Accidentalité routière 2020 – données provisoires au 29 janvier 2021

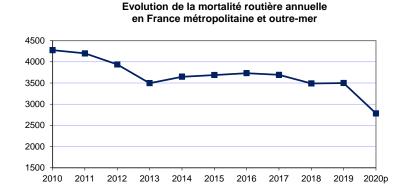
Les indicateurs quasi-définitifs principaux des accidents corporels de la circulation routière enregistrés par les Forces de l'ordre sont labellisés par l'Autorité de la Statistique Publique.

2 782 personnes seraient décédées en 2020 sur les routes de France, en métropole ou en outre-mer. Ce chiffre, inférieur de 20% à celui de 2019, est historiquement bas, et cette évolution mémorable s'explique en grande partie par les effets de l'épidémie mondiale de la Covid-19.

Le gouvernement français a confiné la population sur deux périodes, du 16 mars au 10 mai inclus et du 30 octobre au 27 novembre 2020 inclus. En dehors de ces périodes, des couvre-feux nationaux et/ou locaux ont été mis en place.

Ces périodes de confinement et dé-confinement, ont eu **des répercussions majeures de réduction** de l'activité économique, des déplacements de la population, du tourisme, et de ce fait **de l'accidentalité routière**.

I. Bilan de l'accidentalité en France (métropole et outre-mer)



	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	70 141	4 273	88 167
2011	67 760	4 196	84 910
2012	63 018	3 936	79 274
2013	59 110	3 495	73 611
2014	60 429	3 644	75 928
2015	59 198	3 687	74 158
2016	59 919	3 738	75 819
2017	61 224	3 684	76 840
2018	58 352	3 488	73 253
2019	58 840	3 498	74 165
2020p	47 523	2 782	59 060

Evolution 2018-2017	-5%	-5%	-5%
Evolution 2019-2018	+1%	+0%	+1%
Evolution 2020-2019	-19%	-20%	-20%
Evolution	-32%	-35%	-33%

Source: ONISR – données définitives jusqu'en 2019, données provisoires 2020

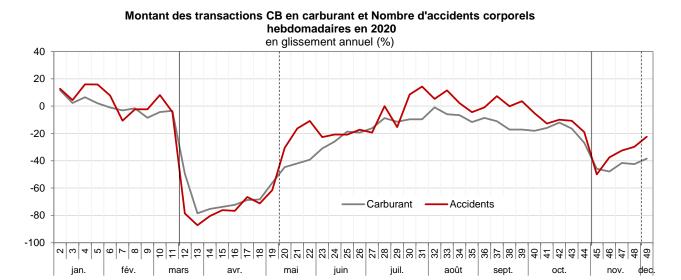
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine et outre-mer

2010-2020

Dans le contexte de la crise sanitaire liée à la Covid-19, ayant donné lieu notamment à des mesures exceptionnelles en France métropolitaine et outre-mer (confinement de la population à partir du 17 mars 2020, sortie progressive du confinement à partir du 11 mai 2020, mesures locales de couvre-feu en octobre et reconfinement national du 30 octobre au 14 décembre), les indicateurs de l'accidentalité routière présentent une baisse historique à partir de mars 2020.

L'interprétation s'avère très complexe pour plusieurs raisons. Le confinement a fortement influencé les conditions de déplacement des usagers.

En raison des règles de distanciation sociale, beaucoup d'usagers ont changé de modes de déplacement, notamment en zone urbaine où les modes individuels (marche, trottinettes et autres engins de déplacement personnel, vélos, deux-roues motorisés, voitures) ont été privilégiés aux transports en commun.



Lecture : lors de la semaine 47 (16-22 novembre), les montants de transactions par carte bancaire CB en carburant étaient inférieurs de 42 % au montant de la semaine 47 de 2019, le nombre d'accidents étaient inférieurs de 36% au nombre de la semaine 47 de 2019. Les traits verticaux indiquent respectivement le début du premier confinement, sa fin, le début du deuxième confinement et son allègement.

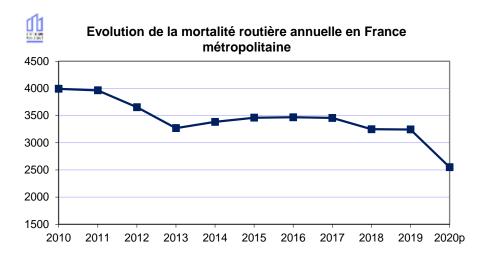
Note: la dynamique de ces montants de transactions bancaires peut traduire, à partir du mois de mars, un plus fort recours aux paiements par carte bancaire, cette tendance étant corrigée dans l'estimation des pertes ou surcroît de consommation par rapport au niveau d'avant-crise.

Sources : Cartes Bancaires CB, données de caisse d'enseignes de la grande distribution (pour l'alimentation), calculs Insee
ONISR-Accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, données en base au 25 janvier 2021, en France métropolitaine et dans les départements
d'outre-mer

II. Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine

2 550 personnes seraient décédées en 2020 sur les routes de France métropolitaine.

Il s'agit de la plus faible mortalité routière enregistrée depuis 1924 (mortalité routière en 1924 : 2 246 tués, 1925 : 2 646 tués), alors qu'on peut estimer que le parc de véhicules en circulation a été multiplié par 50¹.

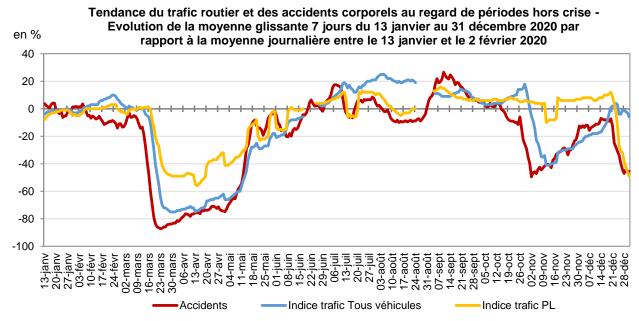


Les indicateurs relatifs aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, ainsi que ceux sur les blessés, sont également en baisse de 20 % par rapport aux années précédentes. La soudaineté tout à fait inédite de cette baisse suggère qu'elle ne peut pas s'expliquer uniquement par des évolutions des comportements des usagers de la route.

