012), les données KANTAR Parc Auto et le fichier des immatriculations françaises (SIV).

(3) Ventilation de la circulation en tenant compte du nouveau réseau routier national : le réseau transféré aux collectivités locales en 2006 est inclus dans les « autres routes » depuis 1990 (série homogène sur toute la période).

(4) Routes territoriales (Corse), départementales, métropolitaines, et voies communales, calcul par solde.

Matrice de collision, responsables et tués non responsables

Matrice de collision

En 2024, 61 % des personnes tuées l'ont été dans un accident sans tiers impliqué (perte de contrôle d'un seul véhicule, sans piéton). Les usagers décédés en VT forment 48 % de la mortalité, soit 1 518 personnes. La moitié sont décédés dans un accident sans tiers impliqué, 27 % contre un VT et 13 % contre un PL. Les usagers vulnérables (non carrossés) décédés représentent 45 % de la mortalité, soit 1 445 personnes.

Tués selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2024

Tués	Dans une collision avec										Sans tiers Ø	Total
	Personne à pied	Vélo	EDPm	2RM	VT	VU	PL	TC	Autres	Autres		
Personne à pied	0	3	6	4	9	260	59	67	17	31	0	456
Vélo	1	4	0	1	5	80	17	28	1	4	83	224
EDPm	0	0	0	0	0	19	2	5	1	0	18	45
2RM	0	0	0	0	0	67	10	6	2	7	31	123
VT	1	2	0	0	10	247	37	33	3	21	243	597
VU	1	1	0	0	1	411	80	196	19	19	790	1518
PL	0	0	0	0	0	20	7	26	3	0	64	120
TC	0	0	0	0	0	2	0	7	0	0	21	30
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	7
Autres	0	0	0	0	1	11	7	7	0	0	46	72
Total	3	10	6	5	26	1117	219	375	46	82	1304	3193

Lecture : 260 piétons ont été tués dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.

Présomés responsables d'accidents mortels

Parmi les présomés responsables d'accidents mortels, 83 % sont des hommes. Plus de la moitié des conducteurs présomés responsables sont des conducteurs de VT. Les trois quarts des présomés responsables conducteurs de VT sont des hommes, dont près de la moitié ont entre 18 et 34 ans.

Nombre de présomés responsables d'accidents mortels (vivants ou décédés) selon le mode, le genre et l'âge

	Piéton		vélo		EDPm			2RM			VT			VU			PL		TC		Autres			NC			Sous total			Total			
	H	F	H	F	H	F	NC	H	F	NC	H	F	NC	H	F	NC	H	F	H	F	NC	H	F	NC	H	F	NC	H	F		NC		
0-13 ans	2	2			1	1	0	0																							3	3	6
14-17 ans	3		1		3	1	29	2			12	3		4																59	6	65	
18-24 ans	17	4	7		8	1	117	1			345	74		28	1		13	1											543	83	626		
25-34 ans	24	2	4		5	2	88	4			257	66		42	3		20	1	4										452	79	531		
35-44 ans	18	1	8		7	1	85	1			183	59		55	5		29												401	69	470		
45-54 ans	16	6	10	3	3	3	1	93	1			133	47		29	4		41		6	2	9	1					340	65	405			
55-64 ans	12	3	24	3	2	2	77	4			126	32		31	3		29		7		13	3						321	48	369			
65-74 ans	7	8	36	2	1		28	0			122	41		14			3		1		8	1						220	52	272			
75-84 ans	16	7	28	3			4	0			134	63		5	1				1		7	2						195	76	271			
85 ans et +	4	5	4				1	0			80	19		1							1							91	24	115			
NC							0	15				3		7														6	0	0	31	31	
Total	119	38	122	11	30	7	522	13	15	1	392	404	3	209	17	7	135	2	19	2	75	11	2	6	2	625	505	31	3	161			

H : hommes, F : femmes, NC : non connu (conducteurs en fuite non retrouvé)

Personnes tuées non présomées responsables

Parmi les 3 193 personnes décédées en 2024, 63 % étaient présomées responsables de leur accident, 4 % étaient victimes non responsables mais le PR n'a pas survécu, et 32 % étaient victimes non responsables alors que leur PR a survécu à l'accident. Les personnes tuées non présomées responsables comptent 302 des piétons (26 %), 344 conducteurs de véhicules* (29 %) et 418 passagers de véhicules* (34 %).

Nombre de tués non responsables selon le mode et l'âge

	Piéton	vélo		EDPm		2RM		VT		VU		PL		Autres		Sous-total		Total	
		cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass				
0-13 ans	10	2	1						25							2	2	28	40
14-17 ans	1	1		1			18	4	19		1					2	20	26	47
18-24 ans	11	5		4			25	8	12	94	1	6		1		3	47	112	170
25-34 ans	26	8		2			28	5	15	42	1	3		1		3	54	54	134
35-44 ans	26	7		3			27	2	16	26	2	6		3	1	3	58	38	122
45-54 ans	28	10		3			47	7	21	18	1	1		1		1	83	28	139
55-64 ans	24	17		1			31	3	29	18	4	4			3		85	25	134
65-74 ans	46	23		1			13	5	24	33	2	1				1	63	40	149
75-84 ans	72	18					2		14	41				1		1	34	43	149
85 ans et +	58	2						4	22			3				6	25	89	
Total	302	93	1	15			191	34	135	338	11	25	3	5	4	452	419	1 173	

* hors vélo et EDPm

Les accidents des piétons

Un piéton tué sur trois a 75 ans ou plus. 9 piétons seniors sur 10 sont tués en agglomération.

Il y a autant d'hommes que de femmes parmi les piétons tués seniors.

Hors agglomération, la moitié des piétons tués sont des hommes âgés de 18 à 54 ans, la nuit.

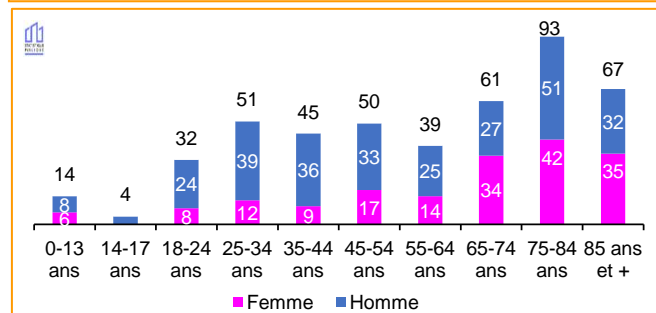
	Tués			Évolution	
	2024	2023	2019	2019-2024	2023-2024
Piétons	456	439	483	- 5,6 %	+ 3,9 %
Evolution moyenne annuelle*				2019 à 2024	2010 à 2019
Tués piétons				- 1,1 %	+ 0,0 %
Tués non piétons				- 0,2 %	- 2,6 %
Tous tués				- 0,3 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2019 et 2024, le nombre de tués piétons a diminué en moyenne de -1,1 % par an.

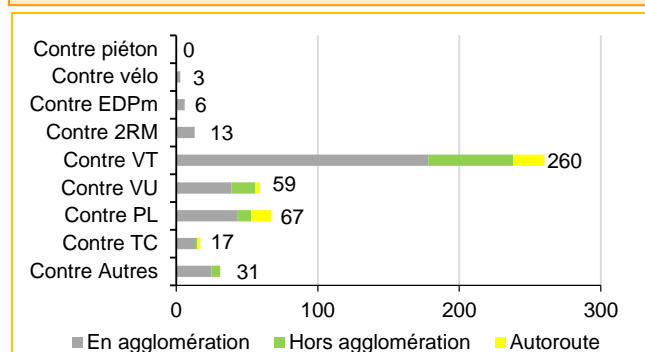
Les engins de déplacement personnel sans moteur (EDPsm) regroupent les trottinettes non électriques, les rollers, les skateboards... Au sens du code de la route, ils sont assimilés à des piétons et donc considérés comme tels dans cette fiche et l'ensemble du bilan. En 2024, 2 utilisateurs d'EDPsm sont décédés. Les utilisateurs d'EDPsm représentent 3 % des blessés piétons enregistrés dans le BAAC.

Parmi les accidents corporels en EDPsm enregistrés dans le fichier BAAC, 70 % impliquent un véhicule de tourisme ou un véhicule utilitaire. Par ailleurs, 7 piétons non EDPsm ont été blessés dans un accident avec un EDPsm.

Répartition des piétons tués selon l'âge et le sexe



Répartition des piétons tués selon l'âge, le milieu et jour/nuit



En 2024, 456 piétons sont décédés, soit 14 % de la mortalité routière. On estime à 17 000 le nombre de piétons blessés, dont 2 000 gravement (MAIS3+).

Par rapport à 2023, le nombre de piétons tués est en hausse (+17 tués) : en augmentation en agglomération et quasiment stable hors agglomération et sur autoroute. De 2010 à 2019, le nombre annuel de piétons tués était plutôt stable (autour de 485), alors que le nombre de tués non piétons marquait une baisse.

Le risque

En 2024¹, le risque piéton est estimé à 1,9 tué par milliard de minutes de trajet, contre 1,4 pour le VT. C'est plus de 3 fois moins qu'à vélo et en-dessous du risque global (2,2 tués/Md min). Les 85 ans et plus sont les plus à risques (10,0), puis les 75-84 ans (4,3).

Le risque d'être blessé rapporté au temps de déplacement est moindre à pied : 77 blessés piétons par milliard de minutes (167 pour tous les usagers).

Le profil des victimes

Globalement, 61 % des tués piétons sont des hommes, 48 % sont seniors (65 ans ou plus) pour une part de 22 % dans la population. 54 % le sont de jour.

En agglomération, 321 piétons ont perdu la vie dont 62 % de seniors (107 femmes et 92 hommes). Parmi les seniors, les 75-84 ans sont les plus concernés (84 tués). Les piétons tués de 75 ans et plus le sont 8 fois sur 10 de jour.

Parmi les 94 piétons tués sur routes hors agglomération, 57 sont des hommes âgés de 18 à 54 ans. Parmi ceux-ci, 9 sur 10 le sont de nuit.

Sur autoroute, 38 des 41 tués ont entre 18 et 64 ans et 36 le sont de nuit.

Parmi les piétons tués femmes, 86 % le sont en agglomération, contre 60 % chez les hommes.

Les enfants et adolescents sont plutôt tués en agglomération (12 tués sur 18), avec deux fois plus de garçons (12) que de filles (6).

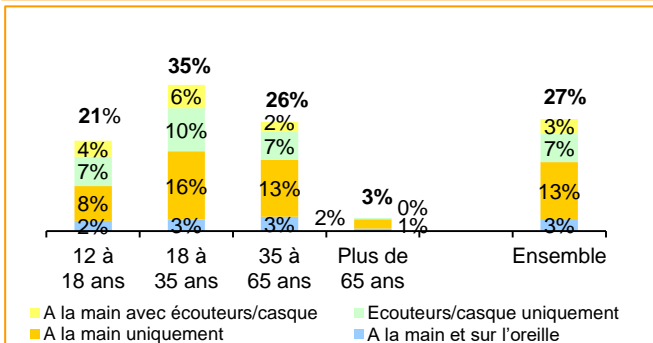
Selon le milieu routier

70 % des piétons tués et 93 % des piétons blessés se concentrent en agglomération (contre respectivement 26 % et 55 % pour les autres usagers).

En lien avec les vitesses pratiquées, la gravité des accidents piétons est particulièrement élevée hors agglomération. Le nombre de tués pour 100 blessés est de 2 en agglomération, 10 sur route hors agglomération et 23 sur autoroute (d'après l'estimation des blessés selon la méthodologie ONISR-Université Gustave Eiffel, page 192). En agglomération, les piétons de 75 ans et plus ont une gravité 5 fois plus élevée que ceux de moins de 75 ans (7 contre 1,3).

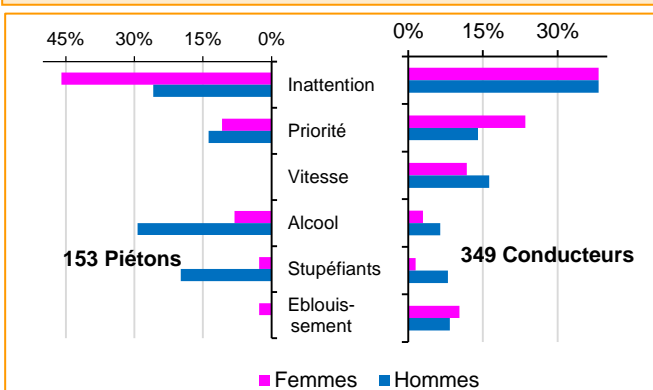
¹ Source : BAAC 2024 et traitements ONISR EMP 2019, cf. page 91

Taux d'utilisation d'un distracteur par type lors des traversées piétonnes en agglomération selon l'âge

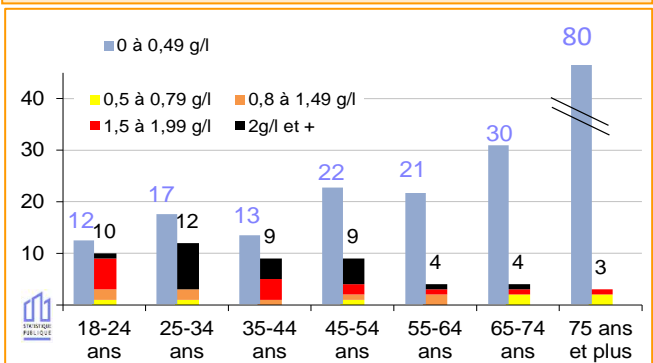


Source : Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2024 (ONISR, 2025)

Part des facteurs des présumés responsables d'accidents mortels de piétons selon le sexe

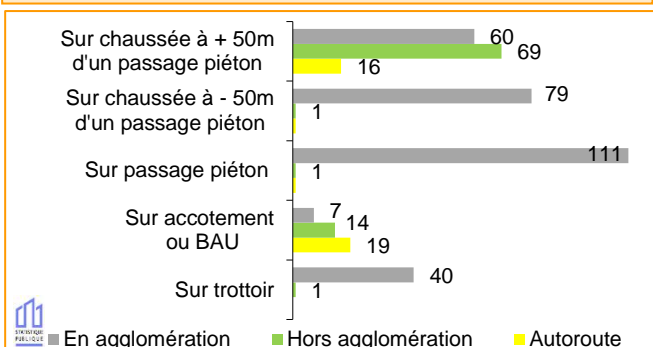


Nombre de piétons tués avec alcoolémie connue selon l'âge et le taux d'alcool



Note : En 2024, l'alcoolémie est inconnue pour 46 % des piétons tués (non représentés sur le graphique ci-dessus).

Répartition des piétons tués selon la position connue de l'accident et par milieu



Facteurs comportementaux

Dans trois accidents mortels de piéton sur quatre, le **conducteur de véhicule est présumé responsable**. Les facteurs d'accidents recensés montrent une prédominance nette de **l'inattention (36 %)** – que ce soit en ou hors agglomération. Les deux autres facteurs les plus fréquents sont la vitesse et le refus de priorité (15 % chacun).

Dans 48 accidents mortels, le piéton et le conducteur sont tous les deux présumés responsables.

Dans un tiers des cas, le **piéton décédé est présumé responsable** de l'accident. Les facteurs les plus cités pour les hommes (116 décès) sont l'alcool (29 %), l'inattention (26 %) et les stupéfiants (20 %). Chez les femmes (37 décès), l'inattention est le facteur relevé le plus fréquent (46 % des cas).

En 2024, l'usage du téléphone en agglomération est plus fréquent chez les 18 à 35 ans avec 3 piétons sur 10 concernés. Cette proportion diminue avec l'âge (3 % chez les 65 ans et plus¹). Dans l'ensemble, le taux reste stable par rapport à 2023.

Le facteur alcool chez les piétons

51 piétons tués avaient un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/L, soit 21 % des piétons dont l'alcoolémie est connue. Parmi eux, 41 % ont une alcoolisation supérieure à 2 g/L. Ces **alcoolisations élevées** se retrouvent surtout **hors agglomération** avec 15 piétons tués, contre 5 en agglomération et 1 sur autoroute. Pour les 73 piétons tués entre 18 et 44 ans qui ont été testés, 42 % ont un taux supérieur à 0,5 g/L. Les accidents avec alcoolémie positive du piéton décédé ont lieu de nuit (45 tués sur 51).

Les configurations d'accidents

En agglomération, 55 % des piétons tués le sont contre un véhicule de tourisme et 30 % contre un véhicule lourd VU-PL ou un TC. 13 piétons sont décédés dans une collision contre un 2RM, 6 lors d'une collision avec un EDPm et 3 contre un vélo. Le piéton est tué sur un passage piéton dans 35 % des cas et dans 25 % sur chaussée à moins de 50 mètres d'un passage piéton. 40 piétons sont tués sur trottoir.

Sur les **routes hors agglomération**, deux tiers des piétons tués le sont **contre un véhicule de tourisme** et 29 % contre un **véhicule lourd VU-PL**. Les trois-quarts des piétons tués le sont sur la chaussée (traversée ou cheminement) et 15 % sur l'accotement.

Sur **autoroute**, la moitié des piétons tués l'est par un véhicule de tourisme et 4 sur 10 par un véhicule lourd, les VU et PL circulant souvent sur la voie la plus à droite, proches de la bande d'arrêt d'urgence, voire parfois la chevauchant. La moitié des piétons tués (19 sur 41) sont sur la bande d'arrêt d'urgence ou l'accotement.

¹ Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2024 (ONISR, 2025)

Les accidents à vélo

La mortalité cycliste augmente, en particulier en agglomération (+ 14 %). La moitié des cyclistes tués ont 65 ans ou plus, et 37 % des accidents sont sans tiers.

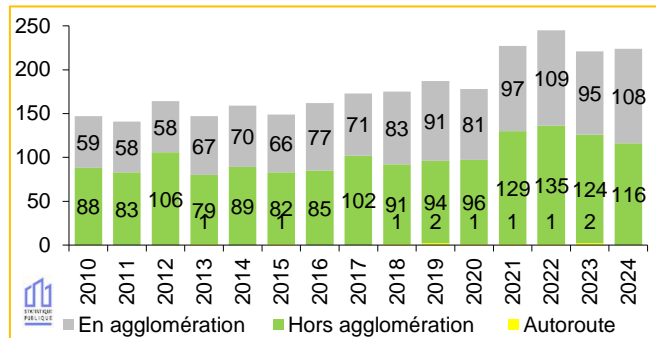
En 2024, **32 usagers de Vélo à Assistance Electrique (VAE)** sont décédés (14 % des tués à vélo), soit 3 tués de plus qu'en 2023. Deux tiers des tués en VAE le sont en agglomération. La tranche d'âge la plus représentée est celle des seniors de 65-74 ans avec 10 tués.

	Tués			Évolution	
	2024	2023	2019	2019-2024	2023-2024
Cyclistes	224	221	187	+ 19,8 %	+ 1,4 %

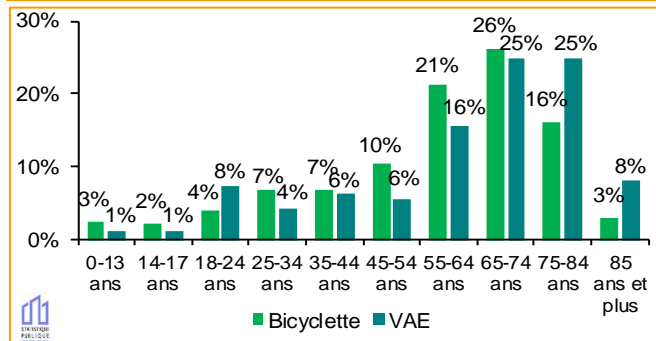
Evolution moyenne annuelle*		2019 à 2024	2010 à 2019
Tués cyclistes		+ 3,7 %	+ 2,7 %
Tués non cyclistes		- 0,6 %	- 2,5 %
Tous tués		- 0,3 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de cyclistes tués a augmenté en moyenne de + 2,7 % par an.

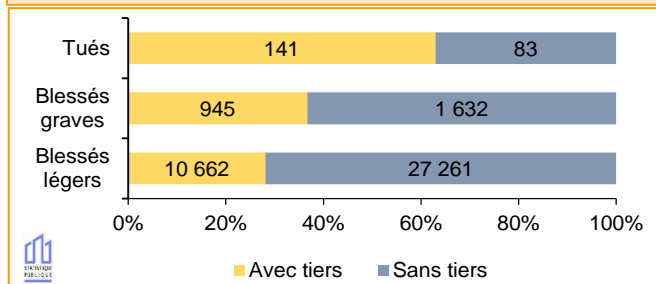
Évolution du nombre de cyclistes tués par an selon le milieu routier



Poids de la classe d'âge dans la mortalité des cyclistes et des usagers de VAE (2019-2024)



Répartition des victimes cyclistes selon la présence d'un tiers dans l'accident en 2024



En 2024, **224 cyclistes** ont été tués. Ce chiffre est stable par rapport à l'année 2023 (+ 1 %, soit + 3 tués) mais augmente par rapport à 2019 (+ 20 %, soit + 37 tués). Les cyclistes représentent **7 % de la mortalité routière**.

Le **risque de mortalité à vélo est 4 fois plus important qu'en voiture** (tués ramenés au temps passé¹).

On estime que 40 500 cyclistes ont été blessés : 38 000 blessés légers ou modérés (MAIS1-2)² et 2 500 blessés graves (MAIS3+). Si ces chiffres sont relativement stables par rapport à 2023 (- 2 % et + 1 %), ils représentent une augmentation par rapport à 2019 (resp. + 7 % et + 11 %). Les cyclistes représentent 16 % des blessés graves et 20 % des blessés qui garderont des séquelles 1 an après l'accident.

Les grandes tendances

La mortalité cycliste est **majoritairement masculine** (9 tués sur 10). Le motif de déplacement est principalement du **trajet de loisir** (9 tués sur 10).

Les cyclistes de **55 ans ou plus** sont **surreprésentés** : 71 % des tués pour seulement 34 % de la population. Les 65 ans et plus concentrent à eux seuls la moitié des décès et un quart des blessés graves, soit une part bien supérieure à celle observée pour les autres modes (25 % et 15 % respectivement).

Les **141 cyclistes tués contre un antagoniste** le sont **principalement contre un VT** (80 tués), un PL (28 tués) ou un VU (17 tués). L'année 2024 est marquée par une hausse de + 11 cyclistes tués contre un PL.

Les données³ révèlent de **fortes disparités régionales**. L'Occitanie enregistre le plus de tués (35) et le 3^e taux de tués par million d'habitants (6). La Corse affiche le taux le plus élevé (14) pour une moyenne nationale de 3. **Aucune corrélation nette n'apparaît entre infrastructures et sécurité** : la Bretagne et la Nouvelle-Aquitaine, bien équipées (3 et 2 ml d'aménagement cyclable/hab. contre 1 pour la moyenne nationale), présentent pourtant une mortalité élevée (7 et 5 tués/million d'habitants.).

Les accidents sans tiers

Les accidents sans tiers conduisent au décès de **83 cyclistes (37 %)** et provoquent **63 % des blessés graves et 72 % des blessés légers ou modérés**. Dans ces accidents, les **65 ans ou plus** représentent **la moitié des tués**. Parmi les cyclistes décédés dans un accident sans tiers dont le motif de trajet est renseigné, 99 % réalisaient un **trajet loisirs**.

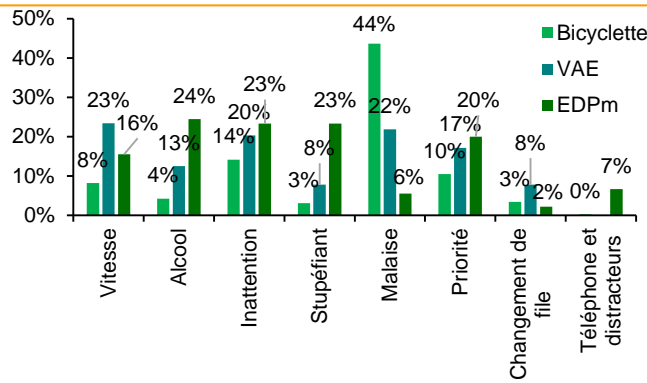
Dans les accidents sans tiers, **57 % des cyclistes tués** le sont **hors agglomération**. En agglomération, la moitié des cyclistes tués (pour lesquels l'information est connue) portent un casque.

¹ Enquête mobilité des personnes, SDES, 2019.

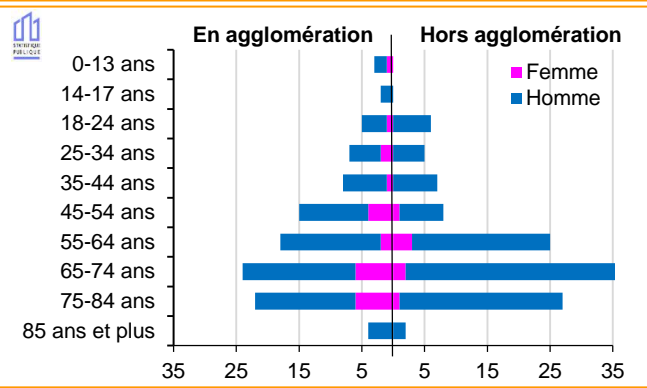
² L'échelle AIS des lésions est décrite page 180.

³ Vélo et Territoires – Atlas régionaux et population INSEE.

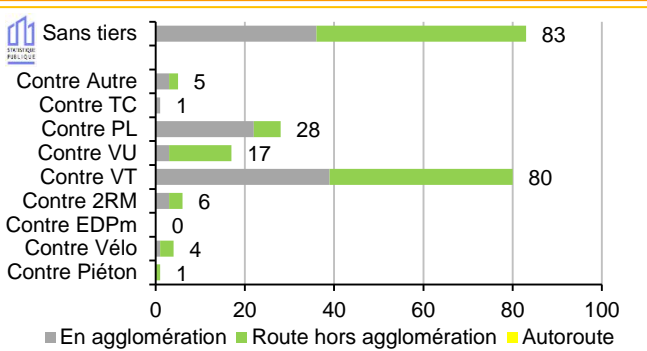
Principaux facteurs des présumés responsables d'un accident mortel en bicyclette, VAE ou EDPm (2022- 2024)



Répartition des cyclistes tués de chaque classe d'âge selon le sexe et le milieu en 2024

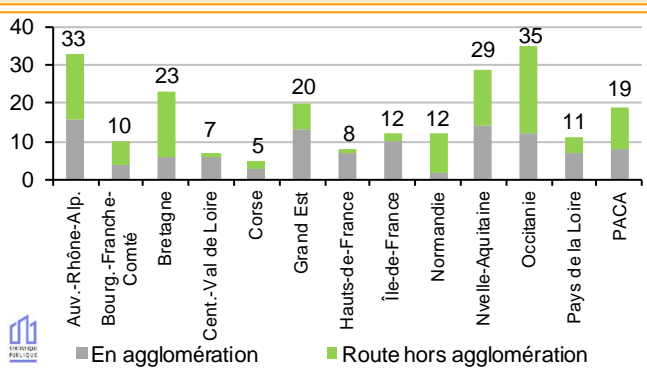


Répartition des cyclistes tués selon le type de collision et le milieu routier en 2024



Lecture : 80 cyclistes ont été tués lors d'une collision avec une voiture de tourisme. Dans les cas des collisions impliquant plusieurs véhicules, l'antagoniste retenu est celui ayant le poids le plus important (dans l'ordre TC / PL / VU / VT / 2RM / EDPm / vélo / autres).

Répartition des cyclistes tués selon la région et le milieu routier en 2024



Les facteurs d'accidents

Le cycliste est présumé responsable (PR) dans un tiers des accidents mortels. Les hommes représentent 92 % des PR à vélo.

Chez les cyclistes hommes impliqués dans un accident mortel, le principal facteur est le malaise (43 %). Chez les hommes utilisateurs d'un engin de déplacement personnel motorisé (EDPm), les principaux facteurs sont les stupéfiants (28 %), l'alcool (25 %) et l'inattention (20 %).

Parmi les facteurs relevés chez les cyclistes PR impliqués dans les accidents mortels **avec tiers**, le **non-respect de la priorité** est relevé dans 36 % des cas, suivi de la **vitesse** (24 %) et de **l'inattention** (16 %).

Dans les accidents mortels **sans tiers**, le principal facteur est le **malaise** (63 %). Les autres facteurs (alcool, vitesse, stupéfiants) sont relevés dans moins de 10 % des cas ; 13 % pour l'inattention.

En agglomération

En agglomération, 108 cyclistes ont été tués, soit une augmentation de + 14 % par rapport à 2023 et le nombre de blessés graves progresse de + 5 %, malgré une pratique stable¹. Cette hausse relevée en agglomération suit la tendance observée depuis 2019 (+ 19 % de tués, + 11 % de blessés graves).

20 % des tués le sont le week-end et 8 sur 10 lors d'un déplacement de type loisirs.

44 % des cyclistes tués en agglomération le sont en intersection. Parmi eux, 43 % le sont dans un carrefour à feux. 10 % des tués le sont sur un aménagement cyclable.

Hors agglomération

La mortalité cycliste est plus élevée hors agglomération avec 116 personnes tuées (soit 52 % de la mortalité cycliste).

Hors agglomération, la mortalité cycliste recule de - 8 % en 2024 par rapport à 2023 et les blessés graves de - 5 %, en lien avec une baisse de la pratique (- 3 %)¹. Cependant, comparée à 2019, l'accidentalité reste en nette hausse : + 21 % de tués et + 12 % de blessés MAIS3+.

La mortalité des seniors est toujours forte et en nette augmentation (+ 63 %) par rapport à 2019.

Un tiers des personnes tuées hors agglomération le sont le week-end.

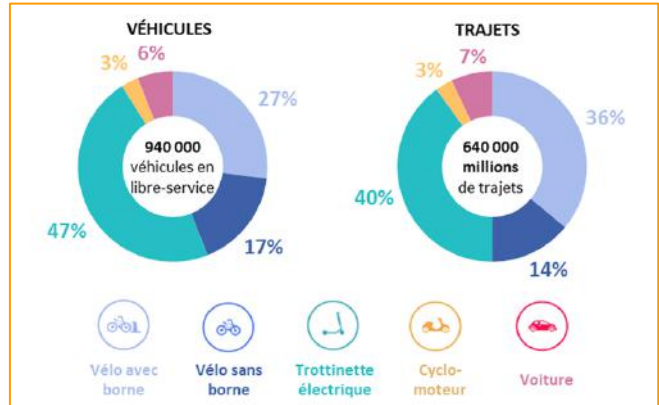
75 % des cyclistes tués circulaient sur route départementale. La majorité des accidents mortels ont lieu sur chaussée (78 %). 8 tués sur 10 le sont hors intersection. Aucun accident mortel n'est enregistré sur aménagement cyclable.

¹ Réseau Vélo et marche – Bulletin Fréquentation n°5 du 10/01/2025.

L'utilisation des véhicules en libre-service

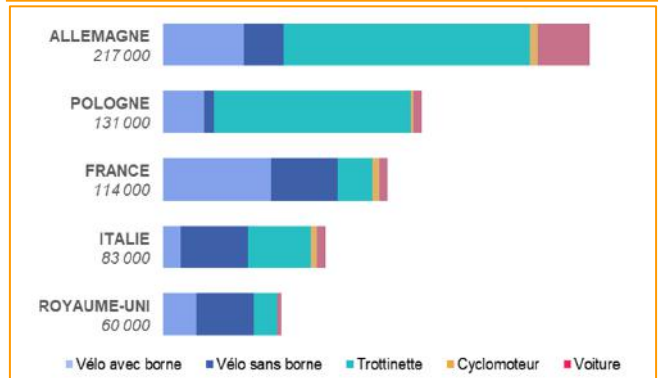
Les flottes de véhicules en libre-service (véhicules partagés) se sont bien développées ces dernières années. Les vélos, avec ou sans borne, trottinettes électriques, cyclomoteurs et voitures partagées diversifient l'offre de mobilité.

L'utilisation des véhicules en libre-service (free-floating) en Europe en 2024



Source : Baromètre annuel des mobilités partagées, Fluctuo, 2024.

TOP 5 des pays selon la taille de la flotte



Source : Baromètre annuel des mobilités partagées, Fluctuo, 2024.

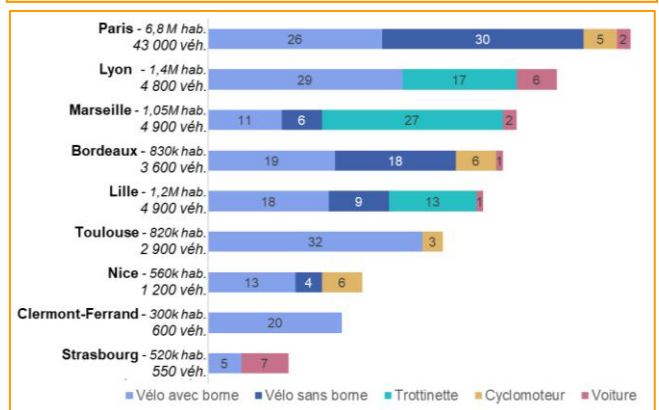
Estimation de la flotte de véhicules en libre-service en France en 2024 (114 000 véhicules)

Véhicule	Nombre
Vélo avec borne	55 000
Vélo sans borne	34 000
Trottinette	17 000
Cyclo	3 700
Voiture	3 900

Évolution de la flotte en France et Benelux - 2024 vs. 2023

Véhicule	Évolution
Vélo avec borne	+ 7 %
Vélo sans borne	+ 18 %
Trottinette	- 34 %
Cyclo	- 4 %
Voiture	+ 12 %

Nombre de véhicules en libre-service pour 10 000 habitants dans les villes de France - baromètre 2023



Source : Baromètre annuel des mobilités partagées, Fluctuo, 2023.

Etat des lieux en Europe

D'après le baromètre annuel sur les mobilités partagées de Fluctuo, l'usage des véhicules en libre-service continue de progresser en Europe (Union européenne, Suisse, Norvège et Royaume-Uni) avec **640 millions de trajets effectués** en 2024, soit une **hausse de 5 %** en un an. Ce recours aux véhicules partagés semble désormais bien ancré dans les pratiques puisque l'augmentation du nombre de trajets se fait en dépit d'une baisse de l'offre de véhicules (- 44 000 véhicules par rapport à 2023).

Les trottinettes restent le premier type de véhicules en libre-service (47 % de la flotte européenne), mais sont de plus en plus concurrencées par les vélos (44 %).

Avec 217 000 véhicules partagés l'Allemagne dispose du plus grand parc européen, devant la Pologne (131 000 véhicules) et la France (114 000).

Un fort recul de la trottinette partagée

Au niveau européen, pour la deuxième année consécutive, **la flotte des trottinettes en libre-service diminue (- 16 %)**, même si le recul est moins marqué s'agissant de l'usage (- 9 % de trajets). Les réglementations imposées par les villes ont eu tendance à se renforcer ces dernières années : limitation de la vitesse, contingentement de la flotte, « drop zone » (zones délimitées où les trottinettes doivent être stationnées), voire interdiction des trottinettes en libre-service (à Paris, Barcelone, ou plus récemment Madrid).

Ces engins sont particulièrement bien ancrés en Allemagne et en Pologne, où ils constituent l'offre prépondérante et où les trajets sont en augmentation.

En France, Lille enregistre cette année une dynamique forte grâce à l'implantation, en fin d'année 2023, de trottinettes dans 68 communes de la métropole.

Les vélos en pleine expansion

L'utilisation en hausse des véhicules en libre-service est essentiellement portée par les vélos qui réalisent désormais la moitié des déplacements en véhicules partagés en Europe.

Cette tendance favorable bénéficie essentiellement aux vélos avec borne qui représentent 27 % de la flotte européenne de véhicules partagés et 36 % des trajets. A Paris, le Vélib constitue, et de loin, le service le plus utilisé en Europe avec 49 millions de trajets en 2024 (20 000 Vélibs). Lyon enregistre également un recours croissant à ce service : 9 millions de trajets, 4^{ème} ville d'Europe devant Londres.

En un an, les vélos sans borne progressent fortement en Europe (+ 18 % pour la flotte ; + 58 % pour les trajets par rapport à 2023). Avec 28 millions de trajets réalisés (+ 40 % par rapport à 2023), Londres conforte sa première place devant Paris (19 millions de déplacements, 18 000 vélos).

Les accidents en engin de déplacement personnel motorisé

L'accidentalité relative aux engins de déplacement motorisés (EDPm) est avant tout urbaine et concerne principalement des hommes de 18 à 44 ans.

Le nombre de blessés graves en EDPm a augmenté de + 24 % entre 2023 et 2024.

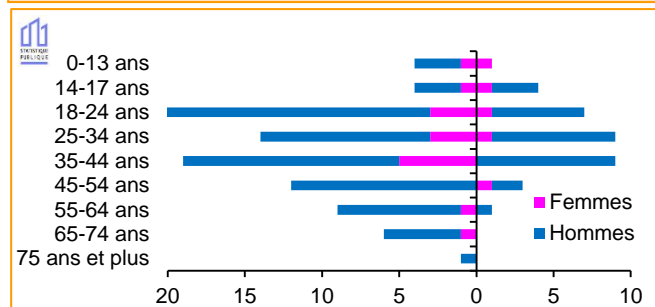
Les engins de déplacement personnel motorisés regroupent les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, mono-roues, fauteuils roulants électriques, etc.

Le parc de **trottinettes électriques** personnelles est estimé à 3,8M fin 2023 (Smart mobility lab) et le parc de trottinettes partagées à 22 000 début 2024 (enquête ADEME).

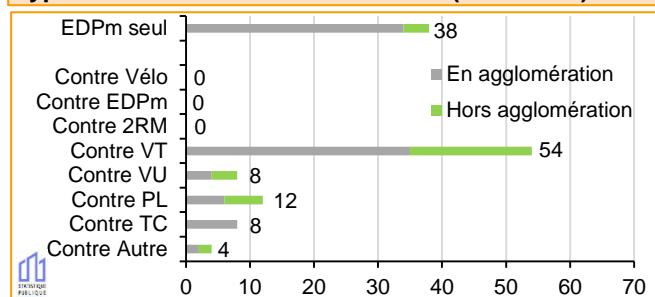
Évolution de la mortalité et du nombre de blessés estimés en EDPm depuis 2019

	2024	2023	2019	évolution 2019-2024
Tués	45	44	10	+ 35
Blessés estimés	21 000	17 500	4 500	x 5

Nombre d'usagers d'EDP motorisé tués de chaque classe d'âge selon le sexe et le milieu (2022-2024)

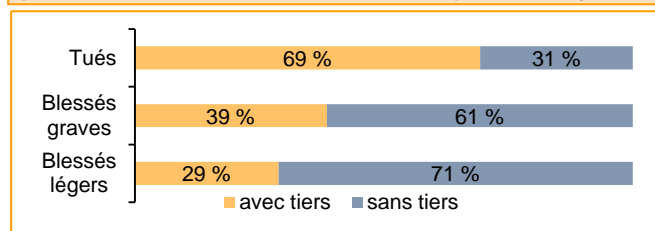


Nombre d'usagers d'EDP motorisé tués selon le type de collision et le milieu routier (2022-2024)



Dans les cas des collisions impliquant plusieurs véhicules, l'antagoniste retenu est celui ayant le poids le plus important (dans l'ordre TC / PL / VU / VT / 2RM / EDPm / vélo / autre).

Répartition des victimes en EDP motorisé selon la présence d'un tiers dans l'accident (2022-2024)



En 2024, **45 personnes sont décédées** en EDPm. Les usagers en EDPm représentent 1 % de la mortalité routière et 5 % des blessés graves. On estime qu'en 2024, 21 000 personnes ont été blessées en EDPm, dont 800 gravement, soit une augmentation très forte par rapport à 2023 (+ 24% pour les blessés graves et + 20 % pour les blessés légers). Dans 86 % des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre (FO) impliquant un EDPm, la victime est l'utilisateur d'EDPm.

En 2024, **six piétons** (dont cinq de 75 ans et plus) et **un motocycliste ont été tués** lors d'un conflit avec un EDPm. Parmi les **124 tués en EDPm** entre 2022 et 2024, **4 étaient en fauteuil roulant électrique**.

Le groupe de recherche TRAUMABASE estime que 37 % des usagers de trottinettes électriques admis en trauma center entre 2019 et 2022 ont un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/L¹.

Selon l'âge et le sexe

Sur 2022-2024, **84 % des tués en EDPm sont des hommes**. Les usagers d'EDPm tués ont un âge plus jeune que l'ensemble des tués sur la route : **64 % des tués sont âgés de 18 à 44 ans** (contre 43 % pour les autres modes, ou même 17 % pour les cyclistes).

Les **11-24 ans concentrent la moitié des blessés** (estimation 2022-2024). On note un saut très fort de 10 ans à 11 ans : 3 fois plus d'enfants de 11 ans sont blessés en EDPm que d'enfants de 10 ans.

Selon le lieu

L'accidentalité en EDPm touche la totalité du territoire, mais **10 départements** (06, 13, 33, 34, 38, 59, 69, 75, 76, 83) concentrent près de **la moitié de la mortalité** sur 2022-2024. Malgré l'interdiction des EDPm hors aggro (sauf voie verte ou autorisation spéciale du maire sur certaines voies), **plus d'un quart des tués en EDPm est hors agglomération**.

Selon le moment

En 2024, 56 % des usagers tués en EDPm l'ont été de nuit. Cette répartition diffère de celle constatée chez les cyclistes puisque 19 % des tués à vélo le sont de nuit.

Collisions et accidents seuls

Parmi les 124 usagers d'EDPm tués entre 2022 et 2024, **44 % l'ont été dans une collision contre une voiture et 31 % dans un accident sans tiers**. Dans les accidents avec tiers, l'utilisateur tué en EDPm circule sans manœuvre particulière dans la moitié des cas et traverse la chaussée une fois sur cinq.

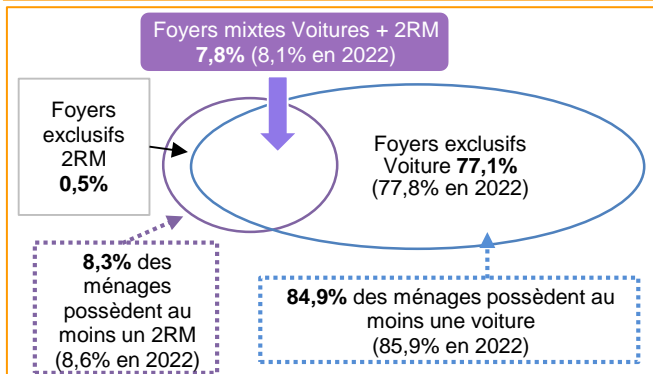
On estime que **7 blessés sur 10** en EDPm le sont dans des **accidents sans tiers**.

¹ Source : James A, Harrois A, Abback P, et al. Comparison of Injuries Associated With Electric Scooters, Motorbikes, and Bicycles in France, 2019-2022. *JAMA Netw Open.* 2023;6(6):e2320960.

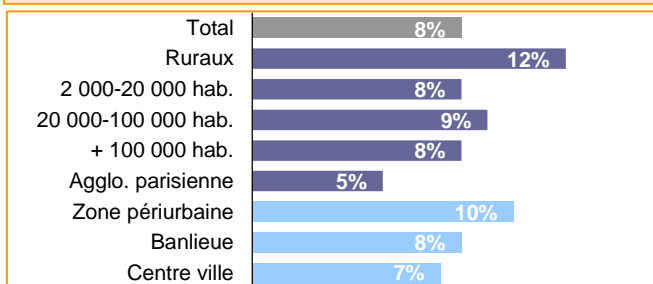
Le parc deux-roues motorisés des ménages

En 2023, le recul amorcé en 2021 se poursuit avec une légère baisse du parc 2RM et du taux d'équipement des ménages en 2RM.

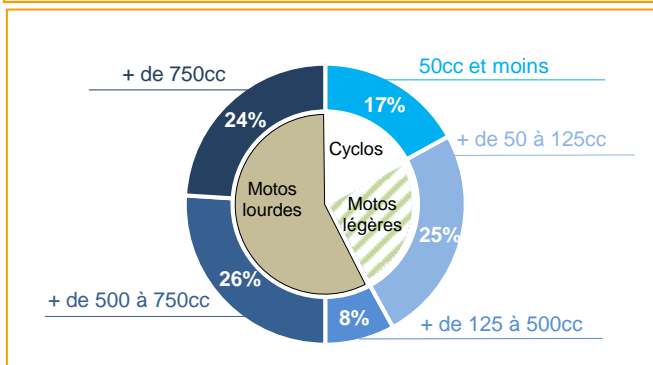
Mixité du parc 2RM et des véhicules légers des ménages (%) en 2023



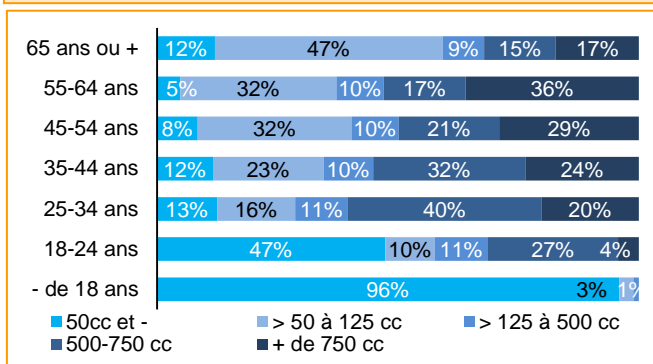
Taux d'équipement en 2RM des ménages selon la taille de l'agglomération



Répartition du parc 2RM selon le type de 2RM et la cylindrée



Répartition du parc 2RM selon la cylindrée et l'âge de l'utilisateur principal



Source : Enquête Parc auto, Kantar, 2024.

Publiée chaque année par KANTAR, l'enquête « Parc Auto » comporte un volet consacré aux deux-roues motorisés (2RM). L'édition 2024 (parc 2023) a été réalisée de février à avril 2024 sur un panel de 10 000 foyers de la population française, avec un échantillon renforcé en 2RM pour la pertinence des analyses.

Parc et taux d'équipement en 2RM

En 2023, le parc de 2RM est estimé à 2,84 millions de véhicules, en baisse continue depuis 2021 (- 6,1 %). 8,3 % des ménages possèdent au moins un 2RM, la grande majorité disposant également d'une voiture. Cette baisse du taux d'équipement s'opère dans les foyers mixtes (voiture + 2RM), tandis que les foyers exclusivement équipés en 2RM restent très marginaux, autour de 0,5 % en 2023.

Le taux d'équipement en 2RM augmente avec le niveau de revenu des ménages : il atteint 13 % chez les foyers dont les revenus sont de plus de 38 000 € par an, contre 5 à 6 % pour ceux dont les revenus sont inférieurs à 11 000 €.

A l'inverse, ce taux diminue avec la taille de l'agglomération : il atteint 12 % en milieu rural, contre seulement 5 % dans l'agglomération parisienne.

La part de 2RM électriques continue de progresser au sein du parc, doublant presque par rapport à 2021. Elle s'établit à 2,7 % en 2023 (1,4 % en 2021).

Caractéristiques du parc 2RM

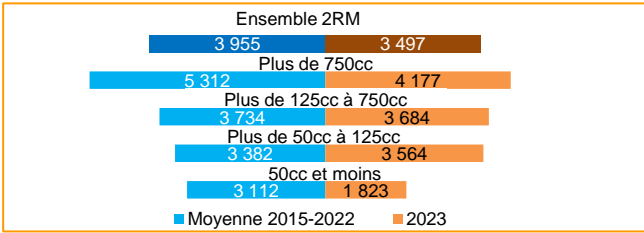
En 2023, les motocyclettes lourdes (plus de 125 cm³) représentent 58 % du parc de 2RM, et les 2RM de plus de 500cc en représentent à elles seules 50 %. La part des cyclomoteurs (moins de 50 cm³) atteint son plus bas niveau depuis 2019 (- 2 points), tandis que celle des modèles de 501 à 750 cm³ progresse sur la même période (+ 3 points).

Après un vieillissement observé l'an passé, le parc de 2RM rajeunit en 2023. L'âge moyen recule à 12,4 ans (contre 12,9 ans en 2022) et la durée moyenne de détention à 6,4 ans (contre 6,8 ans), principalement en raison d'un renouvellement plus marqué des motocyclettes légères, dont la part de véhicules de plus de 10 ans diminue.

Bien que les zones rurales présentent le taux de cyclomoteurs le plus élevé (25 %), leur part recule nettement en 2023 (- 11 points). La part des motocyclettes de grosse cylindrée (plus de 500 cm³) augmente avec la taille de l'agglomération : elle représente 62 % du parc dans les communes de 2 000 à 20 000 habitants, et 51 % dans celles de 20 000 à 100 000.

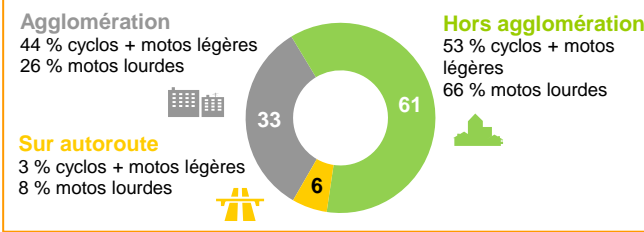
Les 18-24 ans en 2RM roulent très majoritairement en cyclomoteur (47 %). La cylindrée des 2RM augmente ensuite avec l'âge avant de diminuer chez les 65 ans et plus. Ces derniers privilégient les motocyclettes légères (47 %).

Kilométrage moyen parcouru par le parc roulant* de 2RM selon la cylindrée et la période

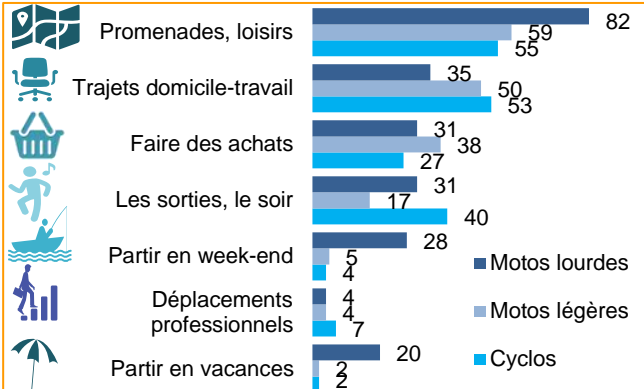


*Moyennes excluant les 0 km

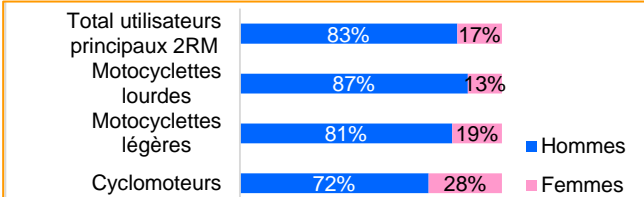
Répartition des kilomètres parcourus par les utilisateurs principaux (%)



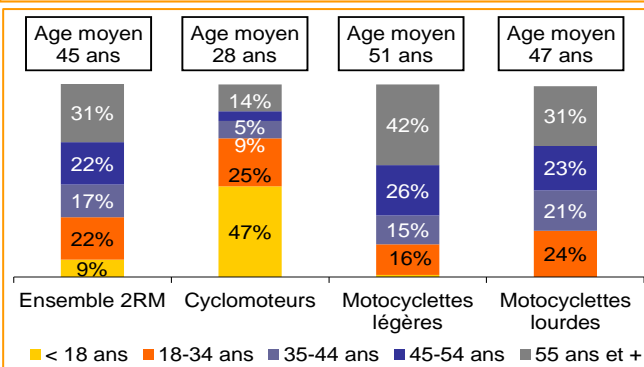
Motifs d'utilisation selon la catégorie de 2RM (en % des répondants*)



Répartition du parc 2RM selon le sexe de l'utilisateur principal et le type de 2RM



Répartition du parc 2RM selon la classe d'âge de l'utilisateur principal et le type de 2RM



Source : Enquête Parc auto, Kantar, 2024.

Usage des 2RM

En 2023, le kilométrage moyen d'un 2RM roulant s'établit à 3 497 km, en baisse par rapport à la moyenne 2015-2022 (3 955 km). Les kilométrages moyens parcourus tendent à diminuer pour les cyclomoteurs et les motocyclettes de plus de 750 cm³.

Le parc dormant (non roulant) représente 19 % des 2RM. Parmi eux, 83 % sont en état de marche mais n'ont pas circulé depuis plus d'un an, une proportion en hausse (+ 6 points), après avoir diminué post-pandémie. La moitié des 2RM roulants n'est utilisée qu'en belle saison, bien que les cyclomoteurs soient plus souvent utilisés toute l'année (65 %).

La répartition des kilomètres parcourus évolue : la part des trajets hors agglomération progresse (61 % contre 57 % en 2022), tandis que celle en agglomération diminue (33 % contre 38 %). L'usage sur autoroute reste marginal.

Les motifs d'utilisation du 2RM restent similaires à ceux des années précédentes et varient selon la cylindrée. La différence est marquée dans l'usage de la motocyclette lourde, très orienté vers les promenades ou loisirs (82 % contre 59 % pour les motos légères, et 55 % pour les cyclomoteurs), ainsi que pour les départs en week-end et vacances. Leur usage pour le domicile-travail est en recul (- 7 points).

En 2023, le port du casque est quasi-généralisé en France (cf. *Observatoire des comportements*, ONISR, 2023). L'usage du casque intégral progresse chez les usagers de motos lourdes (91 % contre 87 % en 2022), il reste stable chez les usagers de motos légères (75 %), mais recule chez les usagers de cyclomoteurs (69 %, - 11 points). Le port du blouson adapté à la pratique concerne 94 % des usagers de motocyclettes lourdes, 70 % des motos légères, et 54 % des cyclomoteurs.

Profil des utilisateurs de 2RM

La part de femmes conduisant un 2RM progresse en 2023 parmi les utilisateurs principaux (+ 4 points), bien que les hommes restent largement majoritaires. Cette part est plus importante pour les cyclomoteurs et augmente pour les motos lourdes (+ 5 points). Elles parcourent en moyenne une distance plus faible (2 469 km contre 3 695 pour les hommes) mais utilisent plus leur 2RM pour les trajets domicile-travail (47 % contre 40 %).

L'âge moyen des conducteurs de 2RM augmente depuis 2010 (+ 4 ans). En 2023, il atteint 51,3 ans pour les utilisateurs principaux de motocyclettes légères, contre 28,4 ans pour ceux des cyclomoteurs. Les moins de 18 ans représentent 9 % des usagers de 2RM, mais 47 % des utilisateurs de cyclomoteurs (contre 33 % en 2022).

Parmi les personnes ayant suivi la formation ou disposant du permis moto, plus d'un quart l'a obtenu depuis 3 ans ou moins (27 %).

Les accidents en deux-roues motorisés (2RM)

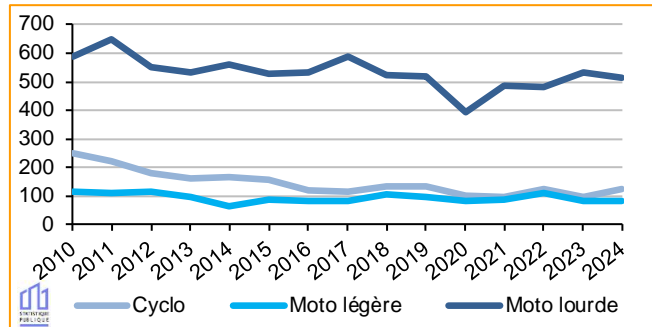
Les usagers de 2RM représentent 23 % de la mortalité routière, 32 % des blessés graves MAIS3+. Les hommes représentent 94 % des tués en 2RM.

Dans 46 % des cas, le décès intervient dans une collision sans tiers.

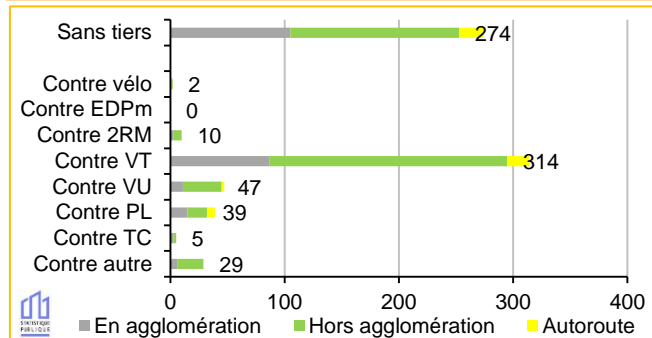
	Tués			Évolution	
	2024	2023	2019	2019-2024	2023-2024
2RM	720	706	749	- 3,9 %	+ 2,0 %
Cyclo	123	95	134	- 8,2 %	+ 29,5 %
Moto	597	611	615	- 2,9 %	- 2,3 %
Evolution moyenne annuelle*				2019 à 2024	2010 à 2019
Tués 2RM				- 0,8 %	- 2,6 %
Tués non 2RM				- 0,2 %	- 2,2 %
Tous tués				- 0,3 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre d'usagers de 2RM tués a diminué en moyenne de -2,6 % par an.

Évolution depuis 2010 du nombre d'usagers de 2RM tués par an selon le type d'engin

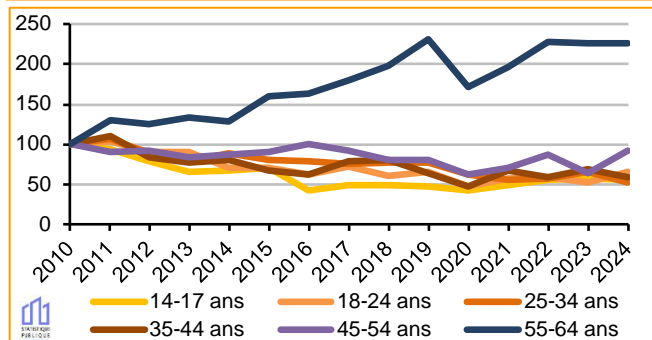


Répartition des usagers de 2RM tués selon le type de conflit et le milieu routier



Dans les cas des collisions impliquant plusieurs véhicules, l'antagoniste retenu est celui ayant le poids le plus important (dans l'ordre TC / PL / VU / VT / 2RM / EDPm / vélo / autres).

Evolution du nombre d'usagers de 2RM tués en fonction de la classe d'âge (base 100 en 2010)



En 2024, 720 usagers de 2RM ont été tués, dont 72 % circulaient sur des motos lourdes (plus de 125 cm³). Les usagers de 2RM représentent 23 % de la mortalité routière, 32 % des blessés graves MAIS3+ et 36 % des blessés avec séquelles un an après.

Entre 2019 et 2024, les décès de cyclomotoristes sont en baisse de - 8 %, ceux de motocyclistes de - 3 %. Sur la même période, la mortalité des autres usagers a baissé de - 1 %. Toutefois, entre 2023 et 2024, les tués en cyclomoteur ont augmenté de +30 %.

Selon l'âge et le sexe

Parmi les 123 cyclomotoristes tués (soit + 28 tués par rapport à 2023), les tranches d'âge des 14-17 ans et 18-24 ans sont les plus touchées avec 40 et 33 tués.

Pour les motocyclistes, les tranches d'âge entre 18 et 64 ans sont fortement représentées, avec des parts comprises entre 17 % et 21 %. Les 18-24 ans sont particulièrement exposés : ils représentent 8 % de la population, mais 18 % des motocyclistes tués.

Entre 2010 et 2024, le nombre de tués en 2RM a baissé parfois significativement pour toutes les classes d'âge jusqu'à 44 ans. En revanche, le nombre de tués parmi les 55-64 ans a augmenté de 49 à 111 tués, notamment en raison de l'usage de motos lourdes, parfois après une longue interruption.

Les hommes représentent 94 % des tués en 2RM, contre 75 % pour les autres usagers (hors piétons).

Selon le type de collision

En 2024, 38 % des usagers de 2RM tués, 43 % des blessés graves et 58 % des blessés légers ou modérés l'ont été dans un accident sans tiers.

Parmi les usagers de 2RM tués, 9 % (66) ont percuté un arbre ou un poteau (18 % pour les autres usagers tués) et 9 % (68) ont heurté une glissière (6 % pour les autres usagers tués).

Equipements de protection

Le non-port des équipements de protection (casque, gants, bottes, etc.) est un facteur aggravant, même à faible vitesse. L'absence du casque concerne 19 usagers de 2RM tués (3 % des usagers de 2RM tués), dont 10 en agglomération.

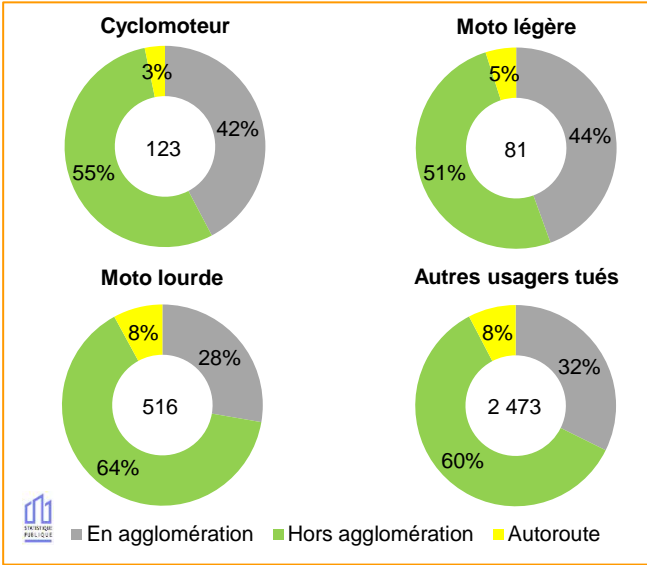
Responsabilité présumée et permis

En 2024, 70 % des conducteurs de 2RM sont présumés responsables des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués. Cette part est de 64 % pour les autres conducteurs.

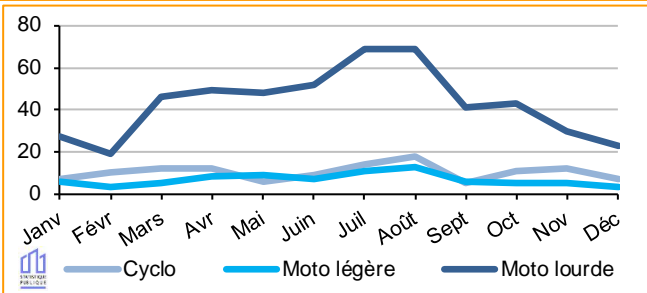
Parmi les conducteurs de moto lourde tués dont l'expérience est connue, 20 % sont des novices¹, contre 16 % pour les usagers de VT tués.

¹ Les conducteurs novices désignent les conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est inférieure à 2 ans.

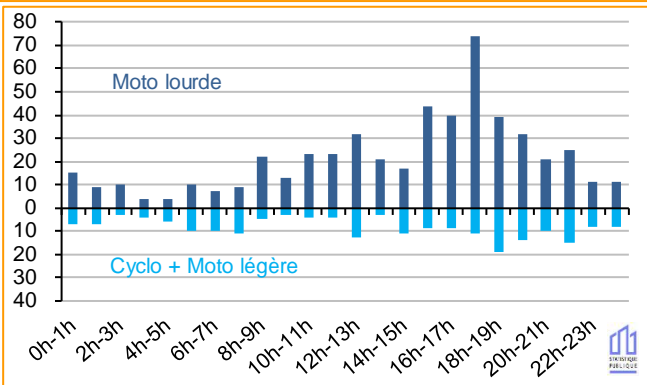
Répartition des usagers de 2RM tués selon le milieu



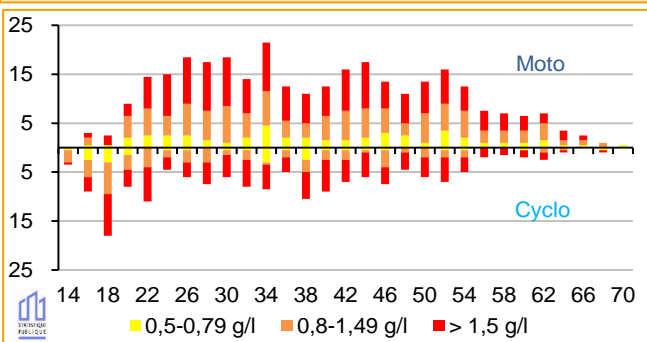
Répartition des usagers de 2RM tués selon le mois



Répartition des usagers de 2RM tués selon l'heure



Nombre de conducteurs de 2RM positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'âge et le taux



Selon le milieu routier

Les usagers de moto lourde sont plus souvent tués hors agglomération (332 tués, soit 64 %) que les usagers hors 2RM (60 %). Inversement, les usagers de cyclomoteur et de moto légère sont plus souvent tués en agglomération que les usagers de motos lourdes et que les autres usagers.

Hors agglomération, 28 % des cyclomotoristes tués et 22 % des motocyclistes tués l'ont été en intersection, contre 13 % pour les autres usagers.

Les motocyclistes décèdent plus souvent en courbe que les usagers non-2RM (41 % des cas contre 29 %), avec une part atteignant 46 % sur les routes hors agglomération.

Temporalité

La mortalité des usagers de moto lourde diminue fortement en hiver puis remonte progressivement avec les beaux jours, **l'utilisation de ces véhicules étant fortement liée à la météo**. Cette saisonnalité ne concerne ni les motos légères, ni les cyclomoteurs. En 2024, 81 % des usagers de moto lourde tués l'ont été entre mars et octobre.

Au total, 37 % des décès d'usagers de moto lourde sont survenus le week-end ou un jour férié (31 % pour les autres usagers tués). La mortalité des 2RM prend surtout place l'après-midi jusqu'en début de soirée.

Selon le type de trajet

En 2024, **71 % des conducteurs de moto lourde tués effectuaient un trajet de type loisir**, et 19 % un trajet domicile-travail. Cette proportion de tués lors de trajets loisir est plus faible chez les cyclos et les motos légères (61 %), mais leur mortalité en domicile-travail est plus importante (respectivement 28 % et 23 %).

Facteurs d'accidents

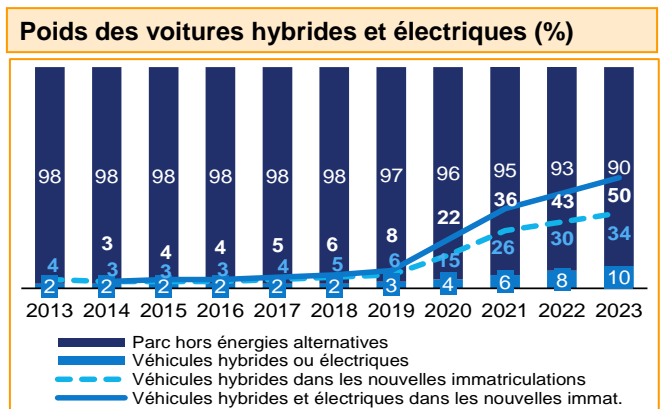
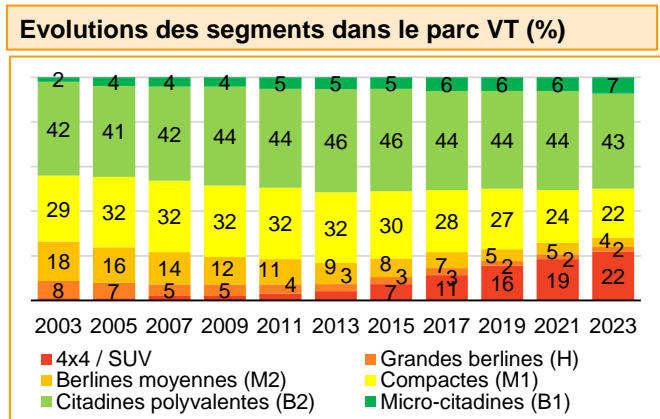
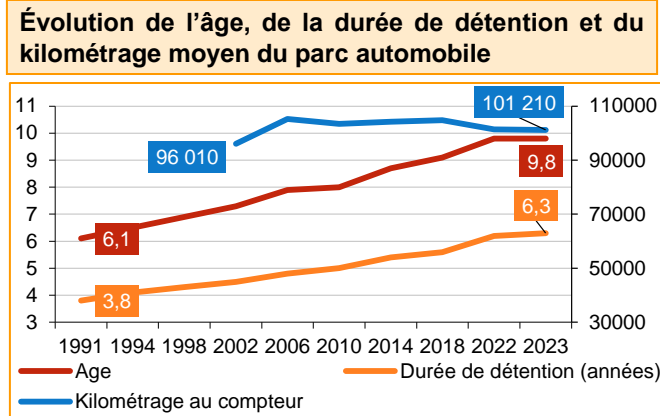
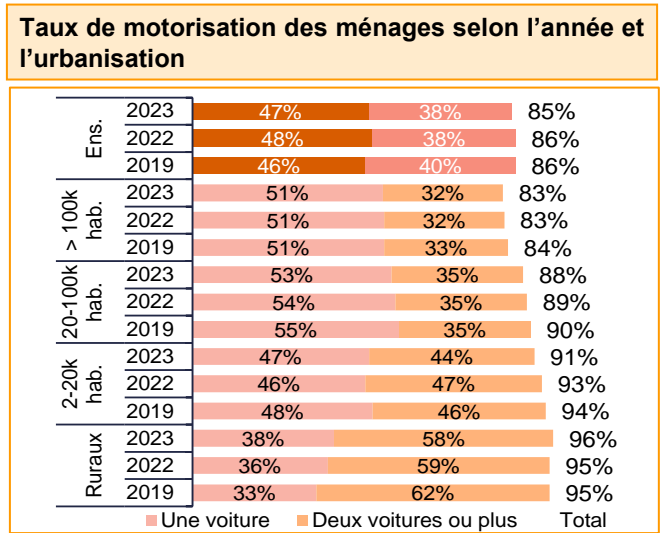
Entre 2022 et 2024, le facteur vitesse pour le conducteur d'une moto lourde présumé responsable d'un accident mortel est prépondérant : il est présent dans 54 % des cas. Pour les autres 2RM, le facteur alcool est très présent : 29 % pour les motos légères et 36 % des cas pour les cyclomoteurs. Pour ces derniers, le facteur stupéfiants est présent dans 23 % des cas.

En 2024, 141 conducteurs de 2RM impliqués dans un accident mortel présentent une alcoolémie supérieure au taux légal, soit 24 % des conducteurs pour les motos dont l'alcool est connu et 29 % pour les cyclomoteurs. **Parmi ces 141 conducteurs alcoolisés, 126 dépassent le taux délictuel (0,8 g/L).**

Le nombre de conducteurs de 2RM alcoolisés impliqués dans les accidents corporels varie peu avec l'âge entre 18 et 54 ans. Lorsqu'un conducteur de 2RM âgé entre 18 et 64 ans est alcoolisé, dans 53 % des cas le taux dépasse 1,5 g/L ; contre 39 % pour les 65 ans ou plus, et 29 % pour les 14-17 ans.

Le parc automobile des ménages

En 2023, le taux de motorisation des ménages diminue légèrement, et le parc automobile confirme son vieillissement.



Source : Enquête Parc auto, Kantar, 2024.

Mise en place par Kantar, « Parc Auto » est l'étude annuelle de référence depuis plus de 30 ans sur le parc automobile des ménages français. L'édition 2024 a été menée auprès de 10 000 foyers représentatifs de la population française en début d'année 2024 (parc 2023).

Taux de motorisation des ménages

En 2023, le taux de motorisation des ménages est estimé à 84,9 %, en baisse d'un point par rapport à 2022. Cette diminution concerne les foyers disposant d'un seul véhicule, tandis que la part des ménages multi-motorisés reste stable.

Cette diminution touche les agglomérations, alors que le taux continue de progresser en milieu rural, reflétant les disparités en infrastructures de transport. En 2023, la multi-motorisation concerne 32 % des foyers dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants contre 58% dans les territoires ruraux.

La motorisation est plus importante pour les foyers dont les revenus sont les plus élevés. En 2023, le taux est de 93 % dans les foyers dont le revenu annuel est supérieur à 38 000 € contre seulement 46 % dans les foyers pour lesquels il est inférieur à 7 500 €.

Parmi les foyers non-motorisés (15,1 %), la part de ceux n'ayant jamais possédé de voiture est en forte hausse, atteignant 50 % en 2023 (+ 4 points).

Caractéristiques des véhicules

En 2023, l'âge moyen du parc se stabilise à son plus haut niveau, soit 9,8 ans. Le vieillissement du parc se traduit par une part des véhicules de plus de 5 ans, qui atteint désormais 72 %, et une durée de détention moyenne en hausse (6,3 ans), tandis que le kilométrage moyen au compteur reste stable (101 210 km).

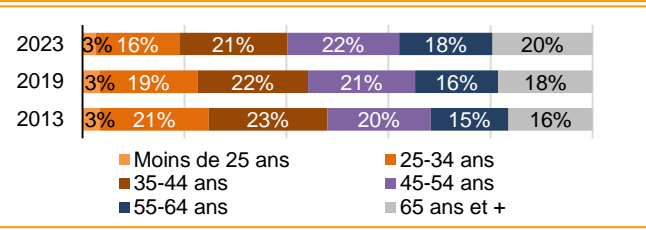
Les véhicules d'occasion représentent 59,3 % du parc total et près des deux tiers des acquisitions réalisées en 2023.

Parmi les niveaux de gamme, la part du segment 4x4 / SUV (*Sport Utility Vehicle*) se confirme en 2023 (+ 1 point), au détriment des automobiles compactes (M1) et des berlines moyennes (M2). Les SUV représentent désormais 30 % des véhicules achetés en 2023, en hausse de 6 points sur un an.

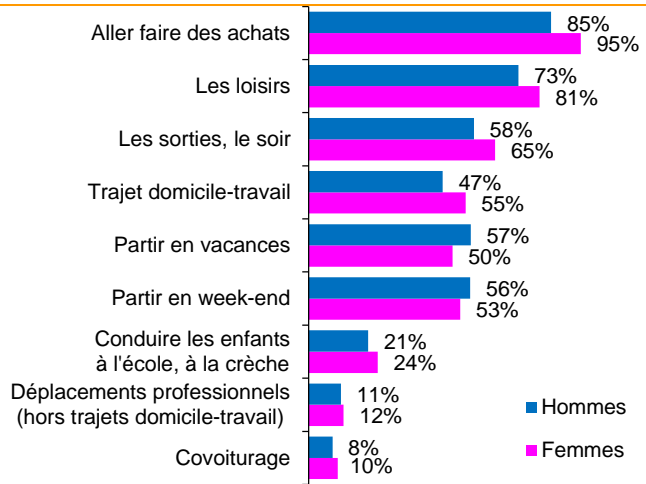
La progression des énergies alternatives se confirme : elles représentent désormais la moitié des véhicules nouvellement immatriculés, et 10 % du parc (2 % en hybride rechargeable, 6 % en hybride non rechargeable et 3 % en 100 % électrique). Le diesel continue de décroître : il ne représente plus que 16 % des nouvelles immatriculations et 44 % des véhicules au sein du parc.

Les marques françaises demeurent majoritaires dans le parc automobile (60 %), mais leur part dans les nouvelles immatriculations passe sous la barre des 50 % en 2023 pour atteindre 47 %.

