

Accidentalité routière 2021 – données provisoires au 31 janvier 2022



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.

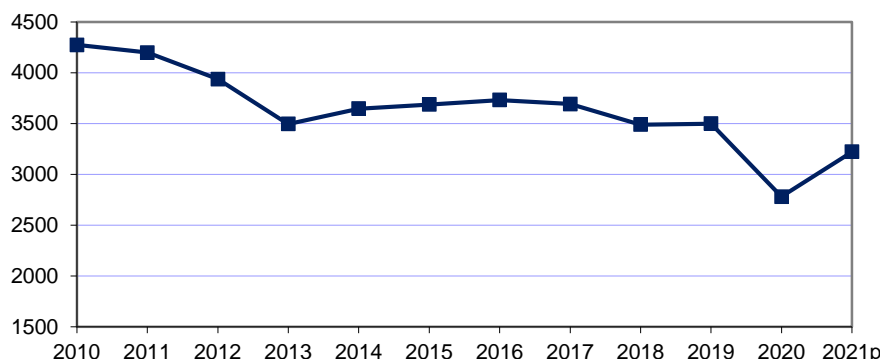
Conformément au code des bonnes pratiques de la statistique européenne, l'ONISR a mis en place un calendrier de publication des indicateurs annuels de l'accidentalité routière labellisés par l'Autorité de la Statistique Publique.

Ainsi, dans le respect des règles de la statistique publique, sont diffusés le 31 janvier les indicateurs principaux quasi-définitifs de l'accidentalité routière. La publication des résultats définitifs est prévue fin mai 2022, une fois finalisée la base de données des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre (base BAAC).

3 221 personnes seraient décédées en 2021 sur les routes de France, en métropole ou en outre-mer. **Ce chiffre, inférieur de 8 % à celui de 2019, est historiquement bas.** La reprise des déplacements en 2021 a été tempérée par une période de confinement en avril, de couvre feu sur l'ensemble du premier semestre, et de plusieurs périodes où le télétravail était fortement recommandé. Les mobilités et les comportements des usagers évoluent. Ainsi, **l'accidentalité routière tout au long de l'année 2021 a souvent pu rester en dessous de celle observée sur l'année 2019**, prise comme année de référence avant pandémie. Cette référence sera utilisée pour le suivi de l'accidentalité sur la décennie 2020-2030.

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

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



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

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

Dans un contexte encore perturbé par les aléas de la crise sanitaire liée à la Covid-19, les indicateurs de l'accidentalité routière en 2021 sont historiquement bas si l'on exclut l'année particulière 2020. Les analyses porteront par rapport à l'année référence avant pandémie, l'année 2019.

Alors que le nombre de tués en 2021 s'établit 8 % en-dessous de celui enregistré en 2019, le nombre d'accidents corporels ne baisse que de -4 %, de même que le nombre des blessés.

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	70 141	4 273	88 167
2019	58 840	3 498	74 165
2020	47 774	2 782	59 247
2021p	56 590	3 221	70 908
Ecart 2019-2021	-2 250	-277	-3 257
Evolution 2019-2021	-4%	-8%	-4%
Evolution 2010-2021	-19%	-25%	-20%