11	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	67 288	3 992	84 461
2011	65 024	3 963	81 251
2012	60 437	3 653	75 851
2013	56 812	3 268	70 607
2014	58 191	3 384	73 048
2015	56 603	3 461	70 802
2016	57 522	3 477	72 645
2017	58 613	3 448	73 384
2018	55 766	3 248	69 887
2019	56 016	3 244	70 490
2020p	44 997	2 550	55 754
Evolution 2017-2018	-5%	-6%	-5%
Evolution 2018-2019	+0%	-0%	+1%
Evolution 2019-2020	-20%	-21%	-21%
Evolution 2010-2020	-33%	-36%	-34%

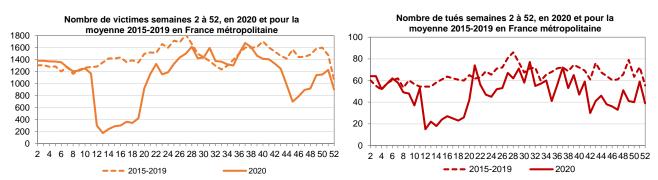
Le parc automobile actuel en circulation est estimé à 40 millions, et devait être de l'ordre de 800 000 en 1925.
 Accidentalité routière 2020 – estimations au 29 janvier 2021

L'évolution hebdomadaire des accidents corporels depuis le début de l'année 2020 est très proche de l'évolution de l'indicateur du trafic sur le réseau routier national (autoroutes et routes nationales concédées ou non). Il est donc très probable qu'une grande partie de la baisse de l'accidentalité s'explique par la diminution du trafic routier.



Sources: ONISR - données définitives labellisées jusqu'en 2019, données issues de la base BAAC au 25 janvier 2021, en France métropolitaine Cerema - Indice de trafic routier (réseau national concédé) cumul 7 jours glissants disponible au 25 janvier 2021

Pendant les deux périodes de confinement, on observe à la fois une baisse du trafic et de l'accidentalité. C'est aussi pendant ces périodes que la mortalité et les accidents corporels ont été nettement inférieurs aux années précédentes. Avant le premier confinement et entre les deux confinements, le nombre de victimes est très proche de celui des années 2015-2019, et celui des personnes décédées très légèrement inférieur.



II.1. Mortalité selon la classe d'âge en France métropolitaine

En 2020, la mortalité routière baisse quel que soit l'âge, à l'exception des **enfants et adolescents** de moins de 18 ans, dont le nombre de tués estimé est **stable** (153 tués en 2020).

La baisse de la mortalité est la plus forte pour les personnes âgées de 75 ans ou plus (-34 % soit 179 tués de moins qu'en 2019), lesquels contribuent pour 1/4 de la baisse globale.

La baisse la moins forte est observée pour les personnes âgées de 65-74 ans (-9 % soit 29 tués de moins).

La baisse de la mortalité des **18-34 ans**, usagers à sur-risque routier important, est équivalente à la baisse globale ; elle contribue pour près de 1/3 à la baisse globale avec **216 tués de moins**.

Nombre de personnes tuées par classe d'âge en France métropolitaine

<u>11</u>	0-17ans	18-24 ans	25-34ans	35-44ans	45-54ans	55-64ans	65-74ans	75ans et +	Total
2010	291	831	704	545	505	351	264	501	3 992
2010	7 %	21 %	18 %	14 %	13 %	9 %	7 %	13 %	100 %
2011	272	813	715	557	481	366	280	479	3 963
2011	7 %	21 %	18 %	14 %	12 %	9 %	7 %	12 %	100 %
2012	246	753	615	467	492	335	264	481	3 653
2012	7 %	21 %	17 %	13 %	13 %	9 %	7 %	13 %	100 %
2013	200	635	548	457	401	339	254	434	3 268
2013	6 %	19 %	17 %	14 %	12 %	10 %	8 %	13 %	100 %
2014	228	582	616	425	450	311	283	489	3 384
2014	7 %	17 %	18 %	13 %	13 %	9 %	8 %	14 %	100 %
2015	226	619	607	417	422	339	312	519	3 461
2015	7 %	18 %	18 %	12 %	12 %	10 %	9 %	15 %	100 %
2016	204	597	580	414	417	379	320	566	3 477
2010	6 %	17 %	17 %	12 %	12 %	11 %	9 %	16 %	100 %
2017	205	562	571	437	422	382	342	527	3 448
2017	6 %	16 %	17 %	13 %	12 %	11 %	10 %	15 %	100 %
2018	192	503	511	410	399	391	332	510	3 248
2010	6 %	15 %	16 %	13 %	12 %	12 %	10 %	16 %	100 %
2019	153	549	516	383	382	412	317	532	3 244
2019	5 %	17 %	16 %	12 %	12 %	13 %	10 %	16 %	100 %
2020n	153	445	404	280	328	299	288	353	2 550
2020p	6 %	17 %	16 %	11 %	13 %	12 %	11 %	14 %	100 %
Evolution 2017-2018	-6%	-10%	-11%	-6%	-5%	+2%	-3%	-3%	-6%
Evolution 2018-2019	-20%	+9%	+1%	-7%	-4%	+5%	-5%	+4%	-0%
Evolution 2019-2020	+0%	-19%	-22%	-27%	-14%	-27%	-9%	-34%	-21%
Evolution 2010-2020	-47 %	-46 %	-43 %	-49 %	-35 %	-15 %	9 %	-30 %	-36 %

Pour comprendre la véritable évolution de chaque classe d'âge **sur la décennie**, il est utile de regarder le taux de mortalité rapportée à la population, ci-dessous en nombre de tués par million d'habitants de chaque classe d'âge. 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.

