

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE

# Accidentalité routière 2020

## Données définitives

31 Mai 2021



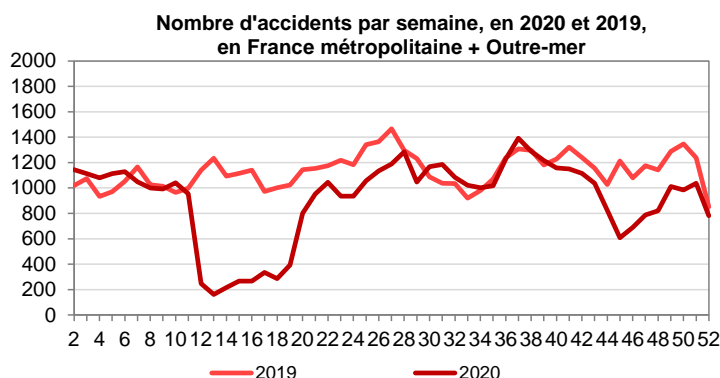
## Sommaire

1. Bilan de l'accidentalité en France (métropole et outre-mer).....	4
2. Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine.....	6
2.1. Mortalité selon la classe d'âge en France métropolitaine .....	8
2.2. Mortalité selon les catégories d'usagers en France métropolitaine.....	11
2.3. Tendances 2020 selon les réseaux routiers en France métropolitaine .....	16
2.4. Analyses territoriales.....	18
3. Accidentalité routière outre-mer.....	19
3.1. Dans les départements d'outre-mer .....	21
3.2. Dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie .....	23
4. Annexes.....	25
4.1. Date de mises en place de confinements et couvre-feux.....	25
4.2. Eléments de méthodologie propres à l'année 2020 .....	26
4.3. Tués et blessés par tranche d'âge et par sexe, en 2020 -France métropolitaine ....	27
4.4. Tués et blessés par tranche d'âge et par sexe, en 2020 –outre-mer .....	29
4.5. Accidentalité routière 2020 des cyclistes – France métropolitaine .....	30
4.6. Evolution 2019-2020 des victimes (tués + blessés) par régions .....	33
4.7. Analyses régionales (France métropolitaine).....	34
4.8. Analyses départementales (France métropolitaine).....	37

## Synthèse

**2 780 personnes sont décédées en 2020** sur les routes de France, en métropole ou en outre-mer. **Ce chiffre, inférieur de 21% à celui de 2019, est historiquement bas.** Cette évolution s'explique en grande partie par les **effets de l'épidémie mondiale de la Covid-19**. Le nombre d'accidents baisse de - 19 % et le nombre de blessés de - 20 %.

Les pouvoirs publics ont confiné la population sur deux périodes, du 16 mars au 10 mai et du 30 octobre au 13 décembre. En dehors de ces périodes, des couvre-feux nationaux et/ou locaux ont été mis en place. Durant ces périodes de restriction, les déplacements professionnels et touristiques ont été fortement réduits, comme en atteste la diminution de la consommation des ménages en carburant. Cette réduction des déplacements a logiquement eu un effet positif sur l'**accidentalité routière**.



**En France métropolitaine, 2 541 personnes sont décédées** sur les routes (1 991 hommes et 550 femmes) soit 703 tués de moins qu'en 2019 (- 22 %). Ce résultat est inférieur à celui enregistré en 1925 (2 646 tués, et 2 246 en 1924) alors qu'on comptait 50 fois moins de véhicules à cette époque. Du fait de la crise sanitaire et des restrictions qu'elle a imposées, les déplacements de longue distance ont été fortement réduits, seuls les déplacements du quotidien ou de proximité ont été maintenus voire développés. Les Français ont passé l'été en France et la pratique de la marche à pied ainsi que du vélo a connu un certain engouement. Le nombre des accidents baisse de - 19 % et le nombre de blessés de - 21 %.

L'impact de l'évolution de la circulation liée à la pandémie est majeur sur la **mortalité automobiliste** : avec **1 243 tués en 2020**, elle représente pour la première fois moins de la moitié de la mortalité routière totale.

La mortalité baisse en particulier parmi les usagers de **75 ans et plus** (-34 %) : ces derniers, par crainte d'être contaminés, ont fortement limité leurs sorties et renoncé aux voyages, en sus des périodes de confinement imposées. Cependant leur taux de décès rapporté à leur population reste supérieur (56 tués par million d'habitants) à la moyenne (29 tués par million).

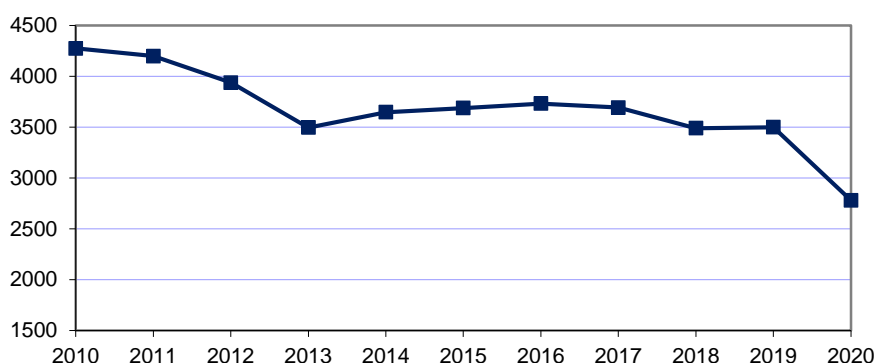
La **mortalité piétonne** (391 tués) est en baisse (- 19 %) mais cette baisse est inférieure à la moyenne. Plus de la moitié de cette mortalité concerne chaque année les seniors de 65 ans ou plus. En 2020, du fait de la crise sanitaire les jeunes seniors ont transféré leurs habitudes vers des loisirs de proximité et notamment vers la marche à pied.

La **mortalité motocycliste** (479 tués) baisse comme la moyenne, cumulant l'impact du confinement au printemps, habituellement signe de la reprise des sorties, et un temps pluvieux en juin et septembre. *A contrario* la **mortalité cycliste** (178 tués) est restée proche de celle des années précédentes : en-dehors de temps d'arrêt liés aux confinements, ce mode s'est développé en milieu urbain pour éviter les transports en commun ainsi qu'en milieu rural pour pratiquer des loisirs de proximité (+ 31 % d'augmentation de la pratique sur les périodes hors confinements en milieu urbain et + 15 % en milieu rural). On dénombre plus de blessés en ville, mais plus de tués hors agglomération du fait des vitesses élevées des autres usagers.

**Outre-mer, 239 personnes sont décédées** sur les routes, ce qui ne constitue pas une évolution significative par rapport aux années précédentes. Un seul confinement a été instauré sur tous les territoires et sur l'année l'impact de la pandémie n'est pas notable.

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

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



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 d'un second confinement national du 30 octobre au 14 décembre), les indicateurs de l'accidentalité routière présentent une baisse historique à partir de mars 2020.

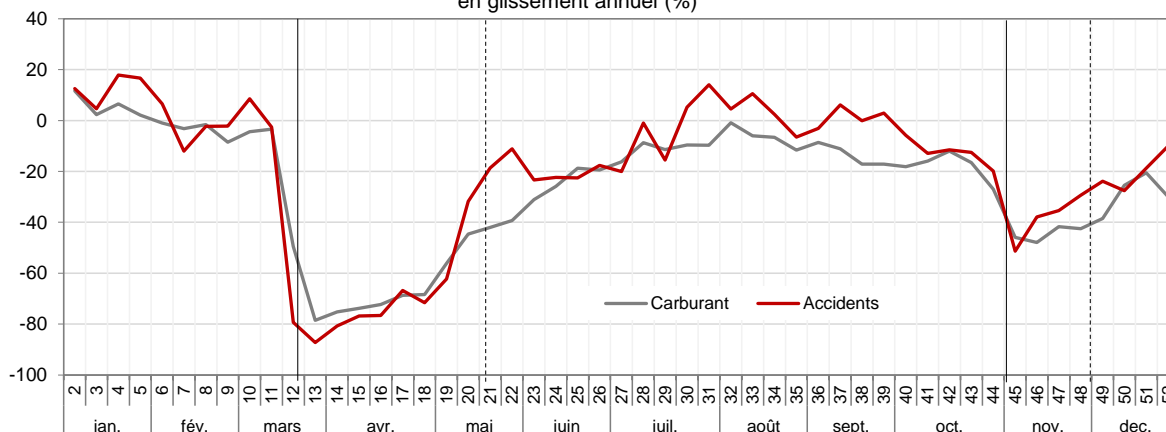
France métropolitaine + Outre-mer

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
<b>2010</b>	70 141	4 273	88 167
<b>2011</b>	67 760	4 196	84 910
<b>2012</b>	63 018	3 936	79 274
<b>2013</b>	59 110	3 495	73 611
<b>2014</b>	60 429	3 644	75 928
<b>2015</b>	59 198	3 687	74 158
<b>2016</b>	59 919	3 738	75 819
<b>2017</b>	61 224	3 684	76 840
<b>2018</b>	58 352	3 488	73 253
<b>2019</b>	58 840	3 498	74 165
<b>2020</b>	47 744	2 780	59 248
Evolution 2017-2018	-5%	-5%	-5%
Evolution 2018-2019	+1%	+0%	+1%
Evolution 2019-2020	-19%	-21%	-20%
Evolution 2010-2020	-32%	-35%	-33%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France entière

**Montant des transactions CB en carburant et Nombre d'accidents corporels hebdomadaires en 2020 en glissement annuel (%)**



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 – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France entière

L'évolution de l'accidentalité hebdomadaire en 2020 par rapport à 2019 suit la même tendance que le montant des transactions carte bancaire (CB) en carburant. Ce montant de transactions, qui représente la consommation des ménages en carburants, permet de repérer les points de reprise d'activité liée aux déplacements de véhicules thermiques, notamment suite au premier dé-confinement en mai 2020 ainsi que pendant la période estivale.

**L'interprétation des impacts de la pandémie sur l'accidentalité routière est complexe car, au-delà de la baisse du nombre global de kilomètres parcourus, les confinements et dé-confinements ont fortement influencé de plusieurs façons les comportements de déplacement des usagers : par exemple, 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.**

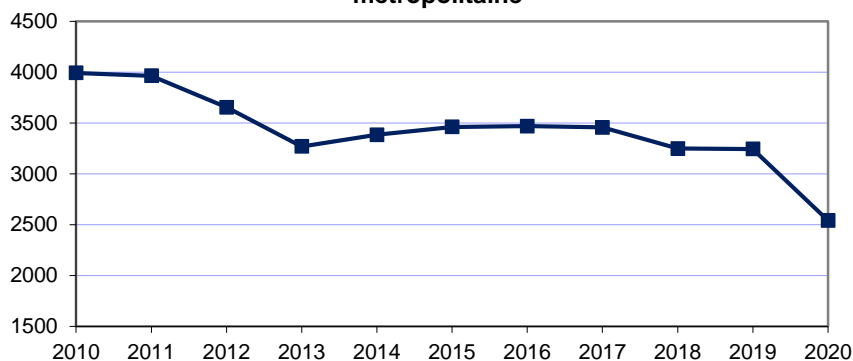
## 2. Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine

2 541 personnes sont 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 50<sup>1</sup>.



Evolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine



Les indicateurs relatifs aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, ainsi que ceux sur les blessés, sont également en baisse de l'ordre de 20 % par rapport aux années précédentes.

France métropolitaine



	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
<b>2010</b>	67 288	3 992	84 461
<b>2011</b>	65 023	3 963	81 249
<b>2012</b>	60 435	3 653	75 849
<b>2013</b>	56 812	3 268	70 607
<b>2014</b>	58 191	3 384	73 048
<b>2015</b>	56 603	3 461	70 802
<b>2016</b>	57 522	3 477	72 645
<b>2017</b>	58 613	3 448	73 384
<b>2018</b>	55 766	3 248	69 887
<b>2019</b>	56 016	3 244	70 490
<b>2020</b>	45 121	2 541	55 836
<b>Evolution 2017-2018</b>	-5%	-6%	-5%
<b>Evolution 2018-2019</b>	+0%	-0%	+1%
<b>Evolution 2019-2020</b>	-19%	-22%	-21%
<b>Evolution 2010-2020</b>	-33%	-36%	-34%

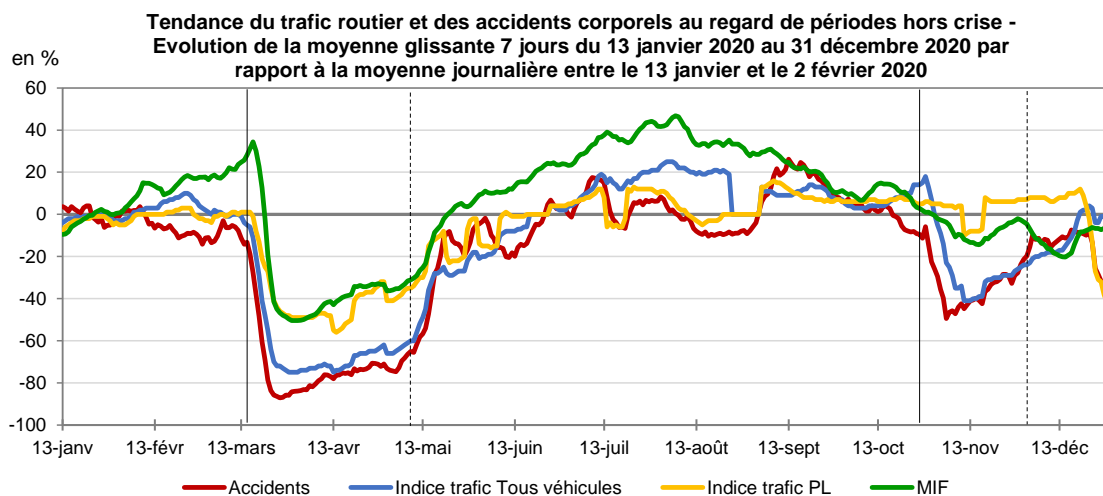
Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)

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

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.

<sup>1</sup> Le parc automobile actuel en circulation est estimé à 40 millions, et devait être de l'ordre de 800 000 en 1925.

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.



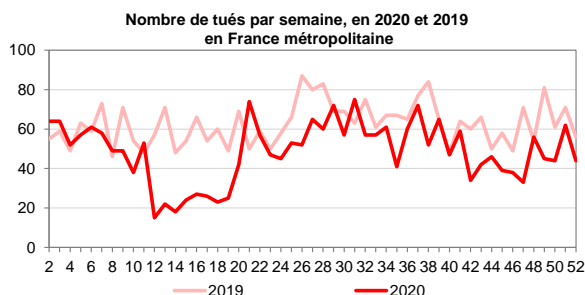
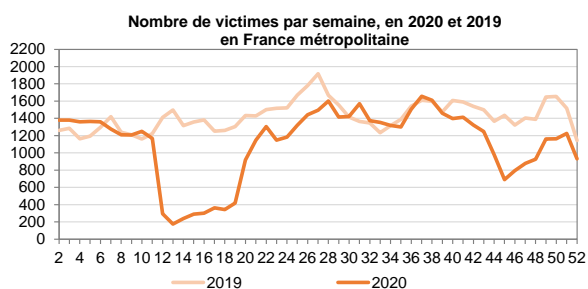
Sources : ONISR - données définitives labellisées jusqu'en 2020, au 20/05/2021

Cerema - Indice de trafic routier (réseau national concédé) cumulé 7 jours glissant, disponible au 21/05/2021

DSR - messages d'infractions (MIF) provisoires, au 6/04/2021

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. Cependant le gain observé n'est pas de même ampleur que la baisse de trafic ; l'analyse des messages d'infractions (MIF<sup>2</sup>) relevés par les radars automatiques (courbe verte) laisse supposer que les vitesses pratiquées ont été plus élevées qu'à l'habitude sur certaines périodes, sans doute parce que la circulation était plus fluide, la route dégagée. En fin d'été la courbe des messages d'infraction rejoint temporairement la courbe du trafic routier, il y a une normalisation, jusqu'au 2<sup>e</sup> confinement lors duquel le phénomène observé au 1<sup>er</sup> confinement semble se reproduire.

En dehors des périodes des deux confinements, le nombre de victimes est très proche de celui des années 2015-2019, et celui des personnes décédées très légèrement inférieur.



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

<sup>2</sup> Le message d'infraction (MIF) est le fichier informatique généré lors de l'enregistrement d'une infraction relevée (franchissement de feux rouge, vitesse trop élevée) par les radars automatisés. Ce message est envoyé électroniquement au Centre national de traitement (CNT) qui après vérification produit et envoie l'avis de contravention au contrevenant.

## 2.1. Mortalité selon la classe d'âge en France métropolitaine

En 2020, la mortalité routière baisse pour presque tous les âges.

La **baisse de la mortalité est la plus forte pour les personnes âgées de 75 ans ou plus (- 34 % soit 180 tués de moins qu'en 2019)**, qui contribuent pour 1/4 de la baisse globale.