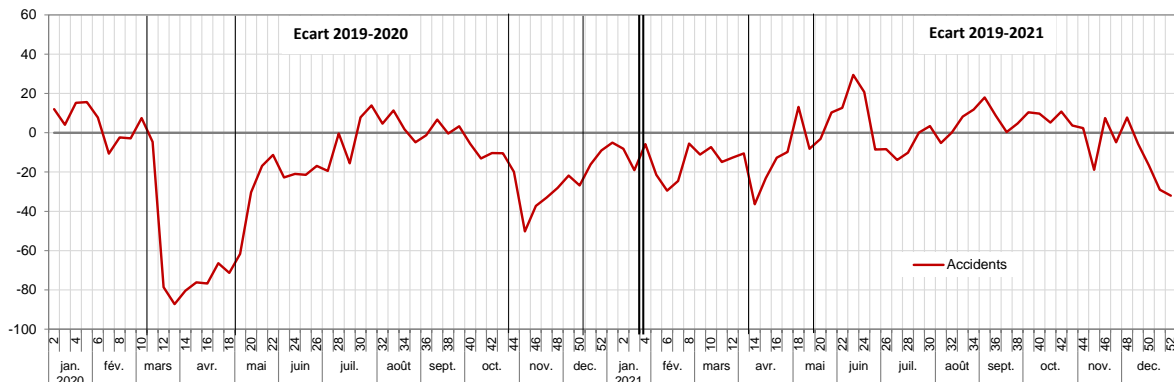
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

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

Les évolutions hebdomadaires de l'accidentalité, très liées aux fluctuations conjoncturelles de trafic, présentent des inflexions moins marquées, en 2021 qu'en 2020, lors de la période de confinement du mois d'avril. Il semble donc que les restrictions de circulation en lien avec la situation sanitaire (couvre-feu et confinement sur le premier semestre 2021) ont eu moins d'impact en 2021 que l'année précédente.



Ecart du nombre d'accidents corporels hebdomadaires en 2020 et 2021 en glissement annuel (%) par rapport à 2019



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

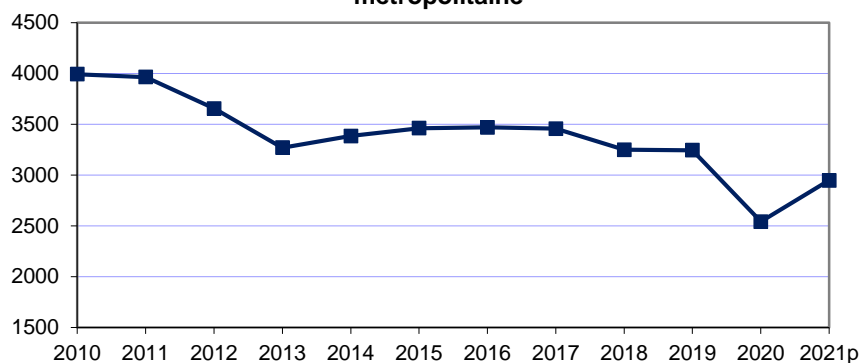
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine et DOM

II. Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine

Il est estimé que 2 947 personnes sont décédées en 2021 sur les routes de France métropolitaine. Les résultats définitifs seront publiés fin mai 2022.



Evolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine



Accidentalité routière 2021 – estimations au 31 janvier 2022

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	67 288	3 992	84 461
2019	56 016	3 244	70 490
2020	45 151	2 541	55 835
2021p	53 620	2 947	67 141
Ecart 2019-2021	-2 396	-297	-3 349
Evolution 2019-2021	-4%	-9%	-5%
Evolution 2010-2021	-20%	-26%	-21%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

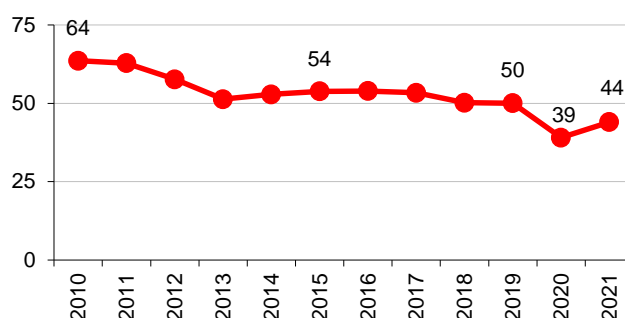
L'année 2020 étant atypique, l'accidentalité routière est comparée à l'année 2019. 2021 affiche une réduction du nombre d'accidents de - 4 %, du nombre des tués de - 9 %, et du nombre des blessés de - 5 % par rapport à l'année 2019, au résultat le plus bas de la décennie.