L'indicateur de mortalité rapportée à la population s'était établi en 2019 à 50 tués par million d'habitants, dans la moyenne des pays d'Europe. En 2020, il chute à **39 tués par million d'habitants**. En dépit des circonstances exceptionnelles de cette année de pandémie, les âges les plus à risque restent en sur-risque par rapport à la moyenne de 2019, puisqu'en 2020 on enregistre :

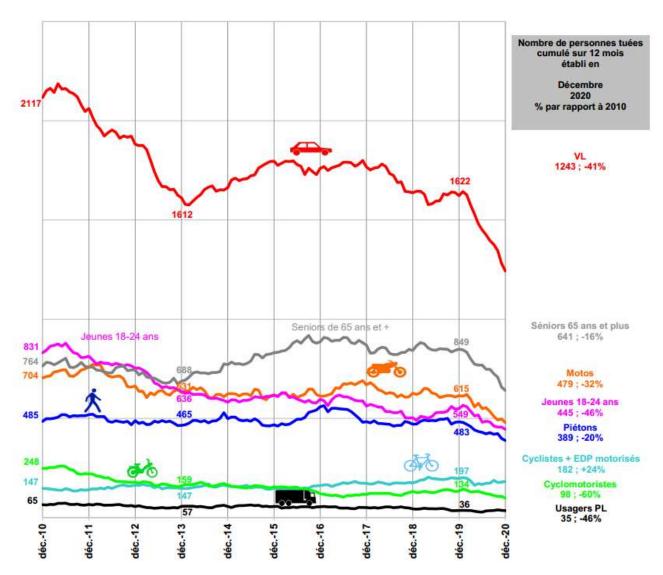
- 85 tués par million d'habitants pour les jeunes de 18-24 ans
- 56 tués par million pour les séniors de 75 ans ou plus
- 54 tués par million pour les 25-34 ans.

Mortalité rapportée à la population de chaque classe d'âge (tués par million d'habitants)

<u>11</u>	0-17ans	18-24 ans	25-34ans	35-44ans	45-54ans	55-64ans	65-74ans	75ans et +	Total
2010	21	151	91	62	59	44	53	90	64
2011	20	149	92	64	56	45	56	85	63
2012	18	140	79	55	57	41	51	84	58
2013	14	120	70	54	46	42	46	75	51
2014	16	110	78	51	52	38	49	83	53
2015	16	118	77	50	49	42	52	87	54
2016	14	115	74	50	48	47	51	94	54
2017	15	109	74	53	48	47	52	88	53
2018	14	98	67	50	46	48	49	84	50
2019	11	106	68	47	44	51	45	86	50
2020p	11	85	54	35	38	36	40	56	39
Evolution 2017-2018	-6%	-10%	-10%	-5%	-6%	+2%	-6%	-4%	-6%
Evolution 2018-2019	-20%	+8%	+2%	-6%	-4%	+5%	-7%	+2%	-0%
Evolution 2019-2020	+1%	-20%	-21%	-27%	-13%	-28%	-12%	-35%	-21%
Evolution 2010-2020	-47 %	-44 %	-41 %	-44 %	-36 %	-18 %	-25 %	-37 %	-38 %

II.2. Mortalité selon les catégories d'usagers en France métropolitaine

La baisse de la mortalité en 2020 selon les grandes catégories d'usagers est sans commune mesure en ampleur avec les années précédentes, la crise sanitaire ayant entraîné une rupture dans les déplacements habituels en France et à l'étranger.



L'accidentalité des divers usagers a été ralentie fortement pendant les périodes de restrictions des déplacements, et en-dehors de ces périodes les pratiques des usagers ont évolué pour se protéger de l'épidémie (augmentation des pratiques de déplacement individuelles et moindre recours aux transports en commun notamment).

Chaque année, plus de la moitié des tués en France sont des **automobilistes**. En 2020 cependant ils ne représentent que 49% de la mortalité routière avec **1 243 tués**, soit 379 de moins qu'en 2019 (-23 %). Cette baisse un peu plus forte que la moyenne s'explique par la part importante de séniors qui se déplacent en voiture : les 75 ans et plus ont réduit fortement leurs déplacements avec l'épidémie et donc leurs déplacements en voiture et leur accidentalité.

577 personnes sont décédées en **deux-roues motorisés (98 cyclomotoristes et 479 motocyclistes)**. La mortalité des usagers de deux-roues motorisés a baissé plus que la moyenne pour des raisons différentes.

La réduction de la mortalité **cyclomotoriste** (36 tués de moins) concerne exclusivement les moins de 30 ans et se concentre sur les périodes de confinement ou de réduction du temps scolaire en présentiel (que ce soit en juin ou en septembre-octobre).

La réduction de la mortalité **motocycliste** (136 tués de moins) cumule l'effet confinement sur des mois habituellement forts en termes de pratique (mars-avril), avec le fait que les mois de relative liberté par rapport à l'épidémie ont vu des conditions météo pluvieuses (juin et septembre) en particulier dans le Sud.

La mortalité **piétonne, 389 tués,** baisse moins que la moyenne (94 tués de moins, soit -19 %) alors même que les seniors constituent toujours plus de la moitié des personnes décédées à pied. En effet, la réduction de la mortalité piétonne des 75 ans et plus est bien plus forte que la moyenne (-24 %) mais la mortalité piétonne des 65-74 ans baisse à peine. Pour les autres classes d'âge, il semble que la réduction de la mortalité pendant les périodes de confinement ait été en partie compensée par une mobilité accrue le reste du temps.

