

La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité de
l'année **2025**

Résultats provisoires au 30 janvier 2026



**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.

Des séries statistiques produites par l'ONISR et relatifs aux accidents de la route enregistrés par les forces de l'ordre sont labellisées par l'Autorité de la statistique publique depuis le 13 novembre 2025 (*JO du 19 novembre 2025*). Les tableaux correspondants sont repérés par le logo  et sont en annexe de ce document.

Des séries de nombres annuels estimés de personnes blessées dans un accident de la route, dont des séries de blessés graves selon l'échelle MAIS3+, produites par l'ONISR d'après la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône) sont reconnues d'intérêt général depuis le 13 novembre 2025 (*JO du 19 novembre 2025*). Les tableaux correspondants sont repérés par le logo  et sont en annexe de ce document.

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.

Coordination rédactionnelle : Ornella Malagutti, Manuelle Salathé - ONISR

Producteurs et Rédacteurs : Arnaud Guénivet, Vincent Janes, Ornella Malagutti, Isabelle Moina-Obeka - ONISR

Relecteurs : Emilie Hureaux, Ornella Malagutti, Manuelle Salathé - ONISR

Services partenaires pour la création et la consolidation de la base de données des accidents de la route : Direction générale de la gendarmerie nationale, Direction générale de la police nationale, Observatoires départementaux et régionaux de l'État, Observatoires des gestionnaires de voirie et le Cerema

Visuels titres chapitres : CEREMA et ONISR

Chiffres clés de la sécurité routière pour l'année 2025

données provisoires

France métropolitaine

3 260 tués

+ 67 tués
par rapport à 2024

244 000
blessés estimés
+ 3 %

501 tués



+ 45 tués

234 tués



+ 10 tués

80 tués



+ 35 tués

691 tués



- 29 tués

1 563 tués



+ 45 tués

Par milieu routier



1 016 tués **- 14 tués**
en agglo



1 981 tués **+ 57 tués**
hors agglo
61% des tués



263 tués **+ 24 tués**
autoroute

2 526 **hommes** tués
+ 61 tués
77% des tués

734 **femmes** tuées
+ 6 tués

0-13 ans
58 tués **+ 12 tués**

18-24 ans
523 tués **- 6 tués**

65-74 ans
382 tués **+ 17 tués**

14-17 ans
135 tués **+ 41 tués**

25-34 ans
474 tués **+ 33 tués**

75 ans +
534 tués **- 1 tué**

Dans les Outre-mer

253 tués

+ 14 tués
par rapport à 2024

4 230
blessés BAAC
- 2 %

43 tués



- 2 tués

14 tués



+ 5 tués

93 tués



+ 10 tués

91 tués



+ 5 tués

207 **hommes** tués, **82 %**
46 **femmes** tuées, **18 %**

Dans les DROM : 179 tués
+ 19 tués

+ 15 tués de 0-35 ans
+ 11 tués en 2RM



Dans les COM-NC : 74 tués
- 5 tués

+ 6 tués de 35-44 ans
- 5 tués à pied



Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025 arrêtées au 19/01/2026.

Sources de données et méthodologie

Le Fichier BAAC¹

Les bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation routière (BAAC) enregistrés par les forces de l'ordre (FO) intègrent les accidents corporels tels que définis dans l'arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques.

L'ONISR, en charge de l'administration et de la diffusion des statistiques d'accidentalité aux termes du décret du 15 mai 1975 relatif au CISR, a de longue date précisé les modalités de prise en compte des accidents.

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre (GN, SP, PP, CRS) fait l'objet d'une fiche BAAC. Cette fiche est saisie au niveau local à partir de leur outil respectif entre 0 et 3 jours après la date de l'accident.

Les premières informations relatives au BAAC enregistrées par les forces de l'ordre sont considérées dans le système d'information de l'ONISR (TRAxY) comme un pré-BAAC (BAAC en cours de saisie).

Remontées rapides des préfectures

En parallèle de l'alimentation des fiches BAAC, les FO fournissent aux préfectures, hebdomadairement et mensuellement, le nombre de personnes tuées par type d'usagers, par classe d'âge.

Sont également fournies des informations concernant les auteurs présumés d'accidents mortels (APAM), 45 jours après l'accident : date de l'accident, la tranche horaire, le département, le type de route, la vitesse maximale autorisée, la gravité de blessure de l'APAM, l'âge de l'APAM, le sexe de l'APAM, les causes (3 maximum) de l'accident.

Les APAM constituent une base particulièrement surveillée des accidents mortels, et TRAxY doit contenir autant ou plus d'accidents mortels que cette base. Certains identifiés comme des suicides seront requalifiés dans TRAxY comme accident intentionnel. Cette base permet de faire un suivi de l'exhaustivité des accidents mortels dans TRAxY.

Résultats provisoires de l'accidentalité

Une estimation est faite à partir de l'écart entre les remontées rapides des préfectures et la base TRAxY, en prévoyant une marge d'accidents en cours de traitement et d'accidents requalifiés.

Dans le cadre de ce bilan **les données permettant les estimations et analyses pour l'année 2025 ont été arrêtées au 19/01/2026.**

Estimation des blessés graves²

Les informations concernant les accidents corporels sont transmises par les forces de police et de gendarmerie nationales, qui ne sont pas systématiquement informées lorsque l'accident n'est pas mortel. Par ailleurs, le niveau de détail de la définition du blessé relevé par les forces de l'ordre ne fait pas référence à la gravité des blessures, information requise pour les statistiques à renseigner pour l'UE.

L'Université Gustave Eiffel, en comparant les données du Registre du Rhône et les BAAC, réalise une estimation au niveau national du nombre de blessés afin de donner l'ordre de grandeur de la morbidité routière. Cependant, les données du Registre ne permettent pas de suivre en temps réel les évolutions en termes de nombre de blessés. Une méthode simplifiée basée sur les écarts entre les résultats des estimations de l'Université Gustave Eiffel et les fichiers BAAC a été construite par l'ONISR afin de produire des estimations provisoires concernant les blessés sur les années récentes, en attendant l'estimation plus précise de l'Université Gustave Eiffel.

Le sous-enregistrement des blessés diffère fortement selon le type de l'accident, le milieu routier et les forces de l'ordre : police nationale ou gendarmerie nationale. Il est par exemple très élevé pour les accidents de cyclistes hors agglomération sans autre tiers impliqué et assez faible pour les accidents graves impliquant deux véhicules motorisés en milieu urbain.

Du fait de la coexistence des deux sources de données dans le département du Rhône (BAAC et Registre) et grâce à une méthode de capture-recapture, l'Université Gustave Eiffel peut faire une estimation nationale du nombre de blessés. La dernière estimation s'arrête provisoirement à 2016. En comparant les résultats sur 2012-2016 déclinés selon les modes de déplacement, gravité, force de l'ordre et âge de l'utilisateur avec les résultats des BAAC sur la même période, on obtient des ratios entre les blessés BAAC et l'estimation de l'Université Gustave Eiffel des MAIS1-2 et MAIS3+.

À l'aide de ces ratios calculés sur 2012-2016, on peut multiplier les nombres de blessés BAAC pour chaque année de 2017 à l'année en cours et obtenir une estimation du nombre de blessés déclinée selon le mode, l'âge, la gravité et les forces de l'ordre. Pour les EDPm, peu utilisés avant 2018, l'Université Gustave Eiffel a identifié sur 2019 des niveaux de sous-enregistrement comparables aux vélos.

En dernière étape, on redistribue les blessés estimés selon le genre grâce à la répartition de l'estimation Registre, et selon le milieu sur la base des répartitions observées dans les BAAC.

¹ <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/outils-statistiques>

² <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches/victimes/blessures/methode-de-redressement-du-nombre-de-blesses-de-la-route>

Sommaire

Mentions	2
Chiffres clés	3
Sources de données et méthodologie	4

Panorama 6

Synthèse du bilan provisoire 2025 de l'accidentalité routière	8
Bilan en France métropolitaine.....	10
Les réseaux routiers	11
L'âge et le sexe	12
Les modes de déplacement	14
Matrice de collision selon le mode de déplacement et les réseaux routiers ..	15
Pour chaque mode de déplacement	16
Bilan Outre-mer.....	18
Dans les départements et régions d'outre-mer	20
Dans les autres outre-mer	21

Annexes 22

Cartes régionales d'évolution de la mortalité.....	24
Évolution mensuelle de la mortalité et des blessés estimés	25
Les séries statistiques de la mortalité issues du BAAC	26
En France métropolitaine	26
Dans les départements et régions d'outre-mer (DROM)	27
Dans les autres Outre-mer (COM-NC)	28
Dans l'ensemble des Outre-mer	29
Les séries statistiques des blessés	30
Les blessés estimés en France métropolitaine	30
Selon le réseau routier.....	30
Selon l'âge et le sexe	31
Selon le mode de déplacement.....	32
Les blessés du BAAC dans les Outre-mer	33
Glossaire et sigles.....	34





Panorama

Synthèse du bilan provisoire 2025 de l'accidentalité routière

8

Bilan en France métropolitaine

10

Bilan Outre-mer

18

Synthèse du bilan provisoire 2025 de l'accidentalité routière

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière publie chaque année **fin janvier** les résultats provisoires des principaux indicateurs d'accidentalité routière de l'année qui vient de s'écouler, et **fin mai** les résultats définitifs. Les indicateurs de mortalité présentés ci-dessous sont estimés d'après le fichier national des **accidents de la route enregistrés par les forces de l'ordre (dit fichier BAAC)**, en cours de consolidation, et sont labellisés par l'Autorité de la Statistique Publique pour la France métropolitaine et les départements et régions d'Outre-mer.

En 2025 (résultats provisoires), 3 513 personnes sont décédées sur les routes de **France métropolitaine ou d'outre-mer**. Ce bilan est en hausse de + 2 % par rapport à 2024, et stable par rapport à 2019, année référence sur la décennie 2020-2030.

En France métropolitaine, 3 260 personnes sont décédées sur les routes (2 526 hommes et 734 femmes) soit 67 tués de plus qu'en 2024 (+ 2,1 %). Le nombre total de blessés est estimé à 244 000, en hausse de + 3,4 % **par rapport à 2024**, le nombre de blessés graves estimés est également en hausse (près de 16 600 blessés graves, soit + 4,0 %). **Par rapport à 2019**, la tendance de la mortalité est stable + 0,5 % et à la hausse pour les blessés estimés + 1,9 % (dont + 2,0 % de blessés graves estimés). Si 77 % des tués et 75 % des blessés graves sont des **hommes**, **84 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes**.

Selon l'âge

Les jeunes adultes de **18-24 ans** restent ceux les plus à risque d'être tués ou blessés gravement sur les routes (2 fois plus que la moyenne). **En 2025**, 523 jeunes adultes sont décédés (- 6 tués **par rapport à 2024**) et 2 800 ont été blessés gravement (+ 1 %).

Les seniors âgés de **75 ans ou plus** sont ensuite les plus à risque d'être tués (1 fois et demi par rapport à la moyenne), avec 534 tués de 75 ans ou plus (- 1 tué). En 2025, on estime à 1 300 le nombre de blessés graves (+ 10 %).

Les adultes de **25-34 ans** restent en sur-risque de décéder (474 tués, soit 33 tués de plus), et encore plus d'être blessés gravement (2 500 blessés graves, + 3 %).

Le nombre de décès d'enfants de **0-13 ans** (58 tués, soit 12 de plus) et d'adolescents de **14-17 ans** (135 tués, soit 41 de plus) augmente cette année. Les 14-17 ans voient leur risque d'être tués sur les routes augmenter et se rapprocher de la moyenne. De plus, ils ont 2 fois plus de risque que la moyenne d'être blessés graves (1 600 blessés graves, + 4 %).

Presque **8 tués sur 10 sont de sexe masculin**. Chez les 0-13 ans, on compte presque autant de filles tuées que de garçons. Mais entre 14 et 17 ans, 9 tués sur 10 sont des garçons. Entre 18 et 44 ans, les hommes sont encore plus de 8 tués sur 10. Et ils représentent encore plus de 6 tués sur 10 âgés de 75 ans ou plus.

Selon le mode de déplacement

Les **modes** doux (piétons, cyclistes, EDPm) représentent 25 % de la mortalité et 35 % des blessés graves ; le deux-roues motorisé 21 % de la mortalité et 31 % des blessés graves, et le véhicule de tourisme 48 % de la mortalité mais 30 % des blessés graves.

Sur les 3 260 personnes décédées **en 2025** :

- 501 étaient des piétons (+ 45 tués **par rapport à 2024**). 6 tués sur 10 sont des hommes.
- 234 étaient sur un vélo (+ 10 tués). 9 tués sur 10 sont des hommes.
- 80 utilisaient un engin de déplacement personnel motorisé (EDPm) (+ 35 tués). 9 tués sur 10 sont des hommes.
- 691 se déplaçaient en deux-roues motorisé (2RM) (- 29 tués). 9 tués sur 10 sont des hommes.
- 1 563 étaient dans un véhicule de tourisme (+ 45 tués). 7 tués sur 10 sont des hommes. Plus de la moitié des passagers tués sont des hommes.

Parmi les 16 600 blessés graves, 1 900 étaient piétons (- 2 %), 2 800 cyclistes (+ 8 %), 1 100 utilisateurs d'EDPm (+ 33 %), 5 000 occupants de véhicule de tourisme (+ 4 %), 5 100 en 2RM (+ 1 %).

Selon les milieux routiers

En 2025, les routes hors agglomération enregistrent 61 % des décès (1 981 tués, soit 57 tués de plus qu'en 2024) et 49 % des blessés graves (8 100, + 7 %).

31 % des décès interviennent sur les voies en agglomération (1 016 tués, soit 14 tués de moins) et 45 % des blessés graves (7 400, + 2 %).

263 personnes sont décédées sur autoroute (24 tués de plus), 1 100 ont été blessées gravement (+ 2 %).

253 personnes sont décédées sur les routes **outre-mer** en 2025, soit 14 tués de plus par rapport à 2024 (+ 6 %) mais un nombre équivalent à celui de 2019.

- 179 personnes sont décédées dans les départements et régions d'outre-mer : + 19 tués par rapport à 2024 (+ 12 %) et + 17 tués par rapport à 2019 (+ 10 %) ;
- 74 dans les collectivités d'outre-mer ou en Nouvelle Calédonie : - 5 tués par rapport à 2024 (- 6 %) et - 18 tués par rapport à 2019 (- 20 %).

4 230 blessés ont été enregistrés par les forces de l'ordre, en baisse de - 2 % par rapport à 2024 mais en hausse de + 15 % par rapport à 2019.

Avec 93 tués (+ 10 tués), les usagers de **deux-roues motorisés** représentent une part importante de la mortalité routière outre-mer, presque équivalente à la mortalité en **véhicule de tourisme** (91 tués en 2025, soit + 5 tués). Les équipements de protection (casque à moto, ceinture en véhicule de tourisme) sont beaucoup moins utilisés qu'en France métropolitaine.

43 **piétons** (- 2 tués) et 14 **cyclistes** (+ 5 tués) sont décédés dans les Outre-Mer en 2025.