Le nombre de tués par million d'habitants s'établit à 44 tués/Mhab. (pour 50 en 2019 et 39 en 2020 année particulière du fait de la pandémie).

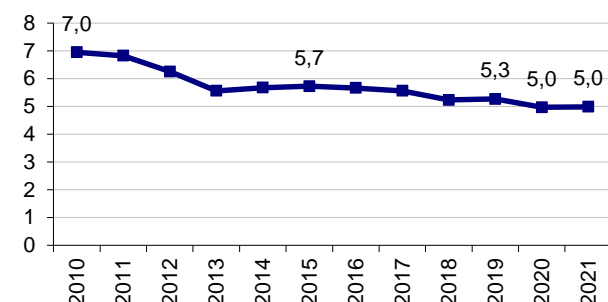
Les âges les plus touchés sont :

- les jeunes de 18-24 ans (94 tués par million),
- les seniors de 75 ans ou plus (68 tués par million),
- les 25-34 ans (54 tués par million).

Si l'on prend l'hypothèse d'une baisse du trafic de - 4% en 2021 (une hypothèse conservatrice correspondant à la baisse des accidents de - 4%, l'évolution du trafic étant sans doute située entre - 4 % et 0 % d'après les retours partiels de tendance trafic disponibles), cela conduit à estimer la mortalité rapportée au trafic à 5,0 tués par milliard de véhicules kilomètres parcourus au plus, un résultat identique à 2020, qui était pourtant une année atypique (contre 5,3 en 2019).



Source : Insee, Population estimée au 1^{er} janvier
ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre,



Source : Sdes, données milliard de véhicules kilomètres
ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Ces deux ans de pandémie de COVID-19 ont conduit les usagers à adapter leur comportement : en fonction des contraintes de déplacement – autorisé ou non, solo ou non, des règles de distanciation sociale, des loisirs accessibles, du télétravail. Il est particulièrement compliqué de distinguer ce qui finalement relève des ajustements ponctuels aux contraintes liées à la gestion de la crise sanitaire des nouvelles habitudes de vie qui pourraient avoir été prises (transfert vers la marche et le vélo pour le domicile-travail, loisirs nature de proximité plutôt que départs en weekend, institutionnalisation du télétravail, réduction des déplacements professionnels grâce aux visio-conférence, ...).

L'accidentalité de l'année 2021 semble présenter deux phases :

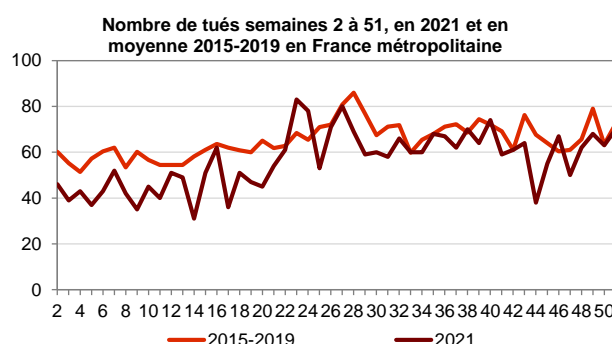
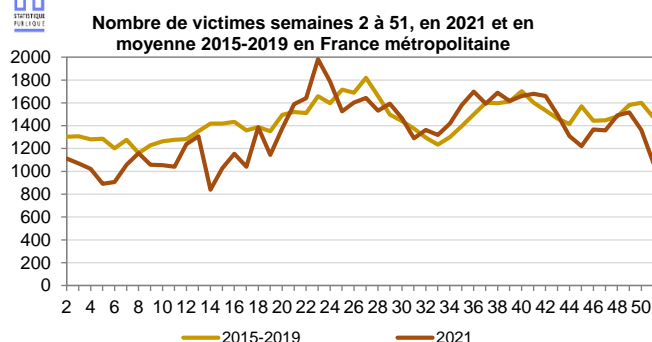
- le premier semestre (T1 et T2), lors duquel la forte réduction de la mortalité routière comporte une composante indéniable liée au couvre-feu, qui impose en hiver de rentrer de jour, puis limite les retours de soirées alcoolisés ;
- le deuxième semestre (T3 et T4) qui semble reprendre une vie normale : l'accidentalité corporelle est globalement équivalente à celle de 2019, mais la mortalité routière reste en deçà pour la plupart des usagers de la route, et pourrait être le signe d'une inflexion des comportements.