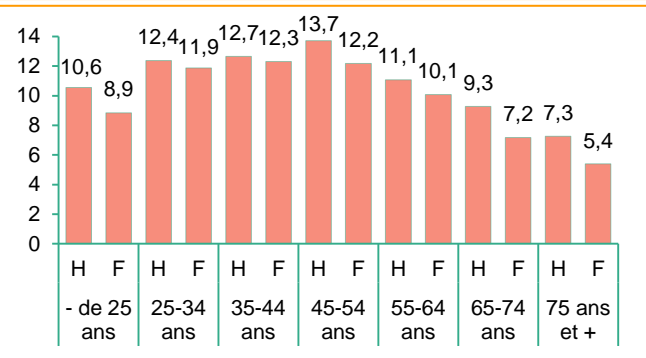
Répartition des kilomètres parcourus par les véhicules selon l'âge de l'utilisateur principal



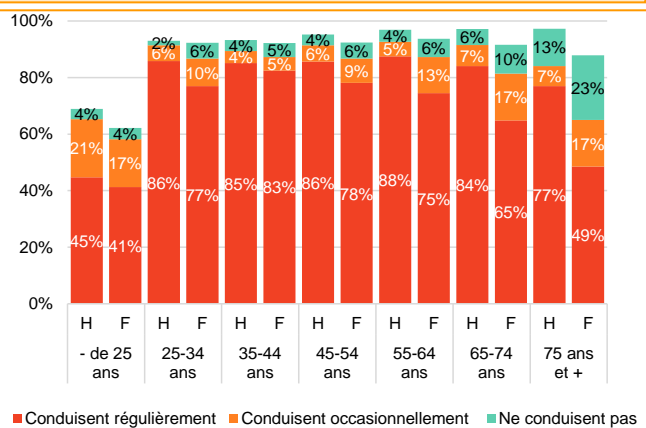
Motifs d'utilisation en 2023 selon le sexe (en % des répondants)



Kilométrage moyen annuel parcouru par les véhicules selon le sexe (H/F) et l'âge de l'utilisateur principal, en milliers de kilomètres



Fréquence de conduite selon la tranche d'âge et le sexe parmi les détenteurs du permis de conduire



Source : Enquête Parc auto, Kantar, 2024.

Comportements d'utilisation

En 2023, le kilométrage annuel moyen par véhicule continue d'augmenter (10 840 km) mais reste inférieur à son niveau d'avant pandémie (11 900 km en 2019). Les véhicules de moins de 10 ans parcourent en moyenne environ 2 500 km de plus par an que ceux de plus de 10 ans.

La part de véhicules utilisés quotidiennement est de 34 %, contre 42 % en 2019. Concernant les déplacements pendulaires, un tiers des ménages effectue un seul aller-retour quotidien (33 %) pour se rendre au travail ou sur le lieu d'étude. Ces trajets couvrent en moyenne 34 km pour une durée de 36 minutes.

L'usage de la voiture pour les départs en vacances est stable (42 %), équivalent au niveau d'avant pandémie. Pour les départs en week-end, l'usage est en hausse depuis 2020, atteignant 45 % en 2023.

Les femmes dominent les usages quotidiens de la voiture : courses (95 % contre 85 %), trajets domicile-travail (55 % contre 47 %), accompagnement à l'école ou la crèche (24 % contre 21 %). Les hommes sont davantage représentés sur les déplacements longue distance, comme les vacances et les week-ends.

Les usages de la voiture varient aussi selon l'âge : chez les plus de 65 ans, la voiture est surtout utilisée pour les déplacements de proximité - faire les courses (88 %), loisirs de jour (76 %) - tandis que les trajets liés au travail et aux enfants deviennent marginaux.

Profil des utilisateurs

Plus d'un quart des utilisateurs principaux (UP) a 65 ans et plus, alors que les véhicules de cette population ne représentent que 20 % des kilomètres parcourus.

La part de femmes parmi les UP diminue encore en 2023 : 40,9 % (contre 41,5 % en 2013), alors qu'elles représentent 52,3 % de la population des 18 ans et plus. Elles réalisent 34 % des achats de véhicules neufs et 43 % des achats d'occasion.

Près de 6 véhicules sur 10 (58 %) sont également conduits par des utilisateurs secondaires. Le poids de ces conducteurs dans le kilométrage annuel du véhicule reste, pour trois quarts d'entre eux, inférieur à 25 %. Parmi les utilisateurs secondaires, 21 % sont âgés de moins de 35 ans et 52 % sont des femmes.

La possession du permis de conduire est quasi-généralisée à partir de 25 ans, avec plus de 90 % de titulaires. Chez les 18-24 ans, seuls 65 % ont le permis, et 43 % conduisent régulièrement. A partir de 75 ans, si 92 % ont le permis, près d'une personne sur cinq (19 %) ne conduit plus.

La détention de permis est nettement plus élevée en zone rurale (93 %) qu'en agglomération de plus de 100 000 habitants (81 %), soit un écart de 13 points.

Les accidents impliquant un véhicule de tourisme (VT)

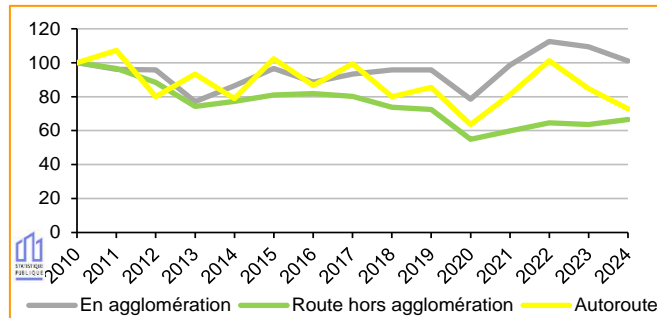
En 2024, 2 252 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un VT. La moitié des occupants de véhicules de tourisme tués décèdent dans un accident sans tiers. Cette proportion atteint 69 % sur les routes hors agglomération.

Chez les hommes, les facteurs vitesse et alcool sont les plus fréquents pour les conducteurs de VT présumés responsables dans les accidents mortels.

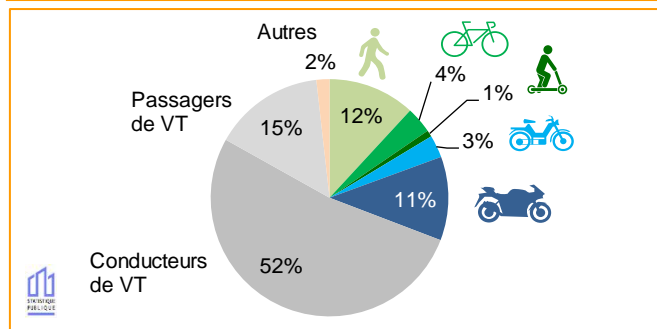
	Tués			Évolution	
	2024	2023	2019	2019-2024	2023-2024
Dans acc VT	2 252	2 214	2 371	- 5,0 %	+ 1,7 %
dont dans le VT	1 518	1 512	1 622	- 6,4 %	+ 0,4 %
Evolution moyenne annuelle*			2019 à 2024	2010 à 2019	
Tués dans acc VT			- 1,0 %	- 2,6 %	
dont tués dans le VT			- 1,3 %	- 2,9 %	
Tous tués			- 0,3 %	- 2,3 %	

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre d'usagers de VT tués a diminué en moyenne de -2,9 % par an.

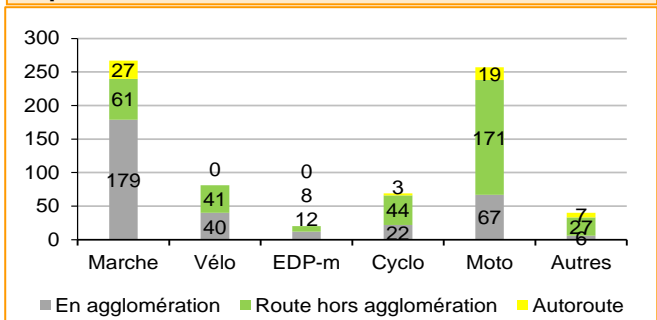
Évolution du nombre d'occupants de VT tués par an selon le milieu routier (base 100 en 2010)



Répartition des usagers tués dans un accident impliquant un VT selon le mode de déplacement



Répartition des personnes tuées hors VT dans un accident impliquant un VT selon leur mode de déplacement et le milieu



En 2024, les personnes tuées dans un accident impliquant un VT représentent 71 % de la mortalité routière. Parmi eux, 1 518 étaient des occupants de VT, ces derniers représentant 48 % des tués sur la route - ratio stable depuis 2020, (51 % sur 2017-2019).

Comme en 2022 et en 2023, on estime que 100 000 occupants de VT ont été blessés dans un accident de la route (MAIS), dont 4 800 gravement (MAIS3+).

Après un pic observé en 2022, la mortalité en agglomération diminue et revient à un niveau proche de celui d'avant la crise sanitaire. Sur autoroute, après un même pic en 2022, elle passe en dessous des niveaux pré-COVID. Sur les routes hors agglomération, le nombre de décès augmente lentement depuis 2020, sans atteindre encore les niveaux observés avant la pandémie.

Selon le milieu routier

Parmi les 1 518 occupants de VT tués en 2024, 1 107 l'ont été sur les routes hors agglomération (73 %) et 120 sur autoroute (8 %).

291 occupants de VT ont été tués sur les voies en agglomération (19 % des usagers de VT tués), 31 % d'entre eux dans un accident en intersection.

19 % des accidents avec VT ont lieu en courbe, et 33 % des décès d'occupants de VT ont lieu en courbe.

Les tués en-dehors du VT

En plus des 1 518 occupants de VT tués (1 178 conducteurs et 340 passagers), **734 autres usagers** sont décédés dans des accidents impliquant un VT.

Parmi eux, 257 (35 %) sont des motocyclistes et 267 (36 %) sont des piétons. Les tués non occupants de VT ont été accidentés à **48 % sur les routes hors agglomération** (à 64 % pour les cyclomoteuristes, 67 % pour les motocyclistes et 51 % pour les cyclistes) et à **44 % en agglomération** (à 67 % pour les piétons).

Ceinture de sécurité

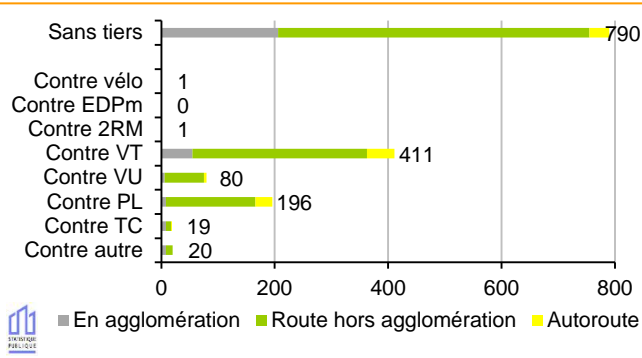
276 occupants de VT tués ne portaient pas leur ceinture. Cela représente 21 % des occupants de VT tués dont le port de la ceinture est renseigné dans le fichier BAAC (renseigné dans 86 % des cas). Cette proportion est plus élevée chez les passagers (27 %, avec un pic à 39 % en agglomération) que chez les conducteurs (19 %).

Conducteurs novices

En 2024, les conducteurs novices¹ représentent 16 % des conducteurs de véhicules de tourisme tués, contre 18 % chez les conducteurs d'autres types de véhicules. Cette part est plus importante sur les routes hors agglomération (18 %) que sur les voies en agglomération (10 %).

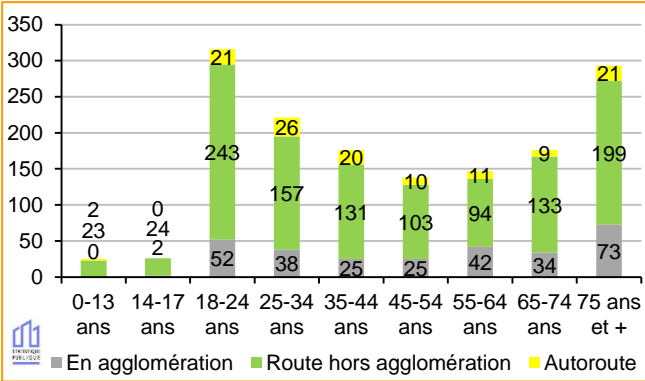
¹ Les conducteurs novices désignent dans ce document les conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est inférieure à 2 ans.

Nombre d'occupants de VT tués selon le type de conflit et le milieu routier

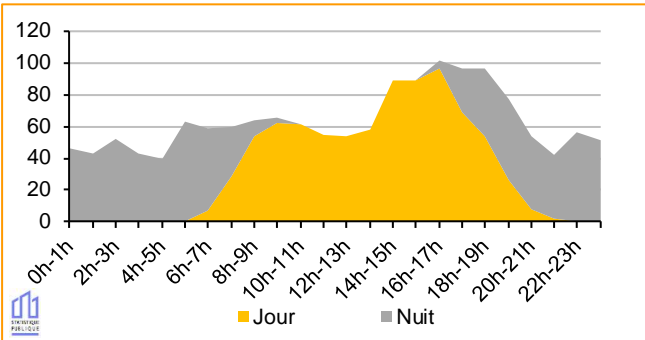


Dans les cas des collisions impliquant plusieurs véhicules, l'antagoniste retenu est celui ayant le poids le plus important (dans l'ordre TC / PL / VU / VT / 2RM / EDPm / vélo / autres).

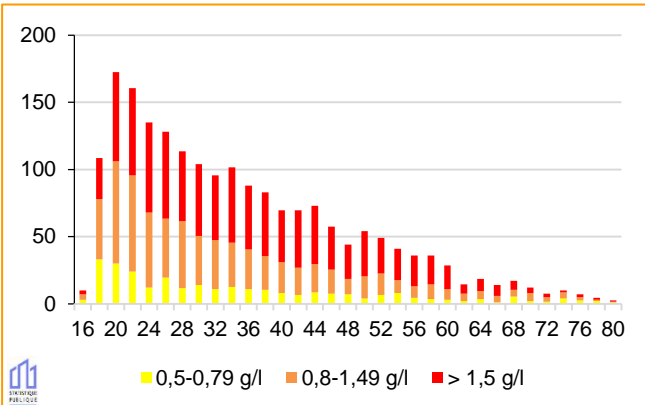
Nombre d'occupants de VT tués selon la classe d'âge et le milieu routier



Evolution du nombre d'occupants de VT tués selon l'heure et la luminosité



Nombre de conducteurs de VT positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'âge et le taux



Selon le type de conflit, de collision

Les accidents sans tiers concentrent la moitié des occupants de VT tués (790). Sur les routes hors agglomération, ils représentent 69 % des accidents. Les conflits avec un autre VT représentent 27 % des décès (411), en majorité hors agglomération (75 %).

Un quart des occupants de VT tués (402) décèdent lors d'une collision frontale. Cette part n'est que de 15 % en agglomération.

La moitié des occupants de VT tués (796) ont percuté un obstacle fixe (un facteur souvent aggravant) : 252 arbres, 132 fossés, talus ou parois rocheuses, 98 glissières de sécurité, 96 bâtiments ou murs.

Selon l'âge et le sexe

En 2024, 316 occupants de VT tués (21 %) étaient âgés de 18 à 24 ans, alors que cette tranche d'âge ne représente que 13 % chez les autres tués et 8 % de la population. 31 % des occupants de VT tués sont âgés de 65 ans ou plus (469), alors qu'ils représentent 22 % de la population.

Les hommes représentent 71 % des occupants de VT tués (contre 91 % pour les autres usagers tués), une part qui atteint 78 % en agglomération.

Jour et nuit

46 % des décès en VT surviennent de nuit alors que le trafic nocturne est bien inférieur au trafic de jour. Cette part est de 38 % pour les autres usagers tués.

Selon la responsabilité présumée

En 2024, les conducteurs de VT sont plus souvent présumés responsables (PR) d'accidents mortels (69 %) que les autres conducteurs (60 %). Cette tendance se vérifie en agglomération et sur les routes hors agglomération mais pas sur les autoroutes.

En 2024, 1 810 conducteurs de véhicules de tourisme sont PR d'accidents mortels : 1 392 hommes, 404 femmes et 14 conducteurs en fuite non retrouvés. Parmi eux, 41 % des PR hommes et 46 % des PR femmes ont survécu à l'accident

Facteurs d'accidents

Chez les hommes PR, entre 2022 et 2024, les facteurs vitesse et alcool interviennent respectivement dans 35 % et 28 % des cas. Viennent ensuite les facteurs stupéfiants (15 %), malaise (13 %) et inattention (9 %). Les facteurs vitesse, alcool et stupéfiants sont souvent retrouvés ensemble (cf. p. 127).

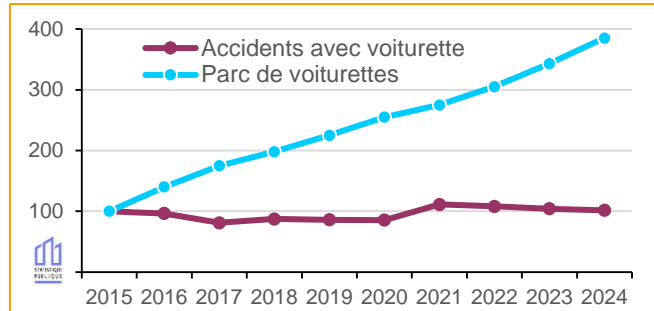
Chez les femmes PR, la vitesse intervient dans 19 % des cas, l'inattention dans 16 % des cas et le non-respect des priorités dans 13 % des cas. Viennent ensuite les facteurs alcool (12 %), malaise (11 %) et stupéfiants (7 %).

Les voitures, taxis, tracteurs agricoles et ambulances

Évolution de l'accidentalité des voitures

	2024	2023	2019	Evolution	
				2019-2024	2023-2024
Accidents avec voiture	445	456	713	- 268	- 11
Tués dans acc. voiture	37	25	22	+ 15	+ 12
Tués dans la voiture	34	23	17	+ 17	+ 11

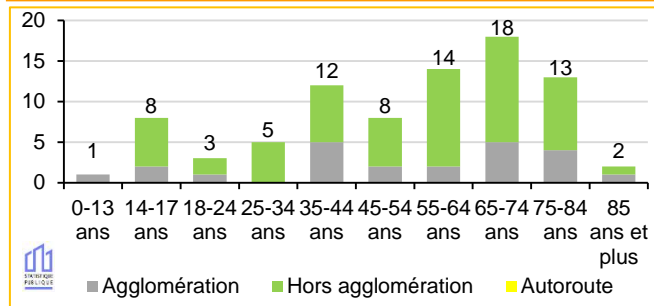
Évolution comparée du parc de voitures et des accidents corporels impliquant une voiture, base 100 en 2015



En 2019, les voitures ont été mal identifiées dans le fichier BAAC et ont été reconstituées.

Estimation du parc voitures à partir des immatriculations neuves depuis 2015 (SDES-REVERSO).

Répartition des usagers tués dans les voitures selon l'âge et le milieu routier (2022-2024)



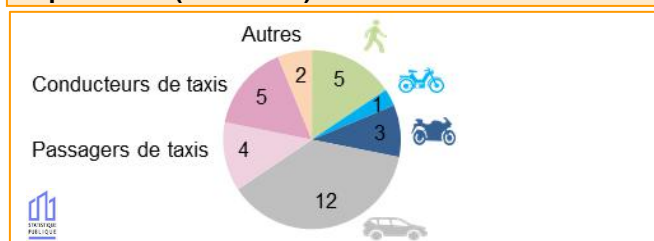
Évolution de l'accidentalité des taxis

	2024	2023	2019	Evolution	
				2019-2024	2023-2024
Accidents avec taxi	258	346	408	- 150	- 62
Tués dans acc. taxi	13	16	9	+ 4	- 3
Tués dans le taxi	2	4	2	0	- 2

Localisation des accidents impliquant un taxi en 2024

	Accidents corporels	Personnes tuées
Paris	129	1
Petite couronne	18	0
Grande couronne	6	0
France métropolitaine hors Ile-de-France	92	9
France métropolitaine	245	10

Répartition des 32 usagers tués dans les accidents impliquant un taxi selon le mode de déplacement(2022-2024)



Les voitures

En 2024, 445 accidents ont impliqué une voiture. 37 personnes sont décédées (34 usagers de voiture, 1 piéton, 1 cycliste et 1 cyclomotoriste). Seuls 3 adolescents âgés entre 14 et 17 ans ont été tués en voiture. Néanmoins le nombre de blessés de 14-17 ans représente 27 % des blessés en voiture en 2024, contre 10 % en 2018. Chez les 14-17 ans, le nombre de blessés en voiture reste 18 fois moins important que celui des blessés en cyclomotoriste.

Sur la période 2022-2024, 84 usagers en voiture ont été tués (61 hors agglomération et 23 en agglomération). Parmi ces tués, 39% avaient 65 ans ou plus alors qu'ils ne représentent que 13 % des blessés. Les usagers de moins de 35 ans représentent 50 % des blessés et 20 % des tués en voiture.

33 % des usagers tués en voiture le sont la nuit ; cette part est moins élevée que pour les autres véhicules (41 %).

38 % des tués en voiture le sont dans un accident sans tiers ; 29% des tués en voiture le sont dans un accident contre un VT.

Dans les accidents corporels en 2024, 13 % des conducteurs de voitures sont contrôlés positifs à l'alcool (9 % pour les conducteurs de VT) ; 11 % de conducteurs de voitures sont positifs aux stupéfiants (contre 5 % des conducteurs de VT).

Le taux de non-port de la ceinture de sécurité chez les conducteurs de voitures accidentés est nettement supérieur à celui des conducteurs de VT (respectivement 13 % et 7 %). Cet écart est encore plus marqué chez les passagers (28 % pour les passagers de voitures contre 8 % pour les passagers de VT).

Les taxis véhicules de tourisme (VT)

En 2024, 264 véhicules impliqués dans les accidents de la route sont renseignés comme taxis. 97 % de ces taxis sont des véhicules de tourisme. Les chiffres ci-dessous ne concernent que les taxis VT.

245 accidents ont impliqué un taxi (VT) en 2024 (338 en 2023). Dans ces accidents, 10 personnes ont été tuées (2 passagers de taxis, 2 piétons, 1 motocycliste et 5 usagers en VT).

La moitié des accidents impliquant un taxi ont eu lieu à Paris. 77 % des accidents de taxis se produisent en agglomération mais 80 % des personnes tuées le sont hors agglomération.

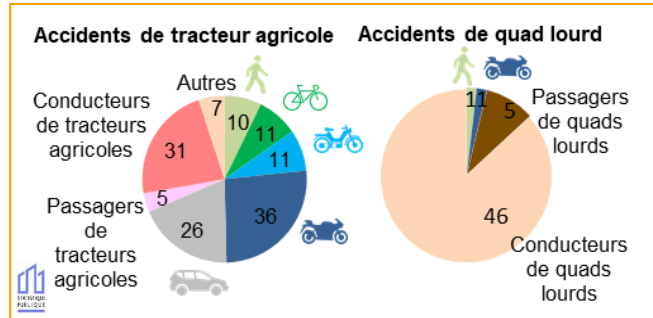
Dans les accidents corporels en 2024, moins de 1 % des conducteurs de taxis sont testés positifs à l'alcool et seul 1 % est sous l'emprise de stupéfiants.

Bien que non obligatoire pour les conducteurs de taxis en service (article R412-1 du Code de la route), 81 % des conducteurs de taxis impliqués dans un accident corporel avaient leur ceinture de sécurité attachée.

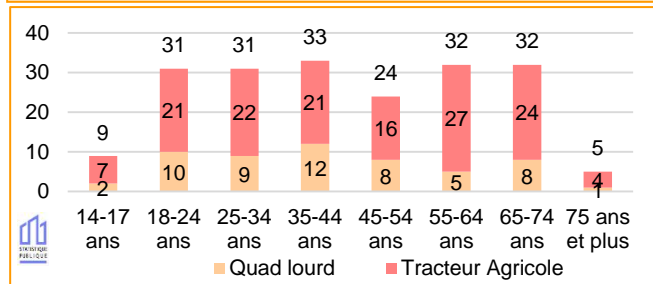
Évolution des accidents impliquant un tracteur

	2024	2023	2019	Evolution	
				2019-2024	2023-2024
Accidents avec tracteur	267	249	243	+ 24	+ 18
Tués dans acc. tracteur	50	55	55	0	- 5
Tués dans le tracteur	12	18	14	- 2	- 6

Répartition des 190 usagers tués dans les accidents impliquant un tracteur agricole ou un quad lourd selon le mode de déplacement (2022-2024)



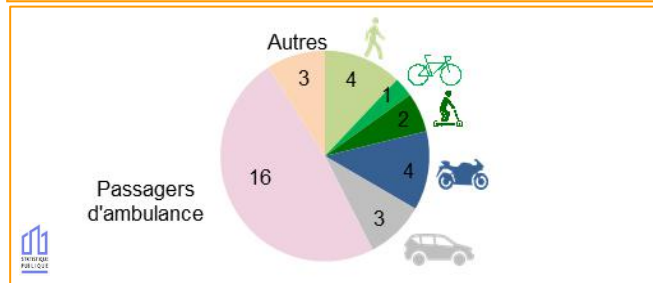
Conducteurs de tracteurs agricoles et de quads lourds impliqués dans les accidents mortels selon leur âge (2022-2024)



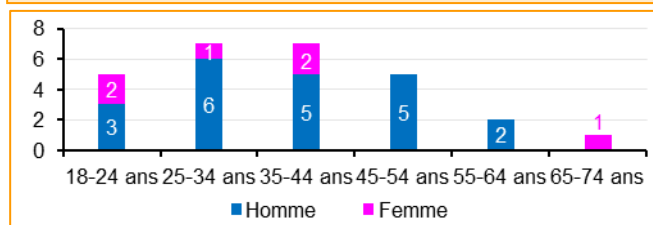
Évolution des accidents impliquant une ambulance

	2024	2023	2019	Evolution	
				2019-2024	2023-2024
Accidents avec ambulance	108	122	120	- 12	- 14
Tués dans acc. ambulance	4	14	8	- 4	- 10
Tués dans l'ambulance	2	11	4	- 2	- 9

Répartition des 33 usagers tués dans les accidents impliquant une ambulance selon le mode de déplacement (2022-2024)



Répartition des conducteurs d'ambulances impliqués dans les accidents mortels en fonction de leur âge et de leur sexe (2022-2024)



Les tracteurs agricoles

En 2024, **267 accidents corporels ont impliqué un tracteur agricole** (249 en 2023). Parmi ces accidents, 49 ont été mortels et ont induit **la mort de 50 personnes** dont 12 dans un tracteur. Parmi ces 50 tués, 11 le sont dans un accident avec un tracteur seul, 35 dans un accident avec d'autres usagers (dont 4 piétons). 4 conducteurs et un motocycliste ont été tués dans 5 accidents impliquant un quad lourd.

Pour 100 accidents impliquant un tracteur agricole, on déplore 19 tués (13 tués pour les accidents impliquant un quad lourd) contre 6 tués pour les autres véhicules.

Deux tiers des accidents corporels de tracteurs agricoles ont lieu sur des routes départementales et un tiers sur des voies communales. 41 des 50 personnes tuées dans un accident impliquant un tracteur le sont hors agglomération.

Les mois de mars à septembre concentrent 76 % des accidents mortels impliquant un tracteur agricole. Dans 8 cas sur 10, les accidents mortels ont lieu de jour.

Parmi les 49 conducteurs de tracteurs agricoles impliqués dans un accident mortel en 2024, 4 ont entre 14 et 17 ans et 4 ont plus de 64 ans ; 47 sont des hommes et 2 des femmes.

La part de conducteurs de tracteurs alcoolisés accidentés (8 % parmi ceux testés) est similaire à celle des conducteurs de VT (9 %) ; celle des conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants (1 %) est inférieure à celle des conducteurs de VT (5 %).

Les ambulances

En 2024, **108 accidents ont impliqué une ambulance** (122 en 2023). **4 personnes ont été tuées** (2 passagers d'ambulances et 2 personnes percutées par une ambulance : 1 piéton et 1 conducteur de véhicule de tourisme).

61 % des accidents corporels impliquant une ambulance ont lieu en agglomération mais les quatre accidents mortels ont eu lieu hors agglomération dont 1 sur autoroute.

Les trois quarts des accidents corporels impliquant une ambulance ont lieu de jour et un quart le nuit. Les quatre accidents mortels ont eu lieu hors agglomération (dont 1 sur autoroute) et aucun en Ile-de-France.

Dans 68 % des cas, le conducteur de l'ambulance est présumé responsable.

Les deux tiers des conducteurs d'ambulances impliqués sont âgés de 18 à 44 ans et les trois quarts sont des hommes. Un seul conducteur d'ambulance a été testé positif à l'alcool et un seul s'est révélé sous l'emprise de stupéfiants.

La part de conducteurs d'ambulances accidentés ne portant pas la ceinture est quasiment identique à celle des conducteurs de VT (respectivement 8 % et 6 %).

Les accidents impliquant un véhicule utilitaire

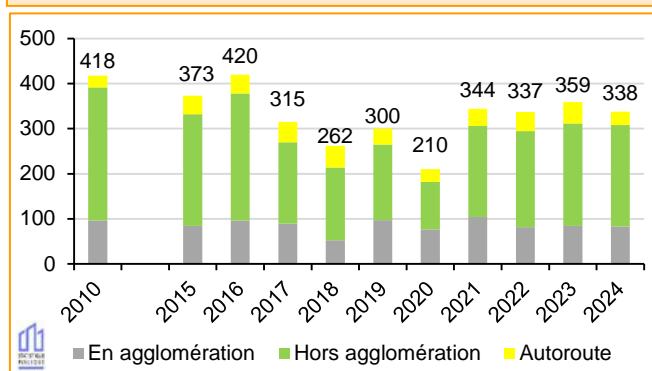
En 2024, 38 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire (VU) sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers d'un deux-roues motorisé). 35 % des personnes tuées sont des occupants du VU.

Évolution de la mortalité dans les accidents impliquant un VU

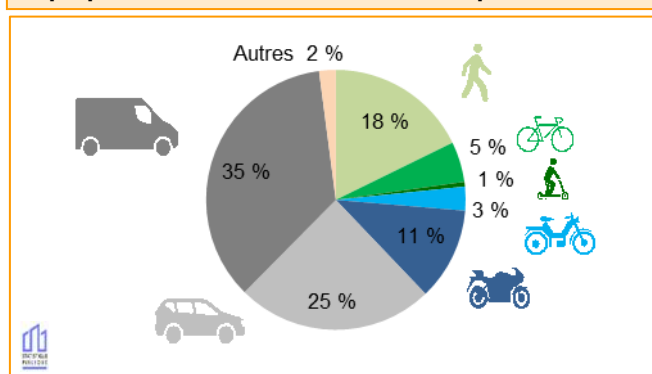
	Tués			Evolution	
	2024	2023	2019	2019-2024	2023-2024
Dans acc VU	338	359	300	+ 12,7 %	- 5,8 %
dont dans le VU	120	125	98	+ 22,4 %	- 4,0 %
Evolution moyenne annuelle*			2019 à 2024	2010 à 2019	
Tués dans acc VU			+ 2,4 %	- 3,6 %	
dont tués dans le VU			+ 4,1 %	- 4,3 %	
Tous tués			- 0,3 %	- 2,3 %	

* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre d'usagers de VU tués a diminué en moyenne de - 4,3 % par an.

Évolution du nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un VU selon le milieu routier

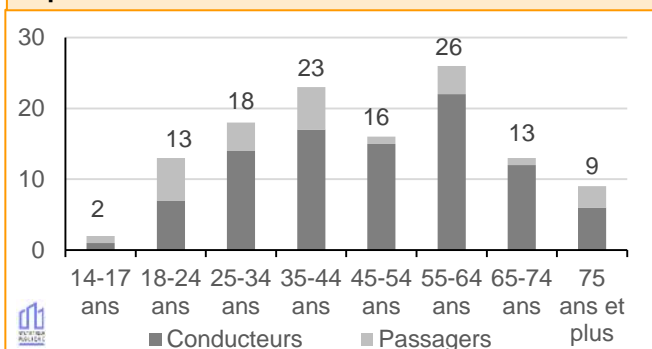


Répartition des personnes tuées dans un accident impliquant un VU selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autre	Total
Tués	60	17	2	10	39	83	120	7	338

Répartition des occupants de VU tués selon l'âge et la position dans le véhicule



En 2024, 338 personnes sont tuées dans un accident impliquant un véhicule utilitaire (VU), soit une diminution de - 5,8 % par rapport à 2023. C'est 11 % de la mortalité routière. Parmi ces tués, 120 occupent un VU et 218 se déplacent autrement. La mortalité dans les accidents impliquant un VU est globalement stable depuis 2021. La part de blessés en VU parmi l'ensemble des blessés est estimée à moins de 3 % (estimation du Registre du Rhône).

Comparée à la mortalité des accidents impliquant un PL (399 personnes tuées), celle impliquant un VU est plus faible (61 tués d'écart en 2024).

Exposition au risque

Entre 2019 et 2024, le parc de véhicules utilitaires a connu une hausse de + 4,3 %¹. Alors que leur trafic a diminué de - 3,9 % ; réduction plus importante que celle observée pour les PL (- 2,2 %).

En 2024, 7,7 % des véhicules impliqués dans un accident corporel sont des VU, alors que ces véhicules effectuent 14 % des kilomètres parcourus en France.

Les victimes en-dehors du VU

En 2024, deux tiers des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU sont en-dehors du VU. Parmi ces 218 personnes tuées, 59 % sont des usagers vulnérables avec notamment 60 piétons et 39 motocyclistes. Les automobilistes (VT) représentent un quart des tués dans les accidents avec un VU.

Les victimes dans les VU

Parmi les 120 tués en VU en 2024, 8 sur 10 sont conducteurs. La majorité (7 sur 10) ont entre 25 et 64 ans. Les hommes sont aussi majoritaires (9 sur 10).

Dans un cas sur trois, l'usager du VU tué ne porte pas sa ceinture de sécurité (parmi les 107 cas où l'information est connue), près de la moitié des passagers de VU tués ne portaient pas leur ceinture. Les personnes tuées dans les VU sont présumées responsables 7 fois sur 10.

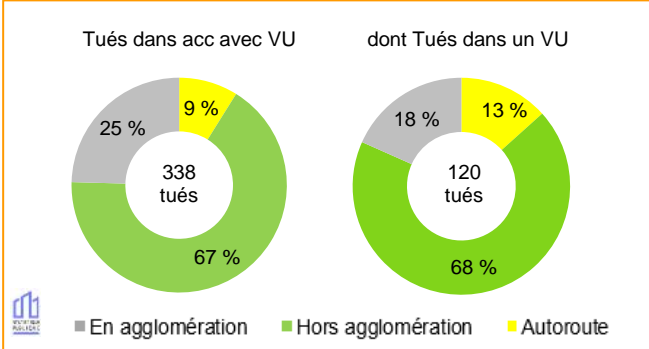
Selon le type de collision et les obstacles heurtés

En 2024, les 120 tués en VU sont pour la moitié morts dans un accident sans tiers (véhicule seul sans piéton). Quand il y a un conflit avec un autre véhicule, c'est généralement contre un poids-lourd (26 décès) ou contre un véhicule de tourisme (20 décès).

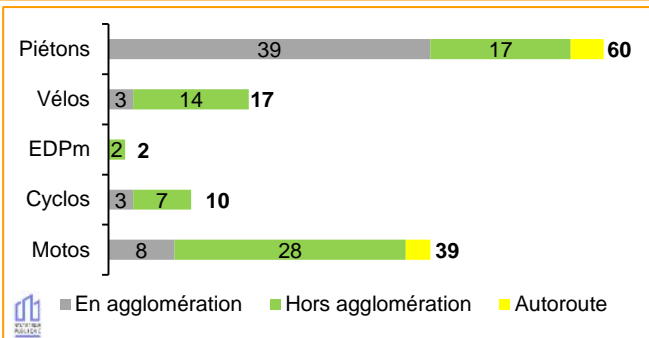
Parmi les 62 accidents mortels de VU sans tiers, 19 l'ont été lors d'un choc contre un arbre et 9 contre un fossé, un talus ou une paroi rocheuse.

¹ Les comptes des transports en 2024, CGDD/SDES 2025

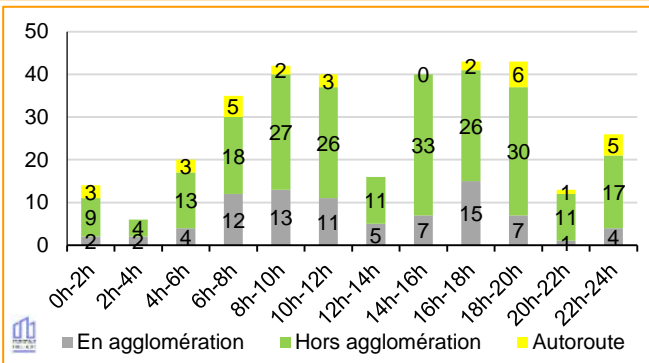
Répartition des personnes tuées dans un accident impliquant un VU, y compris celles dans un VU, selon le milieu routier



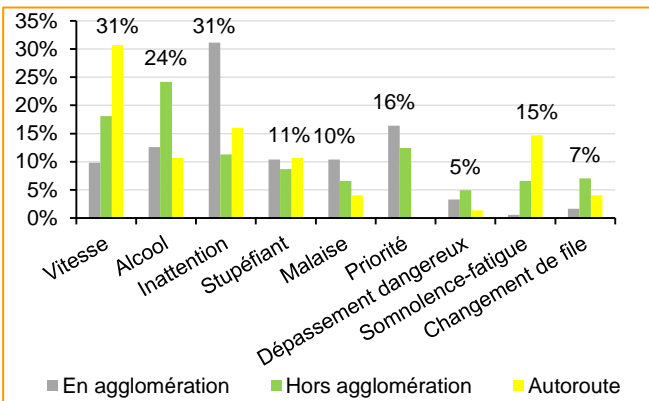
Nombre d'usagers vulnérables tués dans un accident impliquant un VU selon le milieu



Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un VU selon l'heure et le milieu



Part des cinq principaux facteurs chez les conducteurs de VU présumés responsables d'accidents mortels (2022-2024)



Selon le milieu routier

L'enjeu principal de la mortalité des accidents impliquant un VU se situe **sur routes hors agglomération** : ces routes concentrent **deux tiers des tués** dans les accidents de VU. Cette proportion est plus élevée que pour les accidents sans VU mais proche de celle des accidents avec un véhicule de tourisme.

Pour les piétons tués dans un accident avec un VU, l'enjeu est en agglomération : parmi les 60 piétons tués, les deux tiers le sont en agglomération. **Dans les accidents impliquant un VU en agglomération, les tués sont pour la moitié des piétons.**

Selon l'heure, le jour et le mois

Les tués dans les accidents impliquant un VU le sont plutôt **de jour** (57 %). Cette répartition est la même que pour les accidents impliquant un VT. A l'inverse, sur autoroute, 21 des 30 tués des accidents impliquant un VU le sont de nuit.

Entre 7 h et 20 h, la répartition du nombre de tués dans un accident impliquant un VU est homogène, avec cependant une baisse nette de 12 h à 14 h.

76 % des tués dans un accident impliquant un VU le sont du lundi au vendredi, contre 92 % pour les accidents mortels impliquant un poids lourd et 66 % pour les accidents mortels impliquant un VT.

Le nombre de tués selon le mois dans un accident impliquant un VU varie du simple au double : mortalité maximum en octobre (40 tués) et minimum en avril (19 tués).

Les facteurs d'accidents mortels

En 2024, 68 % des conducteurs de VU impliqués dans un accident mortel sont présumés responsables.

Parmi les 684 conducteurs de VU présumés responsables d'accidents mortels de 2022 à 2024, les cinq principaux facteurs relevés sont **l'alcool, la vitesse, l'inattention, le refus de priorité et les stupéfiants**. L'alcool (20 %) et la vitesse (17 %) sont les facteurs les plus fréquents chez les conducteurs de VU. C'est également le cas des facteurs observés chez les conducteurs de VT présumés responsables d'accidents mortels, mais dans une proportion plus marquée pour les VT (24 % pour l'alcool et 31 % pour la vitesse). Le facteur inattention est présent dans 17 % des cas concernant les véhicules utilitaires : cette part est moins élevée chez les conducteurs de VT (11 % des cas).

Les facteurs d'accidents mortels liés aux conducteurs de VU varient selon le milieu routier. En agglomération, l'inattention est relevée une fois sur trois. Sur autoroute, la vitesse est le facteur le plus souvent rencontré (une fois sur trois) alors que sur les routes hors agglomération, c'est le facteur alcool qui est le plus fréquent (une fois sur quatre).

Les accidents impliquant un poids lourd

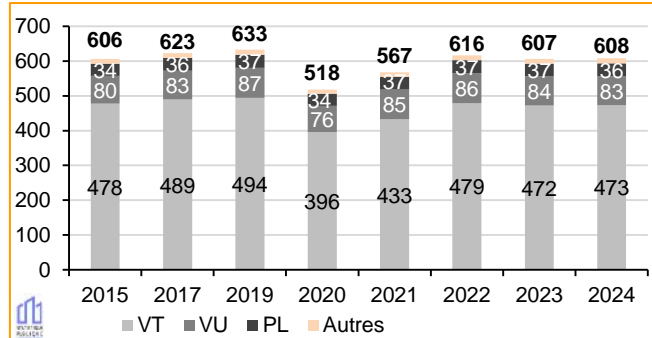
En 2024, 92 % des usagers tués dans un accident impliquant un poids lourd (PL) ne sont pas dans le PL. Les accidents impliquant un PL sont trois fois plus mortels que les accidents sans PL.

Évolution de la mortalité dans les accidents impliquant un PL

	Tués			Évolution	
	2024	2023	2019	2019-2024	2023-2024
Dans acc PL	399	387	390	+ 2,3 %	+ 3,1 %
dont dans le PL	30	45	36	- 16,7 %	- 33,3 %
Évolution moyenne annuelle*				2019 à 2024	2010 à 2019
Tués acc PL				+ 0,5 %	- 3,9 %
dont tués dans le PL				- 3,6 %	- 6,4 %
Tous tués				- 0,3 %	- 2,3 %

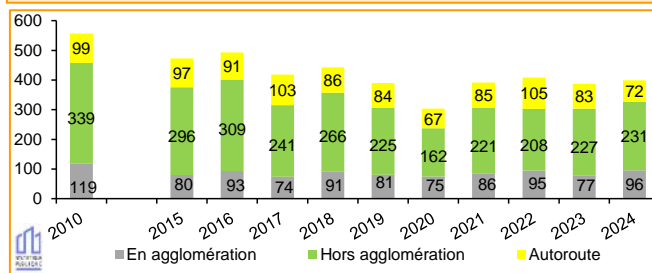
* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident impliquant un PL a diminué en moyenne de - 3,9 % par an.

Évolution de la circulation routière par type de véhicule (milliards de veh.km)

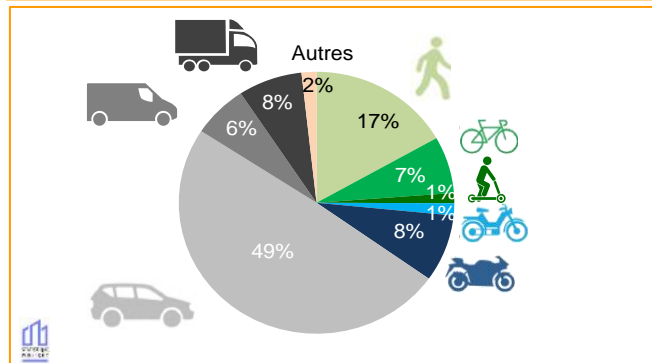


Les véhicules utilitaires légers étrangers sont classés avec les VT.
Source : SDES 2025, bilan de la circulation.

Évolution du nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un PL, selon le milieu routier



Répartition des personnes tuées dans les accidents de poids lourds selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU PL	Autres	Total
Tués	67	28	5	6	33	197	26	30	399

Les accidents impliquant un PL sont **particulièrement graves** : ils sont mortels dans 16 % des cas contre 5 % pour les accidents sans PL.

En 2024, 2 297 accidents impliquant un PL se sont produits ; en baisse de - 17 % par rapport à 2019.

En 2024, 399 personnes ont été tuées dans un accident avec un poids lourd (12 % de la mortalité routière) ; 369 d'entre elles n'étaient pas usagers du PL.

Après une baisse de la mortalité routière dans les accidents de PL entre 2010 et 2019, la mortalité reste stable depuis 2019. Le nombre de tués dans les accidents de PL passe de 390 en 2019 à 399 en 2024 et le nombre de tués dans le PL passe de 36 à 30 tués.

Exposition au risque et PL étrangers

Les PL représentent 3 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels, et 6 % des kilomètres parcourus par les véhicules motorisés en France¹.

En 2024, les PL étrangers réalisent 30 % des parcours PL en France et constituent 17 % des PL impliqués dans les accidents mortels dont l'immatriculation est connue dans les BAAC. Ils sont très peu impliqués en agglomération et sur les routes hors agglomération (respectivement 11 % et 9 %). En revanche, les poids lourds étrangers sont impliqués dans 47 % des accidents mortels impliquant un PL sur autoroute.

Les victimes usagers du PL

Sur les 30 usagers de PL tués en 2024 :

- 25 sont conducteurs et 5 sont passagers ;
- 21 sont tués dans des accidents sans tiers ;
- 11 sont tués sur autoroute, 15 sur route hors agglomération et 4 en agglomération ;
- 12 ont plus de 55 ans, soit 40 %, ce qui est comparable à ce qui est observé chez les VU et les VT (respectivement 40 % et 41 %).

Pour la période 2020-2024, plus de la moitié des passagers tués ne portent pas la ceinture, contre 27 % des conducteurs.

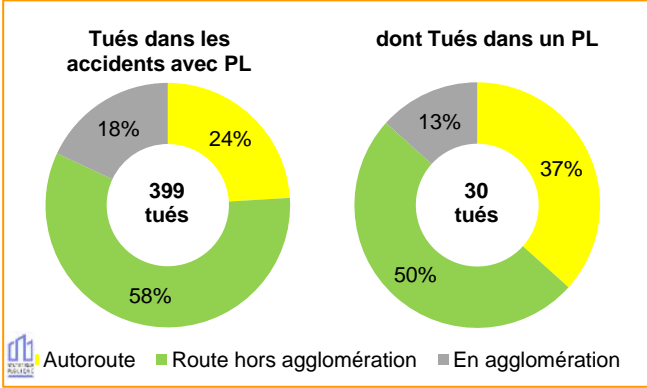
Les victimes en-dehors du PL

369 personnes tuées dans les accidents impliquant un PL ne sont pas des usagers de PL (soit 92 % des tués dans les accidents PL).

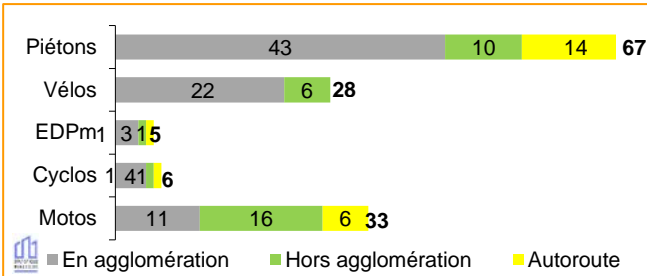
- les parts d'automobilistes tués dans les accidents avec PL et dans ceux sans PL sont proches (respectivement : 49 % et 47 %) ;
- la part des piétons tués avec PL (17 %) est supérieure à celle des accidents sans PL (14 %) ;
- la part de motocyclistes tués dans les accidents avec PL (8 %) est plus faible que dans les accidents sans PL (20 %) ;
- la part des cyclistes tués dans les accidents avec PL (7 %) est identique à celle dans les accidents sans PL.

¹ Les comptes des transports en 2024, CGDD/SDES 2025, 2024 prov.

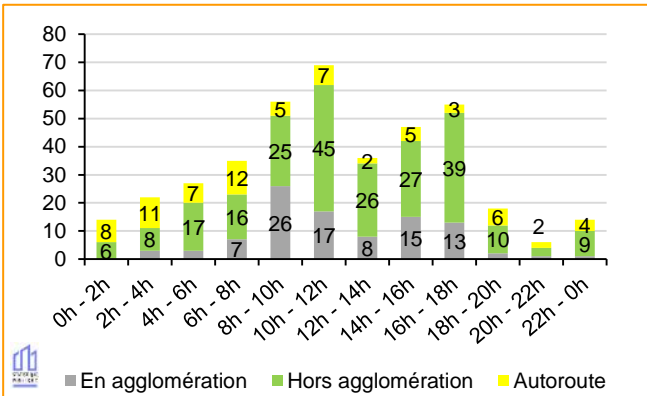
Répartition des personnes tuées dans un accident impliquant un PL, y compris celles dans un PL, selon le milieu routier



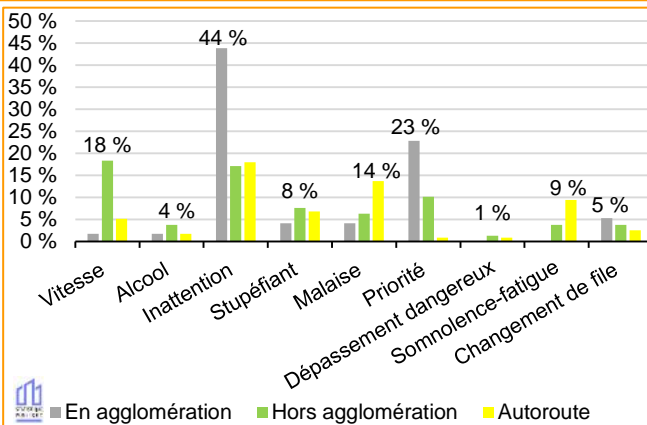
Nombre d'usagers vulnérables tués dans un accident impliquant un PL, selon le milieu routier



Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un PL selon l'heure et le milieu routier



Facteurs des présumés responsables d'accidents mortels en PL selon le milieu routier



Selon le milieu routier

Les accidents impliquant un PL contribuent pour :

- 40 % de la mortalité générale sur autoroute (96) ;
- 12 % de la mortalité générale hors agglomération (231) ;
- 7 % de la mortalité générale en agglomération (72).

24 % des tués dans les accidents impliquant un PL sont sur **autoroute**, une part beaucoup plus importante que pour les accidents sans PL (5 %).

Dans les accidents impliquant un PL, 58 % des tués sont sur **routes hors agglomération** ce qui est équivalent aux accidents sans PL (61 % des tués). La moitié des **motocyclistes** tués dans un accident de PL le sont sur routes hors agglomération (16 sur 33).

18 % des tués dans un accident impliquant un PL sont en agglomération (contre 34 % des tués en général). 6 piétons tués dans un accident impliquant un PL sur 10 le sont en agglomération.

Selon le moment

Le pic d'accidents mortels impliquant un PL a lieu entre 8 h et 10 h en agglomération et entre 10 h et 12 h sur les routes hors agglomération et entre 6 h et 8 h sur les autoroutes. Au total, 66 % des personnes tuées dans un accident de PL le sont dans un accident qui a lieu entre 8 h et 18 h.

92 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un PL le sont du lundi au vendredi.

Selon la catégorie de PL

Parmi les différents types de PL impliqués dans les accidents mortels, trois sont majoritaires :

- les PL avec remorque (occasionnant 183 décès) ;
- les PL de plus de 7,5 t sans remorque (106) ;
- les tracteurs routiers avec semi-remorque (100).

Facteurs d'accidents mortels

Les conducteurs de PL sont présumés responsables dans 38 % des accidents mortels les impliquant (contre 70 % pour les conducteurs de 2RM et 68 % pour les conducteurs de VT ou de VU).

De 2022 à 2024, les principaux facteurs des présumés responsables (PR) d'accidents mortels usagers de PL sont l'inattention (28 %) et le non-respect des règles de priorité (13 %). En agglomération, la part de ces deux facteurs est encore plus élevée (resp. 44 % et 23 % des PR conducteurs de PL). Hors agglomération, les principaux facteurs sont la vitesse excessive ou inadaptée (18 %) et l'inattention (17 %).

Pour l'ensemble des accidents mortels, la vitesse excessive ou inadaptée et la consommation d'alcool sont les deux premiers facteurs tous usagers confondus (respectivement présents chez 30 % et 22 % des PR) : ils sont bien moins présents chez les conducteurs de PL (respectivement 9 % et 2 % des PR).

Les accidents impliquant un autocar

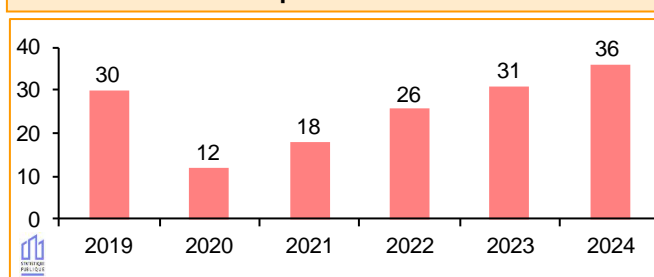
Dans les accidents impliquant un autocar, 2 personnes tuées sur 5 sont des usagers vulnérables.

Évolution de la mortalité dans les accidents impliquant un autocar

	Tués**			Blessés BAAC**		
	2024	2023	2019	2024	2023	2019
Dans un accident d'autocar	36	31	30	469	324	331
Dans l'autocar	6	1	4	252	105	170
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2024					
Blessés dans acc. d'autocar	+ 7,2 %					
Tous blessés	- 1,7 %					

* Lecture : entre 2019 et 2024, le nombre de blessés dans un accident impliquant un autocar a augmenté en moyenne de + 7,2 % par an.

Evolution du nombre de personnes tuées dans un accident d'autocar depuis 2019**

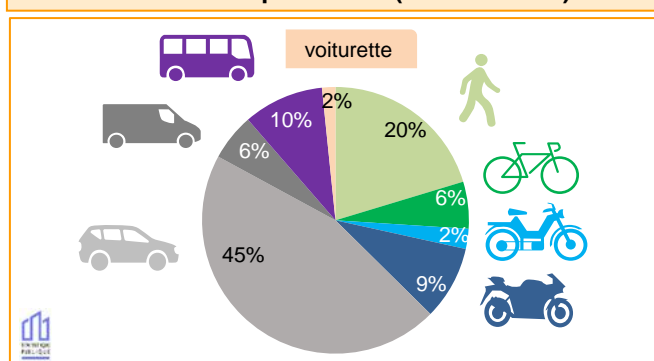


Accidents mortels graves en 2024

01/12/2024 : autocar seul sur la RN320 à Port-Puymorens (66) – 3 personnes tuées et 47 blessés

21/11/2024 : autocar contre 4 VT sur l'A6B à Chevilly-Larue (94) – 1 personne tuée et 38 blessés

Répartition des tués dans un accident d'autocar selon le mode de déplacement (2020 à 2024**)



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Car	Voiturette	Total
Tués	25	7	0	3	11	56	7	12	2	123

** L'amélioration de la qualité des données concernant les catégories de véhicules "autocar" et "autobus" sur la base accidents 2024 a permis de mettre en évidence que certains accidents initialement attribués aux autocars étaient en réalité à reporter sur les autobus. Afin d'assurer une évolution cohérente des statistiques d'accidents, les données pour les années 2019 à 2023 ont été reconstituées selon ces nouveaux critères.

En 2024, 223 accidents corporels ont impliqué un autocar¹ (0,4 % de l'ensemble des accidents). 36 personnes ont perdu la vie dans ces accidents et 469 ont été blessées (données BAAC).

Pour 1 usager d'autocar tué, on compte 5 tués à l'extérieur des autocars en 2024. La majorité des accidents corporels ne compte qu'une ou deux victimes (86 %) ; quatre accidents impliquent plus de 30 victimes, dont deux sont mortels.

Les victimes

Entre 2020 et 2024**, parmi les 123 personnes tuées dans un accident d'autocar :

- 70 % des tués circulent avec un autre véhicule que l'autocar (soit 86 personnes tuées dont 21 usagers vulnérables à vélo ou 2RM) ;
- 25 tués sont des piétons (16 femmes et 11 seniors de 65 ans ou plus) ;
- 12 tués sont des occupants de l'autocar.

Parmi les usagers de l'autocar tués, 8 sont conducteurs (dont une femme) et 4 passagères (toutes sont des femmes).

Présumée responsabilité

En 2024, dans les accidents mortels impliquant un autocar, 13 conducteurs d'autocar (uniquement des hommes) sont présumés responsables, 2 sont décédés. 5 d'entre eux présentent un **facteur inattention**, 2 ont fait un malaise, 2 sont sous stupéfiants.

Selon le milieu et le type de collision

En 2024, un tiers des accidents corporels d'autocar se produisent sur route hors agglomération et occasionnent la moitié des décès liés aux autocars. La moitié des accidents d'autocars ont lieu en agglomération avec un tiers des tués et un accident d'autocar sur 10 a lieu sur autoroute (avec un tué sur 10).

En 2024, parmi les accidents corporels d'autocars, 72 % surviennent lors d'une collision avec un autre véhicule. 20 % impliquent un piéton et 8 % impliquent un autocar seul.

Parmi les véhicules tiers impliqués, 56 % sont des VT, 19 % des 2RM, 10 % des VU et 5 % des vélos.

Les collisions entre un autocar et un véhicule sont majoritairement sur le côté (37 % des cas, 7 tués), frontales (27 % des cas, 10 tués) ou par l'arrière (16 % des cas, 1 tué).

Selon le moment

Les accidents corporels d'autocar surviennent principalement **du lundi au vendredi** (87 % pour 69 % des tués), en plein jour (72 %, pour 53 % des tués). 52 % se produisent aux heures de pointe entre 7h-10h et 16h-19h (39 % des personnes tuées).

¹ Véhicule affecté au transport de personnes sur de longues distances et permettant le transport des occupants du véhicule principalement ou exclusivement en places assises

Les accidents impliquant un autobus

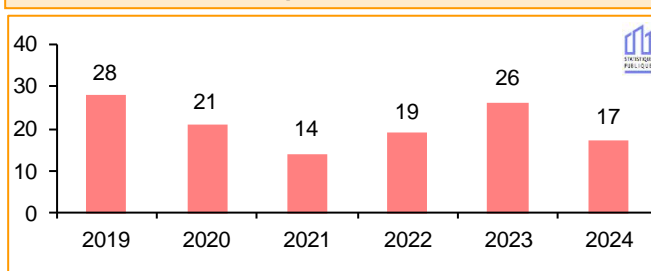
Entre 2020 et 2024**, dans les accidents d'autobus, 71 % des tués sont des usagers vulnérables et 8 % sont des occupants de l'autobus.

Évolution de la mortalité dans les accidents impliquant un autobus

	Tués**			Blessés BAAC**		
	2024	2023	2019	2024	2023	2019
Dans un accident d'autobus	17	26	28	1033	834	905
Dans l'autobus	1	4	0	463	370	368
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2024					
Blessés dans acc.	+ 2,7 %					
Tous blessés	- 1,7 %					

* Lecture : entre 2019 et 2024, le nombre de blessés dans un accident d'autobus a augmenté en moyenne de + 2,7 % par an.

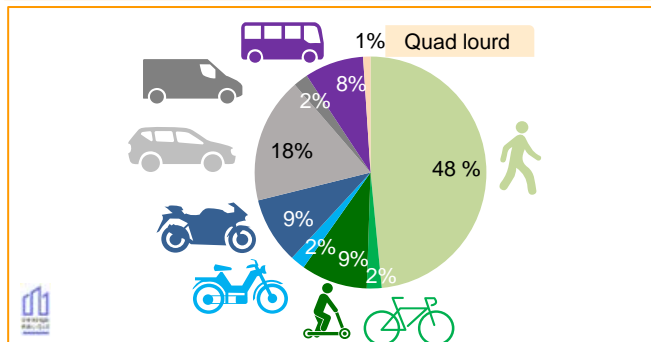
Evolution du nombre de personnes tuées dans un accident d'autobus depuis 2019**



Accidents mortels graves en 2024

03/03/2024 : autobus seul sur l'A6 à Chailly-sur-Armançon (21) – 1 personne tuée et 9 blessés

Répartition des tués dans un accident d'autobus selon le mode de déplacement (2020-2024**)



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Bus	Quad lourd	Total
Tués	47	2	9	2	9	17	2	8	1	97

** L'amélioration de la qualité des données concernant les catégories de véhicules "autocar" et "autobus" sur la base accidents 2024 a permis de mettre en évidence que certains accidents initialement attribués aux autocars étaient en réalité à reporter sur les autobus. Afin d'assurer une évolution cohérente des statistiques d'accidents, les données pour les années 2019 à 2023 ont été reconstituées selon ces nouveaux critères.

En 2024, 664 accidents corporels ont impliqué un autobus¹ (0,5 % de l'ensemble des accidents). 17 personnes ont perdu la vie dans ces accidents et 1 033 personnes ont été blessées (données BAAC).

Pour 1 usager d'autobus tué, on compte 16 tués à l'extérieur de l'autobus en 2024. 9 accidents corporels sur 10 comptent une ou deux victimes. 7 accidents (dont 1 mortel) impliquent au moins 10 victimes.

Les victimes

Entre 2020 et 2024**, parmi les 97 personnes tuées dans un accident d'autobus :

- la moitié des tués sont des piétons (28 sont des hommes ; 24 sont des seniors de plus de 65 ans dont 14 femmes et 10 hommes) ;
- 42 tués circulent avec un autre véhicule que l'autobus (dont 9 personnes décédées en engin de déplacement personnel motorisé et 13 autres usagers vulnérables à vélo ou 2RM) ;
- 8 tués étaient des occupants de l'autobus.

Parmi les usagers de l'autobus tués, 2 hommes sont conducteurs et 6 tués sont passagers (4 femmes et 2 hommes).

Les 187 piétons victimes sont accidentés dans 43 % des cas sur passage piéton, 41 % des cas sur chaussée hors passage piéton et 14 % des cas sur trottoir.

Présumée responsabilité

Entre 2020 et 2024**, dans les 96 accidents mortels impliquant un autobus, 38 conducteurs d'autobus sont présumés responsables (dont 32 hommes). Différents facteurs sont relevés, notamment : l'inattention, dans 16 cas, un refus de priorité pour 8 cas, la consommation d'alcool ou de stupéfiants, dans 3 cas.

Selon le milieu et le type de collision

En 2024, 91 % des accidents corporels impliquant un autobus surviennent en agglomération (16 tués).

28 % des accidents corporels impliquent un autobus et un piéton (8 tués), 5 % impliquent un autobus seul (1 tué), et 67 % impliquent un autobus et un autre véhicule (8 tués).

52 % des véhicules tiers impliqués sont des VT, 13 % des 2RM, 13 % des vélos, 10 % des VU et 7 % des EDPm. Les collisions entre un autobus et un véhicule sont principalement par le côté (53 % des cas, 2 tués), par l'arrière (22 % des cas, 0 tué) ou frontales (13 % des cas, 4 tués).

Selon le moment

74 % des accidents d'autobus ont lieu de jour, 17 % de nuit avec éclairage public allumé. 84 % se produisent un jour de semaine, 42 % entre 13h et 19h.

¹ Véhicules de transport en commun, urbains ou interurbains, conçus et aménagés pour être exploités principalement en agglomération. Ils ont des sièges et des places destinées à des voyageurs debout.

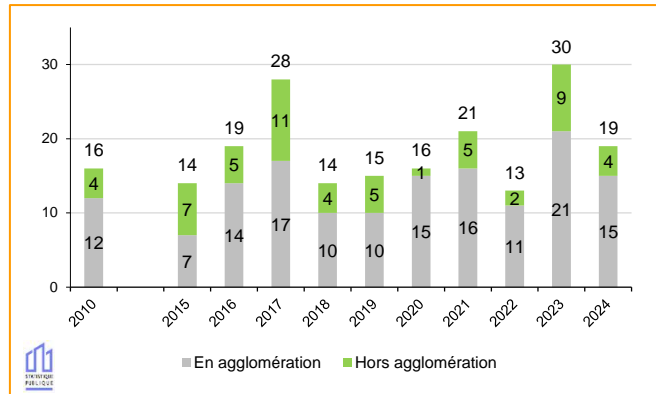
Les accidents impliquant un train

61 % des accidents impliquant un train sont mortels. Les occupants de VT et les piétons sont les victimes les plus fréquentes.

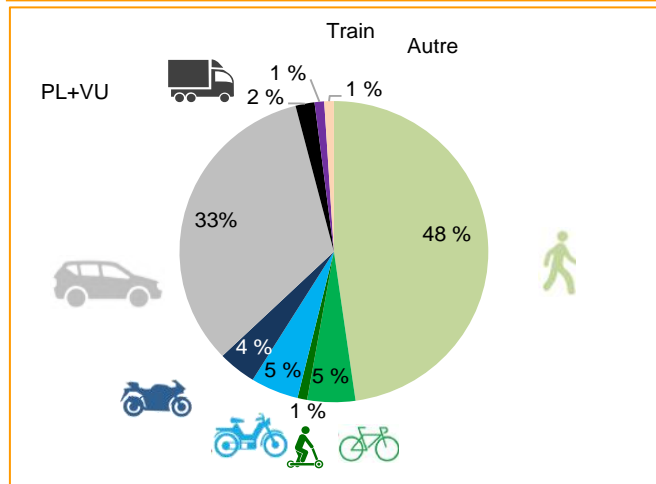
Évolution de la mortalité dans les accidents impliquant un train

	2024	2023	2019
Accidents impliquant un train	31	39	32
Tués dans un accident avec un train	19	30	19
Blessés dans un accident avec un train	14	22	33

Evolution du nombre de personnes tuées dans un accident avec un train selon le milieu

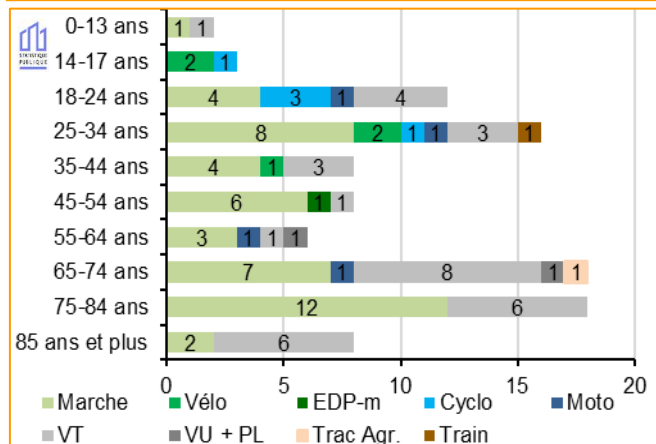


Répartition des tués dans un accident impliquant un train, selon leur moyen de déplacement (2020-2024)



	Marche	Vélo	EDP-m	Cyclo	Moto	VT	VU + PL	Train	Autre	Total
Tués	47	5	1	5	4	33	2	1	1	99

Nombre de personnes tuées dans un accident avec un train sur 5 ans selon l'âge et le mode de déplacement (2020-2024)



En 2024, les BAAC font état de 31 accidents impliquant un train. Ils sont particulièrement graves puisque parmi eux, 19 ont été mortels (soit 61 %), alors que parmi l'ensemble des accidents seuls 6 % sont mortels.

Les 19 décès de l'année 2024 se déclinent ainsi :

- 12 piétons, dont 11 en agglomération et 5 entre 18 h et 23 h ;
- 7 hommes conducteurs de VT dont 4 en agglomération.

Selon le mode et l'âge

Entre 2020 et 2024, parmi les personnes décédées dans un accident avec un train, **la moitié étaient des piétons et un tiers des occupants de véhicules de tourisme**. Ces accidents ont plus souvent lieu en agglomération : dans 87 % des cas pour les piétons et 76 % des cas pour les occupants de VT. On décompte aussi 9 % d'utilisateurs à 2RM et 5 % de cyclistes. La moitié des **piétons** décèdent de **nuit** ; trois quarts des occupants de **VT** décèdent de **jour**.

Les 65 ans ou plus sont davantage concernés puisqu'ils constituent 44 % des personnes décédées dans un accident avec un train sur la période 2020-2024. Plus particulièrement, 26 % des personnes décédées dans un accident avec un train étaient âgées de 75 ans ou plus. Les 65 ans ou plus tués dans un accident impliquant un train le sont autant à pied qu'en voiture.

Les passages à niveau en France¹

Parmi les 15 000 passages à niveau en France (voie ferrée et voie routière se croisant à niveau), 60 % sont équipés de dispositifs automatiques (feux et/ou barrières). 1 % sont sur des routes nationales, 32 % sur des routes départementales et 67 % sur des voies communales.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 rend obligatoire la réalisation de diagnostics de sécurité routière sur tous les passages à niveau (sauf cas spécifiques) par le gestionnaire de voirie, en coordination avec le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire. Le décret du 6 avril 2021 précise le contenu de ce diagnostic et sa périodicité (5 ans) ; l'ensemble de ces diagnostics est intégré dans une base de données accessible au public². Au 4 décembre 2024, 146 passages à niveau jugés prioritaires à sécuriser sont inscrits au programme national de sécurisation.

Certains accidents, propres au ferroviaire, ne sont pas recensés dans le fichier BAAC (suicides, victimes en gare) : voir *L'accidentologie ferroviaire*. (2025, 1^{er} avril). SNCF Réseau.

<https://www.sncf-reseau.com/fr/securite-ferroviaire/laccidentologie-ferroviaire>.

¹ <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/passages-niveau>

² <https://diagnostic-pn.cerema.fr/>

Les accidents impliquant un tramway

40 % des victimes (tuées ou blessées) dans un accident impliquant un tramway sont des piétons ou des cyclistes.

	2024	2023	2019	Evolution	
				2019-2024	2023-2024
Accidents impliquant un tramway	123	110	115	+ 1,7 %	+ 11,8 %
Tués dans acc avec tramway	8	5	3	+ 5	+ 3
Blessés BAAC dans acc avec tramway	171	125	144	+ 4,4 %	+36,8%

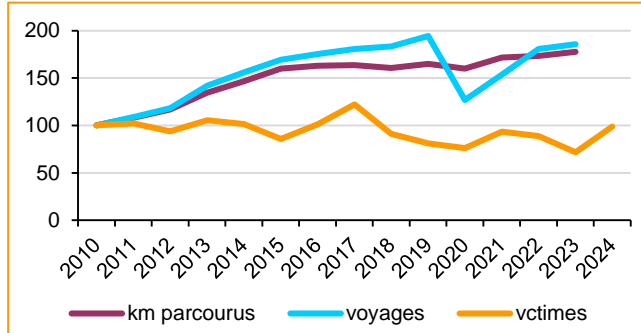
Au 31 décembre 2023, 30 agglomérations urbaines françaises sont desservies par des tramways, sur un linéaire de 930 km¹.

En 2024, 123 accidents impliquant un tramway sont recensés dans le fichier BAAC. Les nombres d'accidents, de tués et de blessés de 2024 sont similaires aux moyennes de ceux observés depuis 10 ans, mais sont supérieurs à ceux de l'année 2023. On dénombre 22 accidents avec au moins un blessé dans le tramway. Il s'agit essentiellement d'accidents avec une ou deux victimes (16 cas).

Le nombre d'accidents impliquant un tramway par million de kilomètres parcourus¹ par les tramways avait diminué en 2023, 1,3 contre 1,6 en 2022 (données kilométriques 2024 non encore publiées).

En 2024, deux agglomérations urbaines concentrent 40 % des accidents de tramway : Paris (28) et Lyon (21). Le reste est réparti sur 20 agglomérations.

Évolution du nombre de km parcourus, de voyages, et de victimes (base 100 en 2010)



Les victimes

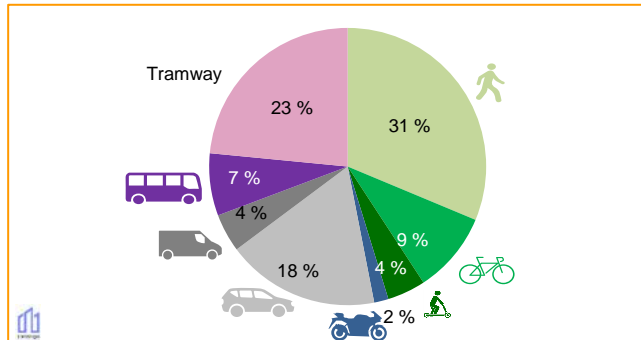
La même année, **8 personnes ont été tuées dans ces accidents : 1 automobiliste** de 22 ans et **7 piétons** (de tout âge). Tous sont des hommes.

Parmi les 171 blessés d'accidents avec un tramway, **25 % sont dans le tramway et 75 % en dehors**.

Hors du tramway, ce sont **les piétons** qui sont les plus concernés : 7 piétons tués et 49 piétons blessés. Tous les âges sont concernés sans sur-implication des piétons âgés. Les 31 **occupants de VT** blessés constituent un autre enjeu. La moitié d'entre eux a entre 25 ans et 44 ans. En 2024, un accident entre un tramway et un bus a fait 13 blessés dans le bus.

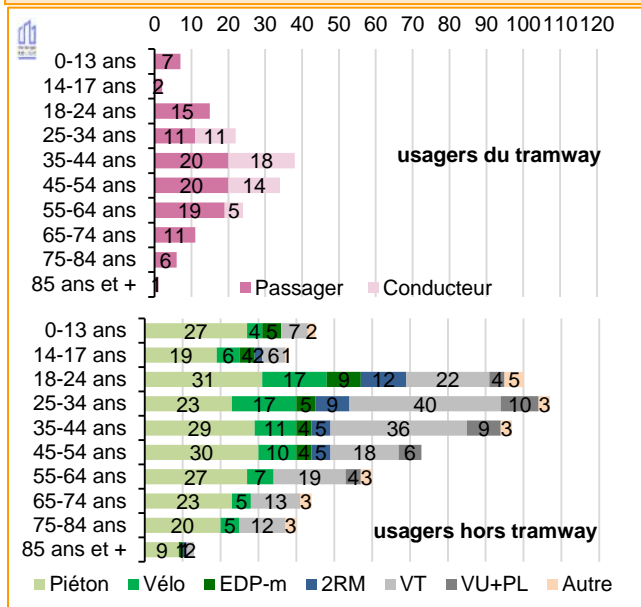
Parmi les 42 blessés dans le tramway en 2024, 12 sont des conducteurs et **30 sont des passagers**. Pour les blessés passagers du tramway, 80 % ont entre 25 et 64 ans).

Nombre de victimes dans un accident de tramway selon le mode de déplacement (2024)



	Marche	Vélo	EDPm	2RM	VT	VU+PL	Bus	Tram	Total
Tués	7	0	0	0	1	0	0	0	8
Blessés	49	17	8	3	31	8	13	42	171

Nombre de victimes dans un accident de tramway selon le mode de déplacement et l'âge (2020-2024)



Scénario d'accident

Le principal scénario² d'accident de piéton en conflit direct avec un tramway **concerne des piétons traversant l'ensemble de la rue, heurtés sur la première voie de tramway rencontrée**. En conflit indirect (non abordé dans les chiffres), le scénario principal concerne des piétons se précipitant pour accéder ou descendre du transport collectif et se faisant heurter par un véhicule routier sur les voies

Les données des BAAC diffèrent des données diffusées par le STRMTG d'après les déclarations des exploitants. En effet ces dernières contiennent tous les événements liés au tramway : collisions avec tiers, accidents de voyageurs dont chutes lors de freinage d'urgence, etc.

¹ <https://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr/rapports-annuels-sur-le-parc-le-traffic-et-les-a556.html>

² Étude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs (phase 2), Cerema, 2016.

Les accidents impliquant un véhicule étranger

Plus d'un tiers des véhicules étrangers impliqués dans un accident mortel sont des poids lourds.

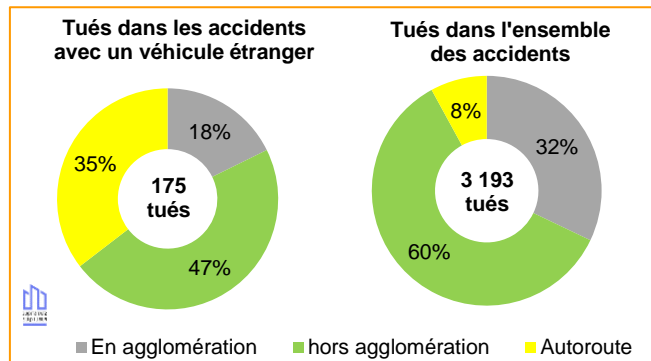
Tués dans les accidents impliquant un véhicule étranger	Tués dans un véhicule étranger impliqué
175	68

Immatriculation des véhicules étrangers impliqués dans un accident corporel

	2024						2023
	VT	PL TC	VU	Moto	Autres	Total	
Allemagne	155	14	22	44	18	253	250
Belgique	156	18	15	19	9	217	237
Espagne	69	121	9	11	6	216	229
Pologne	38	85	27	7	1	158	176
Suisse	101	0	10	25	6	142	136
Monaco	66	0	3	14	27	110	20
Royaume-Uni	65	4	9	20	5	103	83
Pays-Bas	59	13	5	6	4	87	101
Roumanie	22	46	18	0	1	87	104
Italie	33	16	7	28	2	86	116
Portugal	23	39	8	4	1	75	77
Lituanie	3	60	2	0	0	65	63
Luxembourg	43	7	7	4	1	62	43
Bulgarie	13	15	3	0	0	31	28
Autres*	85	50	15	15	18	183	154
Total	931	488	160	197	99	1875	1 817

* « Autres pays » comprend 43 pays différents

Répartition des tués dans un accident impliquant un véhicule étranger et ensemble des tués selon le milieu routier



Envoi des Avis de Contraventions aux pays partenaires en 2024



Source : ONISR. Bilan des infractions de l'année 2024

175 personnes ont été tuées en 2024 dans un accident impliquant un véhicule immatriculé à l'étranger¹, soit 5 % de la mortalité. Parmi les 175 décès, 39 % (68 personnes) étaient des conducteurs ou passagers du véhicule étranger. En 2023, les véhicules étrangers représentaient 9 % du transport de personnes en véhicules légers en France². Le transport de marchandises est réalisé à 41 % par des véhicules étrangers.