La mortalité routière des **jeunes adultes de 25-44 ans** est en hausse : 101 tués en 2024 contre 88 tués en 2024

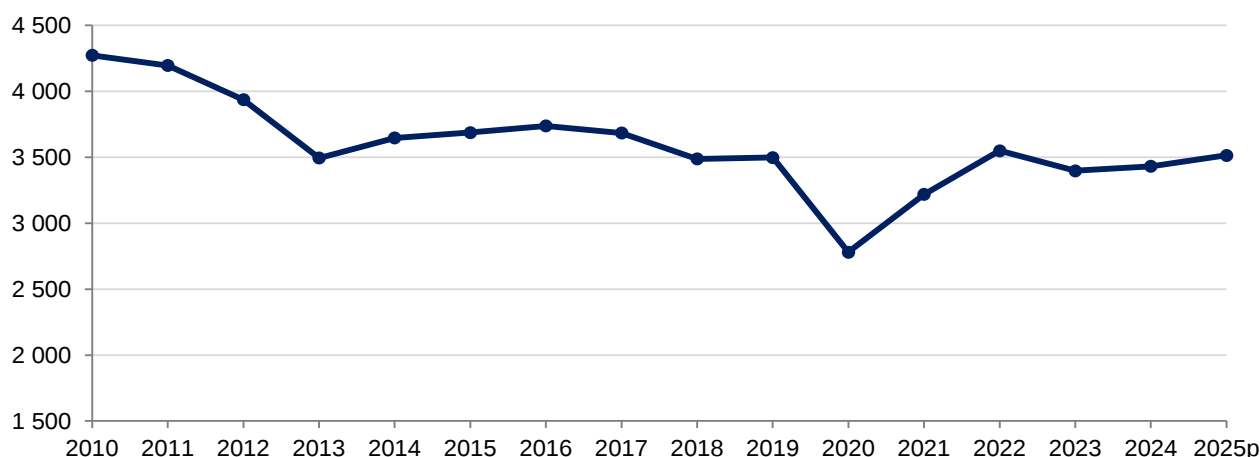
La mortalité des **seniors de 65 ans et plus** est en baisse par rapport à 2024 (27 tués, soit 5 de moins).

Si 82 % des tués sont des **hommes**, **91 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes**.

3 513 personnes sont décédées en 2025 sur les routes de France métropolitaine ou d'outre-mer (estimation ONISR d'après l'export de données au 19/01/2026).

Ce bilan est en hausse (+ 2,4 %) par rapport à 2024, mais stable par rapport à 2019, année référence¹ sur la décennie 2020-2030.

Evolution de la mortalité routière annuelle
en France métropolitaine et outre-mer



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine et Outre-Mer

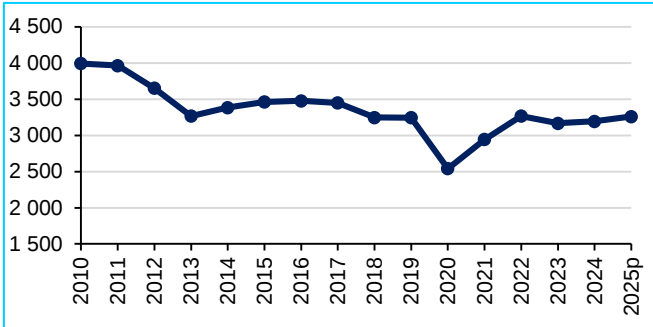
Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine

En 2025, 3 260 personnes sont décédées en France métropolitaine en 2025 (résultats provisoire). Les résultats définitifs seront publiés fin mai 2026.

	2019	2024	2025p	Evolution	
				2025-2019	2025-2024
Accidents corporels (BAAC)	56 016	51 058	51 688	-7,7%	+1,2%
Blessés estimés	239 045	235 610	243 673	+1,9%	+3,4%
dont Blessés graves	16 248	15 924	16 565	+2,0%	+4,0%
Tués	3 244	3 193	3 260	+0,5%	+2,1%

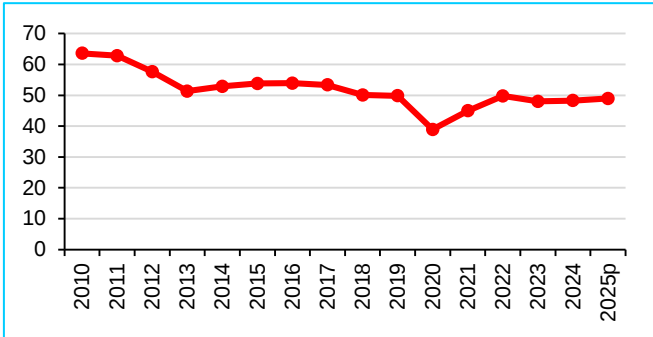
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Évolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine depuis 2010



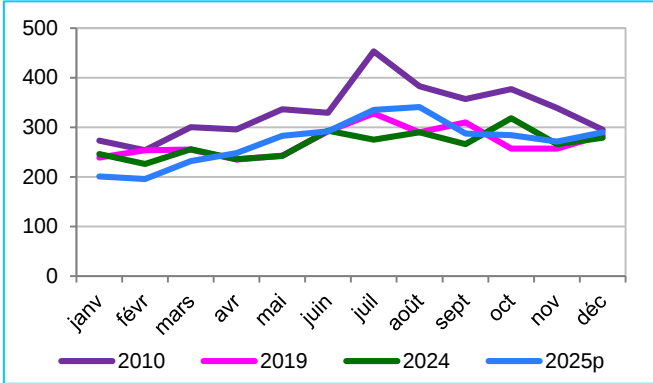
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Évolution du nombre de tués annuel par million d'habitants en France métropolitaine depuis 2010



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Évolution mensuelle de la mortalité en France métropolitaine, en 2010, 2019, 2024 et 2025p



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Une accidentalité en hausse

En 2025, **3 260 tués** sont estimés par l'ONISR, soit une tendance à la **hausse de + 2,1 %** par rapport à 2024 (**+ 67 tués**) et stable par rapport à 2019.

D'après la méthode d'estimation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône) appliquée aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre en 2025, **244 000 personnes ont été blessées** en 2025 sur les routes de France métropolitaine, **dont 16 600 gravement**. L'évolution du nombre de blessés toutes gravités est en hausse par rapport à 2024 (+ 3,4 %) ; la hausse des blessés graves par rapport à 2024 est plus importante que celles des blessés (+ 4,0 %).

La mortalité rapportée à la population

Pour comprendre la véritable évolution du risque, il est utile de regarder le nombre de tués par million d'habitants. En 2025, il est de 49 tués/Mhab., soit un ratio équivalent à celui de 2024 (48 tués/Mhab.) et à celui de 2019 (50 tués/Mhab.).

Les tranches d'âges les plus touchées sont :

- les jeunes de 18-24 ans (95 tués par million),
- les seniors de 75 ans ou plus (73 tués par million),
- les 25-34 ans (61 tués par million),
- les 65-74 ans (51 tués par million).

La France se place désormais à un niveau légèrement au-dessus de la moyenne européenne (45 tués/Mhab en 2024 pour l'UE des 27 pays).

Selon la saisonnalité

En 2025, la moyenne mensuelle de la mortalité routière s'élève à 272 décès. Cette mortalité évolue au fil de l'année 2025 en étant la plus faible en début d'année : autour de 219 décès mensuels **de janvier à avril**, puis à **298 en moyenne entre mai et décembre**. Le mois d'août a été le mois au nombre de tués le plus élevé (341 tués) et le mois de février, le moins élevé (196 tués).

Chaque semaine, 61 personnes en moyenne ont perdu la vie, avec de fortes variations : de 36 décès (semaine du 20 octobre 2025) à 91 décès (semaine du 7 juillet 2025).

Selon les régions

En 2025, dans **7 régions** la mortalité est **stable ou en hausse**, il s'agit des régions Occitanie, Pays de la Loire, Hauts-de-France, Bretagne, Bourgogne-Franche-Comté, Grand Est et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Elles cumulent près de 1 900 tués, soit une hausse de plus de 120 tués par rapport à 2024.

Dans les 6 autres régions métropolitaines, la mortalité cumulée est d'environ 1 400 tués, soit une baisse d'environ 60 tués par rapport à 2024.

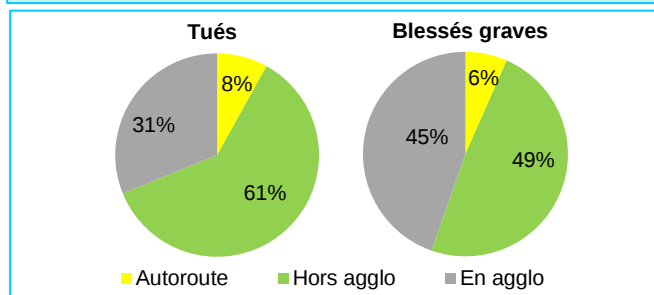
Les réseaux routiers

Parmi les 3 260 personnes décédées sur les routes en 2025, les routes hors agglomération enregistrent 61 % des décès (près de 2 000 tués) et 49 % des blessés graves.

		2019	2024	2025p	Evolution	
					2025-2019	2025-2024
Tués	Autoroute	263	239	263	+0,0%	+10,0%
	Hors agglo	1 944	1 924	1 981	+1,9%	+3,0%
	En agglo	1 037	1 030	1 016	-2,0%	-1,4%
	Total	3 244	3 193	3 260	+0,5%	+2,1%
Blessés graves estimés	Autoroute	1 144	1 074	1 092	-4,5%	+1,7%
	Hors agglo	7 545	7 578	8 079	+7,1%	+6,6%
	En agglo	7 558	7 272	7 394	-2,2%	+1,7%
	Total	16 248	15 924	16 565	+2,0%	+4,0%

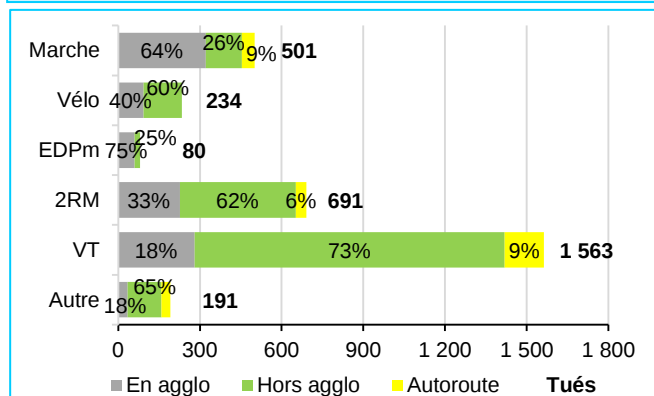
Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Répartition des tués et des blessés graves selon le milieu routier en France métropolitaine en 2025p



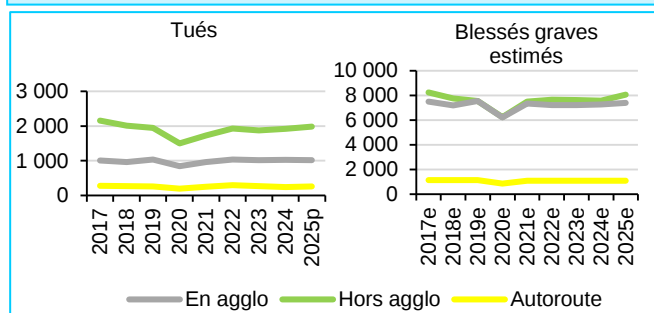
Sources : ONISR données provisoires 2025

Répartition des tués selon le milieu routier et le mode de déplacement en France métropolitaine en 2025p



Sources : ONISR données provisoires 2025

Évolution du nombre de tués et de blessés graves en France métropolitaine depuis 2010 et 2017



Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Une mortalité hors agglomération

Hors agglomération, 1 981 personnes sont décédées (+ 57 tués par rapport à 2024 soit + 3 %) et 8 100 ont été blessées gravement (+ 7 % par rapport à 2024). La hausse de la mortalité est portée par la hausse des tués à pied (+ 38 tués, soit + 41 %), des tués en véhicule de tourisme (VT) (+ 31 tués, soit + 3 %), et celle des tués à vélo (+ 25 tués, soit + 22 %), avec une baisse du nombre de tués en deux-roues motorisé (2RM) (- 14 tués, soit - 3 %).

En agglomération, 1 016 personnes sont décédées (- 14 tués par rapport à 2024 soit - 1 %), 7 400 ont été blessées gravement (+ 2 % par rapport à 2024). La baisse de la mortalité concerne principalement les tués à vélo (- 15 tués) et les tués en VT (- 10 tués). Cette baisse est ralentie par la hausse des tués en EDPm (+ 29 tués).

Sur autoroute, 263 personnes sont décédées (+ 24 tués par rapport à 2024, soit + 10 %), 1 100 ont été blessées gravement (+ 2 % par rapport à 2024). La hausse concerne principalement les tués en VT (+ 24 tués) et ceux à pied (+ 6 tués) alors que le nombre de tués en 2RM diminue (- 10 tués).

Une mortalité semblable à celle de 2019

La tendance de la mortalité est stable entre 2019 et 2025, mais on constate des divergences sur chaque type de réseau routier.

Hausse de la mortalité sur les routes **hors agglomération** (+ 2 %, soit + 37 tués). Cette hausse concerne les tués à vélo (+ 50 %, soit + 47 tués), à pied (+ 35 %, soit + 34 tués) et en EDPm (+ 19 tués). Elle est compensée par la baisse des tués en VT (- 6 %, soit - 67 tués).

Baisse de la mortalité **en agglomération** (- 2 %, soit - 21 tués) ; cela concerne principalement les tués en 2RM (- 61 tués) et les tués à pied (- 16 tués), alors que le nombre de tués en EDPm (+ 51 tués), en VT (+ 5 tués) et à vélo (+ 4 tués) augmente.

Stabilité de la mortalité sur **autoroute**, seule la mortalité des occupants de VT (+ 3 tués) et des usagers en 2RM (+ 3 tués) augmente. La mortalité des piétons est stable.

Évolution des blessés graves

En 2025, on estime que 16 600 personnes ont été blessées gravement, soit une hausse de + 2 % par rapport à 2019. Cette hausse s'observe sur les routes hors agglomération (+ 7 %) mais pas en agglomération (- 2 %) et sur autoroute (- 5 %).

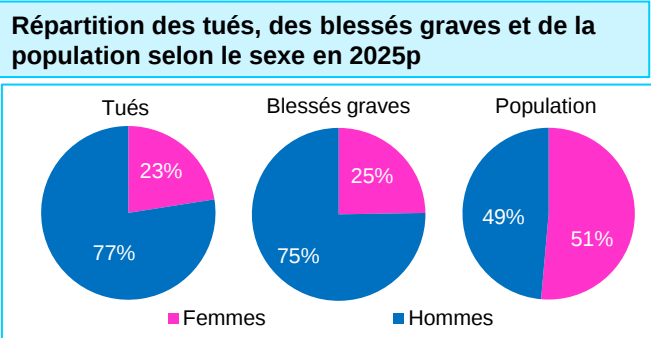
Les routes hors agglomération représentent désormais 49 % des blessés graves, contre 46 % en 2019. La part des autoroutes reste stable avec 7 % et celle des voies en agglomération diminue, passant de 47 % en 2019 à 45 % en 2025.