	T1			T2			T3			T4		
	2021	2019	2021-2019	2021	2019	2021-2019	2021	2019	2021-2019	2021	2019	2021-2019
Accidents	10 525	12 514	-16%	13 817	14 246	-3%	14 882	14 667	+1%	14 396	14 589	-1%
Tués	544	748	-27%	706	770	-8%	869	928	-6%	828	798	+4%
Blessés	12 915	15 441	-16%	17 173	17 952	-4%	19 197	18 724	+3%	17 856	18 373	-3%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

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



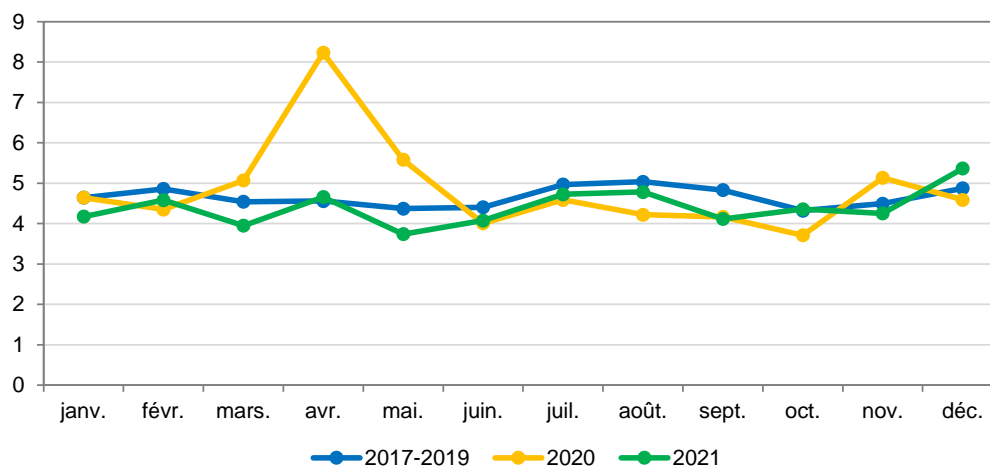
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

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

Ces deux dernières années, les accidents sont moins graves, le ratio du nombre de tués pour 100 blessés est chaque mois en-dessous de la moyenne 2017-2019, à l'exception des périodes de confinement (avril et novembre 2020, avril 2021) et de décembre 2021. Ces ratios élevés lors des confinements peuvent s'expliquer par un trafic plus fluide, des vitesses plus libres.



Ratio du nombre de tués pour 100 blessés



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

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

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

En 2021, la mortalité routière baisse de - 9 % par rapport à 2019 (année référence avant pandémie).

Le nombre de tués baisse quelle que soit la classe d'âge, à l'exception des moins de 18 ans et des 65-74 ans.