Les accidents mortels impliquant un véhicule étranger sont souvent plus graves que les autres.

Cette gravité (1,19 tué par accident mortel), plus élevée que celle des autres accidents mortels (1,06), peut s'expliquer par une part plus importante de véhicules lourds parmi les véhicules étrangers.

Selon le type de véhicule

La part de poids lourds parmi les 1 875 véhicules étrangers impliqués dans un accident est de 25 %. Elle est nettement plus élevée que parmi les véhicules français (3 %). En revanche, la part de véhicules de tourisme étrangers impliqués est plus faible : 50 % contre 58 % pour les véhicules français.

Selon le pays d'origine

En 2024, la moitié des véhicules étrangers impliqués sont immatriculés dans quatre pays :

- l'Allemagne et la Belgique représentent 17 % chacun des véhicules de tourisme ;
- l'Espagne représente 25 % des poids lourds ;
- la Pologne représente 18 % des poids lourds et 17 % des véhicules utilitaires.

La moitié des motocyclettes immatriculées à l'étranger dans des accidents proviennent d'Allemagne, de Suisse et d'Italie.

Selon le milieu routier

Les décès lors d'un accident avec un véhicule étranger ont plus souvent lieu sur autoroute (35 %) que l'ensemble des accidents (7 %). A l'inverse, la part de tués en agglomération n'est que de 18 %.

Selon le département de l'accident

Les 22 départements frontaliers ont totalisé 29 % des accidents impliquant un véhicule étranger et 32 % de la mortalité (56 personnes tuées). 24 % des accidents impliquant un véhicule étranger se sont produits en Île-de-France mais sont peu souvent mortels (13 tués).

Les infractions

En 2024, parmi les 14,2 millions d'avis de contravention envoyés pour des infractions relevées par le contrôle automatisé, 2,1 millions ont été envoyés à l'étranger (- 20,3% par rapport à 2023).

¹ Dans la suite du texte, l'expression « véhicule étranger » désigne un véhicule immatriculé à l'étranger, et « véhicule français » un véhicule immatriculé en France.

² Chiffres clés des transports, SDES, 2025.

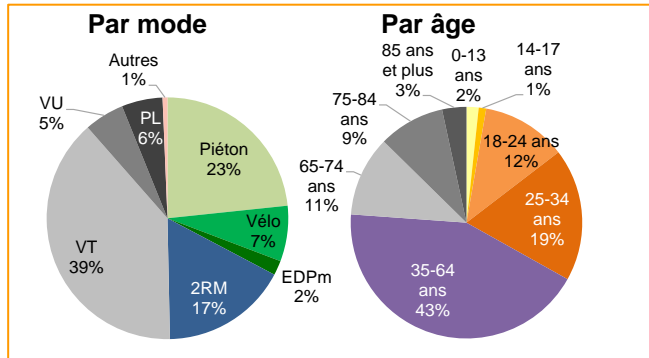
Les accidents des personnes de nationalité étrangère

Population, tués et présumés responsables selon la nationalité en France métropolitaine, 2022-2024

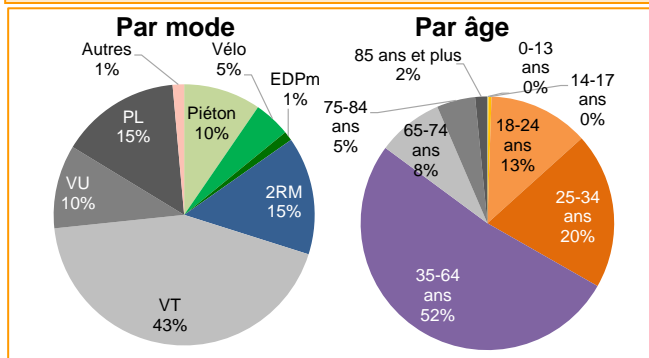
	Pop. moy. (milliers)	Part pop.	Tués	Part tués	PR	Part PR
France	62 730	92,1%	8 606	91,8%	9 125	92,2%
UE 27	1 498	2,2%	311	3,3%	323	3,3%
Reste Europe	475	0,7%	102	1,1%	91	0,9%
Afrique	2 412	3,5%	238	2,5%	226	2,3%
Amérique	314	0,5%	31	0,3%	49	0,5%
Asie	685	1,0%	83	0,9%	82	0,8%
Océanie	6	0,0%	2	0,0%	2	0,0%

Source : Insee-pop. estimée pour les étrangers vivant en France au 1er de l'année suivante pour la France (y compris outre-mer). Population moyenne : années de référence 2021-2023.

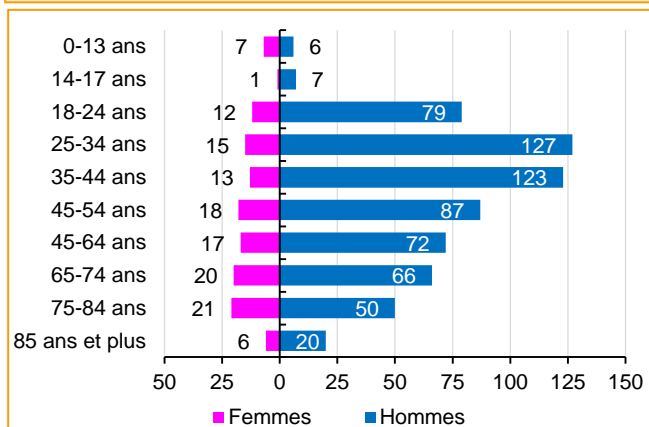
Étrangers tués en France métropolitaine selon leur mode de déplacement et l'âge, 2022-2024



Étrangers PR d'accident mortel en France métropolitaine selon leur mode de déplacement et l'âge, 2022-2024



Étrangers tués en France métropolitaine selon le sexe et l'âge, 2022-2024



En 2024, **259 étrangers** sont décédés dans des accidents de la route en France métropolitaine, et un total de **402 personnes sont décédées dans des accidents impliquant des conducteurs étrangers**.

Au total, 5,4 millions de personnes étrangères résident en France (moyenne 2021-2023), **soit 8 % de la population totale vivant sur le territoire**. Parmi ces étrangers, 45 % ont une nationalité africaine, 27 % ont une nationalité d'un autre pays de l'UE 27, et 13 % ont une nationalité asiatique.

Les étrangers impliqués dans des accidents sur le territoire français ne résident toutefois pas nécessairement en France, tels les touristes ou les chauffeurs routiers. Ces derniers peuvent être mieux étudiés en page 118, qui présente l'angle des véhicules immatriculés à l'étranger.

Selon la nationalité

Sur 3 ans (2022-2024), parmi les 9 373 personnes tuées en France métropolitaine pour lesquelles la nationalité est connue, 767 étaient étrangères. **Ces derniers représentent 8 % de la mortalité routière en France métropolitaine**.

Par ailleurs, toujours sur 3 ans, parmi les 9 896 présumés responsables d'accidents mortels dont on connaît la nationalité, 773 sont étrangers. **Les étrangers représentent 8 % des présumés responsables d'accidents mortels**.

Selon l'âge et le sexe

Parmi les 767 étrangers tués en France métropolitaine entre 2022 et 2024, 43 % avaient entre 35 et 64 ans, 23 % avaient 65 ans ou plus, et 19 % avaient entre 25 et 34 ans. **83 % des étrangers tués sont des hommes**. Ainsi, avec 488 tués, **les hommes âgés entre 18 et 54 ans représentent à eux seuls 54 % des étrangers tués en France**.

Quant aux âges des étrangers présumés responsables d'accidents mortels, 52 % d'entre eux sont âgés entre 35 et 64 ans, 20 % ont entre 25 et 34 ans, et 15 % ont 65 ans ou plus.

Selon le mode de déplacement

La moitié des étrangers tués en France métropolitaine entre 2022 et 2024 était des usagers vulnérables. Plus spécifiquement, après les VT (39 % des tués), **les piétons sont le deuxième mode le plus représenté parmi les étrangers (23 %)** et les 2RM le troisième (17 %). Pour l'année 2024, les occupants de **véhicules utilitaires**, de **poids lourds** et de **transports en commun** enregistrent un total de 22 tués (8 %).

70 % des étrangers présumés responsables d'accidents mortels en France métropolitaine entre 2022 et 2024 sont des usagers carrossés (en VT pour 43 %, en VU pour 10 % et en PL pour 15 %).



L'accident est multifactoriel : en France, l'étude FLAM sur les facteurs déclenchants des accidents mortels de 2015 a identifié que les **facteurs humains** sont présents dans 92 % des accidents mortels, les facteurs liés à l'**infrastructure** dans 30 %, les facteurs liés au **véhicule** dans 20 % et les **conditions de circulation** dans 18 %.

Pour chaque personne présumée responsable, les forces de l'ordre peuvent enregistrer jusqu'à 3 **facteurs comportementaux**.

Dans les **accidents mortels**, la **vitesse** excessive ou inadaptée et l'**alcool** restent les deux premiers facteurs cités (respectivement pour 29 % et 22 % des présumés responsables). L'**inattention**, les **stupéfiants** et les **malaises** sont cités chez respectivement 14 %, 13 % et 10 % des présumés responsables (PR). Les **manœuvres dangereuses** (dépassement dangereux, changement de file, non-respect des distances de sécurité) sont citées chez 11 % des PR, les **refus de priorité** chez 10 % des PR et les **contresens** chez 4 % des PR.

Facteurs d'accidents

humains

Les facteurs de risque	122
Les indicateurs clés de performance	123
Les présumés responsables (PR)	124
Les principaux facteurs des présumés responsables	126
La vitesse	128
L'alcool	130
Les stupéfiants	132
L'état de santé	134
Le défaut d'attention	136
Les équipements de protection individuelle	
La ceinture de sécurité	137
L'équipement du cycliste et de l'utilisateur d'EDPm	138
L'équipement en deux-roues motorisé	139
Les comportements déclarés des conducteurs	140
Les infractions	142
Le permis à points	144
Les condamnations	145
Défaut de permis, non-assurance et délits de fuite dans les accidents	146

véhicules

Les facteurs d'accidents liés aux véhicules	148
Ancienneté des véhicules	149
Les caractéristiques techniques des véhicules	150
Les accidents selon la motorisation	151

environnement

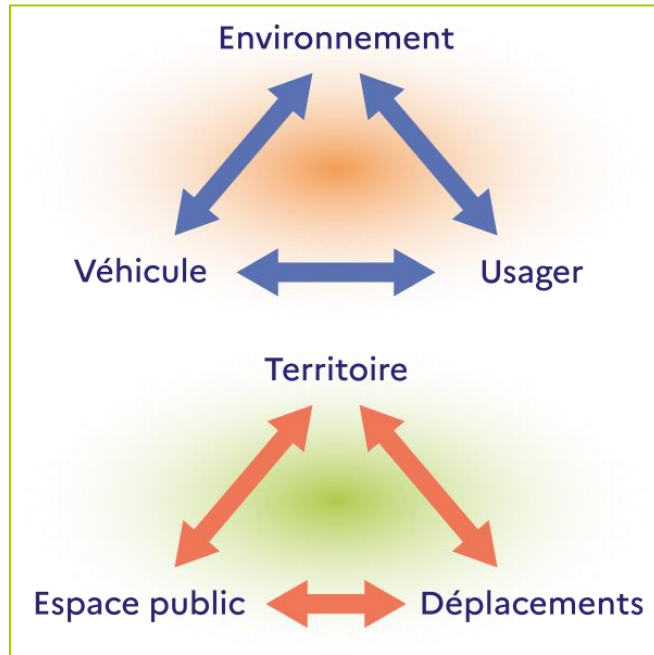
Les facteurs d'accidents liés aux lieux, à l'infrastructure et à l'environnement	152
Périodes de forte accidentalité	154
Les accidents selon les conditions météorologiques	155
Les facteurs d'accidents selon le réseau routier	
Les facteurs d'accidents sur les autoroutes	156
Les facteurs d'accidents sur les routes hors agglomération	158
Les facteurs d'accidents sur les voies en agglomération	160

Les facteurs de risque

En accord avec l'approche « Système sûr » (cf. pages 26-27), l'analyse des accidents en France part du principe que l'accident est la conjonction d'un nombre d'événements simultanés relevant de diverses politiques (éducation, mobilité, urbanisme, infrastructure, contrôle, justice, santé...).

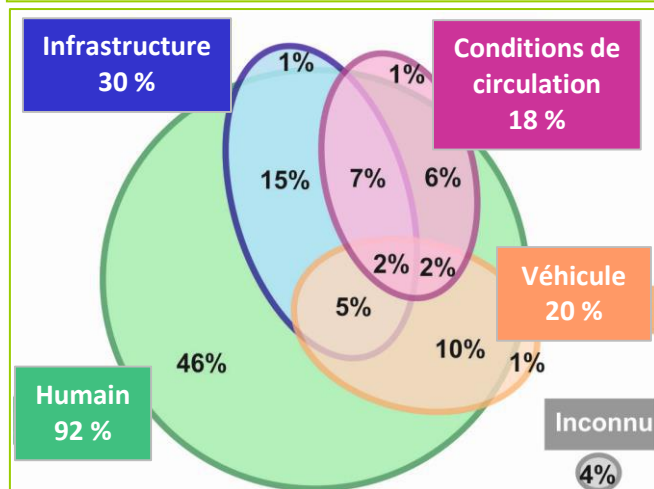
L'aspect multifactoriel de l'accident est central dans l'analyse des accidents.

Les composantes du système de représentation de l'accident



Source : Sécurité des aménagements en agglomération, guide méthodologique, CERTU, 2007.

Facteurs de causalité des accidents mortels 2015 (HVIC)



Source : FLAM, Cerema, 2019.

Légende HVIC : H = facteur humain ; V = facteur véhicule ; I = facteur infrastructure ; C = facteur conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiables.

Comprendre l'accident : la notion de système

Un accident de la route provoque au moins une victime nécessitant des soins médicaux, survient sur une voie ouverte à la circulation publique et implique au moins un véhicule. L'analyse de l'insécurité des déplacements fait appel à la notion de système, permettant de dépasser les approches causales et ainsi d'ouvrir des perspectives de court, moyen et long termes. La notion de système permet de représenter l'accident à travers un ensemble de trois composantes en interaction : le conducteur, son véhicule et l'environnement dans lequel il se déplace.

Cette représentation doit s'interpréter dans un sens beaucoup plus large. Plus précisément, il s'agit des interactions entre les usagers en déplacement, le territoire dans lequel se réalise ce déplacement, les infrastructures, supports de leurs déplacements et le cadre organisationnel du territoire au sens large.

À cette échelle, la notion de système amène en particulier à considérer que l'insécurité des déplacements ne résulte pas de simples « causes » que l'on pourrait attribuer par exemple aux formes du territoire, à la conception de l'espace public ou à l'infrastructure. Les problèmes se situent au niveau des interactions entre ces différents éléments dans la difficile adaptation mutuelle entre le territoire, la conception de l'espace public, les infrastructures et leur lisibilité pour l'utilisateur.

Comprendre l'accident : les facteurs d'accidents

En prenant ce cadre de référence, il est possible d'identifier des facteurs déclenchants ou contributifs qui participent au déroulement de l'accident. Ces facteurs correspondent à un élément (présence ou absence) ou à un état spécifique d'une composante du système Homme-Véhicule-Environnement (HVE) ayant joué un rôle dans la réalisation de l'accident et sans lequel l'accident n'aurait pas eu lieu ou sa probabilité de survenue aurait fortement diminué.

L'identification de ces facteurs s'appuie sur la reconstitution du déroulement séquentiel de l'accident : situation de conduite, d'accident, d'urgence et de choc. Les facteurs sont associés aux composantes du système de circulation HVE. Certaines de ces composantes peuvent être subdivisées en sous-familles : ainsi, le facteur Environnement peut se décomposer en distinguant les éléments relevant de l'Infrastructure de ceux relatifs aux Conditions de circulation (trafic, météo...), d'où l'appellation HVIC plutôt que HVE.

En France, l'étude FLAM sur les facteurs déclenchants des accidents mortels a conclu que le **facteur humain** est présent dans **92 %**, le facteur lié à **l'infrastructure** dans **30 %**, le facteur lié au **véhicule** dans **20 %** et celui lié aux **conditions de circulation** dans **18 %**.

Les indicateurs clés de performance

Vitesses moyennes pratiquées par les véhicules selon le réseau, le type et la période, France métropolitaine, 2024

Réseau	VT			PL		
	VMA (km/h)	Jour	Nuit	VMA (km/h)	Jour	Nuit
Autoroutes de liaison	130	114,0	114,7	90	81,8	82,9
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	80-90	77,7	80,6	80	74,0	77,7
Artères en centre-ville d'agglomération moyenne	50	43,7	48,4	50	41,3	50,8

Source : Observatoire des vitesses - Résultats de l'année 2024, ONISR, 2025.

Part des occupants de véhicules avec la ceinture de sécurité attachée selon le mode, le réseau, l'âge, la place dans le véhicule, France métropolitaine, 2024

Réseau	VT			VU (avant)
	Avant	Arrière		
		Adultes	Enfants	
Autoroutes de liaison	98,6 %	91,6 %	96,5 %	93,5 %
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	98,4 %			96,6 %
Grandes agglomérations	97,8 %	84,8 %	96,9 %	90,3 %

Source : Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2024, ONISR, 2025.

Part des usagers de deux-roues portant un casque selon le mode et le réseau, France métropolitaine, 2024

Réseau	2RM	Cyclistes
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	95,9 %	
Grandes agglomérations	100,0 %	46,3 %

Source : Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2024, ONISR, 2025.

Part des conducteurs utilisant un téléphone selon le mode et le réseau, France métropolitaine, 2024

Réseau	Cyclistes	VT	VU	PL
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération		8,3%	16,4%	12,2%
Grandes agglomérations*	19,2%	9,5%	20,4%	23,2%

*Oreillettes et kits main-libre compris

Source : Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2024, ONISR, 2025.

Résultats 2024 des indicateurs « Alcool », « Infrastructure » et « Sécurité du véhicule »

Alcool	Infrastructure	Véhicule*
% de conducteurs positifs	% de véh.km au-dessus du seuil de sécurité	Note moyenne EuroNCAP
3,09%	27,06%	4,55

*Parc roulant 2011-2024

Sources : ONISR, *Bilan des infractions de l'année 2024*, 2025 ; SDES, *Bilan des transports*, 2025 ; UTAC

Les KPIs (Key Performance Indicators) sont des indicateurs chiffrés permettant d'évaluer de façon objective la performance d'un système de sécurité routière à l'échelle d'un territoire. Ils font partie intégrante de l'approche « Système sûr » de la sécurité routière.

Dans le cadre du projet Trendline porté par la Commission européenne et coordonné par l'institut SWOV pour la période 2022-2025, 3 KPIs parmi les 8 suivants sont demandés à chacun des 25 pays européens participants¹ :

- **vitesse** ;
- **ceinture de sécurité** ;
- **équipement de protection** pour les deux-roues ;
- **alcool** ;
- **distraction** (utilisation du téléphone en conduite) ;
- **sécurité du véhicule** ;
- **qualité de l'infrastructure** ;
- **délai de prise en charge post-accident**.

Ces KPI soulignent la prédominance des facteurs humains (5 KPIs) et la présence des facteurs infrastructure (1 KPI) et véhicule (1 KPI) dans des proportions équivalentes à celles retrouvées dans les accidents (FLAM, 2015). Le dernier KPI complète l'approche systémique de la sécurité routière en ajoutant la prise en charge des victimes au triptyque usager-véhicule-environnement.

Le recueil des indicateurs

Les données concernant les indicateurs « Vitesse », « Ceinture de sécurité », « Equipement de protection », et « Distraction » sont toutes produites par l'ONISR dans le cadre de son observatoire des vitesses et des comportements, via le recueil automatique ou visuel des données deux fois par an sur le terrain².

L'indicateur « Alcool » correspond à la part de conducteurs contrôlés au-dessus du seuil légal par les forces de l'ordre.

L'indicateur « Sécurité du véhicule » est déterminé comme étant la « note étoile moyenne » donnée par Euro NCAP aux véhicules circulant³.

L'indicateur « Infrastructure » est la part de kilomètres parcourus par les véhicules sur des routes respectant un certain seuil de sécurité. Par approximation, les autoroutes sont considérées comme les seules routes respectant ce seuil⁴.

Enfin, l'indicateur de prise en charge post-accident correspond au délai moyen d'intervention des secours sur le lieu d'un accident (entre l'appel et l'arrivée des secours sur le site). Il n'est pas déterminé à l'heure actuelle mais pourrait bientôt l'être à l'aide des informations liées à l'e-Call.

¹ 25 des 27 Etats de l'Union européenne participent au projet (participants). L'Estonie et Malte participent en tant qu'observateurs, de même que la Suisse et la Norvège.

² Observatoire des comportements, Observatoire des vitesses - Résultats de l'année 2024, ONISR, 2025.

³ cf. La sécurité des véhicules, page 32.

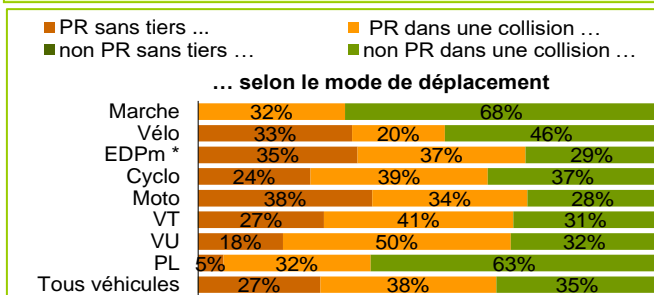
⁴ cf. La circulation routière, page 92.

Les présumés responsables (PR)

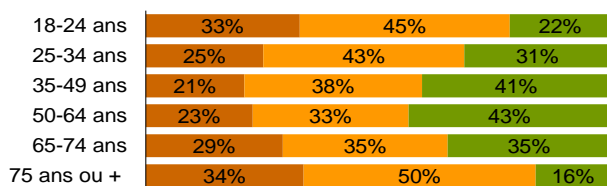
En 2024, parmi les 3 193 personnes décédées sur la route, 2 019 étaient responsables de leur accident. 37 % des personnes tuées, soit 1 174 personnes, l'ont été par la faute d'un autre usager impliqué dans l'accident.

Pour chaque accident corporel, la responsabilité présumée des personnes impliquées est évaluée lors de l'enquête réalisée par les forces de l'ordre et mentionnée dans les fiches BAAC.

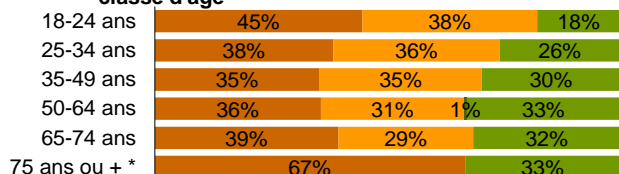
Part des conducteurs et piétons présumés responsables (PR) dans les accidents mortels...



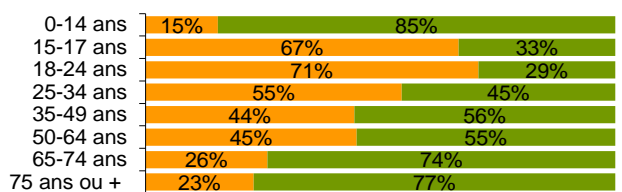
... parmi les conducteurs de véhicules de tourisme, selon la classe d'âge



... parmi les conducteurs de motos, selon la classe d'âge



... parmi les piétons, selon la classe d'âge



* : attention, faible effectif

Personnes tuées et présumés responsables (PR)

	Total	Hommes	Femmes	% Hommes
Tués	3 193	2 465	728	77%
Total PR	3 130	2 625	505	84%
PR morts	2 019	1 722	297	85%
PR vivants	1 111	903	208	81%
Pers. non PR tuées...	1 174	743	431	63%
par un PR vivant...	1 028	644	384	63%
Homme	834	522	312	63%
Femme	194	122	72	63%
par un PR mort...	126	83	43	66%
Homme	110	73	37	66%
Femme	16	10	6	63%
sans PR	20	16	4	80%

Lecture : 384 femmes sont tuées par un présumé responsable vivant

La sécurité routière en France - bilan de l'année 2024 - ONISR 2025

Les usagers de modes doux sont le moins souvent présumés responsables des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués : les piétons dans 32 % de leurs accidents mortels et les cyclistes dans 54 % (dont seulement 29 % chez les femmes). Une exception cependant pour les usagers d'EDPm qui sont PR de 71 % des accidents mortels (dont 88 % chez les femmes). En revanche les usagers de VU, de cyclomoteurs, de VT et de motocyclettes restent très souvent présumés responsables dans les accidents mortels où ils sont impliqués (respectivement 68 %, 63 %, 69 % et 72 %). Les conducteurs de poids lourds restent, parmi les véhicules carrossés, les moins présumés responsables d'accidents mortels avec 38 % dont 5 % seuls.

Conducteurs de VT

Les conducteurs de véhicule de tourisme de 50-64 ans sont les ceux qui ont la plus faible proportion de responsabilité présumée (57 %). A l'inverse, les conducteurs de 18 à 24 ans et de 75 ans ou plus sont le plus souvent présumés responsables, avec des taux dépassant 78 %.

Parmi les 18-24 ans, les 25-34 ans et les 35-49 ans, les femmes sont moins présumées responsables que les hommes (respectivement 63 %, 56 % et 50 % contre 83 %, 73 % et 64 %).

Motocyclistes

La responsabilité présumée des conducteurs de motocyclettes dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués varie moins avec l'âge que chez les automobilistes. Elle décroît de l'ordre de 15 points entre les classes d'âge les plus jeunes (18-24 ans) et les plus âgées (75 ans et plus). Quel que soit l'âge, les conductrices de motos sont moins souvent présumées responsables que les conducteurs de motos.

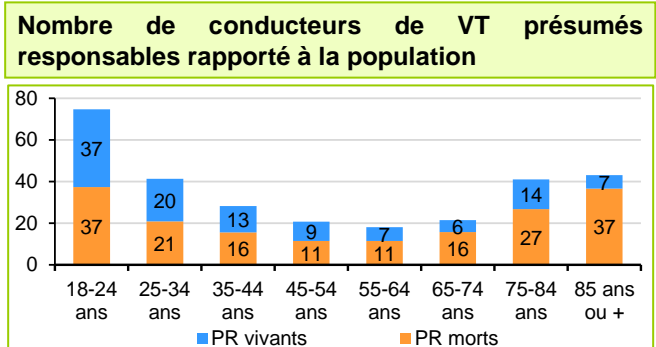
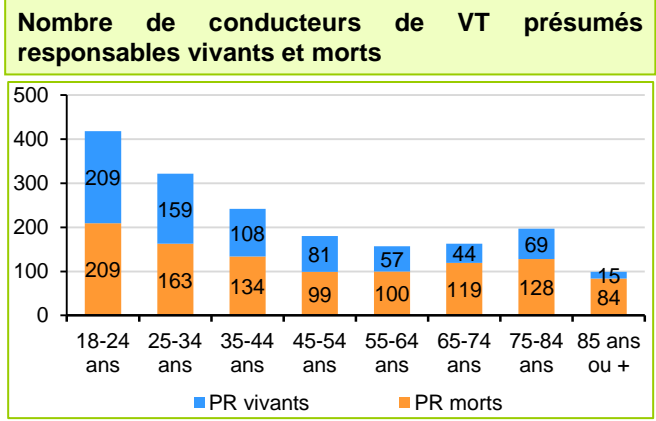
Piétons

La responsabilité du piéton est présumée dans 20 % des accidents corporels et 32 % des accidents mortels. Les piétons de 75 ans ou plus sont peu responsables d'accidents mortels (23 %). A contrario, les piétons de 15-24 ans sont responsables dans plus de la moitié des accidents mortels : 67 % pour les 14-17 ans et 71 % pour les 18-24 ans (dont 40 % seulement chez les femmes et 71 % pour les hommes).

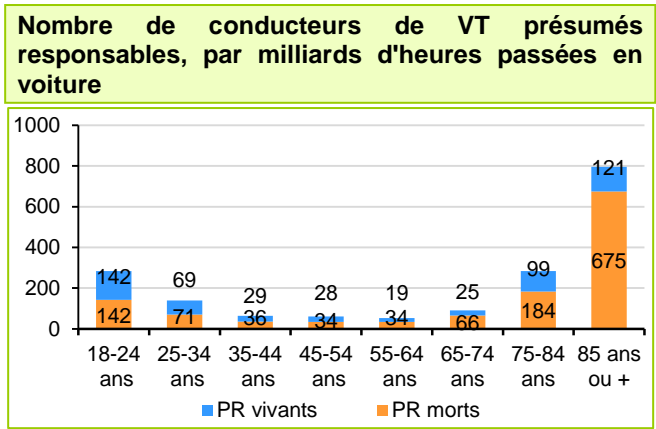
Les femmes sont souvent victimes

En 2024, 3 161 présumés responsables sont identifiés, dont 31 en fuite et dont le sexe n'est pas renseigné. Parmi les 728 femmes décédées dans un accident de la route, 297 étaient présumées responsables de l'accident, soit 41 % ; un taux qui monte à 70 % parmi les 1 722 hommes tués présumés responsables. 1 028 victimes non responsables sont tuées par un présumé responsable vivant, soit 32 %. Les femmes représentent 16 % des présumées responsables alors qu'elles représentent 37 % des victimes tuées par un présumé responsable.

Plus de la moitié des présumés responsables (PR) décèdent (64 %), mais presque un quart (22 %) est indemne après l'accident.



Source : BAAC 2024 ; Insee – population par âge, estimée au 1er janvier, traitements ONISR



Source : BAAC 2024 ; SDES – Enquête Mobilités des personnes 2019, traitements ONISR

84 % des auteurs présumés sont des hommes, 31 % sont âgés de 18 à 30 ans, 90 % sont de nationalité française. Les trois-quarts habitent le département de l'accident ; 62 % circulent sur une route départementale ; 58 % conduisent un véhicule de tourisme ; la moitié se déplace pour leurs loisirs.

Les conducteurs de VT présumés responsables

Le premier graphe montre que la part des présumés responsables qui décède augmente avec l'âge, alors même que le nombre de présumés responsables d'une classe d'âge diminue dans l'absolu, avec des conduites de moins en moins à risque. Les 18-24 ans présentent le nombre de PR le plus important, les 85 ans et plus, le plus faible.

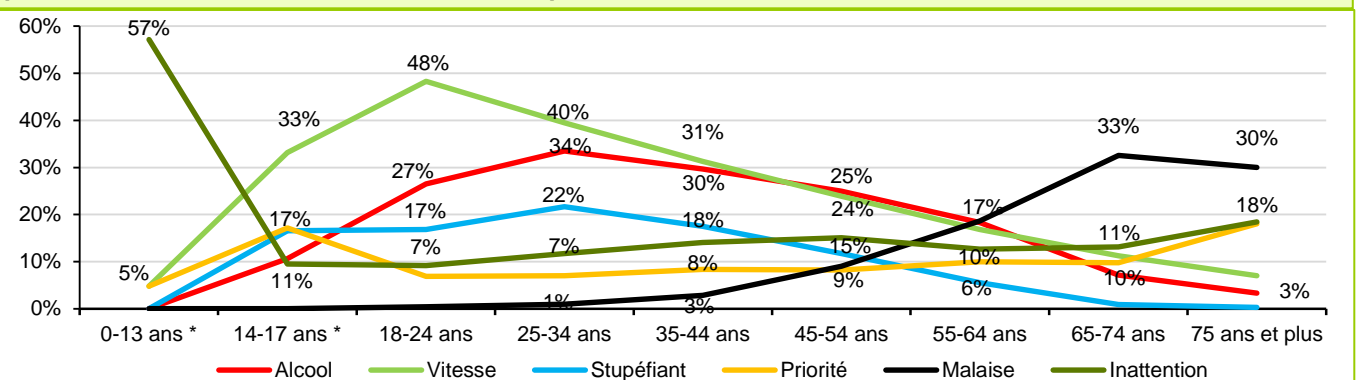
Parmi les présumés responsables rapportés à leur population, le ratio de PR qui décède est plus important chez les 18-24 ans et chez les 85 ans et plus. Le taux de survivants est beaucoup plus élevé pour les moins de 45 ans.

Enfin, rapporté au temps de conduite calculé à partir de l'Enquête Mobilité des Personnes de 2019 du SDES, les personnes âgées de 85 ans ou plus sont les plus à risque. Elles présentent un risque plus élevé que les jeunes de 18-24 ans et les 75-84 ans (respectivement 795 PR total par milliards d'heures passées en voiture contre 284). Le taux des PR survivants chez les 18-54 ans (entre 45 % et 50 %) est nettement plus important que celui des 85 ans ou plus (15 %).

Les facteurs d'accidents mortels

Le graphe ci-dessous est établi sur un effectif d'au moins 700 présumés responsables par classe d'âge (sauf pour les moins de 18 ans dont la responsabilité présumée reste exceptionnelle). La vitesse est le facteur principal d'accident mortel chez les présumés responsables de 18 à 44 ans. La part de ce facteur décroît avec l'âge. Chez les présumés responsables de 65 ans ou plus, on retrouve plus souvent le facteur « malaise », puis l'inattention et le non-respect des priorités.

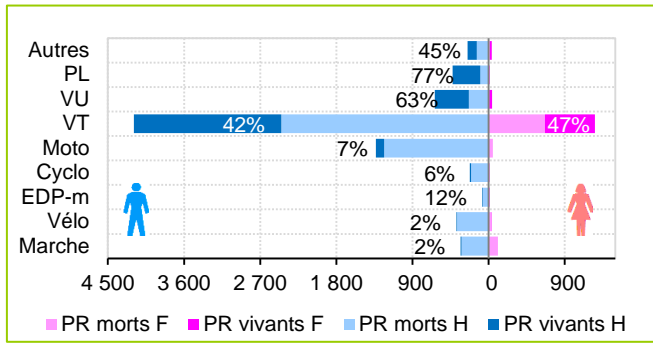
Facteurs d'accidents mortels selon l'âge des présumés responsables quel que soit le mode de déplacement pour les années 2022 à 2024 en France métropolitaine



* Les tranches d'âge suivies d'un astérisque ont des petits effectifs, il en ressort que leurs résultats sont à utiliser avec précaution.

Les principaux facteurs des présumés responsables

Répartition des présumés responsables vivants ou morts selon le sexe pour la période 2022-2024



Facteurs principaux d'accidents mortels des PR par sexe en 2024

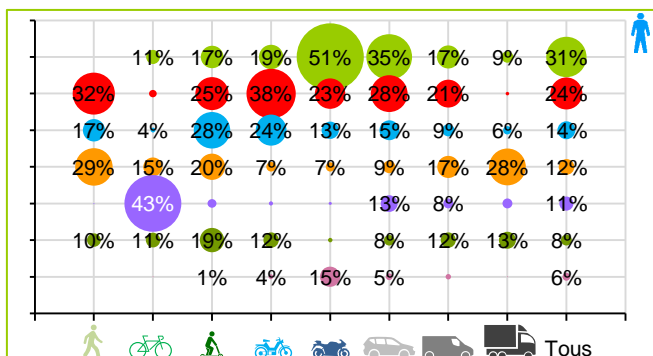
Facteurs identifiés dans un accident mortel	H	F	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	32%	17%	29%
Alcool	24%	9%	22%
Stupéfiant	14%	6%	13%
Inattention	13%	20%	14%
Malaise	11%	9%	10%
Priorité *	9%	15%	10%
Dépassement dangereux *	6%	5%	6%
Contresens *	4%	5%	4%
Somnolence -fatigue	3%	4%	3%
Changement de file *	4%	5%	4%
Eblouissement	2%	2%	2%
Non respect des distances de sécurité *	1%	1%	1%
Téléphone et distracteurs techno.	1%	1%	1%
Médicaments	1%	1%	1%
Autre cause	8%	10%	9%
Cause indéterminée	11%	17%	13%
Nombre de PR	2 625	505	3 161

* Au moins un facteur de non-respect des règles de circulation dans un accident mortel : 22 % PR hommes et 30 % PR femmes

Facteurs principaux d'accidents mortels des hommes PR selon l'âge (2022-2024)

Facteurs identifiés dans un accident mortel	18-34 ans	35-54 ans	55 ans et +
Vitesse excessive ou inadaptée	47%	31%	12%
Alcool	33%	29%	11%
Stupéfiant	21%	15%	3%
Inattention	10%	13%	13%
Malaise	1%	6%	28%
Priorité *	6%	7%	11%
Nombre de PR	2 924	2 164	2 333

Principaux facteurs des accidents mortels par mode de déplacement des hommes PR (2022-2024)



PR en EDP-m : faibles effectifs, à utiliser avec précaution

La sécurité routière en France - bilan de l'année 2024 - ONISR 2025

Le fichier BAAC comporte 9 072 accidents mortels pour la période 2022-2024. 9 489 personnes ont été identifiées comme présumées responsables (PR) par les forces de l'ordre, dont 83 % sont des hommes.

Surtout des hommes en voiture

Près de 4 200 PR (45 % des PR dont le sexe est connu) sont des hommes conducteurs de VT, plus de 1 300 PR (14 %) sont des hommes conducteurs de motos et plus de 600 PR (7 %) sont des hommes conducteurs de VU. Les femmes PR sont à 86 % des conductrices de VT (13 % de l'ensemble des PR).

La survie ou non du PR

Parmi ces PR, 6 013 sont morts dans l'accident dont 55 % dans un accident sans tiers. Les PR tués sont à 85 % des hommes. Leur part de survie est moins importante que celle des femmes : 35 % des PR hommes sont vivants contre 43 % des PR femmes.

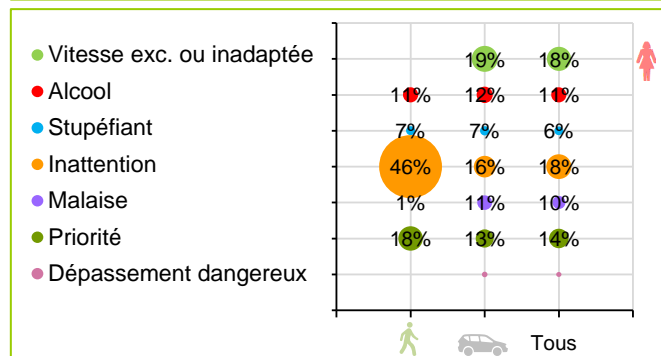
Quelle que soit la survie ou non des hommes présumés responsables, le facteur principal est la vitesse excessive ou inadaptée (32 %). Parmi ces PR hommes morts dans des accidents sans tiers, les autres facteurs principaux sont une alcoolémie supérieure au taux légal (32 % contre 27 % des hommes PR tués) et le malaise (23 % contre 16 % des hommes PR tués). Parmi les hommes PR vivants, la vitesse est le facteur principal dans une moindre mesure (26 %).

La vitesse, facteur masculin

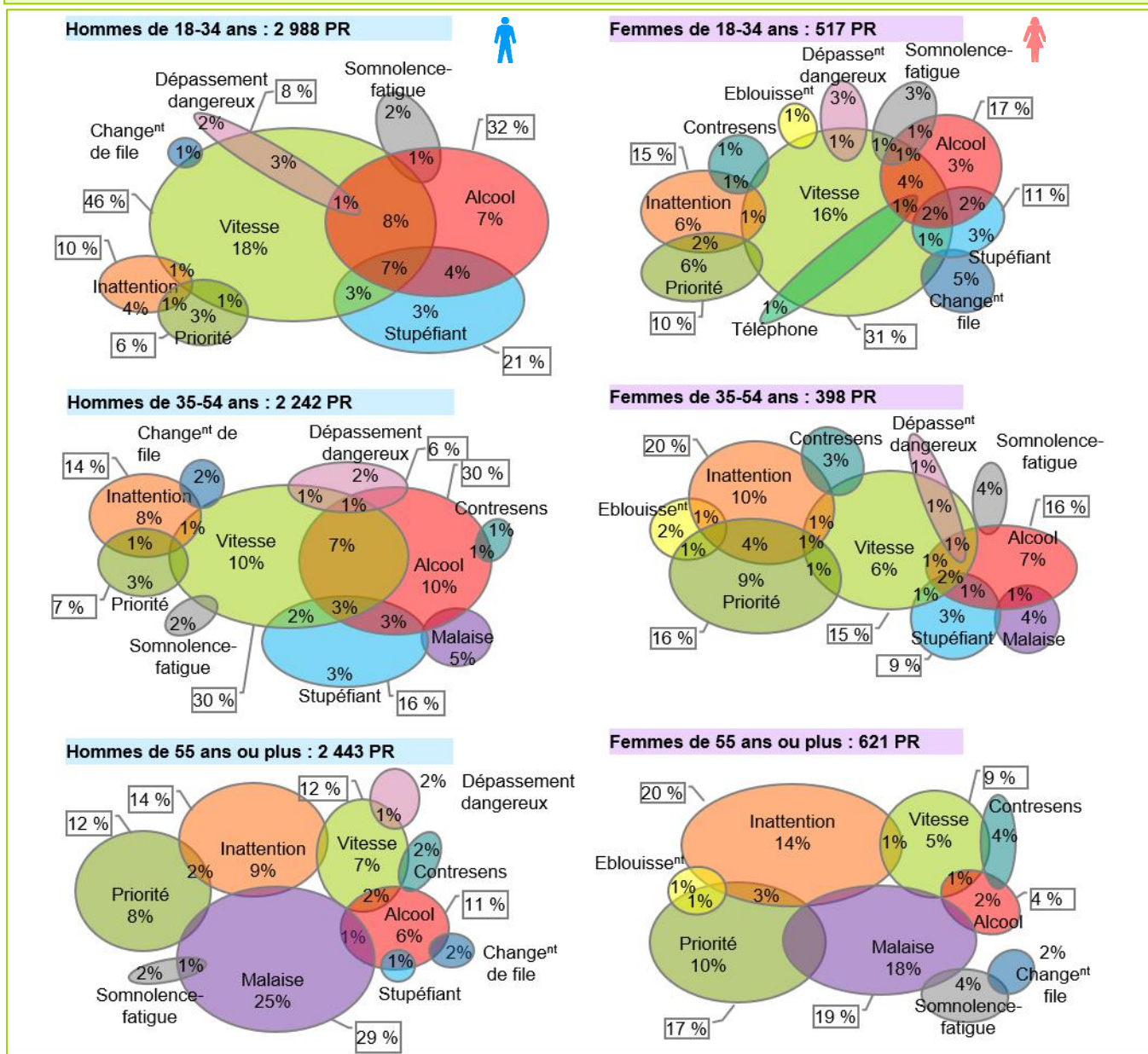
Chez les **hommes** présumés responsables d'accidents mortels, la **vitesse** est le principal facteur identifié, notamment parmi ceux en moto ou en VT, respectivement 51 % et 35 % des cas. **L'alcool** est facteur d'accident mortel pour 24 % des cas, surtout lorsque le PR est en cyclomoteur (38 % des cas), piéton (32 %) ou en VT (28 %). La conduite sous l'influence de **stupéfiants** est un facteur d'accidents mortels pour 14 % des cas.

Chez les **femmes** présumées responsables d'accidents mortels, **l'inattention** est le principal facteur identifié pour 20 % des cas (et jusqu'à 46 % parmi celles à pied). La **vitesse** est le deuxième facteur identifié (17 %) et le refus de **priorité**, présent dans 14 % des cas, complète le podium.

Principaux facteurs des accidents mortels par mode de déplacement des femmes PR (2022-2024)



Principaux facteurs dans les accidents mortels selon l'âge et le sexe du PR pour la période 2022-2024



Seules les principales combinaisons sont représentées.

Dans 46 % des accidents mortels où le PR est un **homme de 18-34 ans**, la vitesse excessive ou inadaptée est citée comme facteur, seul ou combiné avec d'autres. L'alcool est cité comme facteur dans 32 % des cas. Les facteurs « vitesse » et « alcool » sont associés dans 17 % des accidents mortels.

Dans les accidents mortels où le PR est un homme âgé de **35-54 ans**, les facteurs « vitesse » et « alcool » sont les principaux facteurs, individuellement ou associés à d'autres (30 %). Dans 12 % des accidents mortels, il y a au moins les deux facteurs « alcool » et « vitesse ».

Dans 29 % des accidents mortels où le PR est un homme **d'au moins 55 ans**, le facteur principal est le malaise ; dans 25 % des accidents mortels il en est le facteur unique.

Dans 31 % des accidents mortels où le PR est une **femme de 18-34 ans**, la vitesse excessive ou inadaptée est citée comme facteur, seul ou combiné avec d'autres. L'inattention est citée comme facteur dans 15 % des cas, dont dans 6 % des cas où il est l'unique facteur.

Dans les accidents mortels où le PR est une femme âgée de **35-54 ans**, les facteurs « inattention », « alcool » et « refus de priorité » sont les principaux facteurs, individuellement ou associés à d'autres (respectivement 20 %, 16 % et 16 %).

Dans les accidents mortels où le PR est une femme **d'au moins 55 ans**, le facteur « inattention » est le principal dans 20 % des accidents mortels, dans 14 % des accidents mortels il en est le facteur unique. Les facteurs « malaise » et « refus de priorité » sont les autres principaux facteurs, individuellement ou associées à d'autres (respectivement 19 % et 17 %).

La vitesse

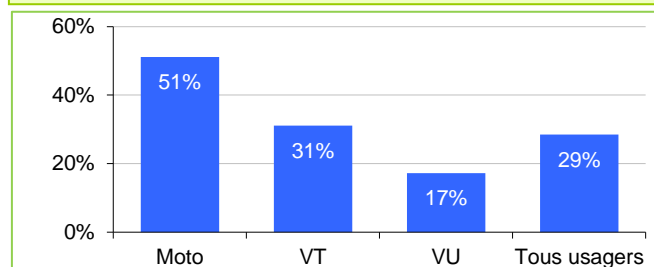
Les sanctions pour dépassement de la VMA en 2024

Dépassement de la VMA	Perte de points	Amende
Entre 1 et 19 km/h	0 pour excès entre 1 et 4 km/h	Si $VMA \leq 50 \text{ km/h}$ ou en agglo. : 135 €, ou 90 € si payée dans les 15 jours
	1 pour excès entre 5 et 19 km/h	Si $VMA > 50 \text{ km/h}$, hors agglo. : 68 €, ou 45 € si payée dans les 15 jours
De 20 à 29 km/h	2	135 €, ou 90 € si payée dans les 15 jours
De 30 à 39 km/h	3*	135 €, ou 90 €
De 40 à 49 km/h	4*	si payée dans les 15 jours
50 km/h ou plus	6*	jusqu'à 1500 €, et confiscation possible du véhicule
50 km/h ou plus avec récidive	6*	3750 €, peine de prison, et confiscation obligatoire du véhicule

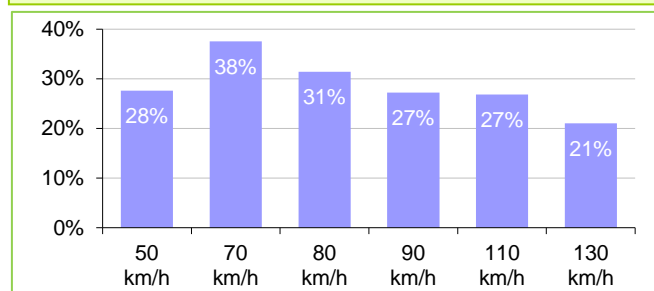
* Jusqu'à 3 ans de suspension du permis, obligation d'accomplir un stage de sensibilisation à la sécurité routière, interdiction de conduire certains véhicules pour 3 à 5 ans ou plus

La loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée le 23 décembre 2019, introduit la possibilité du relèvement à **90 km/h sur les routes bidirectionnelles hors agglomération** « pour les sections de routes hors agglomération relevant de [la] compétence [du] président du conseil départemental ou, lorsqu'il est l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale et ne comportant pas au moins 2 voies affectées à un même sens de circulation ».

Poids du facteur* vitesse dans les accidents mortels selon le mode de déplacement du PR (2022-2024)



Poids du facteur* vitesse dans les accidents mortels selon la vitesse maximale autorisée (2022-2024)



* Dans les fichiers BAAC, les forces de l'ordre ont la possibilité de mentionner de 1 à 3 facteurs par présumé responsable de l'accident.

Vitesse maximale autorisée¹

La vitesse maximale autorisée (VMA) en agglomération a été fixée à 60 km/h en 1954, puis 50 km/h en 1990. Hors agglomération, les limites ont été définies en 1973-1974 : 130 km/h sur autoroute, 110 km/h sur route à chaussées séparées et, 90 km/h sur les autres routes. Cette dernière valeur a été abaissée à 80 km/h le 1^{er} juillet 2018², sauf sur les sections de ces routes comportant au moins deux voies affectées à un même sens de circulation. Depuis décembre 2019, les conseils départementaux peuvent relever cette VMA sur certains tronçons (cf. encadré). Pour les conducteurs novices ou en cas de précipitations, les limites sont abaissées à 110 km/h sur autoroute, 100 km/h sur route à chaussées séparées et 80 km/h sur les sections repassées à 90 km/h. L'autorité de police (préfet, président du conseil départemental ou maire) peut abaisser la VMA pour des raisons de sécurité, ou la porter à 70 km/h en agglomération sous certaines conditions. L'article L2213-1-1 du Code général des collectivités territoriales autorise le maire à fixer une VMA inférieure à celle prévue par le Code de la route, pour des raisons de sécurité, de mobilité ou de protection de l'environnement.

La vitesse dans les accidents

La vitesse influe à la fois sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées, sur la genèse de l'accident et sur sa gravité lésionnelle. Malgré les progrès techniques, les véhicules ne sont pas conçus pour résister aux chocs à grande vitesse (au-delà de 55 km/h lors de l'impact). Les équipements, ceintures ou airbags, et l'absorption d'énergie par la déformation du véhicule, ne suffisent pas à protéger les organes internes du corps humain. La plupart des accidents mortels pour les occupants de véhicules de tourisme se produisent à des vitesses résiduelles (après freinage) comprises entre 40 et 80 km/h.

Les accidents mortels

Selon les informations relatives à la responsabilité présumée dans les accidents mortels dans le fichier BAAC³, sur la période 2022-2024, une « vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances » est en cause dans 29 % des accidents mortels (causes multiples). Ce facteur est plus fréquent chez les conducteurs de motocyclettes (51 %) que chez les conducteurs de véhicules de tourisme (31 %).

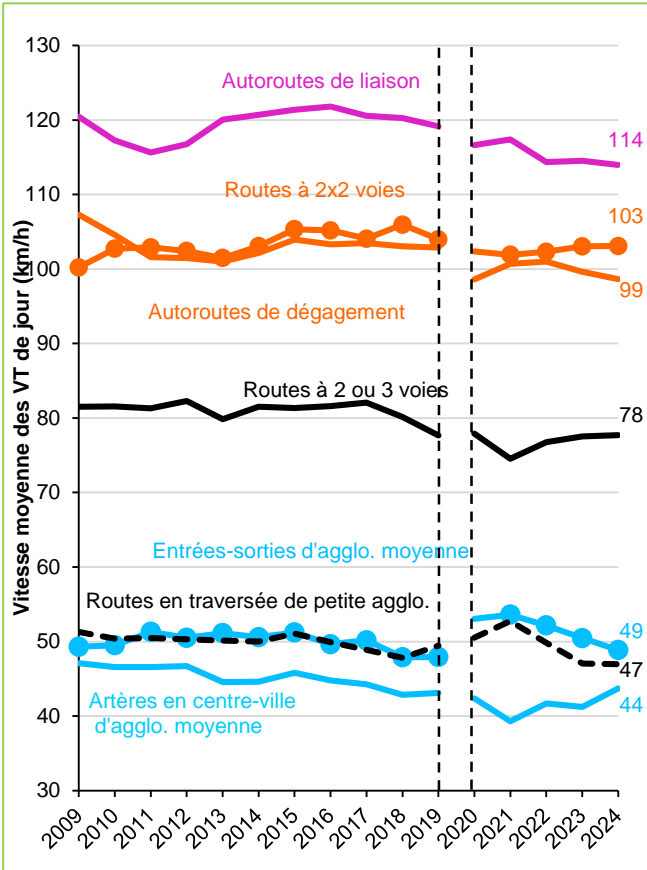
Le facteur est particulièrement marqué sur les sections de routes limitées à 70 km/h (38 %) et à 80 km/h (31%).

¹ Code de la route, articles R413-1 à R413-19.

² Décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules.

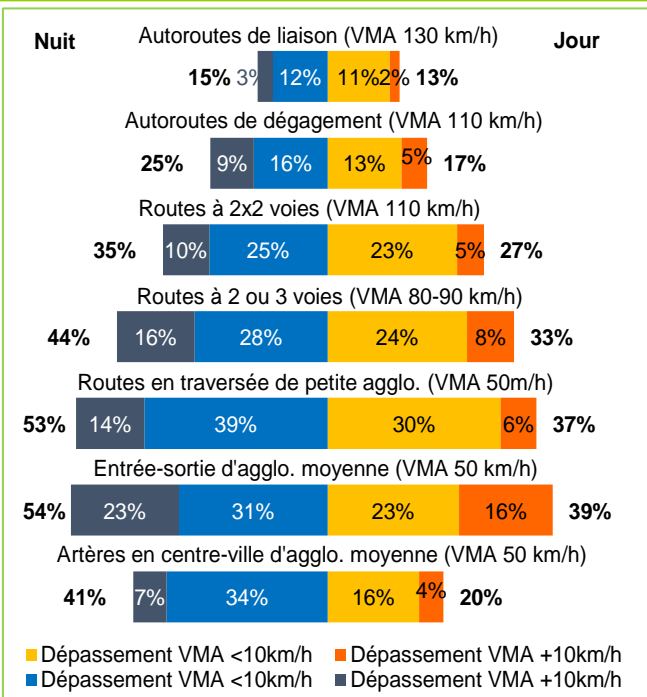
³ Fiche « Les présumés responsables », *Bilan 2024*, ONISR, 2025.

Vitesses moyennes pratiquées de jour par les véhicules de tourisme (VT), par réseau



Les observations des vitesses pratiquées en 2020 ont été perturbées par la pandémie et par le changement de méthodologie opéré, créant certaines ruptures dans les séries.

Taux de dépassement de la VMA et de la VMA + 10 km/h par les VT, de jour et de nuit



Source : Observatoire des vitesses 2024, ONISR 2025

Vitesses moyennes pratiquées

En 2024, les moyennes des vitesses de jour des véhicules de tourisme (VT) augmentent sur les artères en centre-ville d'agglomération (+2,5 km/h par rapport à 2023) et les routes bidirectionnelles hors agglomération (+0,2 km/h). A l'inverse, les autres réseaux affichent des baisses modérées, ou se stabilisent. Comparé à 2021, ces deux mêmes réseaux présentent les hausses les plus nettes (+ 4 km/h et + 3 km/h), tandis que les autres axes enregistrent des baisses marquées. Tous réseaux confondus, les vitesses sont plus élevées la nuit que le jour, et le week-end plutôt qu'en jours ouvrés. Certains réseaux présentent toutefois des vitesses nocturnes plus élevées en semaine, notamment ceux limités à 80 km/h et ceux situés en agglomération. Depuis la suppression, au 1^{er} janvier 2024, du retrait de point pour les excès de vitesse inférieurs à 5 km/h, un report des vitesses au-delà des seuils de limitation se manifeste. Celui-ci est particulièrement notable en milieu urbain pour les VT, tandis que chez les poids lourds, la hausse est marquée à la fois en agglomération et hors agglomération. Pour ces derniers, la prise en charge éventuelle de l'amende par l'employeur semble encourager des vitesses plus élevées, alors que la perte de points restait à la charge personnelle du conducteur.

Liens entre la VMA, les vitesses pratiquées et l'accidentalité

Selon l'OCDE, une réduction de 10 km/h de la VMA entraîne généralement une baisse de 2 à 5 km/h des vitesses pratiquées, selon les actions de communication et de contrôle¹. Les études montrent une relation exponentielle entre vitesses pratiquées et accidents, liée à la dynamique du véhicule, à l'énergie dégagée lors du choc, et à la difficulté accrue du conducteur à faire face en cas de perte de contrôle².

Les chercheurs Nilsson et Elvik ont modélisé l'évolution du nombre d'accidents en fonction de la variation de la vitesse moyenne pratiquée, si tous les autres facteurs ne varient pas. A partir d'une méta-analyse incluant 115 études internationales, Elvik a conclu que pour une diminution de la vitesse moyenne de 1 %, la baisse de la mortalité serait de 4,6 % sur les routes hors agglomération et les autoroutes, et de 3 % en agglomération³.

En France, la mise en œuvre du contrôle automatisé a permis de baisser les vitesses moyennes pratiquées par les VT sur les routes limitées à 90 km/h (92 km/h en 2002 à 85 km/h en 2005). Sur la même période, la mortalité sur les routes bidirectionnelles hors agglomération a diminué de 37 %. Ainsi, pour 1 % de baisse de la vitesse, la mortalité a baissé de 4,9 %, ce qui confirme les résultats d'Elvik.

¹ International Transport Forum (OCDE), *Speed and Crash risk*, 2018.
² World Health Organization, *Speed management*, 2023
³ Elvik R., *The Power Model of the relationship between speed and road safety: update and new analyses*, TØI Report 1034/2009, Institute of Transport Economics TØI, Oslo, 2009.

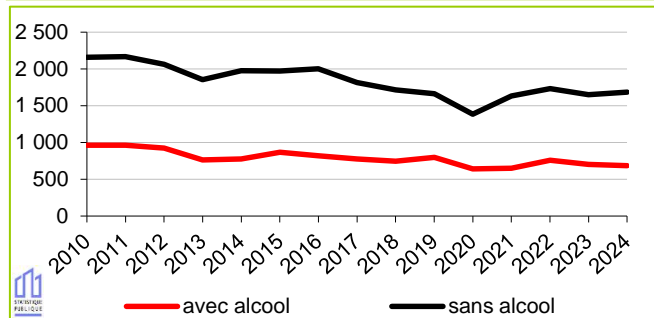
L'alcool

Dans 29 % des décès, un conducteur est alcoolisé. Cette part s'élève à 48 % la nuit.

Evolution moyenne annuelle*	2023 à 2024	2019 à 2024	2010 à 2019
Tués dans acc avec alcool	- 2,6 %	- 3,1 %	- 2,1 %
Tués dans acc sans alcool	+ 2,1 %	+ 0,3 %	- 2,9 %
Tous tués	+ 0,8 %	- 0,4 %	- 2,3 %

* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident avec alcool a diminué en moyenne de - 2,1 % par an.

Évolution du nombre de personnes tuées par an dans un accident avec ou sans alcool



Nombre de personnes tuées dans les accidents...

	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
avec alcool	963	799	642	652	759	702	684
sans alcool	2 160	1 665	1 387	1 633	1 731	1 652	1 686
Total taux d'alcool connu	3 123	2 464	2 029	2 285	2 490	2 354	2 370
Ensemble de la mortalité	3 992	3 244	2 541	2 944	3 267	3 167	3 193

Part de mortalité des accidents avec alcool...

	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
parmi les accidents au taux d'alcool connu	31 %	32 %	32 %	29 %	30 %	30 %	29 %
parmi l'ensemble des accidents mortels	24 %	25 %	25 %	22 %	23 %	22 %	21 %

Lecture : en 2024, 2 370 personnes ont été tuées dans un accident où l'alcoolémie était connue. Parmi elles, 684 l'ont été dans un accident avec alcool. $684/2370 = 29\%$.

Parmi l'ensemble des 3 193 personnes tuées en 2024, les 684 qui l'ont été dans un accident avec alcool en représentant : $684/3193 = 21\%$

Évolution des niveaux d'usage d'alcool parmi les adultes âgés de 18 à 75 ans entre 2017 et 2023 et structure par sexe en 2023

Niveaux d'usage d'alcool	2017	2021	2023	Évolution 2021-2023	Homme 2023	Femme 2023
Expérimentation	94,6%	94,9%	94,3%	-1%	95,3%	94,3%
Dans l'année	86,5%	85,0%	82,5%	-3%	85,1%	80,0%
Hebdomadaire	40,0%	39,0%	37,0%	-5%	47,2%	27,3%
Quotidien	10,6%	8,0%	7,0%	-13%	10,4%	3,8%
API* dans le mois	16,2%	16,5%	14,9%	-10%	22,1%	8,1%
API* dans la semaine	4,6%	4,7%	4,5%	-4%	7,3%	2,0%

Lecture : 16,2% des adultes ont déclaré avoir eu une *alcoolisation ponctuelle importante (API) au moins une fois dans le mois en 2017. Source : OFDT « Baromètres de Santé publique France 2017-2021, Enquête EROPP 2023 ».

Les Français de plus de 15 ans ont consommé en 2019 en moyenne 11,3 litres d'alcool pur par personne (18,0 L pour les hommes, 5,1 L pour les femmes) ; la France est le 16^e pays le plus consommateur au Monde. Les Italiens ont consommé 8 L (hommes 12,7 L / femmes 3,5 L).

Source : OMS « Statistiques mondiales de la santé 2022 ».

En 2024, 81 % des accidents corporels du fichier BAAC (74 % pour les mortels) disposent de l'information alcool. Les analyses sont donc réalisées sur les accidents où l'alcoolémie est connue, en distinguant :

- **les accidents avec alcool** : au moins un conducteur impliqué a une alcoolémie illégale ;
- **les accidents sans alcool** : tous les conducteurs ont une alcoolémie renseignée et légale ;
- **les accidents avec alcoolémie inconnue** : aucun conducteur impliqué n'a une alcoolémie illégale, mais au moins un conducteur à l'alcoolémie non connue.

Le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié en moyenne par 18 chez les conducteurs alcoolisés, avec un effet-dose marqué. Selon les résultats de ActuSAM¹, le risque est multiplié :

- par 6,4 entre 0,5 et 0,8 g/l,
- par 8,3 entre 0,8 et 1,2 g/l,
- par 24,4 entre 1,2 et 2 g/l,
- jusqu'à 44,4 au-delà de 2 g/l.

En 2024, 684 usagers ont été tués dans un accident avec alcool² (dont 479 conducteurs alcoolisés : 451 hommes et 28 femmes). Ces usagers représentent **29 % des tués** dans les accidents avec alcool connu. En extrapolant ce pourcentage sur l'ensemble des accidents, on estime que **922 individus (dont 678 conducteurs alcoolisés) ont été tués en 2024 dans un accident avec alcool** (1 052 individus en 2019).

Chez les présumés responsables d'accidents mortels (PR), l'alcool est un facteur souvent associé à la vitesse et/ou aux stupéfiants. 32 % des hommes de 18 à 34 ans PR étaient alcoolisés ; parmi eux, la moitié roulait trop vite et 1/3 avait consommé des stupéfiants (voir p.127).

Conduite sous influence

886 personnes ont été tuées dans un accident impliquant au moins un conducteur sous l'emprise d'une substance psychoactive (alcool ou stupéfiants), soit **39 % des personnes tuées** dans un accident avec alcool ou stupéfiants connus. En extrapolant ce pourcentage sur l'ensemble des accidents, il est estimé que **1 243 personnes ont été tuées en 2024 dans un accident impliquant au moins un conducteur sous l'influence** de substances (dont 866 étaient le conducteur sous influence), contre 1 442 en 2019 :

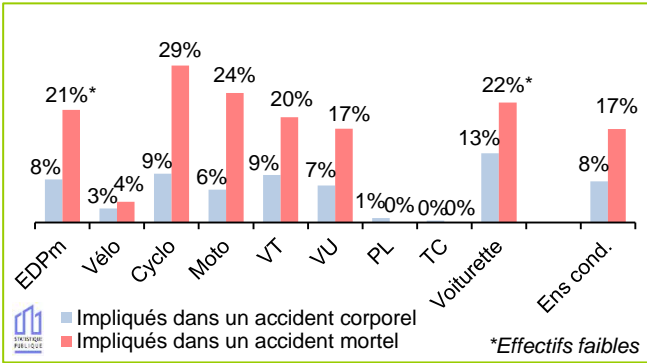
- 50 % des conducteurs impliqués (avec alcool et stupéfiants connus) sont uniquement alcoolisés ;
- 23 % sont sous l'emprise seule de stupéfiants ;
- 27 % cumulent les deux.

Selon l'âge, la part de l'alcool seul varie de 41 % pour les 25-34 ans à 69 % pour les 55-64 ans. À l'inverse, la part des conducteurs cumulant les deux passe de 39 % pour les 25-34 ans à 14 % pour les 55-64 ans.

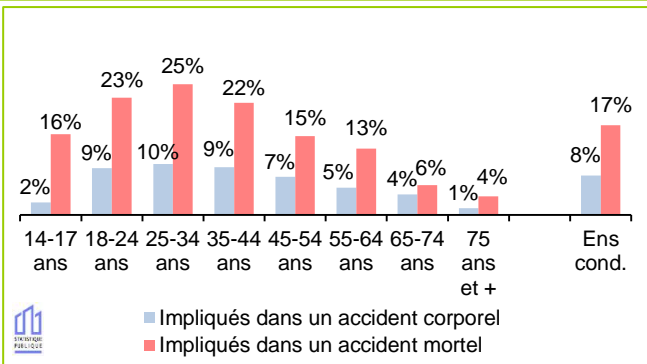
¹ Jean-Louis MARTIN *et al.*, Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM - Stupéfiants et Accidents Mortels (ActuSAM), DSR/Ifsttar n° 2200868646, Rapport final, octobre 2016.

² Un conducteur est considéré ici comme alcoolisé si son taux est supérieur à 0,5 g/l de sang. Le fichier BAAC ne permet pas d'étudier pour l'instant le cas spécifique (0,2 g/l de sang) des conducteurs en « permis probatoire » et des conducteurs de car et de bus.

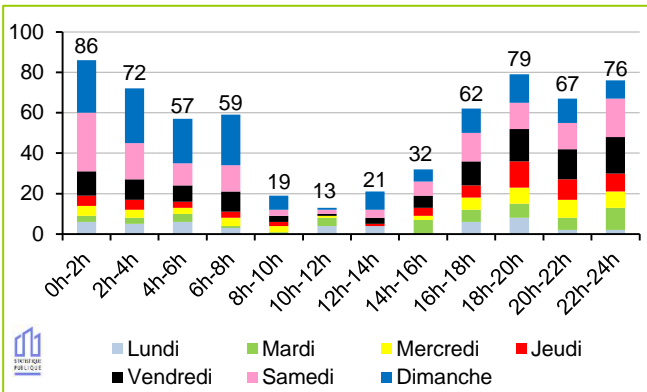
Part de conducteurs alcoolisés parmi ceux au taux d'alcool connu, selon le mode de déplacement



Part de conducteurs alcoolisés parmi ceux au taux d'alcool connu, selon la tranche d'âge



Répartition des accidents mortels avec alcool selon le jour et l'heure



Part des conducteurs/piétons alcoolisés parmi les impliqués testés du même âge dans un accident mortel selon le mode de déplacement

	piéton	EDPm	vélo	cyclo	moto	VT
14-17 ans	*	*	**		*	*
18-24 ans	*	*	*			
25-34 ans	*	*	*	*		
35-44 ans	*	*	*	*		
45-54 ans	*	*	*	*		
55-64 ans	**	**	*	*		
65-74 ans	**	**	*	*		
75 ans et +	**	**	**	**	*	

Part tous âges, tous modes : 17%

Lecture : parmi les conducteurs motocyclistes de 25 à 34 ans impliqués dans un accident mortel avec alcool connu, entre 20 et 29 % sont positifs à l'alcool.

* Effectifs faibles = taux d'alcool connu pour moins de 20 personnes.
** Effectifs nuls.

Conducteurs alcoolisés

Dans les accidents mortels, 17 % de l'ensemble des conducteurs contrôlés est alcoolisé (20 % des conducteurs hommes et 6 % des conductrices). Ce pourcentage varie selon le mode de déplacement : il est de 29 % pour les cyclomotoristes et nul pour les conducteurs de PL ou de TC.

Les conducteurs alcoolisés sont :

- à 67 % des conducteurs de VT, à 17 % des motocyclistes et à 8 % des conducteurs de VU,
- à 94 % des hommes,
- à 26 % âgés de 25 à 34 ans, à 23 % âgés de 18 à 24 ans et à 21 % âgés de 35 à 44 ans,
- à 28 % des ouvriers et à 26 % des professions intermédiaires et employés.

Parmi les 25-34 ans, un quart des conducteurs contrôlés dans les accidents mortels sont alcoolisés.

Dans les accidents mortels, 58 % des conducteurs alcoolisés ont un taux supérieur ou égal à 1,5 g/L.

Victimes des accidents avec alcool

En 2024, 84 % des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé sont soit le conducteur lui-même (70 %) soit un passager de son véhicule (14 %).

Les accidents mortels avec alcool sont dans 59 % des cas sans tiers contre 31 % pour les accidents sans alcool.

Parmi les usagers dont le port de la ceinture est connu, 36 % des conducteurs de VT tués alcoolisés ne la portaient pas (90 % d'hommes), contre 12 % des conducteurs de VT tués non alcoolisés.

La nuit et le week-end

71 % des accidents mortels avec alcool ont lieu de nuit (contre un tiers pour les accidents sans alcool). La nuit, l'alcool est présent dans 48 % des accidents mortels (et 62 % les nuits de week-end), contre 15 % de jour. Les week-ends regroupent la moitié des accidents mortels avec alcool, de nuit (51 %) ou de jour (45 %). Du lundi au vendredi, 54 % des accidents mortels avec alcool se produisent entre 17 h et 1 h du matin. Le week-end (du vendredi soir au dimanche soir 19 h), la période la plus accidentogène s'étale de 16 h à 8 h et concentre 88 % des accidents mortels avec alcool.

Focus sur les piétons alcoolisés

L'alcoolémie des piétons tués est connue pour 55 % d'entre eux (250 personnes). Parmi eux, 52 piétons ont une alcoolémie supérieure ou égale à 0,5 g/L (2 g/L pour 21 d'entre eux). Parmi les 52 piétons alcoolisés tués, 20 étaient sous l'emprise de stupéfiants, 32 se trouvaient sur une route hors agglomération (soit 62 % contre 15 % pour les piétons non alcoolisés) et 37 étaient présumés responsables. 43 % des piétons tués âgés de 18 à 44 ans étaient alcoolisés contre 4 % des 75 ans et plus.

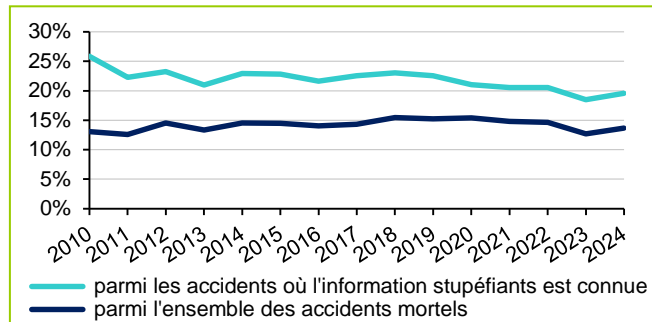
Les stupéfiants

Dans 20 % des accidents mortels, un conducteur est positif aux stupéfiants. Cette part atteint 31 % la nuit au cours du week-end.

Evolution moyenne annuelle*	2023 à 2024	2019 à 2024	2010 à 2019
Tués dans acc avec stup.	+ 8,5 %	- 2,5 %	- 0,6 %
Tués dans acc sans stup.	+ 1,2 %	+ 1,1 %	+ 1,4 %
Tous tués	+ 0,8 %	- 0,3 %	- 2,3 %

* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident avec stupéfiant a diminué en moyenne de 0,6 % par an.

Évolution de la proportion de personnes tuées dans un accident avec stupéfiants



Nombre de personnes tuées dans les accidents...

	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
avec stupéfiants	522	494	391	436	478	402	436
sans stupéfiants	1 494	1 697	1 469	1 687	1 847	1 772	1 794
Total info. stupéfiants connue	2 016	2 191	1 860	2 123	2 325	2 174	2 230
Ensemble de la mortalité	3 992	3 244	2 541	2 944	3 267	3 167	3 193

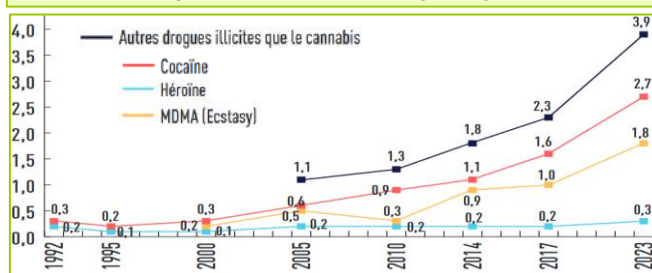
Part de la mortalité dans les accidents avec stupéfiants...

	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
parmi les accidents où l'information stupéfiants est connue	26 %	23 %	21 %	21 %	21 %	18 %	20 %
parmi l'ensemble des accidents mortels	13 %	15 %	15 %	15 %	15 %	13 %	14 %

Lecture : en 2024, 2 230 personnes ont été tuées dans un accident où l'information sur la consommation de stupéfiants était connue. Parmi elles, 436 l'ont été dans un accident avec présence de stupéfiants. 436/2230 = 20 %.

Parmi l'ensemble des 3 193 personnes tuées en 2024, les 436 qui l'ont été dans un accident avec présence de stupéfiants en représentent : 436/3193 = 14 %.

Evolution de l'usage au cours des 12 derniers mois des principales drogues illicites hors cannabis entre 1992 et 2023 parmi les 18-64 ans (en %)



Autres drogues illicites : cocaïne en poudre, crack (cocaïne base ou fumée), MDMA (ecstasy) ; champignons hallucinogènes, LSD, amphétamines, héroïne.

Source : Tendances Les niveaux d'usage des drogues illicites en France en 2023, OFDT 2024

Un conducteur testé positif au cannabis **multiplie par 1,65 son risque d'être responsable** d'un accident mortel¹, et **par 29 s'il est aussi alcoolisé**. Le cannabis est le produit stupéfiant illicite (hors usage médical) le plus souvent détecté chez les personnes impliquées dans les accidents mortels et positives aux stupéfiants. On estime que 4 % d'accidents mortels seraient évités si aucun conducteur n'avait été positif au cannabis.

En 2024, 436 usagers de la route ont été tués dans un accident avec stupéfiants (dont 262 étaient le conducteur positif aux stupéfiants : 244 hommes et 18 femmes). Ces usagers représentent **20 % des personnes tuées** dans les accidents mortels dont le résultat du test est connu. En extrapolant ce pourcentage sur l'ensemble des accidents, il est estimé **que 624 personnes ont été tuées en 2024 dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants**, contre 731 en 2019. Dans 3 cas sur 5, le tué était le conducteur positif aux stupéfiants, soit 387 conducteurs estimés.

Chez les présumés responsables d'accidents mortels (PR), le facteur stupéfiant est souvent associé à la vitesse et/ou à l'alcool. 21 % des hommes de 18 à 34 ans et PR étaient positifs stupéfiants ; parmi eux, 1 sur 2 roulait trop vite, 1 sur 2 étaient alcoolisés (1 sur 3 allait trop vite et circulait alcoolisé - voir page 127).