Plusieurs accidents mortels cet été ont impliqué plusieurs enfants, aussi on enregistre 1 tué de plus chez les enfants âgés entre **0-13 ans**, malgré le 1<sup>er</sup> confinement pendant lequel les enfants étaient confinés et éduqués à domicile.

La baisse de la mortalité des **18-34 ans**, usagers à sur-risque routier important, est équivalente à la baisse globale ; et représente près de 1/3 de la baisse globale avec **217 tués de moins**.

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

	0-13ans	14-17ans	18-24 ans	25-34ans	35-44ans	45-54ans	55-64ans	65-74ans	75ans et +	Total
<b>2010</b>	111	180	831	704	545	505	351	264	501	<b>3 992</b>
<b>2011</b>	75	167	813	715	557	481	366	280	479	<b>3 933</b>
<b>2012</b>	99	147	753	615	467	492	335	264	481	<b>3 653</b>
<b>2013</b>	91	108	636	547	458	401	339	254	434	<b>3 268</b>
<b>2014</b>	97	131	582	616	425	450	311	283	489	<b>3 384</b>
<b>2015</b>	85	141	619	607	417	422	339	312	519	<b>3 461</b>
<b>2016</b>	96	108	597	580	414	417	379	320	566	<b>3 477</b>
<b>2017</b>	93	112	562	571	437	422	382	342	527	<b>3 448</b>
<b>2018</b>	76	116	503	511	410	399	391	332	510	<b>3 248</b>
<b>2019</b>	61	92	549	516	383	382	412	317	532	<b>3 244</b>
<b>2020</b>	62	89	449	399	280	324	295	291	352	<b>2 541</b>
Evolution 2017-2018	-18%	+4%	-10%	-11%	-6%	-5%	+2%	-3%	-3%	-5,8%
Evolution 2018-2019	-20%	-21%	+9%	+1%	-7%	-4%	+5%	-5%	+4%	-0,1%
Evolution 2019-2020	+2%	-3%	-18%	-23%	-27%	-15%	-28%	-8%	-34%	-21,7%
Evolution 2010-2020	-44 %	-51 %	-46 %	-43 %	-49 %	-36 %	-16 %	10 %	-30 %	-36,3%

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

Pour comprendre la véritable évolution de chaque classe d'âge **sur la décennie**, il est utile de regarder le taux de mortalité rapporté 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 apparaissent 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 :

- **86 tués par million d'habitants** pour les jeunes de **18-24 ans** dont **135 tués par million** pour les hommes et **34 tués par million** pour les femmes,
- **56 tués par million** pour les séniors de **75 ans ou plus** dont **90 tués par million** pour les hommes et **35 tués par million** pour les femmes,
- **53 tués par million** pour les **25-34 ans** dont **91 tués par millions** pour les hommes et **15 tués par million** pour les femmes.



## Nombre de personnes tuées rapporté à la population de chaque classe d'âge par million d'habitants

	0-13ans	14-17ans	18-24 ans	25-34ans	35-44ans	45-54ans	55-64ans	65-74ans	75ans et +	Total
<b>2010</b>	10,3	59,9	149,9	91,0	62,5	59,1	44,4	53,1	89,7	<b>63,6</b>
<b>2011</b>	6,9	55,7	146,6	92,0	64,6	56,1	45,2	56,0	84,4	<b>62,3</b>
<b>2012</b>	9,1	48,1	138,9	78,9	54,7	57,1	41,4	50,7	83,5	<b>57,6</b>
<b>2013</b>	8,3	35,0	118,9	70,0	54,1	46,5	42,0	46,5	74,5	<b>51,3</b>
<b>2014</b>	8,8	41,6	111,9	78,3	51,0	51,9	38,6	47,2	82,2	<b>52,7</b>
<b>2015</b>	7,7	44,1	119,9	77,6	50,2	48,5	42,0	49,5	86,9	<b>53,6</b>
<b>2016</b>	8,8	33,5	115,6	74,5	50,1	47,7	46,6	48,5	94,4	<b>53,6</b>
<b>2017</b>	8,5	34,6	108,0	74,1	53,3	48,1	47,0	50,0	87,3	<b>53,0</b>
<b>2018</b>	7,1	36,6	96,5	67,1	50,8	45,6	47,8	47,2	83,6	<b>50,1</b>
<b>2019</b>	5,7	28,9	105,8	67,9	47,4	43,8	50,6	45,2	86,3	<b>50,0</b>
<b>2020</b>	5,8	27,9	85,4	52,7	34,7	37,4	35,9	40,4	56,5	<b>39,0</b>
<b>Evolution 2017-2018</b>	-17%	+6%	-11%	-9%	-5%	-5%	+2%	-6%	-4%	-5,5%
<b>Evolution 2018-2019</b>	-20%	-21%	+10%	+1%	-7%	-4%	+6%	-4%	+3%	-0,1%
<b>Evolution 2019-2020</b>	+2%	-4%	-19%	-22%	-27%	-15%	-29%	-11%	-35%	-22,0%
<b>Evolution 2010-2020</b>	-44%	-53%	-43%	-42%	-44%	-37%	-19%	-24%	-37%	-39%

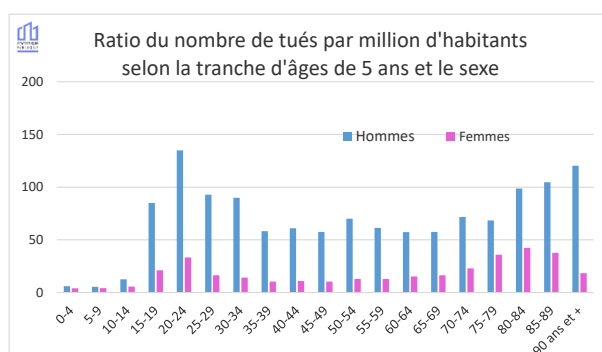
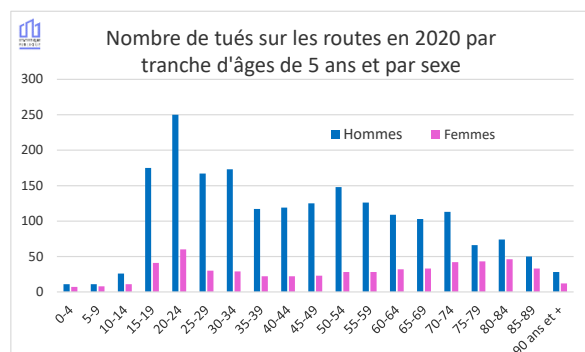
Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)  
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Source : INSEE – données population 2020 mises à jour janvier 2021

Le nombre de tués par tranche de 5 ans selon l'âge et le sexe indique que les tranches d'âge les plus touchées sont encore les plus jeunes (entre 15 et 34 ans), avec un pic entre 20 et 24 ans. Les tués sont surtout des jeunes hommes. Cependant en 2020 un 2<sup>e</sup> pic semble se dessiner entre 50 et 54 ans, chez les hommes également.

En termes de risque en 2020 (mortalité rapportée à la population), les tranches d'âge les plus à risque sont chez les hommes, entre 20 et 24 ans d'abord (135 tués par million de jeunes), au-delà de 90 ans après (121 tués/M). Ensuite on retrouve à un niveau à peu près équivalent les hommes de 15-19 ans (85 tués/M), de 25-29 ans (93 tués/M), de 30-34 ans (90 tués/M), de 80-84 ans (99 tués/M) et de 85-89 ans (104 tués/M).

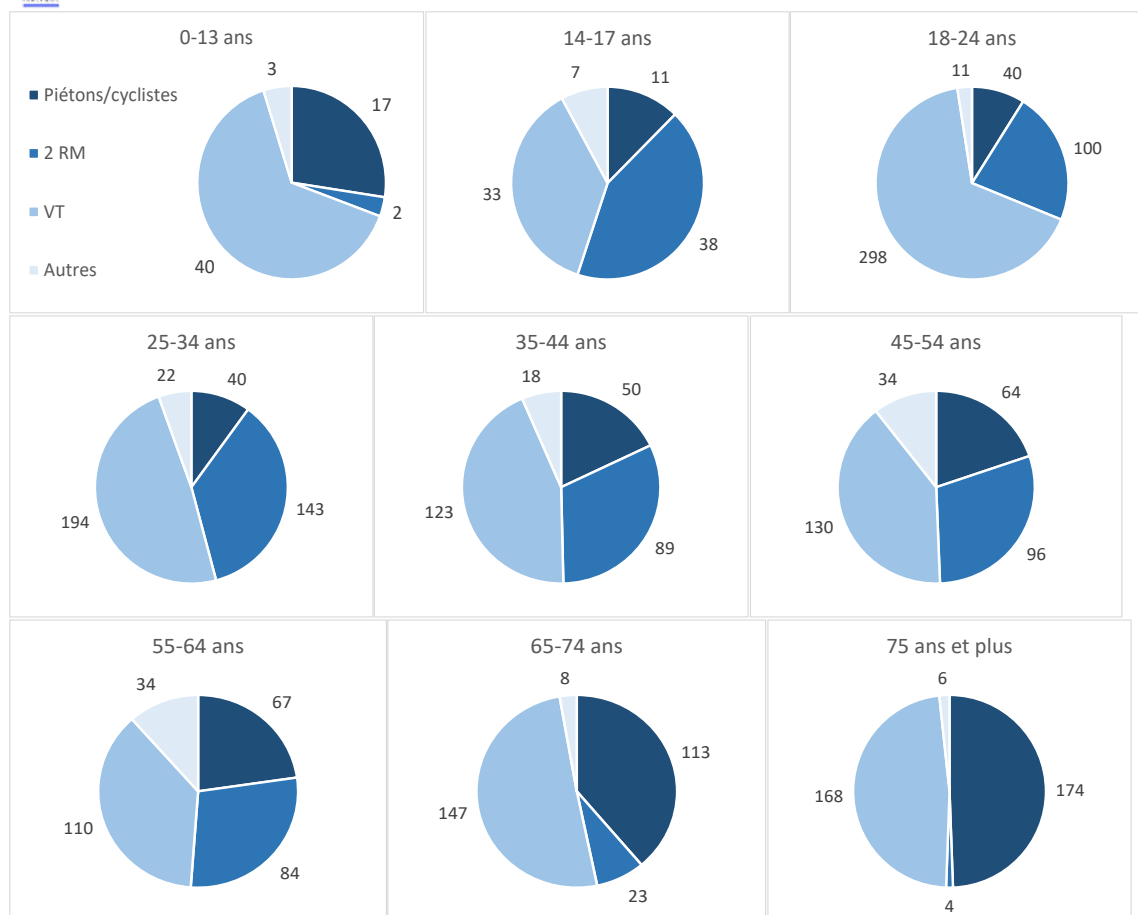
Le niveau de risque maximal pour les femmes est de 42 tuées/M chez les 80-84 ans, 38 tuées/M chez les 85-89 ans, 36 tuées/M chez les 75-79 ans puis 33 tuées/M chez les jeunes femmes de 20-24 ans.



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

Source : INSEE – données population 2020 mises à jour janvier 2021

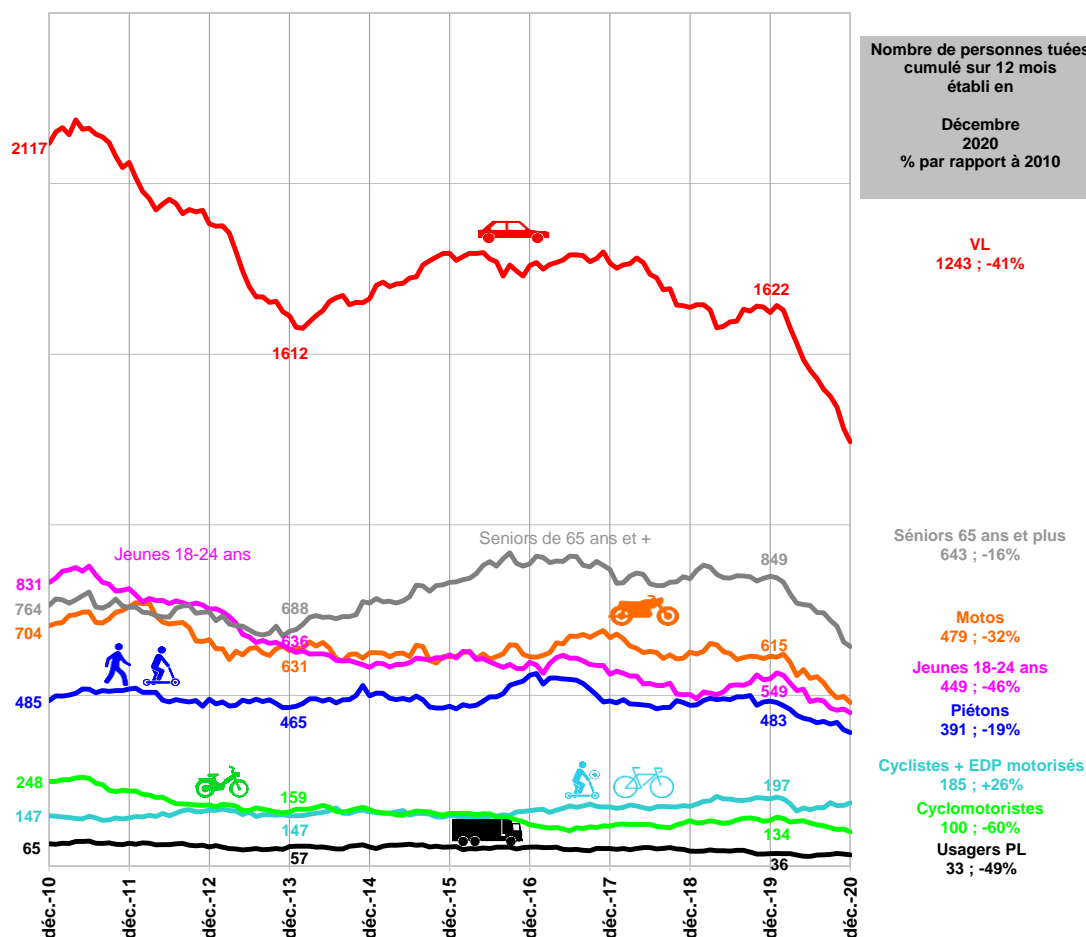
## Répartition des tués en 2020 par tranche d'âges selon la catégorie d'usagers



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

## 2.2. Mortalité selon les catégories d'usagers en France métropolitaine

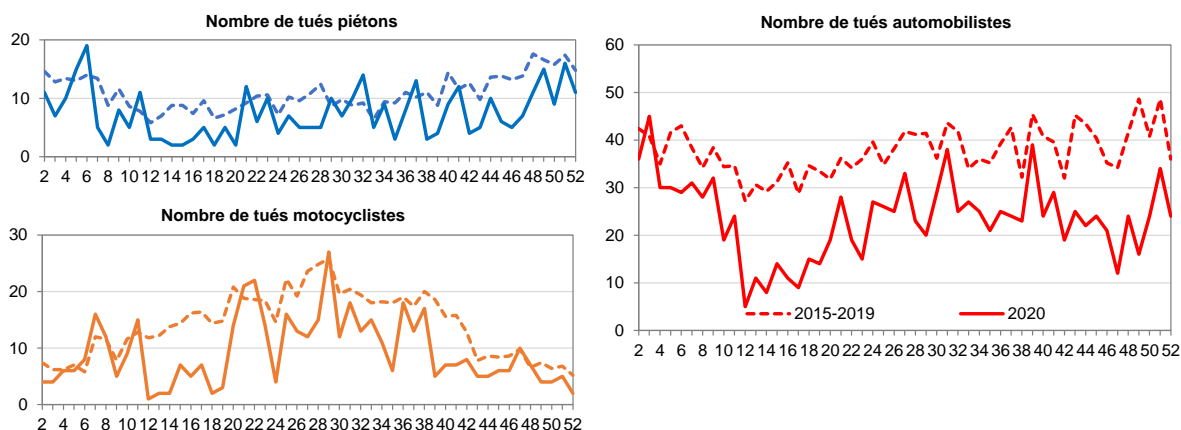
La baisse de la mortalité en 2020 selon les grandes catégories d'usagers est d'une ampleur sans commune mesure avec les années précédentes, la crise sanitaire ayant entraîné une rupture dans les déplacements habituels en France et à l'étranger.



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

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).

## **Mortalité hebdomadaire selon les usagers en 2020 et en moyenne 2015-2019, en France métropolitaine**



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

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 seniors 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.

**579** personnes sont décédées en **deux-roues motorisés (100 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** (34 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**, **391 tués**, baisse moins que la moyenne (92 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 (-5 %), 178 cyclistes tués (81 en agglomération et 97 hors agglomération) contre 187 en 2019 (92 en agglomération et 95 hors agglomération). Le nombre de blessés pour sa part augmente à la fois hors agglomération et 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 constate une légère baisse de la mortalité des **usagers de poids-lourd (3 tués de moins)**, 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** baisse fortement (59 personnes tuées, soit 39 décès en moins).