L'âge et le sexe

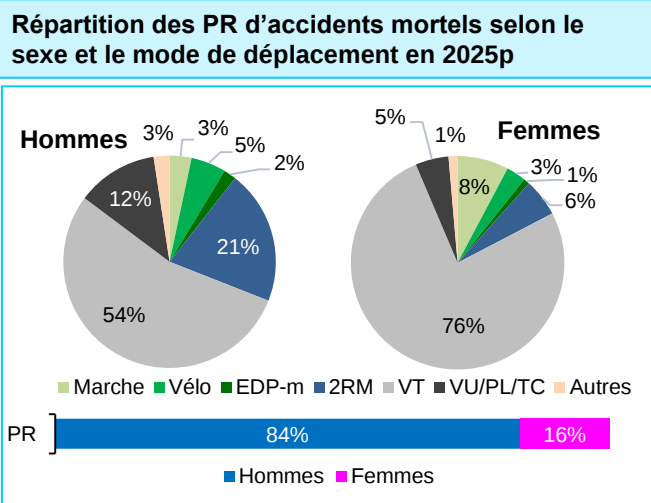
En 2025, sur les 3 260 personnes décédées sur les routes, 2 526 étaient des hommes (+ 61 tués par rapport à 2024) et 734 des femmes (+ 6 tuées).

		2019	2024	2025p	Evolution	
Tués	homme	2 509	2 465	2 526	0,7%	2,5%
	femme	735	728	734	-0,1%	0,8%
Blessés graves estimés	homme	12 097	11 960	12 466	3,1%	4,2%
	femme	4 151	3 964	4 098	-1,3%	3,4%

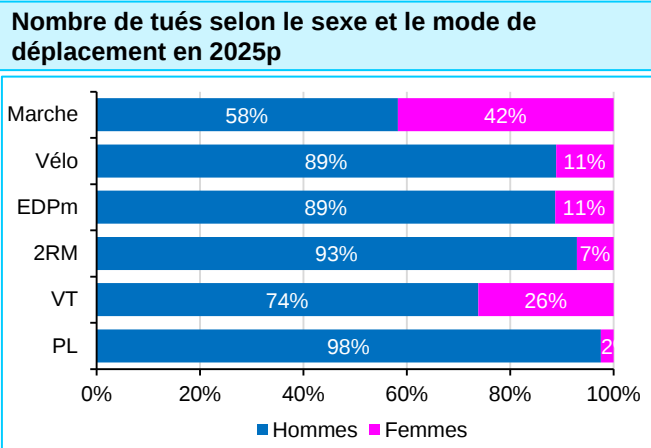
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025



Source : ONISR données provisoires 2025
Insee - Population 2025 estimée au 1er janvier.



Source : ONISR données provisoires 2025



Source : ONISR données provisoires 2025

Les hommes sont à la fois victimes et responsables

En 2025, parmi les 3 260 personnes décédées sur les routes, 2 526 étaient des hommes (+ 61 tués par rapport à 2024) et 734 des femmes (+ 6 tuées). La part des hommes blessés graves est de 75 % en 2025 comme en 2024 mais plus qu'en 2019 (74 %).

Ainsi la part des **hommes** dans la mortalité routière reste **prépondérante** (77 % comme en 2024 et en 2019).

84 % des présumés responsables (PR) d'accidents mortels sont des hommes. Un homme présumé responsable sur 3 survit à l'accident mortel qu'il a causé.

Les personnes décédées selon l'âge

En 2025, 58 enfants de **0-13 ans** sont décédés, soit une hausse de + 12 tués par rapport à 2024 et une baisse de - 3 tués par rapport à 2019.

135 adolescents de **14-17 ans** sont décédés, soit une hausse de + 41 tués par rapport à 2024 et de + 43 tués par rapport à 2019.

523 jeunes adultes de **18-24 ans** sont décédés, soit un résultat en baisse par rapport à 2024 (- 6 tués) et par rapport à 2019 (- 26 tués) ; le nombre de tués de **18-24 ans** pour un million de jeunes de cet âge reste très élevé, avec 95 tués par million d'habitants.

474 décès sont estimés chez les **25-34 ans**, un résultat en hausse par rapport à 2024 (+ 33 tués) et 2019 (- 42 tués).

358 décès sont estimés chez les **35-44 ans**, un bilan en forte baisse par rapport à 2024 (- 42 tués) et 2019 (- 25 tués).

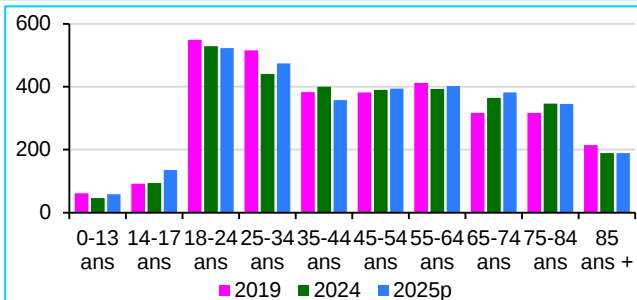
Chez les **45-64 ans**, avec 796 tués estimés, la mortalité est en hausse en 2025 par rapport à 2024 (+ 13 tués) et stable par rapport à 2019 (+ 2 tués).

382 personnes âgées de **65-74 ans** sont décédées, une évolution en hausse par rapport à 2024 (+ 17 tués), et en forte hausse par rapport à 2019 (+ 65 tués).

On estime que 534 personnes âgées de **75 ans ou plus** sont décédées, un résultat pour l'instant stable par rapport à 2024 (+ 1 tué) et par rapport à 2019 (+2 tués). Mais cette stabilité masque une augmentation de + 28 tués chez les 75-84 ans et une baisse d'autant chez les 85 ans ou plus par rapport à 2019.

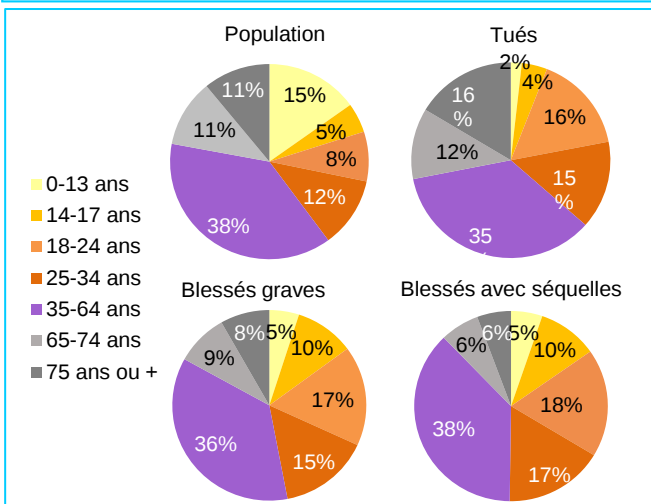
Ainsi, compte-tenu de l'augmentation de la population senior, les variations qui apparaissaient souvent en hausse sont relativisées à la baisse ou en stabilité. Les jeunes et adolescents de moins de 18 ans présentent désormais les taux de mortalité les plus faibles. Les progrès les plus forts concernant les décès ont été réalisés chez les 0-13 ans (baisse de - 48 % depuis 2010).

Nombre de tués par classe d'âge en 2019, 2024 et 2025 (provisoire)



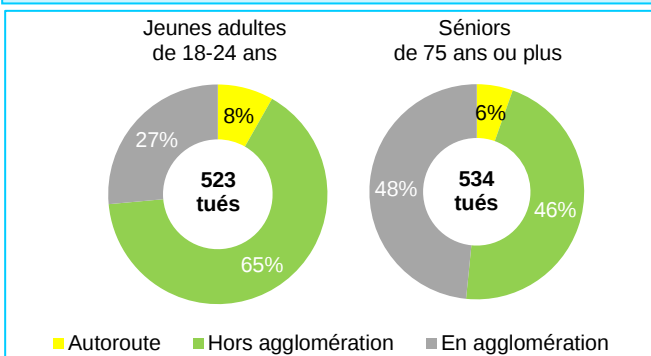
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Répartition par classe d'âge de la population et des victimes de l'accidentalité routière en 2025p



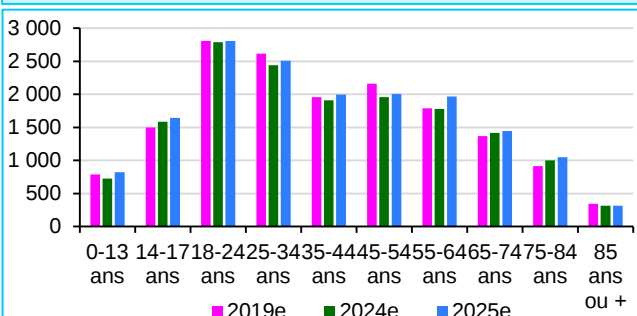
Source : ONISR données provisoires 2025
Insee - Population par tranche d'âge 2025 estimée au 1er janvier.

Nombre de jeunes adultes et de seniors tués selon le milieu routier en 2025p



Source : ONISR données provisoires 2025

Nombre de blessés graves estimés par classe d'âge en 2019, 2024 et 2025 (provisoire)



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Les tués rapportés à la population

Pour comprendre la véritable évolution du risque pour chaque classe d'âge, il est utile de regarder le nombre de tués par million d'habitants de chaque classe d'âge.

En 2025, **49 personnes sont décédées par million d'habitants** en France métropolitaine. Les taux les plus forts, indiquant les classes d'âge les plus à risque de décéder sur les routes, sont :

- 95 tués par million d'habitants pour les jeunes de 18-24 ans ;
- 81 tués par million pour les seniors de 85 ans ou plus ;
- 70 tués par million pour les seniors de 75-84 ans ;
- 61 tués par million pour les 25-34 ans.

Les blessés graves

En 2025, on estime que 2 800 jeunes de **18-24 ans** (+ 1 % par rapport à 2024) et 2 500 adultes de **25-34 ans** (+ 3 % par rapport à 2024) se sont **blessés gravement**.

Le nombre de blessés graves chez les adolescents de **14-17 ans** est de 1 600 (+ 4 % par rapport à 2024).

Chez les seniors, le nombre de blessés graves est estimé à 1 400 chez les **65-74 ans** (+ 2 % par rapport à 2024) et 1 400 chez les **75 ans et plus** (+ 3 % par rapport à 2024).

Par rapport à 2019, le nombre de **blessés graves** estimés augmente en 2025, plus fortement chez les **75-84 ans** (+ 15 %), les **55-64 ans** (+ 10 %), les **14-17 ans** (+ 10 %) et les **65-74 ans** (+ 6 %).

En revanche le nombre de blessés graves estimés diminue chez les **85 ans ou plus** (- 9 %), les **45-54 ans** (- 7 %) et les **25-34 ans** (- 4 %).

Les blessés graves rapportés à la population

L'indicateur **des blessés graves estimés rapporté à la population** s'était établi en 2019 à 250 blessés graves par million d'habitants. En 2025, l'indicateur baisse à **249 blessés graves estimés par million d'habitants**.

Les taux les plus élevés, indiquant les classes d'âge les plus à risque d'être blessées gravement lors de leurs déplacements sont les moins de 35 ans. **Les 18-24 ans et 14-17 ans ont 2 fois plus de risque que la moyenne d'être blessés gravement** :

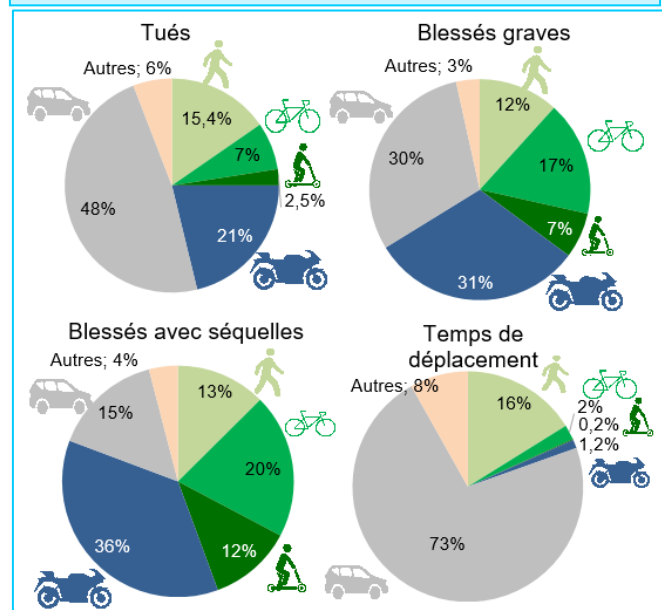
- 513 blessés graves estimés par million d'habitants pour les jeunes de **18-24 ans** ;
- 504 blessés graves estimés par million pour les adolescents de **14-17 ans**.

Les **25-34 ans ont 1,3 fois plus de risque** que la moyenne, avec 324 blessés graves estimés par million de personnes âgées de **25-34 ans**.

Les modes de déplacement

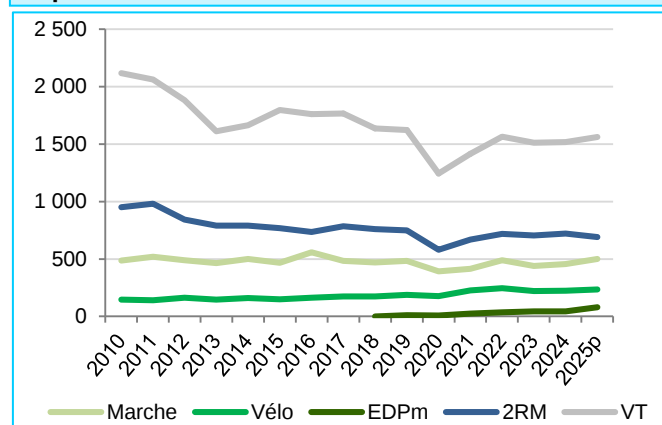
En 2025, les occupants de véhicule de tourisme représentent 48 % des décès sur la route ; la part des usagers vulnérables atteint 46 %.

Répartition par mode de déplacement en 2025p



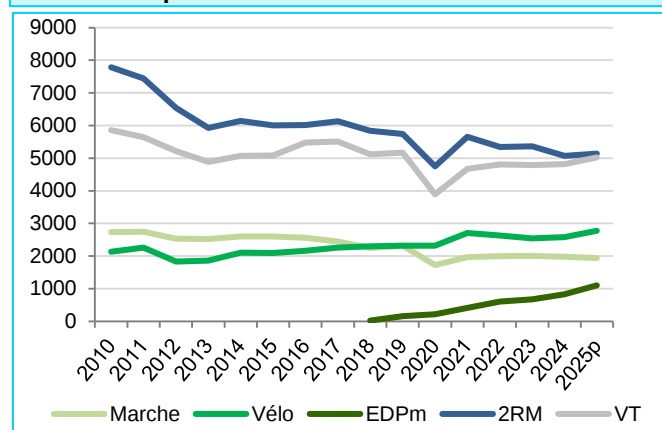
Sources : ONISR données provisoires 2025
SDES, Enquête Mobilité des Personnes 2019

Évolution des usagers tués selon le mode de déplacement



Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Évolution des usagers blessés graves selon le mode de déplacement



Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Un sur-risque des usagers vulnérables

Depuis la pandémie, la part des usagers vulnérables, c'est-à-dire non carrossés (piétons, cyclistes, utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisé, usagers de deux-roues motorisés) parmi les personnes tuées ou blessées gravement s'est renforcée.