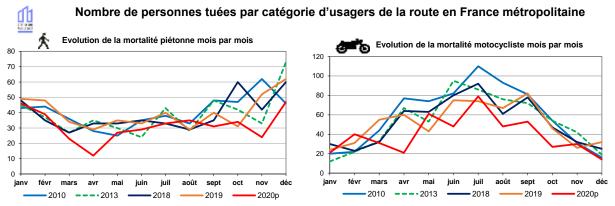
Enfin la mortalité des **cyclistes** baisse légèrement (-7 %), 174 cyclistes tués, soit 13 de moins qu'en 2019 : 1 tué de plus hors agglomération et 14 de moins en agglomération. Le nombre de blessés, lui augmente hors agglomération mais diminue légèrement en agglomération. Si l'on tient compte des périodes pendant lesquelles les déplacements ont été fortement contraints, ceci traduit un fort développement de la pratique, en particulier hors agglomération où les vitesses élevées des usagers motorisés rendent les cyclistes plus vulnérables.

On ne constate pas de baisse de la mortalité des **usagers de poids-lourd**, sans doute parce que leur circulation, liée à des besoins économiques vitaux, n'a pas été fortement impactée par les restrictions.

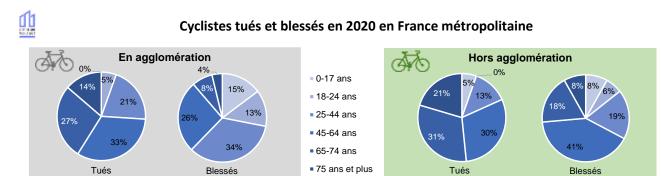
La mortalité des **usagers de véhicule utilitaire** pour sa part baisse fortement (57 personnes tuées, soit 41 décès en moins), mais la baisse semble concerner essentiellement l'usage non-professionnel de véhicules utilitaires.

11	大	EDP	фō	6 €	6 0	€				A 1000	Total
No.	Piétons	motorisé	Vélos	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	TC	Autres	
2010	485		147	248	704	2117	146	65	4	76	3 992
	12% 519		4% 141	6% 220	18% 760	53% 2062	4% 134	2% 67	0%	2% 60	100% 3 963
2011	13%		141 4%	6%	19%	2062 52%	134 3%	2%	0%	2%	3 963 100%
	489		164	179	664	1882	145	56	6	68	3 653
2012	13%		4%	5%	18%	52%	4%	2%	0%	2%	100%
	465		147	159	631	1612	133	57	7	57	3 268
2013	14%		4%	5%	19%	49%	4%	2%	0%	2%	100%
	499		159	165	625	1663	143	56	9	65	3 384
2014	15%		5%	5%	18%	49%	4%	2%	0%	2%	100%
0045	468		149	155	614	1796	120	56	43	60	3 461
2015	14%		4%	4%	18%	52%	3%	2%	1%	2%	100%
2016	559		162	121	613	1760	130	55	12	65	3 477
2016	16%		5%	3%	18%	51%	4%	2%	0%	2%	100%
2017	484		173	117	669	1767	99	51	14	74	3 448
2017	14%		5%	3%	19%	51%	3%	1%	0%	2%	100%
2018	471		175	133	627	1637	92	44	3	66	3 248
2010	15%		5%	4%	19%	50%	3%	1%	0%	2%	100%
2019	483	10	187	134	615	1622	98	36	4	55	3 244
2019	15%	0%	6%	4%	19%	50%	3%	1%	0%	2%	100%
2020p	389	8	174	98	479	1243	57	35	3	64	2 550
ΖυΖυρ	15%	0%	7%	4%	19%	49%	2%	1%	0%	3%	100%
Evolution	-3%		+1%	+14%	-6%	-7%	-7%	-14%	-79%	-11%	-6%
2017-2018	-3%	-	+170	+1470	-070	-1 70	-7-70	-1470	-19%	-1170	-070
Evolution	+3%	_	+7%	+1%	-2%	-1%	+7%	-18%	+33%	-17%	-0%
2018-2019	.070		,0			170	,0	.070	. 5570	70	0,0
Evolution 2019-2020	-19%	-	-7%	-27%	-22%	-23%	-42%	-3%	-25%	+16%	-21%
2019-2020	<u> </u>										
Evolution	-20%		+18%	-60%	-32%	-41%	ND	-46%	ND	-16%	-36%
2010-2020	-20/0	-	T10/0	-00/0	-32 /0	- 1 /0	ND	-40/0	ND	-10/0	-30 /0

En 2020, 174 cyclistes ont été tués (77 en agglomération et 97 hors agglomération) contre 187 en 2019 (92 en agglomération et 95 hors agglomération).

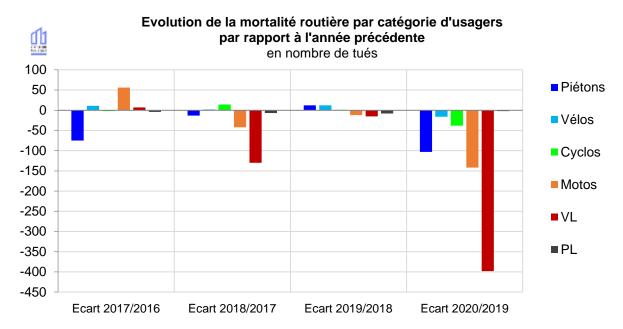


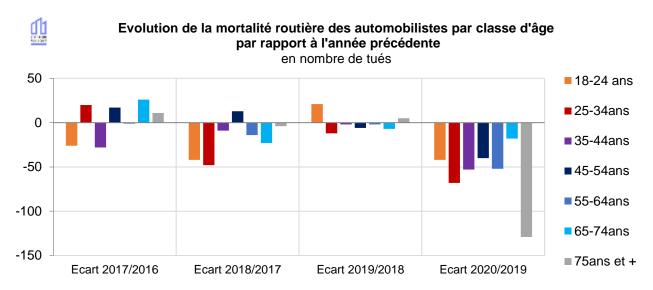
Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2019 (séries labellisées), données provisoires 2020 Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine



Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2019 (séries labellisées), données provisoires 2020 Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre

En agglomération : 54% des tués cyclistes ont entre 25 et 64 ans contre 43 % hors agglomération, 28% des blessés ont moins de 25 ans contre 14% hors agglomération. Hors agglomération : 21% des tués cyclistes ont 75 ans ou plus contre 14% en agglomération, 41% des blessés ont entre 45 et 64 ans contre 26% en agglomération.