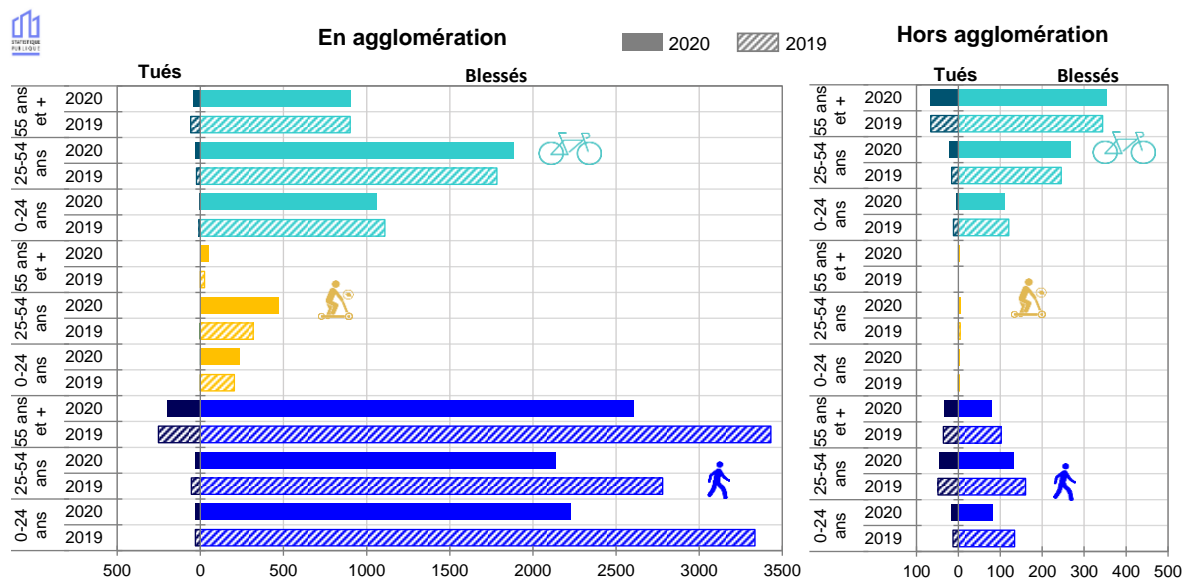
## Nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers de la route en France métropolitaine

	 Piétons	 EDP motorisé	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VT	 VU	 PL	 TC	 Autres	Total
<b>2010</b>	485		147	248	704	2117	146	65	4	76	<b>3 992</b>
<b>2011</b>	519		141	220	760	2062	134	67	0	60	<b>3 963</b>
<b>2012</b>	489		164	179	664	1882	145	56	6	68	<b>3 653</b>
<b>2013</b>	465		147	159	631	1612	133	57	7	57	<b>3 268</b>
<b>2014</b>	499		159	165	625	1663	143	56	9	65	<b>3 384</b>
<b>2015</b>	468		149	155	614	1796	120	56	43	60	<b>3 461</b>
<b>2016</b>	559		162	121	613	1760	130	55	12	65	<b>3 477</b>
<b>2017</b>	484		173	117	669	1767	99	51	14	74	<b>3 448</b>
<b>2018</b>	471		175	133	627	1637	92	44	3	66	<b>3 248</b>
<b>2019</b>	483	10	187	134	615	1622	98	36	4	55	<b>3 244</b>
<b>2020</b>	391	7	178	100	479	1243	59	33	3	48	<b>2 541</b>
Evolution 2017-2018	-3%	-	+1%	+14%	-6%	-7%	-7%	-14%	-79%	-11%	-6%
Evolution 2018-2019	+3%	-	+7%	+1%	-2%	-1%	+7%	-18%	+33%	-17%	-0%
Evolution 2019-2020	-19%	-	-5%	-25%	-22%	-23%	-40%	-8%	-25%	-13%	-22%
Evolution 2010-2020	-19%	-	+21%	-60%	-32%	-41%	ND	-49%	ND	-37%	-36%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)

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

## Accidentalité des modes doux (piétons, EDP motorisés, vélos) selon la localisation :



Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)

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

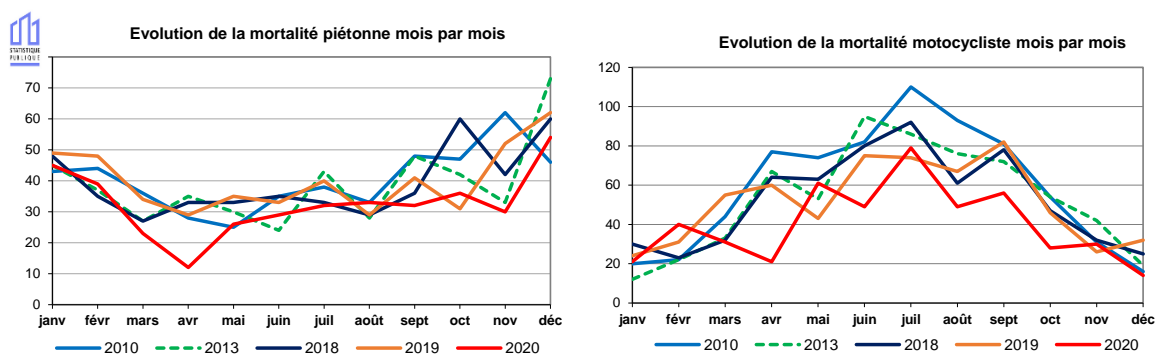
Le nombre de **blessés cyclistes** est plus important en agglomération, notamment pour les **25-54 ans**, le nombre de **tués** est plus important hors agglomération, surtout pour les **55 ans et plus** ; cette situation se confirme en 2020. Le nombre de blessés a augmenté chez les femmes actives en agglomération en 2020, la pandémie ayant généré un engouement pour le vélo pour éviter les transports en commun. En revanche hors agglomération on observe une augmentation du nombre de tués et de blessés hommes, chez les actifs mais aussi surtout au-delà de 55 ans.

En 2020, on a dénombré **7 utilisateurs d'engin de déplacement personnel motorisé (EDPm) tués** (3 de moins qu'en 2019), mais le nombre de **blessés** (à 99 % en agglomération) est passé de 554 à 774, soit une **augmentation de 40 %**. On enregistre cependant encore en agglomération **5 fois plus de blessés à vélo que de blessés en EDP motorisé**, le nombre de blessés en EDPm hors agglomération étant très faible car ce mode de déplacement n'y est pas autorisé en général.

En **agglomération** le nombre de **blessés piétons** est beaucoup plus **important** que hors agglomération, il baisse en 2020 quelle que soit la tranche d'âge ; mais plus fortement chez les plus jeunes et les plus âgés, qui faisaient partie de la population la plus confinée. Cette baisse chez les personnes de **55 ans et plus** s'observe également sur le nombre de **tués** qui est plus **important en agglomération** que sur les routes hors agglomération.

Le nombre de piétons tués est, proportionnellement au nombre de blessés, plus élevé (1 tué pour 3 blessés) hors agglomération qu'en agglomération (1 tué pour 27 blessés).

### Evolution de la mortalité de piétons et des motocyclistes par mois

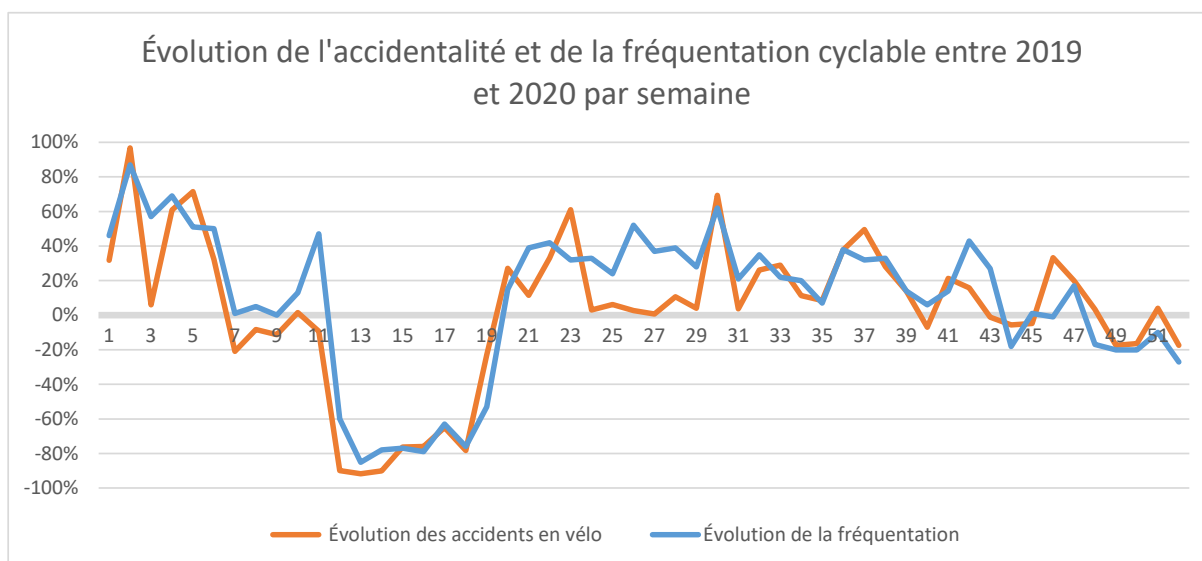


Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)  
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

La mortalité des piétons chute en avril 2020 pendant le 1<sup>er</sup> confinement, mais en-dehors de cette période reste chaque mois proche de celle observée les meilleures années antérieures.

La mortalité des motocyclistes, à l'exception du 1<sup>er</sup> confinement, suit la tendance des années antérieures avec une volumétrie de tués plus faible. Les mois de plus forte mortalité restent la période de mai à septembre, avec toutefois des mois de juin et septembre particulièrement bas du fait de conditions météo dégradées cette année.

### Evolution de la fréquentation et de l'accidentalité des cyclistes par semaine en 2020 par rapport à la même semaine de 2019

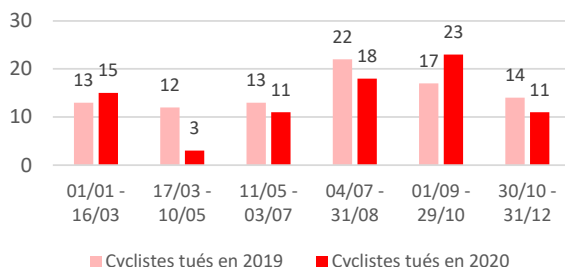


Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)  
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine  
Vélo & Territoires - Plateforme nationale des fréquentations (PNF), données 2019 et 2020

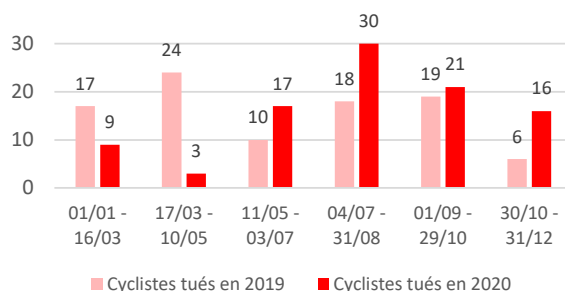
Assez logiquement, l'évolution du nombre d'accidents est très liée à celle de la fréquentation, et si le nombre d'accident a grandement diminué pendant le premier confinement, il est globalement supérieur à 2019 sur les périodes hors confinement.



Nombre de cyclistes tués en 2019 et 2020 selon la période (en agglomération)



Nombre de cyclistes tués en 2019 et 2020 selon la période (hors agglomération)



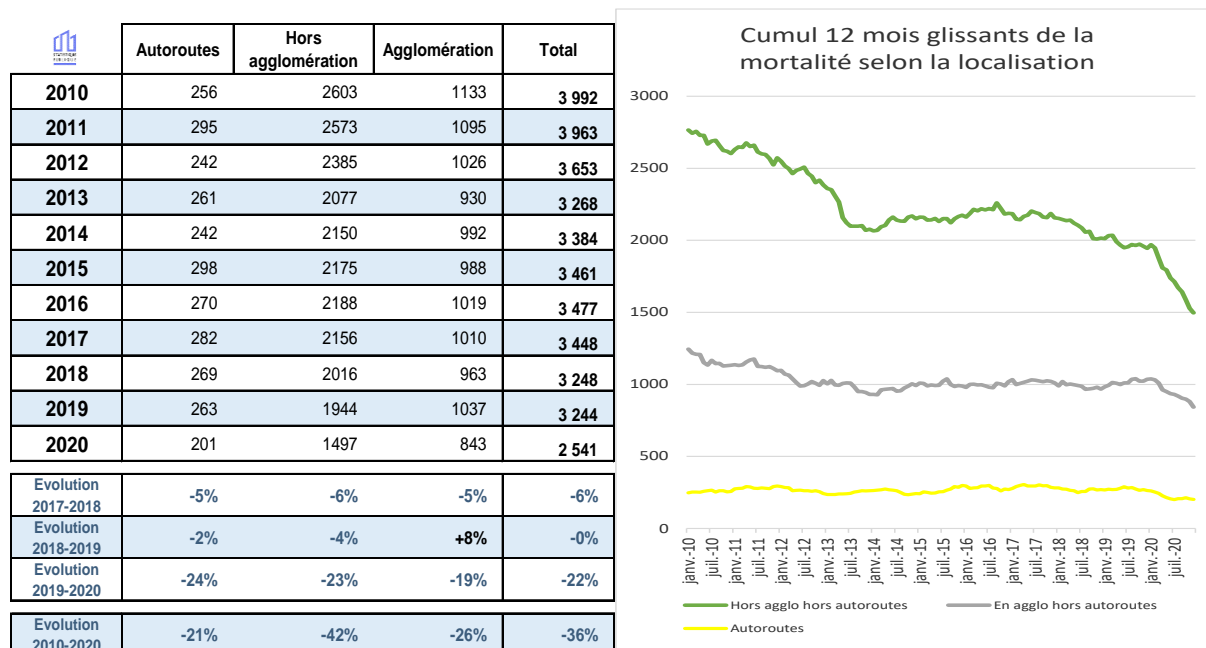
Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)  
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Si le nombre de cyclistes décédés sur les routes de France métropolitaine est en baisse en 2020 par rapport à 2019, la situation est différente entre les zones urbaines et les zones rurales. Ainsi, même si la hausse de la fréquentation est plus forte en zone urbaine qu'ailleurs, on dénombre 10 tués de moins en agglomération, alors que le nombre de tués hors agglomération enregistre 1 tué de plus.

En divisant à nouveau l'année en 6 périodes distinctes en fonction notamment des mesures gouvernementales, on voit que la question des tués évolue assez différemment selon le milieu et entre 2019 et 2020. Pour ce qui est des routes hors agglomération, après un début d'année avec un nombre de tués très faible (- 71 % du 01/01 au 10/05), le nombre de tués sur la fin de l'année a pour sa part augmenté de + 58 %, passant de 53 à 84 (du 11/05 au 31/12). En agglomération, les résultats sont moins nets.

## 2.3. 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.

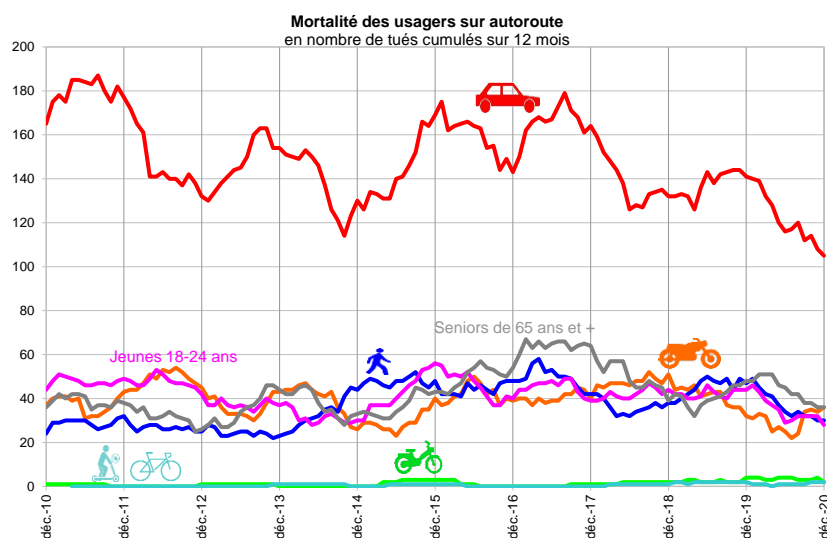


Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)  
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

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 seniors de 65 ans et plus, eux-mêmes contributeurs à la réduction de la mortalité des piétons.