	0-13ans	14-17ans	18-24 ans	25-34ans	35-44ans	45-54ans	55-64ans	65-74ans	75ans et +	Total
2010	111 3 %	180 5 %	831 21 %	704 18 %	545 14 %	505 13 %	351 9 %	264 7 %	501 13 %	3 992 100 %
2019	61 2 %	92 3 %	549 17 %	516 16 %	383 12 %	382 12 %	412 13 %	317 10 %	532 16 %	3 244 100 %
2020	62 2 %	89 4 %	449 18 %	399 16 %	280 11 %	324 13 %	295 12 %	291 11 %	352 14 %	2 541 100 %
2021p	83 3 %	100 3 %	509 17 %	401 14 %	372 13 %	351 12 %	363 12 %	322 11 %	446 15 %	2 947 100 %
Ecart 2019-2021	22	8	-40	-115	-11	-31	-49	5	-86	-297
Evolution 2019-2021	+36%	+9%	-7%	-22%	-3%	-8%	-12%	+2%	-16%	-9%
Evolution 2010-2021	-25%	-44%	-39%	-43%	-32%	-30%	+3%	+22%	-11%	-26%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

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

30 enfants et adolescents tués en plus en 2021

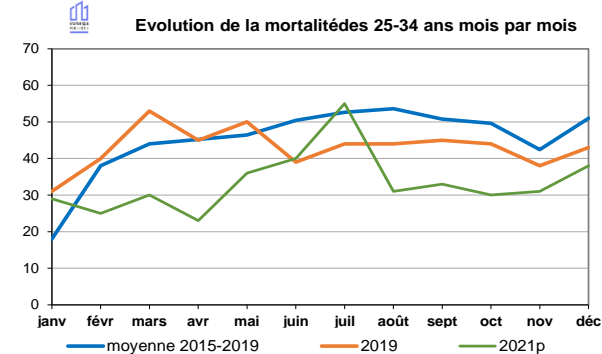
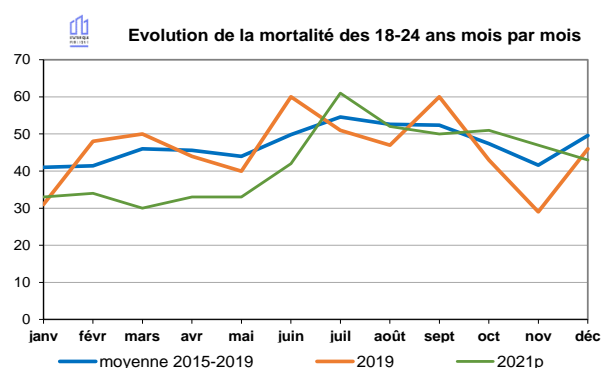
83 enfants âgés entre **0 et 13 ans** sont décédés en 2021, soit **22 de plus** qu'en 2019. L'augmentation est partagée entre les déplacements en véhicule de tourisme hors agglomération et les modes doux (piéton, EDP, vélo) en agglomération. Les blessés en EDP (trottinette), motorisé ou non, augmentent significativement en agglomération.

100 adolescents âgés entre **14 et 17 ans** sont décédés en 2021, soit **8 de plus** qu'en 2019. L'augmentation porte sur les déplacements en VT hors agglomération. Les blessés en EDP, motorisé ou non, et cyclomoteur augmentent en agglomération. Les blessés en voiturette augmentent hors agglomération.

Baisse marquée de la mortalité chez les jeunes adultes

509 jeunes majeurs âgés entre 18-24 ans sont décédés, soit 40 de moins qu'en 2019. La baisse est partagée entre VT hors agglomération et 2RM en agglomération. Les blessés augmentent en 2RM hors agglomération, à vélo en agglomération. La baisse est concentrée sur le 1^{er} semestre de l'année, lors duquel le couvre-feu et la fermeture des lieux festifs a impacté leurs sorties habituelles éventuellement à risque.

401 jeunes adultes de 25-34 ans sont décédés, soit 115 de moins qu'en 2019. Cette classe d'âge à fort risque présente cette année la baisse de la mortalité la plus forte (-22 %). La baisse est répartie entre VT et 2RM, en et hors aggro, au 1^{er} et au 2^e semestre, contrairement aux 18-24 ans. Les blessés baissent le plus souvent, mais augmentent fortement à vélo en agglomération.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Une baisse limitée de la mortalité entre 35 et 64 ans

372 personnes âgées entre **35 et 44 ans** sont décédées, soit **11 de moins** qu'en 2019. Le nombre de tués baisse chez les piétons, en et hors agglo. Les blessés à vélo augmentent en et hors agglo.