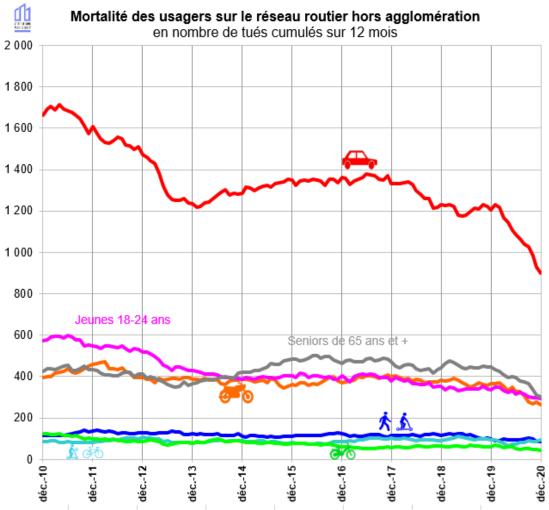


Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2019 (séries labellisées), données provisoires 2020 Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

II.3. Tendances 2020 selon les réseaux routiers en France métropolitaine

La baisse de la mortalité impacte tous les réseaux routiers ; elle est cependant un peu moins marquée en agglomération, une partie des déplacements de proximité ayant été maintenus, et à l'inverse plus marquée sur autoroute.

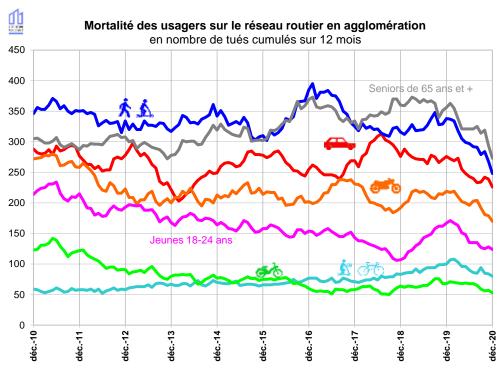
11 1137	Autoroutes	Hors agglomération	Agglomération	Total
2010	256	2603	1133	3 992
2010	6 %	65 %	28 %	100 %
2011	295	2573	1095	3 963
2011	7 %	65 %	28 %	100 %
2012	242	2385	1026	3 653
2012	7 %	65 %	28 %	100 %
2013	261	2077	930	3 268
2013	8 %	64 %	28 %	100 %
2014	242	2150	992	3 384
2014	7 %	64 %	29 %	100 %
2015	298	2175	988	3 461
2015	9 %	63 %	29 %	100 %
2016	270	2188	1019	3 477
2010	8 %	63 %	29 %	100 %
2017	282	2156	1010	3 448
2017	8 %	63 %	29 %	100 %
2018	269	2016	963	3 248
2010	8 %	62 %	30 %	100 %
2019	263	1944	1037	3 244
2019	8 %	62 %	29 %	100 %
2020n	198	1501	851	2 550
2020p	8 %	62 %	29 %	100 %
Evolution	-5%	-6%	-5%	-6%
2017-2018	-3 /0	-0 /0	-5 /0	-0 /6
Evolution	-2%	-4%	+8%	-0%
2018-2019	2.70	7.70	1070	0 70
Evolution	-25%	-23%	-18%	-21%
2019-2020				
Evolution	00.64	40.07	05.01	0001
2010-2020	-23 %	-42 %	-25 %	-36%



Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2019 (séries labellisées), données provisoires 2020 Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

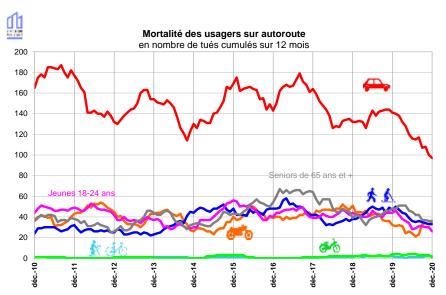
La chute de la mortalité en 2020 hors agglomération concerne essentiellement les automobilistes, et les motocyclistes à leur échelle.

En agglomération, la chute de la mortalité concerne fortement les séniors de 65 ans et plus, eux-mêmes contributeurs à la réduction de la mortalité des piétons.



Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2019 (séries labellisées), données provisoires 2020 Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

La baisse de la mortalité sur autoroute est fortement conduite par la baisse de la mortalité automobiliste, du fait des restrictions sur les grands déplacements imposés par la crise sanitaire.

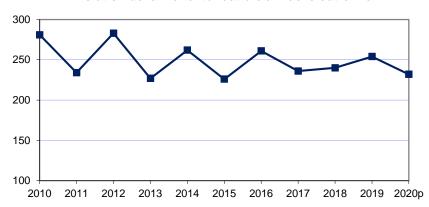


III. Accidentalité routière outre-mer

232 personnes seraient décédées sur les routes des territoires outre-mer en 2020, 160 dans les départements d'outre-mer et 72 dans les collectivités d'outremer ou en Nouvelle-Calédonie. C'est inférieur de -8,7% (soit 22 tués de moins) par rapport à 2019.