### Sur autoroute



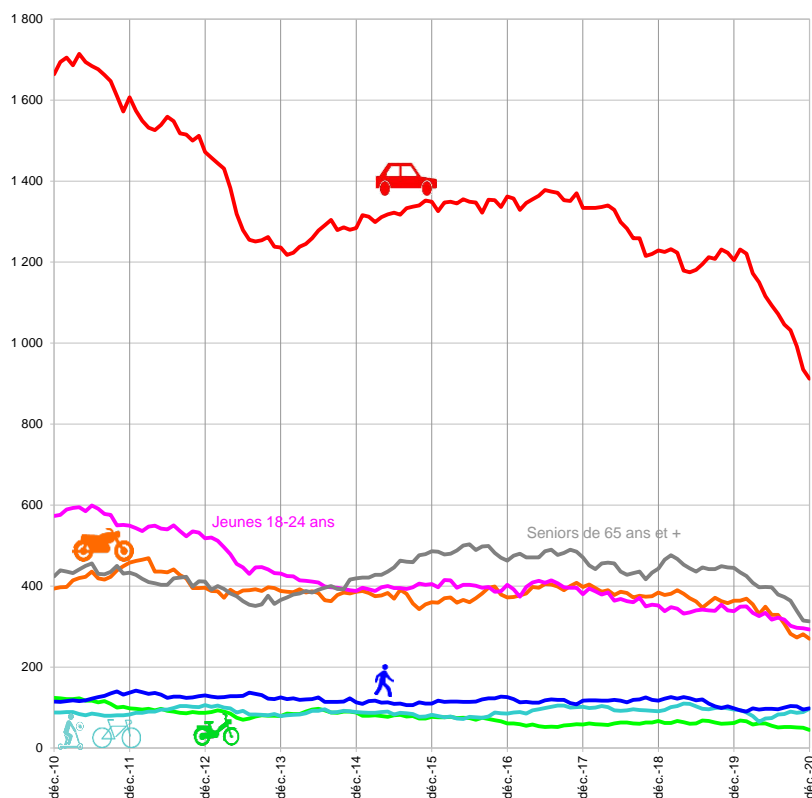
Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)  
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

En 2020, sur autoroute la baisse de la mortalité est présente pour les automobilistes et les personnes de plus de 75 ans ; cette baisse est marquée par la limitation des déplacements au-delà du département de résidence.



## Les routes hors agglomération (hors autoroute)

Mortalité des usagers sur le réseau routier hors agglomération  
en nombre de tués cumulés sur 12 mois

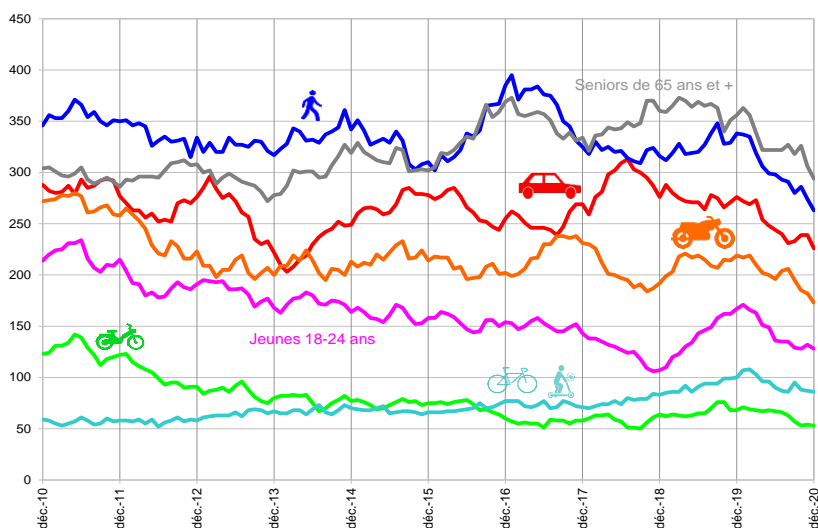


Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)  
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

En 2020 hors agglomération la baisse de la mortalité la plus forte est celle des automobilistes suite aux diverses restrictions de déplacement.

## Les voies en agglomération (hors autoroute)

Mortalité des usagers sur le réseau routier en agglomération  
en nombre de tués cumulés sur 12 mois



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

La baisse de la mortalité en agglomération impacte surtout les piétons et les personnes de 65 ans et plus dont les mortalités en 2020 sont les plus basses de ces dix dernières années.

En revanche la hausse de la mortalité des cyclistes depuis ces dix dernières années s'est stabilisée en 2020.

## 2.4. Analyses territoriales



### Mortalité routière selon les régions de France métropolitaine en 2019 et 2020

Régions	2020	2019	Répartition 2020	Répartition 2019	Différence 2020-2019	Evolution 2019-2020	Part dans la baisse
Auvergne-Rhône-Alpes	331	451	13,0%	13,9%	-120	-27%	17%
Bourgogne-Franche-Comté	164	207	6,5%	6,4%	-43	-21%	6%
Bretagne	138	171	5,4%	5,3%	-33	-19%	5%
Centre-Val de Loire	111	163	4,4%	5,0%	-52	-32%	7%
Corse	17	30	0,7%	0,9%	-13	-43%	2%
Grand Est	221	276	8,7%	8,5%	-55	-20%	8%
Hauts-de-France	192	257	7,6%	7,9%	-65	-25%	9%
Île-de-France	249	267	9,8%	8,2%	-18	-7%	3%
Normandie	145	173	5,7%	5,3%	-28	-16%	4%
Nouvelle-Aquitaine	298	361	11,7%	11,1%	-63	-17%	9%
Occitanie	286	390	11,3%	12,0%	-104	-27%	15%
Pays de la Loire	160	195	6,3%	6,0%	-35	-18%	5%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	229	303	9,0%	9,3%	-74	-24%	11%
<b>France métropolitaine</b>	<b>2541</b>	<b>3244</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-703</b>	<b>-22%</b>	<b>100%</b>

Source de données : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)

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

En 2020, en France métropolitaine, le nombre de tués baisse dans toutes les régions. La baisse la plus importante est dans la région du Centre-Val de Loire (-32 %) ; le nombre de tués en Corse étant peu important l'évolution n'est pas significative.

La baisse la moins importante est en Ile-de-France (-7 %) or en volume c'est la seule région dont la part nationale de la mortalité en 2020 (10 % de la mortalité nationale) est supérieur à celle de 2019 (8 %).

Les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie contribuent le plus à la baisse de la mortalité en 2020, avec respectivement 1/6 et 1/7 de part de baisse.

Il n'est **pas** mis en évidence de lien entre les régions les moins touchées par le COVID-19 et les régions dont la **baisse de l'accidentalité** aurait été la moins forte.

### Comparaison 2019-2020 des victimes (tués + blessés) selon les régions

Les 2 tableaux en annexe 4.4, ainsi que les cartes en annexe 4.5 montrent que les baisses du nombre de victimes les plus fortes sont en Corse (-38 %), en Centre-Val de Loire (-31 %) et dans les Pays de la Loire (-28 %).

Le nombre de victimes **cyclistes** (+6 %) est le seul qui augmente en 2020 par rapport à 2019. Cette hausse est nettement visible en Ile-de-France (+30 %) et un peu en Provence-Alpes-Côte d'Azur. A l'inverse, la baisse chez ces mêmes cyclistes est importante en Centre-Val de Loire (-20 %), Pays de la Loire (-17 %) et Grand Est (-14 %).

En Bretagne, le nombre de victimes **motocyclistes** baisse plus faiblement (-6 %) alors que la tendance en Métropole est de -23 %.

C'est en Pays de la Loire (-36 %), en Centre-Val de Loire (-32 %) et en Bourgogne-Franche-Comté (-30 %) que la baisse du nombre de victimes **automobilistes** est la plus importante.

Concernant les **véhicules utilitaires**, le nombre de victimes est en forte baisse encore en Centre-Val de Loire (-49 %), Normandie (-39 %) et en Ile-de-France (-30 %).

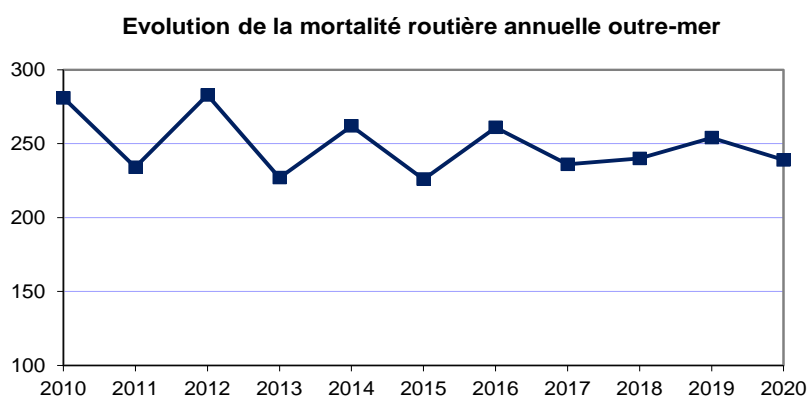
**Hors agglomération**, la baisse du nombre de victimes entre 2020 et 2019 est la plus importante en Corse (-42 %), en Centre-Val de Loire (-27 %), en Nouvelle-Aquitaine (-27 %) et en Normandie (-24 %).

**En agglomération**, la baisse est la plus importante à nouveau en Centre-Val de Loire et la Corse, ainsi que dans le Grand Est, la Bourgogne-Franche-Comté, dans les Pays de la Loire et en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

La baisse constatée sur les **autoroutes** concerne les régions traversées par des trafics importants autoroutiers. On retrouve donc le Centre-Val de Loire, la Normandie et l'Occitanie.

### 3. Accidentalité routière outre-mer

**239 personnes sont décédées** sur les routes des territoires outre-mer en 2020, **165 dans les départements d'outre-mer et 74 dans les collectivités d'outre-mer ou en Nouvelle-Calédonie**. C'est inférieur de -6 % (soit 15 tués de moins) par rapport à 2019.



Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en outre-mer (DOM+COM+NC)

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. La mortalité des **jeunes de 18-24 ans** est stable en 2020 par rapport à 2019 avec 50 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** est stable à 22 tués en 2020 par rapport à 2019. L'évolution est cependant peu significative pour l'instant, les seniors restant encore beaucoup moins représentés qu'en France métropolitaine.

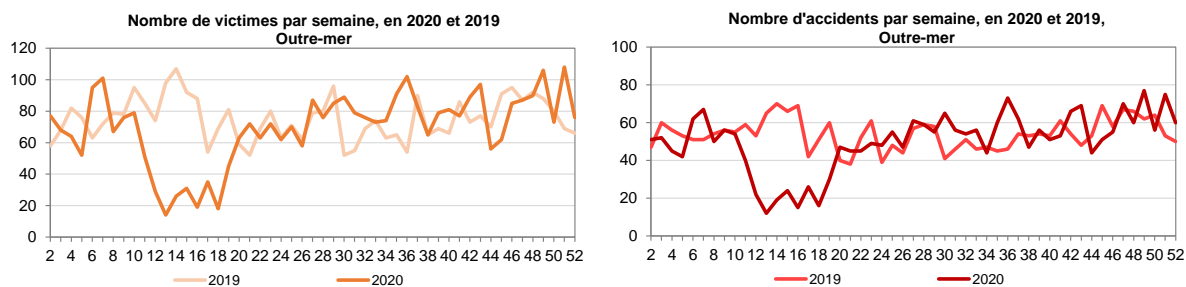
La mortalité **automobiliste** représente un peu plus du tiers de la mortalité routière outre-mer avec 86 décès.

#### Outre-mer

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
<b>2010</b>	2 853	281	3 706
<b>2011</b>	2 737	233	3 661
<b>2012</b>	2 583	283	3 425
<b>2013</b>	2 298	227	3 004
<b>2014</b>	2 238	260	2 880
<b>2015</b>	2 595	226	3 356
<b>2016</b>	2 397	261	3 174
<b>2017</b>	2 611	236	3 456
<b>2018</b>	2 586	240	3 366
<b>2019</b>	2 824	254	3 675
<b>2020</b>	2 623	239	3 412
<b>Evolution 2017-2018</b>	-1%	+2%	-3%
<b>Evolution 2018-2019</b>	+9%	+6%	+9%
<b>Evolution 2019-2020</b>	-7%	-6%	-7%
<b>Evolution 2010-2020</b>	-8%	-15%	-8%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020

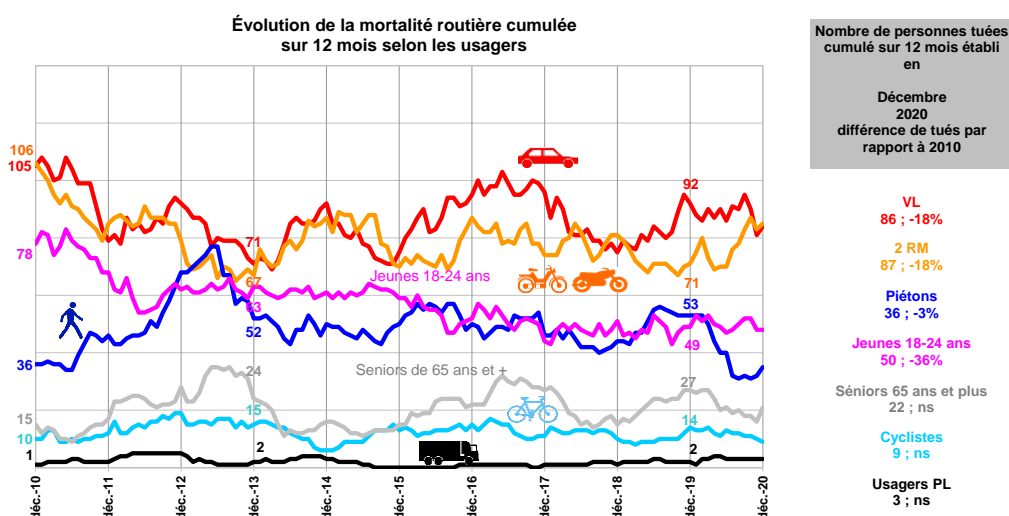
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en outre-mer (DOM+COM+NC)



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

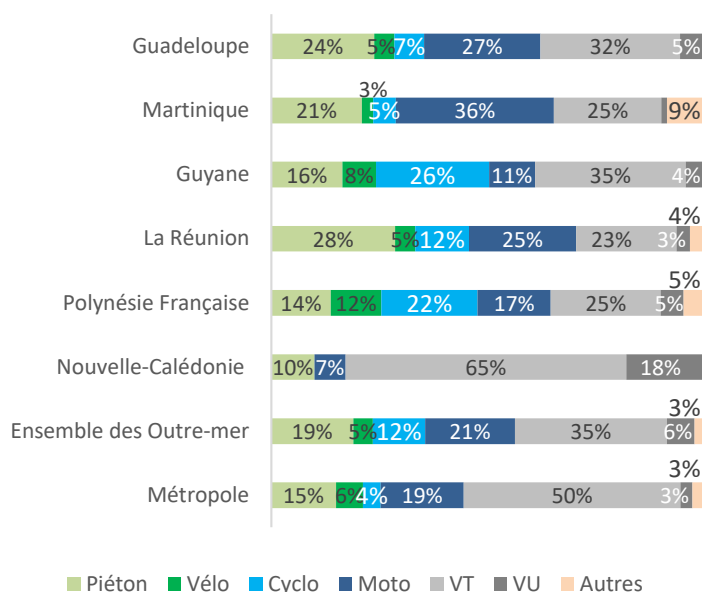
La mortalité en **deux-roues motorisés** ré-augmente en 2020 avec 87 usagers tués, soit un peu plus du tiers de la mortalité routière outremer.

La mortalité **piétonne** baisse en 2020 avec 36 piétons tués contre 53 tués en 2019.