Les occupants de véhicule de tourisme (VT) représentent désormais moins de la moitié des personnes tuées (48 %).

La part des usagers de deux-roues motorisés (2RM) diminue : ces derniers représentent 21 % des personnes tuées, 31 % des blessés graves et 36 % des blessés qui garderont des séquelles 1 an après l'accident, pour moins de 2 % du trafic motorisé.

La part des cyclistes et utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisé (EDPm) augmente : ils représentent 9 % de la mortalité, 24 % des blessés graves et 32 % des blessés qui garderont des séquelles 1 an après l'accident, pour 2 % des temps de déplacement.

Mortalité en hausse

En 2025, il est estimé que 1 563 occupants de véhicule de tourisme (VT) sont décédés, 691 usagers de deux-roues motorisés (2RM), 501 piétons, 234 cyclistes, 80 utilisateurs d'EDPm.

La hausse par rapport à 2024 concerne les occupants de véhicule de tourisme à hauteur de + 45 tués (+ 3 %), les piétons (+ 45 tués, + 10 %); les utilisateurs d'EDPm (+ 35 tués) et les cyclistes (+ 10 tués).

La mortalité des usagers de 2RM est en baisse par rapport à 2024, avec 29 tués en moins (- 4 %).

Par rapport à 2019, on constate une diminution de la mortalité des occupants de véhicule de tourisme à hauteur de - 59 tués (- 4 %), et des usagers de deux-roues motorisé - 58 tués (- 8 %). Cette baisse est compensée par la hausse de la mortalité des utilisateurs d'EDPm (+ 70 tués), cyclistes (+ 47 tués, soit + 25 %) et piétons (+ 18 tués, soit + 4 %).

Des blessés graves en hausse

Le nombre de blessés graves estimés est en hausse de + 4 % en 2025 par rapport à 2024. Cette hausse est liée en grande partie à l'augmentation des blessés graves en EDPm de + 33 % et à vélo de + 8 %, alors que la tendance des blessés graves estimés est à la baisse pour les piétons (- 2 % par rapport à 2024).

Par rapport à 2019, le nombre de blessés graves est en hausse de + 2 %, une hausse principalement liée aux blessés graves en EDPm ou à vélo, dont le nombre augmente de + 20 %.

Matrice de collision

Les matrices de collision présentées ci-dessous indiquent l'antagoniste le plus lourd impliqué dans le décès de l'usager selon son mode de déplacement (**résultats provisoires 2025**).

Les 501 piétons tués sont répartis selon leur antagoniste principal : 300 ont été tués dans un choc contre une VT, 149 contre un véhicule lourd (VU, PL, TC), 16 contre un 2RM, 1 contre EDPm, 1 contre un vélo.

Tués selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident (tous milieux)

Tués	Dans une collision avec							Sans tiers Ø	Total
							Autres		
	0	1	1	16	300	149	34	0	501
	1	7	0	8	75	41	9	93	234
	1	0	1	2	36	8	2	30	80
	3	2	0	10	275	88	23	290	691
	3	0	0	1	386	314	22	837	1563
	0	0	0	0	9	46	1	88	144
Autres	0	0	0	0	8	4	4	31	47
Total	8	10	2	37	1089	650	95	1369	3260

42 % des décès le sont dans des accidents sans tiers impliqué (sans antagoniste) : 40 % des cyclistes, 42 % des 2RM, 54 % des occupants de VT décèdent dans un accident sans antagoniste.

Tués selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en aggro hors autoroute

Tués	Dans une collision avec							Sans tiers Ø	Total
							Autres		
	0	1	1	15	189	97	19	0	322
	1	2	0	3	27	23	4	33	93
	1	0	0	2	25	5	2	25	60
	2	2	0	4	78	19	4	117	226
	3	0	0	0	43	23	2	210	281
	0	0	0	0	2	4	0	17	23
Autres	0	0	0	0	3	1	2	5	11
Total	7	5	1	24	367	172	33	407	1016

Tués selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident hors aggro hors autoroute

Tués	Dans une collision avec							Sans tiers Ø	Total
							Autres		
	0	0	0	1	86	35	10	0	132
	0	5	0	5	49	17	5	60	141
	0	0	1	0	11	3	0	5	20
	1	0	0	6	184	64	18	153	426
	0	0	0	1	302	236	19	580	1138
	0	0	0	0	3	29	1	56	89
Autres	0	0	0	0	7	3	2	23	35
Total	1	5	1	13	642	387	55	877	1981

Source : ONISR données provisoires 2025

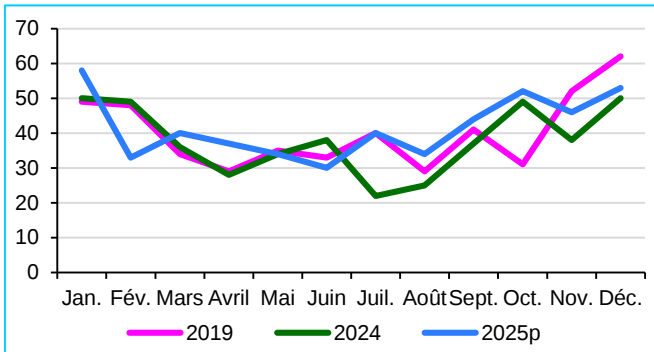
Les modes actifs représentent un quart de la mortalité en 2025, et 35 % des blessés graves.

Évolution de la mortalité des modes actifs

	2019	2024	2025p	Evolution	
				2025-2019	2025-2024
Marche	483	456	501	+3,7%	+9,9%
Vélo	187	224	234	+25,1%	+4,5%
EDPm	10	45	80	-	+77,8%

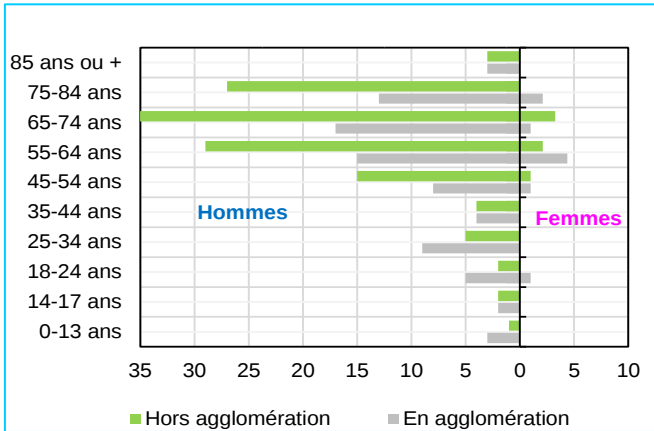
Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Évolution de la mortalité piétonne par mois



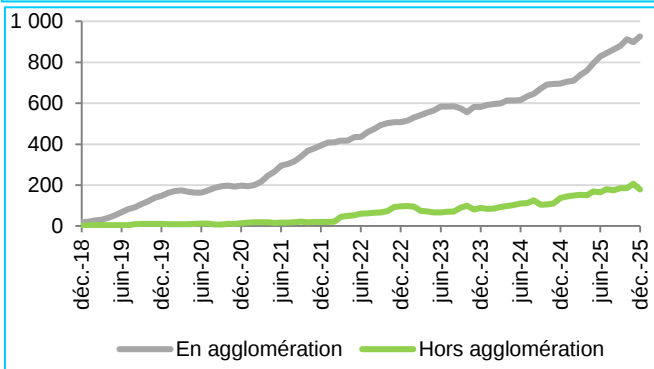
Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Répartition des tués à vélo selon le milieu routier et par sexe en 2025p



Sources : ONISR données provisoires 2025

Évolution du nombre de blessés graves estimés utilisateurs d'EDPm sur 12 mois glissants



Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

La marche

501 piétons (dont 292 hommes) sont décédés en 2025 soit 45 tués de plus qu'en 2024. 1 900 piétons ont été blessés gravement (- 2 % par rapport à 2024). 50 % des piétons tués sont âgés de 65 ans ou plus. Parmi les piétons seniors tués, plus de la moitié sont des femmes.

64 % des piétons tués l'ont été en agglomération, où la mortalité des piétons est stable par rapport à 2024, mais en baisse de - 5 % par rapport à 2019.

26 % des piétons tués l'ont été sur les routes hors agglomération, où la mortalité des piétons est en hausse de + 41 % par rapport à 2024 et de + 35 % par rapport à 2019.

9 % des piétons tués l'ont été sur autoroute, où la mortalité des piétons augmente de + 14 % par rapport à 2024 et retrouve le niveau de 2019.

Le vélo

234 cyclistes (dont 208 hommes) sont décédés en 2025 soit 10 tués de plus qu'en 2024. 2 800 ont été blessés gravement (+ 8 % par rapport à 2024). 50 % des cyclistes tués sont âgés de 65 ans ou plus.

En 2025, l'accidentalité cycliste augmente hors agglomération mais baisse en agglomération par rapport à 2024. Il est intéressant de la rapprocher de l'évolution de la pratique cycliste telle que mesurée par l'association Réseau Vélo & Marche (Plateforme nationale des fréquentations) dans leur bulletin « Fréquentations vélo en France 2025 - Bulletin n°4 – du 27/01/2026 »

En agglomération, le nombre de tués à vélo s'élève en 2025 à 93 tués, soit - 14 % par rapport à 2024. Le nombre de blessés graves estimés augmente de + 1 % alors que la pratique du vélo augmente dans les grands centres urbains (+ 5 %) et dans les communes de densité intermédiaire (+ 5 %) selon Réseau Vélo & Marche.

Hors agglomération, le nombre de tués à vélo s'élève en 2025 à 141 tués, soit une hausse de + 22 % par rapport à 2024. Le nombre de blessés graves estimés augmente de + 18 % hors agglomération. Par ailleurs, on estime que la pratique cycliste en milieu rural a augmenté en 2025 (+ 5 %).

Parmi les 234 tués cyclistes, 43 % sont des hommes de 55 ans ou plus sur routes hors agglomération.

Les EDPm

80 utilisateurs d'EDPm (dont 71 hommes) sont décédés en 2025 soit 35 de plus qu'en 2024. On enregistre 60 tués en agglomération en 2025, soit deux fois plus qu'en 2024. Les 2/3 des tués en EDPm ont entre 18 et 44 ans.

Le nombre estimé de blessés graves en EDPm ne cesse de croître depuis 2019 (1 100 blessés graves en 2025, soit + 33 % par rapport à 2024).

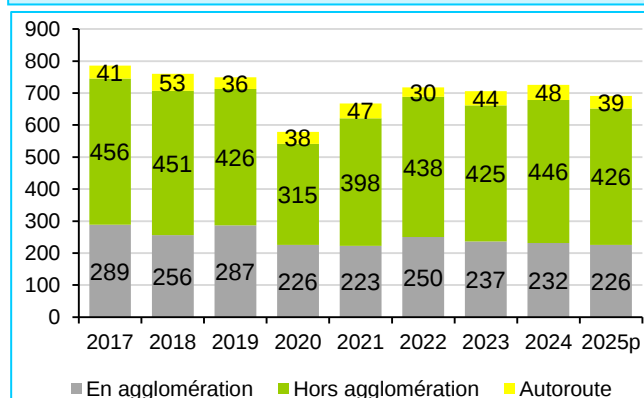
En 2025, le nombre de tués en 2RM a baissé (- 4 %), à l'inverse de ceux tués en VT (+ 3 %) ou ceux tués dans un accident avec un PL (+ 2 %).

Évolution de la mortalité des 2RM, VT et des tués par un PL

	2019	2024	2025p	Evolution	
				2025-2019	2025-2024
Tués en 2RM	749	720	691	-7,7%	-4,0%
Tués en VT	1 622	1 518	1 563	-3,6%	+3,0%
Tués par un PL	389	398	405	+4,1%	+1,8%

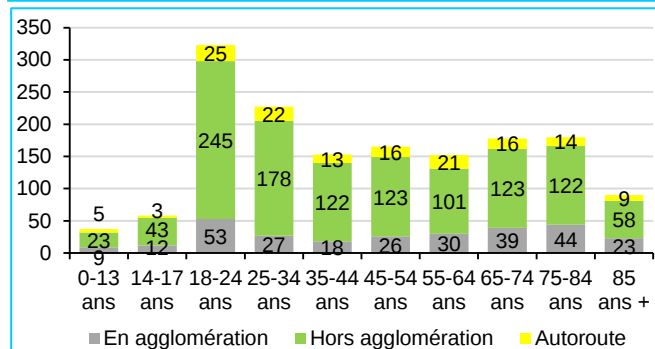
Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Évolution des tués en 2RM selon le milieu routier en 2025p



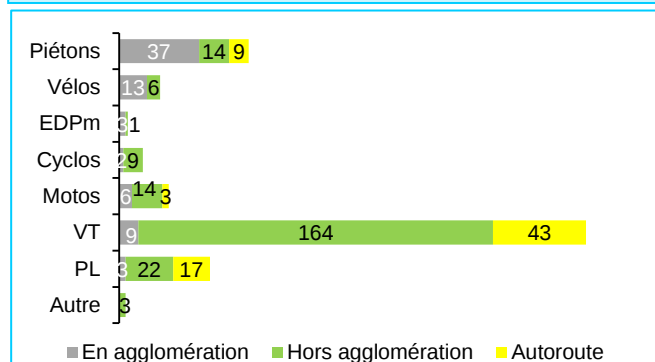
Sources : ONISR données provisoires 2025

Nombre d'occupants de VT tués selon la classe d'âge et le milieu routier en 2025p



Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un PL, selon le milieu routier en 2025p



Sources : ONISR données provisoires 2025

Le deux-roues motorisé

691 usagers de **deux-roues motorisés (2RM)** sont décédés en 2025 (575 motocyclistes et 116 cyclomotoristes) soit 29 tués de moins qu'en 2024. 5 100 ont été blessés gravement (+ 1 %).

En 2025, 93 % des tués en 2RM (642) sont des hommes. Parmi les femmes tuées en 2RM, la quasi-totalité l'étaient en motocyclette et près d'une sur trois était passagère.

Environ 20 % des tués en 2RM ont entre 25 et 34 ans.

La mortalité des usagers de 2RM est plus importante sur les routes hors agglomération (soit 62 % des tués en 2RM) et près d'un tiers ont entre 18 et 34 ans.

En agglomération, parmi les conducteurs de 2RM tués, près de 7 % ne portaient pas de casque.

La mortalité des usagers de 2RM est en retrait de - 8 % par rapport à 2019, notamment du fait de la baisse de la mortalité 2RM en agglomération (- 21 %).

Le véhicule de tourisme

En 2025, 1 563 occupants de **véhicule de tourisme (VT)** sont décédés en 2025 soit 45 tués de plus qu'en 2024, et 5 000 ont été blessés gravement (+ 4 %).

Parmi les 1 563 occupants de véhicules de tourisme tués, les trois quarts sont des hommes.

La mortalité des occupants de VT augmente de + 3 % par rapport à 2024 sur les routes hors agglomération, hors autoroutes, principalement pour les 25-34 ans, les 45-54 ans et les 14-17 ans.