L'impact de la crise sanitaire sur les déplacements outre-mer n'est pas aussi marqué qu'en métropole : la mortalité routière baisse mais reste dans la fourchette de ces 10 dernières années.

Evolution de la mortalité routière annuelle outre-mer



Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2019, données provisoires 2020 Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	2 853	281	3 706
2011	2 737	233	3 661
2012	2 583	283	3 425
2013	2 298	227	3 004
2014	2 238	260	2 880
2015	2 595	226	3 356
2016	2 397	261	3 174
2017	2 611	236	3 456
2018	2 586	240	3 366
2019	2 824	254	3 675
2020p	2 526	232	3 306
Evolution 2018-2017	-1%	+2%	-3%
Evolution 2019-2018	+9%	+6%	+9%
Evolution 2020-2019	-11%	-9%	-10%
Evolution 2010-2020	-11%	-17%	-11%

Source: ONISR – données définitives jusqu'en 2019, données provisoires 2020 Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en outre-mer (DOM+COM+NC)

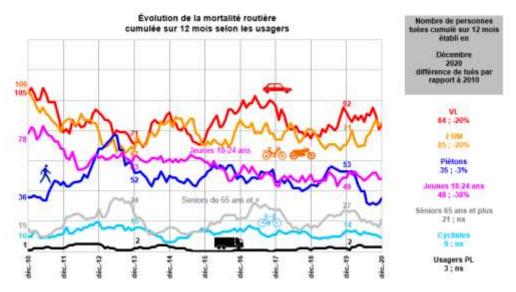
La mortalité des **jeunes de 18-24 ans** est stable en 2020 par rapport à 2019 avec 48 tués. Ce chiffre reste très en dessous de ce qui avait été comptabilisé en 2010 (78 tués).

La mortalité des **seniors de 65 ans et plus** baisse à 21 tués en 2020, après une hausse sensible en 2019. L'évolution est cependant peu significative pour l'instant, les séniors restant encore beaucoup moins représentés qu'en France métropolitaine.

La mortalité **automobiliste** représente un peu plus du tiers de la mortalité routière outre-mer avec 84 décès estimés. 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 l'avaient pas bouclée.

La mortalité en **deux-roues motorisés** ré-augmente en 2020 avec 85 usagers tués, soit un peu plus du tiers de la mortalité routière outremer. Le **non-port du casque** concerne la moitié des décès en deux-roues motorisés.

La mortalité **piétonne** augmente légèrement en 2020 avec 35 piétons tués.



Source: ONISR – données définitives jusqu'en 2019, données provisoires 2020 Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en outre-mer (DOM+COM+NC)

III.1. Dans les départements d'outre-mer

La mortalité routière est stable dans les départements d'outre-mer, alors que le nombre de blessés diminue.

<u>11</u>	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	2 098	181	2 720
2011	1 950	148	2 621
2012	1 813	189	2 358
2013	1 585	159	2 038
2014	1 663	173	2 094
2015	2 051	155	2 582
2016	1 910	178	2 482
2017	2 088	152	2 767
2018	2 017	144	2 642
2019	2 273	162	2 953
2020p	2 024	160	2 592
Evolution 2017-2018	-3%	-5%	-5%
Evolution 2018-2019	+13%	+13%	+12%
Evolution 2019-2020	-11%	-1%	-12%
Evolution 2010-2020	-4%	-12%	-5%

Source: ONISR – données définitives jusqu'en 2019 (séries labellisées), données provisoires 2020 Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les départements d'outre-mer (y compris Mayotte à partir de 2012)

Observatoire national interministériel de la sécurité routière

Les évolutions de la mortalité selon les âges sont ténues, cependant on observe une légère baisse de la mortalité chez les enfants et les seniors, compensée par un renforcement chez les catégories actives. Ceci est confirmé par les tendances sur les blessés : le nombre de blessés baisse moins entre 25 et 64 ans et augmente même entre 55 et 64 ans.

Nombre de personnes tuées par classe d'âge dans les départements d'outre-mer

100.000	0-17ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et+	Total
2010	23	53	61	31	13	181
2010	13 %	29 %	34 %	17 %	7 %	100 %
2011	15	37	53	30	13	148
2011	10 %	25 %	36 %	20 %	9 %	100 %
2012	12	33	79	42	23	189
	6 %	17 %	42 %	22 %	12 %	100 %
2013	8	46	47	39	19	159
20.0	5 %	29 %	30 %	25 %	12 %	100 %
2014	8	39	77	34	15	173
2017	5 %	23 %	45 %	20 %	9 %	100 %
2015	16	38	53	36	12	155
	10 %	25 %	34 %	23 %	8 %	100 %
2016	21	36	67	35	19	178
	12 %	20 %	38 %	20 %	11 %	100 %
2017	19	25	59	32	17	152
	13 %	16 %	39 %	21 %	11 %	100 %
2018	12	28	62	32	10	144
	8 %	19 %	43 %	22 %	7 %	100 %
2019	12	32	54	42	22	162
20.0	7 %	20 %	33 %	26 %	14 %	100 %
2020p	9	33	58	42	18	160
	6 %	21 %	36 %	26 %	11 %	100 %
Evolution						
2017-2018	-37%	+12%	+5%	+0%	-41%	-5%
Evolution	+0%	+14%	-13%	+31%	+120%	+13%
2018-2019	+0%	+14%	-13%	+31%	+120%	+13%
Evolution	-25%	+3%	+7%	+0%	-18%	-1%
2019-2020	-23%	+3%	+7 76	+0%	-10/0	-170
Evolution						
	-61%	-38%	-5%	+35%	+38%	-12%
2010-2020	0170	3070	-370	1.3370	.3070	1270

ď١

Source: ONISR – données définitives jusqu'en 2019 (séries labellisées), données provisoires 2020 Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les départements d'outre-mer (y compris Mayotte à partir de 2012)

Avec 67 tués, la mortalité en deux-roues motorisés, cyclomoteurs ou motocyclettes, s'établit au niveau le plus haut depuis 2011.

Nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers de la route dans les départements d'outre-mer

11 50.000	∱ Piétons	₫√ Vélos	G Cyclos	Motos	VT	VU	PL	TC	Autres	Total
2010	29	6	36	46	50	11	0	0	3	181
	16%	3%	20%	25%	28%	6%	0%	0%	2%	<i>100%</i>
2011	34	8	34	33	37	1	0	0	1	148
	23%	5%	23%	22%	25%	1%	0%	0%	1%	100%
2012	47	17	18	45	50	4	3	2	3	189
	25%	9%	10%	24%	26%	2%	2%	1%	2%	100%
2013	40	14	18	32	43	8	1	1	2	159
	25%	9%	11%	20%	27%	5%	1%	1%	1%	100%
2014	44	4	27	39	51	6	1	0	1	173
	25%	2%	16%	23%	29%	3%	1%	0%	1%	100%
2015	37	10	22	39	42	3	0	0	2	155
	24%	6%	14%	25%	27%	2%	0%	0%	1%	100%
2016	41	12	31	35	53	3	1	1	0	177
	23%	7%	18%	20%	30%	2%	1%	1%	0%	100%
2017	35	8	20	33	54	0	0	0	2	152
	23%	5%	13%	22%	36%	0%	0%	0%	1%	100%
2018	38	8	17	37	35	4	1	0	4	144
	26%	6%	12%	26%	24%	3%	1%	0%	3%	100%
2019	43	9	18	32	51	7	0	0	1	161
	27%	<i>6%</i>	11%	20%	32%	4%	0%	0%	1%	100%
2020p	29	5	25	42	47	5	3	0	4	160
	18%	3%	16%	26%	29%	3%	2%	0%	3%	100%
Evolution 2017- 2018	+9%	+0%	-15%	+12%	-35%	ns	ns	ns	ns	-5%
Evolution 2018- 2019	+13%	+13%	+6%	-14%	+46%	ns	ns	ns	ns	+12%
Evolution 2019-2020	-33%	-44%	+39%	+31%	-8%	-29%	ns	ns	ns	-1%
Evolution 2010-2020	+0%	-17%	-31%	-9%	-6%	-55%	ns	ns	ns	-12%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2019 (séries labellisées), données provisoires 2020 Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les départements d'outre-mer (y compris Mayotte à partir de 2012)

III.2. Dans les collectivités d'outre-mer

La mortalité dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie affiche un des plus bas niveaux de ces 10 dernières années, avec 72 tués. La mortalité de tous les usagers est en baisse.

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	755	100	986
2011	787	85	1 040
2012	770	94	1 067
2013	713	68	966
2014	575	87	786
2015	544	71	774
2016	487	83	692
2017	523	84	689
2018	569	96	724
2019	551	92	722
2020p	502	72	714
Evolution 2017-2018	+9%	+14%	+5%
Evolution 2018-2019	-3%	-4%	-0%
Evolution 2019-2020	-9%	-22%	-1%

-34%

Source: ONISR – données définitives jusqu'en 2019, données provisoires 2020
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie (Saint-Pierre-et-Miquelon à partir de 2016)

-28%

Nombre de personnes tuées par classe d'âge dans les Collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie

-28%

	0-17ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et+	Total
2010	13	25	41	18	3	100
2010	13 %	25 %	41 %	18 %	3 %	100 %
2011	6	31	31	13	4	85
2011	7 %	36 %	36 %	15 %	5 %	100 %
2012	8	29	38	13	6	94
2012	9 %	31 %	40 %	14 %	6 %	100 %
2013	7	17	27	11	6	68
2013	10 %	25 %	40 %	16 %	9 %	100 %
2014	11	21	36	15	4	87
2014	13 %	24 %	41 %	17 %	5 %	100 %
2015	7	21	29	11	3	71
2015	10 %	30 %	41 %	15 %	4 %	100 %
2016	8	16	40	16	3	83
2016	10 %	19 %	48 %	19 %	4 %	100 %
2017	5	19	32	18	10	84
2017	6 %	23 %	38 %	21 %	12 %	100 %
2018	8	23	46	14	5	96
2010	8 %	24 %	48 %	15 %	5 %	100 %
2019	11	17	32	26	6	92
2019	12 %	18 %	35 %	28 %	7 %	100 %
20205	12	15	26	16	3	72
2020p	17 %	21 %	36 %	22 %	4 %	100 %

Evolution 2017-2018	+60%	+21%	+44%	-22%	-50%	+14%
Evolution 2018-2019	+38%	-26%	-30%	+86%	+20%	-4%
Evolution 2019-2020	+9%	-12%	-19%	-38%	-50%	-22%
Evolution 2010-2020	-8%	-40%	-37%	-11%	+0%	-28%

Source: ONISR – données définitives jusqu'en 2019, données provisoires 2020 Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie (Saint-Pierre-et-Miquelon à partir de 2016)

Evolution

2010-2020

Nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers de la route dans les Collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie