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

### Répartition de la mortalité routière par territoire d'outre-mer selon les usagers



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

### 3.1. Dans les départements d'outre-mer

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

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
<b>2010</b>	2 098	181	2 720
<b>2011</b>	1 950	148	2 621
<b>2012</b>	1 813	189	2 358
<b>2013</b>	1 585	159	2 038
<b>2014</b>	1 663	173	2 094
<b>2015</b>	2 051	155	2 582
<b>2016</b>	1 910	178	2 482
<b>2017</b>	2 088	152	2 767
<b>2018</b>	2 017	144	2 642
<b>2019</b>	2 273	162	2 953
<b>2020</b>	2 120	165	2 703
Evolution 2017-2018	-3%	-5%	-5%
Evolution 2018-2019	+13%	+13%	+12%
Evolution 2019-2020	-7%	+2%	-8%
Evolution 2010-2020	+1%	-9%	-1%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)  
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)











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

	0-13ans	14-17ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et+	Total
<b>2010</b>	6	17	53	61	31	13	<b>181</b>
<b>2011</b>	5	10	37	53	30	13	<b>148</b>
<b>2012</b>	6	6	33	79	42	23	<b>189</b>
<b>2013</b>	4	4	46	47	39	19	<b>159</b>
<b>2014</b>	3	5	39	77	34	15	<b>173</b>
<b>2015</b>	7	9	38	53	36	12	<b>155</b>
<b>2016</b>	7	14	36	67	35	19	<b>178</b>
<b>2017</b>	7	12	25	59	32	17	<b>152</b>
<b>2018</b>	9	3	28	62	32	10	<b>144</b>
<b>2019</b>	8	4	32	54	42	22	<b>162</b>
<b>2020</b>	4	6	34	59	43	19	<b>165</b>
Evolution 2017-2018	+29%	-75%	+12%	+5%	+0%	-41%	-5%
Evolution 2018-2019	-11%	+33%	+14%	-13%	+31%	+120%	+13%
Evolution 2019-2020	-50%	+50%	+6%	+9%	+2%	-14%	+2%
Evolution 2010-2020	-33%	-65%	-36%	-3%	+39%	+46%	-9%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)  
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)

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

	 Piétons	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VT	 VU	 PL	 TC	 Autres	Total
<b>2010</b>	29	6	36	46	50	11	0	0	3	<b>181</b>
<b>2011</b>	34	8	34	33	37	1	0	0	1	<b>148</b>
<b>2012</b>	47	17	18	45	50	4	3	2	3	<b>189</b>
<b>2013</b>	40	14	18	32	43	8	1	1	2	<b>159</b>
<b>2014</b>	44	4	27	39	51	6	1	0	1	<b>173</b>
<b>2015</b>	37	10	22	39	42	3	0	0	2	<b>155</b>
<b>2016</b>	41	12	31	35	53	3	1	1	0	<b>177</b>
<b>2017</b>	35	8	20	33	54	0	0	0	2	<b>152</b>
<b>2018</b>	38	8	17	37	35	4	1	0	4	<b>144</b>
<b>2019</b>	43	9	18	32	51	7	0	0	1	<b>161</b>
<b>2020</b>	30	5	25	43	50	5	3	0	4	<b>165</b>
Evolution 2017-2018	<b>+9%</b>	<b>+0%</b>	<b>-15%</b>	<b>+12%</b>	<b>-35%</b>	ns	ns	ns	ns	<b>-5%</b>
Evolution 2018-2019	<b>+13%</b>	<b>+13%</b>	<b>+6%</b>	<b>-14%</b>	<b>+46%</b>	ns	ns	ns	ns	<b>+12%</b>
Evolution 2019-2020	<b>-30%</b>	<b>-44%</b>	<b>+39%</b>	<b>+34%</b>	<b>-2%</b>	<b>-29%</b>	ns	ns	ns	<b>+2%</b>
Evolution 2010-2020	<b>+3%</b>	<b>-17%</b>	<b>-31%</b>	<b>-7%</b>	<b>+0%</b>	<b>-55%</b>	ns	ns	<b>+33%</b>	<b>-9%</b>

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)

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)

Alors que la mortalité automobiliste est stable et la mortalité piétonne chute (-30 %), la mortalité en deux-roues motorisés explose tant chez les cyclomotoristes que les motocyclistes.

### 3.2. Dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie

La mortalité dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie affiche un des plus bas niveaux de ces 10 dernières années, avec 74 tués. La mortalité de tous les usagers est en baisse à l'exception des cyclomotoristes (1 tué de plus en 2020).

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
<b>2010</b>	755	100	986
<b>2011</b>	787	85	1 040
<b>2012</b>	770	94	1 067
<b>2013</b>	713	68	966
<b>2014</b>	575	87	786
<b>2015</b>	544	71	774
<b>2016</b>	487	83	692
<b>2017</b>	523	84	689
<b>2018</b>	569	96	724
<b>2019</b>	551	92	722
<b>2020</b>	503	74	709
<b>Evolution 2017-2018</b>	<b>+9%</b>	<b>+14%</b>	<b>+5%</b>
<b>Evolution 2018-2019</b>	<b>-3%</b>	<b>-4%</b>	<b>-0%</b>
<b>Evolution 2019-2020</b>	<b>-9%</b>	<b>-20%</b>	<b>-2%</b>
<b>Evolution 2010-2020</b>	<b>-33%</b>	<b>-26%</b>	<b>-28%</b>

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 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)










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

	0-13ans	14-17ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et+	Total
<b>2010</b>	7	6	25	41	18	3	<b>100</b>
<b>2011</b>	3	3	31	31	13	4	<b>85</b>
<b>2012</b>	4	4	29	38	13	6	<b>94</b>
<b>2013</b>	6	1	17	27	11	6	<b>68</b>
<b>2014</b>	3	8	21	36	15	4	<b>87</b>
<b>2015</b>	2	5	21	29	11	3	<b>71</b>
<b>2016</b>	2	6	16	40	16	3	<b>83</b>
<b>2017</b>	3	2	19	32	18	10	<b>84</b>
<b>2018</b>	3	5	23	46	14	5	<b>96</b>
<b>2019</b>	5	6	17	32	26	6	<b>92</b>
<b>2020</b>	7	4	16	26	18	3	<b>74</b>
<b>Evolution 2017-2018</b>	<b>+0%</b>	<b>+150%</b>	<b>+21%</b>	<b>+44%</b>	<b>-22%</b>	<b>-50%</b>	<b>+14%</b>
<b>Evolution 2018-2019</b>	<b>+67%</b>	<b>+20%</b>	<b>-26%</b>	<b>-30%</b>	<b>+86%</b>	<b>+20%</b>	<b>-4%</b>
<b>Evolution 2019-2020</b>	<b>+40%</b>	<b>-33%</b>	<b>-6%</b>	<b>-19%</b>	<b>-31%</b>	<b>-50%</b>	<b>-20%</b>
<b>Evolution 2010-2020</b>	<b>+0%</b>	<b>-33%</b>	<b>-36%</b>	<b>-37%</b>	<b>+0%</b>	<b>+0%</b>	<b>-26%</b>

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 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)

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

	 Piétons	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VT	 VU	 PL	 TC	 Autres	Total
<b>2010</b>	8	4	10	14	55	7	1	0	1	<b>100</b>
<b>2011</b>	12	4	8	10	42	6	2	0	1	<b>85</b>
<b>2012</b>	21	2	9	7	42	9	2	1	1	<b>94</b>
<b>2013</b>	12	1	8	9	28	8	1	1	0	<b>68</b>
<b>2014</b>	6	2	7	14	39	16	2	0	1	<b>87</b>
<b>2015</b>	13	3	4	5	33	12	0	0	1	<b>71</b>
<b>2016</b>	8	3	4	15	42	6	0	0	3	<b>81</b>
<b>2017</b>	11	3	6	15	42	6	1	0	0	<b>84</b>
<b>2018</b>	11	2	11	16	40	15	0	0	1	<b>96</b>
<b>2019</b>	10	5	8	13	44	9	2	0	1	<b>92</b>
<b>2020</b>	6	4	9	10	36	7	0	0	2	<b>74</b>
Evolution 2017-2018	<b>+0%</b>	<b>-33%</b>	<b>ns</b>	<b>+7%</b>	<b>-5%</b>	<b>ns</b>	<b>ns</b>	<b>0 %</b>	<b>ns</b>	<b>+14%</b>
Evolution 2018-2019	<b>-9%</b>	<b>ns</b>	<b>-27%</b>	<b>-19%</b>	<b>+10%</b>	<b>-40%</b>	<b>ns</b>	<b>0 %</b>	<b>+0%</b>	<b>-4%</b>
Evolution 2019-2020	<b>-40%</b>	<b>-20%</b>	<b>+13%</b>	<b>-23%</b>	<b>-18%</b>	<b>-22%</b>	<b>ns</b>	<b>0 %</b>	<b>+100%</b>	<b>-20%</b>
Evolution 2010-2020	<b>-25%</b>	<b>+0%</b>	<b>-10%</b>	<b>-29%</b>	<b>-35%</b>	<b>+0%</b>	<b>ns</b>	<b>0 %</b>	<b>+100%</b>	<b>-26%</b>

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 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)



## 4. Annexes

### 4.1. Date de mises en place de confinements et couvre-feux

<b>Encadré - Confinements et couvre-feux</b>	
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
<b>17-mars</b>	<b>confinement de la population en France (y compris l'outre-mer)</b>
	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
<b>11-mai</b>	<b>déconfinement phase 1 (hors Mayotte)</b>
	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
<b>02-juin</b>	<b>déconfinement phase 2</b>
	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
<b>30-oct</b>	<b>confinement de la population française métropolitaine</b>
	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
<b>28-nov</b>	<b>allègement du confinement</b>
	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	<b>fin du confinement ; couvre-feu de 20h à 6h</b> tous les jours 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

## 4.2. *Éléments de méthodologie propres à l'année 2020*

Les accidents corporels ont été 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.

Un guide rassemble des cas concrets et détaille la nomenclature du bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC). Ce guide est régulièrement actualisé, la dernière version date d'avril 2017. Est classé comme accident corporel de la circulation tout accident, avec une victime, impliquant au moins un véhicule sur une voie ouverte à la circulation publique ; quel que soit l'événement causal, hors acte intentionnel de type suicide ou homicide. Les bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) sont fournis par les forces de l'ordre qui les remplissent à la suite de tout accident corporel où ils sont appelés. Le fichier est complété par les observatoires départementaux de sécurité routière. Les données brutes ayant servi au bilan font l'objet d'un recueil mis également en ligne.

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

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.

Des données complémentaires, de consommation de carburant, d'indice de trafic routier, de fréquentation cyclistes et du nombre de décès COVID à l'hôpital, ont été analysées en parallèle de l'accidentalité afin de mieux comprendre les déplacements des usagers, contraints par les restrictions liées à la crise sanitaire.

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.

### 4.3. Tués et blessés par tranche d'âge et par sexe, en 2020 - France métropolitaine

#### Nombre de personnes tuées par classe d'âge

	0-13ans		14-17ans		18-24 ans		25-34ans		35-44ans		45-54ans		55-64ans		65-74ans		75ans et +		Total		Total
	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	
2010	73	38	151	29	677	154	596	108	454	91	388	117	252	99	162	102	286	215	3039	953	3 992
2011	57	18	132	35	676	137	607	108	466	91	376	105	264	102	169	111	277	202	3024	909	3 933
2012	54	45	115	32	591	162	519	96	392	75	396	96	238	97	169	95	256	225	2730	923	3 653
2013	58	33	84	24	544	92	458	89	394	64	312	89	239	100	152	102	264	170	2505	763	3 268
2014	58	39	100	31	473	109	521	95	345	80	346	104	228	83	183	100	287	202	2541	843	3 384
2015	42	43	104	37	491	128	516	91	353	64	340	82	255	84	206	106	297	222	2604	857	3 461
2016	63	33	79	29	479	118	485	95	333	81	340	77	291	88	228	92	341	225	2639	838	3 477
2017	53	40	87	25	465	97	487	84	368	69	352	70	308	74	228	114	322	205	2670	778	3 448
2018	45	31	94	22	404	99	432	79	344	66	334	65	312	79	227	105	300	210	2492	756	3 248
2019	38	23	73	19	447	102	450	66	312	71	307	75	324	88	223	94	335	197	2509	735	3 244
2020	39	23	72	17	362	87	340	59	236	44	273	51	235	60	216	75	218	134	1991	550	2 541
Evolution 2017-2018	-15%	-23%	+8%	-12%	-13%	+2%	-11%	-6%	-7%	-4%	-5%	-7%	+1%	+7%	-0%	-8%	-7%	+2%	-7%	-3%	-6%
Evolution 2018-2019	-16%	-26%	-22%	-14%	+11%	+3%	+4%	-16%	-9%	+8%	-8%	+15%	+4%	+11%	-2%	-10%	+12%	-6%	+1%	-3%	0%
Evolution 2019-2020	+3%	+0%	-1%	-11%	-19%	-15%	-24%	-11%	-24%	-38%	-11%	-32%	-27%	-32%	-3%	-20%	-35%	-32%	-21%	-25%	-22%
Evolution 2010-2020	-47%	-39%	-52%	-41%	-47%	-44%	-43%	-45%	-48%	-52%	-30%	-56%	-7%	-39%	33%	-26%	-24%	-38%	-34%	-42%	-36%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)

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

Légende : H / Homme – F / Femme

#### Nombre de personnes tuées rapporté à la population de chaque classe d'âge par million d'habitants

	0-13ans		14-17ans		18-24 ans		25-34ans		35-44ans		45-54ans		55-64ans		65-74ans		75ans et +		Total		Total
	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	
2010	13,2	7,2	98,1	19,7	241,4	56,2	155,3	27,7	104,8	20,7	92,8	26,8	65,6	24,4	70,4	38,2	138,9	61,0	99,9	29,4	63,6
2011	10,3	3,4	86,1	23,9	240,8	50,0	157,3	27,6	108,9	21,0	89,4	24,0	67,2	24,4	72,6	41,5	132,0	56,4	98,9	27,9	62,3
2012	9,7	8,4	73,5	21,4	215,4	60,5	134,7	24,3	92,3	17,5	93,4	21,9	60,8	23,2	69,5	34,2	119,1	62,3	88,9	28,2	57,6
2013	10,4	6,2	53,2	16,0	201,0	34,9	118,7	22,5	93,6	15,1	73,5	20,3	61,2	23,9	59,4	35,1	120,7	46,7	81,2	23,3	51,3
2014	10,3	7,3	62,0	20,2	179,7	42,5	134,2	23,8	83,3	19,1	81,0	23,6	58,7	19,9	65,0	31,5	126,9	54,8	81,7	25,5	52,7
2015	7,5	8,0	63,5	23,7	187,5	50,3	133,8	22,9	85,5	15,3	79,3	18,6	65,5	20,1	69,7	31,7	130,0	60,2	83,2	25,8	53,6
2016	11,2	6,2	47,8	18,5	182,8	46,4	126,5	24,1	81,4	19,4	78,8	17,4	74,3	20,9	73,6	26,3	148,1	60,9	83,9	25,1	53,6
2017	9,5	7,5	52,4	15,8	176,0	37,9	128,4	21,5	91,0	16,6	81,2	15,8	78,6	17,5	71,0	31,4	137,9	55,4	84,8	23,2	53,0
2018	8,2	5,9	57,8	14,2	152,6	38,6	115,4	20,4	86,7	16,1	77,4	14,7	79,3	18,6	69,0	28,1	126,4	56,3	79,5	22,6	50,1
2019	6,9	4,4	44,7	12,3	169,4	40,0	120,6	17,1	78,5	17,3	71,3	17,0	82,6	20,8	67,9	25,2	140,6	52,1	80,0	22,0	50,0
2020	7,1	4,4	43,9	10,9	135,0	33,8	91,3	15,3	59,6	10,7	63,8	11,6	59,4	14,1	64,2	19,5	89,9	35,2	63,2	16,4	39,0
Evolution 2017-2018	-14%	-21%	+10%	-10%	-13%	+2%	-10%	-5%	-5%	-3%	-5%	-7%	+1%	+6%	-3%	-11%	-8%	+2%	-6%	-3%	-5,5%
Evolution 2018-2019	-16%	-26%	-23%	-14%	+11%	+4%	+4%	-16%	-9%	+7%	-8%	+16%	+4%	+12%	-2%	-10%	+11%	-7%	+1%	-3%	-0,1%
Evolution 2019-2020	+3%	+0%	-2%	-11%	-20%	-16%	-24%	-10%	-24%	-38%	-11%	-32%	-28%	-32%	-5%	-22%	-36%	-32%	-21%	-26%	-22,0%
Evolution 2010-2020	-46%	-39%	-55%	-45%	-44%	-40%	-41%	-45%	-43%	-48%	-31%	-57%	-9%	-42%	-9%	-49%	-35%	-42%	-37%	-44%	-39%

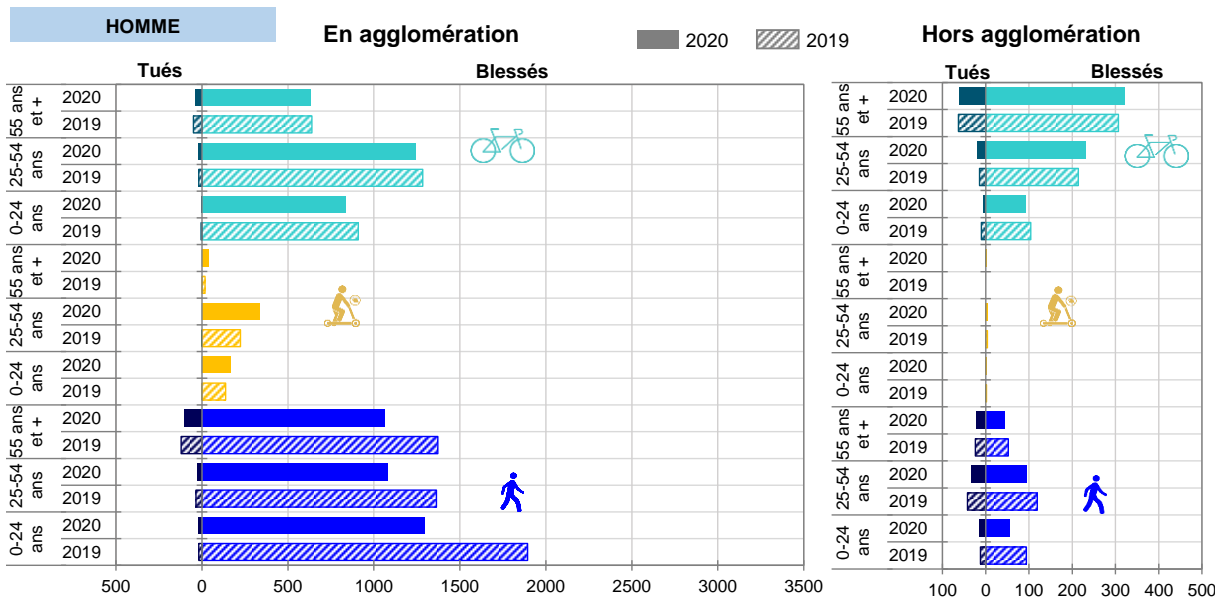
Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)