En agglomération, la mortalité diminue (- 10 tués), notamment chez les 25-44 ans et les 55-64 ans. Elle augmente chez les 14-17 ans.

Sur autoroute, le nombre de tués augmente (+ 24 tués), principalement chez les 55-64 ans et les 65-74 ans.

Le poids lourd

En 2025, plus de 400 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un **poids lourd (PL)**. Parmi elles, environ 370 n'étaient pas dans le PL.

42 occupants de PL sont décédés, soit + 19 % par rapport à 2019 et + 40 % par rapport à 2024. 70 % des tués en PL sont âgés de 45 ans ou plus.

Le nombre de tués dans un accident impliquant un PL (en dehors du PL) est en augmentation par rapport à 2019 (+ 3 %) mais en baisse par rapport à 2024 (- 1 %).

Parmi ces personnes tuées dans un accident impliquant un PL, plus de 200 étaient occupants de VT (+ 22 tués par rapport à 2024), 60 étaient des piétons (- 6 tués), 34 étaient des usagers de 2RM (- 5 tués), 19 étaient des cyclistes (- 9 tués) et 4 étaient des utilisateurs d'EDPm.

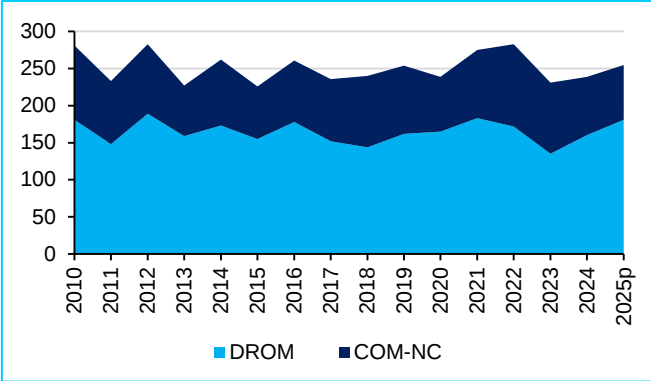
Les Outre-mer

En 2025, 253 personnes ont été tuées sur les routes des outre-mer, soit une tendance à la hausse de + 6 % par rapport à 2024 et stable par rapport à 2019.

	2019	2024	2025p	Evolution	
				2025-2019	2025-2024
Accidents corporels	2 824	3 344	3 258	+15%	-3%
Tués à 30 jours	254	239	253	-0%	+6%
Blessés	3 675	4 300	4 230	+15%	-2%

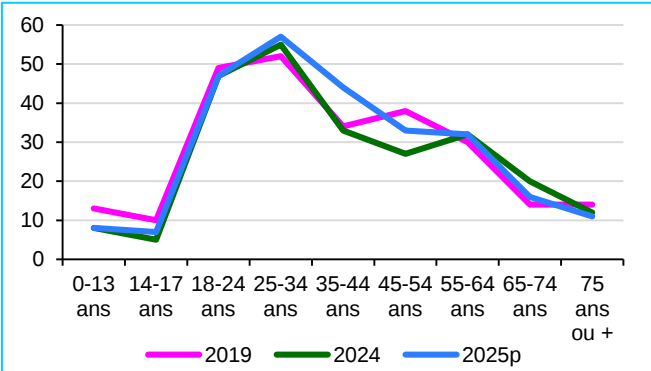
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Évolution du nombre de tués sur les routes d'outre-mer depuis 2010



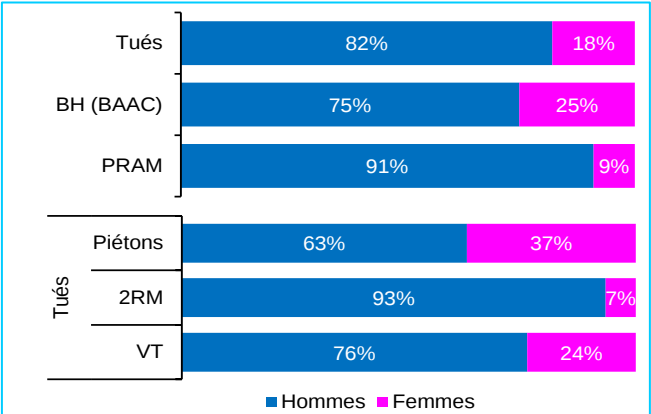
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Nombre de tués selon la tranche d'âge en outre-mer en 2019, 2024 et 2025 (provisoire)



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Nombre de tués (selon certains modes de déplacement), de BH et de PRAM outre-mer en 2025 (provisoire)



Source : ONISR données provisoires 2025

Une mortalité en hausse

La mortalité routière est en hausse outre-mer : 253 tués en 2025 contre 239 tués en 2024, soit + 14 tués.

Le nombre de blessés enregistrés par les forces de l'ordre est en baisse de - 2 % par rapport à 2024 mais en hausse de + 15 % par rapport à 2019.

En 2025, les outre-mer comptent **88 tués pour un million d'habitants**, ce qui est équivalent à la moyenne 2021-2025 (89 t/Mhab.) mais reste élevé comparé à la France métropolitaine (49 t/Mhab.).

La hausse en 2025 est portée par la hausse de la mortalité dans les départements et régions d'outre-mer (DROM) avec 179 tués en 2025 contre 160 en 2024. La mortalité dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie (COM-NC) est en baisse avec 74 tués contre 79 tués en 2024.

4 tués sur 10 ont entre 18 et 34 ans

15 enfants âgés de **moins de 18 ans** sont décédés en 2025, contre 13 tués en 2024 et 23 tués en 2019.

La mortalité routière des **jeunes adultes de 18-34 ans** se maintient à un niveau élevé : 103 tués en 2025 contre 102 tués en 2024, 82 tués en 2023 et 101 tués en 2019.

La mortalité des **35-64 ans** est en hausse : 108 tués en 2025 contre 92 tués en 2024 et 101 en 2019.

La mortalité des seniors de **65 ans et plus** est en baisse par rapport à 2024 : 27 tués en 2025 soit 5 tués de moins, un bilan équivalent à 2019 (- 1 tué). Les seniors restent toujours beaucoup moins représentés qu'en France métropolitaine.

8 tués sur 10 sont des hommes

Si 82 % des tués sont des **hommes**, 75 % des blessés hospitalisés (BH) enregistrés dans le fichier BAAC et **91 % des présumés responsables d'accidents mortels (PRAM)** sont des hommes.

La part des hommes est prépondérante dans le nombre de décès enregistrés quel que soit le mode de déplacement :

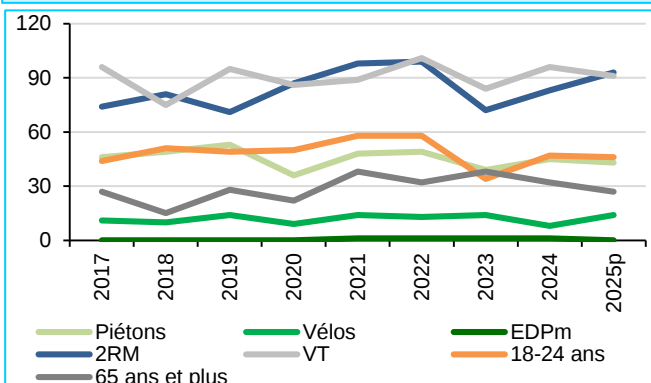
- 6 tués sur 10 à pied ;
- 8 tués sur 10 en véhicule de tourisme (VT) ;
- 9 tués sur 10 en deux-roues motorisé (2RM).

La part des hommes est prépondérante dans le nombre de blessés enregistrés selon certains modes de déplacement :

- 5 blessés sur 10 en véhicule de tourisme (VT) ;
- 8 blessés sur 10 en deux-roues motorisé (2RM) ;
- 9 blessés sur 10 à vélo.

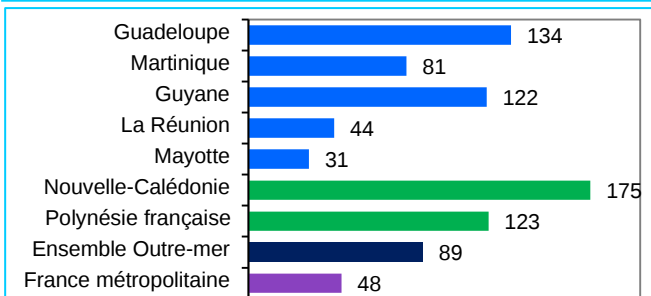
Dans l'ensemble la part des blessés hospitalisés plus de 24h parmi les blessés est de 30 %. Ce taux est de 22 % chez les femmes et de 34 % chez les hommes.

Évolution du nombre de tués selon certains modes et certaines tranches d'âges outre-mer depuis 2017



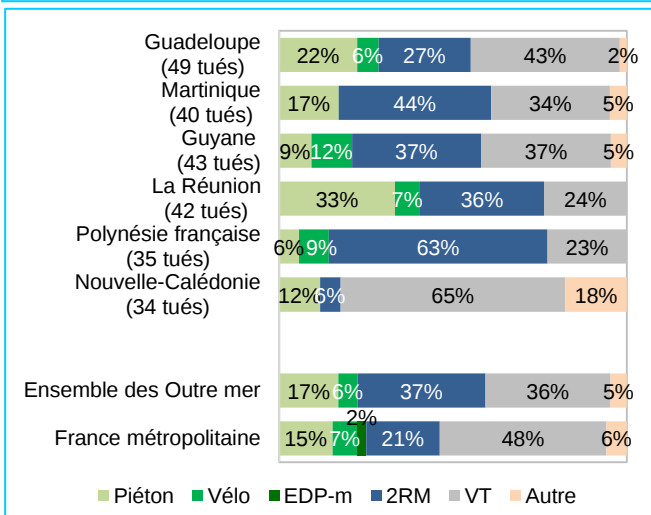
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Mortalité moyenne annuelle par million d'habitants Outre-mer (période 2021-2025p)



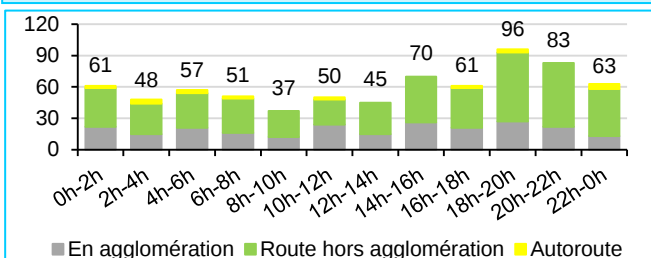
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Répartition de la mortalité routière 2025p par territoire d'outre-mer selon le mode de déplacement



Source : ONISR données provisoires 2025

Répartition des tués outre-mer selon l'heure et le milieu routier pour la période 2023-2025p



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Deux tiers des tués en 2RM et en VT

En 2025, la mortalité en **deux-roues motorisé**, qui représente plus du tiers de la mortalité routière outre-mer, est en hausse par rapport à 2024 (93 usagers tués contre 83 tués en 2024), et à 2019 (+ 31 %). Le **non-port du casque** concerne un tiers des décès en deux-roues motorisé.

La mortalité **automobiliste**, qui représente plus du tiers de la mortalité routière outre-mer, augmente par rapport à 2024, avec 91 tués contre 86 tués en 2024. La **ceinture de sécurité** est un enjeu majeur dans les territoires d'outre-mer, où dans plusieurs territoires la moitié voire les trois quarts des personnes décédées ne s'étaient pas attachées.

La mortalité **piétonne** est stable en 2025 par rapport à 2024, avec 43 piétons tués contre 45 tués. Ce sont 10 piétons tués de moins qu'en 2019.

La mortalité à **vélo** augmente en 2025, avec 14 cyclistes tués contre 9 tués en 2024, et retrouve le niveau de 2019.

Des territoires plus à risque...

Le risque d'être tué (nombre de décès rapporté à la population) varie fortement selon les territoires.

En 2025, **88 personnes ont été tuées par million d'habitants (t/Mhab)**, ce chiffre est de 81 t/Mhab dans les départements et régions d'outre-mer et de 121 t/Mhab dans les autres outre-mer.

La variabilité territoriale est présentée ci-contre en moyenne sur 5 ans (2021-2025p). Les territoires les plus à risque sont : la Nouvelle-Calédonie (175 t/Mhab), la Guadeloupe (134 t/Mhab), la Polynésie française (123 t/Mhab) et la Guyane (122 t/Mhab).

...avec plus d'usagers de 2RM

La répartition des décès selon le mode de déplacement met en évidence des parts très différentes selon les territoires.

Alors que la part moyenne représentée par les décès en 2RM est de 37 % sur l'ensemble des Outre-mer, soit 16 points de plus qu'en France métropolitaine, ce ratio est le plus bas en Nouvelle-Calédonie (6 %) et à la Guadeloupe (27 %). Dans les autres territoires, il est équivalent ou supérieur : à La Réunion (36 %), en Guyane (37 %), en Martinique (44 %) et en Polynésie française (63 %).

La Nouvelle-Calédonie (65 % des tués en VT) et la Polynésie française (63 % des tués en 2RM) font exception avec respectivement des parts de tués en VT et en 2RM bien supérieures à celle des autres territoires.

Sur les routes hors agglomération

À l'instar de la France métropolitaine, on observe sur les territoires d'outre-mer un enjeu de sécurité routière hors agglomération (hors autoroute) avec 64 % des tués.

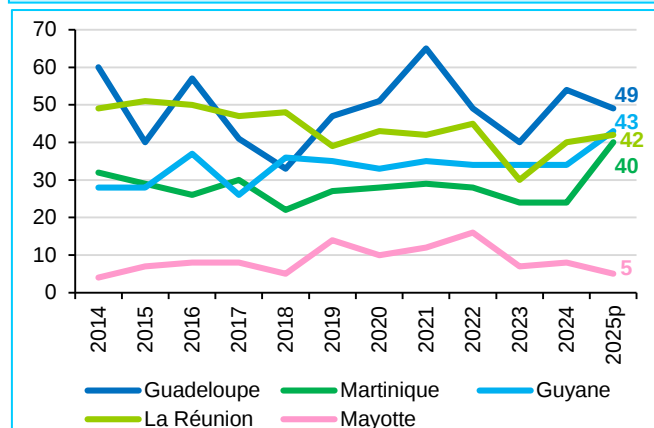
Les départements et régions d'outre-mer

En 2025, 179 personnes ont été tuées sur les routes des départements et régions d'outre-mer, soit une hausse de + 12 % par rapport à 2024 et de + 10 % par rapport à 2019.