Stupéfiants et alcool

Parmi les 415 conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel en 2024, **218 présentent également une alcoolémie illégale (53 %)**. Ce ratio est de 57 % pour les motocyclistes, 56 % pour les automobilistes et 46 % pour les cyclomotoristes.

Dans les accidents mortels, la part de conducteurs alcoolisés parmi ceux positifs aux stupéfiants est de :

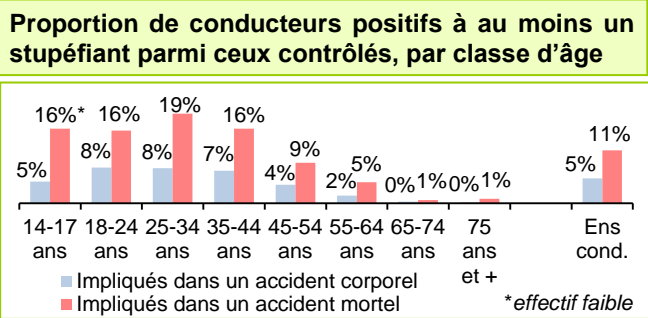
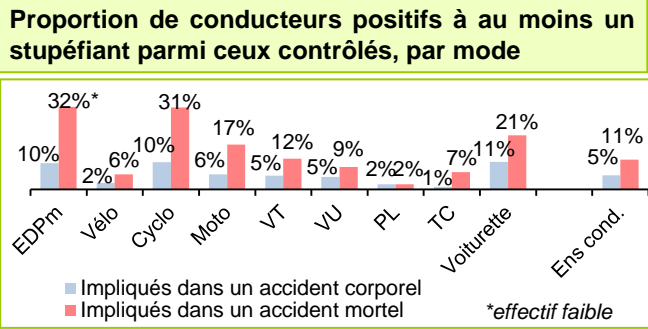
- 64 % pour les conducteurs âgés de 25 à 34 ans ;
- 59 % pour les conducteurs âgés de 45 à 54 ans ;
- 49 % pour les conducteurs âgés de 18 à 24 ans.

Parmi les conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents mortels avec résultat stupéfiant connu, un tiers sont aussi positifs à au moins un stupéfiant.

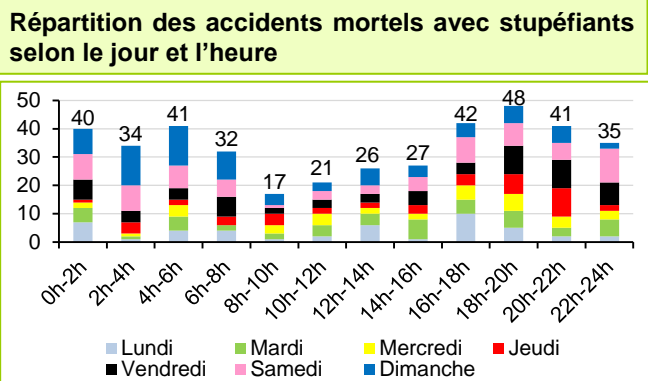
En 2024, 57 % des accidents non mortels et 70 % des accidents mortels du fichier BAAC disposent de l'information stupéfiants (50 % en 2010). Les analyses sont donc réalisées sur les accidents mortels en distinguant :

- les **accidents avec stupéfiants** : ceux où au moins un conducteur impliqué a été contrôlé positif,
- les **accidents sans stupéfiant** : ceux où tous les conducteurs impliqués ont été contrôlés négatifs aux stupéfiants,
- les **accidents où l'information « stupéfiants » est non connue** : ceux sans conducteur positif mais avec au moins un conducteur non contrôlé ou au résultat de test non connu.

¹ Jean-Louis MARTIN et al., Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM - Stupéfiants et Accidents Mortels (ActuSAM), DSR/Ifsttar n° 2200868646, Rapport final, octobre 2016.



Lecture : parmi les conducteurs âgés de 25 à 34 ans impliqués dans un accident mortel et testés, 18 % sont positifs à au moins un stupéfiant.



Proportion d'accidents avec conducteur positif aux stupéfiants parmi les accidents mortels renseignés

	Jours ouvrés	Week-end	Ensemble
Jour	13 %	16 %	14 %
Nuit	24 %	31 %	27 %
Ensemble	17 %	24 %	19 %

Exemple de lecture : le week-end, la nuit, dans 31 % des accidents mortels, au moins un conducteur est contrôlé positif aux stupéfiants.

Usage de drogues parmi les 18-64 ans (en %)

Consommation ces 12 derniers mois	2017	2023							
		18-64 ans	18-64 ans	H	F	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans
Cannabis	11,0	10,8	14,5	7,2	22,9	16,0	10,8	6,2	3,3
Autres drogues illicites	2,3	3,9	5,2	2,6	6,6	7,3	4,9	1,7	0,6
Cocaïne	1,6	2,7	3,9	1,6	3,0	5,4	4,0	1,2	0,5
MDMA (ecstasy)	1,0	1,8	2,4	1,3	3,9	3,8	1,9	0,6	0,0
Champignons halluc.	0,3	0,9	1,4	0,5	2,4	1,6	1,0	0,2	0,0
LSD	0,4	0,6	1,0	0,3	1,8	1,4	0,4	0,2	0,0
Amphétamines	0,3	0,6	0,6	0,5	1,2	1,1	0,7	0,0	0,1
Héroïne	0,2	0,3	0,4	0,2	0,4	0,0	0,9	0,0	0,1
Crack	0,2	0,3	0,5	0,2	0,3	0,2	1,0	0,1	0,0
Kétamine		0,6	0,8	0,4	1,5	1,3	0,3	0,1	0,2
3MMC		0,3	0,4	0,1	0,5	0,7	0,1	0,1	0,0
GHB/GBL		0,1	0,2	0,0	0,3	0,2	0,0	0,0	0,1
Poppers	1,5	3,8	4,6	3,1	13,7	6,1	2,0	0,9	0,3
Protoxyde d'azote		0,8	1,2	0,5	3,1	1,3	0,3	0,2	0,1

Rouge, bleu : signalent respectivement une hausse ou une baisse statistiquement significative entre 2017 et 2023.

Source : Tendances Les niveaux d'usage des drogues illicites en France en 2023, OFDT 2024

Conducteurs positifs à au moins un produit stupéfiant

Dans les accidents mortels, 11 % des conducteurs contrôlés sont positifs aux stupéfiants (13 % en 2019). Cette proportion varie selon le sexe (13 % des conducteurs hommes et 5 % des conductrices) et selon le mode de transport : elle est de 31 % pour les cyclomotoristes, 17 % pour les motocyclistes, 12 % pour les automobilistes.

Les conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants dans les accidents mortels sont :

- à 61 % des conducteurs de véhicule de tourisme et à 19 % des conducteurs de motocyclette ;
- à 92 % des hommes ;
- à 31 % âgés de 25 à 34 ans, à 24 % de 18 à 24 ans et à 23 % de 35 à 44 ans.

Parmi les 25-34 ans, 19 % des conducteurs contrôlés dans les accidents mortels sont positifs. Cette proportion est de 16 % pour les 18-24 ans et les 35-44 ans puis baisse fortement à partir de 45 ans (7 % pour les 45-64 ans).

En 2024, dans les accidents mortels où l'information sur la nature des stupéfiants est connue, **20 % sont positifs à plusieurs produits, 63 % au cannabis seul** et 17 % sont positifs à un seul produit qui n'est pas le cannabis.

L'heure, la nuit et le type de jour

Parmi les accidents mortels avec stupéfiants, 60 % ont lieu la nuit (contre 39 % pour les accidents sans stupéfiants). Les week-ends regroupent 40 % des accidents mortels avec stupéfiants (46 % des accidents de nuit).

La nuit, les stupéfiants sont détectés dans 27 % des accidents mortels (31 % les nuits de week-end). De jour, les stupéfiants sont présents deux fois moins souvent (14 % des accidents mortels).

Les accidents mortels avec stupéfiants sont également plus souvent présents le week-end que les jours ouvrés (24 % contre 17 %), avec des pics marqués de minuit à 8h00 et de 16h00 à minuit le vendredi, le samedi et le dimanche.

Focus sur les piétons ayant consommé des stupéfiants

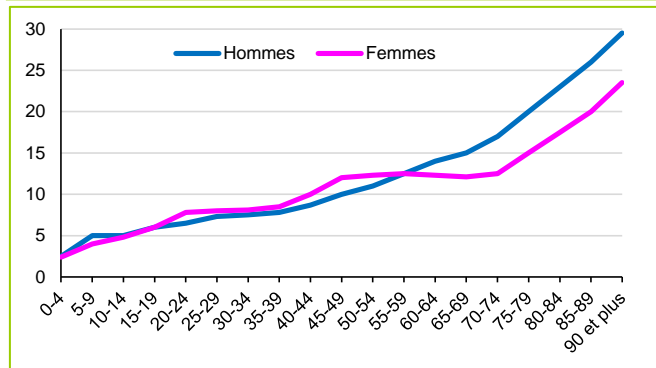
En 2024, un résultat de test aux stupéfiants est renseigné pour 48 % des piétons tués (217 personnes sur 456).

33 piétons tués sur les 217 contrôlés sont positifs aux stupéfiants. La moitié d'entre eux sont âgés de 25 à 34 ans (9) ou de 45 à 54 ans (8), et 30 sont des hommes. 16 de ces piétons tués l'ont été de nuit sur routes hors agglomération et 24 sont présumés responsables.

L'état de santé

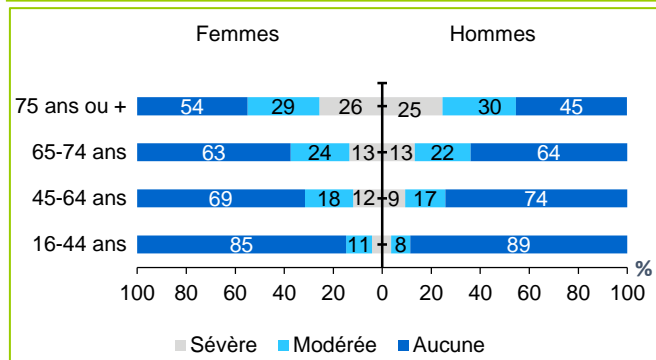
Entre 2020 et 2024, 15 % des accidents mortels sont concernés par les facteurs "malaise" ou "sommolence-fatigue". En 2024, trois quarts des conducteurs de VT présumés responsables avec ces facteurs avaient 55 ans ou plus.

Prévalence de l'épilepsie traitée en France (pour 1000 habitants) par sexe en 2020



Source : Système national des données de santé, Insee ; exploitation : Santé publique France.

Répartition des personnes déclarant une limitation d'activité depuis 6 mois selon l'âge et le sexe en 2023



Lecture : en 2023, 3,6 % des hommes âgés de 16 à 44 ans déclarent être sévèrement limités depuis au moins 6 mois, pour une raison de santé, dans leurs activités habituelles. Ils sont handicapés au sens de l'indicateur de limitation d'activité générale (GALI).

Prévalence de l'anxiété de la conduite en France*

L'anxiété de la conduite est un phénomène relativement commun, qui va de la simple appréhension de situations de conduite spécifiques à une réelle phobie, empêchant de prendre le volant. D'après l'enquête menée par l'Université Gustave Eiffel en 2021 :

- le niveau moyen d'anxiété de la conduite est de 3,1/10 (échelle de 0 « pas du tout » à 10 « extrêmement »)

- 62 % des Français déclarent une anxiété à la conduite : 30 % une anxiété légère et 32 % une anxiété modérée à sévère.

- 12 % des Français considèrent que l'anxiété est difficile à vivre (62 % sont des femmes).

Plus les personnes sont jeunes, plus ce niveau d'anxiété est élevé : 3,9/10 pour les 18-34 ans, 3,1/10 pour les 35-54 ans et 2,6/10 pour les 55 ans et plus.

Les résidents des agglomérations de grande taille (> à 50 000 habitants) rapportent des niveaux d'anxiété plus élevés à 3,7/10. Le facteur principal contribuant à l'anxiété de la conduite est le manque de confiance envers le comportement des autres conducteurs.

* Projet PANIC : Anxiété de la conduite en France, réalisé par l'UGE

La conduite d'un véhicule exige une aptitude physique, cognitive et sensorielle.

Affections médicales et conduite

L'article 1^{er} de l'arrêté interministériel du 28 mars 2022¹ rappelle la responsabilité première de tout conducteur, qui avant de prendre le volant doit s'assurer qu'il est apte à conduire « au regard de ses affections médicales, de son état de fatigue et de vigilance, de sa capacité de mobilité, de la prise de médicaments ou de substances psychoactives [...] ».

L'arrêté fixe la liste des affections médicales incompatibles temporairement ou définitivement avec la conduite et met en évidence les quatre types de symptômes incompatibles avec la conduite :

- des **troubles de la vue** (acuité visuelle binoculaire inférieure à 5/10^e ou amputation importante du champ visuel) ;
- des **troubles de l'état de conscience ou le risque d'un malaise brutal** en lien avec une pathologie cardiaque (tels les troubles du rythme ou l'insuffisance coronarienne), une hypoglycémie chez une personne diabétique traitée, une épilepsie ou une somnolence diurne excessive ;
- des **troubles cognitifs** en lien avec une consommation d'alcool, de stupéfiant, d'un médicament pictogramme rouge ou des troubles cognitifs liées à une affection médicale (Alzheimer ou maladies apparentées, accident vasculaire cérébral...) ;
- des **troubles neuromoteurs** (maladie de Parkinson, sclérose en plaques...).

Tout candidat au permis de conduire ou tout conducteur atteint de l'une de ces affections doit solliciter l'avis d'un médecin agréé sur son aptitude à conduire. « Le contrôle médical de l'aptitude à la conduite consiste en une évaluation de l'aptitude physique, cognitive et sensorielle [...] » (article R.226- 1 du code de la route).

L'inaptitude à la conduite est une question de pathologie plus que d'âge. Les pathologies sont plus présentes avec l'avancée en âge. 3 % de la population cumule 3 pathologies ou traitements chroniques à 45-64 ans, 8 % à 65-74 ans et 21 % au-delà de 75 ans ; plus encore chez les hommes que chez les femmes².

La difficile décision d'arrêter de conduire

Certains cas sont simples (soudaineté des symptômes incapacitants, solutions alternatives pour se déplacer), d'autres sont plus difficiles (pathologie neuroévolutive, éloignement des services et commerces). Saisi pour un recours pour excès de pouvoir concernant l'arrêté du 28 mars 2022, le Conseil d'État a indiqué que « l'intérêt général d'assurer la sécurité des usagers de la route prime sur l'intérêt particulier d'une personne » (décision du 29 septembre 2023 n°464677, considérant 8).

¹ Arrêté du 28 mars 2022 fixant la liste des affections médicales incompatibles ou compatibles avec ou sans aménagements ou restrictions pour l'obtention, le renouvellement ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée (refonte).

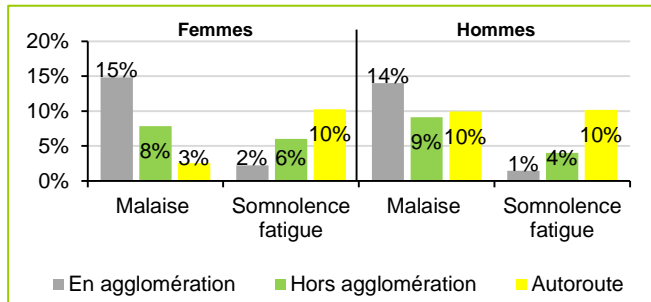
² DRESS, Dossier n° 102 – septembre 2022, état de santé de la population en France ; Enquête Vie Quotidienne et Santé 2021

Le questionnaire FACE (Formule pour Apprécier la Consommation d'alcool en Entretien), **recommandé par la Haute Autorité de Santé**, permet aux professionnels de santé de premier secours d'identifier les consommations d'alcool à risque ou la dépendance chez un patient, afin de proposer une intervention brève adaptée. **Le questionnaire CAST** (Cannabis) joue le même rôle de repérage précoce pour la consommation problématique de cannabis.

Présumés responsables d'accidents mortels conducteurs de VT avec le facteur « malaise » ou « somnolence / fatigue », selon l'âge et le genre, en 2020-2024

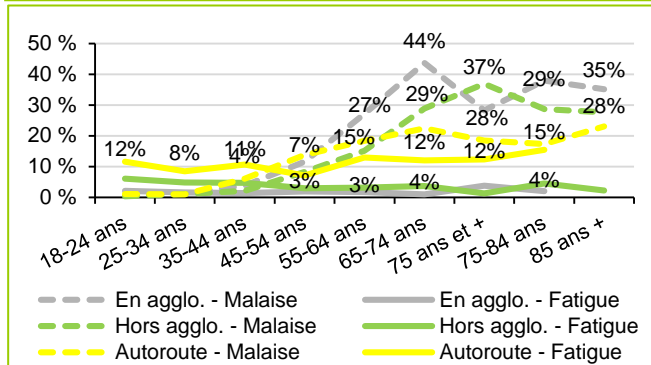
Classe d'âge	Facteur Malaise				Facteur somnol./fatigue			
	F	%	H	%	F	%	H	%
18-24 ans	5	1%	4	0%	22	5%	96	6%
25-44 ans	14	2%	38	2%	33	6%	118	5%
45-64 ans	46	11%	225	18%	26	6%	56	5%
65-74 ans	50	22%	239	37%	16	7%	21	3%
75 ans et +	82	25%	299	34%	14	4%	27	3%
Ensemble	197	10%	805	12%	111	6%	318	5%

Part des facteurs « malaise » ou « somnolence-fatigue » selon le sexe des présumés responsables (PR) d'accidents mortels, par milieu, en 2020-2024



Exemple de lecture : en agglomération, 15 % des femmes PR tuées en 2024 le sont dans un accident où le facteur « malaise » est mis en évidence, contre 3 % des femmes PR tuées sur autoroute

Part des facteurs « malaise » ou « somnolence-fatigue » selon l'âge des présumés responsables (PR) d'accidents mortels, par milieu, en 2020-2024



Les chiffres clés du sommeil, selon Santé publique France :

1 Français sur 3 dort moins de 6 heures la nuit,
 1 Français sur 5 souffre d'insomnie
 (13 % des 18-75 ans dont 17 % des femmes et 9 % des hommes ; 40 % des plus de 75 ans),
 5 % des adultes souffrent d'hypersomnie.

Repérer les addictions

En 2024, 39 % des décès routiers en France métropolitaine interviennent dans un accident où un conducteur est positif à l'alcool ou aux stupéfiants.

La prise de médicaments

Entre 2013 et 2022, près de 3 % des accidents¹ seraient dus aux médicaments, essentiellement benzodiazépines et apparentés, certains antalgiques dont les opioïdes. Ce facteur de risque doit être pris en considération. L'incidence d'un médicament sur la capacité à conduire dépend du principe actif et de sa demi-vie, des effets indésirables (sur la vigilance, la coordination, le comportement ou la vision), de la posologie, de la durée du traitement, et des interactions éventuelles avec d'autres médicaments, l'alcool ou les stupéfiants.

Un tiers des médicaments commercialisés présentent des risques pour la conduite. Un pictogramme de couleur jaune, orange ou rouge est apposé sur la boîte, complété d'une mise en garde textuelle. Selon l'ANSM², en 2024, 1 Français sur 4 déclare prendre des médicaments à base de benzodiazépines (47 % des femmes et 53 % des hommes ; 50 % ont 50 ans ou plus). Depuis l'arrêt du 13 mars 2017, les **benzodiazépines** (hypnotiques et anxiolytiques) sont repérées en niveau de risque 3, avec un pictogramme rouge (conduite automobile formellement déconseillée), car ces médicaments sont à l'origine de la moitié des accidents mortels attribuables aux médicaments. Selon l'ANSM, la consommation de benzodiazépines a fortement augmenté depuis la pandémie de Covid19.

Fatigue, hypovigilance, malaise

En 2024, le facteur "somnolence-fatigue" est présent dans 3 % des accidents mortels des BAAC avec la part la plus importante chez les PR de ces accidents âgés de 65 à 75 ans, circulant sur autoroute.

La fréquence du **facteur « malaise » augmente avec l'âge** et devient importante après 50 ans. **En 2024, ce facteur, présent dans 10 % de la mortalité routière, concerne 38 % des automobilistes tués de plus de 64 ans.**

La dégradation de la vigilance peut provenir d'un trajet long et monotone, de privation chronique de sommeil, d'absence de sommeil les 24 h avant de conduire, de la digestion du repas, de la consommation de médicaments, alcool ou stupéfiants. Le syndrome d'apnée du sommeil, pathologie du sommeil la plus fréquente, touche 5 % des adultes³.

¹ CESIR-IV - Combinaison d'Études sur la Santé et l'Insécurité Routière, phase 4, rapport final INSERM, 2024

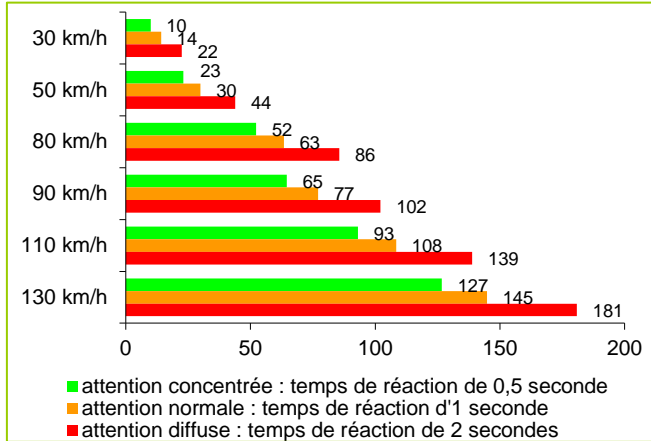
² Consommation des benzodiazépines en France, ANSM, avril 2017.

³ Léger D., Ement P., *Somnolence et risque accidentel*, La Presse Médicale, 2015.

Le défaut d'attention

En 2024, un défaut d'attention (inattention ou usage de téléphone ou de distracteurs technologiques) est relevé chez un conducteur dans 24 % des accidents corporels, coûtant la vie à 419 personnes en France.

Distance d'arrêt en mètres d'un véhicule de tourisme sur chaussée sèche selon la vitesse et le niveau d'attention du conducteur (hypothèse de décélération : 6 m/s²)

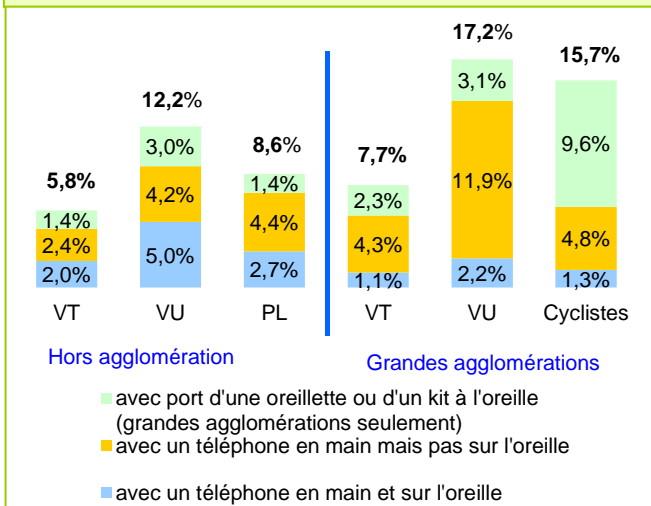


Sources de distraction spécifiques chez les conducteurs

Catégories de distraction	% de conducteurs
Personne, objet ou évènement extérieurs au véhicule (trafic, piétons, animaux)	29,4%
Ajustement de la radio, cassette, CD	11,4%
Interaction avec les passagers du véhicule (discussion, se retourner vers un enfant à l'arrière)	10,9%
Déplacement d'un objet dans l'habitacle (chien qui s'agite, guêpe, objet tombant sur les pédales)	4,3%
Utilisation d'un objet rapporté dans le véhicule (CD, porte-monnaie, bouteille d'eau)	2,9%
Réglage de la climatisation	2,8%
Manger ou boire	1,7%
Téléphone	1,5%
Fumer	0,9%
Autre distraction	25,6%
Distraction indéfinie	8,6%

Source : Stutts et coll. (2001), étude citée dans le rapport "Défaillances d'attention en conduite", Comité des experts du CNSR, mars 2016.

Utilisation du téléphone selon le type de réseau et d'utilisateurs en 2024³



La sécurité routière en France - bilan de l'année 2024 - ONISR 2025

Conduire exige une attention constante : une prise d'information continue tout au long d'un trajet permet de réduire significativement les risques d'accident. Or, cette attention peut être détournée par des **distracteurs** provenant de l'intérieur ou de l'extérieur du véhicule, qu'ils soient **visuels, manuels, auditifs ou cognitifs**. Ces sollicitations diminuent la capacité du conducteur à détecter les événements de la circulation, à anticiper les situations et à réagir efficacement.

L'inattention peut également se manifester par un phénomène de vagabondage mental (« *mind wandering* »), c'est-à-dire lorsque le conducteur est absorbé par ses pensées.

Ce risque est d'autant plus marqué chez les **conducteurs novices, dont les ressources attentionnelles sont plus limitées, la gestion des commandes et du véhicule mobilisant davantage leur concentration**. Ce déficit d'attention peut s'avérer particulièrement problématique en cas de situation de conduite inédite ou complexe.

D'après l'Organisation mondiale de la Santé, **l'utilisation du téléphone au volant quadruple le risque d'accident**.

Téléphone et oreillettes

Selon l'Université Gustave Eiffel et l'Inserm¹, un accident corporel sur dix est lié à l'utilisation du téléphone en conduisant. Téléphoner avec ou sans kit mains libres conduit au même niveau de risque, de par la composante cognitive et auditive de l'action.

En 2024, 651 792 infractions² ont concerné l'utilisation du téléphone/oreillette en conduisant (en hausse de + 6,4 % par rapport à 2023).

Les **observations** des véhicules en circulation de jour ont relevé que, **hors agglomération**, 5,8 % des conducteurs de VT, 12,2 % des conducteurs de VU et 8,6 % des conducteurs de PL utilisent un téléphone tenu en main ou à l'oreille³.

Dans les **grandes agglomérations**, l'utilisation du téléphone est plus marquée : parmi les usagers observés, 17,2 % des conducteurs de VU, 15,7 % des cyclistes et 7,7 % des conducteurs de VT utilisent le téléphone ou portent des oreillettes.

En 2024, 27 % des piétons qui traversent la chaussée utilisent un distracteur, avec des variations sensibles selon l'âge. Parmi les jeunes de 12 à 18 ans, l'usage du distracteur est de 21 %, puis un pic est atteint chez les 18-35 ans avec 35 %. Il diminue ensuite avec l'âge et n'est que de 3 % chez les plus de 65 ans.

¹ Téléphone et sécurité routière, expertise collective, Ifsttar-Inserm, avril 2011.

² Fichier des infractions au code de la route, bilan statistique 2023, ONISR 2024

³ Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2024, ONISR, 2025.

La ceinture de sécurité

En 2024, sur l'ensemble des tués dans des véhicules où le port de la ceinture est obligatoire, 22 % étaient non ceinturés.

Part des usagers tués sans ceinture parmi ceux dont le port est connu, selon le mode et la place dans le véhicule

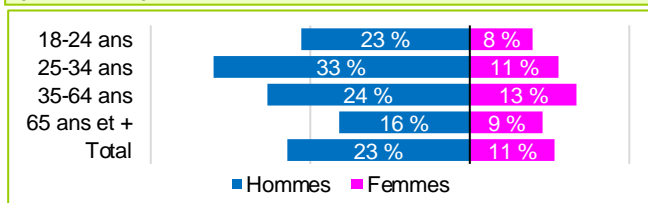
	2022-2024		
	VT	VU	PL
Conducteurs	20 %	27 %	26 %
Passagers	29 %	52 %	67 %
dont passager avant	22 %	47 %	63 %
dont passager arrière	29 %	52 %	67 %
Tous usagers	22 %	32 %	30 %

Part des conducteurs de VT tués sans ceinture parmi ceux dont le port est connu, selon le sexe, l'alcoolisation et l'âge

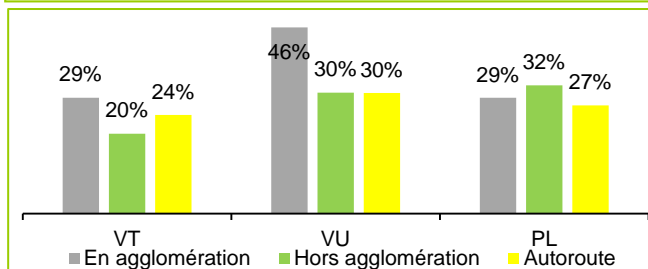
2022 - 2024		Avec alcool	Sans alcool
18-24 ans	Femmes	19 %	8 %
	Hommes	27 %	14 %
25-34 ans	Femmes	22 %	7 %
	Hommes	39 %	21 %
35-64 ans	Femmes	33 %	10 %
	Hommes	43 %	13 %
65 et plus	Femmes	17 %	6 %
	Hommes	41 %	14 %

Italique : effectifs faibles

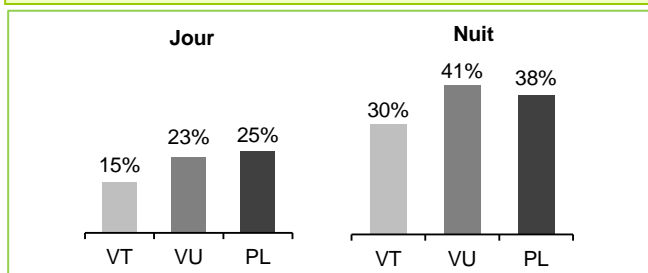
Part des conducteurs de VT tués sans ceinture parmi ceux dont le port est connu, selon le sexe et l'âge (2022-2024)



Part des tués ne portant pas la ceinture de sécurité par mode selon le milieu (2022-2024)



Part des tués ne portant pas la ceinture de sécurité par mode selon le moment de la journée (2022-2024)



Port de la ceinture de sécurité en France

L'arrêté du 28 juin 1973 a rendu obligatoire, hors agglomération, le port de la ceinture de sécurité pour les occupants placés à l'avant des voitures particulières mises en service au 1^{er} avril 1970. Cette mesure est étendue à l'ensemble du réseau routier à partir de 1979. Fin 1991, le port de la ceinture est généralisé à l'ensemble des passagers, en incluant l'utilisation de système de retenue pour les enfants. En 2002, le défaut de port de ceinture par l'un des usagers du véhicule est sanctionné par une amende de 4^{ème} classe et par un retrait de trois points sur le permis du conducteur. En 2003, l'usage de la ceinture devient obligatoire dans les autocars et poids lourds.

Non-port de la ceinture

Le port de la ceinture reste un enjeu important. En 2024, **328 personnes tuées** dans des véhicules de tourisme (VT), véhicules utilitaires (VU), poids lourds (PL), autocars ou voitures **ne portaient pas leur ceinture**, soit 22 % des personnes tuées pour lesquelles le port de la ceinture est renseigné. Entre 2022 et 2024, ce taux est de 22 % pour les usagers de VT, 32 % pour les VU et 30 % les PL.

Le défaut de port de la ceinture, parmi les cas où celui-ci est renseigné, est particulièrement élevé :

- **chez les conducteurs alcoolisés : 36 % des conducteurs tués**, contre 13 % quand le conducteur n'est pas alcoolisé ;
- **chez les usagers tués de nuit : 30 %**, contre 16 % de jour ;
- **chez les passagers de VT tués : 38 %** chez les 18-24 ans et 37 % chez les 25-34 ans ;
- **chez les jeunes de 14 à 17 ans tués dans les VT : 41 %** contre 27 % en moyenne ;
- **chez les enfants de moins de 14 ans tués passagers dans les VT : 18 %** n'étaient pas attachés.

Dans les accidents mortels de la période 2022-2024, pour les conducteurs de VT tués et dont le port est connu, le taux de non ceinturés est de 20 % sur les autoroutes, de 18 % sur les routes hors agglomération et de 25 % en agglomération. **Dans les VT dont le conducteur est alcoolisé, le taux de non port est de 36 % pour les conducteurs, et il est de 46 % pour les passagers.**

Les observations de VT en journée montrent que le non-port de la ceinture aux places avant est marginal : 1,3 % hors agglomération (contre 1,4 % en 2023) et 2,2 % dans les grandes agglomérations (+ 1,3 point). De plus, 7 % des passagers à l'arrière ne portent pas leur ceinture sur autoroute, contre 11 % dans les grandes agglomérations. Tous réseaux confondus, les VU enregistrent un taux de non-port de la ceinture à l'avant de 5,6 %¹.

¹ Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2024, ONISR, 2025.

L'équipement du cycliste et de l'utilisateur d'EDPm

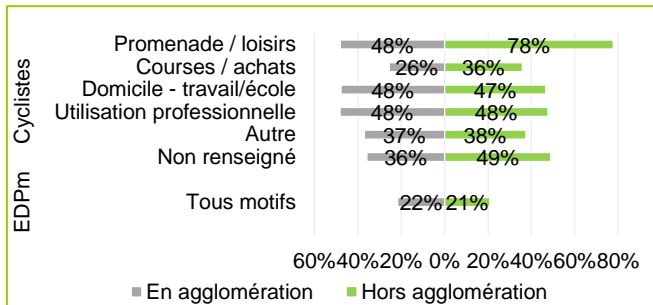
Les équipements obligatoires à vélo

Le vélo doit être muni de deux freins (avant et arrière), d'un feu avant jaune ou blanc, d'un feu arrière rouge, d'un avertisseur sonore, de catadioptres (dispositifs rétro-réfléchissants) rouges à l'arrière, blanches à l'avant, oranges sur les côtés et sur les pédales. De plus, le port d'un vêtement de haute visibilité certifié est obligatoire pour les cyclistes hors agglomération, la nuit, ou lorsque la visibilité est insuffisante. Enfin, le port du casque est obligatoire depuis le 22 mars 2017 pour les enfants de moins de 12 ans.

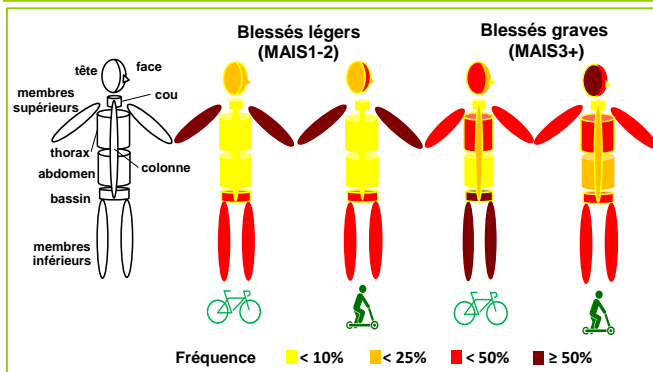
Les équipements obligatoires en EDPm

L'EDPm doit être muni de feux de position avant et arrière, de dispositifs rétro-réfléchissants (catadioptres), et d'un système de freinage et d'un avertisseur sonore. De plus, le port d'un vêtement ou équipement rétro-réfléchissant est obligatoire de nuit, ou de jour par visibilité insuffisante. Enfin, la circulation des EDPm n'est pas autorisée hors agglomération, sauf sur les voies vertes et les routes de VMA inférieure ou égale à 80 km/h quand l'autorité de police l'a spécifiquement autorisée. Le port du casque est alors obligatoire.

Taux de port de casque parmi les victimes cyclistes selon le motif de déplacement entre 2022 et 2024



Localisation des lésions légères et graves chez les victimes en vélo et EDPm



Source : Registre du Rhône, 2017-2021

Protection apportée par le casque

Plusieurs études montrent une baisse du risque de fracture crânienne¹ en cas de port du casque (pour les cyclistes comme les usagers d'EDPm), ainsi qu'un effet sur la baisse de la mortalité dans les pays qui réglementent le port du casque pour certains usagers et certains usages². Une méta-analyse³ incluant une étude française et basée sur un échantillon conséquent (plus de 16 000 cyclistes au total), montre que le port du casque réduit le risque de blessure grave de 69 % à la tête et de 33 % à la face, sans mettre en évidence d'effet délétère sur le cou.

Le port du casque progresse dans les grandes agglomérations⁴ : 50 % en semaine et 44 % le week-end en 2024, contre respectivement 17 % et 28 % en 2016.

Non port du casque dans les accidents

En 2024, lorsque l'information est connue, **42 % des cyclistes tués** enregistrés dans le BAAC **ne portaient pas de casque** (92 sur 217). Pour les usagers d'EDPm, 34 des 44 tués ne portaient pas de casque. Parmi ces usagers d'EDPm non casqués, une victime avait moins de 12 ans.

Entre 2022 et 2024, le casque était porté par 49 % des victimes cyclistes et 22 % des victimes en EDPm. Pour les cyclistes, le port du casque est maximal chez les victimes en promenade / loisirs hors agglomération (78 %). Le port du casque est relativement similaire entre victimes femmes et hommes (respectivement 46 % et 50 % pour les cyclistes et 22 % chacun pour les usagers d'EDPm). Cela varie plus selon l'âge : parmi les cyclistes, 33 % des victimes âgées de moins de 24 ans avaient un casque, contre 59 % chez les plus de 45 ans (respectivement 16 % et 34 % pour les usagers d'EDPm).

Gilet rétro-réfléchissant

Entre 2022 et 2024, lorsque l'information est connue, 90 des 104 cyclistes et 58 des 59 usagers d'EDPm tués la nuit ne portaient pas de gilet réfléchissant.

Localisation des lésions

Chez les cyclistes et les utilisateurs d'EDPm les lésions sont à plus de 50 % situées sur les membres supérieurs et plus de 40 % sur les membres inférieurs. Chez les cyclistes gravement blessés les lésions sont principalement localisées sur les membres inférieurs (52 %), au thorax (34 %) et à la tête (33 %), alors qu'en EDPm elles sont surtout localisées à la tête (60 %), puis sur les membres inférieurs (37 %) et enfin au thorax (28 %).

¹ C. Deck, R. Willinger, N. Bourdet, *Traumatismes Crâniens et Protection des Usagers Vulnérables*, Université de Strasbourg, CNRS, 2020

² <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/13IrtadReport.pdf>

³ Olivier J. and Creighton P. Bicycle injuries and helmet use: a systematic review and meta-analysis. *International Journal of Epidemiology*. 2017-248-292. doi: 10.1093/ije/dyw153

⁴ *Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2024*, ONISR, 2025.

L'équipement en deux-roues motorisé

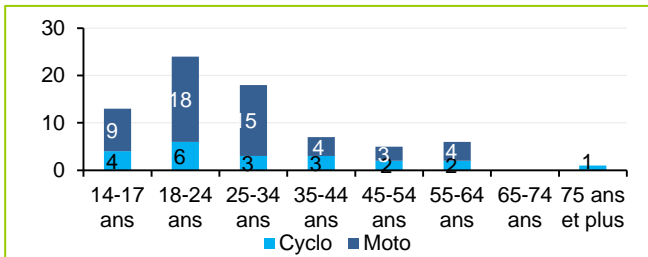
Les équipements obligatoires pour les usagers de 2RM

Le port du casque a été rendu progressivement obligatoire pour les conducteurs de 2RM, d'abord par un arrêté de 1961 pour les conducteurs de motocyclette (125 cm³ et plus) circulant hors agglomération. Puis, pour tous les motocyclistes, conducteurs et passagers, le port du casque homologué devient obligatoire en 1973 sur tous les réseaux. Enfin, pour les cyclomoteuristes, il devient obligatoire hors agglomération en 1976, puis en toutes circonstances depuis 1980.

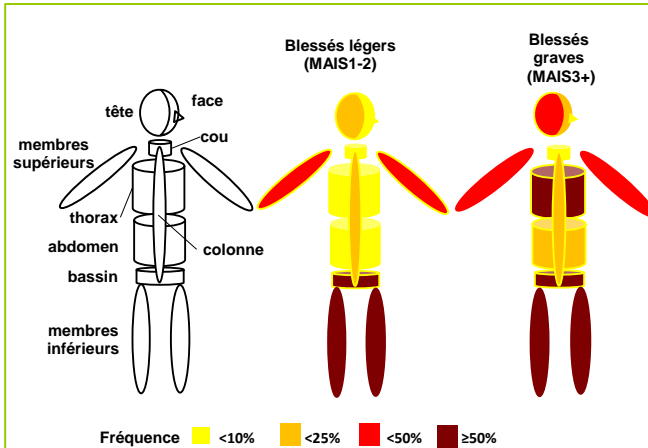
Pour renforcer la visibilité des usagers de 2RM, les casques homologués doivent être munis de stickers rétro-réfléchissants depuis 1995. De plus, les 2RM ont obligation de circuler avec leurs feux de croisement ou de circulation diurnes allumés (art. R416-17 du code de la route). En cas d'arrêt d'urgence, ils doivent détenir un gilet de haute visibilité depuis le 1^{er} janvier 2016.

Depuis 2016, le port des gants de motocyclisme certifiés CE est obligatoire pour les usagers de 2RM afin de limiter les blessures en cas de chute.

Nombre de tués en 2RM non casqués selon l'âge entre 2022 et 2024



Localisation des lésions légères et graves chez les victimes en 2RM



Source : Registre du Rhône, 2017-2021.

Dans les fichiers BAAC sur la période 2022-2024, le port des gants (ou non) est renseigné pour 81 % des victimes (tués + blessés) en 2RM, et le port du gilet airbag (ou non) dans 27 % des cas.

Port du casque en 2RM

En 2024, 5 % des victimes cyclomotoristes n'étaient pas casquées, soit 8 tués et 196 blessés (données BAAC). Ce taux est de 3 % pour les motocyclistes, soit 11 tués et 348 blessés. Entre 2022 et 2024, 62 % des tués non casqués à moto ont entre 18 et 34 ans, alors qu'ils ne représentent que 35 % des tués à moto (port du casque connu).

Au cours de la période 2022-2024, les victimes mentionnées comme non casquées en cyclomoteur sont d'abord en Île-de-France (28 %), Pays de la Loire (12 %) et PACA (11 %). En moto, elles sont surtout en Île-de-France (42 %) et en PACA (13 %).

Une étude, menée à partir des données du registre du Rhône, confirme l'efficacité du casque en termes de protection en cas d'accident, et souligne que les lésions à la tête restent une cause majeure de séquelles graves et de décès¹ (voir pages 17 et 18).

Selon une enquête menée auprès de blessés usagers de 2RM accidentés entre 2010 et 2014 (951 répondants), les blessures toutes gravités confondues se situent principalement aux membres inférieurs (63 %), supérieurs (49 %) ou à la région tête/face/cou (17 %). Les blessés ont 4,5 fois plus de risque de subir une lésion à la face (notamment à la mâchoire) en portant un casque « jet » (non-intégral) plutôt qu'un casque intégral². Selon l'étude « Parc Auto/2RM » de KANTAR, le casque intégral est majoritairement utilisé par les usagers de motocyclettes lourdes (91 %) et légères (75 %) en 2023. En revanche, son usage recule fortement chez les cyclomoteuristes (-16 points, 69 %).

Vêtements de protection

Entre 2022 et 2024, le taux de port des gants est plus faible chez les victimes cyclomotoristes (68 %) que chez les victimes motocyclistes (81 %).

Outre les équipements obligatoires, la DSR recommande de porter les équipements certifiés CE : blouson ou veste à manches longues, pantalon ou combinaison, bottes ou chaussures montantes. Le port de bottes ou de chaussures montantes renforcées divise par 2,3 le risque de fracture à la cheville ou au pied³.

L'airbag motocycliste, filaire ou électronique, assure quant à lui une protection équivalente à celle du casque sur l'ensemble des parties vitales tronc/thorax/abdomen⁴. Parmi les 50 131 victimes d'accident 2RM entre 2022 et 2024, seules 261 ont été mentionnées comme portant un gilet airbag, soit 2 %. Ce taux est de 2,7 % pour les motocyclistes.

¹ Coquillat A. et al., Bilans lésionnels subis par les usagers de deux-roues motorisés, SECU2RM, IFSTTAR, UCB Lyon1, juillet 2016

² Wu, D. et al., 2019, Does a full-face helmet effectively protect against facial injuries? Inj. Epidemiol. 6 1, 19. doi: 10.1186/s40621-019-0197-8

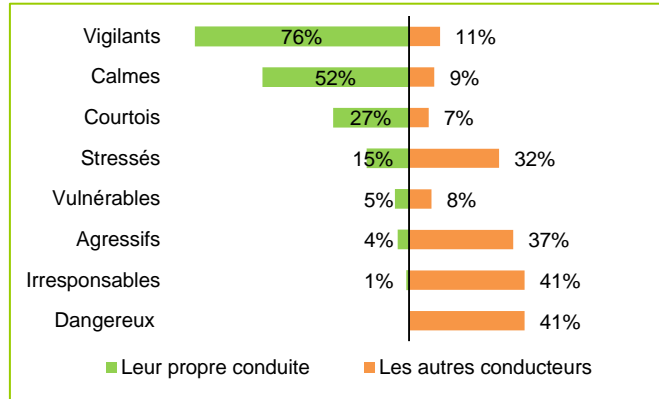
³ Wu, D. et al., 2019, Effectiveness of protective clothing for motorized 2-wheeler riders. Traffic Inj. Prev. 20 2, 196-203. doi:10.1080/15389588.2018.1545090

⁴ Serre T. et al., EFFIGAM, Convention DSR n°2200792115 : Rapport final, mars 2017.

Les comportements déclarés des conducteurs

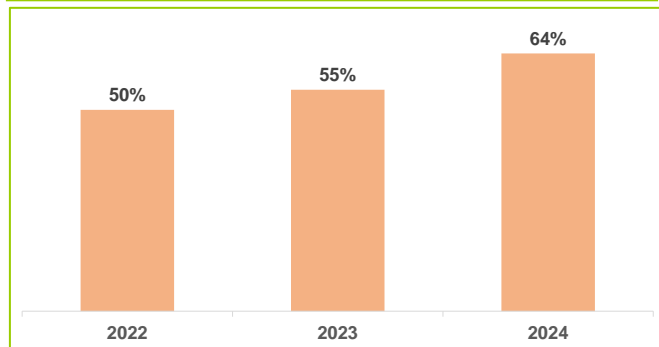
La connaissance des comportements des usagers, via des sondages d'opinion, permet de mieux comprendre leurs perceptions et leurs attitudes, et ainsi de mieux cibler les actions et d'élaborer des campagnes de prévention adaptées.

Adjectifs choisis par les répondants pour qualifier leur propre comportement de conduite et celui des autres usagers (2 adjectifs par situation)



Source : 15e baromètre de la conduite responsable, Vinci Autoroutes

Part de Français qui considèrent que la cohabitation entre usagers se passe mal



Source : Baromètre de la prévention routière Allianz France

Un manque de civisme perçu par les automobilistes de la part des autres usagers



Source : Infographie du baromètre 2024 Allianz France-CSA

Un sentiment d'insécurité partagé par les usagers vulnérables



Source : Infographie du baromètre 2024 Allianz France-CSA

Un climat de tension et d'anxiété exacerbé sur les routes

Le 15^{ème} baromètre de la conduite responsable de la Fondation VINCI Autoroutes souligne la **distorsion de perception** des conducteurs Français entre leur propre conduite et celle des autres usagers. Les conducteurs sont convaincus d'**être exemplaires au volant** : 96 % citent au moins un adjectif positif pour décrire leur propre attitude au volant : ils se perçoivent vigilants (76 %), calmes (52 %) ou encore courtois (26 %).

Pour eux, **les mauvais conducteurs sont forcément les autres**. Ainsi, 87 % des conducteurs mentionnent au moins un adjectif négatif pour décrire le comportement des autres usagers de la route, qui sont considérés comme irresponsables (41 %), dangereux (41 %), agressifs (37 %) ou bien encore stressés (32 %).

La cohabitation entre usagers de la route se détériore

Le baromètre de la prévention routière d'Allianz France-CSA met en évidence la détérioration perçue de la cohabitation sur la route : **64 % des Français estiment que la cohabitation se passe mal** (+ 14 % en deux ans). Le manque de respect du code de la route et la dangerosité des comportements, ainsi que la mauvaise entente entre les usagers sont les principales raisons mises en avant.

Un manque de compréhension et d'attention aux autres usagers

Pour les automobilistes, le développement des mobilités douces et l'émergence de nouveaux mode de déplacement, rendent **la conduite plus stressante**. Ils soulignent le manque de civisme de ces usagers, et pointent notamment du doigt le non respect du code de la route par certains usagers vulnérables : piétons (70 %), cyclistes (69 %) et EDPm (64 %). Leurs comportements, perçus comme imprévisibles, et leur manque d'attention, notamment pour les piétons, sont également mis en avant.

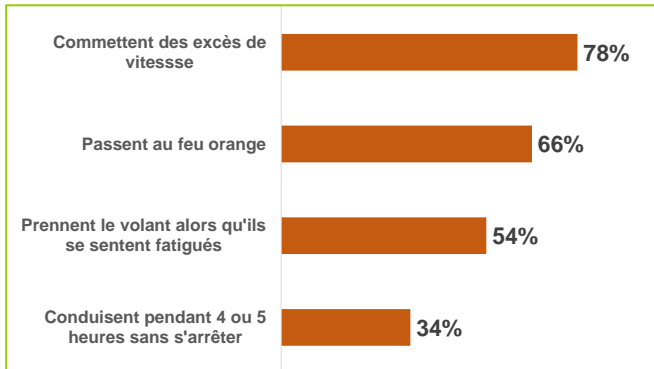
Pour les usagers vulnérables, **la cohabitation avec les automobiles est vécue comme dangereuse**, et ce quel que soit leur mode de déplacement : 53 % des piétons jugent dangereuse la cohabitation avec les voitures, 66 % des 2RM, 71 % des cyclistes et 84 % des EDPm. Cette perception génère **un sentiment d'insécurité** de la part de ces usagers, et la moitié d'entre eux déclarent avoir peur. Le principal danger perçu est le manque d'attention des automobilistes, souligné par 60 % des piétons, 51 % des EDPm et 41 % des cyclistes.

Evolution de la part de Français se permettant des écarts par rapport au code de la route (2021 vs. 2025)



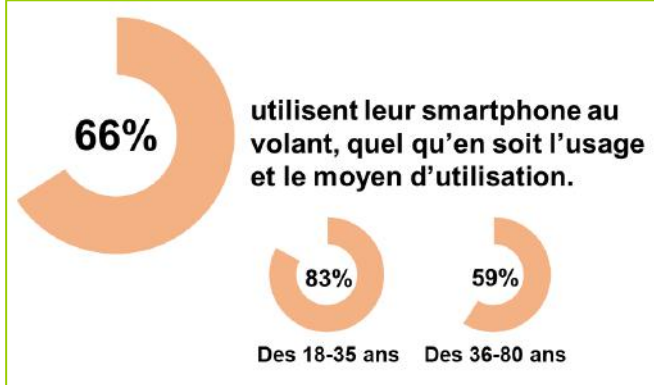
Source : 15e baromètre de la conduite responsable, Vinci Autoroutes

Comportements à risque déclarés par les automobilistes



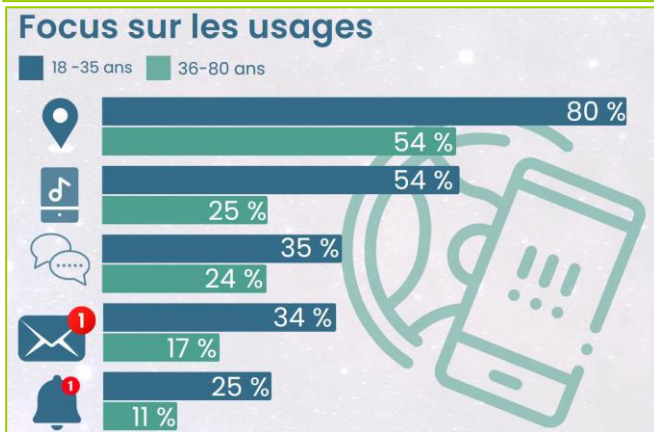
Source : Baromètre 2024 d'AXA Prévention

Part de conducteurs qui utilisent leur smartphone au volant



Source : Baromètre smartphone au volant 2024 de la Fondation MAIF

Principales utilisations du Smartphone au volant



Source : Infographie du baromètre 2024 de la Fondation MAIF

Des règles du code de la route très souvent transgressées

Bien que les règles du code de la route soient faites pour protéger les conducteurs et l'ensemble des usagers de la route, **une très large majorité des automobilistes déclare s'en affranchir**. Ainsi, selon le 15^{ème} baromètre de la conduite responsable de la Fondation VINCI Autoroutes, **près de neuf conducteurs sur dix (87 %) reconnaissent se permettre des écarts par rapport au code de la route** (+8 points en 4 ans). Cette remise en cause du bien fondé des règles se justifie, selon les conducteurs, par le fait qu'ils considèrent que les règles ne sont pas adaptées à la situation (58 %).

Les comportements à risque persistent

L'étude Kantar sur le comportement des Français sur la route pour AXA Prévention confirme et illustre ces mauvaises pratiques, bien ancrées dans les habitudes, au détriment de la sécurité. Ainsi, **78 % des conducteurs français avouent commettre des excès de vitesse** (alors que la vitesse est la première cause de mortalité sur les routes françaises) ; 66 % avouent passer au feu orange.

Sur de longs trajets, 34 % des conducteurs déclarent conduire pendant 4 ou 5 heures d'affilées, sans s'arrêter (bien au-delà des arrêts recommandés toutes les 2 heures).

De même, si 36 % des Français estiment que la somnolence est une des principales causes d'accidents mortels sur autoroute, **54 % des conducteurs déclarent prendre le volant ou continuer à conduire alors qu'ils se sentent fatigués**.

La distraction au volant touche tous les conducteurs, mais surtout les jeunes

Les conducteurs sont conscients qu'une attention permanente est nécessaire au volant. Pourtant le baromètre smartphone au volant de la Fondation MAIF pour la recherche relève que **66 % des conducteurs déclarent utiliser leur smartphone au volant**, quel qu'en soit l'usage et le moyen d'utilisation. Mais les jeunes sont plus accros au Smartphone que leurs aînés : 83 % des 18-35 ans déclarent l'utiliser au volant, contre 59 % des 36-80 ans.

Dans le détail, les mauvaises pratiques sont les mêmes quel que soit l'âge du conducteur, mais là encore les usages dangereux sont davantage partagés par les jeunes. Ainsi, si 54 % des 36-80 ans utilisent leur téléphone comme GPS, les jeunes sont 80 % à le faire. De même les jeunes sont deux fois plus nombreux que leurs aînés (54 % vs. 25 %) à écouter de la musique en conduisant. Les 18-35 ans sont également plus nombreux à passer des appels téléphoniques, à lire des mails ou des SMS et à regarder les notifications tout en conduisant. Les jeunes ont moins tendance à utiliser le kit main libres (24 % vs. 32 %)

Les infractions

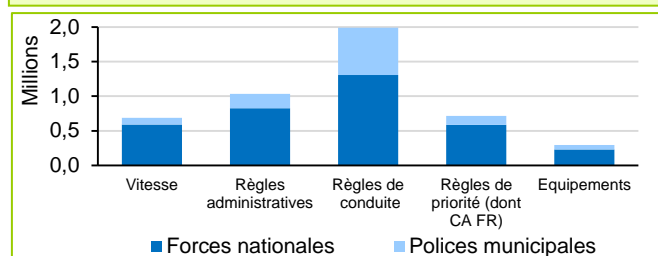
En 2024, 27,6 millions d'infractions (en baisse de - 8,6 % par rapport à 2023) au code de la route sont relevées par les forces de l'ordre nationales (FO), le contrôle automatisé (CA) et les polices municipales (PM).

Nombre d'infractions en 2024 et évolution 2023-2024

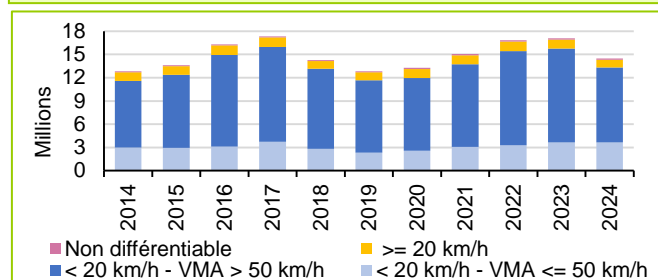
	Délits		Contraventions	
Vitesse	174	-2%	14 578 869	-15%
Stationnement dangereux			7 581 001	+4%
Règles administratives*	484 039	+11%	1 033 122	-33%
Règles de conduite			1 986 519	+10%
Règles de priorité			713 838	-8%
Équipement des utilisateurs			296 754	+0%
Délit de fuite après un accident	236 019	+25%		
Eclairage et état des véhicules			171 655	+2%
Alcoolémie	114 691	-2%	36 891	-4%
Stupéfiants	131 964	+0%		
Alcool et stupéfiants	16 592	+4%		
Dépassement			77 393	+10%
Transport routier	843	-3%	29 427	+6%
Refus et entraves	27 547	-8%		
Blessures involontaires	31 876	+3%		
Homicides involontaires	1 986	+14%		
Autres	4 638	+3%	6 692	-18%
Total	1 050 369	+10%	26 512 161	-9%

* Défaut de permis, non-assurance et fausses plaques pour les délits.

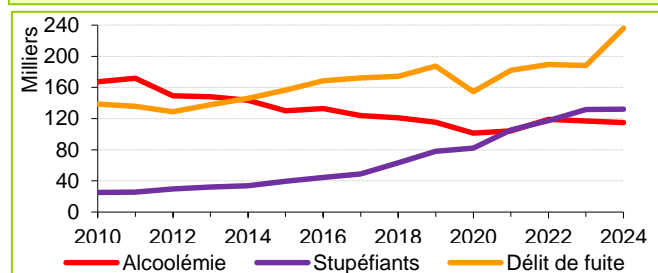
Répartition des contraventions hors stationnement entre forces nationales et polices municipales



Évolution des infractions à la vitesse



Évolution des délits liés à l'alcoolémie, aux stupéfiants et des délits de fuite après un accident



Source : Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2024, ONISR, 2025.

Infractions – y/c polices municipales

En 2024, 1 050 369 délits (+ 9,5 % par rapport à 2023, + 76,3 % par rapport à 2017) et 26,5 millions de contraventions (baisse de - 9,2 % par rapport à 2023 et - 8,7 % par rapport à 2017) sont relevés. La baisse s'explique principalement par la baisse des contraventions « vitesse » relevées par CA (- 2,6 millions, soit - 15,1 % par rapport à 2023).

Au total, 53 % des infractions concernent la **vitesse** (14,6 millions d'infractions), dont 174 délits. Les infractions de **stationnement dangereux** représentent 27,5 % du total (7,6 millions).

Les infractions rattachées aux **règles administratives** représentent 5,5 % des infractions (1,5 million d'infractions). Depuis 2018, une partie des délits a été traitée comme des **amendes forfaitaires délictuelles** (AFD) : en 2024, on note 194 518 AFD sur les 268 059 délits pour non assurance, et 38 222 AFD parmi les 95 201 délits pour défaut de permis.

Les infractions non délictuelles aux **règles de conduite** représentent 7,2 % des infractions (2 millions d'infractions, dont 590 030 pour usage du **téléphone portable** et 61 762 pour port d'oreillettes).

Parmi les cas d'infractions moins courantes :

- 713 838 non délictuelles sont relatives aux **règles de priorité**, dont 273 692 infractions « franchissements de feux rouges » relevées par CA et 168 381 non-respects du « stop » ;
- 296 754 non délictuelles pour défaut de port d'équipements, dont 156 073 pour **défaut de port de la ceinture**. Chez les 2RM, on en relève 35 886 pour **défaut de port du casque** et 62 026 pour **défaut de port de gants** ;
- 171 655 concernent l'**état des véhicules** ;
- 168 174 infractions concernent la conduite avec **alcoolémie**, dont 131 283 délits (78 %).

Certaines infractions ne sont que des délits : il y a eu 236 019 **délits de fuite** (+ 25 % par rapport à 2017), 148 556 délits pour usage de **stupéfiants** (presque 3 fois plus qu'en 2017), et 27 547 délits pour **refus et entraves** au contrôle (- 1,4 % par rapport à 2017).

Contrôles alcool et stupéfiants

Parmi les 8,4 millions de dépistages d'alcool réalisés en 2024 (3,1 % positifs), 98 % l'ont été dans le cadre de contrôles préventifs (à l'initiative des forces de l'ordre) ou lors d'infractions (2,9 % positifs). Des dépistages ont également été réalisés post-accident : 78 448 après un accident corporel ou mortel (9,3 % positif), et 115 745 après un accident matériel (10,3 % positif).

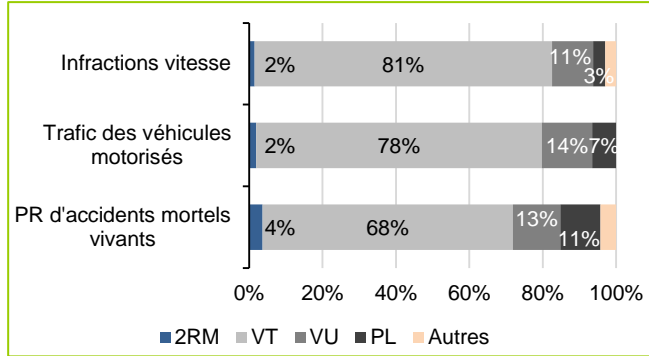
Parmi les 1,2 millions de dépistages de stupéfiants réalisés en 2024 (11,1 % positifs), 90 % l'ont été dans le cadre de contrôles préventifs ou lors d'infractions (11,7 % positifs). Enfin, des dépistages ont été faits post-accidents : 55 886 après un accident corporel ou mortel (6,2 % positifs), et 60 631 après un accident matériel (4,6 % positifs).

Contrôle automatisé : nombre de radars fixes

Radars	CA vitesse fixe	CA vitesse autonome (chantier)	CA franchissement (feux rouges et passages à niveau)
2023	2 591	330	715
2024	2 708	396	717

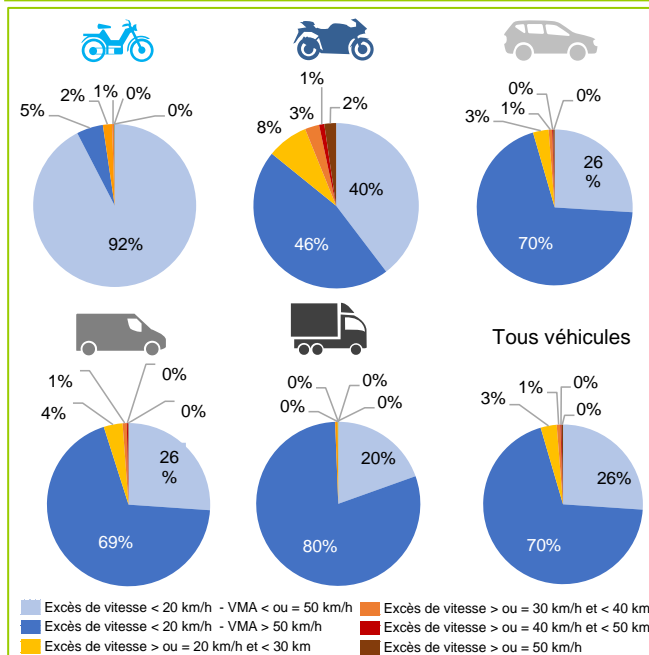
Source : DSR-DCA, effectifs posés au 31 décembre

Répartition des contraventions, du trafic et des PR d'accidents mortels par type de véhicule en 2024



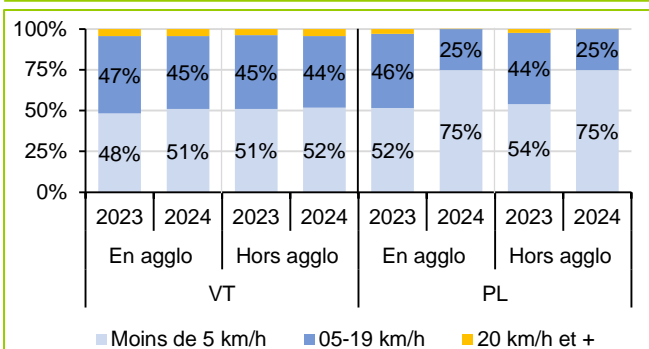
Source : Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2024, ONISR, 2025
Trafic des véhicules, MTE-SDES – données 2024 provisoires

Infractions vitesse selon la valeur de l'excès, pour certains modes de déplacement en 2024



Source : Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2024, ONISR, 2025.

Répartition des infractions vitesse par tranche d'excès, par milieu routier, en 2023 et 2024



Le contrôle automatisé

En 2024, le contrôle automatisé a émis 14,2 millions d'avis de contraventions, dont plus de 13,9 millions pour des excès de vitesse et 273 692 pour le non-respect de l'arrêt à un feu rouge.

Parmi les 2 708 radars fixes « vitesse », 14 % sont sur autoroutes, 80 % sur routes nationales ou départementales et 6 % sur voies communales. 110 voitures radars parcourent les routes : 50 conduites par des forces de l'ordre et 60 par des opérateurs suivant des itinéraires prédéfinis (sur 55 départements). Les forces de l'ordre nationales disposent aussi de 100 radars embarqués « débarquables ».

En 2024, le taux de disponibilité des équipements est de 81 % contre 88 % en 2023.

Infractions en lien avec la vitesse

En 2024, avec plus de 11 M d'infractions, les véhicules de tourisme (VT) représentent 81 % des infractions « vitesse » relevées par le CA. Cette part est équivalente à celle du trafic (78 %) alors que la part des VT est seulement de 68 % parmi les présumés responsables (PR) d'accidents mortels vivants. De même, pour les véhicules utilitaires (VU), le deuxième volume le plus important avec plus de 1,5 million d'infractions vitesse relevées par le CA, soit 11 %, est une part inférieure à celle du trafic (14 %) et à celle des PR d'accidents mortels vivants (13 %).

Avec 0,5 million de contraventions, les poids lourds (PL) comptent pour 3 % des infractions vitesse relevées par le CA, alors qu'ils représentent 7 % du trafic. Néanmoins, avec 11 %, la part des PR vivants en PL est plus du triple de celle des infractions.

Les deux-roues motorisés (2RM) représentent 4 % des PR vivants mais ne représentent que 2 % du trafic avec 2 % des infractions « vitesse » relevées par le CA. La surreprésentation des PR vivants conducteurs de 2RM est aussi due à leur comportement à risque et à la forte vulnérabilité de leur passager non protégé en cas d'accidents.

Les 2RM se différencient des autres véhicules : en effet, la part des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h lorsque la VMA est inférieure ou égale à 50 km/h est plus importante pour les cyclomoteuristes (92 %) et les motocyclistes (40 %) que pour l'ensemble des véhicules (26 %). Les motocyclistes sont par ailleurs surreprésentés sur les excès de vitesse pour chaque tranche au-delà de 20 km/h au-dessus de la VMA.

En 2024, la part des excès de vitesse inférieurs à 5 km/h prend plus d'importance par rapport à 2023, pour les VT la hausse est marquée en agglomération, pour les PL la hausse est très importante quel que soit le réseau routier. En contrepartie, la part des excès de vitesse entre 5 et 19 km/h est moins importante.

Données : Forces de l'ordre (délits et C5) et ANTAI (PVe et CA).

Le permis à points

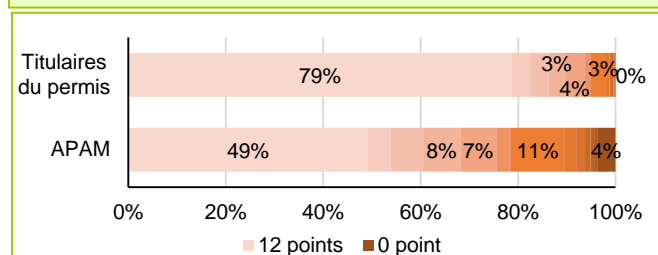
En 2024, 11,7 millions de points ont été retirés.

	2022	2023	2024
Infractions traitées	11 615 243	12 098 682	6 264 863
Points retirés	16 285 534	15 766 851	11 740 371
Nombre de permis au solde nul	61 723	54 692	47 916
<i>Dont permis probatoires au solde nul</i>	18 087	11 531	14 230
Capital initial rétabli après 2 ou 3 ans	5 653 047	5 903 163	7 833 624
Récupération d'un point au bout de 6 mois / 1 an *	6 565 660	6 574 960	6 872 238

* sans nouvelle infraction entraînant un retrait de 1 point.

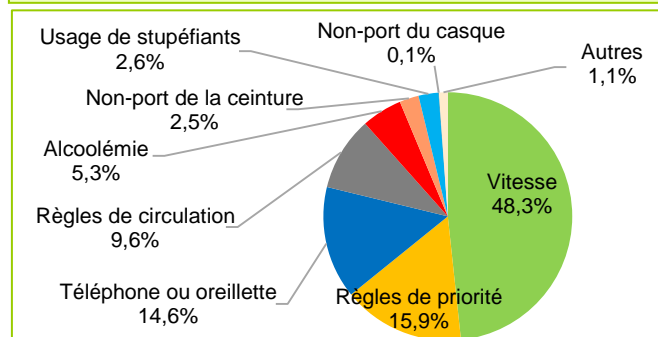
Source : Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points - Bilan 2024, ONISR, 2025.

Comparaison entre le nombre de points détenus par les auteurs présumés d'accident mortel (APAM) et le nombre de points de l'ensemble des conducteurs



Source : Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points - Bilan 2024, ONISR, 2025.

Répartition du nombre de points retirés par famille



Source : Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points - Bilan 2024, ONISR, 2025.

Délai exceptionnel lors du retrait de points :

La comparaison des retraits de points entre 2023 et 2024 est sujette à caution.

Sur le dernier trimestre 2023, un problème informatique a retardé la transmission par l'ANTAI de la demande de retrait de points au système d'information du permis à points. Le retrait de point n'a ainsi été effectif qu'en 2024.

À la mi-2024, 2 millions de points ont été retirés pour des infractions relevées en 2023 (notamment 750 000 points pour règles de circulation, 600 000 points pour l'usage de téléphone, 400 000 points pour excès de vitesse, 110 000 pour non-port de la ceinture, 90 000 points pour alcoolémie).

En 2024, ont été retirés :

- 5,7M de points pour excès de vitesse (-53 % par rapport à 2023 en raison des excès de vitesse inférieurs à 5 km/h qui n'entraînent plus de retraits de points depuis le 1^{er} janvier 2024) ;
- 1,9M pour non-respect des priorités ;
- 1,7M pour usage du téléphone/d'oreillettes ;
- 1,1M pour des règles de circulation ;
- 618 000 pour de l'alcoolémie ;
- 303 000 pour l'usage de stupéfiants (y/c. l'alcoolémie contraventionnelle et délictuelle) ;
- 294 000 pour non-port de la ceinture de sécurité.

Les infractions à **1 point** représentent 33 % des points retirés et celles à **6 points**, 10 %.

En 2024, 79 % des conducteurs ont toujours 12 points sur leur permis mais seuls 49 % des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM) disposent encore de ces 12 points sur leur permis.

Nombre de points retirés

Les hommes sont concernés par plus des deux tiers (69 %) des points retirés : plus de 8 millions de points sur un total de 11,7 millions de points.

Cette part d'hommes s'accroît pour des points retirés suite à des infractions pour conduite sans permis (92 % de conducteurs), pour entraves et délits de fuite (91 % de conducteurs) et pour conduite avec usage de stupéfiants (89 % de conducteurs). Contrairement aux points retirés pour infraction aux règles de priorité, 37 % de conductrices sont concernées.

Permis de conduire invalidés pour solde de points nul

En 2024, 47 916 permis ont été invalidés pour défaut de points. La part des hommes atteint 84 %, soit 40 046 permis, qui reflète la commission d'infractions plus graves ou réitérées par les hommes.

Restitution de points

En 2024, 7,8 millions de conducteurs ont vu le rétablissement de leur capital initial de 12 points après 2 ou 3 ans sans nouvelles infractions (58 % d'hommes). Un total de 6,9M de conducteurs a récupéré un point au terme de 6 mois sans nouvelle infraction (62 % d'hommes).

En 2024, 24 872 stages ont été organisés au profit de 320 402 stagiaires : soit 302 853 stagiaires pour des reconstitutions du capital de points (stages dits « permis à points »), soit 17 549 stagiaires d'alternatives aux poursuites judiciaires ou en composition pénale (dits « justice »).

912 601 **permis B**, 4 917 **permis A1**, et 117 940 **permis A2** ont été délivrés en 2024.

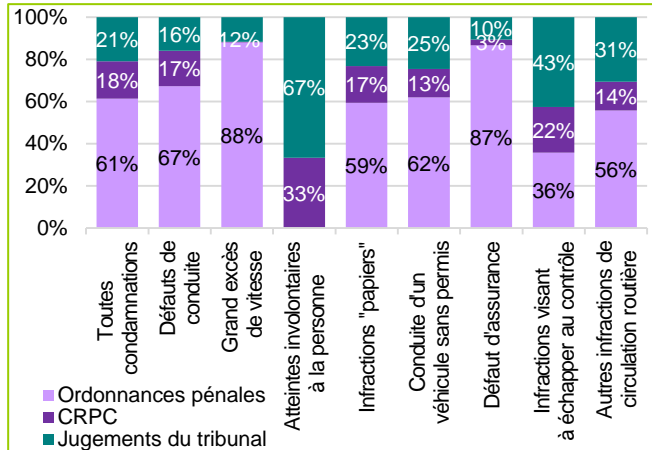
N.B : Les données sur les infractions relevées par les forces de l'ordre sont enregistrées dans le mois qui suit l'infraction. Les points sont effectivement retirés plusieurs mois plus tard : pour les contraventions, au paiement de la contravention ou lorsque tous les recours administratifs sont épuisés ; pour les délits, lorsque le jugement est prononcé.

Les condamnations

Cette synthèse est basée sur les données provisoires 2023 fournies par le Ministère de la Justice.

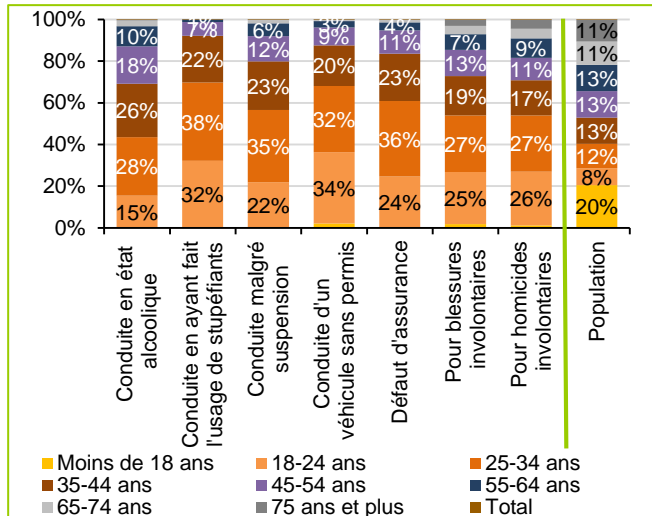
	Poursuites	Total	%
Ensemble	232 405	407 285	100
Non-respect des règles de conduite	118 241	179 714	44
Conduite avec alcool ou stupéfiants	100 364	137 411	34
Infraction à la vitesse	16 899	39 093	10
Atteintes involontaires à la personne	8 023	26 918	7
Accident mortel circulation et alcool ou stupéfiants	126	193	0
Accident mortel circulation	758	1 538	0
Accident de la circulation avec blessures involontaires	1 789	2 342	1
Accident de la circulation avec BI	5 350	22 845	6
Infractions papiers	99 513	148 807	37
Défaut de permis de conduire	46 692	65 381	16
Violation, restriction aux droits de conduire	31 667	38 718	10
Défaut de pièce administrative / Visite technique du véhicule	19 696	39 276	10
Réglementation sur l'équipement et l'aménagement des véhicules / plaques inscriptions	1 458	5 432	1
Infractions visant à échapper aux contrôles	5 698	48 549	12
Délit de fuite	1 894	39 207	10
Refus d'obtempérer, refus de vérification	3 804	9 342	2
Autres infractions	930	3 297	1

Les orientations des auteurs par le parquet selon les principales familles d'infractions en 2023



CRPC : comparaison sur reconnaissance préalable de culpabilité

Caractéristiques des condamnés pour les principales infractions par âge en 2023



Sources : données condamnations : Ministère de la Justice/SG/SSER – fichier statistique du Casier judiciaire national et de Cassiopée. Données population : Insee, recensements et estimations de population, estimation provisoire arrêtée à la fin de 2024, Année 2024, Champ : France.