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

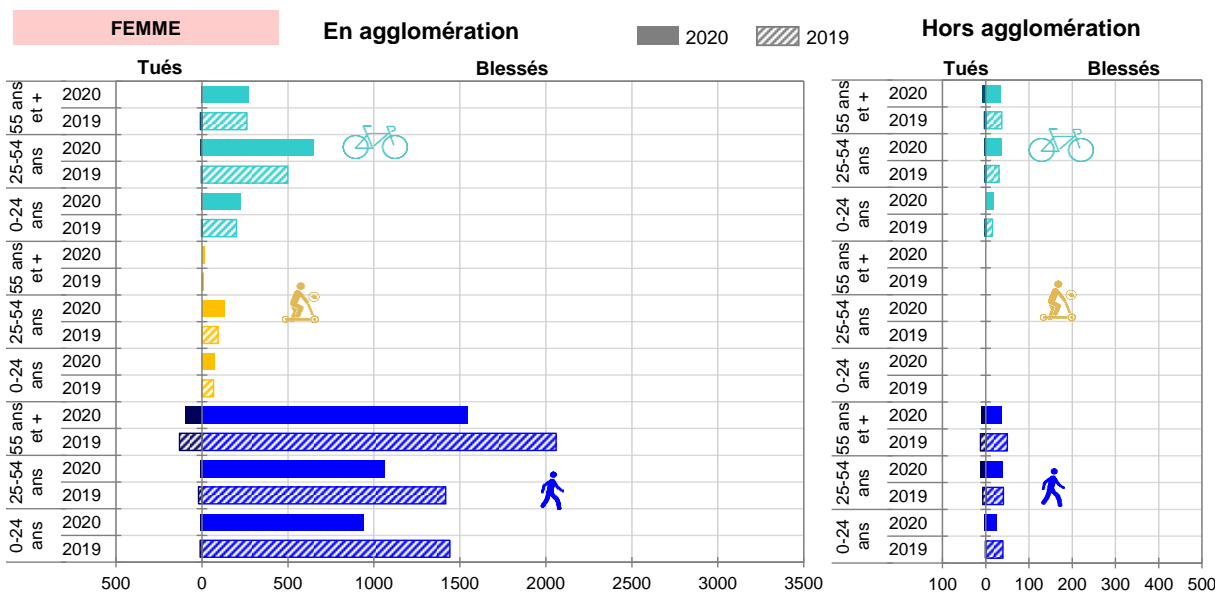
Source : INSEE – données population 2020 mises à jour 2021

Légende : H / Homme – F / Femme

### Accidentalité des modes doux (piétons, EDPmotorisés, vélos) selon la localisation :



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



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

## 4.4. Tués et blessés par tranche d'âge et par sexe, en 2020 – outre-mer

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

	0-13ans		14-17ans		18-24 ans		25-44 ans		45-64 ans		65 ans et+		Total		Total
	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	
2010	4	2	12	5	42	11	57	4	23	8	8	5	146	35	181
2011	3	2	8	2	35	2	42	11	25	5	10	3	123	25	148
2012	5	1	6	0	30	3	73	6	38	4	15	8	167	22	189
2013	2	2	3	1	41	5	42	5	35	4	14	5	137	22	159
2014	2	1	4	1	33	6	66	11	29	5	10	5	144	29	173
2015	5	2	9	0	32	6	45	8	29	7	7	5	127	28	155
2016	3	4	9	5	29	7	62	5	31	4	17	2	151	27	178
2017	6	1	10	2	23	2	53	6	27	5	12	5	131	21	152
2018	5	4	3	0	26	2	55	7	27	5	7	3	123	21	144
2019	4	4	4	0	28	4	49	5	36	6	15	7	136	26	162
2020	3	1	6	0	24	10	51	8	37	6	17	2	138	27	165
Evolution 2017-2018	-17%	+300%	-70%	0 %	+13%	+0%	+4%	+17%	+0%	+0%	-42%	-40%	-6%	+0%	-5%
Evolution 2018-2019	-20%	+0%	+33%	0 %	+8%	+100%	-11%	-29%	+33%	+20%	+114%	+133%	+11%	+24%	+13%
Evolution 2019-2020	-25%	-75%	+50%	0 %	-14%	+150%	+4%	+60%	+3%	+0%	+13%	-71%	+1%	+4%	+2%
Evolution 2010-2020	-25%	-50%	-50%	0 %	-43%	-9%	-11%	+100%	+61%	-25%	+113%	-60%	-5%	-23%	-9%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)

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)

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

	0-13ans		14-17ans		18-24 ans		25-44 ans		45-64 ans		65 ans et+		Total		Total
	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	
2010	6	1	5	1	21	4	34	7	15	3	3	0	84	16	100
2011	2	1	2	1	22	9	29	2	12	1	2	2	69	16	85
2012	3	1	3	1	26	3	35	3	11	2	4	2	82	12	94
2013	4	2	1	0	12	5	24	3	9	2	4	2	54	14	68
2014	1	2	7	1	19	2	30	6	9	6	3	1	69	18	87
2015	2	0	4	1	17	4	24	5	9	2	3	0	59	12	71
2016	1	1	5	1	15	1	35	5	12	4	1	2	69	14	83
2017	1	2	2	0	17	2	28	4	17	1	7	3	72	12	84
2018	2	1	3	2	19	4	40	6	12	2	3	2	79	17	96
2019	4	1	6	0	16	1	28	4	20	6	3	3	77	15	92
2020	4	3	4	0	14	2	21	5	13	5	3	0	59	15	74
Evolution 2017-2018	+100%	-50%	+50%	200 %	+12%	+100%	+43%	+50%	-29%	+100%	-57%	-33%	+10%	+42%	+14%
Evolution 2018-2019	+100%	+0%	+100%	0 %	-16%	-75%	-30%	-33%	+67%	+200%	+0%	+50%	-3%	-12%	-4%
Evolution 2019-2020	+0%	+200%	-33%	0 %	-13%	+100%	-25%	+25%	-35%	-17%	+0%	0 %	-23%	+0%	-20%
Evolution 2010-2020	-33%	+200%	-20%	0 %	-33%	-50%	-38%	-29%	-13%	+67%	+0%	0 %	-30%	-6%	-26%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020

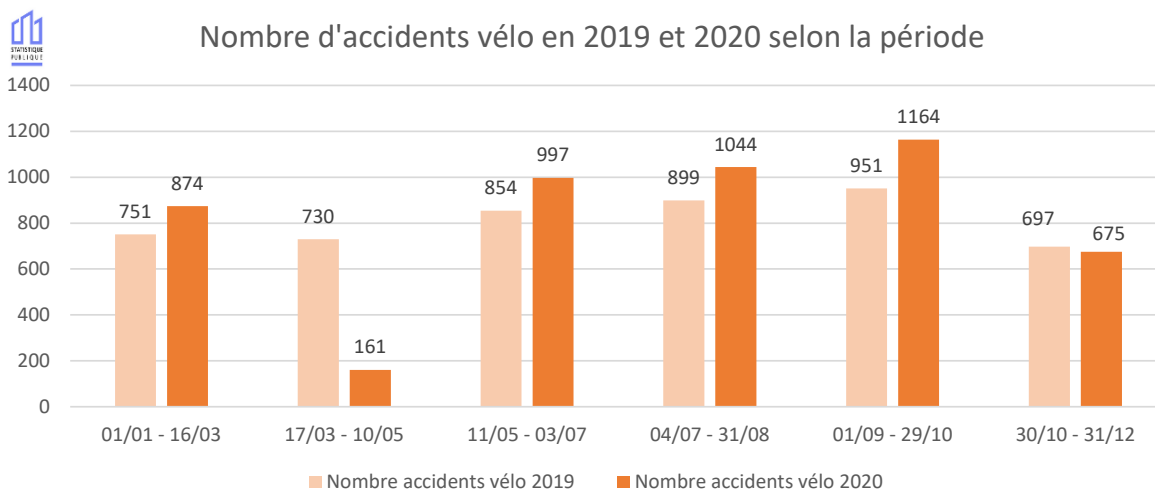
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie (Saint-Pierre-et-Miquelon à partir de 2016)

Légende : H / Homme – F / Femme

## 4.5. Accidentalité routière 2020 des cyclistes – France métropolitaine

En 2020, on dénombre **4 915 accidents impliquant un cycliste**, ayant occasionné **178 cyclistes tués** et **4 594 blessés**. C'est un des modes de déplacement pour lequel la baisse de la mortalité est la plus faible en 2020 par rapport à 2019 avec seulement 9 tués de moins (- 5 %). En termes d'accidents et de blessés, on observe une stagnation par rapport à 2019, avec respectivement + 1 % et + 2 %.

Comme pour le reste des usagers de la route, l'accidentalité cycliste a été très variable durant l'année, et a été fortement impactée par les mesures gouvernementales visant à lutter contre l'épidémie de COVID 19. Pour faciliter l'analyse, l'année a été divisée en 6 périodes.



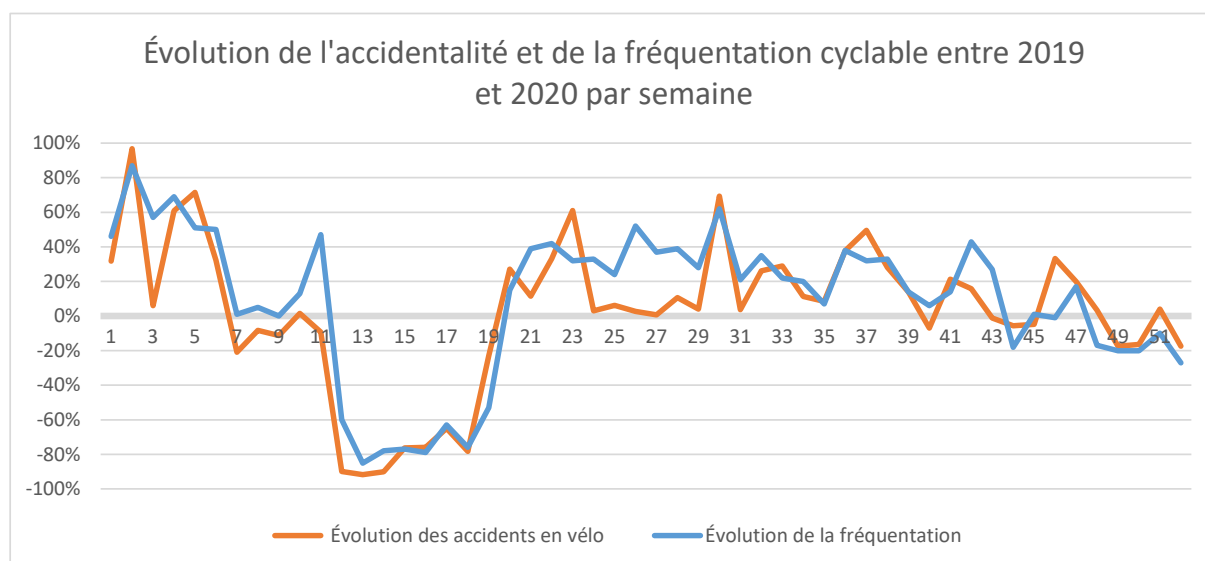
Ainsi, pendant le premier confinement (du 17 mars au 10 mai), l'accidentalité vélo a baissé de près de 78 % par rapport à 2019. Le nombre de tués est lui passé de 37 à 6 sur cette période. Sur la période qui a précédé le confinement et les trois périodes qui ont suivi, l'accidentalité cycliste était globalement en hausse entre 16 et 22 %.

### Données de fréquentation cyclable :

Toutes les données de fréquentation cyclistes proviennent des **bulletins de Vélo & Territoires** et de la **Plate-forme Nationale des Fréquentations (PNF)** (<https://www.velo-territoires.org>). Cette plateforme, administrée par V&T, permet de réunir et d'agréger les données provenant de compteurs cyclistes de nombreuses collectivités territoriales locales. Plus précisément, les informations reprises ici proviennent du bulletin n°13 de Vélo & Territoires, et présentent des données de fréquentation provisoires pour l'année 2020 en comparaison avec 2019.

L'année 2020 a été marquée par une hausse de la fréquentation cycliste de manière assez généralisée. Ainsi, périodes de confinement incluses, on observe une hausse moyenne de 10 % de la fréquentation. Lorsque sont exclues les périodes de confinement, la hausse est même de 27 %. Selon le milieu, l'augmentation est de 31 % en zone urbaine, 14 % en zone périurbaine et 15 % en zone rurale. Cette hausse a de nombreuses explications, comme la volonté d'utiliser un mode de déplacement personnel au lieu des transports en commun durant cette période de pandémie, l'envie de pratiquer une activité sportive dans un contexte de réduction des possibilités de faire du sport. Également, une des raisons principales a été la mise en place d'aménagements cyclables initialement dits « provisoires », et visant à accorder plus de place aux cyclistes sur la route, notamment par l'attribution à la pratique du vélo de certaines voies anciennement dédiées aux voitures.

Le graphique ci-dessous présente l'évolution de la fréquentation et de l'accidentalité des cyclistes par semaine de 2020 par rapport à la même semaine de 2019.



Assez logiquement, l'évolution du nombre d'accidents est très liée à celle de la fréquentation, et si le nombre d'accidents a grandement diminué pendant le premier confinement, il est globalement supérieur à 2019 sur les périodes hors confinement.

### Détails des données d'accidentalité cycliste.

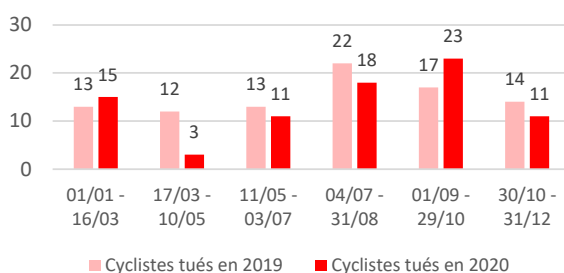
#### Augmentation de la mortalité cycliste sur routes hors agglomération

Si le nombre de cyclistes décédés sur les routes françaises est en baisse en 2020 par rapport à 2019, la situation est différente entre les zones urbaines et les zones rurales. Ainsi, même si la hausse de la fréquentation est plus forte en zone urbaine qu'ailleurs, on dénombre **10 tués de moins en agglomération**, alors que le nombre de tués hors agglomération enregistre 1 tué de plus.

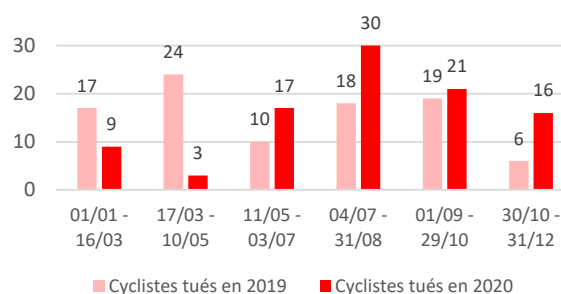
En divisant à nouveau l'année en 6 périodes distinctes en fonction notamment des mesures gouvernementales, on voit que la question des tués évolue assez différemment selon le milieu et entre 2019 et 2020. Pour ce qui est des routes hors agglomération, après un début d'année avec un nombre de tués très faible (-71 % du 01/01 au 10/05), le nombre de tués sur la fin de l'année a pour sa part augmenté de 58 %, passant de 53 à 84 (du 11/05 au 31/12). En agglomération, les résultats sont moins nets.