	2019	2024	2025p	Evolution	
				2025-2019	2025-2024
Accidents corporels	2 273	2 851	2 730	+20%	-4%
Tués à 30 jours	162	160	179	+10%	+12%
Blessés	2 953	3 672	3 564	+21%	-3%

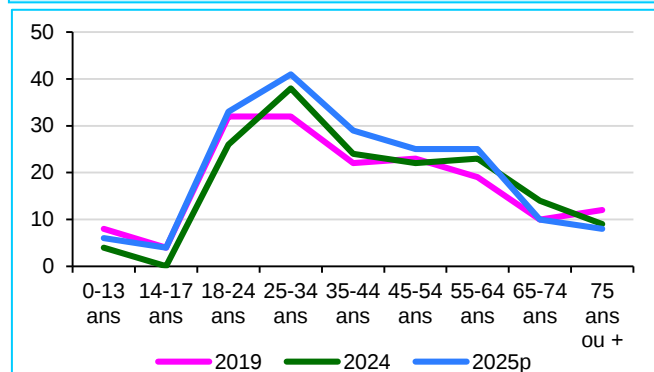
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Évolution du nombre de tués dans les DROM entre 2014 et 2025 (provisoire)



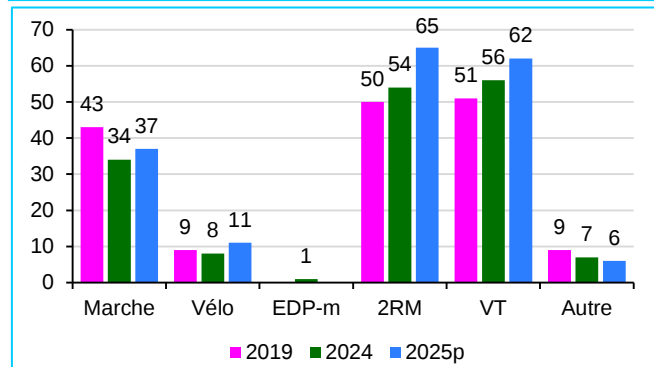
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Nombre de tués selon la classe d'âge dans les DROM en 2019, 2024 et 2025 (provisoire)



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Nombre de tués selon le mode de déplacement dans les DROM en 2019, 2024 et 2025 (provisoire)



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Une mortalité en hausse

La mortalité routière est en hausse dans les départements et régions d'outre-mer (DROM). Elle passe ainsi de 160 tués en 2024 à 179 tués en 2025.

Le nombre de blessés enregistrés par les forces de l'ordre est en baisse de - 3 % par rapport à 2024 mais en hausse de + 21 % par rapport à 2019.

En 2025, les départements et régions d'outre-mer comptent **79 tués pour un million d'habitants**, ce chiffre est équivalent à la moyenne sur la période 2021-2025 (73 t/M hab.) mais reste élevé comparé à la France métropolitaine.

La hausse est portée par la hausse de la mortalité en Martinique (+ 16 tués par rapport à 2024) et par celle de la Guyane (+ 9 tués). En revanche la mortalité en Guadeloupe est en baisse avec 49 tués en 2025 contre 54 tués en 2024.

4 tués sur 10 ont entre 18 et 34 ans

En 2025, la mortalité augmente par rapport à 2024 pour tous les âges sauf les seniors. 73 tués ont entre **18 et 34 ans**, un bilan en hausse de + 9 tués par rapport à 2024. 78 tués ont entre **35 et 64 ans** (+ 9 tués). 10 tués ont **moins de 18 ans** (+ 6 tués).

18 tués sont âgés de **65 ans ou plus**, un bilan en baisse par rapport à 2024 (- 5 tués).

Par rapport à 2019, la mortalité est aussi en hausse : on compte 119 tués âgés entre 25 et 64 ans en 2025, soit + 23 tués par rapport à 2019, alors que le nombre de tués des autres âges est soit stable, soit en baisse.

En Martinique et en Guyane, une grande partie des tués a entre 18 et 34 ans (respectivement 50 % et 42 % des tués).

Un tiers des tués en 2RM, un tiers en VT

Avec 65 tués, la mortalité en **deux-roues motorisé (2RM)** est supérieure à celle de 2024 (+ 11 tués) et de 2019 (+ 15 tués). Elle représente 36 % des tués de 2025, cette part était de 34 % en 2024 et de 31 % en 2019. En Martinique et à La Réunion, une grande partie des tués sont des usagers de 2RM (respectivement 45 % et 36 %).

En 2025, 61 occupants de **véhicules de tourisme (VT)** ont été tués, ce nombre est supérieur à celui de 2024 (+ 5 tués) et de 2019 (+ 10 tués). Ils représentent 34 % des tués en 2025 ; cette part était de 35 % en 2024 et de 31 % en 2019. En Guadeloupe, 43 % des tués sont des occupants de VT avec.

Après une baisse en 2024, le nombre de tués à pied reprend en hausse avec 36 tués en 2025. Ce bilan est toutefois inférieur à 2019 (- 7 tués). La part de la marche dans la mortalité est de 20 % en 2025 contre 21 % en 2024 et 27 % en 2019. En 2025, la part des tués à pied est de 33 % à La Réunion.

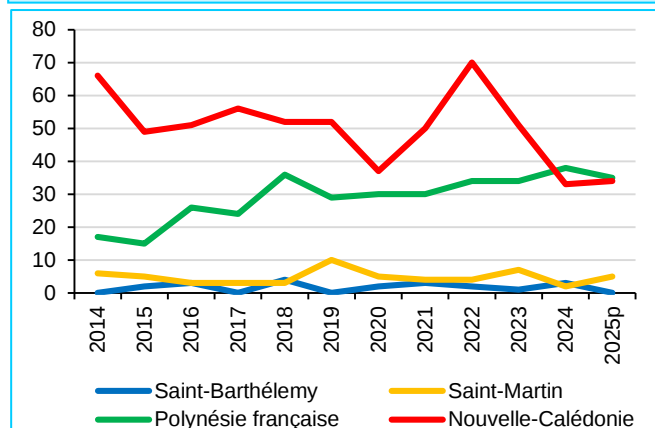
Les collectivités d'outre-mer et la Nouvelle-Calédonie

En 2025, 74 personnes ont été tuées sur les routes des collectivités d'outre-mer ou en Nouvelle-Calédonie, soit une baisse de - 6 % par rapport à 2024 et de - 20 % par rapport à 2019.

	2019	2024	2025p	Evolution	
				2025-2019	2025-2024
Accidents corporels	551	493	528	-4%	+7%
Tués à 30 jours	92	79	74	-20%	-6%
Blessés	722	628	666	-8%	+6%

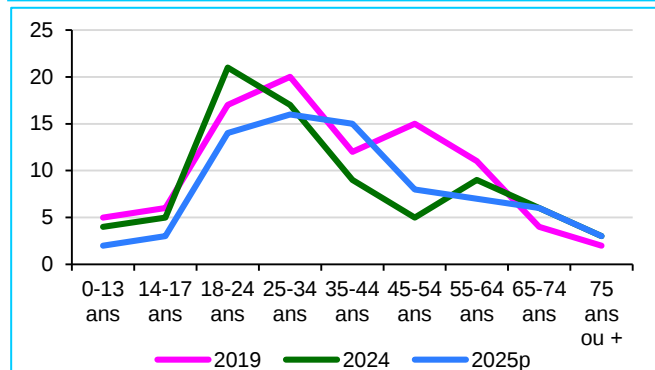
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Évolution du nombre de tués dans les COM-NC entre 2014 et 2025 (provisoire)



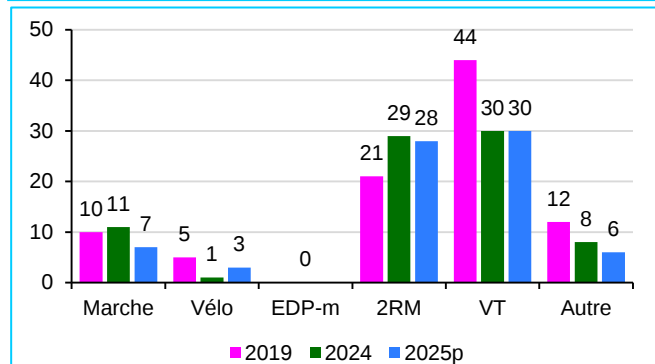
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Nombre de tués selon la classe d'âge dans les COM-NC en 2019, 2024 et 2025 (provisoire)



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Nombre de tués selon le mode de déplacement dans les COM-NC en 2019, 2024 et 2025 (provisoire)



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, provisoires 2025

Une mortalité en baisse

La mortalité routière est en baisse dans les **collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie (COM-NC)**. Elle passe ainsi de 79 tués en 2024 à 74 tués en 2025, dont 47 % en Polynésie française et 46 % en Nouvelle-Calédonie.

Le nombre de blessés enregistrés par les forces de l'ordre est en hausse de + 6 % par rapport à 2024 mais en baisse de - 8 % par rapport à 2019.

En 2025, les collectivités d'outre-mer et la Nouvelle-Calédonie comptent **121 tués pour un million d'habitants**, ce chiffre est inférieur à la moyenne sur la période 2021-2025 (148 t/M hab.) mais reste élevé comparé à la France métropolitaine.

La mortalité baisse en Polynésie française et à Saint-Barthélemy (respectivement - 3 tués par rapport à 2024). En revanche, elle est plus forte à Saint-Martin et en Nouvelle-Calédonie (respectivement + 3 tués et + 1 tué par rapport à 2024).

4 tués sur 10 ont entre 18 et 34 ans

En 2025, 30 tués ont entre **18 et 34 ans**, un bilan en baisse de - 8 tués par rapport à 2024. 30 tués ont entre **35 et 64 ans**, en hausse de + 7 tués.

5 tués ont **moins de 18 ans**, en baisse de - 4 tués.

9 tués sont âgés de **65 ans ou plus**, un bilan stable par rapport à 2024.

Par rapport à 2019, la mortalité est aussi en baisse (- 18 tués), principalement parmi les moins de 35 ans : 35 tués au total en 2025, soit - 13 tués.

Les 18-34 ans représentent 45 % des tués en Polynésie française mais 36 % des tués en Nouvelle-Calédonie.

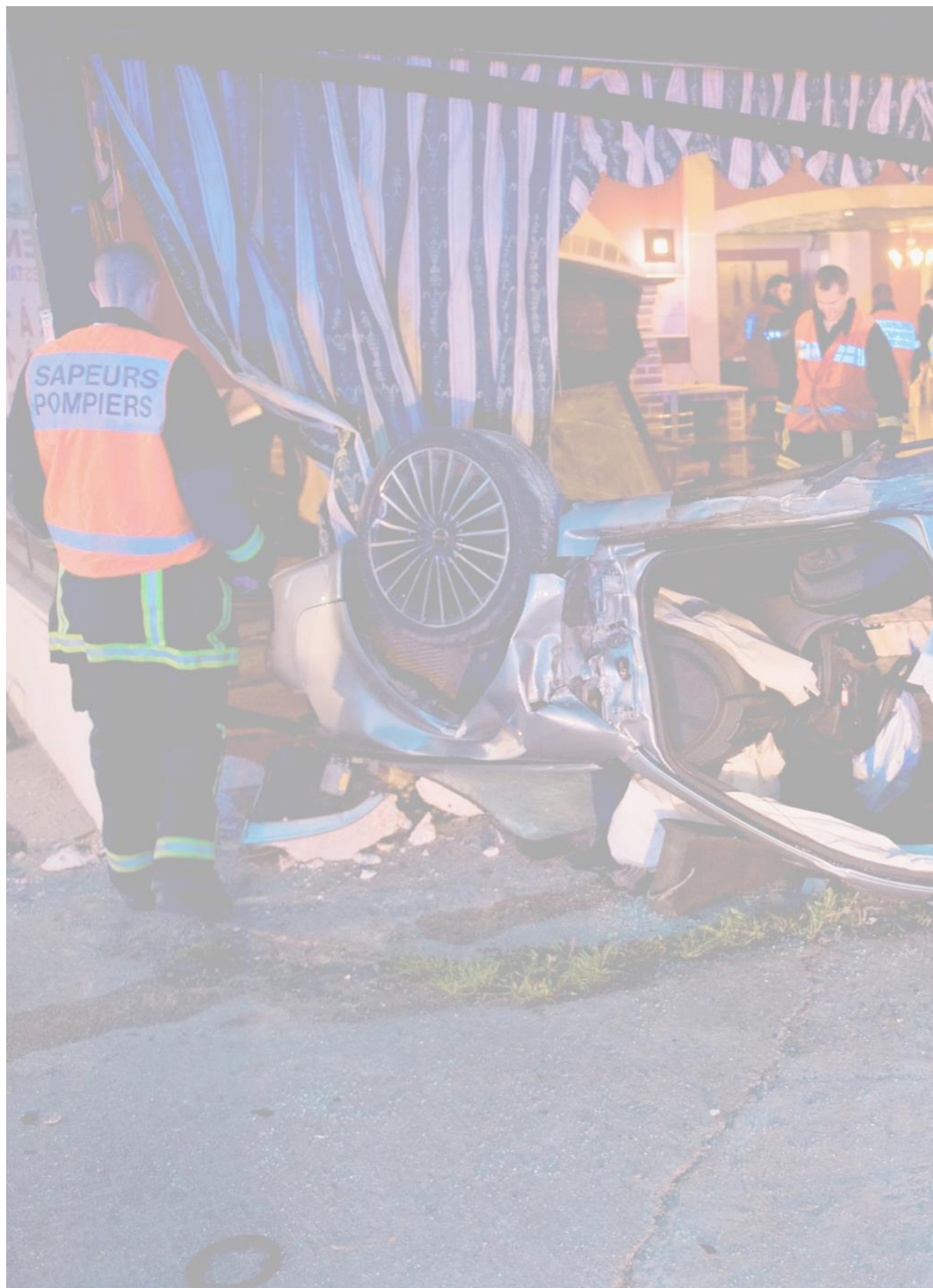
Un tiers des tués en 2RM, un tiers en VT

Avec 28 tués, la mortalité en **deux-roues motorisés (2RM)**, est équivalente à celle de 2024 (+ 1 tué) mais supérieure à celle de 2019 (+ 7 tués). Elle représente 38 % des tués de 2025, cette part était de 37 % en 2024 et de 23 % en 2019.

En 2025, 30 occupants de **véhicules de tourisme (VT)** ont été tués, ce nombre est le même qu'en 2024 mais est inférieur à celui de 2019 (- 14 tués). Ils représentent 41 % des tués en 2025. Cette part était de 38 % en 2024 et de 48 % en 2019.

Le nombre de tués à pied est en baisse avec 7 tués en 2025 (- 4 tués par rapport à 2024). La part de la marche dans la mortalité est de 9 % en 2025 contre 14 % en 2024 et 11 % en 2019.

80 % de la mortalité des 2RM en COM-NC concerne la Polynésie française. 73 % de la mortalité des VT en COM-NC concerne la Nouvelle-Calédonie.