Vue d'ensemble du contentieux de la sécurité routière

En 2023, 407 300 auteurs d'infractions à la sécurité routière ont été orientés par les parquets, soit 21 % de l'ensemble des auteurs orientés cette année. Les infractions à la sécurité routière sanctionnées par la justice peuvent être regroupées en quatre catégories principales. Les infractions liées au non-respect des règles de conduite (conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants, infractions à la vitesse), représentent 44 % des auteurs orientés. Les infractions « papiers » (tels que le défaut de permis de conduire), visent 37 % des auteurs. Les infractions sanctionnant la volonté d'échapper aux contrôles concentrent 12 % des auteurs. Enfin, les atteintes involontaires à la personne en tant que conducteur concernent 7 % des auteurs en 2023.

Parmi l'ensemble des auteurs impliqués dans une affaire relative à la sécurité routière, 75 200 (18 %) ont été considérés comme non poursuivables, soit parce que l'infraction n'a pas été constituée ou a été considérée comme insuffisamment caractérisée (15 %), soit parce que l'auteur est resté inconnu (3 %).

Parmi les 332 100 auteurs poursuivables, 18 800 (6 %) ont fait l'objet d'un classement sans suite pour inopportunité des poursuites, soit parce que l'auteur, bien que connu, n'a pas pu être retrouvé, soit parce que celui-ci s'est mis en conformité avec la loi de sa propre initiative ou que l'infraction était de faible gravité. Une réponse pénale a été apportée par le parquet à 313 400 auteurs en 2023, soit un taux de réponse pénale de 94 % des auteurs susceptibles d'être poursuivis.

Selon l'âge des condamnés

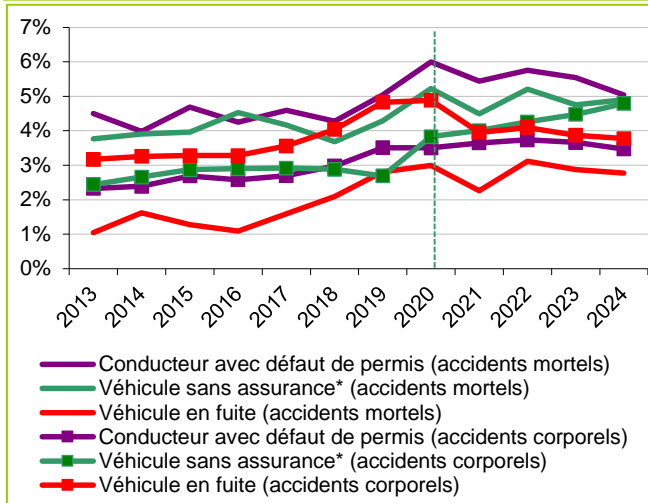
En 2023, la conduite en état alcoolique et la conduite en ayant fait usage de stupéfiants sont les deux principales infractions sanctionnées au code de la route. Ces deux infractions n'ont pas la même répartition des condamnés selon leur âge. La conduite avec alcoolémie touche majoritairement les 25-34 ans (28 %) et les 35-44 ans (26 %) alors que la conduite avec stupéfiants concerne les 25-34 ans (38 %) et les 18-24 ans (32 %).

Les défauts d'assurance et les conduites malgré une suspension de permis visent les 25-34 ans (respectivement, 36 % et 35 %). La conduite sans permis concerne également cette tranche d'âge (32 %) mais plus fortement les 18-24 ans avec 34 % des condamnés.

Les blessures et homicides involontaires concernent principalement les 25-34 ans avec 27 % des condamnés pour les deux catégories, ainsi que les 18-24 ans, avec respectivement 25 % et 26 % des condamnés.

Défaut de permis, non-assurance et délits de fuite dans les accidents

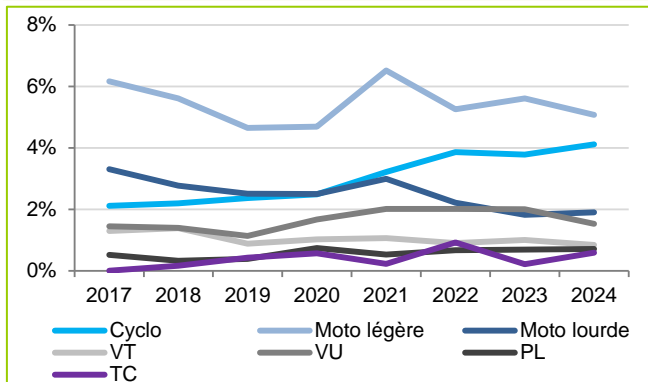
Défaut de permis, véhicule sans assurance, véhicule en fuite : évolution des infractions relevées lors des accidents corporels et mortels



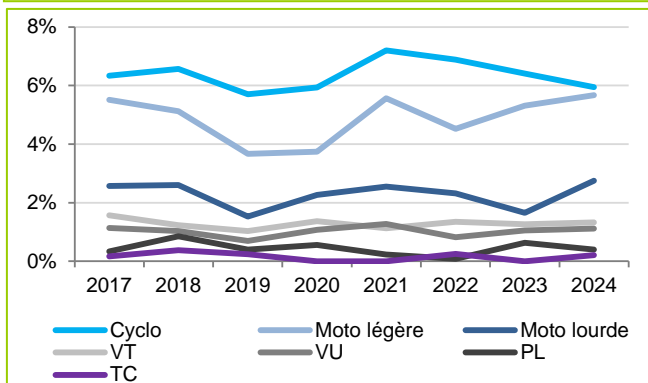
* dont EDP-m (Engin de Déplacement Personnel motorisé) depuis 2020 (Décret n° 2019-1082 du 23/10/2019).

Exemple de lecture pour l'année 2024 : Dans les accidents mortels, 5,0 % des conducteurs ont un défaut de permis. Cette proportion est de 3,5 % dans l'ensemble des accidents.

Évolution de la part des conducteurs sans permis (hors EDP-m), présumés non responsables



Évolution de la part des conducteurs sans assurance (hors EDP-m), présumés non responsables



L'estimation des conducteurs sans permis et/ou sans assurance a été affinée cette année (voir méthode sur le site de l'ONISR). Elle est obtenue en multipliant la part des conducteurs sans permis et/ou sans assurance présumés non responsables par le nombre estimé de conducteurs actifs (par âge/sexe).

Conduite sans permis

En 2024, 5,0 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel et 3,5 % de ceux impliqués dans un accident corporel circulaient sans permis valide. Ces proportions ont augmenté respectivement de 0,8 point et 0,4 point en 10 ans. Au total, **233 personnes ont été tuées** dans un accident avec un conducteur sans permis valide (8 % de l'ensemble des personnes tuées), dont 167 usagers dans le véhicule sans permis.

La part de conducteurs sans permis parmi les conducteurs impliqués dans les accidents mortels **est plus élevée pour les jeunes** : elle est de 8 % pour les 18-24 ans, de 9 % pour les 25-34 ans, de 6 % pour les 35-44 ans et de 2 % au-delà de 44 ans.

Parmi les conducteurs sans permis valide impliqués dans un accident mortel, 57 % conduisent un véhicule de tourisme et 34 % une motocyclette.

Dans les accidents mortels, 56 % des conducteurs sans permis sont **positifs à l'alcool** (dont l'alcool est connu) et 75 % sont sous l'influence d'alcool ou de stupéfiants. Dans les accidents corporels, ces parts sont respectivement de 35 % et 54 %.

Pour estimer le nombre de personnes conduisant sans permis, on calcule la part de sans permis valide chez les conducteurs présumés non responsables des accidents corporels. Cette part est de 1,2 %. On estime que **505 000 personnes conduiraient sans permis** (dont 400 000 en VT ou VU, 65 000 en motocyclette et 40 000 en cyclomoteur).

Véhicules sans assurance

Dans 7 % des accidents mortels et corporels, un des véhicules n'est pas assuré : **216 personnes ont été tuées** dans ces accidents dont 156 dans le véhicule non assuré.

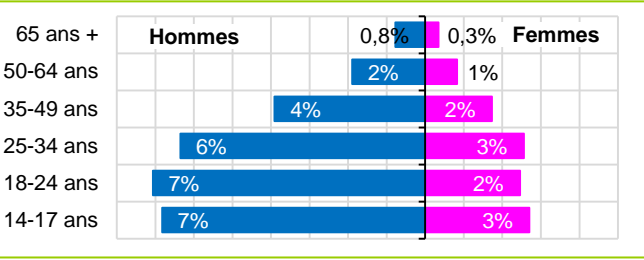
Parmi l'ensemble des véhicules motorisés impliqués dans les accidents corporels, 4,8 % sont sans assurance. Ce ratio est de **8 % pour les cyclos**, 7 % pour les motos et de 3 % pour les VT.

Parmi les conducteurs présumés non responsables impliqués dans les accidents corporels, la part de ceux conduisant un véhicule sans assurance est de 2,9 %. On estime que **515 000 conducteurs ont circulé dans un véhicule non assuré en 2024** (dont 430 000 en VT ou VU, 55 000 en motocyclette et 30 000 en cyclomoteur). Dans le BAAC, 59 % des conducteurs d'EDPM présumés non responsables ne sont pas assurés.

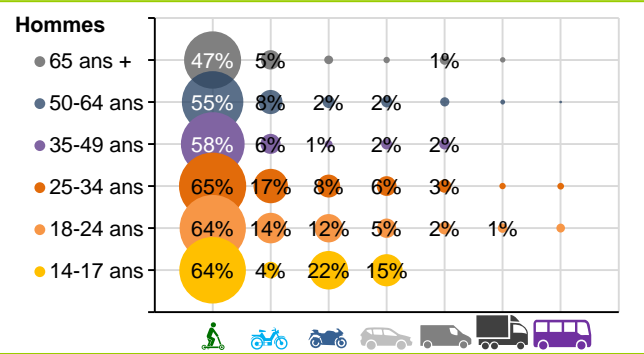
Délits de fuite

Un véhicule est en fuite dans 3 % des accidents mortels et 4 % des accidents corporels. Ces proportions sont en hausse par rapport à 2010 (respectivement + 1,8 pts et + 1,0 pts). **131 personnes ont été tuées en 2024 dans ces accidents** (132 en 2023) ; majoritairement des piétons (45 %). La part des accidents avec délit de fuite est plus élevée la nuit (8 %) que le jour (5 %).

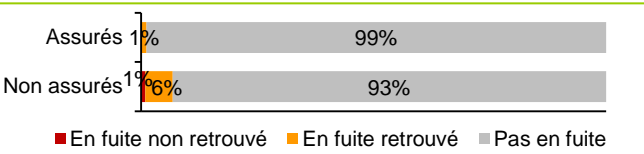
Part des conducteurs non assurés, selon l'âge et le sexe, pour la période 2020-2024



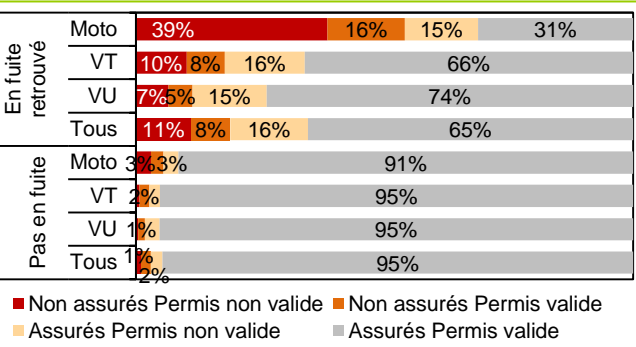
Part des conducteurs hommes non assurés, selon l'âge et le mode, pour la période 2020-2024



Part des conducteurs non assurés, selon le statut fuite du véhicule, pour la période 2020-2024

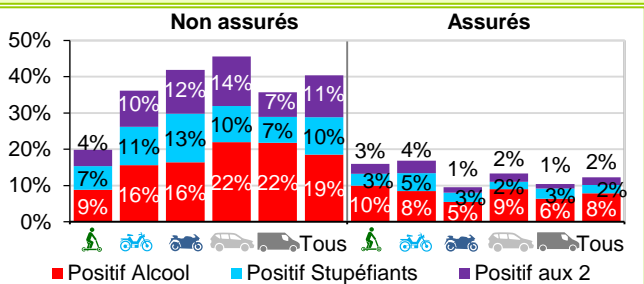


Répartition des assurés avec ou sans permis, selon le statut fuite du véhicule et le mode pour la période 2020-2024**



** : Parmi les véhicules qui nécessitent un permis de conduire.

Taux de conducteurs pas en fuite, positifs à l'alcool et/ou aux stupéfiants, pour la période 2020-2024



Afin d'avoir plus de données, dans l'analyse qui suit, les données couvrent la période 2020-2024.

Les conducteurs sans assurance...

Parmi les conducteurs de 14 ans ou plus impliqués dans un accident corporel, dont le véhicule nécessite une assurance (y compris les EDPm¹), 4 % conduisent un véhicule non assuré.

Plus l'âge avance, plus la part de conducteurs non assurés impliqués dans les accidents corporels diminue, surtout chez les hommes : 7 % des hommes de 18-24 ans non assurés contre 1 % des 65 ans ou plus. Chez les femmes de 14-17 ans, le taux de non assurance élevé est porté par les conductrices d'EDPm.

La part de conducteurs non assurés parmi les conducteurs d'EDPm est la plus forte, quel que soit l'âge. Celle parmi les conducteurs de cyclomoteur est importante surtout chez les hommes de 25-34 ans et 18-24 ans (respectivement 17 % et 14 % impliqués dans un accident corporel).

La part de conducteurs non assurés est également forte en moto, surtout chez les moins de 25 ans.

... sans permis et en fuite

Parmi les conducteurs non assurés, 7 % ont été en fuite (6 % ont été retrouvés) ; cette part ne représente que 1 % chez les conducteurs assurés.

Quel que soit le mode de déplacement, 35 % des conducteurs en fuite retrouvés étaient non assurés et/ou sans permis contre 5 % des conducteurs non en fuite.

Notamment, parmi les conducteurs de moto en fuite retrouvés, 55 % n'étaient pas assurés : 39 % avaient un permis non valide et 16 % un permis valide. Parmi les conducteurs de moto pas en fuite, ces parts sont dix fois moindre (respectivement 6 % : 3 % et 3 %).

Dans une moindre mesure chez les conducteurs de VT ou VU, les conducteurs en fuite retrouvés représentent respectivement 18 % et 12 % des non assurés, dont 10 % et 7 % avaient un permis non valide.

... alcoolisés, sous stupéfiants

Au total, 40 % des conducteurs non assurés étaient positifs à l'alcool ou aux stupéfiants, dont 11 % positifs aux deux. Chez les conducteurs assurés, ces proportions sont respectivement de 12 % et 2 %.

La part de conducteurs de motos non assurés positifs est 4 fois plus importante que celle de ceux assurés (42 % contre 10 %). La part est multipliée par 8 pour ceux qui sont positifs aux deux produits (12 % contre 1,5 %).

La part des conducteurs de VT et de VU non assurés positifs à l'alcool est de 22 % contre respectivement 9 % et 6 % de ceux assurés. La part est multipliée par 7 pour ceux qui sont positifs aux deux produits.

¹ Les EDPm n'apparaissent dans les BAAC qu'à partir de 2019 ; l'assurance est obligatoire (décret 2019-82 du 23 octobre 2019).

Les facteurs d'accidents liés aux véhicules

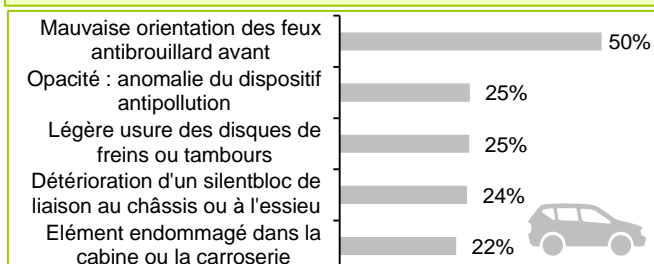
Part de véhicules accidentés avec un facteur véhicule identifié selon le milieu routier en 2024

Autoroutes	Hors agglomération	En agglomération
13%	12%	21%

Part de véhicules accidentés avec un facteur véhicule identifié selon la famille de départements

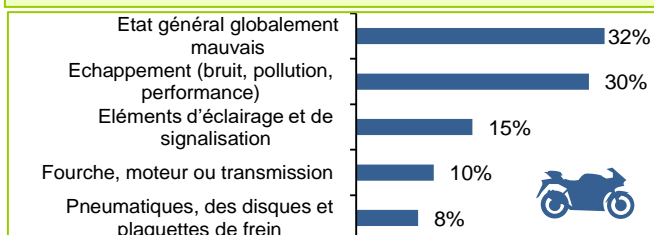
Famille de départements	EDPm	VT	PL	TC	Tous Véh.
De montagne	26 %	14 %	37 %	37 %	15 %
Ruraux à faible densité de pop.	19 %	13 %	10 %	10 %	13 %
Méditerranéens	26 %	16 %	26 %	26 %	16 %
Monopolarisés	23 %	14 %	18 %	18 %	14 %
Multipolarisés	15 %	14 %	14 %	14 %	15 %
A très forte densité de pop.	20 %	18 %	24 %	24 %	19 %
Paris et petite couronne	30 %	24 %	25 %	25 %	24 %

Défaillances les plus relevées lors des contrôles techniques effectués en 2024 sur les 89,7 % de VT présentant au moins une défaillance



Source : Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité annuel 2024, UTAC/OTC, janvier 2025

Déficiences préexistantes à l'accident relevées chez les 26 % de 2RM considérés comme dangereux et à dommages antérieurs en 2021



Source : BCA Expertise

Nombre de véhicules présentant un facteur lié au véhicule et de tués parmi leurs occupants dans les accidents corporels de la circulation, selon la catégorie de véhicule et le type de facteur véhicule.

n : Nombre de véhicules T : Tués dans les véhicules	Vélo		EDPm		2RM		VT		VU		PL	
	n	T	n	T	n	T	n	T	n	T	n	T
Défectuosité mécanique	59	1	29	0	97	2	152	3	28	0	15	0
Eclairage - signalisation	110	12	82	5	193	15	445	7	52	0	11	0
Pneu usé	6	1	1	0	77	7	245	36	30	4	7	2
Eclatement de pneu	2	0	0	0	6	0	37	2	8	0	13	0
Chargement	6	1	6	0	14	1	23	2	15	0	14	0
Déplacement du véhicule	263	7	219	2	1 044	35	2 492	63	349	3	111	0
Incendie du véhicule	0	0	0	0	2	1	10	4	1	0	0	0
Véhicule peu familier au conducteur	16	0	19	0	137	7	166	10	12	0	4	0
Autre	427	9	249	3	1 224	41	3 670	51	499	8	114	0
Aide à la conduite défaillante	1	0	0	0	6	0	22	0	1	0	1	0
Visibilité restreinte depuis l'habitacle	42	1	23	1	104	0	1 138	2	189	0	112	0
Total	932	32	628	11	2 904	109	8 400	180	1 184	15	402	2

La sécurité routière en France - bilan de l'année 2024 - ONISR 2025

En 2024, 17 % des véhicules impliqués dans un accident de la circulation ont un facteur lié au véhicule (ci-après « facteur »). Ils sont impliqués dans le décès de 564 usagers, dont 365 occupants des véhicules concernés. Cette proportion est particulièrement élevée pour les véhicules non assurés (25 %). Les EDPm constituent la catégorie de véhicules pour laquelle la présence d'un facteur est la plus fréquente (23 %).

C'est en agglomération que les **véhicules accidentés** présentent le plus souvent un facteur (21 %).

La famille de départements « Paris et petite couronne » enregistre le plus fort taux de facteur véhicule (24 %). Ces facteurs sont fréquemment identifiés pour les PL et TC dans les départements « de montagne » (37 %).

Le facteur le plus souvent relevé, quelle que soit la catégorie de véhicules, est le **déplacement du véhicule**, correspondant aux véhicules ayant échappé à l'action du conducteur (frein à main mal serré...). Il touche 5 % des véhicules accidentés et est impliqué dans le décès de 112 de leurs occupants et de 65 usagers tiers.

La fréquence du facteur **visibilité restreinte depuis l'habitacle** s'accroît avec le gabarit du véhicule : 2 % des VL, 3% des VU et 5 % des PL accidentés. Ce facteur est impliqué dans le décès de 53 usagers, dont 34 piétons et 10 cyclistes. À eux seuls, les PL présentant ce facteur ont causé la mort de 24 usagers, dont 17 piétons et 6 cyclistes.

Le **défaut d'éclairage ou de signalisation** concerne spécifiquement les vélos (2 %), les EDPm (3 %) et les cyclomoteurs (2 %) avec une mortalité associée importante pour leurs utilisateurs (respectivement 5 %, 11 % et 6 %).

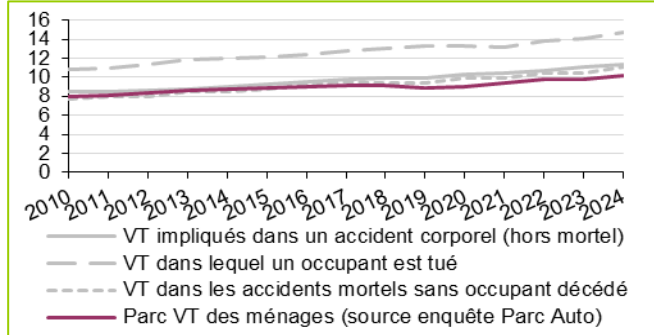
Le facteur **véhicule peu familier au conducteur** concerne en premier lieu les VT (10 tués pour 166 VT) et les 2RM (7 tués pour 137 2RM).

Les facteurs **pneu usé** et **éclatement de pneu** se distinguent par leur gravité : alors qu'ils ne concernent que 0,5 % de l'ensemble véhicules accidentés, ils représentent 2 % de l'ensemble des décès des occupants de véhicules, soit 52 personnes, dont 36 usagers de VT et 7 de motos lourdes.

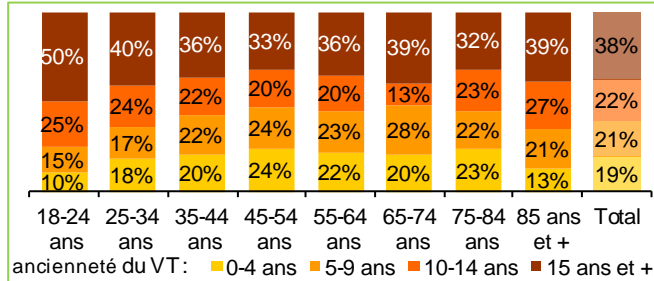
L'ancienneté des véhicules

En 2024 dans les accidents mortels, les VT impliqués ont un âge moyen supérieur à celui du parc. À l'inverse, dans le cas des 2RM, les véhicules impliqués sont plus récents.

Évolution de l'ancienneté moyenne des véhicules de tourisme (VT) depuis 2010

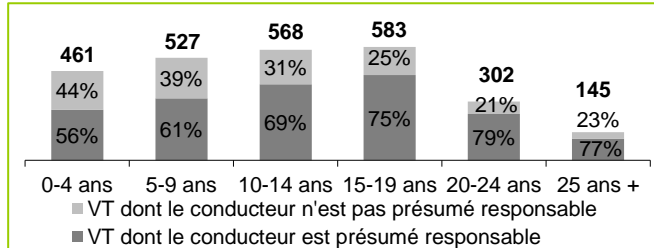


VT impliqués dans un accident mortel en 2024 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur

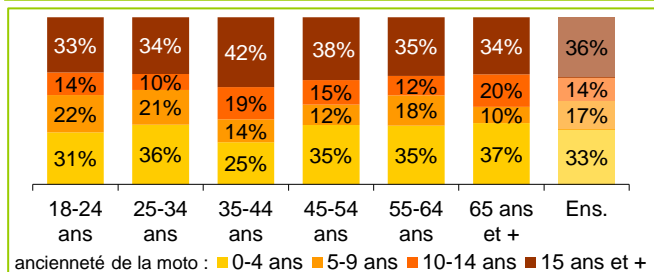


Lecture : 50 % des VT conduits par des 18-24 ans ont plus de 15 ans.

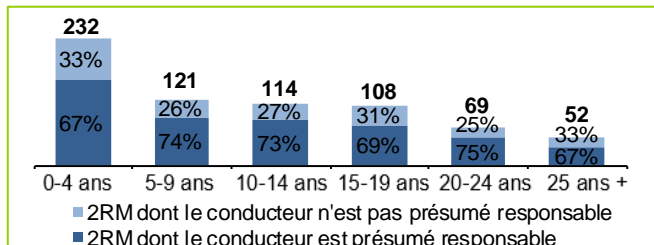
Ancienneté du VT selon la responsabilité présumée du conducteur (accidents mortels 2024)



Motos impliquées dans un accident mortel en 2024 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur



Ancienneté du 2RM selon la responsabilité présumée du conducteur (accidents mortels 2024)



Ancienneté du parc des véhicules

En France métropolitaine, l'ancienneté moyenne du parc automobile des ménages¹ a atteint 9 ans et 10 mois en 2023. La moitié de ce parc est constitué de véhicules de plus de 8 ans, 42 % ont 10 ans et plus, 24 % ont 14 ans et plus. La moyenne d'âge du parc 2RM des ménages est de 12 ans et 5 mois.

Ancienneté des VT

L'ancienneté moyenne des VT dans lequel un usager est tué est sensiblement plus élevée que l'ancienneté du parc automobile : 14 ans et 8 mois pour les VT impliqués dans les accidents dans lesquels un usager est tué en 2024 contre 9 ans et 10 mois dans le parc. Alors que les VT de 14 ans et plus représentent 24 % du parc, ils sont 48 % des VT dont un usager au moins est tué.

Les jeunes conducteurs sont le plus souvent impliqués dans des accidents mortels dans des VT d'ancienneté avancée : 50 % des jeunes de 18 à 24 ans conduisaient un VT de 15 ans et plus (contre 36 % en moyenne pour les autres tranches d'âge). Inversement, seuls 10 % des conducteurs de 18-24 ans impliqués dans un accident mortel le sont au volant d'un VT de moins de 5 ans (contre 20 % en moyenne pour les autres tranches d'âge).

La part de conducteurs présumés responsables d'un accident mortel est d'autant plus importante que l'ancienneté du véhicule est élevée : 77 % des VT de 15 ans et plus ont un conducteur présumé responsable contre 56 % pour les VT moins de 5 ans.

Ancienneté des 2RM

Dans les accidents mortels en 2024, l'ancienneté moyenne des 2RM impliqués est moins élevée que celle des VT : 9 ans pour les cyclomoteurs et 11 ans et 6 mois pour les motos, contre 13 ans pour l'ensemble des VT impliqués dans les accidents mortels.

Les 2RM de moins de 5 ans représentent un tiers des 2RM impliqués dans un accident mortel alors que pour les VT, c'est moins de 1 sur 5.

Contrairement aux VT, la part de conducteurs présumés responsables d'un accident mortel n'évolue que très peu en fonction de l'ancienneté du 2RM.

Ancienneté des VU et des PL

En 2024, l'ancienneté moyenne des VU accidentés en 2024 est de 8 ans (contre 7 ans et 6 mois en 2023). Cette ancienneté progresse depuis quinze ans (6 ans et 7 mois en 2010).

L'ancienneté des PL impliqués dans les accidents corporels est de 6 ans ; ce chiffre reste globalement stable depuis 2010.

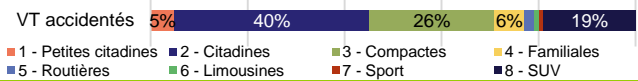
¹ Enquête Parc auto (volume général et volume 2RM), KANTAR, 2024.

Les caractéristiques techniques des véhicules

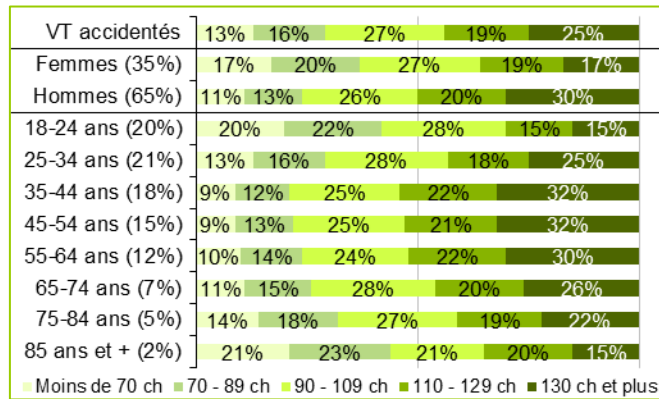
La puissance moyenne des véhicules de tourisme (VT) accidentés est équivalente à celle de l'ensemble du parc automobile français.

La cylindrée moyenne des motos accidentées est supérieure à celle du parc, et ce d'autant plus lorsqu'un usager de la moto a été tué. Hors agglomération, la cylindrée moyenne des motos accidentées est plus élevée qu'en agglomération ou sur autoroute.

Catégories des VT impliqués

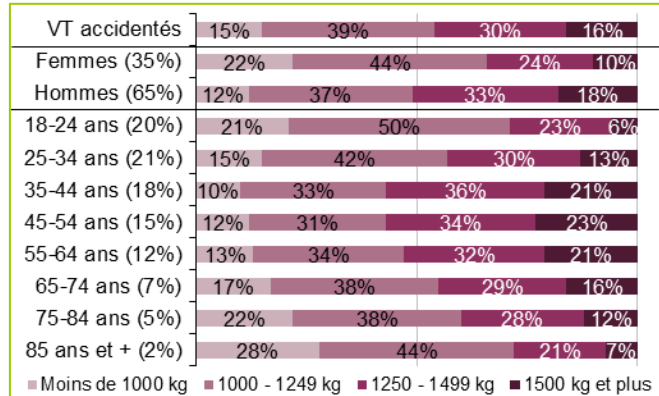


Puissance des VT accidentés selon le sexe et l'âge du conducteur

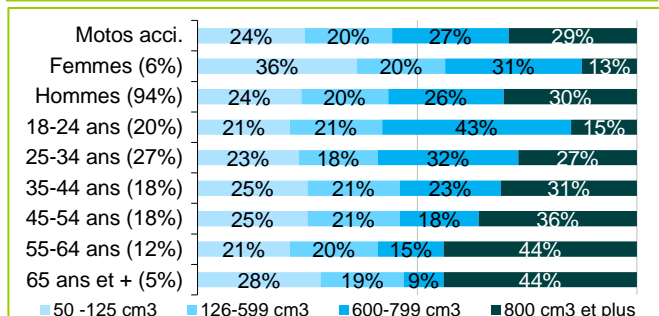


Lecture : 35 % des VT accidentés sont conduits par des femmes. 17 % des VT des femmes ont une puissance inférieure à 70 ch.

Masse à vide des VT accidentés selon le sexe et l'âge du conducteur



Cylindrée des motocyclettes accidentées selon le sexe et l'âge du conducteur



Les motocyclettes incluent ici les motos, scooters et trois roues motorisées de 50 cm³ et plus.

Code National d'Identification du Type

Le CNIT des véhicules (indiqué sur la carte grise) est renseigné dans la base nationale des accidents corporels de la circulation. Ce code permet de connaître des informations sur les véhicules (modèle, puissance, masse, cylindrée...).

Caractéristiques des VT accidentés

En 2024, 50 700 VT ont été impliqués dans un accident corporel, dont 78 % avec un CNIT renseigné.

La part de SUV parmi les VT accidentés en 2024 (19 %) montre la poursuite de l'augmentation mesurée dans l'étude CraVAT (page 171) entre 2015 (5,5 %) et 2022 (15,8 %).

La puissance moyenne des VT accidentés est de 110 chevaux (106 ch pour les VT dans lesquels un usager est décédé, 138 ch pour les SUV). La puissance moyenne du parc VT¹ (105 ch) est proche.

Un quart des VT accidentés a une puissance de 130 ch et plus. Les conducteurs de 35 à 64 ans ont les VT les plus puissants (116 ch en moyenne), à l'inverse des jeunes de 18 à 24 ans, (en moyenne, 99 ch) et des seniors de 85 ans et plus (97 ch). Les femmes conduisent des VT moins puissants (en moyenne 101 ch contre 115 ch pour les hommes).

La masse moyenne des VT accidentés est de 1 250 kg (soit + 6 kg par rapport à 2023 et + 33 kg depuis 2019). Elle est équivalente à celle des VT dans le parc national¹ (1 273 kg).

Les VT des femmes sont plus légers (1 186 kg en moyenne, soit 99 kg de moins que les VT des hommes). Les jeunes de 18-24 ans et les seniors de 85 ans et plus ont des véhicules plus légers (resp. 1 157 kg et 1 143 kg en moyenne). Les SUV sont plus lourds (1 464 kg en moyenne).

Caractéristiques des motocyclettes

Parmi les 11 600 motocyclettes accidentées en 2024, 74 % ont un CNIT renseigné. La cylindrée moyenne des motocyclettes accidentées (628 cm³) est supérieure à la cylindrée moyenne du parc¹ (420 cm³). La cylindrée est plus importante pour les motos sur lesquelles un usager est décédé (761 cm³).

Une nette différence est observée selon le milieu routier (548 cm³ en agglomération, 676 cm³ sur autoroute et 770 cm³ hors agglomération) et le jour (674 cm³ le week-end contre 612 cm³ en semaine).

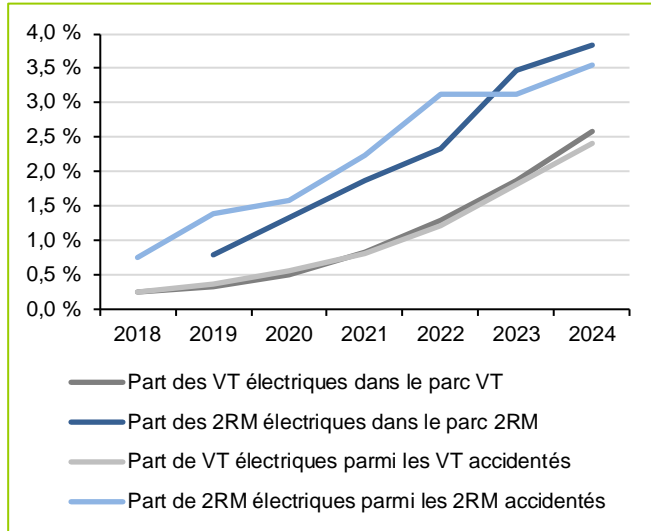
Les motos conduites par des femmes sont beaucoup moins puissantes (471 cm³ en moyenne). La part de motos les plus puissantes (800 cm³ et plus) augmente avec l'âge : de 15 % chez les 18-24 ans à 44 % pour les conducteurs de 55 ans et plus.

¹ Les données sur le parc national viennent du Système d'immatriculation des véhicules, à partir de requêtes réalisées sur l'entrepôt statistique du stock d'immatriculations jusqu'au 31/12/2023.

Les accidents selon la motorisation

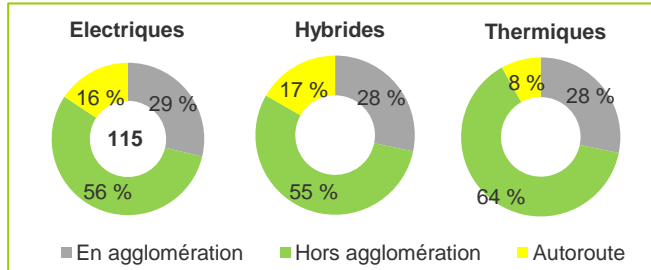
La majorité des véhicules impliqués dans les accidents de la route sont à motorisation thermique (91 %). Suivant leur progression dans le parc, les véhicules électriques sont de plus en plus présents dans les accidents.

Evolution de la part des VT ou des 2RM électriques dans le parc ou dans les accidents

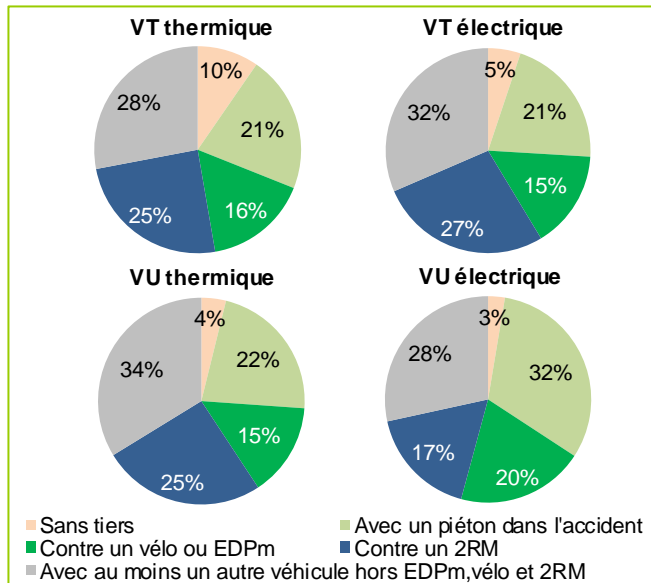


Sources : Bilan des circulations, SDES. Estimation parc VT 2024 à partir de l'immatriculation, estimation parc 2RM à partir de données Kantar.

Répartition des accidents mortels impliquant des VT électriques, hybrides ou thermiques selon le milieu routier (2020-2024)



Répartition du nombre d'accidents corporels en agglomération avec un VT ou un VU, thermique ou électrique, par type de collision en 2024



En 2024, 2 257 véhicules électriques ont été impliqués dans un accident corporel (soit 3 % des véhicules accidentés hors vélo et EDPm). Parmi les véhicules électriques accidentés, 376 sont des cyclos, 175 motos, 1 171 VT et 212 VU. Le mode ayant la part de motorisation électrique la plus élevée est les cyclos (9 % d'électriques parmi les accidentés contre 2 % d'électriques et 8 % d'hybrides pour les VT).

Depuis quelques années, les véhicules électriques sont de plus en plus présents. Entre 2019 et 2024, le nombre de VT électriques en circulation¹ est en forte hausse (multiplié par 8). Le nombre de VU et de 2RM électriques sont également en hausse (resp. multipliés par 3 et 5). Les nombres de VT, VU et 2RM thermiques sont stables sur la même période. L'évolution des véhicules électriques accidentés suit celle des véhicules dans le parc.

Les VT électriques accidentés ont en moyenne 2,4 ans : ils sont plus récents que les VT thermiques (12,2 ans).

Selon le milieu routier

Dans les accidents mortels, les **VT électriques sont sur-représentés sur autoroute** (16 % contre 8 % pour les VT thermiques) ; à l'inverse de l'ensemble des accidents corporels avec une part d'accidents légèrement plus importante en agglomération (64 % contre 59 % pour les VT thermiques) ;

Les conducteurs de VT électriques

Les conducteurs accidentés de VT électriques sont différents des conducteurs de VT thermiques, ils sont :

- Plus âgés (8 % de 18-24 ans et 48 % de 35-54 ans contre resp. 19 % et 32 % pour les VT thermiques) ;
- Plus souvent sur un trajet lié au travail (43 % contre 29 % des conducteurs de VT thermiques). Le VT électrique appartient plus souvent à l'entreprise (17 % pour 6 % des VT thermiques) ;
- La conduite des VT électriques accidentés ne présente pas de spécificité homme/femme ;
- Quand ils sont présumés responsables, ils sont moins alcoolisés ou sous stupéfiants (7 % et 1 % contre resp. 14 % et 6 % des VT thermiques).

Selon le type de collision

En 2024, les typologies d'accidents en agglomération des VT thermiques et VT électriques sont proches. Seule différence : les accidents sans tiers sont moins présents pour les VT électriques (5 % contre 10 % des accidents de VT thermiques). Sur 5 ans (2020-2024), **les accidents contre piéton sont plus graves quand le VT est thermique** (5 personnes tuées pour 100 blessés contre 3 pour les VT électriques).

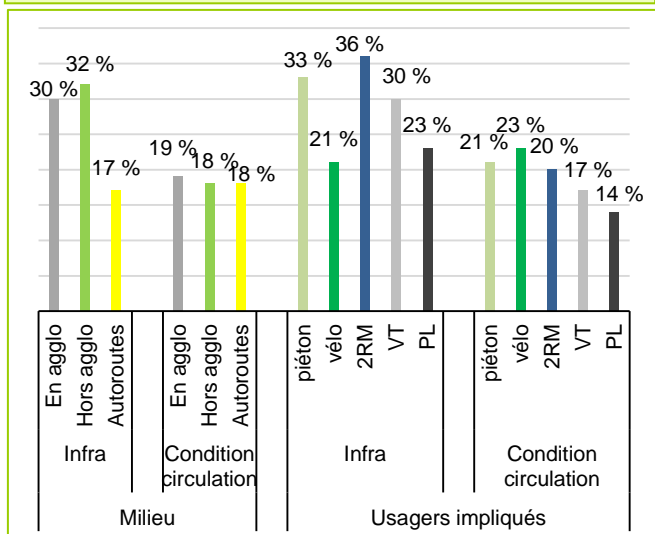
En agglomération, les VU électriques sont particulièrement impliqués dans des accidents contre piéton (32 % contre 22 % des accidents de VU thermiques) et contre vélo ou EDPm (20 % contre 15 %).

¹ Données SDES 2024

Les facteurs d'accidents mortels liés aux lieux, à l'infrastructure et à l'environnement

Si les facteurs causaux¹ des accidents mortels présentent une forte composante liée à l'humain (92 %), la part de ceux associés à l'infrastructure est estimée à 30 %. En ajoutant les facteurs conditions de circulation (18 %), la catégorie environnement qui en résulte est présente dans 39 % de ces accidents. Les accidents mortels imputables uniquement à un facteur infrastructure ou conditions de circulation sont rares (1 % pour chaque composante).

Proportion d'accidents avec présence de facteur(s) relatifs à l'infrastructure ou aux conditions de circulation, selon le milieu et les usagers impliqués dans les accidents mortels de 2015 (FLAM)



Facteurs déclenchants liés à l'infrastructure ou aux conditions de circulation, dans les accidents mortels de 2015, selon la base FLAM

Les facteurs « infrastructure » concernent les éléments de l'aménagement ou de la configuration de la voie de circulation ayant joué un rôle dans l'accident. Il s'agit des éléments relevant de la visibilité, la lisibilité*, de l'adéquation des infrastructures aux contraintes dynamiques**, des possibilités d'évitement et de récupération, de la limitation de la gravité des chocs, de la cohérence de tous les éléments de la voie et de son environnement, de la gestion des flux*** dans un objectif de sécurité). Les facteurs « Conditions de circulation » englobent les éléments en lien avec le trafic et les conditions météorologiques.

* Capacité des voies à donner une image juste de l'environnement et du comportement que l'on attend de l'utilisateur.

** Aptitude de l'infra (dévers, profil, adhérence...) à éviter les ruptures des équilibres dynamiques (dérapage, renversement...)

*** Absence de passages piétons, de refuges piétons, ou encore pas de distinction des mouvements tournants en intersection.

La base de données FLAM est constituée à partir de la lecture, de l'analyse et du codage de la totalité des procès-verbaux (PV) des accidents mortels de 2015. Elle permet d'étudier les facteurs de ces accidents mortels, qu'ils soient relatifs à l'humain, au véhicule ou à l'environnement. La base de données FLAM contient en définitive 85 % des accidents mortels de 2015.

Selon les modes de déplacement

La part d'accidents mortels avec des facteurs liés à l'infrastructure ou aux conditions de circulation varie sensiblement selon les catégories d'usagers.

Selon l'étude FLAM, les accidents avec piéton sont particulièrement concernés par des problèmes de visibilité (23 % des accidents, principalement masques et problèmes d'éclairage public), des défauts de cohérence de l'aménagement (8 %) ou une mauvaise prise en compte des flux piétons (8 %). Les conditions environnementales jouent également un rôle important dans la survenue de ces accidents (13 %), notamment avec des situations d'éblouissement naturel.

Les cyclistes sont eux aussi très concernés par les défauts de visibilité (18 % des accidents – notamment créés par l'environnement type murs ou végétation), et par les conditions environnementales (13 %) dont des situations d'éblouissement naturel.

Les accidents impliquant un 2RM sont les plus sensibles aux facteurs infrastructure. S'ils sont également très affectés par les défauts de visibilité (16 %), ils se démarquent par des problématiques relatives à des défauts de lisibilité de la route (13 %), notamment en courbe, et des défauts d'adéquation de l'infrastructure aux contraintes dynamiques (11 %).

Les défauts de visibilité (11 %) constituent également la principale cause des accidents impliquant un VT ou un VU et imputable à l'infrastructure. L'absence de possibilité d'évitement et/ou de récupération, ainsi que l'inaptitude de l'infrastructure à éviter les ruptures des équilibres dynamiques (dérapage, renversement...) sont mises en cause dans 9 % de ces accidents.

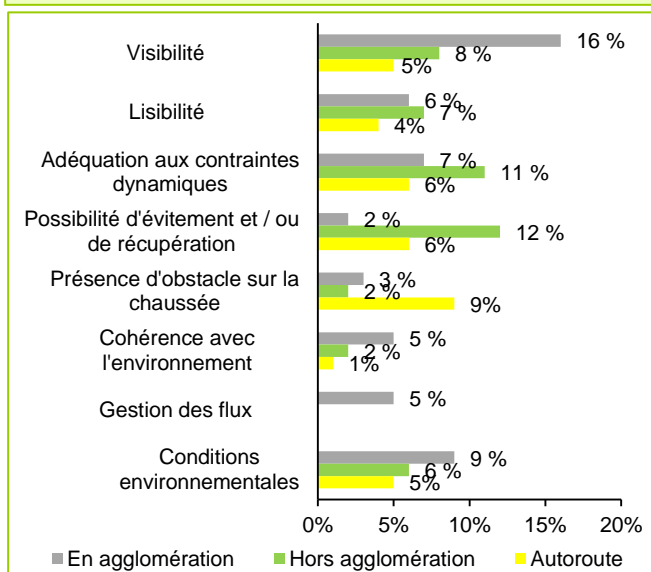
Seuls 14 % des accidents impliquant un PL sont inhérents à l'infrastructure ; le principal facteur identifié se rapportant au manque d'adéquation de l'infrastructure aux contraintes dynamiques (9 %).

Les accidents avec un animal

En 2024, 9 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un animal, dont 7 avec un animal sauvage. Sur la période 2022-2024, cela représente au total 33 tués, dont 22 avec un animal sauvage.

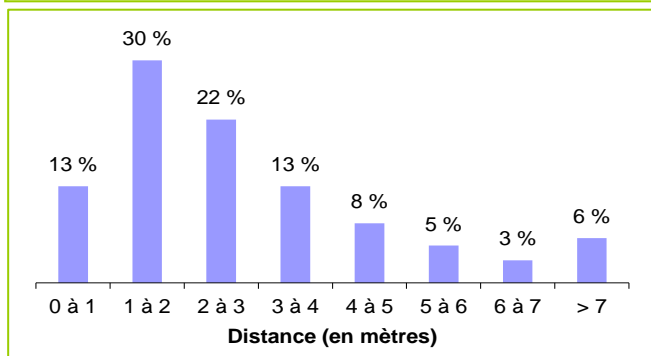
¹ Les pourcentages se rapportent aux facteurs déclenchants identifiés comme quasi-certains ou probables par les codeurs.

Facteurs déclenchants liés à l'infrastructure ou aux conditions de circulation selon le milieu



Source : Base FLAM sur les accidents mortels en 2015, Cerema, 2020. Les pourcentages se rapportent aux 2 878 accidents mortels présents dans la base.

Répartition des accidents mortels de VT contre obstacles fixes sur routes bidirectionnelles hors agglomération, selon la distance entre l'obstacle et le bord de chaussée



Lecture : Dans 30 % des accidents mortels contre obstacles fixes, l'obstacle est situé entre 1 et 2 mètres du bord de la chaussée.

Source : Accidents mortels contre obstacles fixes – CETE Normandie-Centre ; CEESAR - Setra - mars 1999.

Importance des configurations accidentogènes sur routes à chaussées séparées ou à chaussée unique ayant fait l'objet d'un diagnostic d'itinéraire dans le cadre de la démarche SURE

Sur l'ensemble des itinéraires diagnostiqués		
Configuration accidentogène	Chaussées séparées	Chaussée unique
Perte d'adhérence	13 %	7 %
Assoupissement/Hypovigilance	6 %	17 %
Lisibilité de la courbe	6 %	4 %
Obstacles latéraux	9 %	12 %
Intersections	0 %	24 %
Accotement	3 %	14 %
Chocs frontaux	0 %	19 %
Ralentissement soudain	16 %	0 %

Lecture : la part d'accidents où il y a eu perte d'adhérence est de 13 % sur route à chaussées séparées, 7 % sur route à chaussée unique.

Source : Directive européenne sur la sécurité des infrastructures routières – analyse des diagnostics SURE – avril 2021 (Cerema)

Selon le milieu routier

Les facteurs liés à l'infrastructure sont plus présents en agglomération (30 %) et en milieu interurbain (32 %) que sur autoroutes (17 %). La part d'accidents mortels rattachée aux conditions de circulation est en revanche similaire selon les milieux. Les accidents **en agglomération** se distinguent par d'importants problèmes de visibilité (16 %), en raison de masques – fixes ou mobiles – (11 %), ou encore de problèmes d'éclairage public (4 %). Des aménagements d'infrastructure ne prenant pas suffisamment en compte les piétons (cheminement, voirie large) ont également été identifiés.

En milieu **interurbain**, l'impossibilité de mettre en œuvre et/ou réussir des manœuvres d'évitement ou de récupération est identifiée dans 12 % des cas. Elle s'explique surtout par une largeur insuffisante des accotements ou leur inexistence, et l'inadéquation de la route aux contraintes dynamiques (11 %) en raison de l'état de surface de la chaussée (mouillée, présence de corps étranger, mauvais état...).

Sur **autoroutes**, le principal enjeu relève des conditions de circulation : les obstacles sur la chaussée, qu'ils soient mobiles (animaux) ou non fixes (véhicule arrêté au milieu de la chaussée ou sur la BAU), représentent 9 % des accidents.

Les obstacles latéraux

Un obstacle latéral, ou encore « obstacle fixe », désigne tout objet en bord de route susceptible d'aggraver, en cas de heurt, les conséquences d'une sortie de route d'un véhicule. Près de la moitié des accidents mortels contre obstacles fixes sont à moins de 2 m du bord de chaussée.

En 2024, cinq types d'obstacles concentrent l'essentiel des 1 199 décès d'occupants de véhicules après un heurt contre un obstacle fixe : arbres (27 %), dispositifs de retenue (16 %), fossés ou talus (16 %), murs ou bâtiments (11 %) et poteaux (10 %).

Installés pour protéger d'un choc contre un obstacle, les dispositifs de retenue (glissières) constituent eux-mêmes des obstacles. Alors que les glissières métalliques heurtées selon un certain angle se déforment et remettent le véhicule sur la voie, les glissières béton, indéformables, protègent mieux des traversées de terre-plein central (chocs avec les véhicules arrivant en sens inverse) mais renvoient les véhicules en circulation suivant l'angle d'impact initial.

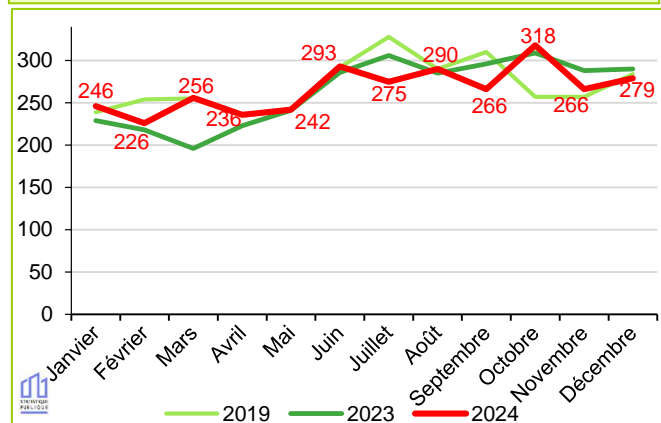
Diagnostics d'itinéraires

La démarche SURE (cf. page 34) prévoit l'analyse des accidents par itinéraire. L'analyse des diagnostics réalisés montre une différence sensible des configurations accidentogènes entre les types de routes, mettant en évidence le moindre niveau de sécurité des routes sans séparation centrale : chocs frontaux, intersections, accotements, obstacles latéraux.

Périodes de forte accidentalité

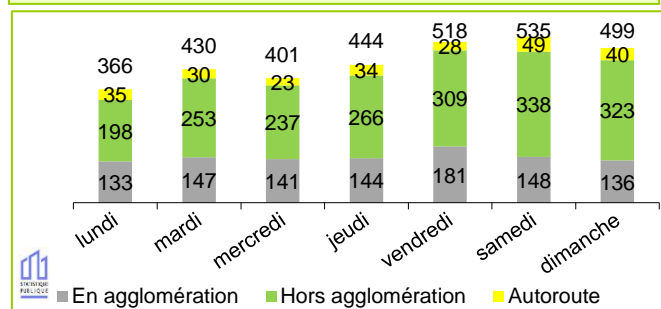
Dans une journée, le créneau horaire où le nombre de tués est le plus élevé est 16h-18h. Dans la semaine, c'est le vendredi et le weekend qui concentrent le plus de tués, et dans l'année, c'est le mois d'octobre.

Nombre de personnes tuées selon le mois



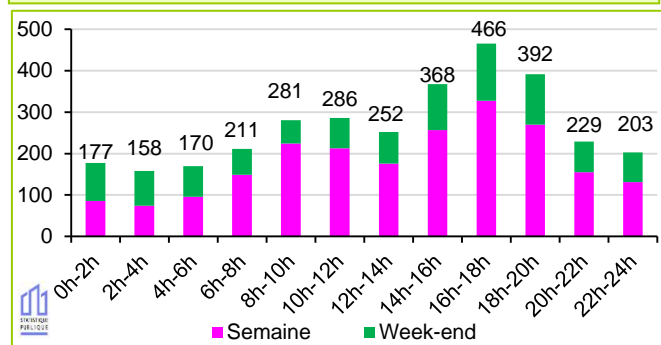
Les valeurs affichées sur le graphique sont celles de l'année 2024.

Nombre de personnes tuées selon le jour de la semaine et le milieu routier



L'année 2024 compte 52 fois les jours du mercredi au dimanche, et 53 lundis et mardis.

Nombre de personnes tuées selon l'heure et la période semaine/week-end



« Le 18 juin 2024, sept personnes sont mortes dans un terrible accident de la route à Bailleau-le-Pin (Eure-et-Loir), près de Chartres. Un premier véhicule dans lequel se trouvait cinq jeunes de 17 à 19 ans a percuté de plein fouet une deuxième voiture occupée par un couple d'octogénaires. Le choc violent a fait partir la première voiture en tonneaux. Celle-ci a alors percuté un autre véhicule. Les deux occupants, âgés de 20 et 23 ans, ont été blessés. »

Source : lanouvellerepublique.fr

En 2024, la moyenne mensuelle de la mortalité routière s'élève à 266 décès. Cette mortalité évolue au fil de l'année 2024 en étant la plus faible en début d'année : autour de 240 décès mensuels de janvier à mai, puis à 285 en moyenne entre juin et décembre. Le mois d'octobre a été le mois le plus meurtrier (318) et le mois de février le moins (226), bien que l'année 2024 était bissextile.

Chaque semaine, 61 personnes en moyenne ont perdu la vie, avec de fortes variations : de 38 décès (semaine du 5 février 2024) à 84 décès (semaine du 21 octobre).

Selon le jour de la semaine

En 2024, 9 personnes sont tuées en moyenne quotidiennement, un niveau similaire à 2023. La mortalité varie selon les jours de la semaine : 8 décès quotidiens en moyenne du lundi au jeudi, contre 10 du vendredi au dimanche, période marquée par les déplacements de loisirs.

En 2024, au moins une personne meurt chaque jour sur les routes françaises.

En moyenne, 20 personnes sont tuées chaque week-end, avec des pics de 30 à 31 décès observés les 7-8 septembre, 5-6 octobre et 21-22 décembre.

Selon l'heure de la journée

Que ce soit en semaine ou le week-end, le créneau 16h-18h est celui où l'on recense le plus de tués.

En semaine, l'écart selon l'heure est marqué : de 26 décès entre 4 h et 5 h à 170 entre 17 h et 18 h, soit 7 fois plus. Le week-end, la répartition est plus régulière, allant de 24 morts entre 7 h et 8 h à 78 entre 17 h et 18 h, soit un écart de 1 à 3.

Les longs week-ends de fêtes

Le nouvel an 2024 affiche une accidentalité comparable à celle de 2019 et 2023, avec 16 personnes tuées entre le 31 décembre et le 1^{er} janvier contre 17 l'année précédente.

Le week-end de Pâques 2024 (3 jours) enregistre 19 personnes tuées, un niveau identique à 2023 mais nettement inférieur à ceux de 2019 et 2022 (35 et 38 personnes tuées).

Comme en 2023, le week-end prolongé de la Pentecôte 2024 (3 jours) reste marqué par une forte mortalité : 31 personnes tuées contre 35 en 2023.

Accidents les plus graves en 2024

Sur les 3 011 accidents mortels survenus en 2024 :

- 1 accident compte 7 personnes tuées ;
- 1 accident compte 5 personnes tuées ;
- 8 accidents comptent 4 personnes tuées ;
- 18 accidents (1 %) comptent 3 personnes tuées ;
- 118 accidents (4 %) comptent 2 personnes tuées ;
- 2 871 accidents (95 %) avec 1 personne tuée.

Les accidents selon les conditions météorologiques

Entre 2020 et 2024, en moyenne, plus des trois quarts des personnes tuées l'ont été par météo normale chaque année.

Les conditions météorologiques influent sur l'accidentalité : par temps de pluie, et encore plus par temps de brouillard, la visibilité entre les usagers et sur les éléments de la route est réduite.

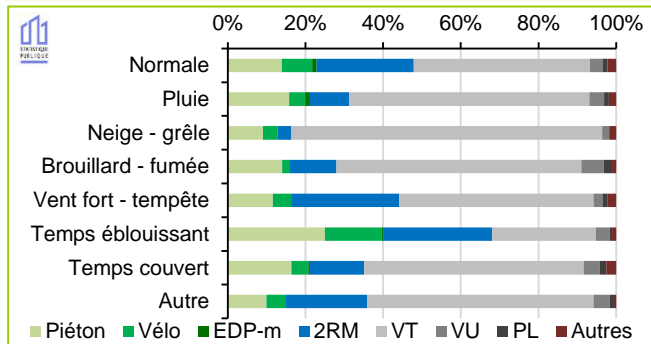
De même, sur chaussée mouillée ou enneigée, les distances de freinage sont plus élevées du fait d'une moindre adhérence.

Cette page présente l'accidentalité moyenne sur les années 2020 à 2024. Cela permet de lisser les potentiels effets météos annuels.

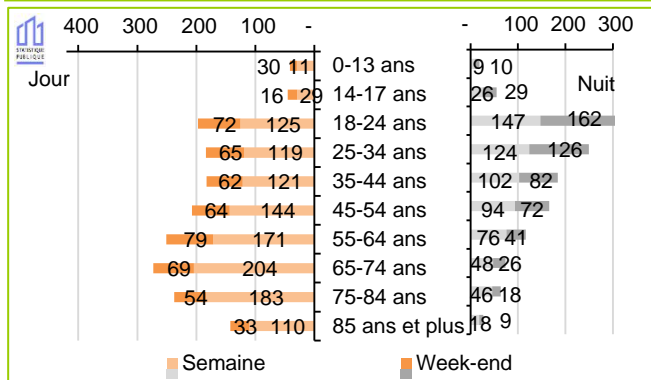
Personnes tuées et blessées selon les conditions atmosphériques (moyenne 2020-2024)

	Tués		Blessés BAAC		T/100 B
	Nb	%	Nb	%	
Normale	2 333	77 %	49 880	79 %	5
Pluie légère	291	10 %	7 219	11 %	4
Pluie forte	76	2 %	1 477	2 %	5
Neige - grêle	11	11 %	234	8 %	5
Brouillard - fumée	56		515		11
Vent fort - tempête	17		202		9
Temps éblouissant	73		1 098		7
Temps couvert	141		2 568		5
Autre	25		314		8
Total	3 022	100 %	63 506	100 %	5

Parts des personnes tuées selon les conditions météorologiques et le mode (2020 à 2024)



Personnes tuées selon l'âge, la luminosité et la période semaine/week-end (moyenne 2020-2024)



Les conditions météorologiques

Sur les cinq dernières années, 23 % des décès sur la route sont survenus par mauvais temps, dont la moitié sous la pluie. Les accidents liés à la neige, la grêle ou le brouillard restent peu fréquents. Ceux par brouillard, vent fort ou tempête sont souvent plus graves que la moyenne.

Lors d'intempéries, une **augmentation du risque lié à la baisse de la visibilité et de l'adhérence** peut augmenter l'accidentalité ; mais une mobilité moindre pour certains modes peut la diminuer.

Intempéries et déplacements¹

Le nombre de déplacements quotidiens est peu influencé par la météo, hors conditions extrêmes. Les déplacements à vélo ou moto diminuent par temps de pluie, mais sont surtout sensibles au vent fort.

La pluie

La pluie est relevée dans 12 % des accidents mortels. **Par temps de pluie**, la moitié des décès l'est la nuit ; par météo normale, ce n'est que 30 %.

Pour les **motocyclistes et les cyclistes**, l'impact de la météo est visible, en lien avec une moindre mobilité par mauvais temps : 25 % des tués par météo normale sont des motards, contre 14 % par temps de pluie. De même, par météo normale, 8 % des tués sont des cyclistes, contre 5 % par temps de pluie.

Le brouillard

Sur les cinq années étudiées, les **accidents par temps de brouillard sont 2 fois plus graves que par météo normale ou temps de pluie**. Cette sur-gravité des accidents peut s'expliquer par une survenue plus fréquente hors agglomération dont autoroute (83 % en cas de brouillard contre 62 % sans brouillard) et les vitesses correspondantes plus élevées.

La nuit

En 2024, **42 % des tués le sont de nuit**. Ce ratio est de 65 % sur autoroute.

46 % des piétons sont tués la nuit. La mortalité est très majoritairement de jour pour les décès en vélo (83 %) et en moto lourde (71 %).

Parmi les jeunes de 18 à 24 ans, une majorité décède de nuit (63 %), notamment le week-end (du vendredi 19h00 au dimanche 23h59). À l'opposé, les personnes de 75-84 ans et plus décèdent plus souvent le jour (81 %), sans particularité le week-end.

Parmi les personnes tuées de jour, 54 % ont 55 ans ou plus, contre 22 % pour les 14-34 ans. De nuit, les proportions sont inversées (22 % contre 48 %).

¹ Christian B. et al, *How the weather can influence your data collection?*, European Transport Conference, 2016. Marchal A., *Étude de la fréquentation vélo selon différents facteurs*, Villes cyclables, 2017. Rabaud M. *Parlons de la pluie et du beau temps*, 2020, JTD Cerema.

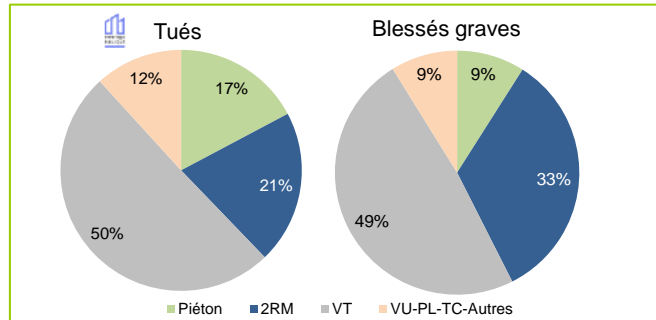
Les facteurs d'accidents sur les autoroutes

Sur autoroute, une personne tuée sur deux est un occupant de véhicule de tourisme. Une personne tuée sur quatre est un passager et 29 % des décès intervient dans un accident sans tiers.

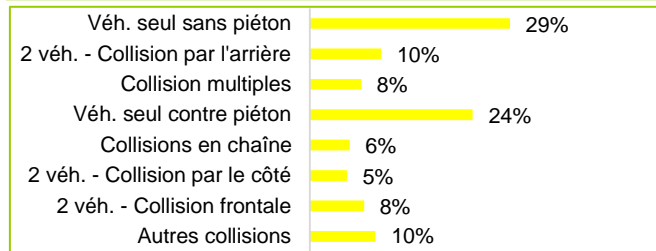
2024	2023	2019	Évolution 2024-2023	Évolution 2024-2019
239	269	256	- 11%	- 9%
Evolution moyenne annuelle*			2019 et 2024	2010 et 2019
Tués sur autoroute			- 1,9%	+ 0,3%
Ensemble Tués			- 0,3%	- 2,3%

* Lecture : entre 2019 et 2024, le nombre de tués sur autoroute a baissé en moyenne de - 1,9 % par an.

Répartition des tués et des blessés graves selon le mode de déplacement



Part des usagers tués selon le type de collision sur autoroute



Depuis 2014, **14 agents** des DIR et SCA ont été tués en missions dont **8** en 3 ans.

Source : Baromètre sécurité du personnel en intervention - Bilan 2024, ASFA, 2025. Campagne nationale 2025 MTECT

En 2024, **239 personnes** ont été tuées sur autoroute, soit 24 décès de moins par rapport à 2019. Ce réseau concentre 7,5 % de la mortalité totale, part qui fluctue entre 6 et 9 % depuis 2010.

Sur autoroute, deux tiers des tués ont entre **25 et 64 ans**. Par rapport à 2019, la mortalité des 25-34 ans augmente de + 32 %, tandis que celle des 55-64 ans diminue de - 29 %.

La mortalité sur autoroute est plus faible que sur l'ensemble des réseaux, avec 1,5 tués par milliard de kilomètres parcourus en 2024, contre 5,3 en moyenne.

Selon le mode de déplacement

En 2024, **120 occupants de véhicules de tourisme** ont été tués sur les autoroutes (50 % de la mortalité autoroutière). La même année, **49 motocyclistes** ont été tués, ce qui représente une hausse de **36 %** par rapport à 2019. Le nombre de piétons tués est en hausse de **5 %** par rapport à 2023 ; dans 4 cas sur 10, le piéton tué n'était pas initialement dans un véhicule.

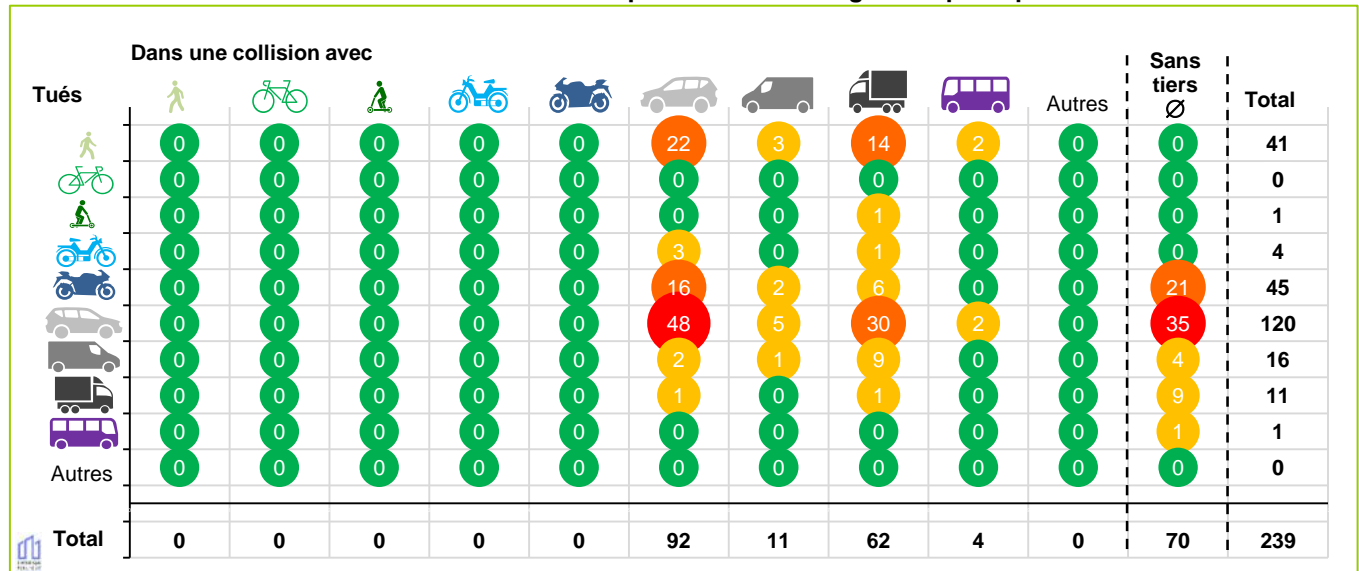
Le nombre de blessés grave est estimé à 1 100, avec une répartition similaire à celle de la mortalité en matière de mode de déplacement.

Typologie des collisions

En 2024, 29 % des tués sur autoroute l'ont été dans un accident **sans tiers impliqué** (perte de contrôle) et 22 % dans un accident impliquant plus de deux usagers (3 véhicules ou plus, ou 2 véhicules ou plus et 1 piéton). Par ailleurs, 24 % des usagers sont tués dans des collisions par l'arrière entre deux véhicules.

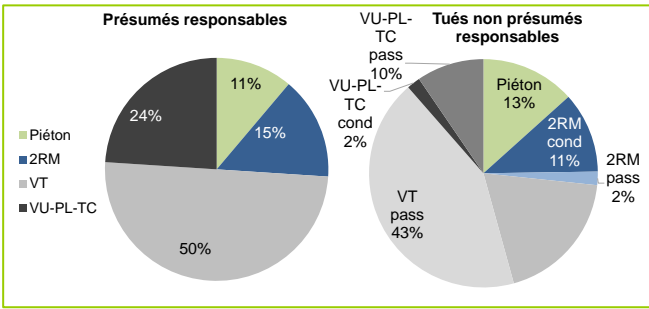
En 2024, sur autoroute, 42 conducteurs à **contresens** sont impliqués dans un accident corporel (26 circulaient de nuit), dont 16 dans un accident mortel. Ils ont occasionné 20 tués (cf. ci-contre la répartition par âge et sexe). Parmi les 38 conducteurs à contresens dont le taux d'alcoolémie est connu, 17 étaient positifs.

Personnes tuées sur autoroute selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2024

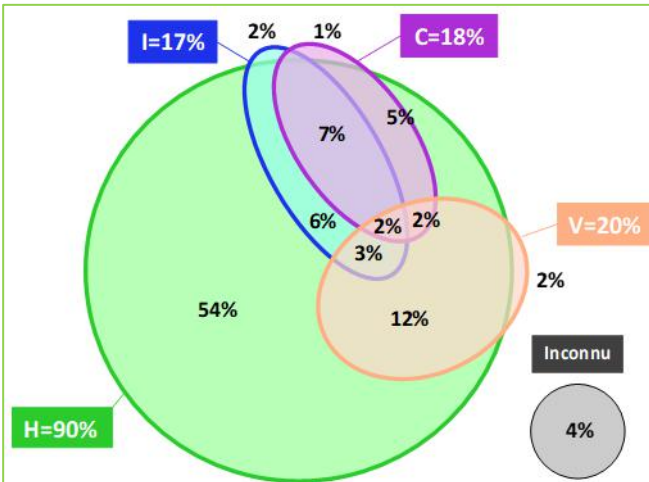


Lecture : 22 piétons ont été tués sur autoroute dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.

Répartition des présumés responsables et des tués non PR selon leur mode de déplacement en 2024

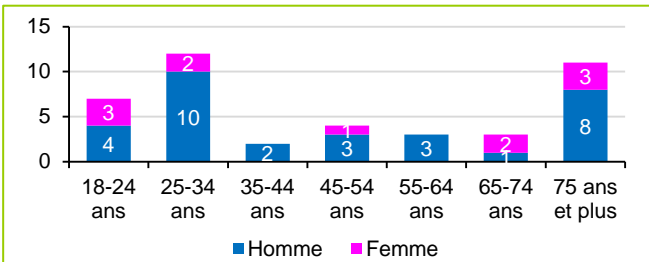


Facteurs de causalité des accidents mortels sur autoroute en 2015

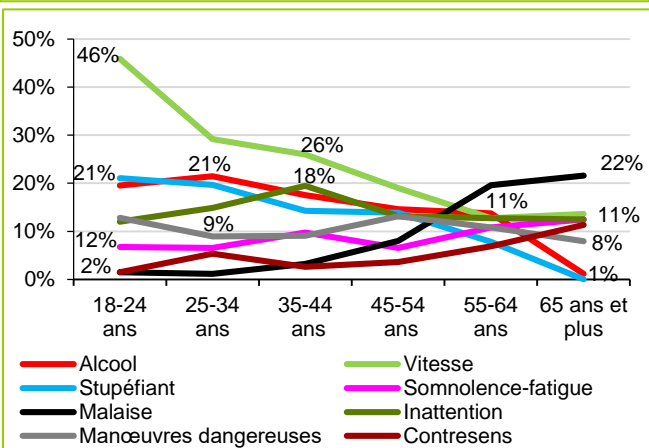


Légende des facteurs : H = Humains ; V = Véhicule ; I = Infrastructure ; C = Conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiées. Source : Étude FLAM, Cerema, 2021

Les conducteurs circulant à contresens, impliqués dans un accident corporel, par âge et sexe, en 2024



Facteurs des présumés responsables d'accidents mortels sur autoroute sur 2022-2024



Facteurs liés à l'environnement

La part des facteurs liés à l'infrastructure dans les accidents mortels sur autoroute est de 17 %, un taux près de deux fois plus faible que sur les routes bidirectionnelles interurbaines (33 %). Les 2x3 voies représentent 40 % des accidents mortels pour 21 % du kilométrage total d'autoroute (FLAM).

En 2024, 73 % des personnes tuées sur autoroute l'ont été dans un accident sur une portion rectiligne, et 18 % sur chaussée mouillée. De plus, 31 % des véhicules impliqués dans un accident mortel ont heurté un obstacle fixe, qui représente 53 % des décès des occupants de véhicule sur ce réseau (105 tués). Dans 72 % des cas, l'obstacle percuté était une glissière de sécurité.

Facteurs véhicules

Entre 2022 et 2024, 14 % des véhicules impliqués dans les accidents mortels présentaient un facteur lié au véhicule. Cette part atteint 22 % pour les 2RM. Les deux facteurs les plus relevés sont le déplacement du véhicule (37 cas), lorsqu'il échappe à la maîtrise du conducteur, et la défectuosité mécanique (20 cas).

Facteurs humains

En 2024, le nombre de présumés responsable est de 243 (dont 134 tués), et 83 % des PR sont des hommes. La moitié des PR sont des conducteurs de VT et 24 % sont des conducteurs de VU, PL ou TC.

En 2024, on compte 105 tués non PR, dont 43 % sont des passagers de VT, et 19 % des conducteurs de VT.

Sur autoroute, de 2022 à 2024, le motif principal de trajet des PR d'accidents mortels est « promenade-loisir » (51 %). Un motif de trajet en lien avec l'activité professionnelle est recensé dans 28 % des cas sur autoroute contre 11 % des cas en moyenne sur les autres réseaux routiers.

Parmi les facteurs recensés chez les PR d'accident mortel figurent en premier lieu la **vitesse** (25 %), **l'alcool** (15 %) puis **les stupéfiants** et **l'inattention** (13 % chacun). Suivent les manœuvres dangereuses (changement de file, dépassement dangereux et non-respect des distances de sécurité, 10 %), puis la somnolence ou la fatigue (8 %), le malaise (7 %) et enfin le contresens (5 %).

Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » est relevé chez 14 % des jeunes, et décroît avec l'âge. Il en va de même avec le facteur alcool, qui ne touche pratiquement pas les plus de 65 ans. Le facteur stupéfiant concerne plus particulièrement les 18-54 ans. La somnolence ou la fatigue gagne en importance chez les plus de 55 ans, et le malaise, absent chez les 18-34 ans, augmente progressivement avec l'âge.

Les facteurs d'accidents sur les routes hors agglomération

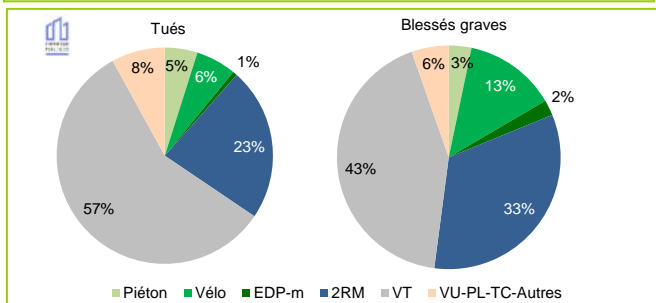
En 2024, 60 % des personnes tuées en France le sont sur routes hors agglomération et 43 % des décès sur ces routes le sont sans tiers impliqué.

2024	2023	2019	Évolution 2024-2023	Évolution 2024-2019
1 924	1 877	1 944	+ 3%	- 1%
Evolution moyenne annuelle*			2019 et 2024	2010 et 2019
Tués hors agglomération			- 0,2%	- 3,2%
Ensemble Tués			- 0,3%	- 2,3%

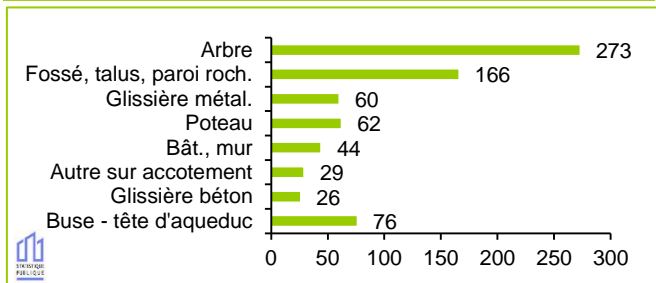
* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués hors agglomération a diminué en moyenne de - 3.2 % par an.

Cette fiche concerne les routes hors agglomérations au sens de l'article R110-2 du code de la route, c'est à dire hors des zones délimitées par les panneaux d'entrée (EB10) et de sortie (EB20) d'agglomération. Les autoroutes sont exclues.

Répartition des tués et des blessés graves selon le mode de déplacement



Part des usagers tués dans une collision contre des obstacles fixes sur les routes hors agglomération



En 2024, 1 924 personnes ont été tuées dans un accident hors agglomération, soit 47 de plus qu'en 2023 et 20 de moins qu'en 2019, année de référence avant pandémie.

La proportion des tués hors agglomération parmi l'ensemble des tués est passée de 65 % en 2010 à 60 % en 2024.

On estime que 7 600 personnes sont blessées gravement (MAIS3+) : 250 piétons, 1 000 cyclistes, 170 utilisateurs d'EDPm (donc 19 % de modes doux) ; 2 500 usagers de 2RM (33 %) et 3 200 occupants de VT.

De plus, on estime à 85 000 les personnes avec des blessures légères ou modérées (MAIS1-2). Les hommes représentent 78 % des personnes tuées hors agglomération. La principale population à enjeu pour les accidents mortels demeure celle des 18-24 ans (17 % des tués pour 8 % de la population).

Selon le mode de déplacement

En 2024, les usagers vulnérables représentent 35 % des personnes tuées hors agglomération et 54 % des blessés graves. Les accidents sans tiers font 34 % des tués en 2RM et 43 % des tués à vélo.

Les automobilistes représentent 57 % des décès : avec 1 107 tués en 2024 (98 tués de moins qu'en 2019), le bilan baisse de - 33 % par rapport à 2010.

Typologie des collisions

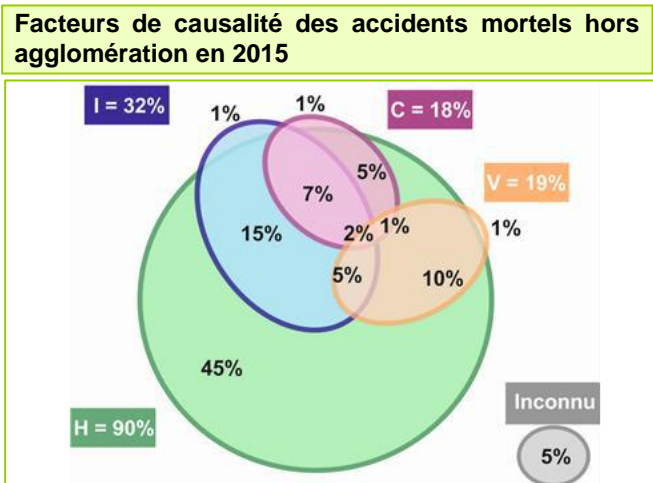
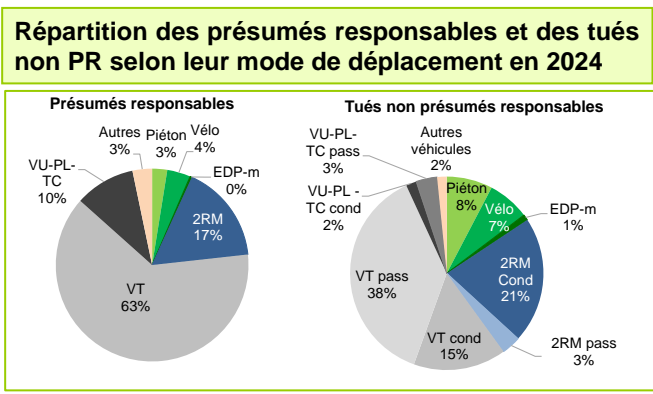
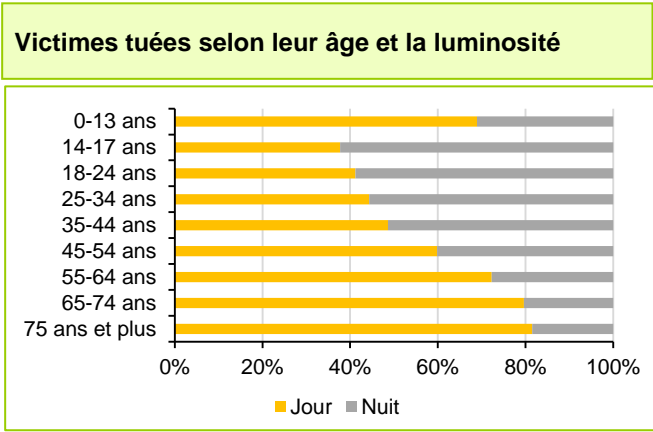
Hors agglomération, 43 % des personnes tuées le sont dans des accidents sans tiers, 26 % avec collision frontale, 12 % avec collisions latérales et 5 % avec des collisions par l'arrière.

Par ailleurs, 94 piétons sont décédés hors agglomération (93 en 2023) : 64 % ont été percutés par un VT et 29 % par un VU ou un PL. En 2024, 39 % des personnes tuées l'ont été dans un accident où le véhicule a heurté un obstacle, le plus souvent un arbre (37 %) ou un fossé, talus ou paroi rocheuse (23 %).

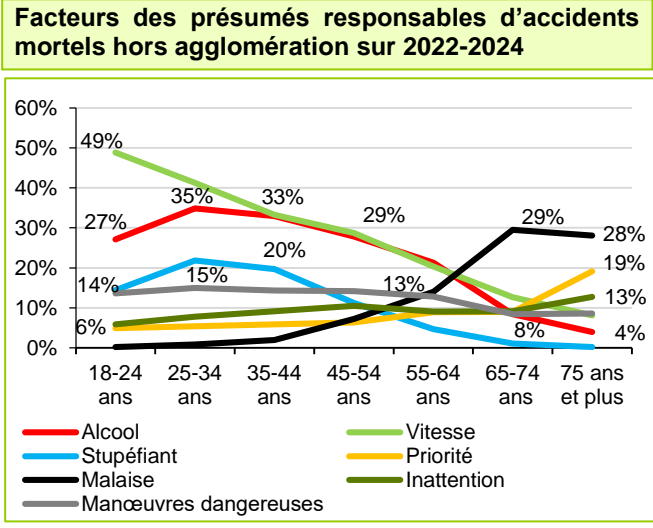
Personnes tuées hors agglomération selon le mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2024

Tués	Dans une collision avec										Sans tiers Ø	Total
	Personne	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Voiture	Camion	Tracteur	Autres	Autres		
Personne	0	0	0	0	0	60	17	10	1	6	0	94
Vélo	1	3	0	0	3	41	14	6	0	1	47	116
EDP-m	0	0	0	0	0	8	2	1	0	0	2	13
2RM	0	0	0	0	0	42	7	1	0	4	13	67
VT	0	1	0	0	7	166	27	16	2	19	135	373
Voiture	0	1	0	0	1	308	69	158	9	12	549	1107
Camion	0	0	0	0	0	16	5	16	2	0	43	82
Tracteur	0	0	0	0	0	1	0	6	0	0	8	15
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
Total	1	5	0	0	11	650	146	221	14	42	834	1924

Lecture : 60 piétons ont été tués hors agglomération dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.



Légende des facteurs : H = Humain ; V = Véhicule ; I = Infrastructure ; C = Conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiées.
 Source : Étude FLAM, Cerema, 2020.



Les facteurs liés à l'environnement

Les accidents mortels interviennent à 81 % sur route départementale, à 9 % sur route communale ou métropolitaine et à 8 % sur route nationale.

Hors agglomération, les facteurs liés à l'infrastructure sont plus fréquents que sur autoroute (FLAM). Un défaut d'entretien de la chaussée est cité pour 3 % des usagers de 2RM impliqués dans un accident mortel.

Par ailleurs, en matière de conditions météorologiques, 75 % des accidents mortels ont eu lieu sur route sèche et 23 % sur route mouillée.

En 2024, la plupart des tués le sont de jour (59 %), en particulier les seniors (65 % des 35-74 ans et 82 % des plus de 75 ans). Au contraire, plus de la moitié des 14-34 ans sont tués de nuit, avec en particulier 62 % des 14-17 ans et 59 % des 18-24 ans.

Les facteurs liés au véhicule

Sur la période de 2022 à 2024, 808 défaillances du véhicule ont été relevées dans les accidents mortels : 129 pneus usés et 11 pneus éclatés, 95 problèmes d'éclairage, 32 liés à une mauvaise connaissance du véhicule par le conducteur, 24 cas de visibilité limitée depuis l'habitacle, 17 défauts mécaniques, 14 de chargement et 11 incendies du véhicule.

Les facteurs humains

Hors agglomération, le nombre de présumés responsables est de 1 858 (dont 1 298 tués), et 64 % des PR sont des conducteurs de VT et 10 % des conducteurs de VU, PL ou TC.

En 2024, on compte 625 tués non PR sur les routes hors agglomération. Parmi eux, 38 % sont des passagers de VT et 15 % des conducteurs de VT.

Hors agglomération, les facteurs humains sont présents dans 90 % des accidents mortels (Etude FLAM, Cerema). Sur la période 2022-2024, les facteurs les plus fréquents associés aux présumés responsables (PR) d'accidents mortels sont :

- la vitesse avec 31 % tous modes confondus, part qui s'élève à 54 % chez les motos lourdes et à 32 % pour les VT. Elle est présente chez 49 % des PR de 18-24 ans ;
- l'alcool, avec 24 % tous modes confondus, et notamment chez les piétons (45 %), les cyclos (35 %) et les motos légères (30 %). Ce facteur atteint 35 % pour les PR âgés de 25 à 34 ans ;
- les stupéfiants (12 %), en particulier pour les piétons (22 %) et les cyclos (20 %) ;
- le malaise (9 %), est le facteur premier chez les cyclistes (41 %). Il touche en particulier les 65 ans et plus (28 %) ;
- l'inattention (9 %), dont 25 % pour les piétons et 18 % pour les PL ;
- le non-respect des règles de priorité (8 %), monte à 19 % chez les 75 ans et plus.

Les facteurs d'accidents sur les voies en agglomération

Les accidents en agglomération contribuent pour **32 % des tués, 46 % des blessés graves MAIS3+ et 53 % des blessés légers ou modérés.**

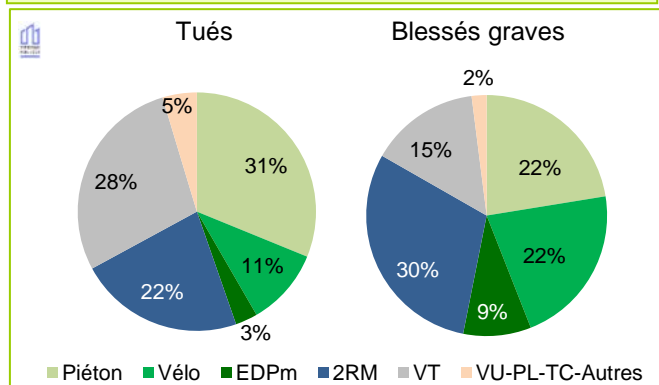
En agglomération, **67 % des tués et 83 % des blessés graves sont des usagers vulnérables.**

2024	2023	2019	Évolution 2024-2023	Évolution 2024-2019
1 030	1 021	1 037	+ 1%	- 1%

Evolution moyenne annuelle*	2019 et 2024	2010 et 2019
Tués en agglomération	- 0,1%	- 1,0%
Ensemble Tués	- 0,3%	- 2,3%

* Lecture : de 2019 à 2024, le nombre de victimes tuées en agglomération a baissé en moyenne de -0,1 % par an.

Répartition des tués et des blessés graves selon le mode de déplacement



Les seniors

Avec 396 personnes tuées, **les 65 ans et plus** représentent **39 % de la mortalité en agglomération** (contre 24 % sur routes hors agglomération). De plus, cette classe d'âge est la seule dont la mortalité ne baisse pas depuis 2010, avec + 2 % d'augmentation de la mortalité moyenne annuelle.

En agglomération, 46 % des piétons décédés ont 75 ans ou plus ; cette part est 5,1 fois plus élevée que sur les autres réseaux (9 %).

En 2024, 1 030 personnes ont été tuées dans un accident sur une voie en agglomération (au sens de l'article R110-2 du Code de la route, autoroutes exclues), un bilan en hausse de + 1 % par rapport à 2023.

On estime que 7 300 personnes ont été blessées gravement (MAIS3+), dont 1 600 piétons, 1 600 cyclistes, 660 utilisateurs d'EDPm (donc 53 % de modes actifs) et 2 200 usagers de 2RM. 116 000 personnes auraient des blessures légères ou modérées (MAIS1-2).

Selon le mode de déplacement

En 2024, **les usagers vulnérables représentent 67 % des personnes tuées** en agglomération et 83 % des blessés graves contre respectivement 34 % et 52 % hors agglomération.

Les **automobilistes** représentent 28 % des décès : avec 291 tués en 2024, c'est un bilan en hausse par rapport à 2019 (+ 5 %).

L'évolution de la mortalité cache des variations importantes selon le mode entre 2019 et 2023 : parmi les tués, on note 56 usagers 2RM et 17 piétons en moins, mais 15 VT, 17 cyclistes et surtout 22 EDP-m en plus.

Typologie des collisions

En 2024, 321 piétons sont décédés en agglomération (31 % des victimes tuées) : 55 % ont été percutés par un VT, 26 % par un VU ou un PL, 4 % par un TC et enfin 4 % par un 2RM.

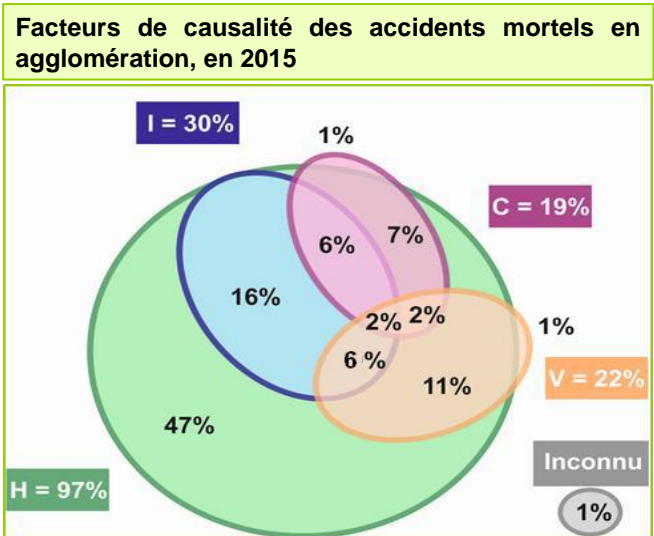
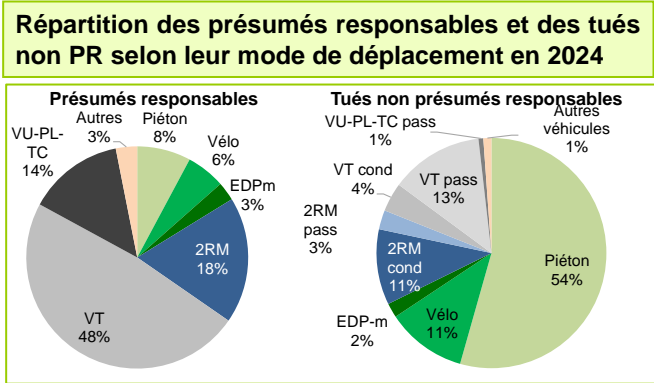
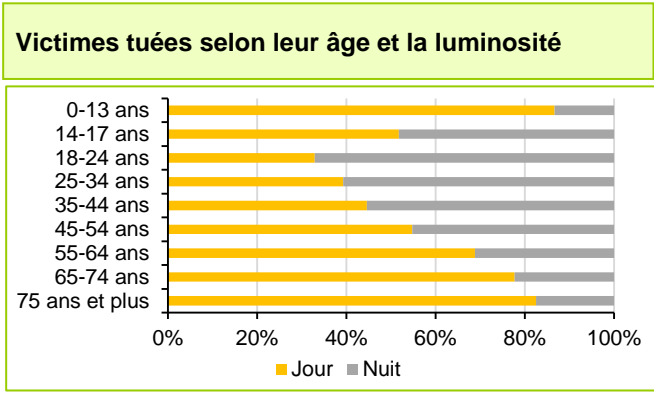
Au total, **39 % des personnes tuées le sont dans des accidents sans tiers**, contre 43 % hors agglomération. Parmi ces accidents sans tiers, 52 % des tués sont usagers de VT, 26 % en 2RM et 13 % à vélo ou en EDP-m.

Toujours en 2024, **50 % des personnes tuées en agglomération dans un véhicule l'ont été après avoir heurté un obstacle fixe bordant la chaussée.** Le choc se produit contre un mur ou un bâtiment dans 22 % des cas, un poteau et un arbre dans 13 % des cas chacun et un véhicule stationné dans 9 % des cas.

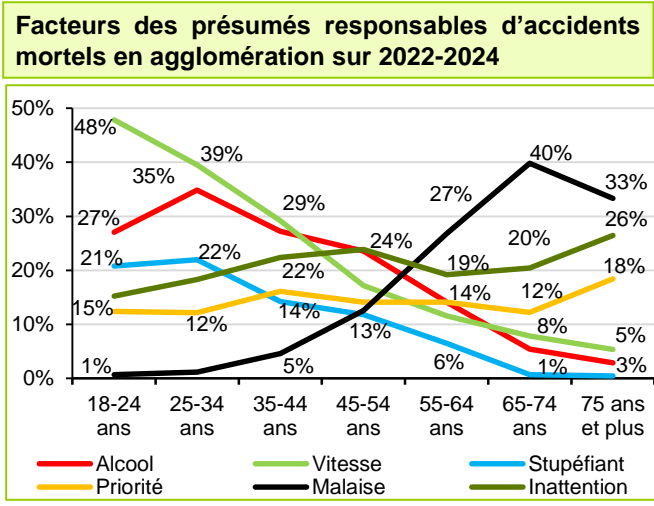
Personnes tuées en agglomération selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2024

Tués	Dans une collision avec										Sans tiers	Total
	Personne	Vélo	EDPm	2RM	VT	2RM	VT	Autres	Autres	Autres		
Personne	0	3	6	4	9	178	39	43	14	25	0	321
Vélo	0	1	0	1	2	39	3	22	1	3	36	108
EDPm	0	0	0	0	0	11	0	3	1	0	16	31
2RM	0	0	0	0	0	22	3	4	2	3	18	52
VT	1	1	0	0	3	65	8	11	1	2	87	179
Autres	1	0	0	0	0	55	6	8	8	7	206	291
Autres	0	0	0	0	0	2	1	1	1	0	17	22
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Autres	0	0	0	0	1	3	2	0	0	0	15	21
Total	2	5	6	5	15	375	62	92	28	40	400	1030

Lecture : 178 piétons ont été tués sur les voies en agglomération dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT



Légende des facteurs : H = Humains, V = Véhicule, I = Infrastructure, C = Conditions de circulation, Inconnu = causes non identifiées. Source : Étude FLAM, Cerema, 2020



Les facteurs liés à l'environnement

Plus l'agglomération est petite, plus la gravité des accidents est élevée : les vitesses y sont plus élevées car il y a moins de trafic et d'intersections.

Un défaut d'entretien de la chaussée est cité comme facteur d'accident pour 4 % des usagers de 2RM impliqués dans un accident mortel (FLAM).

La majorité des victimes tuées le sont de jour (61 %), mais beaucoup d'usagers de cyclomoteur et d'EDP-m sont tués la nuit (respectivement 60 % et 52 %), contrairement à ceux en vélo (24 %).

Les facteurs liés au véhicule

Sur la période 2022-2024, 109 défaillances propres au véhicule ont été relevées dans les accidents mortels dont 15 défauts mécaniques, 34 pneus usés, 47 problèmes d'éclairage et 7 de chargement.

Les facteurs humains

En agglomération, on compte 1 060 présumés responsables (dont 583 tués), dont 48 % sont des conducteurs de VT et 14 % des conducteurs de VU, PL ou TC. Par ailleurs, on dénombre 444 tués non PR, parmi eux 54 % sont des piétons et 13 % des passagers de VT.

- En agglomération, on note ces principaux facteurs :
- la vitesse avec 25 % tous véhicules confondus, facteur qui s'élève à 56 % pour les motos lourdes ;
 - l'alcool avec 20 % tous usagers confondus, atteint 37 % pour les cyclos ;
 - la conduite sous stupéfiants est plus élevée chez les usagers de deux-roues motorisés (31 %) que pour la moyenne des usagers (11 %) ;
 - l'inattention est présente dans 36 % des accidents avec véhicules utilitaires ou lourds (VU, PL, TC).

Les trois principaux facteurs chez les piétons sont l'inattention (43 %), le non-respect des règles de priorité (23 %) et l'alcool (17 %). La vitesse est le premier facteur à moto lourde (56 %) ainsi qu'en VT (27 %).

Rapportée aux classes d'âge, la vitesse est un facteur majeur chez les jeunes (48 % parmi les 18-24 ans). Ce facteur diminue avec l'âge.

Le facteur alcool est présent en moyenne à 25 % entre 18 ans et 54 ans. Les stupéfiants sont surtout présents chez les jeunes (21 % parmi les 14-34 ans), leur présence diminue avec l'âge.

Le non-respect des priorités de passage et l'inattention sont des facteurs qui augmentent avec l'âge, jusqu'à atteindre 18 % et 26 % chez les 75 ans et plus.

Enfin, les malaises touchent fortement les populations les plus âgées. Présent dans 13 % des cas chez les 45-54 ans, et 40 % chez les conducteurs de 65 ans à 74 ans.



La Délégation à la sécurité routière (DSR) organise depuis 2018 des **appels à projets d'études et recherche** qui s'adressent à toutes les communautés scientifiques et à tous les acteurs, publics ou privés, impliqués dans la recherche en matière de sécurité routière.

Les axes prioritaires de recherche 2023 – 2027 sont :

- Les **facteurs d'accidents**
- Les **usagers de la route** (les personnes en sur-risque d'être victimes ou d'être responsables d'accidents de la route ; la santé des conducteurs et des autres usagers de la route)
- Les **victimes** (les blessés graves, les usagers vulnérables, l'onde de choc)
- **L'éducation et la formation tout au long de la vie**
- Les **évolutions du véhicule** (le véhicule à délégation de conduite partielle ou totale, les dispositifs d'aide à la conduite, mobilité douce et véhicules innovants, les 2-3-4 roues motorisés)
- Les **spécificités territoriales**

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/politique-de-securite-routiere/historique-des-projets-retenus>

Les études

La recherche et les études	164
Améliorer la sécurité du passage piéton : le projet ZEBRA	166
Les Jeux olympiques de Paris 2024 et l'accidentalité routière	167
Améliorer la sécurité des 2RM : les ARAS, aides à la conduite	168
Évaluation de la circulation des 2RM en inter-files	169
Caractéristiques des véhicules accidentés selon la typologie des accidents (CraVAT) : 2RM	170
Caractéristiques des véhicules accidentés selon la typologie des accidents (CraVAT) : VT	171
Obtenir le permis B et conduire à 17 ans	172
Colère et agressivité au volant	173
CESIR IV/Tarpon II - influence de la consommation de médicaments sur le risque d'accident de la route	174
Évaluation de l'éthylotest anti-démarrage	175

La recherche et les études

Les programmes et équipements prioritaires de recherche (PEPR)

Dans le cadre du plan d'investissement « France 2030 », les PEPR ont pour objectif de construire ou consolider un leadership français dans des domaines scientifiques liés à une transformation technologique, économique, sociétale, sanitaire ou environnementale et considérés comme prioritaires. A l'inverse des PEPR exploratoires, les PEPR de stratégie nationale d'accélération créent de la connaissance sur des transformations déjà engagées.

La mobilité est étudiée dans les PEPR « Villes durables et bâtiments innovants » et « Le numérique au service des mobilités dans les territoires », lequel vise en particulier à élargir le champ d'analyse des mobilités aux aspects sociaux, économiques et environnementaux, à comprendre les déterminants psychologiques de la mobilité et à envisager les besoins en croisant les données de mobilité et les données de contexte.



Source : Agence nationale de la recherche

L'appel à projets de la Fondation MAIF

Reconnue d'utilité publique, la Fondation MAIF soutient au travers de son appel à projets bisannuel, la recherche scientifique visant à développer la connaissance sur la prévention des risques, et en particulier sur la sécurité des déplacements de tous les usagers.

En 2024, la Fondation a publié la 7^e édition de son baromètre sur l'usage du smartphone au volant, avec un focus sur les 18-35 ans. D'autres études s'intéressent à l'efficacité des systèmes incitatifs pour motiver les cyclistes à porter un casque à vélo, et aux solutions visant à améliorer la sécurité des usagers vulnérables en ville, de nuit.

Question d'intérêt majeur – Région IDF

La Région Ile-de-France soutient la recherche francilienne sur les enjeux majeurs, dont :

"Comprendre les facteurs d'accidentalité liés au comportement et améliorer la sécurité routière des usagers de la route en Ile-de-France ? »

Dès 1910, le domaine de l'accidentologie est investi et associé à la traumatologie. Il faut attendre 1968 pour que le terme « accidentologie » entre dans le vocabulaire pour définir l'étude scientifique des accidents. La recherche publique s'organise avec le secteur privé déjà engagé (constructeurs et assureurs), en élaborant concepts et objets de recherche autour de trois axes : « infrastructures », « comportements » et « véhicules ». Cette science intègre des domaines relatifs aux techniques et technologies (automobile, contrôle), à l'ingénierie (routes, cinétique, détection), aux sciences de la santé (neurosciences incluses) et à la pharmacologie clinique. L'interdisciplinarité de l'accidentologie s'étend aussi aux champs des sciences économiques et humaines avec des contenus préventifs et éducatifs.

Renforcement d'une discipline

En 1958, le premier Service médical d'urgence (SMUR) est mis en place à Salon-de-Provence. En 1967, le centre national de formation à la sécurité routière est ouvert par la gendarmerie nationale pour renforcer la culture sécurité routière dans ses unités. En 1995, le Registre du Rhône est institué afin de recenser les traumatismes dus aux accidents de la route. Par la suite, le diplôme d'enseignant de la conduite est créé et l'éducation routière devient obligatoire à l'école. En 1993, une attestation reconnaît cette discipline et en 2000 un *continuum* éducatif est instauré. Des grandes écoles dispensent des formations selon une approche pluridisciplinaire et des universités intègrent cette matière notamment à travers les sciences de l'éducation ou la psychologie à Aix-Marseille et Angers, créant ainsi des approches cognitivo-comportementales complémentaires à la recherche. De nouveaux diplômes universitaires ont été créés en 2021 par l'Université Gustave Eiffel (UGE).

Diversité des organismes impliqués

L'Université Gustave Eiffel et le Cerema sont les principaux acteurs du réseau scientifique et technique dans le domaine de l'accidentalité routière. S'ajoutent l'Inserm, des laboratoires du CNRS ou encore des équipes Inserm, ISPED¹ et universitaires. En complément, l'UTAC² est agréée pour procéder aux essais d'homologation des véhicules et de leurs équipements. En parallèle, la R&D (constructeurs, équipementiers) est présente notamment au travers du LAB et du Ceesar. L'incitation à la recherche vient aussi des appels à projets proposés par l'ANR, la Fondation MAIF, la fondation VINCI ou encore par la DSR.

¹ Institut de santé publique, d'épidémiologie et de développement.

² L'UTAC Ceram est agréée pour procéder à l'ensemble des essais réglementaires des véhicules et de leurs équipements. Elle est désignée par les autorités françaises auprès des instances internationales pour réaliser les essais réglementaires à la demande des constructeurs en vue d'obtenir leurs homologations européennes et internationales.

Bilan des deux premières années de l'appel à projets d'études et de recherches 2023-2027 de la DSR

Depuis le lancement de ce nouvel AAP, **41 projets ont été soutenus financièrement par la DSR en 2023 et 2024.**

Parmi eux, **huit** s'intéressent aux mobilités actives (**six** au vélo et **deux** aux piétons). L'aptitude à la conduite et plus globalement la santé concernent **sept** projets soutenus.

Tous les autres axes prioritaires tels que les blessés, les 2RM, les usagers vulnérables, les spécificités territoriales, les stupéfiants et l'alcool, l'évolution des véhicules ou encore les seniors sont soutenus à travers des études qui, parfois, croisent plusieurs thématiques.

Sur le plan européen

L'ERSO : *European Road Safety Observatory*

Cet observatoire de la Commission européenne, publie des statistiques issues de la base de données européenne CARE. En 2024, **dix rapports ont été publiés** portant – entre autres – sur les cyclistes, les conducteurs novices, les 2RM ou encore l'application du code de la route. L'ERSO fait partie du réseau des observatoires régionaux de la sécurité routière, un réseau d'échange qui rassemble les informations sur les politiques et pratiques de sécurité routière.

L'ETSC : *European Transport Safety Council*

L'ETSC est une organisation européenne à but non lucratif. Grâce à ses experts et aux rapports produits, l'ETSC conseille en toute indépendance les institutions européennes ou gouvernements nationaux. En 2024, outre le bilan annuel de la sécurité routière sur 32 pays, ont été publiés : **Reducing road deaths on rural roads** et **Improving the road safety of e-scooters**.

Sur le plan international

Le Forum International des Transports (ITF) et l'IRTAD : *International Traffic Safety Data and Analysis*

Regroupant 80 membres et observateurs provenant de plus de 40 pays, l'IRTAD est un groupe de travail permanent de l'ITF organisé autour des bases de données, méthodes statistiques et analyses de sécurité routière. Le rapport annuel présente le bilan de chaque pays.

L'association mondiale de la route (PIARC)

Regroupant 127 gouvernements membres, PIARC vise à améliorer la coopération internationale et mettre à disposition des professionnels des connaissances techniques consolidées.

Axes de recherche prioritaires

Les six axes de recherche de l'appel à projets de la DSR, redéfinis pour 2023 à 2027, portent sur les **facteurs d'accidents**, les **usagers de la route**, les **blessés**, **l'éducation et la formation tout au long de la vie**, les **évolutions du véhicule** ainsi que les **spécificités territoriales**.

Les jeunes et les personnes âgées étant les personnes en sur-risque d'être victimes ou responsables d'accidents, la recherche sur ces usagers de la route est essentielle. Il en est de même de la santé des conducteurs et des autres usagers de la route.

Des coopérations internationales

Les organismes de recherche européens et internationaux permettent de capitaliser les connaissances scientifiques. Le Club des organismes de recherche associés (CLORA) constitue une passerelle entre la recherche publique française et l'Union européenne tandis que les forums et réseaux européens (FERSI, CARE, ETSC) et internationaux (Irtad qui intègre désormais le réseau Safer City Streets) sont les lieux de partage d'expertise. Le Forum International des Transports de l'OCDE aborde la sécurité routière sous l'angle d'une économie durable ou encore en étudiant l'impact des services de mobilité utilisant des véhicules automatisés dans l'offre des transports. Enfin, dans le cadre du projet ESRA³, des enquêtes sont réalisées au niveau international sur le rapport des citoyens à la sécurité routière et leurs comportements en circulation.

De nouveaux défis

Dans un contexte d'urgence climatique, imposant la décarbonation des transports, de profondes mutations de nos habitudes de déplacement sont à attendre. Les modes de déplacement doux se développent (marche à pied, EDP, vélo).

Par ailleurs, l'automatisation des véhicules nécessite d'adapter l'infrastructure et d'anticiper les interactions entre les différents véhicules, l'homme et la machine. La sécurité des occupants de ces futurs véhicules comme celle des autres usagers de la route constitue une priorité avec un enjeu central d'adaptation des formations parallèlement aux avancées technologiques.

Le développement de l'intelligence artificielle (IA) devient aussi un enjeu de sécurité routière. L'observatoire des vitesses et des comportements de l'ONISR expérimente l'utilisation de l'IA pour affiner le recueil des dites données depuis 2024.

³ E-Survey of Road users' Attitudes, ESRA, 2015-2026.

Améliorer la sécurité du passage piéton : le projet ZEBRA

Pilotage	Université de Bordeaux, Inserm et Cerema
Partenaires	Communes de La Seyne-sur-Mer et de La Fare-les-Oliviers
Achèvement	Juillet 2024
Méthodologie	Outils de localisation et de description par IA et d'audit des passages piétons pour l'État, les collectivités locales, les sociétés concessionnaires ou encore les bureaux d'études
Périmètre	France entière
Mots clés	Passages piétons, SIG, audit de sécurité, intelligence artificielle

Le projet ZEBRA ambitionne d'améliorer la qualité et la sécurité des passages piétons en développant des outils dont les fonctions sont :

- la géolocalisation automatique des passages piétons ;
- la visualisation cartographique avec filtres multicritères et indicateurs de sécurité ;
- la réalisation d'un diagnostic de sécurité : grille de terrain et guide d'audit.

Ce projet s'inscrit comme preuve de concept en matière de diagnostic de sécurité routière automatisé. Il apporte plusieurs briques de réflexions, outils, documents, permettant *in fine* de repérer, filtrer, catégoriser et diagnostiquer les passages piétons.

L'intelligence artificielle au service de la sécurité routière

ZEBRA s'appuie sur des techniques de classification d'images basées sur l'apprentissage profond de réseaux convolutifs, offrant des performances pour l'atteinte de ces objectifs. Le projet a ainsi démontré la faisabilité de l'utilisation de l'intelligence artificielle pour le repérage et la caractérisation d'un certain nombre de critères descriptifs du passage piétons. Cette faisabilité repose sur la disponibilité d'images aériennes (IGN) et immersives¹ (Panoramax) du périmètre géographique étudié.

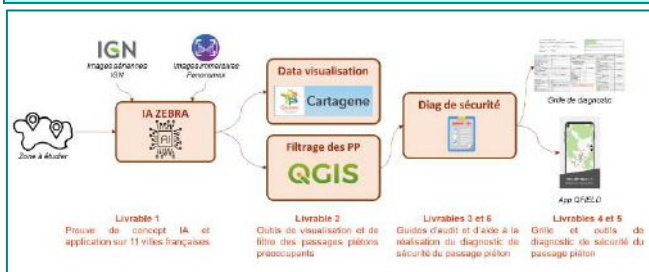
Il permet notamment d'identifier automatiquement des critères de risque tels que la présence ou non d'un îlot, de masques à la visibilité et d'une place de stationnement à 5 mètres en amont des passages piétons.

La visualisation cartographique de ces passages piétons a été effectuée via l'outil Cartagene². En parallèle, des développements sur système d'information géographique (SIG) ont permis d'importer les passages piétons et leurs caractéristiques présumées³. Le but est, après traitement, de permettre le tri multicritère par l'utilisateur des passages piétons prioritaires à auditer.

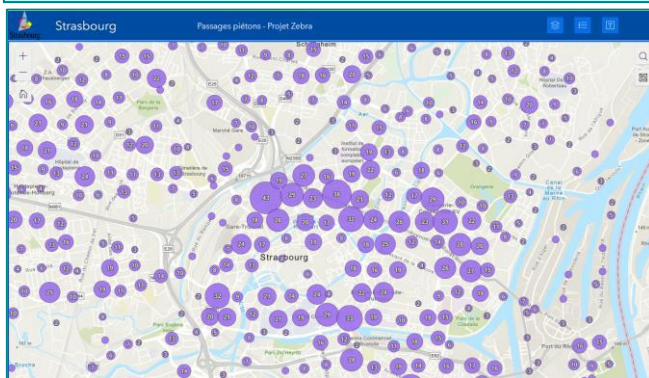
Le projet a abouti à l'élaboration d'une grille de diagnostic des passages piétons et d'un guide méthodologique facilitant la mise en œuvre sur le terrain⁴ par les collectivités. Deux formats ont été développés : en version papier, et en version numérisée via l'application mobile QField.

ZEBRA constitue un outil d'aide à la décision pour les collectivités et leurs services techniques, en leur permettant de diagnostiquer leurs passages piétons et de mieux prioriser leurs interventions de sécurisation.

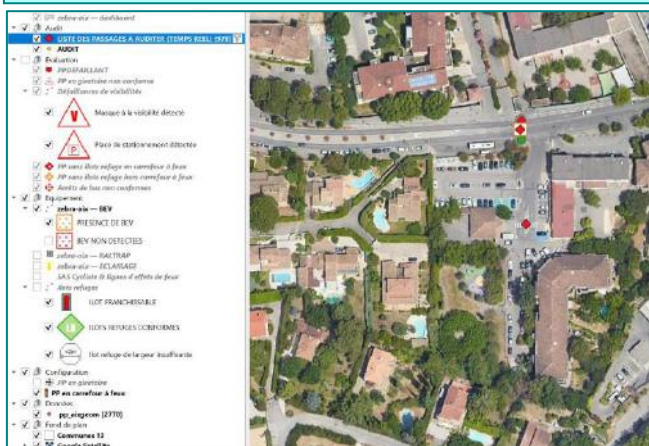
Représentation schématique du projet ZEBRA



Localisation des passages piétons sur la plateforme Cartagene



Outil SIG : tri des passages piétons selon des critères de sécurité



¹ La vue aérienne est une photo réalisée en altitude, généralement satellitaire. La vue immersive est une photo de l'objet considéré constituant la vision périphérique de l'utilisateur.

² La plateforme Cartagene de Cerema vise à faciliter la création de services applicatifs innovants.

³ L'IA ne renvoie qu'une probabilité de présence pour chaque critère descriptif du passage piéton, l'information n'est jamais sûre à 100%.

⁴ Pour en savoir plus : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/dossier-zebra-diagnostic-securite-du-passage-pieton-assiste>

Les Jeux olympiques 2024 et l'accidentalité routière

Chiffres clés JOP

- **9 millions** de Français sur le passage de la flamme olympique à partir du 8 mai 2024 (**450 villes**).
- **360 000** spectateurs lors de la cérémonie d'ouverture des JO et **50 000** spectateurs pour celle des JP, des cérémonies hors stades.
- **12 millions** de spectateurs sur les épreuves.
- **5 millions** de personnes sur les 166 fan zones JO et les 74 fan zones JP.

Bilan du trafic sur la période JO (du 26 juillet au 11 août 2024)

	Fréquentation sur les voies hors VRJOP	Fréquentation sur l'ensemble des voies, dont VRJOP
Autoroute A4	-25%	-20%
Autoroute A12	Entre -10% et -30%	
Autoroute A13	-25%	-20%
Autoroute A1 Au niveau du Bourget	entre -15% et -30%	de -5 à -15%
Autoroute A1 Au niveau du tunnel de Landy	Dans le sens Province-Paris : -40% Paris-Provence : -30%	Absence de données du fait d'une panne de capteur

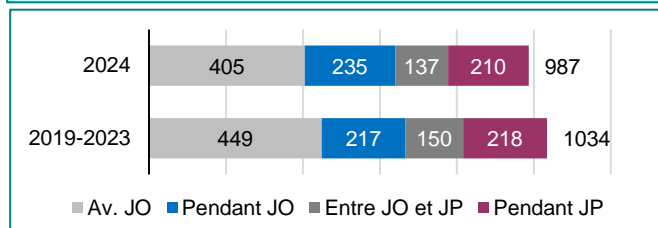
Source : DGITM TDM JOP – GT TDM n°13 du 30/09/2024

Bilan du trafic sur la première semaine des JP (du 26 au 30 août 2024)

	Fréquentation sur les voies hors VRJOP	Fréquentation sur l'ensemble des voies, dont VRJOP
Autoroute A4	-20% à -35%	-15% à -30%
Autoroute A12	-5% à -8%	0 à -5%
Autoroute A13	-20% à -35%	-10% à -30%
Autoroute A1 Au niveau du Bourget	-20% à -35%	-15% à -20%
Autoroute A1 Au niveau du tunnel de Landy	-5% à -40%	Absence de données du fait d'une panne de capteur

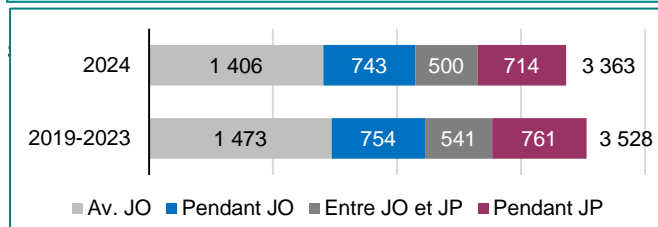
Source : DGITM TDM JOP – GT TDM n°13 du 30/09/2024

Nombre de blessés du 1^{er} juillet au 8 septembre en 2024 et en moyenne de 2019 à 2023 à Paris



Source : BAAC

Nombre de blessés du 1^{er} juillet au 8 septembre en 2024 et en moyenne de 2019 à 2023 en Île-de-France



Source : BAAC

Contexte

Les Jeux olympiques¹ (JO) et paralympiques (JP) se sont déroulés majoritairement en cœur de ville. Pour assurer la sécurité et la protection des visiteurs, différents périmètres ont ainsi été définis limitant ou interdisant la circulation motorisée autour de sites.

En moyenne, **30 000 policiers et gendarmes ainsi que 18 000 militaires** ont été mobilisés au quotidien durant les JO, puis 25 000 durant les JP.

Durant la période des JOP, **185 km de voies réservées aux accrédités (VRJOP)** ont été mises en place sur les différents itinéraires olympiques, occasionnant un trafic plus dense sur les voies restantes.

Les opérateurs de **transports en commun** ont adapté leur offre, en Ile-de-France jusqu'à **+ 70 % sur certaines lignes en période olympique**, avec un service de nuit.

Le **réseau de pistes cyclables** a été augmenté de 120 km pour les Jeux, passant ainsi à **400 km**. Plus de 10 000 spectateurs par jour se sont rendus sur les sites à vélo malgré une météo parfois peu clémente, avec une part modale allant jusqu'à 5 % sur certains sites de compétition.

L'effet JO sur le trafic

Sur la période Jeux Olympiques et la 1^{ère} semaine des Jeux Paralympiques, il a été constaté une baisse de -20 % de trafic en moyenne sur les axes DiRIF dont les VRJOP par rapport aux années précédentes. Cette baisse est de -25 % sur les voies hors VRJOP. Durant la deuxième semaine des JP qui correspondait aussi à la rentrée scolaire, les volumes de trafic avec VRJOP se sont rapprochés des valeurs de référence.

L'effet JO sur l'accidentalité routière

La période estivale a été décomposée en 4 séquences afin d'évaluer l'accidentalité routière : juillet avant la période des Jeux Olympiques (25 jours), la période des JO (17 jours), la période entre les « Jeux » (16 jours) et la période des Jeux Paralympiques (12 jours).

En France métropolitaine, le nombre de blessés enregistrés par les forces de l'ordre sur cette période est équivalent à celui de la moyenne 2019-2023. En Île-de-France le nombre de blessés enregistré est légèrement inférieur quelle que soit la séquence.

À Paris, les catégories de blessés en hausse par rapport à 2019-2023 sont les usagers de VT et VU (+20 %), les cyclistes (+8 %) et les usagers de TC. Le nombre de blessés en EDPm est inférieur, sachant qu'à l'été 2023, les trottinettes électriques en libre-service étaient encore autorisées dans Paris.

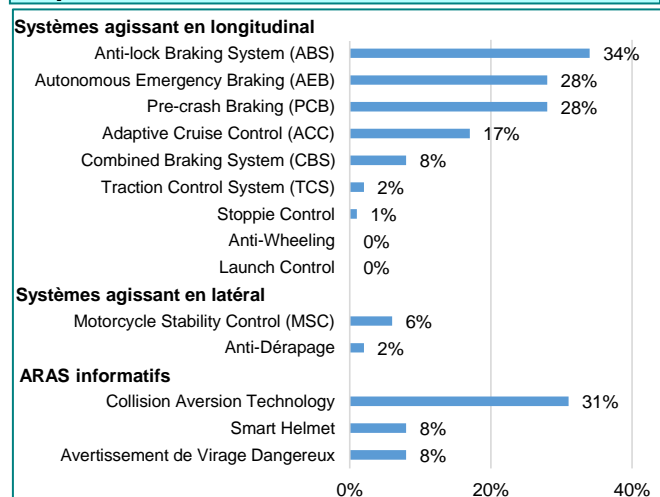
À Paris et en Ile-de-France, on observe une légère baisse de la mortalité par rapport à 2019-2023.

¹ Sources : MSJOP, « Premier bilan des jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 »

Améliorer la sécurité des 2RM : les ARAS, aides à la conduite

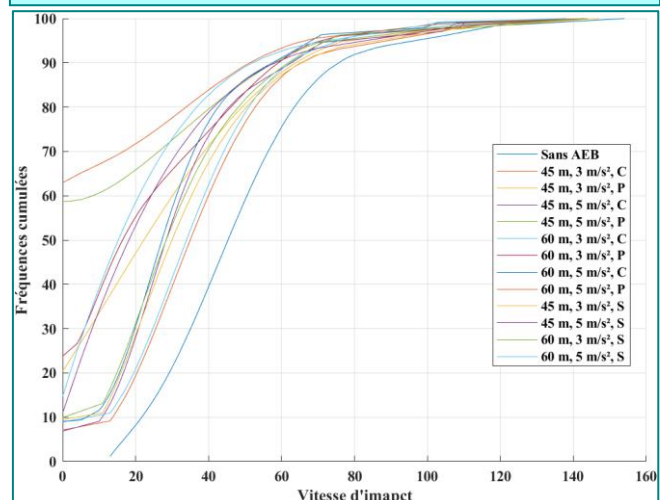
Équipe projet	A. Ait-Moula, E. Riahi, C. Naude, T. Serre
Rattachement	Laboratoire Mécanismes d'Accidents Université Gustave Eiffel
Méthodologie	Une méthodologie combinant analyse qualitative, fondée sur l'étude des défaillances fonctionnelles des motocyclistes, et analyse quantitative, reposant sur la reconstitution cinématique d'accidents, a été développée dans le cadre de cette thèse. Elle a permis d'évaluer les bénéfices potentiels des ARAS sur les accidents impliquant des 2RM.
Mots clés	Deux roues motorisés, ARAS, Accident, Sécurité routière.

Fréquence à laquelle chaque ARAS est susceptible d'intervenir lors d'un accident



Source : UTAC, 2025

L'influence de l'AEB sur les accidents de 2RM



Les motocyclistes constituent une catégorie particulièrement vulnérable aux accidents de la route. Pour améliorer leur sécurité, les ARAS (Advanced Rider Assistance Systems - systèmes avancés d'aide à la conduite), ont été développés pour assister les usagers 2RM dans leurs tâches de conduite. Aujourd'hui, 14 systèmes leur sont destinés, répartis comme suit :

Systèmes agissant en longitudinal : Anti-lock Braking System (ABS), Autonomous Emergency Braking (AEB), Pre-crash Braking (PCB), Combined Braking System (CBS), Adaptive Cruise Control (ACC), Traction Control System (TCS), Stoppie Control, Anti-Wheeling, Launch Control.

Systèmes agissant en latéral : Motorcycle Stability Control (MSC), Anti-Dérapiage.

ARAS informatifs : Smart Helmet, Avertissement de Virage Dangereux, Collision Aversion Technology (CAT).

L'effet des ARAS

Une analyse de 390 cas d'accidents réels issus des bases « Études Détaillées d'Accidents » (Univ. Eiffel/LMA) et de l'IGLAD (*Initiative for the global harmonization of accident data*, une base de données internationale) montre que les ARAS pourraient intervenir dans 61 % des cas, en particulier grâce à des fonctions telles que l'ABS, l'AEB ou le PCB, qui préviennent les blocages de roues ou déclenchent un freinage d'urgence. Cependant, dans 39 % des cas, aucun effet des ARAS n'a été observé car les accidents sont davantage liés à des comportements à risque (excès de vitesse, alcool, infractions) qu'à des erreurs. Parmi les ARAS analysés, l'ABS est le plus influent grâce à la prévention du blocage des roues. Il est suivi du CAT, doté de deux caméras offrant une surveillance à 360°. L'AEB et le PCB interviennent dans 28 % des cas, tandis que l'ACC atteint 17 % grâce au maintien de la distance de sécurité. Enfin, côté ARAS latéraux, le MSC affiche le score le plus élevé, avec 6 % d'intervention possible.

L'AEB pour les 2RM

Une analyse quantitative des effets de l'AEB montre que, selon sa configuration (portée, décélération, stratégie), ce système pourrait éviter jusqu'à 63 % des accidents de 2RM où il interviendrait. Pour les cas non évités, il permet de réduire considérablement la vitesse d'impact (voir courbes ci-contre). D'après une étude complémentaire, l'AEB pourrait également réduire de 70 % les blessures graves (MAIS3+).

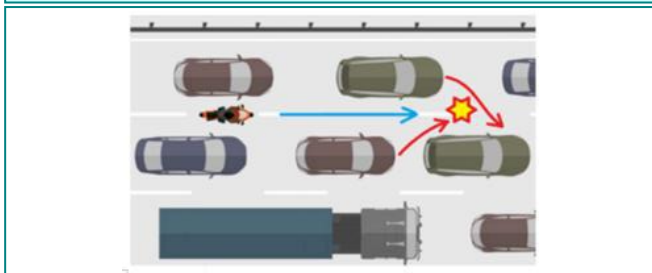
Les ARAS sur les 2RM

Les ARAS offrent un fort potentiel de sécurité. Toutefois, leur intégration sur les motos nécessite aussi des études d'acceptabilité et d'analyse des réactions des motocyclistes.

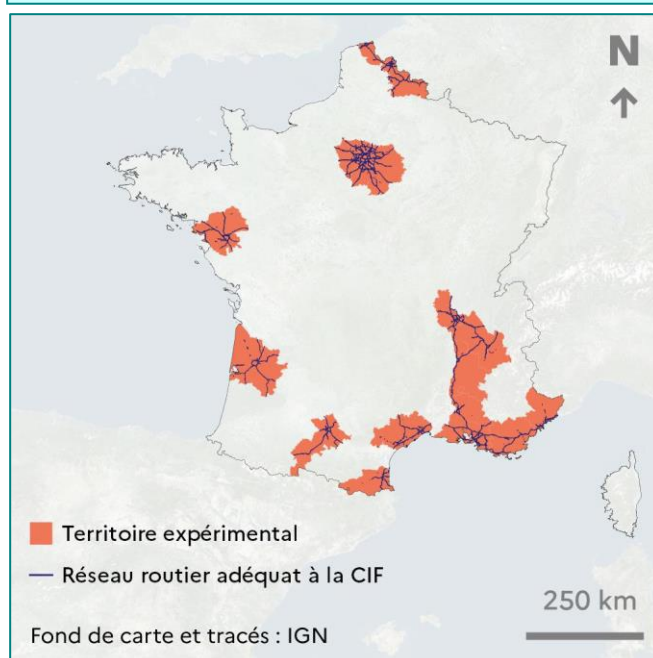
Evaluation de la circulation des 2RM en inter-files

Pilotage	Cerema (Mathis Beltrami, Thérésien Esbérard, Benoît Hiron)
Partenaires	Ergocentre, Université G.-Eiffel
Période	2016-2024
Méthodologie	Accidentalité : données BAAC uniquement Comportements : observations trimestrielles (3 h le matin) Acceptabilité : 3 enquêtes réalisées Éducation : 3 enquêtes auprès des moniteurs Impact des forces de l'ordre : 1 expérimentation sur 3 sites Évolution de trafic : trafic relevé 1 à 2 fois par an
Périmètre	Départements 06, 13, 26, 31, 33, 34, 38, 44, 59, 66, 69, 75, 77, 78, 83, 84, 91, 92, 93, 94 et 95
Mots clés	Inter-files, 2RM, évaluation, comportements, accidentalité, acceptabilité, formation, signalisation

Principal scénario d'accident de 2RM en inter-files (évaluation de la 1^{re} exp. de la CIF, 2016-2018)



Territoires et réseaux routiers expérimentaux (2^{de} expérimentation de la CIF, 2021-2025)



Une pratique réglementée

La circulation inter-files (CIF) des deux-roues motorisés (2RM) désigne la possibilité pour les conducteurs de 2RM de rouler entre les files de véhicules situées le plus à gauche (IF₁) en cas de congestion sur une voie à caractéristiques autoroutières (VCA).

Réglementée en 2025, cette pratique est expérimentée à deux reprises dans une partie du territoire français : de 2016 à 2021 puis de 2021 à 2025. L'évaluation des deux expérimentations est publiée en 2024¹.

La CIF a été pratiquée en cas de congestion sur les VCA avec une VMA d'au moins 70 km/h. Un 2RM est ici dit en CIF lorsqu'il roule dans l'IF₁, à une vitesse maximale de 50 km/h, et avec au plus 30 km/h d'écart avec les autres véhicules. Si le 2RM ne respecte pas ces conditions (vitesse trop élevée, mauvaise position...), il est considéré en remontée inter-files (RIF).

Résultats

La pratique déclarée de la CIF par les conducteurs de 2RM est largement répandue. Les observations vidéo semblent confirmer ces tendances. En effet, lorsque la CIF est autorisée (en période de congestion), 75 % des 2RM circulent bien dans l'inter-file le plus à gauche. De plus, 47 % des 2RM ont une vitesse inférieure à 50 km/h et 98 % ont une différence de vitesse inférieure à 30 km/h avec les véhicules adjacents.

Concernant les 53 % de 2RM qui ne respectent pas la VMA à 50 km/h en CIF, 40 % circulent avec un différentiel de vitesse supérieur à 30 km/h.

Les règles sont peu connues par les automobilistes mais bien assimilées par les motocyclistes. En formation, l'enseignement de la CIF est largement diffusé. La signalisation testée est quant à elle comprise.

L'enjeu de la CIF est principalement francilien tant sur les pratiques observées que sur l'accidentalité.

L'accidentalité relative aux 2RM en CIF est faible, stable et peu grave. On note cependant un enjeu sur les accidents en RIF.

Des expérimentations concluantes

- Des effets encourageants observés.
- Une diffusion progressive des règles.
- Une absence d'impact observé sur l'accidentalité.

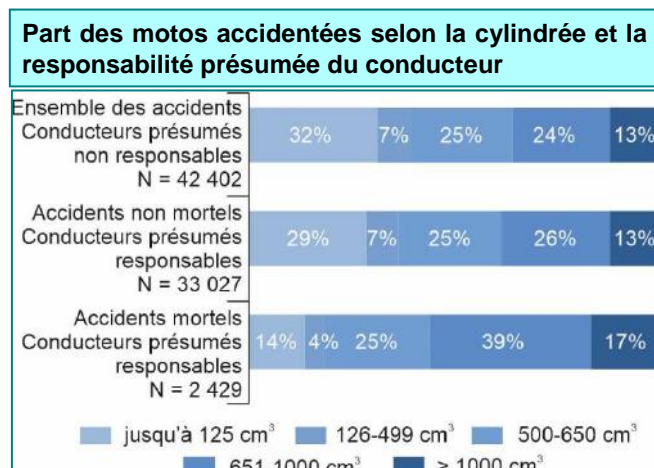
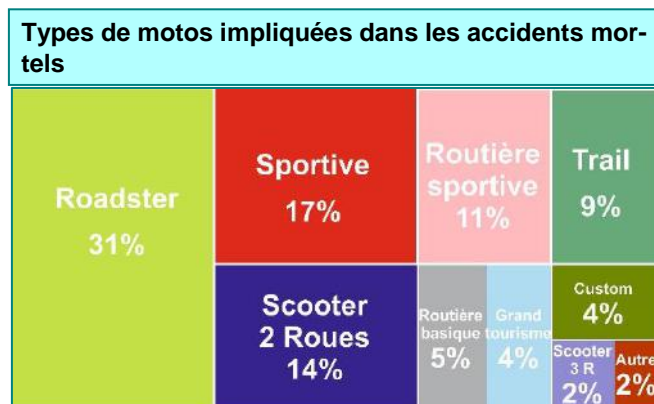
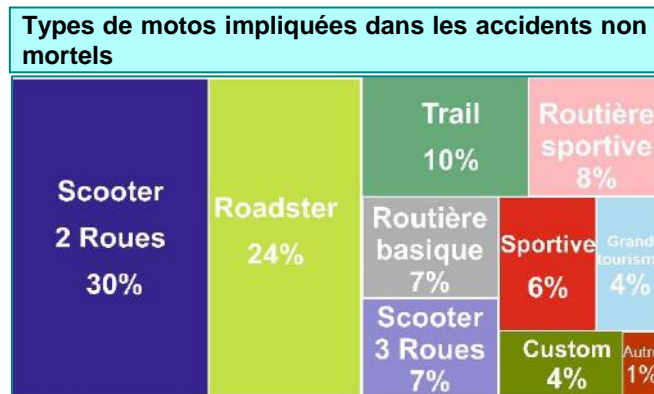
Les recommandations du Cerema

Les évaluations montrent la nécessité de contrôler la pratique pour faire respecter la vitesse des 2RM en inter-files. Une analyse complémentaire des comportements sur des infrastructures incluant des voies réservées fluides permettrait d'affiner la doctrine en la matière.

¹ Cerema. (2024). *Circulation inter-files des deux-roues motorisés : évaluation des expérimentations (2016-2024)*. <https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-600236>

CraVAT motos : Caractéristiques des véhicules accidentés selon la typologie des accidents des motos

Equipe	Cerema (Bérengère Varin, Claire Bazerque, Nathalie Mompert)
Achèvement	Octobre 2024
Méthodologie	Exploitation des bases de données des accidents corporels (BAAC), du Système d'immatriculation des véhicules (SIV) et de la base réalisée par l'association SRA (Sécurité et Réparation Automobiles)
Périmètre	France métropolitaine, 2015-2022
Mots clés	Accidents corporels, motocyclettes, typologies des véhicules, cylindrée



Caractérisation des véhicules

À partir des données BAAC, environ 78 000 motos¹ ont pu être identifiées à partir de leur code CNIT, ce qui représente les 3/4 des motos accidentées au cours de la période 2015-2022. Elles ont été caractérisées selon trois critères : le type (scooters à 2 roues, sportives, roadsters, etc.), la cylindrée et la performance définie par le rapport poids/puissance (exprimé en kg/ch) du véhicule.

Parc des motos et accidents

Si les motos impliquées dans les accidents corporels entre 2015 et 2022 présentent des répartitions similaires à celles du parc immatriculé, il apparaît que certains types sont sur-impliqués dans **les accidents mortels, les accidents hors agglomération ou les accidents sans tiers**. Les motos sur-impliquées sont les **roadsters, sportives, routières sportives** et les **motos avec des performances élevées**.

Des niveaux d'implication qui diffèrent selon les caractéristiques

Sur les 78 000 motos identifiées, l'étude note :

- un **enjeu global** dans les accidents pour les motos de **cylindrée comprise entre 500 et 1 000 cm³** (40 000 véhicules) ainsi que pour les **roadsters** (18 000), en raison de leur nombre et leur sur-représentation dans les accidents mortels ou non ;
- un **enjeu en termes de nombre** pour les scooters à 2 roues (23 000) ;
- un **enjeu en termes de gravité** avec une surreprésentation des **routières sportives, sportives** ainsi que des **motos avec de fortes performances**, dans les accidents mortels.

Caractéristiques des motos selon l'implication du conducteur et la gravité de l'accident

Les conducteurs de motos de **faible cylindrée** et/ou avec les **performances les plus modestes** ainsi que les conducteurs de **scooters à 2 roues** sont plus souvent **présumés non responsables** de l'accident que les autres conducteurs.

À l'inverse, les conducteurs de **motos de plus 650 cm³**, de **sportives** et **roadsters** ainsi que ceux des **motos les plus performantes**, sont plus souvent **présumés responsables des accidents mortels** que les autres conducteurs.

¹Motos : motocyclettes de toutes cylindrées, y compris tricycles à 3 roues non carrossés, les cyclomoteurs ne font pas partie de l'étude

CraVAT VT : Caractéristiques des véhicules accidentés selon la typologie des accidents des véhicules de tourisme

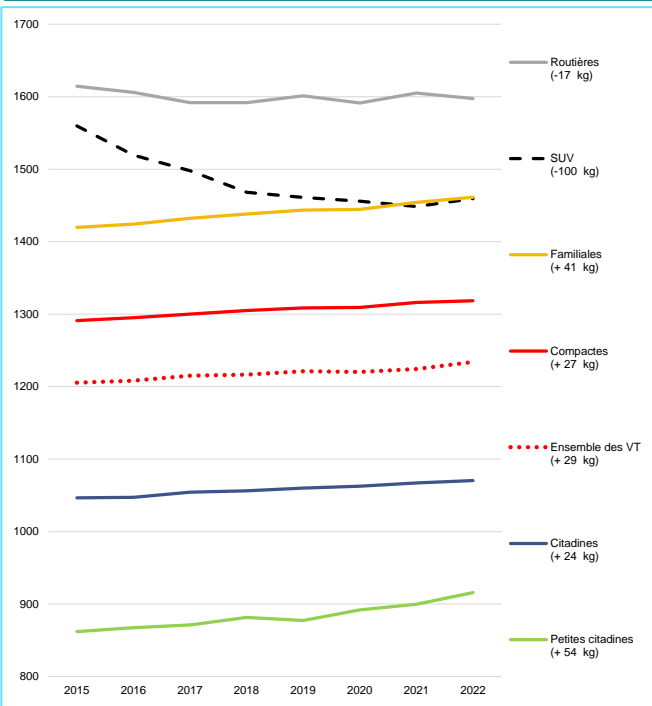
Equipe	Cerema (Claire Bazerque, François Menaut, Nathalie Mompарт, Ayman Zoubir)
Achèvement	Décembre 2024
Méthodologie	Croisement des données des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC) avec les caractéristiques des VT (UTAC) et leur catégorie (d'après KANTAR)
Périmètre	France, 2015-2022
Mots clés	VT, accident corporel, BAAC, code CNIT, parc roulant

CraVAT utilise les données d'environ 300 000 véhicules de tourisme (VT) accidentés entre 2015 et 2022, pour les caractériser d'après leur masse, leur catégorie et le type d'accidents.

Des voitures accidentées de plus en plus anciennes et lourdes

Entre 2015 et 2022, la **masse à vide des VT accidentés a monté** de 29 kg en moyenne. Toutes les catégories de véhicules n'ont pas été affectées de la même façon : les petites citadines ont gagné 54 kg, alors que les SUV ont perdu 100 kg. Pour les petites citadines, cela s'explique par leur électrification et leur hybridation, tandis que pour les SUV ce phénomène est lié à l'apparition de modèles dans les petits segments du marché. Entre 2015 et 2022, l'âge moyen des véhicules accidentés a augmenté d'environ 2 ans, passant de 8,1 ans à 9,9 ans. Sur cette même période, la proportion de voitures âgées de 10 à 24 ans parmi les véhicules accidentés a augmenté de 11 points, passant de 40 % à 55 %.

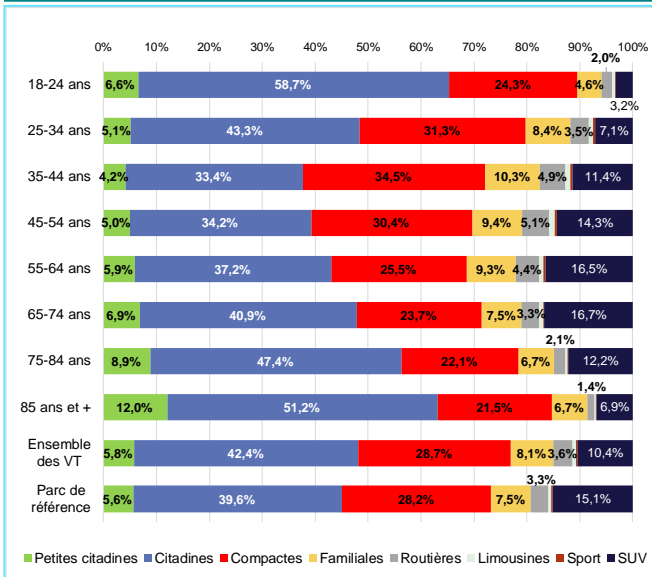
Evolution de la masse des véhicules accidentés par catégorie entre 2015 et 2022



L'accidentalité selon les catégories de véhicules

Les citadines sont impliquées dans 42,4 % des accidents mortels alors qu'elles ne représentent que 40 % du parc de référence. Elles sont plus souvent conduites par les plus jeunes (18-24 ans), ce sont aussi les VT les plus anciens (49 % des citadines ont plus de 10 ans). À l'opposé, les SUV sont impliqués dans 10 % des accidents mortels (contre 15 % du parc de référence), ils sont plus récents (autour de 5 ans en moyenne contre 9 ans pour l'ensemble des véhicules accidentés) et majoritairement conduits par les 45-75 ans (les tranches d'âges les moins présumées responsables d'accidents). Néanmoins, les SUV s'avèrent plus à risque pour les **piétons en agglomération** et les **2RM hors agglomération**, qui ont respectivement **1,48** et **1,31 fois plus de risque** de mourir s'ils sont heurtés **par un SUV** comparé à un autre VT d'ancienneté équivalente. Enfin, représentant seulement 0,3 % des VT accidentés, les VT sport se démarquent par une proportion élevée d'accidents sans collision ou avec un obstacle fixe (36 %) et d'accidents avec le facteur « véhicule peu familier » (13 %).

Répartition des conducteurs présumés responsables selon la catégorie du VT en fonction de l'âge du conducteur (2015-2022)



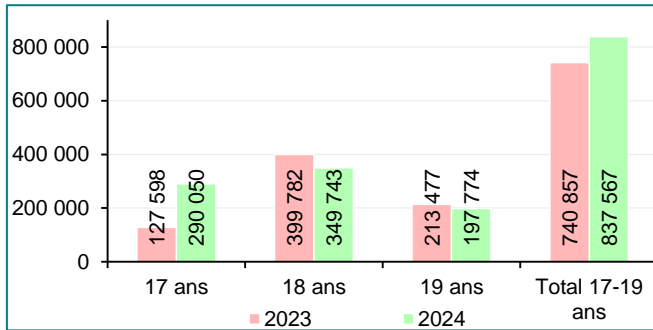
Des risques différenciés selon l'âge et la typologie d'utilisateurs

Parmi l'ensemble des usagers impliqués, quel que soit le VT, les piétons sont les plus vulnérables. Ce surrisque est accentué selon l'âge du piéton : le risque de décès en cas de collision avec un VT est triplé pour les piétons de 75 à 84 ans (ratio impliqué/tué de 9,2 %) et quadruplé pour les 85 ans et plus (ratio impliqué/tué de 12,6 %), comparés aux piétons de moins de 75 ans (ratio impliqué/tué de 2,9 %).

Obtenir le permis B et conduire à 17 ans

Un décret en Conseil d'Etat abaisse de 18 à 17 ans l'âge minimum pour obtenir le permis B et conduire à partir du 1^{er} janvier 2024.

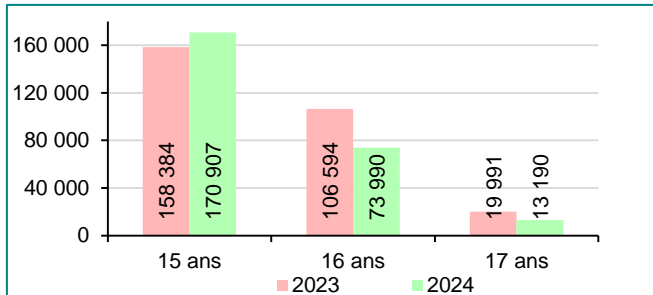
Nombre de présentations à l'examen du permis de conduire chez les 17-19 ans en 2023 et 2024



Note : les candidats en apprentissage anticipé de la conduite (AAC) pouvaient avant la réforme passer leur examen à compter de 17 ans et n'obtenaient leur titre qu'à 18 ans.

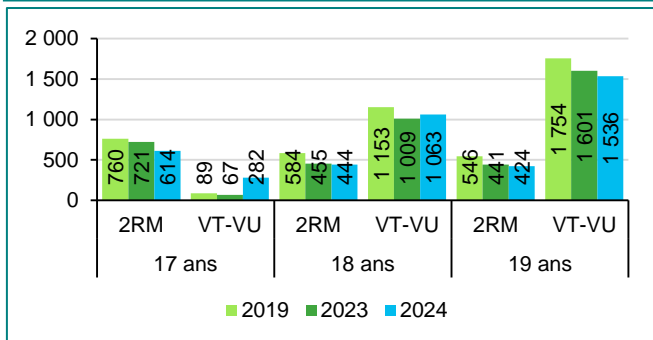
Source : Fichiers des examens du permis de conduire

Inscription à la conduite accompagnée chez les jeunes de 15 à 17 ans en 2023 et 2024



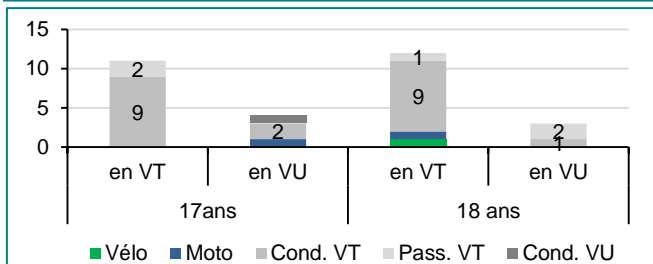
Source : Fichiers des examens du permis de conduire

Nombre de conducteurs de 17 à 19 ans impliqués dans un accident en 2019, 2023 et 2024



Source : BAAC

Tués dans un accident impliquant un conducteur ayant eu son permis B à 17 ans en 2024



Source : BAAC

Des inscriptions au permis et à l'examen en hausse pour les moins de 18 ans, entraînant une baisse du taux de réussite

L'évolution de l'âge pour conduire une voiture en autonomie a provoqué une hausse des inscriptions chez les 15-17 ans. L'inscription des jeunes de 16 ans a connu la plus forte progression (+ 33 %, contre + 6 % pour ceux de 15 ans et + 20 % pour ceux de 17 ans). Néanmoins, 229 335 jeunes de 17 ans se sont inscrits, soit la majorité des inscriptions pour la tranche d'âge des 15-17 ans (contre 179 822 pour ceux de 16 ans). La réforme du permis à 17 ans a été plus attractive pour les hommes : en 2024, les garçons représentent 53 % des inscrits chez les 15-17 ans inscrits.

En 2024, les présentations à l'examen pratique à 17 ans ont augmenté de 127 % (290 050 candidats vs 127 598 en 2023). Cette progression est particulièrement marquée chez les jeunes âgés de 17 à 17 ans et 6 mois (4 fois plus qu'en 2023). Le taux de réussite est en baisse de 6,5 points pour cette tranche d'âge (79 % en 2023 et 73 % en 2024). Il reste néanmoins supérieur au taux de 58 % toutes classes d'âge confondues. Au total, 24,4 % des jeunes âgés de 17 ans en 2024 ont obtenu le permis de conduire cette même année.

Une inscription en conduite accompagnée (AAC) en légère baisse

En 2024, les inscriptions en AAC ont diminué de 9 %, respectivement de 31 % et 34 % chez les 16 et 17 ans, tandis qu'elles ont augmenté de 8 % chez les 15 ans (+12 523 inscrits). Le passage du permis à 17 ans semble avoir réduit l'intérêt pour l'AAC chez les 16 ans, qui peuvent désormais passer l'examen l'année suivant leurs 16 ans sans inscription en AAC. En revanche, la hausse des inscriptions à 15 ans témoigne d'un réel engouement à cet âge.

Transfert de l'accidentalité des 2RM vers les VT et augmentation de la mortalité

En 2024, le nombre de conducteurs (VT ou VU) de 17 ans impliqués dans un accident corporel est supérieur à celui des années antérieures (215 conducteurs VT-VU de plus impliqués par rapport à 2023), alors que le nombre de conducteurs de 2RM de 17 ans impliqués dans un accident corporel ou mortel est en baisse (107 conducteurs de moins par rapport à 2023). S'agissant des 18 ans, le nombre de conducteurs impliqués dans un accident corporel est en hausse pour les conducteurs de VT-VU (54 conducteurs de plus).

Parmi les conducteurs dont l'âge du permis est renseigné dans le BAAC, 30 personnes sont décédées en 2024 dans un accident impliquant un conducteur de VT-VU qui a eu son permis à 17 ans (15 de ces 30 décès sont les jeunes conducteurs) : deux tiers par un conducteur qui avait encore 17 ans, et un tiers par un conducteur qui avait désormais 18 ans.

Colère et agressivité au volant

Il n'existe pas de définition précise et consensuelle des comportements agressifs au volant dans la littérature. Des chercheurs américains¹ les ont néanmoins définis comme tous comportements intentionnels alimentés par de la colère ou de la frustration mettant en danger les autres usagers de la route psychologiquement et / ou physiquement.

Dans les cas les plus extrêmes, la rage au volant implique l'intention de porter physiquement atteinte à autrui pouvant aller jusqu'à l'homicide.

Situations génératrices de colère

Type de route	Nombre	Part
Centre-ville	101	50,8%
Route nationale	35	17,6%
Route départementale	18	9,1%
Autoroute	18	9,0%
Route de campagne	15	7,5%
Périphérique / rocade	9	4,5%
Non réponse	3	1,5%

Source des tableaux : Delhomme, P., & Villieux, A. (2008). Colère au volant, colère générale et situations de conduite génératrices de colère : une étude par carnet de bord. Bulletin de Psychologie, 61(2), 119-120.

Catégorisation des situations de conduite génératrices de colère

	Nombre	Part	Intensité de la colère*	Durée de la colère**
Progression gênée à cause d'un autre usager	54	27,5%	3	2,8
Conduite illégale	48	24,5%	3,33	3,31
Discourtoisie	35	17,9%	3,14	2,94
Conduite agressive	31	15,8%	3,19	3,35
Circulation entravée	20	10,2%	2,75	4,15
Difficultés à se garer	6	3,1%	1,5	1,5
Présence des forces de l'ordre	2	1,0%	2,67	4,5

* Intensité de la colère de 1 « très légère » à 5 « très importante »

**Durée de la colère de 1 « moins de 30 sec. » à 12 « plus de 6h »

La Driving Anger Scale : échelle de mesure de la colère au volant

Des chercheurs américains² ont développé une échelle de colère au volant en tant que trait de personnalité : la **Driving Anger Scale (D.A.S)**. Celle-ci enregistre la propension à éprouver de la colère au volant dans différentes situations de conduite. Elle est composée de 33 indicateurs répartis en 6 facteurs (gestes hostiles, discourtoisie, conduite illégale, présence des forces de l'ordre, conduite lente et circulation entravée).