Nombre de cyclistes tués en 2019 et 2020 selon la période (en agglomération)



Nombre de cyclistes tués en 2019 et 2020 selon la période (hors agglomération)

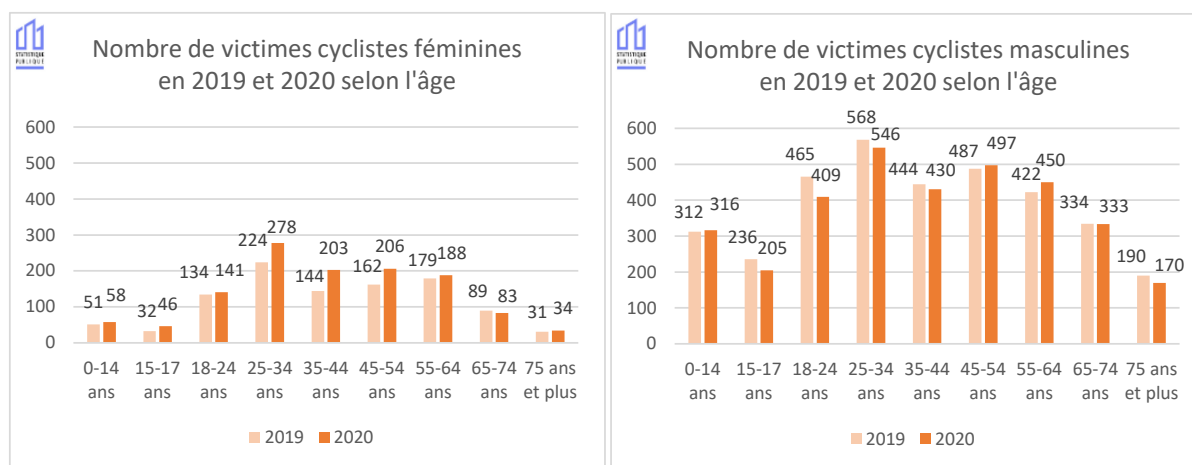


## Augmentation du nombre de femmes cyclistes blessées

Le nombre de cyclistes tués est globalement stable quel que soit le sexe depuis 2017. **87 % des cyclistes tués sont des hommes, 13 % sont des femmes.**

Alors que le nombre de **victimes (tués ou blessés) cyclistes masculines** a baissé en 2020 de - 3 % par rapport à 2019, il reste **équivalent à celui observé en 2017 et 2018**. On observe cependant un rééquilibrage selon l'âge : moins de jeunes ou jeunes adultes et plus d'hommes âgés de 55 ans ou plus sont blessés, traduisant une augmentation de la pratique de loisirs.

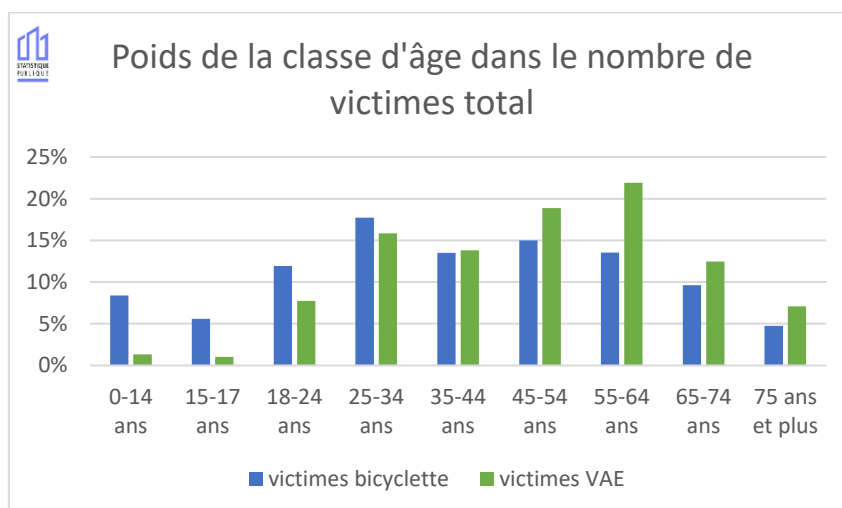
En revanche, le nombre des **victimes féminines a augmenté de + 18 % par rapport à 2019, une année équivalente aux années précédentes**. Les femmes restent cependant toujours minoritaires dans l'accidentalité cycliste, représentant en 2020 **26 % des victimes** contre 23 % en 2019. Cette hausse est surtout due aux 25-54 ans, dont le nombre de blessées augmente de + 30 % par rapport à 2019. Ce phénomène est à mettre en relation avec la pratique cycliste, dont on peut penser qu'elle s'est fortement développée chez les femmes en 2020, et notamment dans les catégories d'âge de la classe active.



## Zoom sur l'accidentalité des vélos à assistance électrique

Parmi les 178 cyclistes tués en 2020 sur les routes françaises, 16 étaient en vélo à assistance électrique (VAE), soit 1 de plus que l'année dernière. 10 d'entre eux avaient plus de 65 ans.

De manière générale, on observe que les classes d'âge à partir de 55 ans représentent une part plus importante dans l'accidentalité sur VAE que sur bicyclette classique (sans assistance électrique). Cela est mis en évidence dans le graphique ci-dessous. Les plus de 55 ans forment ainsi 41 % des victimes en VAE et 28 % de celles en bicyclette.





## 4.6. Evolution 2019-2020 des victimes (tués + blessés) par régions

Dans les tableaux ci-dessous, les cases en rouge présentent les évolutions supérieures à la moyenne de la France métropolitaine (-21 %) : baisses moins fortes ou augmentation.



### Comparaison 2019-2020 par catégorie d'usagers

Evolution 2020/2019	Catégories d'usagers tués + blessés											
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto légère	Moto lourde	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres	Total
Auvergne-Rhône-Alpes	-32%	-1%	-8%	-24%	-18%	-22%	-19%	-4%	24%	-20%	-20%	
Bourgogne-Franche-Comté	-10%	1%	-15%	-31%	-24%	-26%	-30%	19%	-51%	0%	40%	-23%
Bretagne	-24%	-1%	-17%	11%	-12%	-6%	-20%	-23%	-20%	-13%	-38%	-17%
Centre-Val de Loire	-24%	-20%	-33%	-17%	-37%	-33%	-32%	-49%	-9%	-30%	-17%	-31%
Corse	-38%	-17%	-42%	-27%	-37%	-34%	-41%	-50%	-100%	-50%	-16%	-38%
Grand Est	-33%	-14%	-25%	-16%	-8%	-10%	-24%	-14%	-34%	69%	-45%	-23%
Hauts-de-France	-20%	2%	-11%	-20%	-22%	-21%	-12%	-23%	-7%	-83%	16%	-14%
Île-de-France	-26%	30%	-10%	-24%	-27%	-26%	-22%	-30%	-24%	-47%	-43%	-20%
Normandie	-8%	-8%	-4%	-27%	-36%	-35%	-20%	-39%	-12%	-8%	-36%	-19%
Nouvelle-Aquitaine	-23%	2%	-11%	-21%	-21%	-21%	-25%	-15%	-36%	-69%	23%	-20%
Occitanie	-27%	-6%	0%	-16%	-19%	-18%	-23%	-18%	-14%	-47%	66%	-20%
Pays de la Loire	-33%	-17%	-14%	-14%	-23%	-21%	-36%	5%	-5%	100%	-12%	-28%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	-31%	6%	-21%	-16%	-26%	-23%	-20%	-10%	-15%	19%	-16%	-21%
<b>France métropolitaine</b>	<b>-27%</b>	<b>6%</b>	<b>-13%</b>	<b>-21%</b>	<b>-24%</b>	<b>-23%</b>	<b>-23%</b>	<b>-22%</b>	<b>-21%</b>	<b>-36%</b>	<b>-21%</b>	<b>-21%</b>

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)

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

En rouge les évolutions supérieures à l'évolution de la France métropolitaine (-21 %)

### Comparaison 2019-2020 par tranche d'âges

Evolution 2020/2019	Tranche d'âges des tués + blessés									
	[0-13]	[14-17]	[18-24]	[25-34]	[35-44]	[45-54]	[55-64]	[65-74]	[75 ans et +]	Total
Auvergne-Rhône-Alpes	-27%	-24%	-17%	-18%	-20%	-17%	-22%	-29%	-19%	-20%
Bourgogne-Franche-Comté	-1%	-2%	-31%	-22%	-27%	-17%	-31%	-20%	-27%	-23%
Bretagne	-16%	-15%	-18%	-20%	-18%	-23%	-9%	2%	-30%	-17%
Centre-Val de Loire	-50%	-33%	-28%	-31%	-30%	-30%	-23%	-26%	-37%	-31%
Corse	-15%	-21%	-49%	-38%	-33%	-36%	-41%	-39%	-55%	-38%
Grand Est	-30%	-20%	-20%	-16%	-2%	-28%	-22%	-19%	-32%	-23%
Hauts-de-France	-14%	-9%	-10%	-15%	-17%	-21%	-19%	-15%	-3%	-14%
Île-de-France	-31%	-22%	-17%	-15%	-19%	-23%	-21%	-23%	-29%	-20%
Normandie	-10%	-18%	-20%	-21%	-16%	-19%	-20%	-17%	-26%	-19%
Nouvelle-Aquitaine	-27%	-14%	-18%	-21%	-23%	-22%	-18%	-21%	-19%	-20%
Occitanie	-35%	-2%	-15%	-20%	-10%	-17%	-24%	-33%	-33%	-20%
Pays de la Loire	-44%	-18%	-25%	-40%	-25%	-19%	-15%	-31%	-35%	-28%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	-18%	-29%	-14%	-16%	-23%	-26%	-18%	-23%	-33%	-21%
<b>France métropolitaine</b>	<b>-28%</b>	<b>-19%</b>	<b>-18%</b>	<b>-19%</b>	<b>-20%</b>	<b>-23%</b>	<b>-21%</b>	<b>-23%</b>	<b>-28%</b>	<b>-21%</b>

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)

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

En rouge les évolutions supérieures à l'évolution de la France métropolitaine (-21 %)



### Comparaison 2019-2020 selon la localisation

Evolution 2020/2019	Tués+ blessés selon le milieu (Hors aggro / En aggro/Autoroute)			
	Hors-Agg	En-Agg	Autoroute	Total
Auvergne-Rhône-Alpes	-19%	-20%	-25%	-20%
Bourgogne-Franche-Comté	-20%	-25%	-26%	-23%
Bretagne	-17%	-18%	-8%	-17%
Centre-Val de Loire	-27%	-31%	-43%	-31%
Corse	-42%	-35%		-38%
Grand Est	-21%	-25%	-13%	-23%
Hauts-de-France	-12%	-17%	-7%	-14%
Île-de-France	-19%	-18%	-27%	-20%
Normandie	-24%	-13%	-42%	-19%
Nouvelle-Aquitaine	-27%	-14%	-27%	-20%
Occitanie	-17%	-18%	-40%	-20%
Pays de la Loire	-21%	-33%	-36%	-28%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	-12%	-24%	-22%	-21%
<b>France métropolitaine</b>	<b>-20%</b>	<b>-20%</b>	<b>-26%</b>	<b>-21%</b>

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2020 (séries labellisées)

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

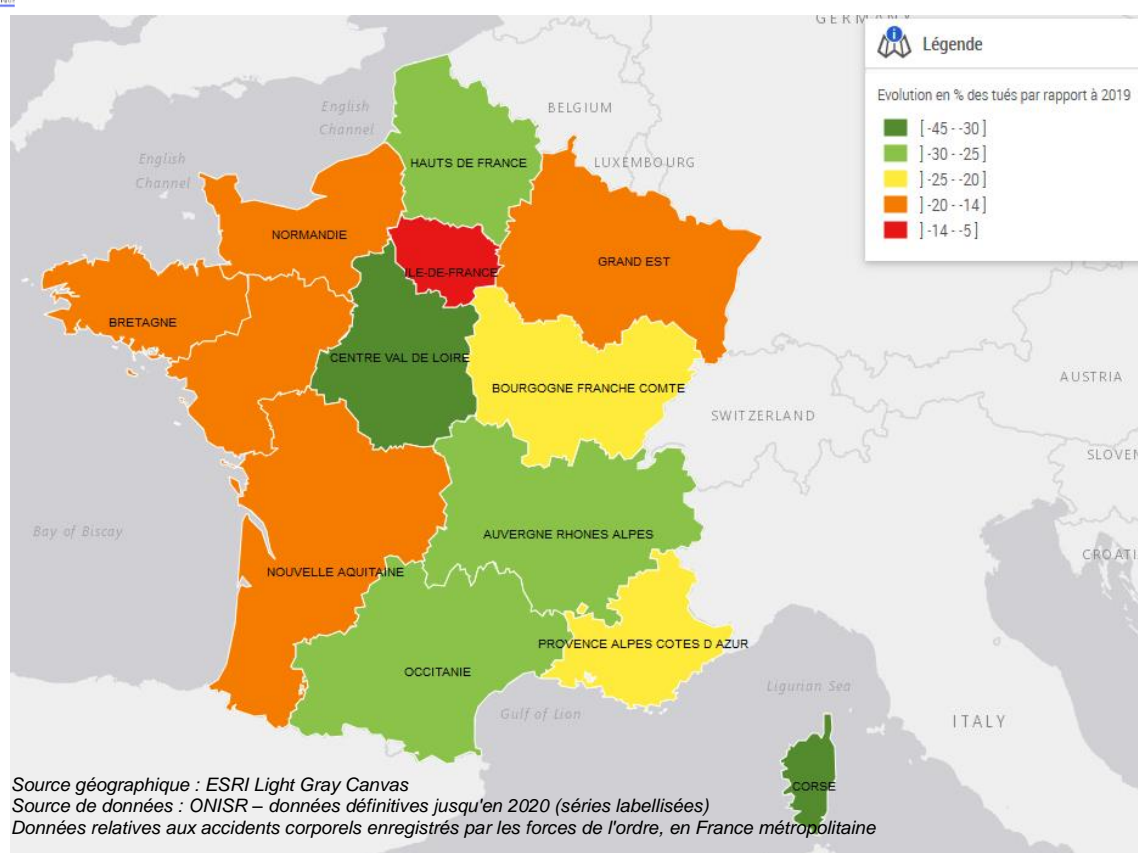
En rouge les évolutions supérieures à l'évolution de la France métropolitaine (-21 %)

## 4.7. Analyses régionales (France métropolitaine)

Dans les régions les moins touchées par la COVID, les personnes se sont-elles plus déplacées, et de ce fait, ont-elles été plus victimes d'accidents de la route ?



### Evolution du nombre de tués sur la route entre 2019 et 2020



En 2020, en France métropolitaine, le nombre de tués baisse dans toutes les régions. La baisse la plus importante est dans la région du Centre-Val de Loire (-32 %) ; le nombre de tués en Corse étant peu important l'évolution n'est pas significative.

La baisse la moins importante est en Ile-de-France (-7 %) or en volume c'est la seule région dont la part nationale de la mortalité en 2020 (10 % de la mortalité nationale) est supérieur à celle de 2019 (8 %).

Les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie contribuent le plus à la baisse de la mortalité en 2020, avec respectivement 1/6 et 1/7 de part de baisse.