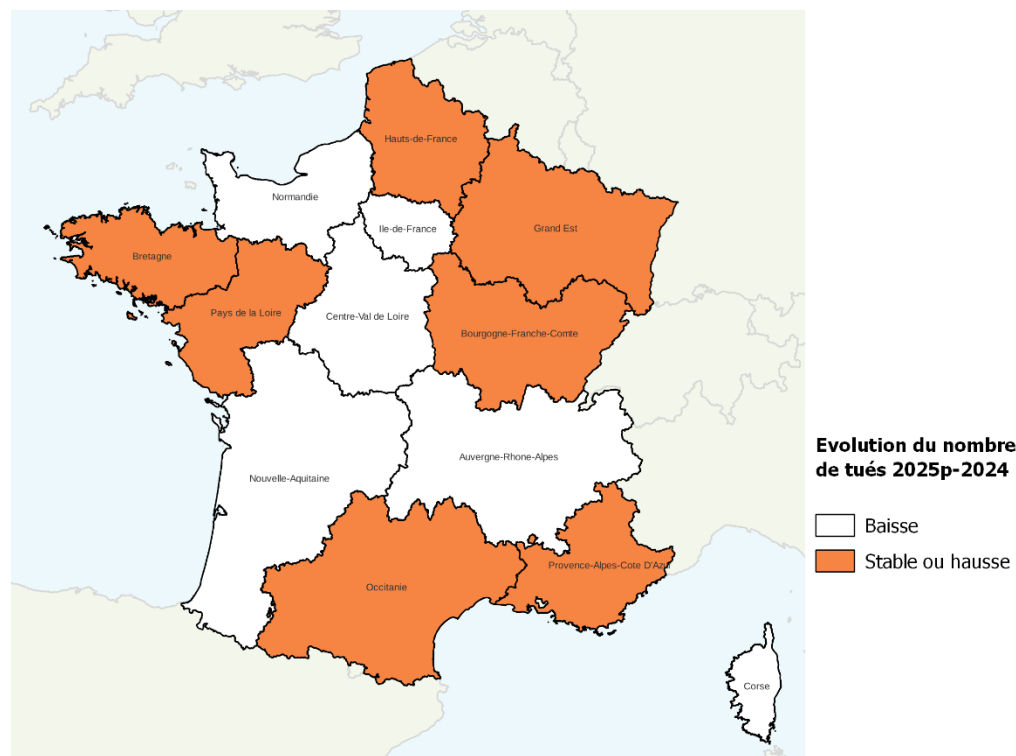


Annexes

Cartes régionales d'évolution de la mortalité	24
Évolution mensuelle de la mortalité et des blessés estimés	25
Les séries statistiques de la mortalité issues du BAAC	26
En France métropolitaine	26
Dans les Outre-mer	27
Les séries statistiques des blessés	30
En France métropolitaine	30
Dans les Outre-mer	33
Glossaire et sigles	34

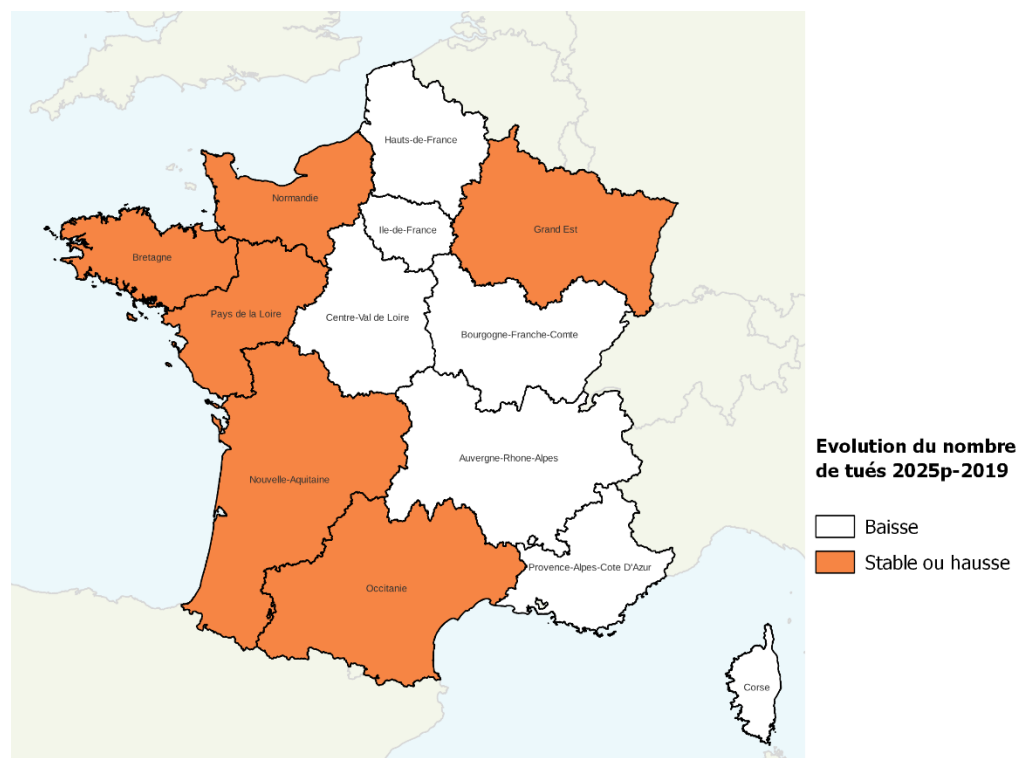
Évolutions régionales

Évolution de la mortalité entre 2024 et 2025p



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Évolution de la mortalité entre 2019 et 2025p



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Évolutions mensuelles de la mortalité et des blessés estimés



Séries statistiques labellisées
Séries statistiques auxquelles l'Autorité de la statistique publique (ASP)
a délivré un label d'intérêt général et de qualité statistique

Évolution mensuelle de la mortalité

Année	Tués à 30 jours												
	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc	Total
2010	273	254	300	296	336	329	453	383	357	377	339	295	3 992
2011	324	269	301	360	322	336	354	370	347	351	296	333	3 963
2012	297	204	276	277	321	322	366	339	341	299	292	319	3 653
2013	243	221	200	236	224	293	344	322	312	308	252	313	3 268
2014	235	225	261	254	260	311	302	306	317	347	280	286	3 384
2015	262	235	219	258	267	299	353	332	257	378	296	305	3 461
2016	236	263	255	243	294	285	356	301	334	315	258	337	3 477
2017	255	204	267	281	297	324	343	297	297	319	272	292	3 448
2018	229	218	235	284	268	290	328	246	322	274	268	286	3 248
2019	239	254	255	235	243	292	328	290	310	257	257	284	3 244
2020	263	218	152	102	207	211	293	242	266	203	173	211	2 541
2021	179	178	189	202	216	289	316	273	276	298	230	298	2 944
2022	258	215	226	253	289	295	338	303	267	297	242	284	3 267
2023	229	218	196	223	241	286	306	285	296	309	288	290	3 167
2024	246	226	256	236	242	293	275	290	266	318	266	279	3 193
2025p	201	196	232	248	283	292	335	341	287	284	271	290	3 260

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Évolution mensuelle des blessés graves estimés

Année	Blessés graves estimés												
	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc	Total
2017e	1 085	1 052	1 387	1 512	1 521	1 778	1 678	1 437	1 474	1 485	1 304	1 171	16 887
2018e	1 063	831	1 035	1 382	1 490	1 655	1 668	1 437	1 626	1 559	1 207	1 153	16 104
2019e	1 002	1 144	1 225	1 208	1 388	1 638	1 722	1 523	1 509	1 430	1 178	1 281	16 248
2020e	1 186	1 064	648	311	1 054	1 353	1 685	1 507	1 590	1 222	760	958	13 337
2021e	884	904	1 128	1 104	1 394	1 753	1 692	1 556	1 650	1 594	1 149	1 137	15 944
2022e	992	1 002	1 216	1 222	1 622	1 657	1 683	1 430	1 438	1 463	1 212	1 019	15 956
2023e	1 007	987	1 058	1 217	1 472	1 725	1 609	1 420	1 608	1 503	1 205	1 126	15 936
2024e	1 026	1 010	1 176	1 318	1 326	1 584	1 733	1 586	1 366	1 375	1 236	1 187	15 924
2025e	1 016	914	1 262	1 414	1 553	1 711	1 675	1 625	1 469	1 480	1 235	1 210	16 565

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Les séries statistiques de la mortalité¹



Séries statistiques labellisées
Séries statistiques auxquelles l'Autorité de la statistique publique (ASP)
a délivré un label d'intérêt général et de qualité statistique

Mortalité en France métropolitaine

Personnes tuées en France métropolitaine, selon le réseau routier

Année	Tués à 30 jours			
	Autoroute	Hors agglomération	En agglomération	Total
2010	256	2 603	1 133	3 992
2017	282	2 156	1 010	3 448
2018	269	2 016	963	3 248
2019	263	1 944	1 037	3 244
2020	201	1 497	843	2 541
2021	248	1 733	963	2 944
2022	294	1 934	1 039	3 267
2023	269	1 877	1 021	3 167
2024	239	1 924	1 030	3 193
2025p	263	1 981	1 016	3 260

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Personnes tuées en France métropolitaine, selon l'âge et le sexe

Année	Tués à 30 jours											Année	Tués à 30 jours	
	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans ou +	Total		Femme	Homme
2010	111	180	831	704	545	505	351	264	366	134	3 992	2010	953	3 039
2017	93	112	562	571	437	422	382	342	343	184	3 448	2017	778	2 670
2018	76	116	503	511	410	399	391	332	301	209	3 248	2018	756	2 492
2019	61	92	549	516	383	382	412	317	317	215	3 244	2019	735	2 509
2020	62	89	449	399	280	324	295	291	229	123	2 541	2020	550	1 991
2021	85	101	505	398	366	353	366	321	274	175	2 944	2021	652	2 292
2022	59	98	549	463	423	406	387	386	316	180	3 267	2022	722	2 545
2023	49	116	497	465	365	393	395	370	338	179	3 167	2023	710	2 457
2024	46	94	529	441	400	390	393	365	346	189	3 193	2024	728	2 465
2025p	58	135	523	474	358	394	402	382	345	189	3 260	2025p	734	2 526

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Personnes tuées en France métropolitaine, selon le mode de déplacement

Année	Tués à 30 jours						
	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	Total
2010	485	147		952	2 117	291	3 992
2017	484	173	0	786	1 767	238	3 448
2018	471	175	0	760	1 637	205	3 248
2019	483	187	10	749	1 622	193	3 244
2020	391	178	7	579	1 243	143	2 541
2021	414	227	24	668	1 414	197	2 944
2022	488	245	35	718	1 565	216	3 267
2023	439	221	44	706	1 512	245	3 167
2024	456	224	45	720	1 518	230	3 193
2025p	501	234	80	691	1 563	191	3 260

¹ Données issues du BAAC : Fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre

Mortalité dans les départements et régions d'outre-mer (DROM)*

* Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion et Mayotte

Personnes tuées dans les DROM, selon le milieu routier

Année	Tués à 30 jours			
	Autoroute	Hors agglomération	En agglomération	Total
2010	3	127	50	180
2017	1	97	54	152
2018	2	92	50	144
2019	1	106	55	162
2020	2	98	65	165
2021	2	115	66	183
2022	5	105	62	172
2023	1	85	49	135
2024	6	105	49	160
2025p	3	130	46	179

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Personnes tuées dans les DROM, selon l'âge et le sexe

Année	Tués à 30 jours										Année	Tués à 30 jours	
	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 ou +	Total		Femme	Homme
2010	5	17	53	41	20	20	11	8	5	180	2010	35	145
2017	7	12	25	36	23	16	16	13	4	152	2017	21	131
2018	9	3	28	38	24	20	12	7	3	144	2018	21	123
2019	8	4	32	32	22	23	19	10	12	162	2019	28	134
2020	4	6	34	38	21	21	22	8	11	165	2020	27	138
2021	4	11	36	42	28	16	16	17	13	183	2021	24	159
2022	6	4	37	37	25	21	19	11	12	172	2022	29	143
2023	6	3	9	33	26	19	15	10	14	135	2023	19	116
2024	4	0	26	38	24	22	23	14	9	160	2024	25	135
2025p	6	4	32	41	29	24	25	10	8	179	2025p	35	144

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Personnes tuées dans les DROM, selon le mode déplacement

Année	Tués à 30 jours						
	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	Total
2010	28	6		82	50	14	180
2017	35	8		53	54	2	152
2018	38	8		54	35	9	144
2019	43	9	0	50	51	9	162
2020	30	5	0	68	50	12	165
2021	37	10	1	72	54	9	183
2022	32	11	0	69	53	7	172
2023	29	11	1	43	46	5	135
2024	34	8	1	54	56	7	160
2025p	36	11	0	65	61	6	179

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Accidentalité dans les autres Outre-mer (COM et NC)**

** Saint-Pierre-et-Miquelon depuis 2016, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Wallis-et-Futuna, Polynésie Française et Nouvelle-Calédonie (NC) – données hors périmètre de la labellisation par l’Autorité de la Statistique Publique

Personnes tuées dans les autres Outre-mer, selon le milieu routier

Année	Tués à 30 jours			
	Autoroute	Hors agglomération	En agglomération	Total
2010	2	72	26	100
2017	2	60	22	84
2018	4	64	28	96
2019	8	61	23	92
2020	2	43	29	74
2021	10	50	32	92
2022	0	69	42	111
2023	5	59	32	96
2024	6	45	28	79
2025p	1	43	30	74

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Personnes tuées dans les autres Outre-mer, selon l’âge et le sexe

Année	Tués à 30 jours										Année	Tués à 30 jours	
	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 ou +	Total		Femme	Homme
2010	7	6	25	29	12	9	9	2	1	100	2010	16	84
2017	3	2	19	23	9	12	6	8	2	84	2017	12	72
2018	3	5	23	35	11	6	8	3	2	96	2018	17	79
2019	5	6	17	20	12	15	11	4	2	92	2019	15	77
2020	7	4	16	19	7	10	8	1	2	74	2020	15	59
2021	7	4	22	24	10	12	5	4	4	92	2021	23	69
2022	6	4	21	33	20	13	5	6	3	111	2022	22	89
2023	2	3	25	15	14	10	13	8	6	96	2023	24	72
2024	4	5	21	17	9	5	9	6	3	79	2024	18	63
2025p	2	3	14	16	15	8	7	6	3	74	2025p	11	63

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Personnes tuées dans les autres Outre-mer, selon le mode déplacement

Année	Tués à 30 jours						
	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	Total
2010	8	4		24	55	9	100
2017	11	3		21	42	7	84
2018	11	2		27	40	16	96
2019	10	5	0	21	44	12	92
2020	6	4	0	19	36	9	74
2021	11	4	0	26	35	16	92
2022	17	2	1	30	48	13	111
2023	10	4	0	29	38	15	96
2024	11	1	0	29	30	8	79
2025p	7	3	0	28	30	6	74

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Accidentalité dans les Outre-mer***

*** DROM : Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion et Mayotte

COM-NC : 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

Personnes tuées dans les Outre-mer, selon le milieu routier

Année	Tués à 30 jours			
	Autoroute	Hors agglomération	En agglomération	Total
2010	5	199	76	280
2017	3	157	76	236
2018	6	156	78	240
2019	9	167	78	254
2020	4	141	94	239
2021	12	165	98	275
2022	5	174	104	283
2023	6	144	81	231
2024	12	150	77	239
2025p	4	173	76	253

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Personnes tuées dans les Outre-mer, selon l'âge et le sexe

Année	Tués à 30 jours										Année	Tués à 30 jours	
	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 ou +	Total		Femme	Homme
2010	12	23	78	70	32	29	20	10	6	280	2010	51	229
2017	10	14	44	59	32	28	22	21	6	236	2017	33	203
2018	12	8	51	73	35	26	20	10	5	240	2018	38	202
2019	13	10	49	52	34	38	30	14	14	254	2019	41	213
2020	11	10	50	57	28	31	30	9	13	239	2020	42	197
2021	11	15	58	66	38	28	21	21	17	275	2021	47	228
2022	12	8	58	70	45	34	24	17	15	283	2022	51	232
2023	8	6	34	48	40	29	28	18	20	231	2023	43	188
2024	8	5	47	55	33	27	32	20	12	239	2024	41	198
2025p	8	7	46	57	44	32	32	16	11	253	2025p	46	207