	† Piétons	Ø₩ Vélos	₫ Cyclos	Motos	VT	VU	PL		Autres	Total
2010	8	4	10	14	55	7	1	0	1	100
	8%	4%	10%	14%	55%	7%	1%	0%	1%	100%
2011	12	4	8	10	42	6	2	0	1	85
	14%	5%	9%	12%	49%	7%	2%	0%	1%	100%
2012	21	2	9	7	42	9	2	1	1	94
	22%	2%	10%	7%	45%	10%	2%	1%	1%	100%
2013	12	1	8	9	28	8	1	1	0	68
	18%	1%	12%	13%	41%	12%	1%	1%	0%	100%
2014	6	2	7	14	39	16	2	0	1	87
	7%	2%	8%	16%	<i>4</i> 5%	18%	2%	0%	1%	100%
2015	13	3	4	5	33	12	0	0	1	71
	18%	4%	6%	7%	46%	17%	0%	0%	1%	100%
2016	8	3	4	15	42	6	0	0	3	81
	10%	4%	5%	19%	52%	7%	0%	0%	4%	100%
2017	11	3	6	15	42	6	1	0	0	84
	13%	4%	7%	18%	50%	7%	1%	0%	0%	100%
2018	11	2	11	16	40	15	0	0	1	96
	11%	2%	11%	17%	42%	16%	0%	0%	1%	100%
2019	10	5	8	13	44	9	2	0	1	92
	11%	5%	9%	14%	48%	10%	2%	0%	1%	100%
2020p	6	4	8	10	37	6	0	0	1	72
	8%	6%	11%	14%	51%	8%	0%	0%	1%	100%
Evolution 2017- 2018	+0%	-33%	ns	+7%	-5%	ns	ns	0 %	ns	+14%
Evolution 2018- 2019	-9%	ns	-27%	-19%	+10%	-40%	ns	0 %	+0%	-4%
Evolution 2019-2020	-40%	-20%	+0%	-23%	-16%	-33%	ns	0 %	+0%	-22%
Evolution 2010-2020	-25%	+0%	-20%	-29%	-33%	-14%	ns	0 %	+0%	-28%

Source: ONISR – données définitives jusqu'en 2019, données provisoires 2020
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie (Saint-Pierre-et-Miquelon à partir de 2016)

IV. Annexes

Encadró	Confinements et couvre-feux			
Elicaule -	Comments et couvre-leux			
14 -16 mars	fermeture des établissements accueillant du public, des commerces non indispensables, des crèches, des établissements scolaires et des universités fermeture des frontières de l'espace Schengen			
47				
17-mars	confinement de la population en France (y compris l'outre-mer)			
0.4	limitation des sorties du domicile aux seules premières nécessités, sous réserve d'une attestation			
21-mars	confinement en Polynésie française			
24-mars	confinement en Nouvelle-Calédonie			
	couvre-feu en Guyane de 21h à 5h			
11-mai	déconfinement phase 1 (hors Mayotte)			
	réouverture des commerces à l'exception des cafés, bars, restaurants, augmentation des capacités d'accueil des transports urbains, réouverture partielle des écoles primaires et des crèches, déplacements autorisés dans la limite de 100 kilomètres certaines restrictions diffèrent selon la circulation du virus localement			
18-mai	déconfinement phase 1 à Mayotte			
02-juin	déconfinement phase 2			
	fin de la limitation de 100km pour les déplacements non justifiés dans le cadre de la phase 2 du déconfinement			
	réouverture des cafés, bars et restaurants, des lieux culturels, des collèges et lycées à travers la France métropolitaine, réouverture des parcs et jardins dans les grandes villes			
10 -25 juin	couvre-feu en Guyane renforcé pour s'étendre de 17h à 5h et même de 13h à 5h le lundi, et empiète sur les weekends			
15-juin	restrictions d'accès à la France métropolitaine et à l'outre-mer, réouverture des frontières intérieures de l'Europe, sans quatorzaine pour les voyageurs			
10-juil	couvre-feu en Guyane assoupli de 21h à 5h			
26-sept	couvre-feu en Guyane assoupli de 23h à 5h			
17-oct	couvre-feu de 21h à 6h dans 8 métropoles de France			
22-oct	couvre-feu de 21h à 6h étendu à 54 départements			
22 001	courte fou de 2 m à cir étenda à en départemente			
30-oct	confinement de la population française métropolitaine			
	les établissements scolaires ouverts ainsi que les classes préparatoires et les BTS. Par contre les universités doivent assurer les cours magistraux et les travaux dirigés en distanciel			
00				
28-nov				
	lors de cette phase, l'attestation de déplacement reste en vigueur mais les déplacements brefs (promenade, loisirs) sont autorisés dans un rayon de 20 km (contre 1 km auparavant) et pour une durée de 3 h maximum. Les commerces dits « non-essentiels » sont également appelés à rouvrir avec un protocole sanitaire renforcé avec une limite d'un client pour 8 mètres carrés, seuls les restaurants, bars, cafés et le monde de la culture restent clos			
15-déc	fin du confinement ; couvre-feu de 20h à 6h tous les iours sauf le 24 décembre			
18-déc	couvre-feu en Guyane jusqu'au 4 janvier, de 21h à 5h, avec une exception pour Noël			
02-janv	couvre-feu de 18h à 6h dans 23 départements de France métropolitaine			
	(contre 1 km auparavant) et pour une durée de 3 h maximum. Les commerces dits « non-essentiels » sont également appelés à rouvrir avec un protocole sanitaire renforcé avec une limite d'un client pour 8 mètres carrés, seuls les restaurants, bars, cafés et le monde de la culture restent clos fin du confinement ; couvre-feu de 20h à 6h tous les jours sauf le 24 décembre couvre-feu en Guyane jusqu'au 4 janvier, de 21h à 5h, avec une exception pour Noël			

Eléments de méthodologie propres à l'année 2020

L'année 2020 présente des résultats en rupture avec les années précédentes. Cela va introduire des modifications d'analyse au plan national et au plan local.

L'année 2021, voire les suivantes, ne pourra pas être comparée à la seule année 2020 mais devra être comparée aux années « avant crise sanitaire », qui pourront être l'année 2019, une moyenne 2017-2019 ou 2015-2019, en fonction de la significativité des indicateurs.