Cette échelle a été traduite dans une version adaptée aux spécificités françaises³ par l'inventaire de l'expression de la colère au volant (le DAX). En France, une solution utilisant seulement 3 facteurs et 11 indicateurs originaux a été jugée plus appropriée au contexte français.

Les liens entre colère éprouvée au volant, comportements de conduite agressifs et accidents de la route

Les automobilistes ayant un score élevé à la Driving Anger Scale (D.A.S) présentent un score plus élevé à l'échelle de la colère générale. Ces automobilistes se mettent davantage en colère dans les situations de la vie courante. **L'environnement de conduite serait toutefois plus favorable à l'expression de la colère**, et à des niveaux plus intenses⁴.

Selon les études américaines utilisant la D.A.S, **les automobilistes qui ont un niveau de colère élevé, comparé à ceux qui ont un niveau de colère plus bas, s'engagent plus dans des comportements agressifs et à risque et sont impliqués dans davantage d'accidents de la route**. De tels liens ont aussi été observés dans deux études françaises⁵.

Les traits de personnalité comme la recherche de sensations, le caractère impulsif ou encore l'ennui sont de bons prédicteurs des transgressions et des accidents de la route. Enfin, les hommes ont des niveaux plus élevés de recherche de sensations au volant que les femmes mais **aucune différence n'a été constatée entre les sexes en ce qui concerne la colère**⁶.

Les effets de l'agressivité sur l'attention du conducteur

La tendance à exprimer la colère de manière agressive – verbalement, physiquement ou avec son véhicule – est associée à un manque de concentration sur la route. L'état de colère, sans rapport avec la tâche en cours, ralentit globalement la vitesse avec laquelle les participants détectent les éléments d'une photographie de scène routière (feu tricolore, piéton, voiture, marquage au sol).

Lorsque la **colère est générée par la tâche de conduite, les participants sont plus lents que les autres pour effectuer des actions correctives** – freiner, braquer le volant – **leur permettant ainsi d'éviter les dangers** tels qu'un piéton traversant subitement⁷.

Les actions proposées

Des actions de **formation** fondées sur le développement de stratégies d'autocontrôle et de gestion des situations de conduite peuvent être envisagées, tout comme l'**éco-conduite**⁸. Cette conduite consiste à anticiper les événements de la route de façon à éviter le plus possible les freinages et accélérations brusques.

¹ Ellison-Potter et al., 2001.

² Deffenbacher, Oetting et Lynch, 1994.

³ Adaptée aux spécificités françaises par P. Delhomme et A. Villieux.

⁴ Chapman, Evans et Underwood, 2004.

⁵ Delhomme, & Villieux, 2008.

⁶ Delhomme, Chaurand et Paran, 2012.

⁷ Stephans, Sullman, 2014 ; Stephans, Trawley, Madigan, 2013.

⁸ Delhomme & Villieux, 2005.

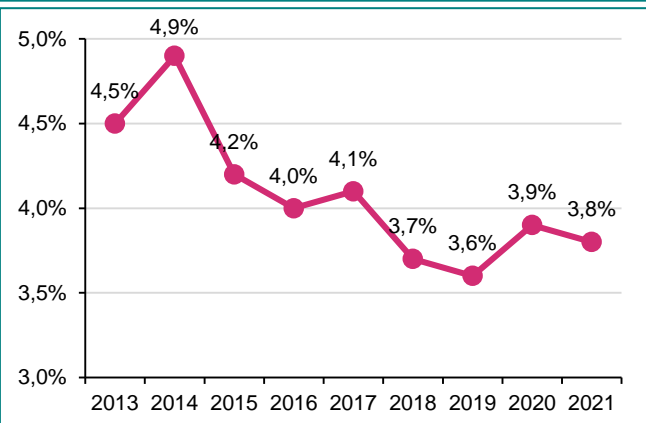
CESIR IV / Tarpon II – influence de la consommation de médicaments sur le risque d'accidents de la route

Equipe	INSERM (Emmanuel Lagarde, Benjamin Contrand, Océane Dorémus)
Achèvement	Novembre 2024
Méthodologie	Traitement et codage par IA des fiches de passages aux urgences des victimes d'AVP appareillé avec le Système National des Données de Santé (SNDS) pour avoir la consommation médicamenteuse.
Périmètre	CHU de Bordeaux, 2013-2021
Mots clés	Médicament, accident, urgence

Classes de médicaments

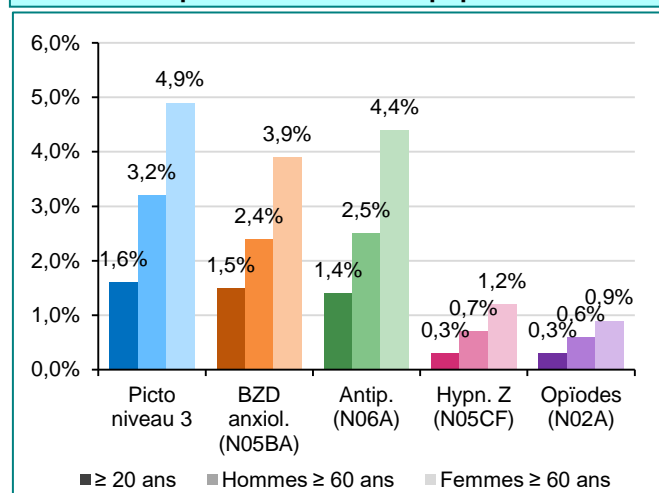
Une méthode de notation à quatre niveaux a été élaborée par un groupe d'experts pluridisciplinaires. Elle répartit les risques d'altération de la capacité de conduire en quatre niveaux, de 0 (risque nul) à 3 (risque majeur), représentés sous la forme de pictogrammes sur les boîtes de médicaments.

Évolution de la proportion d'accidents attribuables à la consommation de médicaments.



Lecture : 4,5 % des accidents corporels étaient attribuables à la consommation de médicaments en 2013

Comparaison de la part des accidents attribuables à la consommation de médicaments de niveau 3 chez les 60 ans et plus et le reste de la population



Caractéristiques des victimes et consommation médicamenteuse

Parmi les 17 296 victimes d'accident de la voie publique (AVP) arrivées aux urgences du CHU de Bordeaux de 2013 à 2021, les hommes représentent 56,6 % des victimes, les 18-35 ans 45,9 % des victimes et les cyclistes 25,5 %. Ces taux sont étroitement liés à l'aire de recrutement, urbaine, de ces urgences. La gravité des blessures constatées est globalement élevée : urgente pour 32,8 % des victimes, très urgente pour 14,8 % d'entre elles. De plus, 25,5 % de la population de l'étude est touchée par une affection longue durée, dont 4,5 % par des affections psychiatriques. Ainsi, 32,9 % des victimes avaient consommé des médicaments avant leur admission, dont 5,9 % de classe 3. La **multi-consommation** concerne **33,3 % des patients consommant des médicaments de classe 3**, 42,4 % de ceux consommant des médicaments de classe 2, et 25,1 % de ceux consommant des médicaments de classe 1.

Dérivés des benzodiazépines et accidents de la route

Les analyses menées ont permis d'estimer que sur les 4,1 % d'accidents de la route attribuables aux médicaments, 1,8 % sont liés à la classe 3 et 2,3 % à ceux de classe 2. Plus précisément, une grande partie de cette part attribuable est liée aux dérivés des benzodiazépines et à certains antidépresseurs. Ces traitements sont aussi ceux qui présentent le plus de risque pour les piétons. À l'opposé, même s'ils sont les plus consommés, les médicaments de **classe 1** présentent de **faibles risques d'accidents**. Les résultats précédents couplés aux analyses sur l'impact des traitements chroniques et aigus démontrent une absence de risque sur la conduite pour les médicaments avec des pictogrammes de niveau 1. On observe par ailleurs une baisse continue des accidents liés aux médicaments entre 2013 et 2021 (voir courbe ci-contre) qui s'explique par une baisse de la consommation de benzodiazépines.

Un risque plus important chez les 60 ans et plus, particulièrement chez les femmes

Des analyses complémentaires basées sur les données de l'Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé (ANSM) ont révélé que le **risque** lié à la consommation de médicaments de **niveau 3** était particulièrement **important** chez les **plus de 60 ans** à cause d'une plus forte consommation. C'est ainsi que la part attribuable à la consommation de médicaments de niveau 3 est de 1,6 % dans la population générale, 3,2 % chez les hommes de plus de 60 ans et 4,9 % chez les femmes de plus de 60 ans.

Evaluation de l'éthylotest anti-démarrage

Equipe	Wavestone (Claire Marchal, Benoit Guignard, Guillaume Lemonnier)
Achèvement	Juin 2025
Méthodologie	Base de données des permis de conduire (FNPC), enquête en ligne auprès des préfetures
Périmètre	France
Mots clés	EAD, évaluation, alcool

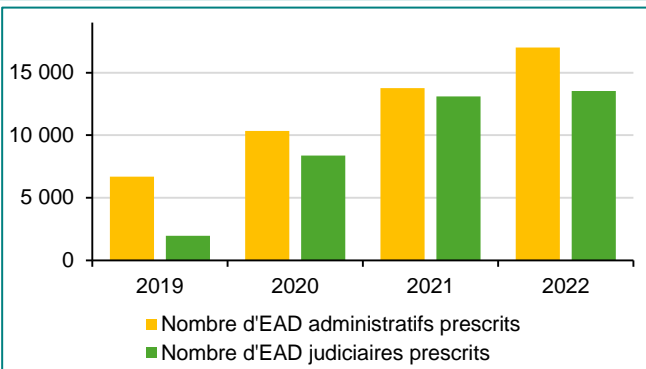
Le dispositif de l'Ethylotest Anti-Démarrage ou EAD vise à empêcher un automobiliste ayant consommé de l'alcool de prendre le volant de son véhicule en bloquant le démarrage de celui-ci. On distingue trois dispositifs d'EAD :

L'**EAD judiciaire**, peine prononcée par le juge, en cas de délit de conduite en état alcoolique (introduit en 2011 et renforcé en 2019) ;

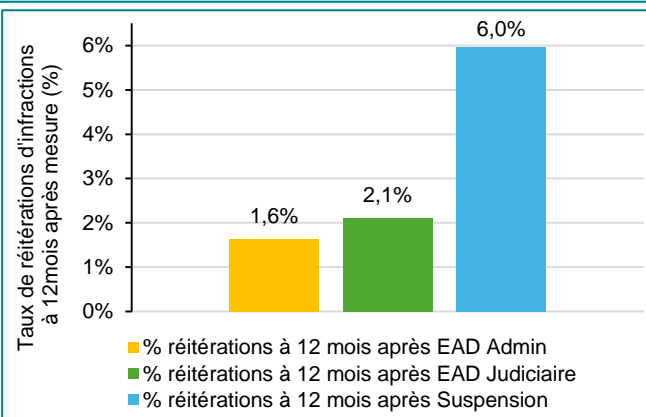
L'**EAD administratif**, alternative à la suspension administrative du permis de conduire, prescrit par le préfet (mis en œuvre en 2019) ;

L'**EAD médico-administratif**¹, prescrit par le préfet sur la base de l'avis de la commission médicale départementale, en cas de dépendance à l'alcool (expérimenté dès 2016, et généralisé en 2019).

Evolution du nombre d'EAD administratifs et judiciaires prescrits en France (de 2019 à 2022)



Taux de réitérations à 12 mois après la fin de la mesure EAD ou suspension en France (2019 – 2021)



Source : Graphiques adaptés du rapport d'évaluation du dispositif EAD

Un recours croissant, mais contrasté

Depuis 2019, le dispositif **EAD a connu une montée en puissance** qui s'explique par la généralisation de l'EAD administratif en 2019 et l'entrée en vigueur de la Loi d'orientation des mobilités (LOM, fin 2019) systématisant la prescription d'EAD en cas de récidive d'alcool au volant (EAD judiciaire). En 2022, **30 546 EAD ont été prescrits** par les préfetures et les pouvoirs judiciaires. La suspension de permis de conduire demeure néanmoins la sanction privilégiée.

La **mise en œuvre du dispositif reste disparate selon le type d'EAD et les territoires**, conditionnée par la politique de contrôle routier, la priorisation des sanctions, une connaissance inégale du dispositif, des critères d'éligibilité plus ou moins restrictifs et une implantation irrégulière des centres agréés. Ainsi, en 2022, **16 départements ont prescrit 50 % des EAD administratifs** en France.

Une efficacité démontrée

Le **taux de réitération constaté pendant la sanction est plus faible** chez les conducteurs s'étant vus prescrire un EAD que chez les conducteurs soumis à une suspension sèche. Les effets de l'EAD se confirment après la fin de la sanction, s'inscrivant ainsi dans la durée : le nombre moyen de réitérations de conduite sous l'influence de l'alcool dans les 12 mois suivant la fin de la mesure est de 1,6 % pour les EAD administratifs et de 2,1 % pour les EAD judiciaires, contre 6 % après une suspension administrative.

Ce dispositif contribue à réduire les infractions routières et participe à la diminution du nombre d'accidents.

Mais la portée de l'EAD dépasse le seul cadre de la sécurité routière : il s'inscrit à la fois dans la lutte contre la consommation excessive d'alcool et les addictions, et facilite le maintien des liens socio-économiques des usagers (activité professionnelle, liens sociaux).

Un dispositif qui reste perfectible

Le dispositif EAD implique une grande diversité d'acteurs publics et privés. Leur coordination pourrait être améliorée pour faciliter la crédibilité et la lisibilité du dispositif. Les trois types d'EAD, avec les modalités différentes d'application, mobilisent des processus de mise en œuvre complexes, souvent difficiles à décrypter pour les usagers.

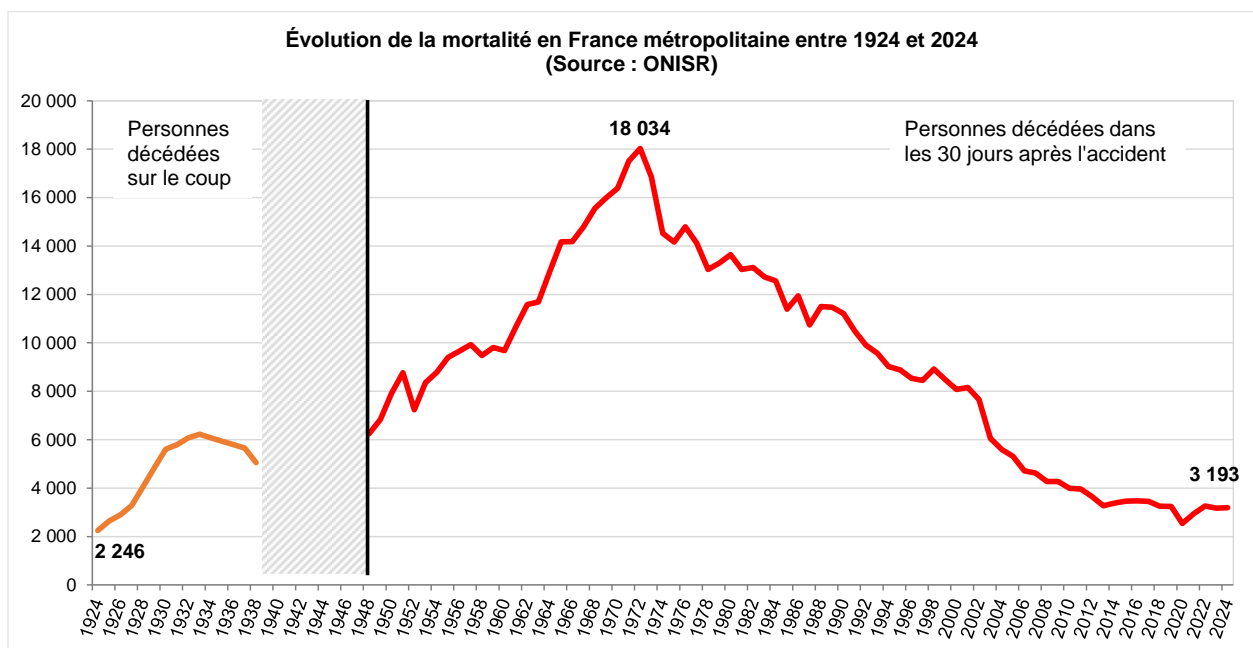
Enfin, le dispositif EAD est jugé **onéreux** par l'ensemble des parties prenantes, tant pour les préfetures, que pour les usagers, ou les installateurs agréés. Le coût apparaît comme un frein pour un déploiement généralisé. L'utilisation plus fréquente du dispositif devrait abaisser ce coût.

¹ Il n'est souvent pas possible de distinguer les prescriptions d'EAD médico-administratifs, qui sont dès lors intégrés aux EAD administratifs



1924 – 2024 : 100 ans de statistiques de l'insécurité routière

1954 – 2024 : 70 ans de bilans annuels



A retrouver sur le site internet de l'ONISR :

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-insecurite-routiere>




Annexes

Le fichier national des accidents corporels (BAAC)	178
La gravité des lésions et des séquelles	180
Les grandes dates de la sécurité routière	181
Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD	184
Les séries longues du BAAC	188
Les données estimées du nombre de blessés, France métropolitaine	192
Les résultats bruts du BAAC	194
Glossaire et sigles	200
Liens utiles, sources et mentions	202

BULLETIN D'ANALYSE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION 2017

IDENTIFIANT		ETABLISSEMENT		LUMIERE		LOCALISATION		INTERSECTION		CONDITION ATMOSPHERIQUE		TYPE DE COLLISION		VEILLE DE FETE		CODAGE GPS		SITUATION DE L'ACCIDENT		FACTEUR LIE AUX LIEUX																																																				
1- Code de l'établissement	2- Adresse de l'établissement	3- C.R.K.	4- P.A.P.	1- Hors intersection	2- En X	1- Hors agglomération	2- En X	1- Hors intersection	2- En X	1- Pluie légère	2- Pluie forte	3- Neige	4- Brouillard	5- Vent fort	6- Temps de pluie	7- Temps couvert	8- Autre	1- Normal	2- Pont	3- Pont	4- Pont	5- Pont	6- Pont	7- Pont	8- Pont	9- Pont	10- Pont	11- Pont	12- Pont	13- Pont	14- Pont	15- Pont	16- Pont	17- Pont	18- Pont	19- Pont	20- Pont	21- Pont	22- Pont	23- Pont	24- Pont	25- Pont	26- Pont	27- Pont	28- Pont	29- Pont	30- Pont	31- Pont	32- Pont	33- Pont	34- Pont	35- Pont	36- Pont	37- Pont	38- Pont	39- Pont	40- Pont	41- Pont	42- Pont	43- Pont	44- Pont	45- Pont	46- Pont	47- Pont	48- Pont	49- Pont	50- Pont	51- Pont	52- Pont	53- Pont	54- Pont	55- Pont
3- CARACTERISTIQUES		LUMIERE		LOCALISATION		INTERSECTION		CONDITION ATMOSPHERIQUE		TYPE DE COLLISION		VEILLE DE FETE		CODAGE GPS		SITUATION DE L'ACCIDENT		FACTEUR LIE AUX LIEUX																																																						
1- Code de l'établissement	2- Adresse de l'établissement	3- C.R.K.	4- P.A.P.	1- Hors intersection	2- En X	1- Hors agglomération	2- En X	1- Hors intersection	2- En X	1- Pluie légère	2- Pluie forte	3- Neige	4- Brouillard	5- Vent fort	6- Temps de pluie	7- Temps couvert	8- Autre	1- Normal	2- Pont	3- Pont	4- Pont	5- Pont	6- Pont	7- Pont	8- Pont	9- Pont	10- Pont	11- Pont	12- Pont	13- Pont	14- Pont	15- Pont	16- Pont	17- Pont	18- Pont	19- Pont	20- Pont	21- Pont	22- Pont	23- Pont	24- Pont	25- Pont	26- Pont	27- Pont	28- Pont	29- Pont	30- Pont	31- Pont	32- Pont	33- Pont	34- Pont	35- Pont	36- Pont	37- Pont	38- Pont	39- Pont	40- Pont	41- Pont	42- Pont	43- Pont	44- Pont	45- Pont	46- Pont	47- Pont	48- Pont	49- Pont	50- Pont	51- Pont	52- Pont	53- Pont	54- Pont	55- Pont
3- CARACTERISTIQUES		LUMIERE		LOCALISATION		INTERSECTION		CONDITION ATMOSPHERIQUE		TYPE DE COLLISION		VEILLE DE FETE		CODAGE GPS		SITUATION DE L'ACCIDENT		FACTEUR LIE AUX LIEUX																																																						
1- Code de l'établissement	2- Adresse de l'établissement	3- C.R.K.	4- P.A.P.	1- Hors intersection	2- En X	1- Hors agglomération	2- En X	1- Hors intersection	2- En X	1- Pluie légère	2- Pluie forte	3- Neige	4- Brouillard	5- Vent fort	6- Temps de pluie	7- Temps couvert	8- Autre	1- Normal	2- Pont	3- Pont	4- Pont	5- Pont	6- Pont	7- Pont	8- Pont	9- Pont	10- Pont	11- Pont	12- Pont	13- Pont	14- Pont	15- Pont	16- Pont	17- Pont	18- Pont	19- Pont	20- Pont	21- Pont	22- Pont	23- Pont	24- Pont	25- Pont	26- Pont	27- Pont	28- Pont	29- Pont	30- Pont	31- Pont	32- Pont	33- Pont	34- Pont	35- Pont	36- Pont	37- Pont	38- Pont	39- Pont	40- Pont	41- Pont	42- Pont	43- Pont	44- Pont	45- Pont	46- Pont	47- Pont	48- Pont	49- Pont	50- Pont	51- Pont	52- Pont	53- Pont	54- Pont	55- Pont

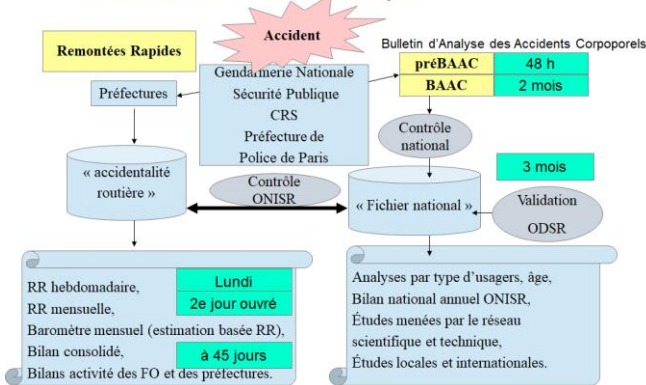
Le fichier national des accidents de la route

L'ONISR assure l'administration du **fichier national des accidents de la route** enregistrés par les forces de l'ordre (FO). Ses missions sont régies par le **décret n° 75-360 du 15 mai 1975** relatif au Comité interministériel de la sécurité routière. Il travaille en toute indépendance, garant de la qualité statistique des données, dont certains indicateurs sont labellisés par l'**Autorité française de la statistique publique**. Les données labellisées sont repérées par ce logo . Créé le 13 décembre 2019, un **Conseil d'Orientation** assiste l'ONISR sur les méthodes de recueil et d'analyse statistiques.

Dans le cadre de l'ouverture des données numériques, les données n'ayant pas un caractère confidentiel lié à l'enquête sont accessibles sur le site www.data.gouv.fr.

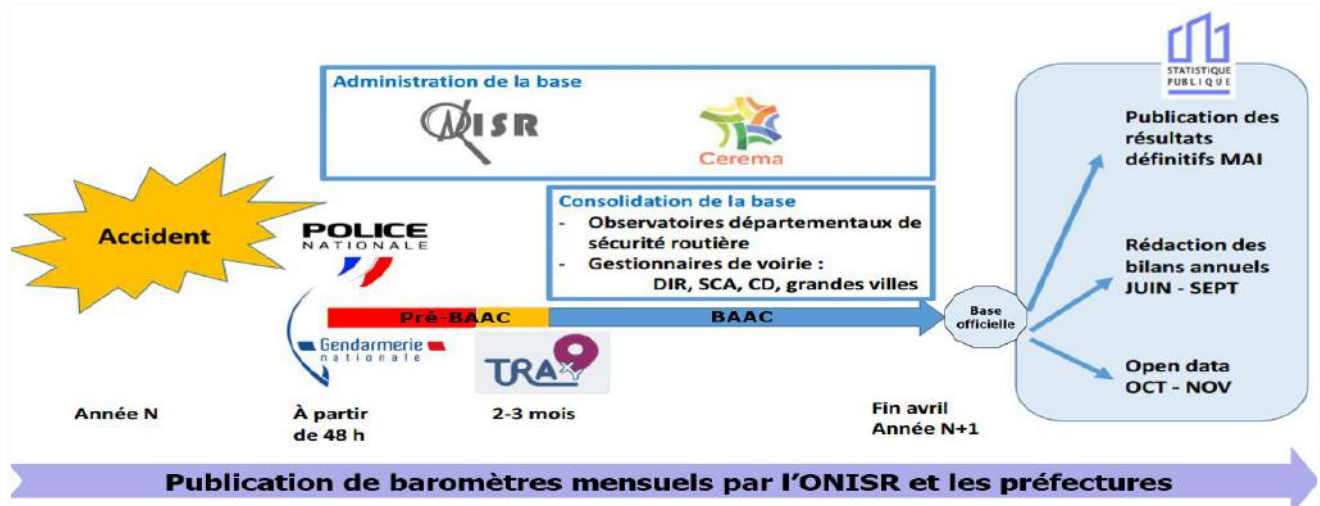
Organisation de la collecte et de l'exploitation des données de l'accidentalité en 2024

Deux chaînes de remontées statistiques



Les **remontées rapides** des préfetures sont des données agrégées transmises chaque semaine et en début de mois à l'ONISR. Elles permettent de vérifier la complétude de l'alimentation au fil de l'eau de TRAxY en pré-BAAC, et de vérifier qu'une personne décédée ultérieurement est bien inscrite comme telle dans le BAAC (jusqu'à 30 jours).

Décision du Conseil de l'Union européenne 93/704/CE du 30 novembre 1993 créant la base statistique européenne en matière d'accidentalité (dénommée « CARE » pour **Community road accident database**)



Les **Bulletins d'analyse des accidents corporels** (BAAC) existent depuis 1952 ; leur définition est reprise dans la **loi du 9 août 2004** relative à la politique de santé publique et l'**arrêté du 27 mars 2007**.

L'**instruction ministérielle INTS1711116J du 18 avril 2017** rappelle que tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre fait l'objet d'une fiche BAAC. Un pré-BAAC (début d'enregistrement du BAAC) doit être rédigé dans les 48 heures qui suivent un accident et mis à jour par les forces de l'ordre jusqu'à devenir un BAAC dans les deux mois après l'accident. Les forces de l'ordre assurent l'enregistrement des informations dans leurs propres systèmes d'information, PROCEA Web pour les services de police, et PULSAR BAAC pour la gendarmerie nationale. Une synchronisation des systèmes d'information permet l'envoi quotidien des pré-BAAC et BAAC dans **TRAxY** (Trafic Route Accident, coordonnées xy), le système d'information de l'ONISR. La fiche BAAC décrit la situation de l'accident, les véhicules et les usagers impliqués. Elle ne comporte pas les identités des personnes impliquées dans les accidents mais l'accident étant localisé précisément, une attention particulière est portée au respect du **Règlement Général de Protection des Données**.

Le Guide de production du fichier national des accidents corporels de la circulation routière peut être consulté sur le site www.onisr.securite-routiere.gouv.fr.

Consolidation des données

Au niveau national, le Cerema Sud-Ouest procède à un 1^{er} niveau de contrôle qualité : vérification des formats et de la complétude des rubriques permettant d'identifier chaque accident (commune, organisme, date de l'accident...). Les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR) et certains gestionnaires de voirie assurent un 2^e niveau de vérification et la correction d'anomalies de saisie, de champs non renseignés... Le fichier national est validé par l'ONISR courant avril de l'année suivante et devient la source des statistiques officielles d'accidentalité qui sont communiquées au public et institutionnels (alimentation des bases de données internationales OMS, **CARE** et IRTAD).

La gravité des lésions et des séquelles

Echelle de gravité des lésions

L'échelle AIS (*Abbreviated Injury Scale*, version 2005) est une classification internationale utilisée en traumatologie. Elle permet de coder chaque lésion selon son siège et sa nature et de lui attribuer un score de gravité allant de 1 (lésion mineure) à 6 (**lésion mortelle**). Ce score de **gravité immédiate**, appelé score AIS, prend en compte divers paramètres tels que le risque vital, la rapidité, la complexité et la durée attendue des soins. Grâce à cette classification, il est possible de calculer l'AIS maximal (MAIS), score de la lésion la plus grave chez une victime présentant plusieurs lésions. Les personnes considérées comme **gravement blessées ont un score supérieur ou égal à 3 (MAIS 3+)**¹.

Codification AIS (*Abbreviated Injury Scale*) : lésions les plus fréquentes par niveau de gravité AIS et en fonction de la région corporelle.

AIS	Gravité	Tête	Face	Cou	Thorax	Abdomen	Colonne	Membres supérieurs	Membres inférieurs, bassin	Peau
1	Mineure	Traumatisme crânien sans perte de connaissance	Plaies cutanées mineures	Contusion cervicale	Contusion costale	Contusion pariétale abdominale	Entorse cervicale	Contusion	Contusion	Dermabrasions
2	Modérée	Traumatisme crânien avec perte de connaissance	Fracture maxillaire	Fracture os hyoïde	Fracture sternum	Plaie rate	Fractures vertèbres lombaires	Fracture clavicule	Fracture péroné	Brûlures 2 ^e degré
3	Sérieuse	Hémorragie méningée Fracture base crâne	Fracture de type Lefort III	Plaie mineure artère carotide	Fractures de 3 côtes et plus	Fracture rate	Fractures corps vertébraux lombaires	Fracture radius complexe	Fracture fémur	Brûlures 2 ^e -3 ^e degré
4	Sévère	Fracture complexe base crâne	Lefort III hémorragique	Plaie majeure artère carotide	Contusion pulmonaire bilatérale sévère	Plaie foie	Tétraparésie	Amputation bras	Fracture du bassin	Brûlures 3 ^e degré
5	Critique	Œdème cérébral Lésions axonales		Plaie artère vertébrale avec thrombose	Volet costal bilatéral	Rupture rate	Paraplégie		Fracture complexe du bassin	
6	Maximale	Destruction massive crâne et cerveau		Fracture larynx	Rupture aorte thoracique	Rupture foie	Section complète de moelle cervicale			Carbonisation totale

Echelle de gravité des séquelles

Adossé à l'AIS version 2005, l'indice de capacité fonctionnelle (FCI), défini par un processus itératif auprès d'un panel d'experts, permet de déterminer les lésions responsables de **déficiences fonctionnelles probables à 1 an**, et les classes selon un niveau de 1 (**déficit total**) à 5 (absence de déficit). Le FCI est basé sur dix dimensions² : l'alimentation, l'excrétion, la sexualité, la déambulation, la préhension, la flexion et le levage, la vision, l'audition, la parole et la cognition. **La douleur n'en fait pas partie.**

Codification FCI (*Functional Capacity Index*) : lésions les plus fréquentes responsables de séquelles par niveau de déficience FCI et en fonction de la région corporelle.

FCI	Déficit fonctionnel	Tête	Face	Cou	Abdomen	Colonne	Membres supérieurs	Membres inférieurs / bassin
1	Sévère	Pneumo-encéphalie			Amputation pénis	Tétraplegie	Amputation bras	Section nerf sciatique
2	Grave	Œdème cérébral	Lésion de l'oreille interne	Plaie artère vertébrale avec déficit neurologique	Rupture colon / rupture urètre	Arrachement racine nerveuse	Rupture plusieurs tendons de la main	Fracture articulaire plateau tibial
3	Modéré	Contusions cérébrales multiples	Lésions de l'oreille (sans autre précision)	Lésions cordes vocales	Rupture intestin grêle / plaie reins		Fracture articulaire olécrane	Fracture articulaire acétabulum
4	Léger		Lésion de l'oreille interne avec vertiges		Rupture veine iliaque	Contusion plexus brachial	Fracture articulaire du radius	Fracture malléole externe

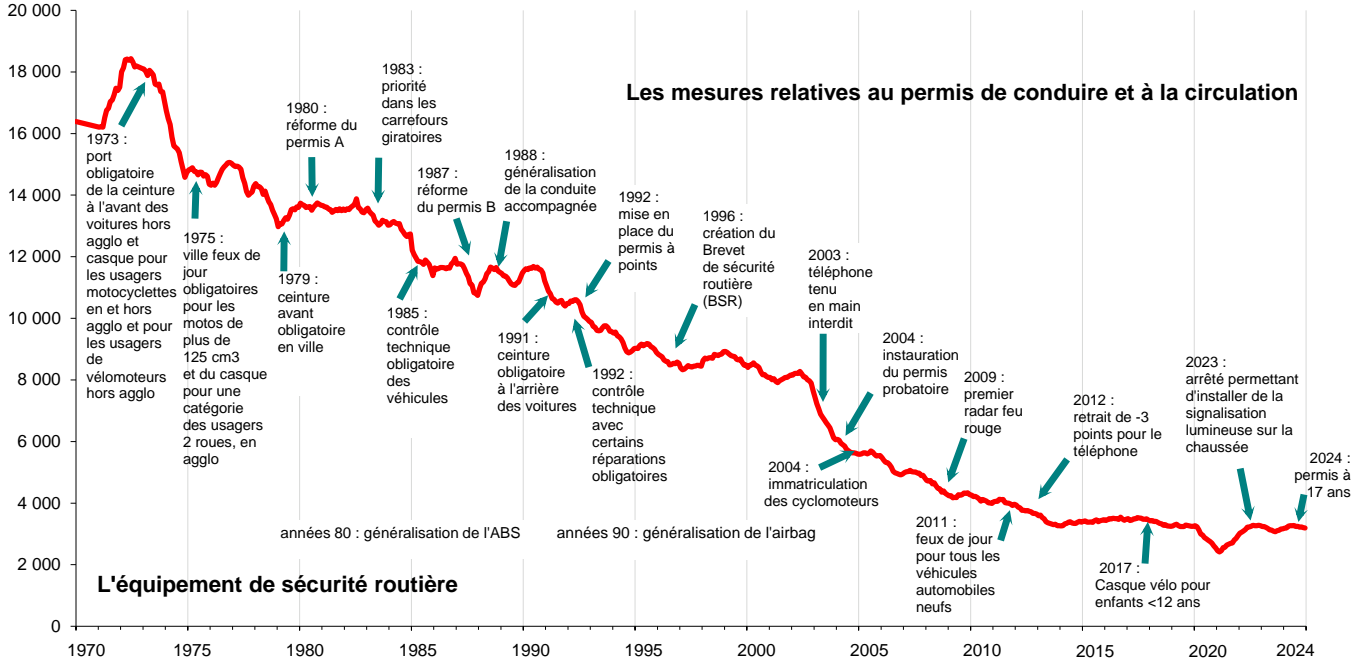
Source : Registre du Rhône

¹ Concernant la version 2005 de l'AIS : un certain nombre de lésions qui étaient d'AIS3 dans la version 1990 sont passées AIS2, conduisant à une diminution de la proportion de blessés MAIS3+ selon cette nouvelle définition.

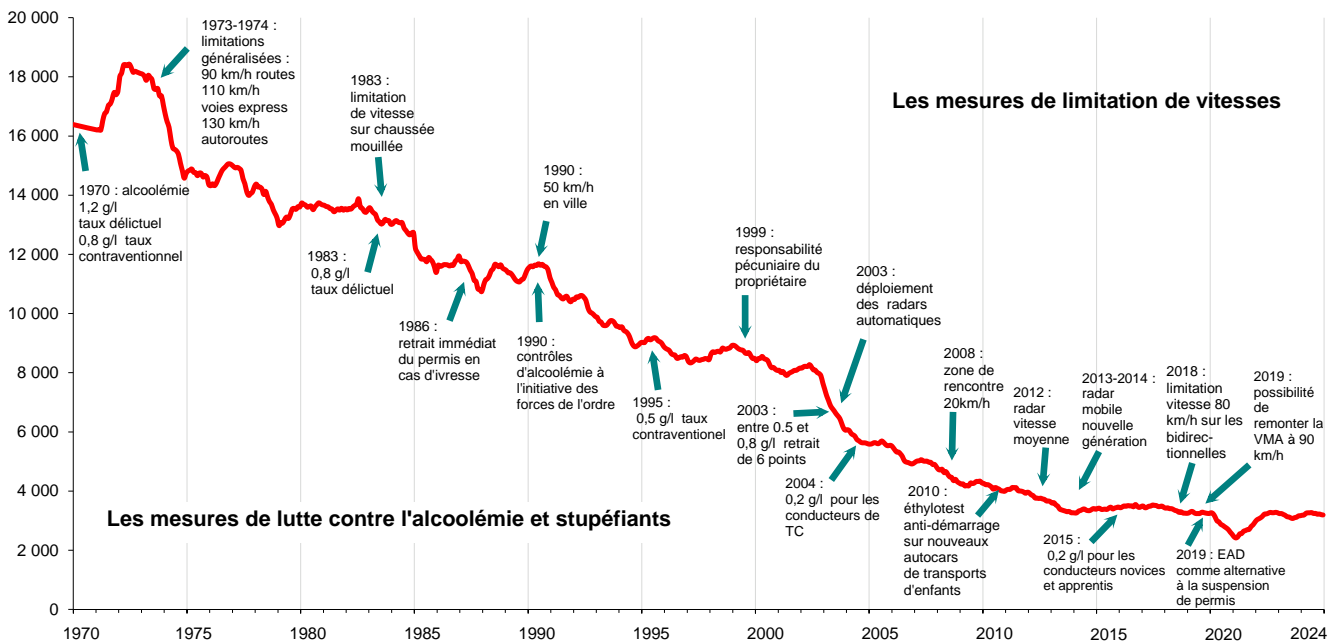
² L'échelle des séquelles adossée à l'AIS version 1990, l'Injury Impairment Scale (IIS), prenait en compte des éléments différents tels que les atteintes esthétiques ou la douleur. En particulier pour les accidents de la route, la lésion la plus fréquente chez les automobilistes, le « coup du lapin », ne présente pas de déficit fonctionnel (FCI=5) alors qu'elle est source de douleurs (IIS=1, séquelle mineure).

Les grandes dates de la sécurité routière

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2024 (moyenne glissante sur 12 mois)



Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2024 (moyenne glissante sur 12 mois)



1893 : Définition du certificat de capacité valable pour conduire des véhicules.

1899 : Réglementation de la circulation automobile :

- vitesse maximale autorisée (VMA) de 30 km/h en rase campagne, 20 km/h en agglomération ;
- récépissé de déclaration de mise en circulation (carte grise) ;
- certificat de capacité pour la conduite des véhicules.

1917 : Création des premières auto-écoles.

1921 : Instauration du Code de la route.

1922 : Le 'certificat de capacité' devient 'permis de conduire'.

1949 : Adoption le 19 septembre de la Convention internationale de Genève sur la circulation routière et sur la signalisation routière (entrée en vigueur 1952).

1954 : Règlement général sur la police de la circulation routière.

- Loi autorisant la recherche du taux d'alcoolémie dans le sang du conducteur en cas d'accident grave.

1959 : Instauration d'une sanction pour conduite en état d'ivresse ou sous empire d'un état alcoolique.

1962 : Limitation de la vitesse à 60 km/h en agglomération avec relèvement possible à 80 km/h dans certaines traverses sur les grands itinéraires.

1965 : Loi du 18 mai autorisant le dépistage par l'air expiré de l'imprégnation alcoolique des conducteurs lors d'infractions graves (alcootest).

1968 : Adoption le 8 novembre de la Convention internationale de Vienne sur la circulation routière et sur la signalisation routière (entrée en vigueur 1977).

1969 : VMA à 90 km/h pour les titulaires du permis depuis plus d'un an.

1970 : Mission interministérielle à la sécurité routière.

- Loi du 9 juillet rendant obligatoire le contrôle de l'alcoolémie après une infraction ou accident, avec les seuils :
 - 0,80 g/l de sang pour la contravention ;
 - 1,20 g/l de sang pour le délit.
- Équipement obligatoire de ceintures trois points aux places avant des véhicules neufs.

1972 : Création du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) et de la fonction de Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR).

1973 : Fixation de la VMA à 110 km/h sur les routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes.

- Obligation du port du casque pour les motocyclistes en et hors aggro et pour les conducteurs de vélomoteurs hors aggro.
- Obligation du port de la ceinture de sécurité hors aggro dans les véhicules automobiles récents (>1970).
- VMA à 120 km/h sur les autoroutes et abaissement à 90 km/h sur l'ensemble des routes hors aggro.

1974 : Relèvement de la VMA à 130 km/h sur les autoroutes et à 110 km/h sur les routes à chaussées séparées, maintient à 90 km/h sur les autres routes.

1975 : Port du casque obligatoire en vélomoteur en aggro.

- Port de la ceinture de sécurité obligatoire à l'avant des véhicules sur voies rapides urbaines et en aggro de 22h à 6h.
- VMA 45 km/h imposée aux constructeurs de cyclomoteur.

1976 : Obligation du port du casque hors aggro en cyclomoteur.

1979 : Port obligatoire de la ceinture à l'avant (véh > 1967).

1980 : Port obligatoire du casque en cyclomoteur.

1983 : VMA par temps de pluie et autres précipitations : 110 km/h sur les autoroutes, 100 km/h sur routes à chaussées séparées, 80 km/h sur les autres routes.

- Limiteurs de vitesse obligatoires pour les PL > 1^{er} oct. 1983 :
 - 100 km/h pour les véh. équipés d'antiblocage des roues ;

- 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes ;

- 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes et TC ;

• Loi du 8 décembre fixant à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite d'un véhicule. Délit ramené à 0,80 g/l au lieu de 1,20 g/l de sang.

1985 : Loi du 5 juillet pour améliorer la situation des victimes des accidents de circulation et accélérer l'indemnisation.

- Vitesse minimale de 80 km/h sur voie de gauche d'autoroute.

1986 : Loi du 17 janvier instituant la possibilité de retrait immédiat du permis en cas de conduite en état alcoolique.

1990 : VMA en agglomération à 50 km/h.

- Port obligatoire de la ceinture de sécurité à l'avant des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui en sont équipés.

1991 : Arrêté relatif à l'utilisation de systèmes de retenue pour les enfants dans les automobiles et extension pour les passagers de la ceinture de sécurité à l'arrière.

1992 : Contrôle technique obligatoire pour les VT et VU < 3,5t

- Mise en application du permis à points.

- VMA 50 km/h tous réseaux si la visibilité est inférieure à 50m.

1993 : Création de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière placé auprès du DISR.

1994 : VMA spécifiques pour les conducteurs novices à 80, 100 ou 110 km/h selon les axes routiers.

1995 : Abaissement du taux contraventionnel de l'alcoolémie au volant de 0,7 g/l à 0,5 g/l.

1996 : Accès à la conduite 2RM précisé par décret :

- Accès progressif moto à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans.
- Autorisation de conduire une moto de 125 cm³ si on possède le permis B depuis au moins deux ans.
- Brevet de sécurité routière (jeunes > 14 ans) pour le cyclo.

1999 : Décret du 3 mai pour apposer un pictogramme concernant les risques induits par l'usage de certains médicaments.

2000 : La sécurité routière est « grande cause nationale ».

2001 : Dépistage de stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans un accident mortel.

- Création du Conseil national de la sécurité routière (CNSR).

2002 : Réunion du CISR le 18 février.

• Décret rendant obligatoire pour le conducteur de quadricycle léger à moteur d'avoir au moins 16 ans et le brevet de sécurité routière.

2003 : Réunion du CISR du 9 juillet.

- Loi du 3 février de dépistage de stupéfiants pour tout conducteur impliqué dans un accident de la circulation.
- Aggravation des sanctions pour non-port de la ceinture de sécurité et du casque.

• Loi du 12 juin renforçant la lutte contre la violence routière : aggravation des peines et instauration du permis probatoire.

- 27 octobre : inauguration du premier radar automatique.

- 31 octobre : mise en place du contrôle automatisé.

2004 : Réunions du CISR les 13 janvier et 7 juillet.

- Mise en application du permis probatoire.

- Seuil d'alcoolémie des conducteurs de TC à 0,2 g/l de sang.
- Aggravation des sanctions pour les excès de vitesse > 50 km/h et minoration pour les excès de vitesse de moins de 20 km/h hors aggro.

2005 : Réunions du CISR les 24 janvier et 1^{er} juillet.

- Mise en application du délit de conduite sans permis et de défaut d'assurance (loi Perben II du 9 mars 2004).

2006 : Réunion du CISR le 9 novembre

- Loi du 5 janvier aggravant les sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus en renforçant l'efficacité de la peine de confiscation du véhicule.

2007 : Décret sur le permis de conduire permettant :
 - L'acquisition progressive du capital de 12 points pendant la période probatoire du permis de conduire ;
 - La possibilité d'obtenir, au terme d'un délai de six mois d'invalidation, un nouveau permis ;
 - La possibilité de connaître à tout moment son capital de points à travers un accès sécurisé sur Internet.

2008 : Réunion du CISR le 13 février.

- Création de zones de circulations particulières en agglomération (zones 30...);
- Prudence accrue du conducteur vers les plus vulnérables ;
- VMA pour les véhicules de transport de personnes ;
- Obligation pour les cyclistes hors agglomération de revêtir un gilet rétro-réfléchissant de nuit et en cas de visibilité insuffisante.

2009 : Réunion du CISR le 13 janvier.

- Déploiement des premiers radars feux rouges.
- Arrêté instaurant l'apprentissage supervisé de la conduite.

2010 : Réunion du CISR le 18 février.

- 25 novembre : transfert au ministre de l'Intérieur de la politique de sécurité et d'éducation routières.

2011 : Réunion du CISR le 11 mai.

- Loi du 14 mars d'orientation et de programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure (LOPPSI 2) :
 - Extension du cadre des dépistages de stupéfiants ;
 - Peine complémentaire de confiscation du véhicule ;
 - Immobilisation et mise en fourrière d'un véhicule par le préfet ;
 - Conditionnement possible par l'autorité judiciaire du maintien du droit de conduire pour l'auteur d'un délit « alcool » à l'installation dans le véhicule d'un éthylotest anti-démarrage (EAD).
- Déploiement des premiers radars discriminants.

2012 : Radars « passage à niveau » et « vitesse moyenne ».

- Suppression de l'obligation de conduire deux ans une moto < 35 kW pour les conducteurs ayant 21 ans au permis A.
- Premiers radars mobiles permettant le contrôle en circulation.

2014 : Arrêté du 4 août complétant la liste des mentions restrictives qui peuvent figurer sur le permis de conduire et permettant de limiter la conduite pour raisons médicales.

- Conduite accompagnée dès 15 ans avec épreuve pratique à 17 ans et demi et conduite autonome à 18 ans.
- Premiers radars « double face ».

2015 : Réunion du CISR le 2 octobre.

- Abaissement du taux légal d'alcool à 0,2 g/l de sang pour les conducteurs en permis probatoire ou en apprentissage, et interdiction à tous les conducteurs de porter à l'oreille un dispositif susceptible d'émettre du son sauf surdité.
- Transposition de la directive européenne facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.
- Possibilité pour les maires d'abaisser la VMA à moins de 50 km/h sur une grande partie de leur agglomération.

2016 : Loi du 26 janvier rendant le dépistage de stupéfiants possible pour tout conducteur, accompagnateur d'élève même hors accident.

- Obligation pour les plus de 18 ans de détenir le permis A2 depuis au moins deux ans et de suivre une formation de 7h pour obtenir le permis A (moto de puissance supérieure à 35 kW).
- Création de l'amende forfaitaire délictuelle applicable aux délits de conduite sans permis et sans assurance.
- Immobilisation du véhicule et placement en fourrière par les forces de l'ordre en cas de grand excès de vitesse.
- Extension des infractions constatables sans interception (radars ou vidéo verbalisation).

2017 : Obligation pour les chefs d'entreprise de signaler le conducteur ayant commis une infraction avec un véhicule de la société, sous peine d'amende.

- Expérimentation de la lecture automatisée des plaques d'immatriculation pour lutter contre le défaut d'assurance.

2018 : Réunion du CISR le 9 janvier.

- Limitation de la VMA à 80 km/h sur routes bidirectionnelles hors agglomération (90 km/h pour les créneaux de dépassement).
- Restriction par le préfet de la conduite d'un auteur infracteur alcool s'il n'est pas équipé d'un EAD.
- Augmentation du nombre de points retirés de 4 à 6 en cas de non-respect des règles de priorité de passage accordées aux piétons.

2019 : Loi du 24 décembre d'orientation des mobilités (LOM) permettant aux collectivités locales de relever la VMA à 90 km/h après avis de la commission départementale de sécurité routière.

2020 : Révision du permis de conduire pour les conducteurs tenant un téléphone en main et commettant en même temps une autre infraction au code de la route.

- Allongement de la durée maximale de six mois à un an du droit à conduire avec un EAD alternatif à la suspension du permis.
- Conducteurs en récidive d'infraction de conduite en état alcoolique ne pourront conduire qu'un véhicule équipé d'un EAD, avec suivi médico-psychologique.
- Interdiction de stationnement à moins de 5 mètres en amont des passages piétons : les gestionnaires de voiries doivent réaliser les travaux de mise en conformité avant le 31 décembre 2026.

2021 : Les poids-lourds et les véhicules de transport en commun doivent être équipés d'autocollants visibles signalant les angles morts des véhicules lourds.

- Obligation de vendre des éthylotests à côté des boissons alcoolisées en vente libre ou sur internet.
- Lancement d'une nouvelle expérimentation de la Circulation Inter-Files (CIF) pour les motocyclistes.
- Loi Montagne du 1^{er} novembre rendant obligatoire l'équipement de véhicules en pneumatiques hiver entre le 01/11 et 01/03 dans certaines zones montagneuses. 34 départements concernés.

2022 : Arrêté élargissant la liste des affections médicales incompatibles, ou compatibles avec ou sans aménagements ou restrictions, avec l'obtention du permis de conduire.

- Intégration dans le Code de la route de nouveaux panneaux de signalisation rappelant les distances de sécurité à respecter dans les tunnels.
- Décret permettant de satisfaire la condition « avoir un conducteur » si le système de conduite automatisée est conforme.

2023 : Réunion du CISR le 17 juillet.

- Autorisation de l'installation de dispositifs de signalisation lumineuse au sol pour améliorer la visibilité des passages piétons ou des lignes d'effet des feux tricolores.
- Relèvement de l'âge minimal de 12 ans à 14 ans pour conduire un EDPm, durcissement des sanctions pour transport de passager et circulation sur une voie interdite.

2024 : Abaissement de l'âge minimal légal pour conduire (permis B) de 18 ans à 17 ans.

- Les excès de vitesse inférieurs à 5 km/h au-dessus de la VMA ne sont plus soumis au retrait d'un point.
- Suppression de l'obligation d'apposer la vignette verte d'attestation assurantielle au 1^{er} avril.
- Contrôle technique obligatoire tous les 3 ans pour tous les véhicules de la catégorie L : motos, scooters à 2 et 3 roues, cyclomoteurs et voitures quadricycles motorisés.

Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD

Vitesses maximales autorisées (VMA)

Pays	En agglomération	Routes hors agglomérations	Autoroutes
Allemagne	50 km/h	100 km/h	Pas de limite, mais 130 km/h recommandé
Argentine	40 – 60 km/h Buenos Aires : 20 – 70 km/h	110 km/h	120 – 130 km/h
Australie	50 km/h (par défaut) 60-80 (artères principales) 40 km/h ou moins si nombreux piétons	100 ou 110 km/h	100 km/h par défaut, mais souvent porté à 110 km/h (voire 130 km/h dans le Territoire du Nord)
Autriche	50 km/h	100 km/h	130 km/h
Belgique	30 – 50 km/h	70 – 90 km/h	120 km/h
Bosnie Herzégovine	50 km/h	80 ou 100 km/h	130 km/h
Canada	40 – 70 km/h	80 – 90 km/h	100 – 110 km/h
Chili	50 km/h (ou moins selon la voie) 30 km/h près des écoles	90 km/h (cars en milieu rural, PL, transports scolaires) 100 km/h (VT et cars en interurbain)	120 km/h par défaut, varie jusqu'à 100 km/h sur certaines sections
Colombie	50 km/h	90 km/h	120 km/h
Corée du Sud	50 km/h	60 – 80 km/h	110 km/h (100 km/h en zone urbaine),
Costa Rica	40 km/h (sauf présence d'un panneau 50 km/h)	40 - 100 km/h (60km/h s'il n'y a pas de panneau)	pas d'autoroutes
Danemark	50 km/h (sections à 30, 40 ou 60 km/h)	80 km/h (sections à 60, 70 ou 90km/h)	110 ou 130 km/h
Espagne	20 (rues à chaussée unique avec trottoir), 30 km/h (rues avec 1 voie dans chaque direction) ou 50 km/h (rue à 2 voies ou plus dans chaque direction)	90 km/h	120 km/h
Etats Unis	Défini par chaque Etat	Défini par chaque Etat	55 – 80 mph (88 – 129 km/h) Défini par chaque Etat
Finlande	30 à 60 km/h	80 ou 100 km/h	100 ou 120 km/h
France	50 par défaut, 30 (dans certaines zones urbaines / rues), 70 (exceptionnellement sous certaines conditions)	80 km/h (90 km/h sur créneaux de dépassements) ; 70 km/h ou 90 km/h selon décision locale 110 km/h sur 2x2 voies	130 km/h (110 km/h par temps de pluie ou pour les conducteurs novices)
Grèce	50 km/h	90 km/h	130 km/h
Hongrie	50 km/h (sections à 30, 40, 60 ou 70 km/h)	90 km/h	130 km/h (110 km/h sur routes express)
Irlande	<=60 km/h (60 km/h sur artères principales, 30 km/h en agglomération)	80 km/h ou 100 km/h	120 km/h
Islande	50 km/h	90 km/h routes bitumées 80 km/h routes de graviers	pas d'autoroutes
Israël	30 ou 50	80, 90 km/h	100, 110, 120 km/h
Italie	50 km/h	70 – 90 km/h (110 km/h sur certaines 2x2 voies)	130 km/h ; 110 km/h par temps de pluie ; 100 km/h pour conducteurs novices ; jusqu'à 150 km/h si contraintes remplies
Japon	40, 50 ou 60 km/h	50 ou 60 km/h	100 km/h
Lettonie	50 km/h	90 km/h (80 km/h sur route de graviers)	120 km/h (110 km/h en hiver)
Luxembourg	50 km/h	90 km/h	130 km/h (110 km/h par temps de pluie)
Maroc	60 km/h (30 km/h en zone résidentielle)	70, 80, 90, 100 km/h selon le type de véhicule	120 km/h maximum, varie selon le type de véhicule
Mexique	10 – 80 km/h (20 km/h près des écoles)	60-110 km/h (60 sur réseau secondaire)	110 km/h (95 pour les bus, 80 pour le transport de marchandises sur routes et aurotoutes sous juridiction fédérale)
Norvège	50 km/h (30 km/h rues résidentielles)	80 km/h (70 sur routes à haut risque et 90 sur routes avec un très faible trafic)	90,100 ou 110 km/h
Nouvelle-Zélande	50 km/h (la VMA peut être inférieure ou supérieure sur certains axes)	100 km/h (la VMA peut être inférieure sur certains axes spécifiques)	100 km/h (110 km/h sur certaines sections)
Pays Bas	30 – 50 km/h	60 – 80 km/h	100 km/h entre 6h et 19, 100, 120 ou 130 km/h entre 19h et 6h
Pologne	50 km/h	90, 100 (120 km/h sur voie rapide)	140 km/h (120 sur voie rapide)
Portugal	50 km/h	90 km/h	120 km/h
République tchèque	50 km/h	90 km/h	130 km/h
Royaume-Uni	30 mph (48 km/h) 20mph au Pays de Galles	60 ou 70 mph (96 ou 113km/h)	70 mph (113 km/h)
Serbie	50 km/h	80 ou 100 km/h	130 km/h
Slovénie	50 km/h	90 km/h	130 km/h (110 km/h sur routes express)
Suède	30, 40 ou 50 km/h	60, 70, 80, 90 ou 100 km/h	110 km/h ou 120 km/h
Suisse	50 km/h	80 km/h	120 km/h (100 km/h sur routes express)

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2024.

Alcool et conduite – Seuils

Pays	Seuil d'alcoolémie - Général	Seuil d'alcoolémie - Conducteurs novices et conducteurs professionnels
Allemagne	0,5 g/l Conducteurs avec alcoolémie entre 0,3 et 0,5 g/l peuvent avoir un retrait de permis si leur capacité de conduire est réduite	0,0 g/l pour conducteurs de moins de 21 ans, conducteurs novices, conducteurs professionnels transportant des passagers ou des matières dangereuses
Argentine	0,0 g/l	n.a.
Australie	0,5 g/l	0,0 g/l pour conducteurs novices 0,2 g/l pour conducteurs professionnels
Autriche	0,5 g/l	0,1 g/l pour cyclomotoristes de moins de 20 ans conducteurs novices (moins de 3 ans) conducteurs de bus (>9 places) et poids lourds (>7.5 tonnes)
Belgique	0,5 g/l	0,2 g/l pour conducteurs professionnels (depuis janvier 2015)
Bosnie	0,3 g/l	0,0 g/l pour conducteurs professionnels et TC, apprentis conducteurs et instructeurs, moins de 21 ans, novices ou moins de 3 ans d'expérience
Canada	0,8 g/l	0,4 g/l ou 0,5 g/l dans la plupart des provinces 0,0 g/l pour moins de 21 ans et les novices dans la plupart des provinces
Chili	0,3 g/l	n.a.
Colombie	0,2 g/l	n.a.
Corée du Sud	0,3 g/l	n.a.
Costa Rica	0,5 g/l	0,2 g/l pour les conducteurs novices
Danemark	0,5 g/l	n.a.
Espagne	0,5 g/l	0,3 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels, 0,0 g/l pour les conducteurs < 18 ans
États-Unis	0,8 g/l (sauf un état à 0,5g/l)	0,4 g/l pour conducteurs professionnels 0,0 à 0,2 g/l pour conducteurs < 21 ans
Finlande	0,5 g/l	n.a.
France	0,5 g/l	0,2 g/l pour conducteurs de bus et car et pour les conducteurs novices
Grèce	0,5 g/l	0,2 g/l pour conducteurs professionnels, 2RM, conducteurs novices
Hongrie	0,0 g/l	n.a.
Irlande	0,5 g/l	0,2 g/l pour apprentis conducteurs, conducteurs professionnels ou novices
Islande	0,5 g/l	n.a.
Israël	0,5 g/l	0,1 g/l pour les jeunes <24 ans, conducteurs professionnels ou novices
Italie	0,5 g/l	0,0 g/l pour les jeunes <21 ans, les conducteurs professionnels ou novices
Japon	0,3 g/l	n.a.
Lettonie	0,5 g/l	0,2 pour les apprentis conducteurs, les conducteurs professionnels ou novices
Lituanie	0,4 g/l	0,0 g/l pour conducteurs novices, professionnels, et 2RM
Luxembourg	0,5 g/l	0,2 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels
Maroc	0,2 g/l	n.a.
Mexique	0,5 g/l	0,0 g/l pour conducteurs professionnels 0,2 g/l pour conducteurs de motocycles
Norvège	0,2 g/l	n.a.
Nouvelle-Zélande	0,5 g/l	0,0 g/l pour conducteurs de moins de 20 ans
Pays-Bas	0,5 g/l (y compris pour les cyclistes)	0,2 g/l pour conducteurs novices (5 premières années)
Pologne	0,2 g/l	n.a.
Portugal	0,5 g/l	0,2 g/l pour conducteurs novices (3 premières années) et conducteurs professionnels (depuis 01 janvier 2014)
République Tchèque	0,0 g/l	n.a.
Royaume-Uni	0,8 g/l (sauf Ecosse) et 0,5g/l en Ecosse	n.a.
Serbie	0,2 g/l	0,0 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels et 2RM
Slovenie	0,5 g/l	0,0 g/l pour novices (3 premières années) et conducteurs professionnels
Suède	0,2 g/l	n.a.
Suisse	0,5 g/l	0,0 g/l pour novices (3 premières années) et conducteurs professionnels

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2024.

Port de la ceinture de sécurité

Pays	Sièges avant		Sièges arrière	
	Date d'application	Taux de port en circulation (2023)	Date d'application	Taux de port en circulation (2023)
Allemagne	1976	99% (conducteur), 98% (passagers)	1984	95%
Argentine	1995	55% (conducteurs), 43% (passagers) en ville (données 2018)	1995	20% (en ville) (données 2018)
Australie	Années 1970	97% (données 2018)	Années 1970	96% (données 2019)
Autriche	1984	98% (conducteur), 98% (passagers)	1990	93%
Belgique	1975	94% (conducteur), 92% (passagers)	1991	79%
Bosnie Herzégovine	2006	---	2006	---
Canada	1976-1988	97,5% (données 2017)	1976-1988	95% (données 2015)
Chili	1985	86% (conducteur), 72% (passagers) (données 2021)	2002 (pour véhicules construits après 2002)	21% (données 2021)
Colombie	2002	67% (conducteur), 49% (passagers) (données 2022)	2004	---
Corée du Sud	1990	99% (conducteur), 97% (passagers)	2008 sur autoroutes, tous réseaux depuis 09/2018	35%
Costa Rica	2020	71% (conducteur), 63% (passagers) (données 2020, routes nationales)	2020	36% (données 2020)
Danemark	Années 1970	98% (données 2022)	Années 1980	93% des passagers de plus de 15ans (données 2022)
Espagne	1974 hors agglomération 1992 en agglomération	87% (conducteurs), 83% (passagers)	1992	93 % (données 2021)
Etats-Unis	Oui sauf 1 Etat (<i>primary law</i> dans 34 Etats, <i>sec. law</i> dans 15 Etats)	92% (données 2022)	Varie selon les Etats	82% (données 2022)
Finlande	1975	97% en ville 98% hors agglomération	1987	91% (données 2022)
France*	1973 hors agglomération 1975 en aggro de nuit 1979 tout le temps	98,7% (hors aggro) 98,1% (traversées petites agglos) 97,8% (grandes agglos)	1991	Sur autoroute : 92% (adultes) 97% (enfants) Grandes agglos: 85% (adultes) 97% (enfants)
Grèce	1979	72% (passagers) (données 2022)	1993	56% (données 2022)
Hongrie	1976	92% (conducteur), 91%(passagers) (données 2022)	1993 hors aggro, 2001 aggro	65% (données 2022)
Irlande	1979	95% (conducteur), 94% (passagers)	1992	95%
Islande	---	97% (conducteurs)	---	93%
Israël	1975	93% conducteurs, 91% (passagers) (données 2019)	1995	71% (données 2019)
Italie	1988	93% (conducteur), 91% (passagers) (données 2019)	2006	34,5% (données 2022)
Japon	1985	99% (conducteur), 97% (passagers)	2008	43%
Lettonie	1980	85% (conducteur), 88% (passagers)	1980	90% (données 2021)
Maroc	1977 hors agglomération 2005 en agglomération	85% (conducteur), 57% (passagers)	2005 hors aggro	36% (données 2018)
Mexique	2022 (nouvelle loi)	93% (conducteurs), 95% (passagers) (données 2021)	2022 (nouvelle loi)	46% (données 2017)
Norvège	1975	97% (conducteur), 96% (passagers)	1985	96% (données 2014)
Nouvelle-Zélande	1972	95%	1979	92% (données 2014)
Pays-Bas	2005 en agglomération	62% (conducteur), 57% (passagers)	1992	
Pologne	1975	98% (conducteur), 97% (passagers)	1991	90%
Portugal	1983	96% (conducteurs et pasagers)	1994	77% (données 2021), 92 pour les enfants avec un dispositif de sécurité (donnés 2021)
République tchèque	1966	96% (conducteur), 95% (passagers)	1975	88%
Royaume-Uni	1983	98% (conducteur), 95% (passagers) (Grande Bretagne)	1989 (enfants); 1991 (adultes)	92% (données 2021 Grande Bretagne)
Serbie	1978	98% (conducteurs)	2009	17%
Slovénie	1982		1998	78% adultes (données 2018)
Suède	1975	97%	1986, 1988 dispositifs enfants	94% (données 2017)
Suisse	1981	96% (conducteur), 94% (passagers)	1994	85%

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2024. / *ONISR, Observatoire des comportements de l'année 2024 (France métropolitaine), 2025

Port d'un casque de protection

Pays	Deux-roues motorisés		Cyclistes	
	Législation sur le port du casque	Taux de port en circulation (2023)	Législation sur le port du casque	Taux de port en circulation (2023)
Allemagne	Oui	99% (conducteurs et passagers)	Non	40% (en agglo y/c cyclistes sportifs, 34% en les excluant)
Argentine	Oui	69% (conducteur), 42% (premier passager), 21% (passagers supplémentaires) (en agglo)	Oui	8% (données 2018)
Australie	Oui	99% conducteurs (données 2018)	Oui	---
Autriche	Oui	99,8%	Oui pour les enfants jusqu'à 12 ans	40% ; 86% (enfants)
Belgique	Oui	99.7% (données 2022)	Non	25% (données 2022)
Bosnie Herzégovine	Oui	---	Oui	---
Canada	Oui	---	Dans certaines juridictions	---
Chili	Oui	95% (conducteurs), 87% (passagers) (données 2021)	Oui en agglomération	67,3% (données 2019)
Colombie	Oui	79,2% (conducteurs), 527% (passagers) (en agglomération)	Oui pour les enfants jusqu'à 18 ans	22,4% (en agglomération)(données 2022)
Corée du Sud	Oui	94% (données 2022)	Non	94% (données 2022)
Costa Rica	Oui	97% (conducteurs), 90% (passagers) (données 2020)	Non	---
Danemark	Oui	96,6% (cyclos en agglomération) 100% (motos)	Non	51% en agglomération 60 % (vélo électrique en agglo) 81% (des enfants sur le trajet pour aller à l'école) 64.5 % (cyclo en agglo)
Espagne	Oui	99,4% (conducteurs), 96,2% (passagers), 99,3 % en agglomération, 100% en zone rurale)	Oui, hors agglomération pour tous. Obligatoire pour les enfants < 6 ans en agglomération	33% en agglomération, 90% hors agglomération
Etats-Unis	Pas de loi nationale. Oui tous 2RM pour 18 Etats, Oui certains 2RM pour 29, Non pour 3	65%	Oui pour certains âges dans 21 Etats et le District of Columbia	---
Finlande	Oui	99,7% (données 2019)	Non	55%
France*	Oui (motos 1961 hors agglo et 1973 en agglo, cyclos 1976 hors agglo 1980 en agglo)	98,4% hors agglo 99,7% en agglo	Oui, pour les enfants < 12 ans depuis le 22/03/2017	Grandes agglos: 50% jours ouvrés, 44% le WE
Grèce	Oui depuis 1977	80,3% conducteurs 65,5% passagers	Non	---
Hongrie	Oui (motos en 1965, cyclos en 1997 hors agglo et 1998 en agglo)	100% (conducteurs et passagers de motocyclistes), 96% conducteurs et passagers de cyclomoteurs	Non	18% (Budapest), 4,5% hors agglo, (données 2019)
Irlande	Oui depuis 1978	98%	Non	49%
Islande	Oui	n.a.	Oui, pour les enfants jusqu'à 14 ans	84%
Israël	Oui	n.a.	Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans, et pour tous hors agglomération	21% (données 2015)
Italie	Oui depuis 2000 pour tous (1986 pour motocyclistes et cyclo de moins de 18 ans)	96,5%	Non	---
Japon	Oui	100% (données 2021)	Oui, depuis 2023	17% (données 2024)
Lettonie	Oui	100% (données 2021)	Oui, pour les enfants jusqu'à 16 ans	18% (données 2021)
Luxembourg	Oui, depuis 1976	Estimé à 100% (données 2021)	Non	11% (donnée 2017)
Maroc	Oui, depuis 1976	57% conducteurs, 31% passagers	Non	3% vélos conventionnels, 8% VAE
Mexique	Oui	89% conducteur, 82% passager (données 2021))	Oui sur route fédérale depuis 2012	
Norvège	Oui	Près de 100% (données 2021)	Non	66,4% (tous âges), 62,7% (>12 ans), 78,3% (<12 ans) (données 2024)
Nouvelle-Zélande	Oui (1956 à vitesse>30mph, 1973 sinon) Oui (1972 motos, 1975 cyclos)	Près de 100% (données 2021)	Oui depuis 1994	94% (données 2015)
Pays-Bas	Non pour les mofas (vitesse max. 25 km/h) jusqu'en 2022, oui depuis le 01/01/2023	Cyclomotoristes : 99%	Non	94% (données 2015)
Pologne	Oui, depuis 1997	Près de 100%	Non	25%
Portugal	Oui	100%	Non	48% en agglomération
République tchèque	Oui	Près de 100% (données 2023)	Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans	48%, 89% (pour les enfants)
Royaume-Uni	Oui, motocyclistes depuis 1973, cyclomotoristes depuis 1977	---	Non	---
Serbie	Oui	Cyclo : 69-71%, Moto : 88-80% (conducteurs-passagers)	Non	6%
Slovénie	Oui	Motocyclistes : 99,8% conducteurs, 99,2% passagers Cyclomoteurs : 67% conducteurs, 96% passagers	Oui pour les enfants jusqu'à 18 ans	Moins de 14 ans : 90%, 14 à 18 ans : 44% 18 à 60 ans : 45%, Plus de 60 ans : 36%
Suède	Oui	98% (cyclos) (données 2021)	Oui pour les enfants jusqu'à 15 ans (depuis 2015)	46% (tous), 64% (enfants), 42% (adultes)
Suisse	Oui, motocyclistes depuis 1981, cyclomotoristes depuis 1990	Près de 100% (motocyclistes), 97% cyclomotoristes	Non pour les vélos « ordinaires » Oui pour les vélos électriques > 25 km/h	47% (cyclistes), 64% (vélos élec.<25 km/h), 96% (>25 km/h)

Les séries longues du BAAC¹



Personnes tuées en France métropolitaine (1954-2024, données brutes)

Année	Janv.	Févr	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	Évol. en %	
1954	516	407	560	606	601	712	775	874	705	736	649	398	7 539	-	Personnes décédées sur le coup ou dans les 3 jours après l'accident
1955	557	386	447	580	689	667	755	832	850	791	749	755	8 058	+6,9	
1956	606	308	630	641	690	740	945	886	871	751	644	571	8 283	+2,8	
1957	486	455	618	638	638	765	870	896	862	805	756	728	8 517	+2,8	
1958	553	461	508	572	668	698	804	843	784	772	738	725	8 126	-4,6	
1959	526	485	597	555	603	709	865	880	816	821	787	765	8 409	+3,5	
1960	535	501	523	603	643	693	779	807	773	850	802	786	8 295	-1,4	
1961	621	539	660	646	664	773	900	886	894	906	771	880	9 140	+10,2	
1962	722	569	570	738	697	858	970	1 110	1 018	938	843	895	9 928	+8,6	
1963	520	496	628	699	706	902	1 072	1 028	1 015	1 058	1 044	859	10 027	+1,0	
1964	646	618	725	793	934	918	1 193	1 170	1 068	1 074	1 040	926	11 105	+10,8	
1965	834	646	760	863	951	1 036	1 210	1 187	1 137	1 205	1 109	1 212	12 150	+9,4	
1966	804	814	801	928	961	1 062	1 218	1 055	1 026	1 268	1 036	1 185	12 158	+0,1	
1967	911	871	940	936	1 101	1 096	1 403	1 370	1 214	1 380	1 192	1 171	13 585	-	
1968	901	851	926	1 033	1 067	1 402	1 494	1 386	1 327	1 344	1 265	1 278	14 274	+5,1	
1969	981	757	958	1 050	1 231	1 316	1 490	1 523	1 366	1 398	1 502	1 102	14 674	+2,8	
1970	1 117	930	1 017	915	1 152	1 273	1 550	1 540	1 315	1 426	1 498	1 303	15 036	+2,5	
1971	950	945	1 001	1 201	1 369	1 338	1 745	1 587	1 466	1 628	1 426	1 405	16 061	+6,8	
1972	1 256	1 066	1 249	1 198	1 366	1 371	1 647	1 438	1 483	1 615	1 403	1 453	16 545	+3,0	
1973	1 224	1 003	1 111	1 354	1 305	1 303	1 369	1 386	1 518	1 372	1 363	1 161	15 469	-6,5	
1974	955	757	935	958	1 034	1 215	1 326	1 286	1 253	1 150	1 151	1 307	13 327	-13,8	
1975	1 009	791	985	871	996	1 162	1 390	1 275	1 142	1 187	1 103	1 085	12 996	-2,5	
1976	995	845	912	954	1 161	1 308	1 503	1 341	1 170	1 247	1 100	1 041	13 577	+4,5	
1977	936	800	917	918	1 096	1 045	1 370	1 098	1 084	1 321	1 175	1 201	12 961	-4,5	
1978	1 013	717	917	865	925	1 134	1 175	966	1 002	1 144	1 037	1 061	11 956	-7,8	
1979	784	805	905	964	1 024	1 079	1 290	1 124	930	1 107	1 117	1 068	12 197	+2,0	
1980	891	774	884	900	1 036	1 109	1 183	1 326	1 103	1 180	1 090	1 038	12 514	+2,6	
1981	862	703	849	823	968	971	1 205	1 250	1 020	1 227	1 030	1 045	11 953	-4,5	
1982	836	751	849	892	1 048	1 040	1 373	1 003	979	1 120	996	1 143	12 030	+0,6	
1983	890	665	778	853	895	1 009	1 302	1 052	1 095	1 092	1 008	1 036	11 675	-3,0	
1984	924	742	820	806	881	1 008	1 154	971	1 016	1 059	1 061	1 083	11 525	-1,3	
1985	600	611	721	706	871	991	1 092	1 102	953	993	905	902	10 447	-9,4	
1986	826	576	737	743	870	985	1 056	1 140	938	1 116	960	1 012	10 959	+4,9	
1987	654	588	728	713	761	847	949	938	902	885	944	946	9 855	-10,1	
1988	854	747	769	808	911	910	1 088	908	857	944	843	909	10 548	+7,0	
1989	807	681	787	772	800	859	1 044	914	940	966	982	976	10 528	-0,2	
1990	881	729	762	824	789	912	997	942	881	944	889	739	10 289	-2,3	
1991	737	572	683	678	762	835	966	1 006	895	828	839	816	9 617	-6,5	
1992	732	650	671	729	762	776	876	790	765	788	791	753	9 083	-5,6	
1993	725	546	668	656	768	816	980	881	783	755	707	767	9 052	-0,3	
1994	682	573	555	622	710	707	811	768	740	784	753	828	8 533	-5,7	
1995	686	571	652	657	662	745	843	749	663	752	702	730	8 412	-1,4	
1996	626	535	615	562	623	732	742	760	702	738	755	690	8 080	-3,9	
1997	482	483	634	610	680	703	725	785	713	765	735	674	7 989	-1,1	
1998	659	555	611	641	688	684	843	765	698	795	749	749	8 437	+5,6	
1999	668	523	556	601	666	668	762	750	725	691	665	754	8 029	-4,8	
2000	593	590	563	663	595	645	717	616	637	699	604	721	7 643	-4,8	
2001	596	518	596	580	553	704	753	644	677	698	645	756	7 720	+1,0	
2002	592	568	603	576	612	631	661	634	601	666	572	526	7 242	-6,2	
2003	393	363	449	413	519	551	570	560	517	510	419	467	5 731	-20,9	
2004	404	331	349	368	468	441	529	504	493	505	401	439	5 232	-8,7	
2005	405	345	396	370	450	480	608	478	441	472	413	460	5 318	+1,6	
2006	346	266	314	369	382	392	471	420	425	439	405	480	4 709	-11,5	
2007	395	286	318	411	346	385	478	399	428	368	396	410	4 620	-1,9	
2008	327	292	362	312	399	306	416	392	334	440	333	362	4 275	-7,5	
2009	288	299	294	327	386	403	396	412	384	429	349	306	4 273	-0,0	
2010	273	254	300	296	336	329	453	383	357	377	339	295	3 992	-6,6	
2011	324	269	301	360	322	336	354	370	347	351	296	333	3 963	-0,7	
2012	297	204	276	277	321	322	366	339	341	299	292	319	3 653	-7,8	
2013	243	221	200	236	224	293	344	322	312	308	252	313	3 268	-10,5	
2014	235	225	261	254	260	311	302	306	317	347	280	286	3 384	+3,5	
2015	262	235	219	258	267	299	353	332	257	378	296	305	3 461	+2,3	
2016	236	263	255	243	294	285	356	301	334	315	258	337	3 477	+0,5	
2017	255	204	267	281	297	324	343	297	297	319	272	292	3 448	-0,8	
2018	229	218	235	284	268	290	328	246	322	274	268	286	3 248	-5,8	
2019	239	254	255	235	243	292	328	290	310	257	257	284	3 244	-0,1	
2020	263	218	152	102	207	211	293	242	266	203	173	211	2 541	-21,7	
2021	179	178	189	202	216	289	316	273	276	298	298	298	2 944	+15,9	
2022	258	215	226	253	289	295	338	303	267	297	242	284	3 267	+11,0	
2023	229	218	196	223	241	286	306	285	296	309	288	290	3 167	-3,1	
2024	246	226	256	236	242	293	275	290	266	318	266	279	3 193	+0,8	