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Personnes tuées dans les Outre-mer, selon le mode déplacement

Année	Tués à 30 jours						
	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	Total
2010	36	10		106	105	23	280
2017	46	11		74	96	9	236
2018	49	10		81	75	25	240
2019	53	14	0	71	95	21	254
2020	36	9	0	87	86	21	239
2021	48	14	1	98	89	25	275
2022	49	13	1	99	101	20	283
2023	39	15	1	72	84	20	231
2024	45	9	1	83	86	15	239
2025p	43	14	0	93	91	12	253

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Les séries statistiques des blessés

Les séries des blessés estimés en France métropolitaine ¹



Séries statistiques reconnues d'intérêt général
Séries statistiques auxquelles l'Autorité de la statistique publique (ASP)
a reconnu la qualification d'intérêt général

Blessés légers ou modérés (MAIS 1-2) estimés, selon le réseau routier

Année	Blessés MAIS 1-2 estimés																				
	Marche			Vélo			EDPm			2RM			VT			Autre			Total		
	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA
2017e	76	895	18 029		6 993	26 553				4 059	15 501	40 192	17 379	50 966	41 806	1 110	2 675	2 433	22 623	77 030	129 013
2018e	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
2019e	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
2020e	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
2021e	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
2022e	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
2023e	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
2024e	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
2025e	140	667	13 260		1 483	24 765		8 403	31 411	4 361	14 384	26 530	15 149	46 752	32 243	1 276	2 931	3 353	20 926	74 620	131 562

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Blessés graves (MAIS 3+) estimés, selon le réseau routier

Année	Blessés MAIS 3+ estimés																				
	Marche			Vélo			EDPm			2RM			VT			Autre			Total		
	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA
2017e	99	316	2 031		1 001	1 257				333	2 832	2 964	624	3 763	1 124	86	326	127	1 142	8 237	7 503
2018e	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
2019e	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
2020e	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
2021e	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
2022e	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
2023e	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
2024e	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
2025e	99	296	1 547		1 187	1 591		180	927	327	2 679	2 136	564	3 407	1 054	102	331	140	1 092	8 079	7 394

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Blessés toutes gravités (MAIS 1+) estimés, selon le réseau routier

Année	Blessés MAIS 1+ estimés																				
	Marche			Vélo			EDPm			2RM			VT			Autre			Total		
	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA
2017e	175	1 211	20 060	0	7 994	27 810	0	0	0	4 392	18 333	43 157	18 003	54 729	42 930	1 196	3 000	2 560	23 766	85 267	136 516
2018e	154	1 048	18 706	0	8 012	28 447	0	19	461	4 549	16 888	41 940	16 892	49 418	40 079	1 618	2 970	2 944	23 213	78 355	132 577
2019e	210	1 011	18 799	0	7 650	30 075	0	82	4 337	4 395	16 378	41 200	18 292	49 470	39 601	1 428	2 841	3 277	24 324	77 432	137 288
2020e	119	771	13 671	0	8 058	30 243	0	167	5 830	3 364	14 197	32 526	13 393	37 870	31 307	1 011	2 469	2 426	17 887	63 532	116 003
2021e	145	939	16 067	0	9 593	34 555	0	311	10 945	4 155	17 268	38 385	16 875	45 871	38 160	1 167	2 925	2 625	22 342	76 906	140 738
2022e	219	967	15 868	0	8 925	33 589	0	829	15 056	3 871	16 962	34 569	16 044	47 150	35 509	1 316	3 203	2 757	21 450	78 036	137 348
2023e	185	1 010	15 875	0	8 489	32 623	0	757	16 751	4 383	17 255	33 055	15 604	47 504	34 369	1 137	3 233	2 606	21 309	78 249	135 279
2024e	182	962	15 618	0	8 345	32 156	0	1 072	19 995	4 466	16 214	30 873	15 683	47 144	35 053	1 357	3 653	2 839	21 687	77 390	136 533
2025e	239	963	14 806	0	2 670	26 355	0	8 583	32 338	4 688	17 063	28 666	15 713	50 159	33 297	1 378	3 261	3 493	22 018	82 699	138 956

¹ Calcul de l'estimation détaillé dans la page 4 sur la méthodologie

La sécurité routière en France – bilan provisoire de l'année 2025 - ONISR 2026

Blessés légers ou modérés (MAIS 1-2) estimés, selon l'âge et le sexe

Année	Blessés MAIS 1-2 estimés									
	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 ou +	Total
2017e	15 368	20 839	49 547	46 273	31 700	28 469	18 570	10 199	7 707	228 672
2018e	14 045	19 655	47 209	44 160	30 347	27 266	18 275	9 999	7 084	218 041
2019e	14 173	19 883	49 639	45 428	30 334	27 503	18 402	10 078	7 358	222 797
2020e	11 527	16 614	41 294	38 364	25 223	22 150	15 486	7 931	5 496	184 084
2021e	14 738	21 736	52 753	46 110	29 698	25 984	17 230	9 455	6 337	224 042
2022e	14 492	21 121	50 274	44 943	29 359	25 870	18 444	9 567	6 809	220 878
2023e	13 414	21 324	50 699	43 201	29 789	25 549	18 162	9 690	7 073	218 900
2024e	13 546	22 252	50 461	43 087	29 640	25 156	17 865	9 960	7 721	219 687
2025e	15 730	24 209	50 983	43 721	30 449	25 496	18 807	9 931	7 783	227 108

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Année	MAIS 1-2 estimés	
	Femme	Homme
2017e	85 162	143 510
2018e	80 216	137 825
2019e	81 876	140 921
2020e	65 922	118 163
2021e	80 062	143 980
2022e	79 394	141 484
2023e	78 812	140 088
2024e	79 163	140 524
2025e	81 096	146 012

Blessés graves (MAIS 3+) estimés, selon l'âge et le sexe

Année	Blessés MAIS 3+ estimés									
	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 ou +	Total
2017e	886	1 622	2 842	2 689	2 121	2 241	1 800	1 362	1 323	16 887
2018e	792	1 506	2 717	2 596	1 990	2 142	1 794	1 351	1 215	16 104
2019e	788	1 501	2 806	2 615	1 959	2 163	1 791	1 367	1 259	16 248
2020e	624	1 235	2 315	2 206	1 622	1 734	1 540	1 104	959	13 337
2021e	810	1 637	2 889	2 580	1 925	1 991	1 704	1 332	1 076	15 944
2022e	794	1 581	2 739	2 546	1 909	2 015	1 857	1 353	1 162	15 956
2023e	742	1 591	2 787	2 458	1 930	2 004	1 807	1 385	1 232	15 936
2024e	726	1 585	2 790	2 443	1 908	1 956	1 781	1 416	1 318	15 924
2025e	821	1 645	2 809	2 508	1 997	2 007	1 968	1 448	1 361	16 565

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Année	MAIS 3+ estimés	
	Femme	Homme
2017e	4 340	12 546
2018e	4 088	12 016
2019e	4 151	12 097
2020e	3 266	10 071
2021e	3 859	12 085
2022e	3 943	12 013
2023e	3 950	11 986
2024e	3 964	11 960
2025e	4 098	12 466

Blessés toutes gravités (MAIS 1+) estimés, selon l'âge et le sexe

Année	Blessés MAIS 1+ estimés									
	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 ou +	Total
2017e	16 254	22 461	52 388	48 962	33 821	30 710	20 371	11 562	9 030	245 559
2018e	14 837	21 161	49 926	46 757	32 338	29 408	20 070	11 350	8 299	234 145
2019e	14 962	21 384	52 445	48 043	32 293	29 666	20 193	11 444	8 616	239 045
2020e	12 151	17 848	43 608	40 570	26 845	23 884	17 025	9 035	6 455	197 422
2021e	15 548	23 373	55 643	48 689	31 623	27 976	18 934	10 787	7 413	239 986
2022e	15 285	22 702	53 013	47 489	31 268	27 886	20 301	10 920	7 970	236 834
2023e	14 156	22 915	53 487	45 658	31 719	27 552	19 969	11 075	8 304	234 836
2024e	14 272	23 837	53 251	45 529	31 548	27 112	19 646	11 376	9 039	235 610
2025e	16 551	25 854	53 792	46 229	32 446	27 503	20 775	11 379	9 144	243 673

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Année	MAIS 1+ estimés	
	Femme	Homme
2017e	89 502	156 056
2018e	84 304	149 841
2019e	86 027	153 018
2020e	69 188	128 234
2021e	83 922	156 064
2022e	83 337	153 497
2023e	82 762	152 074
2024e	83 127	152 484
2025e	85 194	158 479

Blessés légers ou modérés (MAIS 1-2) estimés, selon le mode de déplacement

Année	Blessés MAIS 1-2 estimés						
	Marche	Vélo	EDPm	2RM	VT	Autres	Total
2017e	19 001	33 546		59 757	110 151	6 218	228 672
2018e	17 655	34 157	459	57 533	101 268	6 968	218 041
2019e	17 705	35 411	4 261	56 231	102 190	6 999	222 797
2020e	12 842	35 986	5 785	45 336	78 672	5 463	184 084
2021e	15 184	41 439	10 843	54 154	96 236	6 186	224 042
2022e	15 059	39 886	15 281	50 056	93 895	6 701	220 878
2023e	15 064	38 569	16 837	49 327	92 687	6 418	218 900
2024e	14 786	37 923	20 234	46 481	93 062	7 200	219 687
2025e	14 067	39 814	26 248	45 275	94 145	7 560	227 108

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Blessés graves (MAIS 3+) estimés, selon le mode de déplacement

Année	Blessés MAIS 3+ estimés						
	Marche	Vélo	EDPm	2RM	VT	Autres	Total
2017e	2 446	2 259		6 131	5 511	539	16 887
2018e	2 253	2 302	20	5 844	5 120	565	16 104
2019e	2 315	2 314	158	5 742	5 173	547	16 248
2020e	1 720	2 314	211	4 751	3 898	443	13 337
2021e	1 967	2 709	413	5 653	4 670	531	15 944
2022e	1 996	2 628	604	5 346	4 807	576	15 956
2023e	2 006	2 543	671	5 367	4 791	558	15 936
2024e	1 977	2 577	833	5 071	4 817	649	15 924
2025e	1 942	2 778	1 106	5 142	5 024	573	16 565

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Blessés toutes gravités (MAIS 1+) estimés, selon le mode de déplacement

Année	Blessés MAIS 1+ estimés						
	Marche	Vélo	EDPm	2RM	VT	Autres	Total
2017e	21 447	35 804	0	65 888	115 662	6 757	245 559
2018e	19 908	36 459	480	63 377	106 389	7 532	234 145
2019e	20 020	37 725	4 419	61 973	107 362	7 545	239 045
2020e	14 561	38 301	5 997	50 087	82 570	5 905	197 422
2021e	17 151	44 148	11 256	59 808	100 906	6 717	239 986
2022e	17 055	42 514	15 885	55 402	98 702	7 276	236 834
2023e	17 070	41 112	17 508	54 694	97 478	6 976	234 836
2024e	16 762	40 500	21 067	51 553	97 880	7 849	235 610
2025e	16 009	42 592	27 354	50 417	99 169	8 133	243 673

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Les séries statistiques des blessés du BAAC dans les Outre-mer***

*** DROM : Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion et Mayotte

COM-NC : 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

Blessés, selon le réseau routier

Année	Blessés BAAC			
	Autoroutes	Hors agglomération	En agglomération	Total
2017	58	1 476	1 922	3 456
2018	51	1 329	1 986	3 366
2019	156	1 402	2 117	3 675
2020	136	1 366	1 910	3 412
2021	152	1 500	2 117	3 769
2022	132	1 554	2 125	15 956
2023	162	1 736	2 302	15 936
2024	134	1 795	2 371	15 924
2025p	124	1 675	2 431	4 230

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Blessés, selon l'âge et le sexe

Année	Blessés BAAC											Année	Blessés BAAC	
	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 ou +	âge ind.	Total		Femme	Homme
2017	269	273	750	829	526	396	243	116	54	0	3 456	2017	1 085	2 371
2018	294	312	681	752	509	390	262	113	53	0	3 366	2018	1 077	2 289
2019	316	257	779	806	541	434	295	147	100	0	3 675	2019	1 174	2 501
2020	263	255	716	771	503	387	323	121	73	0	3 412	2020	1 053	2 359
2021	270	291	797	857	580	434	309	167	64	0	3 769	2021	1 196	2 573
2022	295	249	793	839	633	437	309	176	80	0	3 811	2022	1 279	2 532
2023	308	301	841	903	718	500	365	177	87	0	4 200	2023	1 432	2 768
2024	334	287	885	980	670	504	365	191	83	1	4 299	2024	1 472	2 827
2025p	311	295	835	934	676	512	358	193	116	0	4 230	2025p	1 455	2 775

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

Blessés, selon le mode de déplacement

Année	Blessés BAAC						
	Marche	Vélo	EDP-m	2RM	VT	Autre	Total
2017	434	0	149	1 328	1 403	142	3 456
2018	474	0	186	1 286	1 184	236	3 366
2019	520	2	181	1 246	1 458	268	3 675
2020	403	7	194	1 187	1 347	274	3 412
2021	474	19	168	1 459	1 451	198	3 769
2022	441	31	185	1 297	1 594	263	3 811
2023	485	76	174	1 456	1 727	282	4 200
2024	434	158	196	1 567	1 684	261	4 300
2025p	501	161	178	1 486	1 573	331	4 230

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2024, données provisoires 2025

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) ;
- **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+).

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).

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 EDPm.

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 (PR) : 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 immatriculée à 2 roues, carénée, 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).

TRAx : système d'information centralisant les fichiers BAAC à l'ONISR.

Sigles

APAM : Auteur Présumé responsable d'Accident Mortel

BAAC : Bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

COM-NC : Collectivités d'outre-mer et Nouvelle-Calédonie

DROM : Départements et régions d'outre-mer

DSR : Délégation à la sécurité routière (appelée DSCR avant avril 2017)

GN : Gendarmerie Nationale

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

MAIS : *Maximum Abbreviated Injury Scale* – niveau de gravité de la lésion présentant la gravité la plus forte

ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière

PN : Police Nationale

SDES : Service de la donnée et des études statistiques du ministère des transports

UGE : Université Gustave Eiffel, anciennement IFSTTAR

UMRESTTE : Unité mixte de recherche épidémiologique et de surveillance transport travail environnement

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 provisoire annuel a pour but de faire connaître les premières tendances de l'accidentalité pour l'année qui vient de s'écouler. Les évolutions observées en 2025 sont comparées à celles de 2024 et 2019, année de référence pour la décennie 2020-2030.

La présente édition, les méthodologies mises en œuvre par l'observatoire, ainsi que les tableaux extraits du fichier national, notamment relatifs aux séries statistiques labellisées par l'Autorité de la Statistique Publique et celles reconnues d'intérêt général, peuvent être consultés et téléchargés en ligne sur les pages web de l'observatoire :

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>