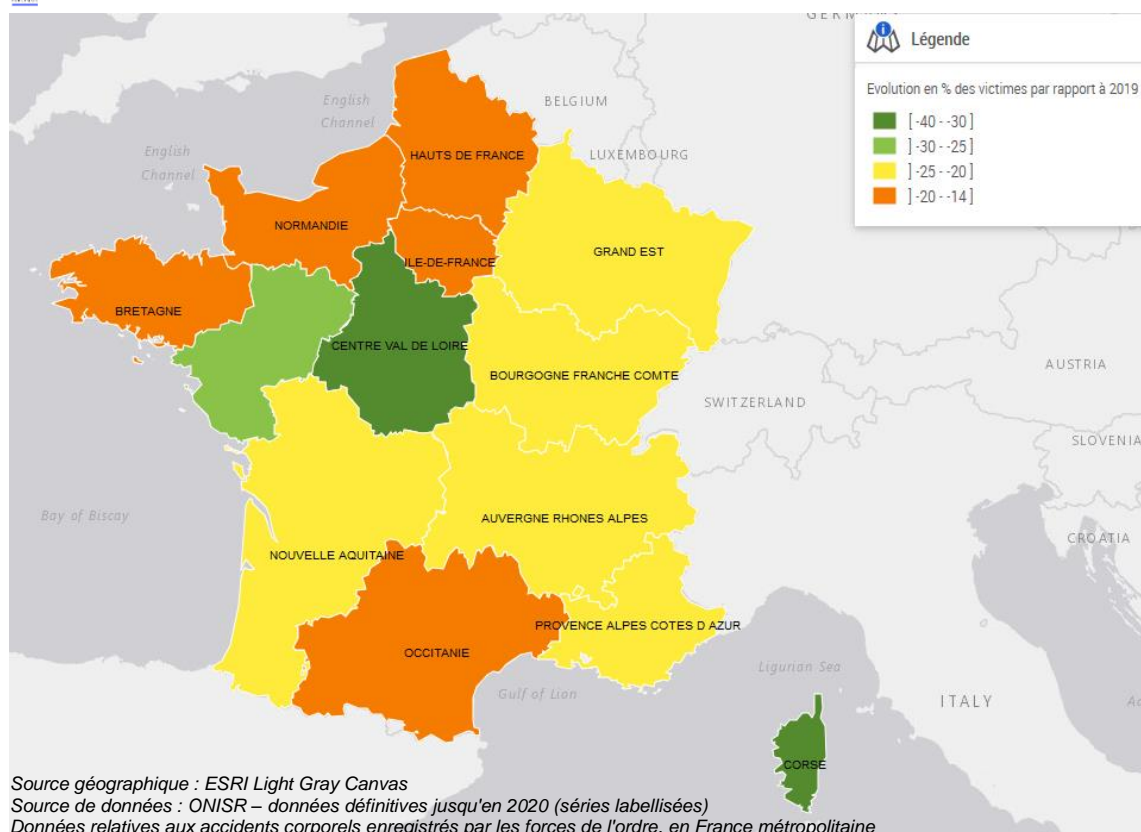


Régions	2020	2019	Répartition 2020	Répartition 2019	Différence 2020-2019	Evolution 2019-2020	Part dans la baisse
Auvergne-Rhône-Alpes	331	451	13,0%	13,9%	-120	-27%	17%
Bourgogne-Franche-Comté	164	207	6,5%	6,4%	-43	-21%	6%
Bretagne	138	171	5,4%	5,3%	-33	-19%	5%
Centre-Val de Loire	111	163	4,4%	5,0%	-52	-32%	7%
Corse	17	30	0,7%	0,9%	-13	-43%	2%
Grand Est	221	276	8,7%	8,5%	-55	-20%	8%
Hauts-de-France	192	257	7,6%	7,9%	-65	-25%	9%
Île-de-France	249	267	9,8%	8,2%	-18	-7%	3%
Normandie	145	173	5,7%	5,3%	-28	-16%	4%
Nouvelle-Aquitaine	298	361	11,7%	11,1%	-63	-17%	9%
Occitanie	286	390	11,3%	12,0%	-104	-27%	15%
Pays de la Loire	160	195	6,3%	6,0%	-35	-18%	5%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	229	303	9,0%	9,3%	-74	-24%	11%
<b>France métropolitaine</b>	<b>2541</b>	<b>3244</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-703</b>	<b>-22%</b>	<b>100%</b>

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



## Evolution du nombre de victimes (tués ou blessés) de la route entre 2019 et 2020

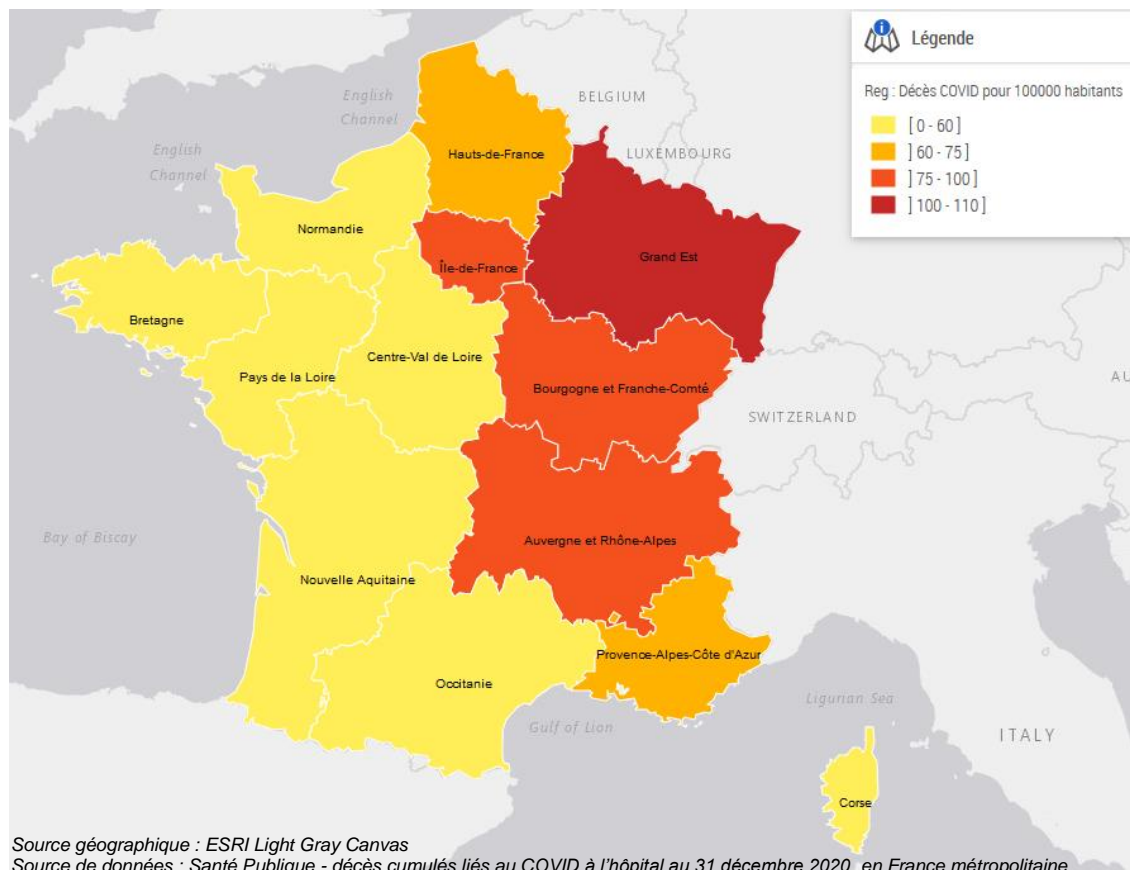


Au regard des 2 cartes, la région Centre-Val de Loire, dont le nombre de décès COVID pour 100 000 habitants est parmi les plus faibles, affiche la plus importante baisse du nombre de victimes (-31 %). En revanche, dans les régions Hauts-de-France et Bretagne la baisse du nombre de victimes est la plus faible, avec respectivement -14 % et -17 %, alors que la région Hauts-de-France compte plus de décès COVID pour 100 000 habitants.

La baisse du nombre de victimes quelle que soit la région semble liée aux restrictions de déplacements mises en place dans toutes les régions. La présence moins importante de la COVID dans certaines régions ne semble pas avoir généré de déplacements de la population plus importants qu'ailleurs.

**Décès cumulés du COVID à l'hôpital sur 2020, rapportés à la population :**

(d'après Santé Publique France) :



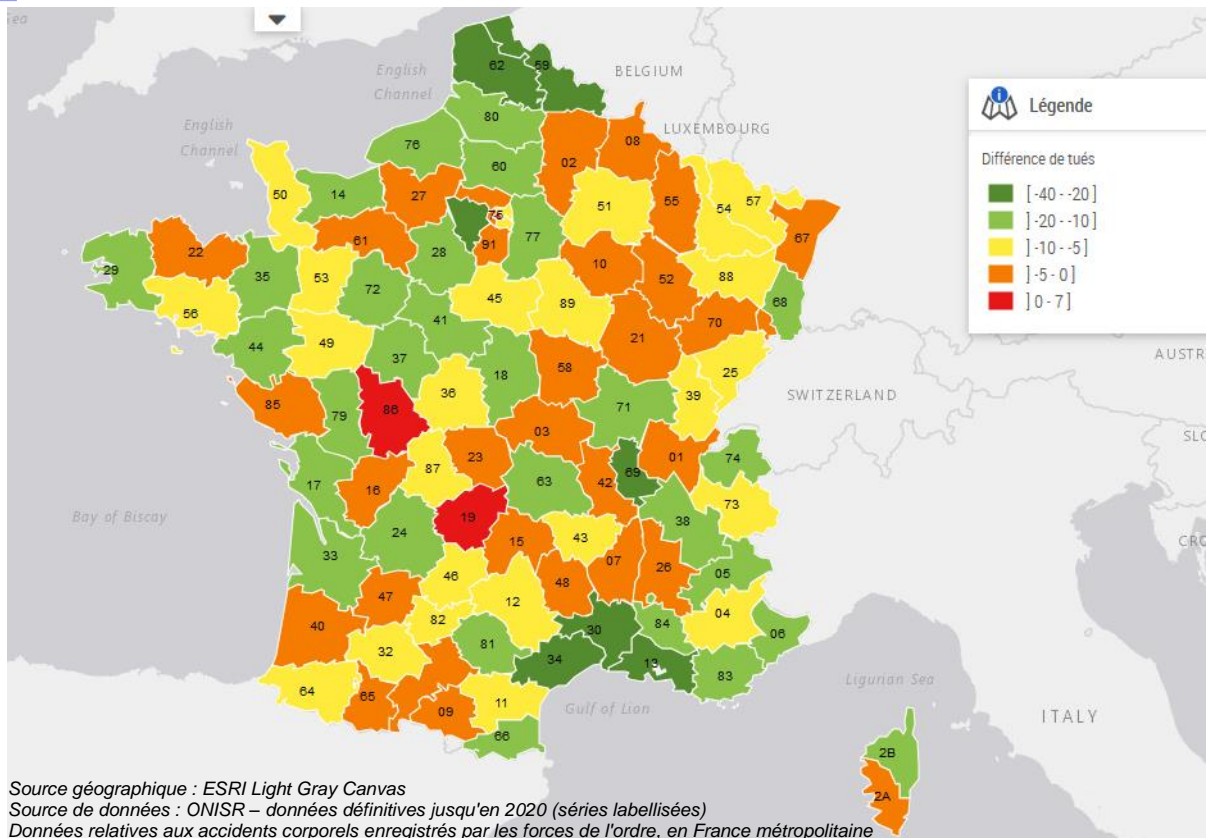
Il n'est **pas** mis en évidence de lien entre les régions les moins touchées par le COVID-19 et les régions dont la **baisse de l'accidentalité** aurait été la moins forte.



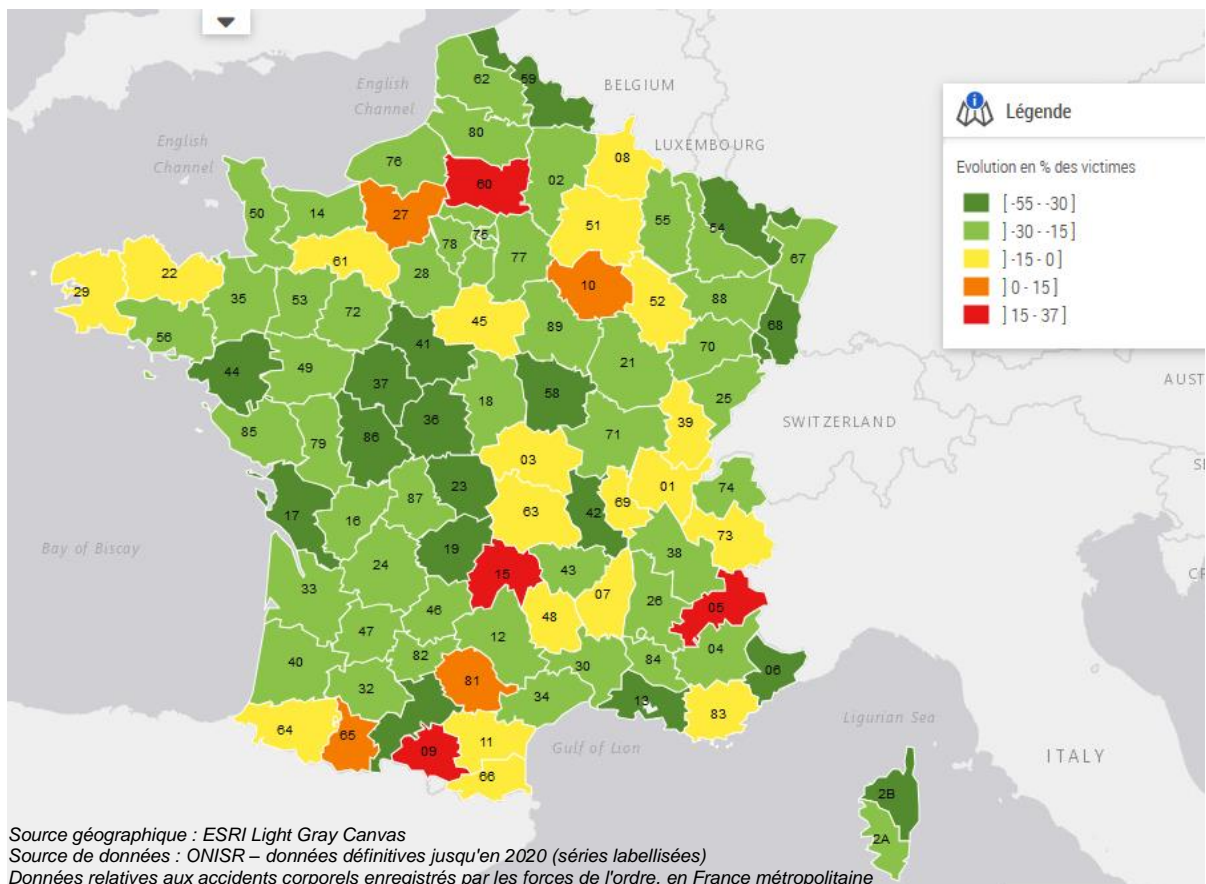
## 4.8. Analyses départementales (France métropolitaine)



### Différence de tués entre la moyenne 2015-2019 et 2020

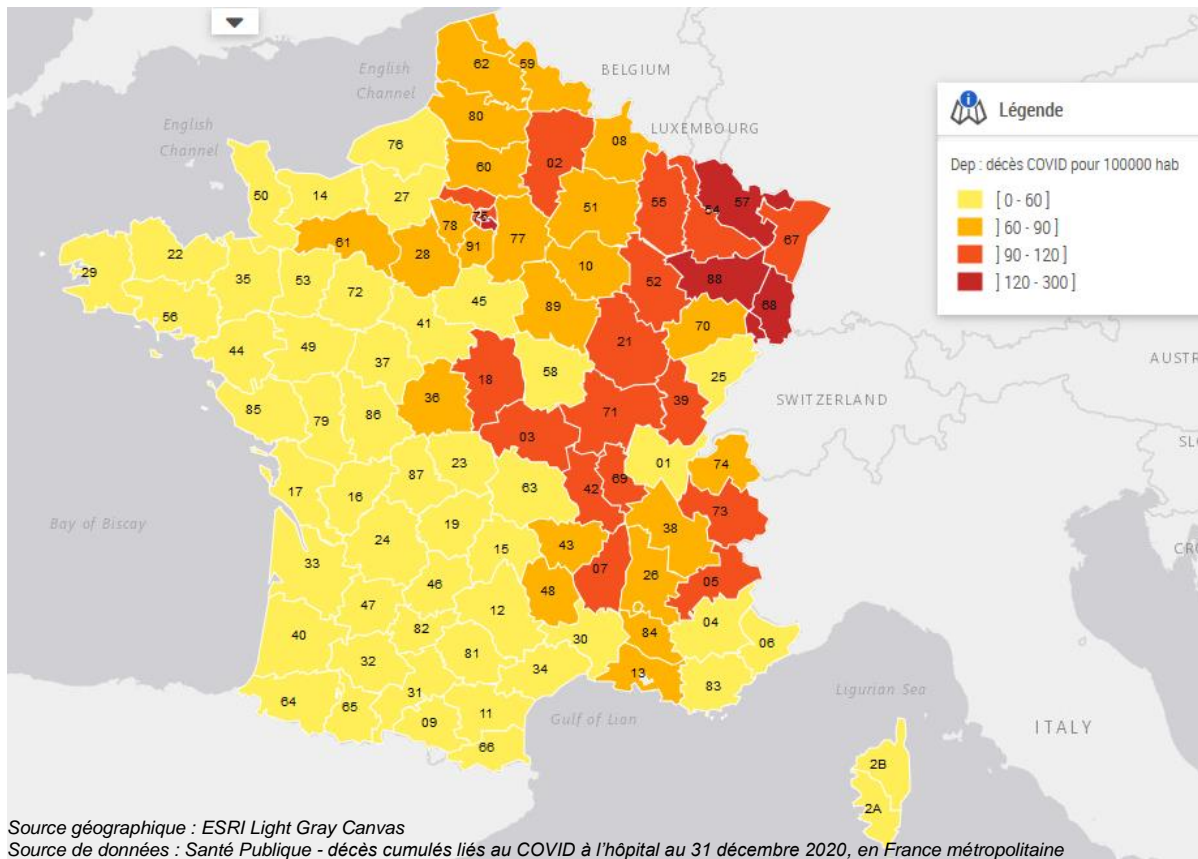


### Evolution du nombre de victimes (tués et blessés) entre la moyenne 2015-2019 et 2020



**Décès cumulés liés au COVID à l'hôpital sur 2020, rapportés à la population**

(d'après Santé Publique France) :



Il n'est **pas** mis en évidence **de lien entre les départements les moins touchés par le COVID-19 et les départements dont la baisse de l'accidentalité aurait été la moins forte.**