¹ Source : Fichier national des accidents corporels enregistrés par les Forces de l'Ordre, ONISR et archives du Cerema Nord-Picardie

Personnes tuées par classe d'âge, France métropolitaine (1967-2024, données brutes)

Année	Age ind	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans et +	Total	
1967		1 218	675	2 426	3 568	3 499	1 394	668	134	13 582	Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident
1968		1 115	809	2 518	3 860	3 677	1 490	665	134	14 268	
1969		1 095	853	2 796	3 876	3 690	1 530	716	108	14 664	
1970		1 153	865	2 877	3 823	3 841	1 586	765	126	15 036	
1971	54	1 205	956	3 346	4 109	3 871	1 612	768	140	16 061	
1972	42	1 138	1 025	3 640	4 378	3 759	1 633	796	134	16 545	
1973	47	1 124	980	3 446	4 072	3 394	1 490	783	133	15 469	
1974	24	905	934	2 906	3 495	2 905	1 330	698	130	13 327	
1975	24	889	857	2 964	3 246	2 888	1 322	686	120	12 996	
1976	34	824	972	3 147	3 427	2 884	1 399	758	132	13 577	
1977	114	838	848	3 089	3 331	2 685	1 241	641	174	12 961	
1978	135	761	796	2 858	2 930	2 473	1 211	647	145	11 956	
1979	96	778	801	3 084	3 162	2 381	1 117	650	128	12 197	
1980	109	770	865	3 154	3 222	2 446	1 115	699	134	12 514	
1981	84	701	694	3 014	3 260	2 384	1 002	684	130	11 953	
1982	63	683	687	3 008	3 336	2 437	908	744	164	12 030	
1983	60	642	589	2 932	3 373	2 403	857	675	144	11 675	
1984	61	616	561	2 852	3 459	2 355	764	725	132	11 525	
1985	45	555	547	2 494	3 211	2 055	717	726	97	10 447	
1986	34	561	536	2 723	3 375	2 104	791	727	108	10 959	
1987	41	508	484	2 337	3 085	1 888	719	666	127	9 855	
1988	33	495	488	2 551	3 302	1 886	817	797	179	10 548	
1989	30	477	504	2 536	3 460	1 897	704	756	164	10 528	
1990	26	448	486	2 520	3 466	1 840	694	658	151	10 289	
1991	24	439	393	2 377	3 337	1 620	658	610	159	9 617	
1992	20	373	345	2 315	3 030	1 626	721	511	142	9 083	
1993	10	372	410	2 173	3 001	1 636	714	565	171	9 052	
1994	11	369	377	1 971	2 743	1 564	804	494	200	8 533	
1995	8	356	429	1 857	2 794	1 562	743	471	192	8 412	
1996	9	331	421	1 666	2 685	1 502	751	505	210	8 080	
1997	11	322	447	1 673	2 668	1 461	703	525	179	7 989	
1998	8	313	377	1 825	2 902	1 512	722	536	242	8 437	
1999	52	290	420	1 746	2 667	1 490	636	530	198	8 029	
2000	133	280	394	1 633	2 522	1 411	590	508	172	7 643	
2001	82	240	395	1 726	2 579	1 410	603	523	162	7 720	
2002	85	215	324	1 562	2 435	1 356	601	538	126	7 242	
2003	82	172	296	1 218	1 858	1 065	460	467	113	5 731	
2004	13	147	248	1 227	1 718	981	369	434	95	5 232	
2005	20	112	291	1 222	1 645	1 034	384	490	120	5 318	
2006	65	106	250	1 037	1 404	946	343	431	127	4 709	
2007	8	139	225	981	1 491	892	356	392	136	4 620	
2008		104	193	958	1 342	867	282	388	141	4 275	
2009		98	213	901	1 366	899	288	353	155	4 273	
2010	1	111	180	831	1 249	856	264	366	134	3 992	
2011	1	105	167	813	1 272	847	280	330	148	3 963	
2012		99	147	753	1 082	827	264	341	140	3 653	
2013		91	108	636	1 005	740	254	293	141	3 268	
2014	1	97	131	582	1 041	761	283	310	178	3 384	
2015		85	141	619	1 024	761	312	319	200	3 461	
2016		96	108	597	994	796	320	366	200	3 477	
2017		93	112	562	1 008	804	342	343	184	3 448	
2018		76	116	503	921	790	332	301	209	3 248	
2019		61	92	549	899	794	317	317	215	3 244	
2020		62	89	449	679	619	291	229	123	2 541	
2021		85	101	505	764	719	321	274	175	2 944	
2022		59	98	549	886	793	386	316	180	3 267	
2023		49	116	497	830	788	370	338	179	3 167	
2024		46	94	529	841	783	365	346	189	3 193	
Var 2024/2023		-6,1%	-19,0%	+6,4%	+1,3%	-0,6%	-1,4%	+2,4%	+5,6%	+0,8%	Personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident

Personnes tuées selon le mode de déplacement, France métropolitaine (1954-2024, données brutes)

Année	Marche	Vélo	EDPm*	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble	
1954	1 544	1 322		648	1 888	1 970	ND	ND	ND	167	7 539	Personnes décédées sur le coup ou dans les 3 jours après l'accident
1955	1 790	1 363		862	1 970	1 951	ND	ND	ND	122	8 058	
1956	1 768	1 165		1 143	1 932	2 168	ND	ND	ND	107	8 283	
1957	1 829	1 046		1 384	1 982	1 772	176	161	23	144	8 517	
1958	1 802	827		1 444	1 542	2 072	156	122	28	133	8 126	
1959	1 892	856		1 601	1 291	2 302	178	140	16	133	8 409	
1960	1 889	848		1 625	1 004	2 540	118	110	27	134	8 295	
1961	2 088	905		1 887	770	3 011	185	172	8	114	9 140	
1962	2 372	853		2 020	574	3 567	217	162	25	138	9 928	
1963	2 272	819		1 978	389	4 081	224	135	15	114	10 027	
1964	2 577	843		2 259	279	4 604	238	133	52	120	11 105	
1965	2 874	828		2 362	254	5 329	211	150	11	131	12 150	
1966	2 748	753		2 387	190	5 538	244	169	18	111	12 158	
1967	3 120	838		2 497	184	6 438	200	175	7	126	13 585	
1968	3 062	822		2 602	188	7 046	202	207	24	121	14 274	
1969	3 117	820		2 598	236	7 285	233	232	16	127	14 664	
1970	3 202	795		2 638	306	7 523	189	226	28	129	15 036	
1971	3 341	738		2 666	549	8 100	246	253	52	116	16 061	
1972	3 180	728		2 647	700	8 627	242	274	32	115	16 545	
1973	2 914	665		2 526	739	7 916	224	260	72	153	15 469	
1974	2 690	574		2 319	721	6 373	243	269	17	121	13 327	
1975	2 517	565		2 131	698	6 431	275	201	47	131	12 996	
1976	2 463	643		2 079	770	7 014	235	251	7	115	13 577	
1977	2 371	577		1 735	842	6 780	277	229	26	124	12 961	
1978	2 125	571		1 618	782	6 233	260	214	35	118	11 956	
1979	2 092	589		1 381	970	6 547	263	202	38	115	12 197	
1980	2 201	659		1 273	1 057	6 701	267	209	34	113	12 514	
1981	1 952	555		1 058	813	6 970	234	215	25	131	11 953	
1982	1 910	501		1 113	807	7 111	214	183	64	127	12 030	
1983	1 879	536		955	846	6 956	152	198	27	126	11 675	
1984	1 760	465		864	820	7 121	193	159	18	125	11 525	
1985	1 557	426		797	810	6 419	161	148	15	114	10 447	
1986	1 639	438		714	790	6 867	171	207	14	119	10 959	
1987	1 479	419		675	793	6 002	174	177	9	127	9 855	
1988	1 592	401		717	862	6 439	216	192	19	110	10 548	
1989	1 472	407		688	930	6 514	217	180	15	105	10 528	
1990	1 407	401		657	946	6 295	238	194	32	119	10 289	
1991	1 327	364		504	980	5 992	188	154	29	79	9 617	
1992	1 165	348		504	945	5 725	187	123	6	80	9 083	
1993	1 131	329		490	861	5 835	159	136	23	88	9 052	
1994	1 126	321		472	816	5 423	154	122	18	81	8 533	
1995	1 027	374		471	780	5 389	126	128	41	76	8 412	
1996	987	300		478	741	5 240	139	113	8	74	8 080	
1997	929	329		471	831	5 069	122	110	34	94	7 989	
1998	988	301		418	901	5 491	143	108	13	74	8 437	
1999	882	307		466	901	5 161	136	104	8	64	8 029	
2000	793	255		431	886	5 006	75	116	19	62	7 643	
2001	778	242		426	1 011	4 998	75	135	13	42	7 720	
2002	819	211		366	973	4 602	76	125	10	60	7 242	
2003	592	190		372	813	3 481	75	107	44	57	5 731	
2004	550	167		321	814	3 186	58	80	20	36	5 232	
2005	635	180		356	881	3 065	56	90	14	41	5 318	
2006	535	181		317	769	2 626	120	87	6	68	4 709	
2007	561	142		325	830	2 464	131	68	35	64	4 620	
2008	548	148		291	795	2 205	135	76	19	58	4 275	
2009	496	162		299	888	2 160	145	54	5	64	4 273	
2010	485	147		248	704	2 117	146	65	4	76	3 992	
2011	519	141		220	760	2 062	134	67	0	60	3 963	
2012	489	164		179	664	1 882	145	56	6	68	3 653	
2013	465	147		159	631	1 612	133	57	7	57	3 268	
2014	499	159		165	625	1 663	143	56	9	65	3 384	
2015	468	149		155	614	1 796	120	56	43	60	3 461	
2016	559	162		121	613	1 760	130	55	12	65	3 477	
2017	484	173		117	669	1 767	99	51	14	74	3 448	
2018	470	175		133	627	1 637	92	44	3	67	3 248	
2019	483	187	10	134	615	1 622	98	36	4	55	3 244	
2020	391	178	7	100	479	1 243	59	33	3	48	2 541	
2021	414	227	24	96	572	1 414	103	44	4	46	2 944	
2022	488	245	35	124	594	1 565	104	48	1	63	3 267	
2023	439	221	44	95	611	1 512	125	45	5	70	3 167	
2024	456	224	45	123	597	1 518	120	30	7	73	3 193	
Var 2024/2023	+3,9%	+1,4%	+2,3%	+29,5%	-2,3%	+0,4%	-4,0%	-33,3%	-	+4,3%	+0,8%	

* Depuis l'année 2019, le fichier BAAC distingue les Engins de Déplacement Personnel motorisés

Accidentalité dans les départements et régions d'Outre-mer

Personnes tuées selon le mode de déplacement, 2010-2024

Année	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble
2010	28	6		36	46	50	11	0	0	3	180
2011	34	8		34	33	37	1	0	0	1	148
2012	47	17		18	45	50	4	3	2	3	189
2013	40	14		18	32	43	8	1	1	2	159
2014	44	4		27	39	51	6	1	0	1	173
2015	37	10		22	39	42	3	0	0	2	155
2016	42	12		31	35	53	3	1	1	0	178
2017	35	8		20	33	54	0	0	0	2	152
2018	38	8		17	37	35	4	1	0	4	144
2019	43	9		18	32	51	7	0	0	2	162
2020	30	5		25	43	50	5	3	0	4	165
2021	37	10	1	25	47	54	6	0	0	3	183
2022	32	11	0	17	52	53	5	0	0	2	172
2023	29	11	1	13	30	46	2	2	0	1	135
2024	34	8	1	15	39	56	3	2	1	1	160
Var 2024/2023	17,2%	NS	-	15,4%	30,0%	21,7%	NS	NS	-	NS	18,5%

Personnes tuées par classe d'âge, 2010-2024

Année	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans et +	Total	Évol. en %
2010	5	17	53	61	31	8	2	3	180	-
2011	6	9	37	53	30	11	1	1	148	+21,6
2012	6	6	33	79	42	11	10	2	189	+27,7
2013	4	4	46	47	39	10	8	1	159	-15,9
2014	3	5	39	77	34	9	4	2	173	+8,8
2015	7	9	38	53	36	5	4	3	155	-10,4
2016	7	14	36	67	35	11	6	2	178	+14,8
2017	7	12	25	59	32	13	3	1	152	+17,1
2018	9	3	28	62	32	7	2	1	144	-5,3
2019	8	4	32	54	42	10	11	1	162	+12,5
2020	4	6	34	59	43	8	9	2	165	+1,9
2021	4	11	36	70	32	17	11	2	183	+10,9
2022	6	4	37	62	40	11	10	2	172	-6,0
2023	6	3	9	59	34	10	12	2	135	-21,5
2024	4	0	26	62	45	14	6	3	160	+18,5
Var 2024/2023	NS	NS	+188,9%	+5,1%	+32,4%	+40,0%	-50,0%	NS	+18,5%	

Accidentalité dans les Outre-mer hors DROM*

Personnes tuées* selon le mode de déplacement, 2010-2024

Année	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble
2010	8	4		10	14	55	7	1	0	1	100
2011	12	4		8	10	42	6	2	0	1	85
2012	21	2		9	7	42	9	2	1	1	94
2013	12	1		8	9	28	8	1	1	0	68
2014	6	2		7	14	41	16	2	0	1	89
2015	13	3		4	5	33	12	0	0	1	71
2016	8	3		6	15	42	6	0	0	3	83
2017	11	3		6	15	42	6	1	0	0	84
2018	11	2		11	16	40	15	0	0	1	96
2019	10	5		8	13	44	9	2	0	1	92
2020	6	4		9	10	36	7	0	0	2	74
2021	11	4		11	15	35	16	0	0	0	92
2022	17	2	1	11	19	48	12	0	0	1	111
2023	10	4	0	9	20	38	11	0	3	1	96
2024	11	1	0	14	15	30	7	0	0	1	79
Var 2024/2023	10,0%	NS	NS	55,6%	-25,0%	-21,1%	-36,4%	-	-	NS	-17,7%

Personnes tuées* par classe d'âge, 2010-2024

Année	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans et +	Total	Évol. en %
2010	7	6	25	41	18	2	0	1	100	-
2011	3	3	31	31	13	2	1	1	85	-15,0
2012	4	4	29	38	13	4	2	0	94	+10,6
2013	6	1	17	27	11	4	2	0	68	-27,7
2014	3	8	22	37	15	2	1	1	89	+30,9
2015	2	5	21	29	11	3	0	0	71	-20,2
2016	2	6	16	40	16	2	1	0	83	+16,9
2017	3	2	19	32	18	8	2	0	84	+1,2
2018	3	5	23	46	14	3	0	2	96	+14,3
2019	5	6	17	32	26	4	1	1	92	-8,0
2020	7	4	16	26	18	1	2	0	74	-19,6
2021	7	4	22	34	17	4	3	1	92	+24,3
2022	6	4	21	53	18	6	3	0	111	+20,7
2023	2	3	25	29	23	8	5	1	96	-13,5
2024	4	5	21	26	14	6	3	0	79	-17,7
Var 2024/2023	NS	NS	-16,0%	-10,3%	-39,1%	NS	NS	-	-17,7%	

* Saint-Pierre-et-Miquelon depuis 2016, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Wallis-et-Futuna, Polynésie Française et Nouvelle-Calédonie – données hors périmètre de la labellisation par l'Autorité de la Statistique Publique

Les données estimées du nombre de blessés, France métropolitaine

Les données de blessés présentées dans ces tableaux proviennent initialement des travaux de modélisation réalisés par l'Université Gustave Eiffel jusqu'en 2016 à partir des données des BAAC et du Registre du Rhône. Les données annuelles¹ pour les **blessés graves (MAIS3+)** et **blessés légers ou modérés (MAIS1-2)** sont estimées par l'ONISR pour l'année 2017 et les années suivantes, d'après une méthodologie simplifiée basée sur des coefficients de redressement calculés à partir de la modélisation 2012-2016 de l'Université Gustave Eiffel (pour plus de détails sur la méthodologie utilisée, voir le site internet de l'ONISR² et sur l'échelle AIS (Abbreviated Injury Scale) des lésions, voir page 180).

Les blessés selon le mode de déplacement

	MAIS1-2							MAIS3+						
	Marche	Vélo	EDPm	2RM	Voiture	Autre	Total	Marche	Vélo	EDPm	2RM	Voiture	Autre	Total
2010	22 514	37 638		85 539	123 946	7 976	277 613	2 738	2 129		7 789	5 854	682	19 193
2011	22 036	39 750		80 971	115 827	6 995	265 578	2 748	2 262		7 443	5 649	580	18 682
2012	21 010	30 718		71 208	109 270	7 278	239 485	2 529	1 828		6 538	5 215	654	16 764
2013	20 189	30 722		63 087	101 708	6 660	222 365	2 520	1 864		5 925	4 882	650	15 841
2014	20 735	35 805		65 910	105 428	6 138	234 017	2 603	2 107		6 138	5 067	580	16 496
2015	19 518	31 939		61 883	103 890	6 179	223 409	2 602	2 095		6 009	5 080	569	16 355
2016	19 336	34 333		59 780	112 962	6 286	232 698	2 565	2 166		6 013	5 481	547	16 773
2017p	19 001	33 546		59 757	110 151	6 218	228 672	2 446	2 259		6 131	5 511	539	16 887
2018p	17 655	34 157	459	57 533	101 268	6 968	218 041	2 253	2 302	20	5 844	5 120	565	16 104
2019p	17 705	35 411	4 261	56 231	102 190	6 999	222 797	2 315	2 314	158	5 742	5 173	547	16 248
2020p	12 842	35 986	5 785	45 336	78 672	5 463	184 084	1 720	2 314	211	4 751	3 898	443	13 337
2021p	15 184	41 439	10 843	54 154	96 236	6 186	224 042	1 967	2 709	413	5 653	4 670	531	15 944
2022p	15 059	39 886	15 281	50 056	93 895	6 701	220 878	1 996	2 628	604	5 346	4 807	576	15 956
2023p	15 064	38 569	16 837	49 327	92 687	6 418	218 900	2 006	2 543	671	5 367	4 791	558	15 936
2024p	14 786	37 923	20 234	46 481	93 062	7 200	219 687	1 977	2 577	833	5 071	4 817	649	15 924

Les blessés selon l'âge

	MAIS1-2									MAIS3+								
	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75 +	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75 +
2017p	15 368	20 839	49 547	46 273	31 700	28 469	18 570	10 199	7 707	886	1 622	2 842	2 689	2 121	2 241	1 800	1 362	1 323
2018p	14 045	19 655	47 209	44 160	30 347	27 266	18 275	9 999	7 084	792	1 506	2 717	2 596	1 990	2 142	1 794	1 351	1 215
2019p	14 173	19 883	49 639	45 428	30 334	27 503	18 402	10 078	7 358	788	1 501	2 806	2 615	1 959	2 163	1 791	1 367	1 259
2020p	11 527	16 614	41 294	38 364	25 223	22 150	15 486	7 931	5 496	624	1 235	2 315	2 206	1 622	1 734	1 540	1 104	959
2021p	14 738	21 736	52 753	46 110	29 698	25 984	17 230	9 455	6 337	810	1 637	2 889	2 580	1 925	1 991	1 704	1 332	1 076
2022p	14 492	21 121	50 274	44 943	29 359	25 870	18 444	9 567	6 809	794	1 581	2 739	2 546	1 909	2 015	1 857	1 353	1 162
2023p	13 414	21 324	50 699	43 201	29 789	25 549	18 162	9 690	7 073	742	1 591	2 787	2 458	1 930	2 004	1 807	1 385	1 232
2024p	13 546	22 252	50 461	43 087	29 640	25 156	17 865	9 960	7 721	726	1 585	2 790	2 443	1 908	1 956	1 781	1 416	1 318

Les blessés selon le milieu

MAIS1-2	Marche			Vélo		EDPm		2RM			Voiture			Autre			Total		
	A	HAHA	EAHA	HAHA	EAHA	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA
	2017p	76	895	18 030	6 993	26 553			4 059	15 501	40 196	17 379	50 966	41 806	1 110	2 675	2 433	22 624	77 030
2018p	68	749	16 839	7 062	27 095	17	442	4 176	14 154	39 203	16 330	45 959	38 980	1 494	2 649	2 825	22 068	70 589	125 384
2019p	92	736	16 877	6 753	28 658	72	4 189	4 091	13 779	38 362	17 677	46 015	38 498	1 320	2 532	3 146	23 180	69 887	129 730
2020p	52	540	12 249	7 096	28 891	134	5 651	3 085	12 000	30 251	12 959	35 282	30 431	934	2 226	2 303	17 030	57 278	109 776
2021p	63	711	14 410	8 429	33 009	288	10 555	3 799	14 508	35 847	16 324	42 851	37 062	1 077	2 602	2 507	21 262	69 390	133 390
2022p	94	677	14 287	7 847	32 039	711	14 570	3 616	14 279	32 162	15 447	44 025	34 423	1 214	2 843	2 644	20 372	70 381	130 125
2023p	91	751	14 221	7 434	31 134	648	16 189	4 049	14 571	30 707	15 046	44 343	33 297	1 042	2 879	2 497	20 228	70 627	128 045
2024p	85	715	13 986	7 337	30 586	902	19 332	4 105	13 694	28 682	15 161	43 920	33 981	1 262	3 244	2 693	20 613	69 812	129 261
MAIS3+	Marche			Vélo		EDPm		2RM			Voiture			Autre			Total		
	A	HAHA	EAHA	HAHA	EAHA	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA
2017p	99	316	2 031	1 001	1 257			333	2 832	2 966	625	3 763	1 124	86	326	127	1 143	8 238	7 506
2018p	86	300	1 867	950	1 352	1	19	373	2 734	2 737	563	3 459	1 098	124	321	120	1 146	7 766	7 193
2019p	118	275	1 922	897	1 417	11	147	304	2 600	2 838	614	3 455	1 103	108	308	131	1 144	7 545	7 558
2020p	67	231	1 421	962	1 352	32	179	279	2 197	2 275	434	2 588	876	77	243	123	857	6 254	6 226
2021p	82	228	1 657	1 163	1 546	23	390	356	2 760	2 538	552	3 020	1 098	90	323	119	1 080	7 516	7 348
2022p	125	290	1 581	1 078	1 549	118	485	256	2 683	2 407	596	3 125	1 086	102	360	114	1 079	7 655	7 222
2023p	94	259	1 653	1 055	1 488	109	562	334	2 684	2 349	558	3 161	1 072	95	354	108	1 081	7 622	7 233
2024p	97	248	1 632	1 007	1 570	170	662	360	2 520	2 190	522	3 223	1 072	95	408	146	1 074	7 578	7 272

A : Autoroute ; HAHA : Routes hors agglomération (hors autoroute) ; EAHA : voies en agglomération (hors autoroute)

¹ Les valeurs sont ici présentées telles que calculées, mais il convient de les arrondir lors de leur utilisation.

² <https://www.onisr.securite routi ere .gouv .fr /etudes -recherches /victimes /blessures /methode -de -redressement -du -nombre -de -blesses -de -la -route>

Les blessés selon la présence d'une personne impliquée extérieure (tiers)

MAIS1-2	Piéton	Vélo		EDPm		2RM		VT		Autre		Total	
	Avec t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec Tiers	Sans tiers
2010	22 514	9 405	28 233			36 676	48 863	79 859	44 087	3 952	4 024	152 405	125 208
2011	22 036	10 097	29 653			34 982	45 989	73 377	42 450	3 853	3 142	144 345	121 233
2012	21 010	9 214	21 504			30 956	40 252	70 655	38 615	3 783	3 495	135 619	103 866
2013	20 189	9 026	21 697			27 405	35 682	66 210	35 498	3 744	2 915	126 573	95 792
2014	20 735	9 444	26 361			28 452	37 458	69 646	35 781	3 595	2 543	131 873	102 144
2015	19 518	9 233	22 705			26 660	35 223	66 915	36 976	3 589	2 591	125 914	97 495
2016	19 336	9 302	25 031			25 777	34 003	73 750	39 212	3 703	2 584	131 868	100 830
2017p	19 001	9 401	24 144			25 327	34 430	71 188	38 963	3 590	2 628	128 507	100 165
2018p	17 655	9 583	24 574	133	327	24 491	33 043	65 323	35 945	4 117	2 850	121 302	96 739
2019p	17 705	9 965	25 447	1 239	3 022	23 938	32 294	65 859	36 330	4 188	2 810	122 894	99 903
2020p	12 842	10 135	25 852	1 687	4 099	19 126	26 210	50 841	27 831	3 223	2 239	97 854	86 230
2021p	15 184	11 647	29 792	3 142	7 701	22 802	31 352	62 425	33 810	3 588	2 598	118 789	105 253
2022p	15 059	11 218	28 668	4 415	10 866	20 962	29 094	60 327	33 569	3 879	2 822	115 859	105 019
2023p	15 064	10 858	27 710	4 864	11 973	20 526	28 801	59 514	33 172	3 711	2 707	114 537	104 363
2024p	14 786	10 662	27 261	5 825	14 409	19 349	27 133	59 734	33 328	4 139	3 061	114 495	105 192

MAIS3+	Piéton	Vélo		EDPm		2RM		VT		Autre		Total	
	Avec t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec Tiers	Sans tiers
2010	2 738	712	1 418			4 546	3 243	3 061	2 794	276	406	11 333	7 860
2011	2 748	758	1 504			4 366	3 077	2 876	2 773	248	332	10 996	7 686
2012	2 529	723	1 105			3 849	2 689	2 749	2 466	256	398	10 106	6 658
2013	2 520	718	1 146			3 490	2 435	2 618	2 264	268	383	9 614	6 227
2014	2 603	737	1 370			3 597	2 541	2 746	2 321	263	317	9 947	6 549
2015	2 602	784	1 311			3 526	2 482	2 663	2 417	250	319	9 825	6 529
2016	2 565	762	1 404			3 514	2 499	2 972	2 509	238	308	10 052	6 720
2017p	2 446	825	1 433			3 537	2 594	2 933	2 579	232	308	9 973	6 914
2018p	2 253	842	1 460	8	13	3 381	2 462	2 721	2 399	246	319	9 451	6 653
2019p	2 315	850	1 464	62	96	3 323	2 419	2 749	2 424	239	307	9 537	6 710
2020p	1 720	851	1 463	83	128	2 729	2 022	2 075	1 823	192	250	7 651	5 686
2021p	1 967	994	1 715	161	252	3 244	2 409	2 492	2 179	229	303	9 086	6 858
2022p	1 996	964	1 663	233	370	3 057	2 289	2 550	2 257	247	328	9 048	6 908
2023p	2 006	934	1 609	259	412	3 055	2 312	2 540	2 251	239	318	9 034	6 902
2024p	1 977	945	1 632	319	513	2 888	2 183	2 555	2 263	278	371	8 961	6 963

Les blessés selon le genre et l'âge

MAIS1-2	00-13		14-17		18-24		25-34		35-44		45-54		55-64		65-74		75+		Total	
	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H
2017p	5 677	9 691	5 645	15 194	18 166	31 380	16 852	29 420	11 803	19 898	10 853	17 616	7 565	11 005	4 648	5 551	3 952	3 755	85 162	143 510
2018p	5 289	8 756	5 360	14 296	16 940	30 269	15 810	28 350	11 178	19 170	10 263	17 003	7 302	10 973	4 472	5 526	3 602	3 482	80 216	137 825
2019p	5 222	8 951	5 399	14 484	18 063	31 576	16 168	29 260	11 141	19 193	10 338	17 165	7 339	11 063	4 486	5 591	3 719	3 639	81 876	140 921
2020p	3 902	7 625	4 338	12 275	14 836	26 458	13 494	24 870	9 096	16 127	8 188	13 962	5 935	9 551	3 400	4 531	2 732	2 764	65 922	118 163
2021p	4 984	9 754	5 630	16 106	18 983	33 770	16 329	29 781	10 721	18 976	9 636	16 349	6 609	10 621	4 051	5 404	3 118	3 220	80 062	143 980
2022p	4 925	9 566	5 516	15 605	18 246	32 028	15 876	29 066	10 686	18 673	9 582	16 288	7 076	11 369	4 092	5 475	3 395	3 414	79 394	141 484
2023p	4 656	8 758	5 452	15 872	18 377	32 322	15 333	27 867	10 804	18 985	9 486	16 062	7 072	11 089	4 142	5 548	3 489	3 584	78 812	140 088
2024p	4 669	8 877	5 891	16 362	18 120	32 341	15 391	27 695	10 708	18 933	9 452	15 704	6 951	10 914	4 192	5 768	3 790	3 930	79 163	140 524

MAIS3+	00-13		14-17		18-24		25-34		35-44		45-54		55-64		65-74		75+		Total	
	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H
2017p	259	627	283	1 339	638	2 203	565	2 125	464	1 657	535	1 706	499	1 301	494	869	604	720	4 340	12 546
2018p	235	557	265	1 241	597	2 120	539	2 057	436	1 554	506	1 635	484	1 311	477	874	548	667	4 088	12 016
2019p	232	557	261	1 239	634	2 172	541	2 074	433	1 525	513	1 650	487	1 304	485	882	564	694	4 151	12 097
2020p	168	456	207	1 028	506	1 809	446	1 760	351	1 271	402	1 332	393	1 147	370	733	422	537	3 266	10 071
2021p	218	592	272	1 365	633	2 256	527	2 053	411	1 514	459	1 532	429	1 275	446	886	464	612	3 859	12 085
2022p	217	576	265	1 316	616	2 123	523	2 023	417	1 492	468	1 547	473	1 384	454	899	511	651	3 943	12 013
2023p	207	535	261	1 330	624	2 164	508	1 949	419	1 511	467	1 537	469	1 339	465	920	531	701	3 950	11 986
2024p	203	524	271	1 314	614	2 177	512	1 931	416	1 492	466	1 490	460	1 321	456	960	567	751	3 964	11 960

F : Femme, H : Homme

Lecture : il est estimé que près de 2 000 hommes âgés de 25 à 34 ans ont été blessés gravement (MAIS3+) en 2024.

Les résultats bruts du BAAC

Accidentalité par département ou territoire

		Accidents corporels				Tués						Accidents corporels				Tués											
		GN	SP	CRS	PPP	GN	SP	CRS	PPP			GN	SP	CRS	PPP	GN	SP	CRS	PPP								
1	Ain	369	100	11	0	40	2	2	0	58	Nièvre	104	49			19	0										
2	Aisne	158	49	0	0	27	3		0	59	Nord	270	635	118		23	35	13									
3	Allier	157	76	0	0	24	3		0	60	Oise	337	102			27	8										
4	Alpes-de-Haute-Provence	119	65	0	0	10	1		0	61	Orne	168	74			24	3										
5	Hautes-Alpes	104	67	0	0	13	0		0	62	Pas-de-Calais	246	390	32		27	18	3									
6	Alpes-Maritimes	327	456	0	0	24	31		0	63	Puy-de-Dôme	313	259			28	9										
7	Ardèche	252	86	0	0	21	3		0	64	Pyrénées-Atlantiques	166	714			24	7										
8	Ardennes	72	28	0	0	10	3		0	65	Hautes-Pyrénées	151	64			9	2										
9	Ariège	83	39	0	0	12	3		0	66	Pyrénées-Orientales	183	168			24	7										
10	Aube	107	220	0	0	33	3		0	67	Bas-Rhin	189	309	46		34	13	0									
11	Aude	159	197	0	0	36	6		0	68	Haut-Rhin	288	63			22	5										
12	Aveyron	144	63	0	0	18	5		0	69	Rhône	311	1 195	120		28	15	9									
13	Bouches-du-Rhône	365	1 201	554	0	42	63	10	0	70	Haute-Saône	79	24			8	4										
14	Calvados	337	209	0	0	22	10		0	71	Saône-et-Loire	268	188			31	8										
15	Cantal	85	89	0	0	13	0		0	72	Sarthe	190	266			21	5										
16	Charente	117	36	0	0	21	4		0	73	Savoie	203	117			23	1										
17	Charente-Maritime	214	149	0	0	36	5		0	74	Haute-Savoie	317	190			40	6										
18	Cher	105	55	0	0	21	4		0	75	Paris			32	4 159			1	30								
19	Corrèze	100	125	0	0	13	3		0	76	Seine-Maritime	249	503			39	20										
2A	Corse-du-Sud	185	21	0	0	19	1		0	77	Seine-et-Marne	261	585	222		24	36	11									
2B	Haute-Corse	258	140	0	0	30	4		0	78	Yvelines	107	325	296		13	12	6									
21	Côte-d'Or	55	18	0	0	9	0		0	79	Deux-Sèvres	119	48			25	4										
22	Côtes-d'Armor	156	19	0	0	34	4		0	80	Somme	184	183			27	12										
23	Creuse	154	205	0	0	22	5		0	81	Tarn	132	107			27	6										
24	Dordogne	219	84	0	0	31	9		0	82	Tarn-et-Garonne	108	65			17	8										
25	Doubs	222	212	0	0	36	6		0	83	Var	337	410	119		45	15	2									
26	Drôme	166	96	0	0	36	2		0	84	Vaucluse	252	356			33	8										
27	Eure	382	339	0	0	32	5		0	85	Vendée	284	73			47	3										
28	Eure-et-Loir	109	171	0	0	15	4		0	86	Vienne	145	72			26	4										
29	Finistère	151	141	0	0	21	1		0	87	Haute-Vienne	94	262			15	3										
30	Gard	297	144	0	0	52	11		0	88	Vosges	127	66			25	3										
31	Haute-Garonne	277	284	0	0	38	14		0	89	Yonne	142	46			21	1										
32	Gers	98	49	0	0	14	2		0	90	Territoire de Belfort	38	23			1	0										
33	Gironde	347	568	286	0	57	17	9	0	91	Essonne	105	748	495		10	7	8									
34	Hérault	342	456	0	0	44	14		0	92	Hauts-de-Seine			463	2 022			5	18								
35	Ille-et-Vilaine	234	387	0	0	44	7		0	93	Seine-Saint-Denis			669	1 971			8	21								
36	Indre	103	55	0	0	15	1		0	94	Val-de-Marne			465	1 498			8	15								
37	Indre-et-Loire	170	353	0	0	24	5		0	95	Val-d'Oise	122	402	419		9	19	2									
38	Isère	424	221	5	0	52	7	1		France métropolitaine									17 329	19 641	4 436	9 650	2 326	667	116	84	
39	Jura	145	20	0	0	33	2			971	Guadeloupe	196	420	0	0	45	9	0	0								
40	Landes	177	37	0	0	30	3			972	Martinique	127	424	0	0	11	13	0	0								
41	Loir-et-Cher	103	72	0	0	17	2			973	Guyane	141	490	0	0	30	4	0	0								
42	Loire	246	176	27	0	19	8	8		974	La Réunion	247	687	0	0	25	15	0	0								
43	Haute-Loire	116	85	0	0	10	1			976	Mayotte	45	74	0	0	8	0	0	0								
44	Loire-Atlantique	307	505	0	0	39	11			Total DROM									756	2 095	0	0	119	41	0	0	
45	Loiret	164	277	0	0	31	12			975	Saint-Pierre-et-Miquelon*	2		0	0	0		0	0								
46	Lot	81	31	0	0	16	1			977	Saint-Barthélemy*	22		0	0	3		0	0								
47	Lot-et-Garonne	133	114	0	0	21	2			978	Saint-Martin*	37		0	0	2		0	0								
48	Lozère	63	9	0	0	2	1			986	Wallis-et-Futuna*	6		0	0	3		0	0								
49	Maine-et-Loire	206	416	0	0	34	7			987	Polynésie française*	161	109	0	0	36	2	0	0								
50	Manche	235	165	0	0	32	3			988	Nouvelle-Calédonie*	93	63	0	0	30	3	0	0								
51	Marne	220	415	0	0	23	11			Total COM - NC*									321	172	0	0	74	5	0	0	
52	Haute-Marne	82	26	0	0	17	4			Total Outre-mer*									1 077	2 267	0	0	193	46	0	0	
53	Mayenne	99	14	0	0	16	1			Total France entière*									18 406	21 908	4 436	9 650	2 519	713	116	84	
54	Meurthe-et-Moselle	120	437	19	0	14	7	3																			
55	Meuse	95	22	0	0	19	1																				
56	Morbihan	253	347	0	0	47	2																				
57	Moselle	172	119	38	0	29	10	7																			

GN : Gendarmerie nationale ; SP : Sécurité Publique ; CRS : Compagnies Républicaines de Sécurité ; PPP : Préfecture de Police de Paris

* Données non labellisées pour les Collectivités d'Outre-mer et la Nouvelle Calédonie.

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels enregistrés par les Forces de l'Ordre - BAAC 2024.

Les données brutes des victimes des accidents de la circulation

Victimes selon le mode de déplacement

		France métropolitaine		DROM		COM-NC *	
		Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Marche	Marche à pied	454	8 154	33	364	11	63
	EDP sans moteur	2	237	1	7	0	0
	Ensemble	456	8 391	34	371	11	63
Bicyclettes (vélo mécanique ou musculaire)	Conducteurs	192	4 243	8	161	1	17
	Passagers	0	37	0	5	0	1
	Ensemble	192	4 280	8	166	1	18
Vélo à Assistance Electrique (VAE)	Conducteurs	31	661	0	12	0	0
	Passagers	1	11	0	0	0	0
	Ensemble	32	672	0	12	0	0
Engins de Déplacement Personnel motorisés (EDPm)	Conducteurs	45	2 361	1	134	0	3
	Passagers	0	101	0	21	0	0
	Ensemble	45	2 462	1	155	0	3
Cyclos y compris scooters <=50 cm3	Conducteurs	115	3 883	14	486	12	108
	Passagers	8	382	1	127	2	23
	Ensemble	123	4 265	15	613	14	131
Motos y compris scooters >50 cm3	Conducteurs	570	10 041	36	584	15	131
	Passagers	27	972	3	88	0	20
	Ensemble	597	11 013	39	672	15	151
Véhicules de tourisme	Conducteurs	1 178	19 123	37	970	18	74
	Passagers	340	9 863	19	530	12	110
	Ensemble	1 518	28 986	56	1 500	30	184
Véhicules utilitaires	Conducteurs	94	1 760	3	55	3	23
	Passagers	26	731	0	34	4	37
	Ensemble	120	2 491	3	89	7	60
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	15	280	2	9	0	1
	Passagers	2	40	0	3	0	0
	Ensemble	17	320	2	12	0	1
Tracteurs routiers avec semi-remorque	Conducteurs	10	96	0	0	0	0
	Passagers	3	6	0	0	0	0
	Ensemble	13	102	0	0	0	0
Autobus	Conducteurs	0	95	0	3	0	0
	Passagers	1	368	0	20	0	0
	Ensemble	1	463	0	23	0	0
Autocars	Conducteurs	2	40	1	0	0	0
	Passagers	4	212	0	5	0	0
	Ensemble	6	252	1	5	0	0
Tracteurs agricoles	Conducteurs	10	53	0	0	0	0
	Passagers	2	14	0	0	0	0
	Ensemble	12	67	0	0	0	0
Voiturettes	Conducteurs	31	244	0	7	0	0
	Passagers	3	94	0	6	0	0
	Ensemble	34	338	0	13	0	0
Quads (lourds ou légers)	Conducteurs	16	126	1	8	0	5
	Passagers	3	38	0	2	1	2
	Ensemble	19	164	1	10	1	7
Autres (engins spéciaux, tramway...)	Conducteurs	5	178	0	26	0	9
	Passagers	3	91	0	5	0	1
	Ensemble	8	269	0	31	0	10
Total	Piétons	456	8 391	34	371	11	63
	Conducteurs	2 314	43 184	103	2 455	49	371
	Passagers	423	12 960	23	846	19	194
	Ensemble	3 193	64 535	160	3 672	79	628

L'Université Gustave Eiffel a mis en évidence que le nombre d'accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre et donc présents dans le fichier BAAC correspond à peu près à un quart des accidents corporels ayant réellement eu lieu. Le fichier BAAC sert de base d'études des accidents et, croisé avec le registre des victimes des accidents de la route dans le département du Rhône, il permet de produire des estimations du nombre des blessés en France métropolitaine, mais il n'est pas possible de les décliner par département ou territoire (voir pages 16-18, 180, et 192-193).

* Données non labellisées.

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2024*.

Victimes selon l'âge et le sexe

	France métropolitaine				DROM				COM-NC *			
	Hommes		Femmes		Hommes		Femmes		Hommes		Femmes	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0-4 ans	13	571	5	393	1	44	1	25	1	5	0	10
5-9 ans	4	715	7	514	1	67	1	56	1	4	1	7
10-14 ans	11	1 376	11	897	0	82	0	62	2	13	0	3
15-17 ans	77	2 781	12	1 166	0	127	0	62	2	42	2	12
18-19 ans	134	2 544	31	1 228	9	137	2	69	5	28	0	13
20-24 ans	307	6 258	57	3 015	14	369	1	174	13	71	3	24
25-29 ans	212	4 623	35	2 220	18	276	1	141	8	67	4	25
30-34 ans	157	3 783	37	1 703	16	269	3	132	4	55	1	15
35-39 ans	185	3 296	39	1 484	14	189	2	121	3	42	0	13
40-44 ans	152	2 970	24	1 375	6	175	2	98	6	24	0	8
45-49 ans	144	2 601	30	1 305	10	150	0	74	4	31	0	14
50-54 ans	172	2 772	44	1 393	7	133	5	72	1	22	0	8
55-59 ans	181	2 259	34	1 255	12	111	2	58	4	14	1	5
60-64 ans	136	1 703	42	999	8	99	1	58	3	12	1	8
65-69 ans	138	1 170	57	889	8	57	1	34	2	8	0	3
70-74 ans	113	997	57	785	4	46	1	31	2	8	2	4
75-79 ans	114	801	63	749	2	27	0	14	1	1	0	3
80-84 ans	101	537	68	482	3	8	1	10	1	4	1	1
85-89 ans	79	355	51	300	1	5	0	5	0	1	0	0
90-94 ans	28	113	19	121	0	2	1	1	0	0	0	0
95 ans et +	7	16	5	15	1	1	0	0	0	0	0	0
Âge indéf.	0	6	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Total	2 465	42 247	728	22 288	135	2 375	25	1 297	63	452	16	176

Victimes tous modes de déplacement, dont la marche (hors COM-NC)

	Tous modes de déplacement				Dont marche							
					Marche à pied				EDP sans moteur			
	France métropolitaine		DROM		France métropolitaine		DROM		France métropolitaine		DROM	
Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	
0-4 ans	18	964	2	69	4	300	2	14	0	7	0	1
5-9 ans	11	1 229	2	123	3	440	2	34	1	18	0	2
10-14 ans	22	2 273	0	144	6	701	0	39	0	39	0	2
15-17 ans	89	3 947	0	189	3	428	0	22	1	18	0	0
18-19 ans	165	3 772	11	206	8	219	0	15	0	19	1	0
20-24 ans	364	9 273	15	543	24	533	2	22	0	25	0	1
25-29 ans	247	6 843	19	417	32	425	1	12	0	30	0	0
30-34 ans	194	5 486	19	401	19	400	3	23	0	15	0	0
35-39 ans	224	4 780	16	310	19	396	2	18	0	16	0	0
40-44 ans	176	4 345	8	273	26	418	1	21	0	13	0	0
45-49 ans	174	3 906	10	224	19	439	2	17	0	12	0	0
50-54 ans	216	4 165	12	205	31	452	2	20	0	14	0	0
55-59 ans	215	3 514	14	169	19	446	7	16	0	3	0	1
60-64 ans	178	2 702	9	157	20	409	3	33	0	3	0	0
65-69 ans	195	2 059	9	91	29	435	2	22	0	1	0	0
70-74 ans	170	1 782	5	77	32	427	1	14	0	2	0	0
75-79 ans	177	1 550	2	41	47	504	0	14	0	0	0	0
80-84 ans	169	1 019	4	18	46	395	1	4	0	1	0	0
85-89 ans	130	655	1	10	42	267	1	3	0	0	0	0
90-94 ans	47	234	1	3	16	100	0	0	0	1	0	0
95 ans et +	12	31	1	1	9	20	1	1	0	0	0	0
Âge indéf.	0	6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	3 193	64 535	160	3 672	454	8 154	33	364	2	237	1	7

* Données non labellisées.

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2024.

Victimes en bicyclette, VAE ou EDPm (hors COM-NC)

	Bicyclette				VAE				EDP motorisé			
	France métropolitaine		DROM		France métropolitaine		DROM		France métropolitaine		DROM	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0-4 ans	0	24	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1
5-9 ans	0	64	0	5	0	1	0	0	1	20	0	8
10-14 ans	2	176	0	25	0	11	0	0	1	215	0	22
15-17 ans	2	202	0	13	0	28	0	2	3	299	0	24
18-19 ans	3	148	0	11	0	25	0	0	3	227	0	16
20-24 ans	4	364	0	11	4	64	0	2	7	424	0	24
25-29 ans	5	430	0	11	0	67	0	2	5	292	0	13
30-34 ans	7	406	2	14	0	82	0	0	2	244	1	13
35-39 ans	8	309	0	10	3	60	0	1	9	232	0	15
40-44 ans	4	291	0	9	0	53	0	0	2	163	0	3
45-49 ans	5	284	0	10	0	36	0	0	4	113	0	9
50-54 ans	15	346	3	9	3	52	0	1	3	109	0	2
55-59 ans	15	299	0	12	1	54	0	0	1	63	0	5
60-64 ans	24	276	2	10	3	45	0	3	2	30	0	0
65-69 ans	26	202	1	6	5	32	0	1	2	19	0	0
70-74 ans	24	207	0	7	5	26	0	0	0	4	0	0
75-79 ans	29	138	0	1	3	18	0	0	0	1	0	0
80-84 ans	15	71	0	0	2	11	0	0	0	4	0	0
85-89 ans	4	38	0	1	1	3	0	0	0	2	0	0
90-94 ans	0	5	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0
95 ans et +	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Âge indéterminé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	192	4 280	8	166	32	672	0	12	45	2 462	1	155

Victimes en deux-roues motorisé ou véhicule de tourisme (hors COM-NC)

	Cyclomoteur				Motocyclette				Véhicule de tourisme			
	France métropolitaine		DROM		France métropolitaine		DROM		France métropolitaine		DROM	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0-4 ans	0	0	0	9	0	3	0	3	13	584	0	40
5-9 ans	0	7	0	16	0	16	0	6	5	604	0	50
10-14 ans	2	248	0	8	0	67	0	4	9	635	0	41
15-17 ans	38	1 475	0	65	10	292	0	17	24	1 007	0	40
18-19 ans	14	427	1	53	21	459	0	29	109	2 103	9	70
20-24 ans	19	553	1	95	84	1 843	6	100	207	4 928	6	266
25-29 ans	5	360	1	72	61	1 587	11	109	123	3 176	6	172
30-34 ans	6	307	0	63	48	1 206	4	114	98	2 458	7	159
35-39 ans	3	243	3	66	48	958	9	64	110	2 124	2	117
40-44 ans	7	172	2	51	53	897	1	72	66	1 957	2	105
45-49 ans	10	142	3	31	53	847	3	54	67	1 703	1	89
50-54 ans	7	131	1	32	70	975	1	49	71	1 708	4	78
55-59 ans	5	82	2	20	67	764	1	22	84	1 489	4	81
60-64 ans	2	54	0	11	37	570	1	18	63	1 065	3	67
65-69 ans	3	27	1	5	27	304	1	10	89	892	4	43
70-74 ans	1	22	0	10	12	145	1	1	87	852	3	41
75-79 ans	0	12	0	4	3	65	0	0	87	754	1	20
80-84 ans	0	2	0	1	3	11	0	0	96	492	3	12
85-89 ans	1	1	0	1	0	3	0	0	77	324	0	5
90-94 ans	0	0	0	0	0	1	0	0	30	115	1	3
95 ans et +	0	0	0	0	0	0	0	0	3	11	0	0
Âge indéterminé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	1
Total	123	4 265	15	613	597	11 013	39	672	1 518	28 986	56	1 500

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2024.

Les données brutes des conducteurs impliqués dans les accidents corporels de la circulation, France métropolitaine

Conducteurs présumés responsables en véhicule de tourisme

Accidents mortels

Accidents avec un conducteur de VT présumé responsable*	Nombre d'accidents mortels	Tués parmi ces conducteurs présumés responsables*	Autres tués dans l'accident par mode de déplacement (dont conducteurs non présumés responsables)														Total de tués		
			En agglomération							Hors agglomération ou sur autoroute									
			Marche	Vélos / EDPm	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	Autres	Marche	Vélos / EDPm	Cyclos	Motos	VT	VU		PL	Autres
0-13 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14-17 ans	15	7	0	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
18-24 ans	415	209	28	10	2	11	32	0	0	0	12	7	8	21	123	5	0	3	471
25-34 ans	318	163	30	6	5	8	21	0	0	0	13	1	8	20	69	4	1	0	349
35-44 ans	241	134	23	5	0	3	7	1	0	0	14	6	4	15	49	0	0	1	262
45-54 ans	180	99	21	6	0	3	3	0	0	0	6	1	6	12	35	1	0	0	193
55-64 ans	157	100	14	4	1	4	2	0	0	0	6	6	3	3	23	0	0	0	166
65-74 ans	163	119	8	3	0	1	2	0	0	0	2	3	2	13	20	0	1	0	174
75-84 ans	197	128	22	2	0	3	4	0	0	0	0	5	0	16	35	0	0	0	215
85 ans et +	99	84	5	0	1	0	1	0	0	0	1	3	0	2	4	0	0	0	101
Indéterminé(1)	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	2	2	2	0	0	0	0	14
Tous âges	1 778	1 043	155	40	11	34	74	1	0	0	53	32	31	102	343	10	2	4	1 935

Accidents corporels

Accidents avec un conducteur de VT présumé responsable*	Nombre d'accidents corporels	Blessés parmi ces conducteurs présumés responsables*	Autres blessés dans l'accident par mode de déplacement (dont conducteurs non présumés responsables)														Total de blessés		
			En agglomération							Hors agglomération ou sur autoroute									
			Marche	Vélos / EDPm	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	Autres	Marche	Vélos / EDPm	Cyclos	Motos	VT	VU		PL	Autres
0-13 ans	2	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
14-17 ans	265	133	23	11	6	9	97	0	0	4	2	2	3	5	156	4	0	4	459
18-24 ans	6 671	3 008	666	348	193	466	1 966	55	4	68	44	53	35	233	2 668	122	13	15	9 957
25-34 ans	5 855	2 366	724	399	201	476	1 299	47	12	46	45	44	51	266	2 064	113	12	58	8 223
35-44 ans	4 697	1 635	652	454	187	434	1 094	37	1	40	48	49	33	217	1 448	88	15	15	6 447
45-54 ans	3 788	1 276	637	402	164	370	672	24	3	25	38	48	29	194	965	48	9	17	4 921
55-64 ans	2 949	941	536	357	144	265	417	25	2	28	32	43	20	145	745	33	4	9	3 746
65-74 ans	2 193	708	489	224	93	184	247	14	1	22	30	44	28	91	510	33	7	4	2 729
75-84 ans	1 775	576	401	166	59	138	207	9	0	13	18	31	19	80	404	23	5	7	2 156
85 ans et +	703	254	185	56	12	30	105	0	1	5	8	19	4	27	131	2	1	2	842
Indéterminé(1)	1 416	4	0	0	0	0	0	0	0	0	328	276	121	211	704	34	2	38	1 718
Tous âges	29 926	10 903	4 624	2 665	1 166	2 512	6 347	236	26	281	275	360	235	1 324	8 855	472	66	139	40 486

Part des conducteurs présumés responsables selon l'âge (tous véhicules)

Classe d'âge	Accidents mortels			Accidents corporels		
	Présumés responsables *	Total conducteurs	% présumés responsables *	Présumés responsables *	Total conducteurs	% présumés responsables *
0-14 ans	5	15	33%	473	751	63%
15-19 ans	231	295	78%	4 568	6 676	68%
20-24 ans	432	577	75%	7 712	11 924	65%
25-29 ans	255	400	64%	5 520	9 495	58%
30-34 ans	248	378	66%	4 742	8 439	56%
35-39 ans	257	383	67%	4 186	7 863	53%
40-44 ans	193	342	56%	3 770	7 216	52%
45-49 ans	165	337	49%	3 291	6 390	52%
50-54 ans	218	397	55%	3 295	6 506	51%
55-59 ans	188	348	54%	2 802	5 547	51%
60-64 ans	165	282	59%	2 225	4 249	52%
65-69 ans	142	223	64%	1 566	2 813	56%
70-74 ans	115	182	63%	1 434	2 349	61%
75-79 ans	134	179	75%	1 249	1 901	66%
80-84 ans	114	140	81%	821	1 143	72%
85-89 ans	72	77	94%	554	681	81%
90-94 ans	31	36	86%	184	222	83%
95 ans et +	3	3	100%	18	20	90%
Âge indét. (1)	31	34	91%	2 268	2 407	94%
Ensemble	2 999	4 628	65%	50 678	86 592	59%

(1) Les âges indéterminés correspondent à des usagers en fuite non retrouvés.

* Données non labellisées.

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2024.

Nombre de piétons et de véhicules impliqués, par milieu et type d'accident



	En agglomération				Hors agglomération				Autoroutes			Ensemble réseaux				
	EDP SM seul avec ou sans piéton	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Au moins 2 véhic.	EDP SM seul avec ou sans piéton	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Au moins 2 véhic.	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Au moins 2 véhic.	EDP SM seul avec ou sans piéton	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Au moins 2 véhic.	Total piétons et véhic.
PIÉTONS																
Piéton à pied	5	-	8 100	211	0	-	451	53	-	61	33	5	-	8 612	297	8 914
EDP sans moteur	45	-	200	1	2	-	5	0	-	0	0	47	-	205	1	253
Tous piétons	50	-	8 300	212	2	-	456	53	-	61	33	52	-	8 817	298	9 167
VÉLOS																
Bicyclettes	-	388	274	3 333	-	153	6	697	0	0	1	-	541	280	4 031	4 852
VAE	-	98	60	526	-	22	3	58	0	0	0	-	120	63	584	767
EDP MOTORISÉS																
EDP motorisés	-	352	236	2 016	-	26	3	70	0	0	5	-	378	239	2 091	2 708
CYCLOS																
Cyclos sauf scooters	-	341	69	1 525	-	221	2	450	3	0	6	-	565	71	1 981	2 617
Scooters ≤ 50 cm²	-	295	150	1 201	-	43	1	97	2	0	8	-	340	151	1 306	1 797
3 roues ≤ 50 cm²	-	7	2	9	-	0	0	1	0	0	0	-	7	2	10	19
MOTOS																
Motos ≤ 125 cm³ sauf scooters	-	162	70	808	-	122	1	186	28	0	91	-	312	71	1 085	1 468
Scooters > 50 et ≤ 125 cm³	-	146	105	984	-	51	2	113	28	0	102	-	225	107	1 199	1 531
3 roues > 50 et ≤ 125 cm³	-	2	2	7	-	0	0	0	0	0	4	-	2	2	11	15
Motos > 125 cm³ sauf scooters	-	552	206	2 923	-	997	7	1 656	194	1	801	-	1 743	214	5 380	7 337
Scooters > 125 cm³	-	50	57	427	-	21	1	73	20	1	67	-	91	59	567	717
3 roues > 125 cm³	-	47	36	298	-	21	1	55	20	0	78	-	88	37	431	556
VÉHICULES DE TOURISME																
Véhicules de tourisme	-	2 127	5 097	21 484	-	3 169	299	11 730	814	34	5 975	-	6 110	5 430	39 189	50 729
VÉHICULES UTILITAIRES																
Véhicules utilitaires	-	140	811	2 769	-	252	53	1 569	67	6	982	-	459	870	5 320	6 649
POIDS LOURDS																
PL 3,5 t < PTAC ≤ 7,5 t	-	8	41	158	-	10	2	97	5	0	42	-	23	43	297	363
PL > 7,5 t	-	6	53	221	-	20	4	195	5	1	115	-	31	58	531	620
PL avec remorques	-	3	30	145	-	25	6	366	31	9	307	-	59	45	818	922
Tracteurs routiers	-	0	0	5	-	3	1	8	0	0	9	-	3	1	22	26
Tracteurs avec semi-remorque	-	2	12	65	-	15	5	158	29	5	201	-	46	22	424	492
TRANSPORTS EN COMMUN																
Autobus	-	20	181	417	-	7	1	34	2	0	15	-	29	182	466	677
Autocars	-	4	35	77	-	13	3	67	1	0	25	-	18	38	169	225
AUTRES																
Tracteurs agricoles	-	13	7	35	-	38	6	170	0	0	0	-	51	13	205	269
Voiturettes	-	57	57	196	-	38	2	98	1	0	3	-	96	59	297	452
Quads ≤ 50 cm²	-	4	0	2	-	0	0	5	0	0	0	-	4	0	7	11
Quads > 50 cm²	-	41	0	18	-	72	0	20	0	0	0	-	113	0	38	151
Engins spéciaux	-	4	4	15	-	4	0	13	0	0	4	-	8	4	32	44
Trains	-	0	12	12	-	0	1	6	0	0	0	-	0	13	18	31
Tramw ays	-	0	55	67	-	0	0	2	0	0	0	-	0	55	69	124
Autres	-	17	19	145	-	7	2	62	2	0	15	-	26	21	222	269
Indéterminés	-	5	70	108	-	0	9	34	0	1	21	-	5	80	163	248
Tous véhicules	-	4 891	7 751	39 996	-	5 350	421	18 090	1 252	58	8 877	-	11 493	8 230	66 963	86 686

Alcool dans les accidents mortels selon le mode de déplacement et l'âge

Conducteurs impliqués dans les accidents mortels	Vélos		Cyclos		Motos		Véhicules de tourisme		Poids lourds		Autres véhicules***		Tous les conducteurs		Piétons	
	Nb*	% avec alcool**	Nb*	% avec alcool**	Nb*	% avec alcool**	Nb*	% avec alcool**	Nb*	% avec alcool**	Nb*	% avec alcool**	Nb*	% avec alcool**	Nb*	% avec alcool**
0-13 ans	8	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	0%	10	0%	20	0%
14-17 ans	2	0%	43	10%	9	0%	18	27%	0	0%	18	25%	90	16%	4	0%
18-24 ans	13	13%	34	24%	114	25%	534	25%	27	0%	65	12%	787	23%	35	42%
25-34 ans	12	0%	10	71%	118	27%	470	30%	69	0%	99	18%	778	25%	57	38%
35-44 ans	16	13%	11	44%	105	33%	382	24%	82	0%	129	20%	725	22%	50	38%
45-54 ans	28	6%	17	50%	133	26%	325	17%	117	0%	114	13%	734	15%	55	26%
55-64 ans	50	8%	7	33%	113	16%	290	15%	71	0%	99	13%	630	13%	44	14%
65-74 ans	64	0%	4	0%	38	7%	251	6%	11	0%	37	14%	405	6%	61	12%
75 ans et plus	55	0%	1	0%	6	0%	353	4%	0	0%	20	6%	435	4%	166	3%
NC (en fuite)	0	0%	0	0%	1	0%	15	0%	7	0%	11	0%	34	0%	0	0%
Total	248	4%	127	29%	637	24%	2638	20%	384	0%	594	15%	4628	17%	492	19%

* Nb : nombre total de conducteurs (ou piétons) impliqués dans un accident mortel.

** % avec alcool : part de conducteurs (ou piétons) ayant un taux supérieur à 0,5 g/l parmi les conducteurs (ou piétons) testés impliqués dans un accident mortel.

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2024.*

Glossaire et sigles

Glossaire

Accident corporel : accident avec au moins une personne blessée ou tuée.

Accident mortel : accident avec au moins une personne tuée.

Automobiliste : conducteur de véhicule de tourisme.

Bicyclette : vélo mécanique, sans assistance électrique.

Blessé BAAC : blessé léger ou blessé hospitalisé plus de 24 heures enregistré par les forces de l'ordre.

Blessé selon l'échelle internationale de lésions « *Abbreviated Injury Scale* » dite échelle AIS :

- **Blessé léger ou modéré MAIS1-2** : blessé dont toutes les lésions corporelles sont qualifiées comme inférieures à 3 selon l'échelle AIS (dit blessé MAIS1-2, voir page 180) ;
- **Blessé grave MAIS3+** : blessé dont au moins une lésion corporelle est qualifiée comme supérieure ou égale à 3 selon l'échelle AIS (dit MAIS 3+, voir page 180).

Blessé avec séquelles : personne susceptible de conserver des séquelles majeures de toutes natures à 1 an, c'est-à-dire personne pour laquelle la lésion corporelle de niveau de séquelles attendues le plus élevé a une valeur comprise entre 1 et 3 sur l'échelle « *Functional Capacity Index* » (FCI, voir page 180).

Conducteur novice : conducteur dont le permis a moins de 2 ans.

Cyclomoteur : deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters.

Deux-roues motorisé (2RM) : cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues, y compris les scooters.

Engin de déplacement personnel (EDP) : il peut être sans moteur EDPsm (roller, planche à roulette, trottinette) et est considéré comme un piéton ; ou motorisé EDPm (trottinette électrique, gyropode, segway...). En 2018, année de transition pour le fichier BAAC, il est dans la catégorie « autres ».

Mode doux : modes actifs (marche, vélo, EDPsm) et EDP-m.

Motocyclette : deux-roues motorisé de plus de 50 cm³, y compris les scooters.

Occupant de véhicule de tourisme : usager de véhicule de tourisme, conducteur ou passager.

Personne tuée : personne décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident.

Poids lourd (PL) : véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t.

Présumé responsable : Personne dont la responsabilité dans un accident de la route est présumée par les forces de l'ordre, abstraction faite de toute décision de justice qui pourrait intervenir postérieurement.

Scooter : motorcycle immatriculé à 2 roues, caréné, à cadre ouvert et à plancher plat.

Senior : personne âgée de 65 ans ou plus, sauf mention contraire.

Usager vulnérable : usager non carrossé (piéton, usager en EDP-sm ou EDP-m, à vélo, 2RM).

Vélo : bicyclette ou VAE.

Vélo à assistance électrique (VAE) : vélo électrique (France) : vélo équipé d'un moteur et d'une batterie rechargeable. Le moteur se déclenche automatiquement quand l'usager pédale, et s'arrête lorsqu'il s'arrête de pédaler ou au-delà de 25 km/h. Un vélo électrique sans pédalage est considéré comme un cyclomoteur.

Voiturette : voiture légère de faible encombrement et d'une cylindrée de 50 cm³ au maximum et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h. Elle se conduit avec un permis AM, comme un cyclomoteur, dès 14 ans.

Véhicule de tourisme (VT) : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de huit places assises.

Véhicule utilitaire (VU) : voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) inférieur à 3,5 t.

Taux d'alcool légal : il est < 0,5 g/L de sang pour tous les usagers sauf pour les conducteurs novices et les conducteurs de transport en commun (< 0,2 g/L). Le taux délictuel est ≥ 0,8 g/L de sang.

Transport en commun (TC) : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et comportant, outre le conducteur, plus de huit places assises (autobus ou autocar).

Sigles

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

ANSM : Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé

ASFA : Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage

BAAC : Bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation

BEA-TT : Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre

BAU : Bande d'arrêt d'urgence

CA : Contrôle automatisé (sauf en page 47 où CA : Communauté d'agglomération)

CARE : *Community database on Accidents on the Roads of Europe* – base de données des accidents UE

CCFA : Comité des constructeurs français d'automobiles

CEESAR : Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CISR : Comité interministériel de sécurité routière

CNAMTS : Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés

CNSR : Conseil national de sécurité routière

COM-NC : Collectivités d'outre-mer et Nouvelle-Calédonie

DARES : Direction de l'animation de la recherche des études et des statistiques - Ministère du travail

DGO : Document général d'orientation – enjeux de sécurité routière au plan départemental

DIR : Direction interdépartementale des routes

DISR : Déléguee interministérielle à la sécurité routière

DITTT : Direction des infrastructures, de la topographie et des transports terrestres, Nouvelle-Calédonie

DROM : Départements et régions d'outre-mer

DREES : Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques - Ministère de la santé

DSR : Délégation à la sécurité routière (appelée DSCR avant avril 2017)

FSR : Fondation sécurité routière

ITF : *International transport forum* – Forum international des transports, organisation de l'OCDE

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

INSERM : Institut national de la santé et de la recherche médicale

INSERR : Institut national de sécurité routière et de recherches

IRTAD : *International Traffic Safety Data and Analysis group* – Groupe de travail permanent de ITF

LAB : Laboratoire d'accidentologie et biomécanique

LESCOT : Laboratoire ergonomie et sciences cognitives pour les transports

MAIS : *Maximum Abbreviated Injury Scale* – niveau de gravité de la lésion présentant la gravité la plus forte

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

OFDT : Observatoire français des drogues et des toxicomanies

OMS : Organisation mondiale de la santé

ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière

PDASR : Plan départemental d'actions de sécurité routière

PIARC : *Permanent International Association of Road Congresses* – Association mondiale de la route

REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier

SDES : Service de la donnée et des études statistiques du ministère des transports

SIS : Service d'incendie et de secours

SIV : Système d'immatriculation des véhicules

STRMTG : Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés

UCLIR : Unité de coordination de la lutte contre l'insécurité routière

UGE : Université Gustave Eiffel, anciennement IFSTTAR

UMRESTTE : Unité mixte de recherche épidémiologique et de surveillance transport travail environnement

UTAC : Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle

VMA : Vitesse maximale autorisée

Liens utiles et sources

[Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre – BEA-TT](http://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/)

<http://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/>

[Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement – Cerema](https://www.cerema.fr/fr)

<https://www.cerema.fr/fr>

- [Memento des maires](https://publications.cerema.fr/webdcdc/les-essentiels/securite-routiere/) : <https://publications.cerema.fr/webdcdc/les-essentiels/securite-routiere/>
- [Savoirs de base en sécurité routière](https://www.cerema.fr/fr/actualites/savoirs-base-securite-routiere-serie-fiches-pedagogiques-du) : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/savoirs-base-securite-routiere-serie-fiches-pedagogiques-du>
- [Cartographie de diagnostic des passages à niveau](https://diagnostic-pn.cerema.fr/) : <https://diagnostic-pn.cerema.fr/>
- [Envisager autrement les espaces publics](https://publications.cerema.fr/webdcdc/espaces-publics/) : <https://publications.cerema.fr/webdcdc/espaces-publics/>
- [Chiffres clés : Trottinettes électriques : un vélo pour les jeunes ?](https://www.cerema.fr/fr/actualites/chiffres-cles-trottinettes-electriques-velo-jeunes) : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/chiffres-cles-trottinettes-electriques-velo-jeunes>

[Certimoov : Tests sur casques vélo et 2RM](https://www.certimoov.com/)

<https://www.certimoov.com/>

[Conseil national de la sécurité routière – CNSR](https://conseilnational-securiteroutiere.fr/)

<https://conseilnational-securiteroutiere.fr/>

[Délégation à la sécurité routière – DSR](https://www.securite-routiere.gouv.fr/)

<https://www.securite-routiere.gouv.fr/>

[European Road Safety Decision Support System – Safety cube DSS](https://www.roadsafety-dss.eu/)

<https://www.roadsafety-dss.eu/>

[European Road Safety Observatory – ERSO](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis_en)

https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis_en

[European Transport Safety Council – ETSC : PIN The Road Safety Performance Index](https://etsc.eu/projects/pin/)

<https://etsc.eu/projects/pin/>

[Établissement public de sécurité ferroviaire – EPSF](https://securite-ferroviaire.fr/)

<https://securite-ferroviaire.fr/>

[Institut national de la statistique et des études économiques – INSEE](https://www.insee.fr/fr/accueil)

<https://www.insee.fr/fr/accueil>

[Ministère de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche – MTE](https://www.ecologie.gouv.fr/)

<https://www.ecologie.gouv.fr/>

- [Les passages à niveau](https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/passages-niveau) : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/passages-niveau>
- [Statistiques sur les transports](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports) : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports>
- [Rapports annuels sur le parc, le trafic et les événements d'exploitation des systèmes de tramways](https://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr/rapports-annuels-sur-le-parc-le-traffic-et-les-a556.html) : <https://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr/rapports-annuels-sur-le-parc-le-traffic-et-les-a556.html>

[Ministère des sports, de la Jeunesse et de la vie associative- Bilan des JOP 2024](https://www.sports.gouv.fr/premier-bilan-des-jeux-olympiques-et-paralympiques-de-paris-2024-3020)

<https://www.sports.gouv.fr/premier-bilan-des-jeux-olympiques-et-paralympiques-de-paris-2024-3020>

[National Technical University of Athens – NTUA : Road safety observatory](https://www.nrso.ntua.gr/) :

<https://www.nrso.ntua.gr/>

[Observatoire national interministériel de la sécurité routière – ONISR](https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr) :

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr>

[Organisation de coopération et de développement économique – OCDE : International transport forum – ITF](https://www.itf-oecd.org/)

<https://www.itf-oecd.org/>

[Organisation mondiale de la santé – OMS : Road traffic injuries](https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1)

https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1

[Registre des Victimes d'Accidents de la Route dans le Rhône](https://www.revarrhone.org/)

<https://www.revarrhone.org/>

[Réseau vélo et marche – RVM : Schéma national des véloroutes](https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-national/)

<https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-national/>

[SNCF Réseaux : Prévention ferroviaire](https://www.sncf-reseau.com/fr/securite-ferroviaire/prevenir-les-prises-de-risque-sur-le-domaine-ferroviaire)

<https://www.sncf-reseau.com/fr/securite-ferroviaire/prevenir-les-prises-de-risque-sur-le-domaine-ferroviaire>

[Université Gustave Eiffel – UGE](https://www.univ-gustave-eiffel.fr/)

- [Projet « Sécurité des usagers de la route et conduite automatisée » – SURCA](https://surca.univ-gustave-eiffel.fr/) : <https://surca.univ-gustave-eiffel.fr/>
- [Département Transport Santé Sécurité - TS2](https://ts2.univ-gustave-eiffel.fr/ts2) : <https://ts2.univ-gustave-eiffel.fr/ts2>

Mentions

Coordination rédactionnelle : Manuelle Salathé, Yann Fournier et Isabelle Moïna-Obeka – ONISR, Anne-Sarah Bernagaud, Mélanie D’Auria-Llexa, Thérésien Esbérard et Florian Vanco – Cerema

Conception graphique : Yann Fournier, ONISR, d’après le graphisme de Mélanie D’Auria-Llexa, Cerema et d’Eric Rillardon, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. Figen Eker et Charles-Maxime Brodin, ONISR pour le graphisme de la page des Chiffres clés.

Équipe de production :

Valérie Battaglia, Claire Bazerque, Mathis Beltrami, Anne-Sarah Bernagaud, Marine Boquet, Jessica Boucher, Xavier Broutin, Catherine Chauvineau, Mélanie D’Auria-Llexa, Nathalie Demeurisse, Thomas Durlin, Thérésien Esbérard, Tatiana François, Fabien Gémy, Michel Graff, Bastien Grassias, Benoît Hiron, Vincent Ledoux, Guillaume Martinez, Nathalie Mompert, Pascal Muller, Vincent Muot, Marie-Laure Norbert, Florence Orillard, Camille Pannequin, Selene Perez, Adrien Renoton, Axel Rimbaud, Stéphane Sadowski, Anna Terentieva, Sonia Touadi, Florian Vanco, Bérengère Varin, Éric Villié – Cerema ;

Anne-Laure Afchain, Touria Afriad, Geoffrey Bouilleaux, Charles-Maxime Brodin, Matthieu Cassan, Figen Eker, Yann Fournier, Arnaud Guénivet, Vincent Janes, Ornella Malagutti, Isabelle Moïna-Obeka, Helga Mondésir, Manuelle Salathé, Céline Sautecoeur, Ndoumbé Seck – ONISR.

Constitution du fichier national des accidents de la route (dit fichier BAAC) :

- Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)
- Direction générale de la police nationale (DGPN)
pour le recueil sur le terrain des données sur les accidents corporels de la circulation
- Préfectures de département, pour le recueil et la transmission à l’ONISR des remontées rapides des statistiques concernant les accidents et l’activité des forces de l’ordre
- ONISR et Cerema Sud-Ouest pour la centralisation et le contrôle qualité du fichier national du BAAC
- Observatoires départementaux de sécurité routière, observatoires des collectivités locales et gestionnaires de voirie pour la consolidation des données du BAAC
- Equipe projet du système d’information TRAxY : Assistance à maîtrise d’ouvrage Sopra-Steria et Cerema, Maîtrise d’œuvre Direction de la Transformation Numérique (DTNUM), Assistance à Maîtrise d’œuvre Cap Gemini.

Services partenaires :

- Services de la Délégation à la sécurité routière (DSR) ;
- Université Gustave Eiffel ;
- Centre d’études et d’expertise sur les risques, l’environnement, la mobilité et l’aménagement (Cerema) ;
- Service de la donnée et des études statistiques (SDES) du Commissariat général au développement durable (CGDD) ;
- Service statistique du Ministère de la justice ;
- Services de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités ;
- Réseau Vélo et Marche ;
- Kantar TNS
- Sociétés concessionnaires d’autoroute (Asfa, Sanef) ;
- Union technique de l’automobile, du motocycle et du cycle – Organisme Technique Central (Utac-OTC).

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), interministériel depuis 1993 et placé auprès de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière, assure au titre de ses missions statistiques la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion au plan national ou international des données statistiques françaises se rapportant à la sécurité routière. Par ailleurs, l'ONISR pilote le programme d'études et recherches financé par la Délégation à la sécurité routière : il oriente ainsi la recherche et assure le suivi des études d'accidentologie routière ainsi que l'évaluation des mesures de sécurité routière prises ou envisagées. Il veille à la valorisation des résultats. Chaque année, la publication du bilan de l'accidentalité en France est un moment fort de son activité. Le bilan s'adresse à un large public, spécialistes compris.

Ce bilan annuel, produit avec l'appui du Cerema, a pour but de faire connaître l'accidentalité, en comprendre les composantes et mettre en évidence les enjeux majeurs de la sécurité routière. Les évolutions observées en 2024 sont comparées à celles de 2023 et 2019, année de référence pour la décennie 2020-2030.

La présente édition, les méthodologies mises en œuvre par l'observatoire, certains rapports d'études et recherches mentionnées, ainsi que les tableaux extraits du fichier national, notamment relatifs aux indicateurs labellisés par l'Autorité de la Statistique Publique, peuvent être consultés et téléchargés en ligne sur les pages web de l'observatoire :

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>