351 personnes âgées entre **45 et 54 ans** sont décédées, soit **31 de moins** qu'en 2019. La baisse de la mortalité est observée hors agglomération, en 2RM et VT. Les tués à vélo augmentent en agglo, ainsi que les blessés. Les blessés piétons en agglo baissent.

363 personnes âgées entre **55 et 64 ans** sont décédées, soit **49 de moins** qu'en 2019. La baisse est d'abord automobiliste hors agglo, puis 2RM en agglo. Le reste est stable. Les blessés à vélo augmentent en et hors agglo ; les blessés piétons, 2RM et VT baissent en et hors agglo.

Un bilan contrasté chez les seniors : des gains de vie uniquement sur le 1^{er} semestre

322 seniors âgés entre **65 et 74 ans** sont décédées, soit **5 de plus** qu'en 2019. Une augmentation des tués est observée chez les vélo et 2RM hors agglo, compensée en partie par la baisse des tués VT hors agglo et des tués piétons en agglo. Les tendances chez les blessés sont similaires.

446 seniors âgés de « **75 ans ou plus** » sont décédés, soit **86 de moins** qu'en 2019. Hors agglomération, le nombre de tués automobilistes baisse très fortement alors que le nombre de tués à vélo augmente. En agglomération, le nombre de tués piétons baisse alors que le nombre de tués automobilistes augmente. Le nombre de blessés à vélo augmente.

Mettre en perspective les tendances long terme avec l'évolution de la population de chaque classe d'âge

Pour comprendre la véritable évolution de chaque classe d'âge, 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 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 2021, l'indicateur remonte à **44 tués par millions d'habitants**.

Les taux les plus forts, indiquant les classes d'âge les plus à risque de décéder sur les routes sont :

- **94 tués par million** d'habitants pour les jeunes de **18-24 ans**
- **68 tués par million** pour les seniors de **75 ans ou plus**
- **54 tués par million** pour les **25-34 ans**.

A l'inverse, les jeunes et adolescents de moins de 18 ans, en dépit de l'augmentation de la mortalité enregistrée en 2021, présentent désormais les taux de mortalité les plus faibles. Les progrès les plus forts ont été réalisés chez les 14-17 ans (baisse de -48 % depuis 2010).

	0-13ans	14-17ans	18-24 ans	25-34ans	35-44ans	45-54ans	55-64ans	65-74ans	75 et +	Total
2010	10	59	151	91	62	59	44	53	90	64
2019	6	29	106	68	47	44	51	45	86	50
2020	6	28	86	53	35	37	36	40	56	39
2021p	8	31	94	54	45	41	44	39	68	44
Ecart 2019-2021	2	2	-12	-14	-2	-3	-7	-6	-18	-6
Evolution 2019-2021	+39%	+7%	-12%	-21%	-4%	-6%	-14%	-14%	-21%	-11%
Evolution 2010-2021	-23%	-48%	-38%	-41%	-27%	-30%	-2%	-27%	-24%	-30%











Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

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

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

La baisse de la mortalité en 2021 par rapport à 2019 est globalement de - 9 % soit 297 tués de moins. La baisse est liée en grande partie à la réduction de la mortalité automobiliste à hauteur de -211 tués (- 13 %), de celle des 2 roues motorisés à hauteur de -79 tués (- 11 %) et de celle des piétons à hauteur de -67 tués (- 14 %). Sur cette même période de comparaison, la mortalité des cyclistes est en hausse de 39 tués (+ 21 %), celle des usagers de poids-lourds en hausse de 12 tués, alors que la mortalité en véhicule utilitaire est stable. Enfin, 22 utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés sont morts en 2021 contre 10 en 2019.

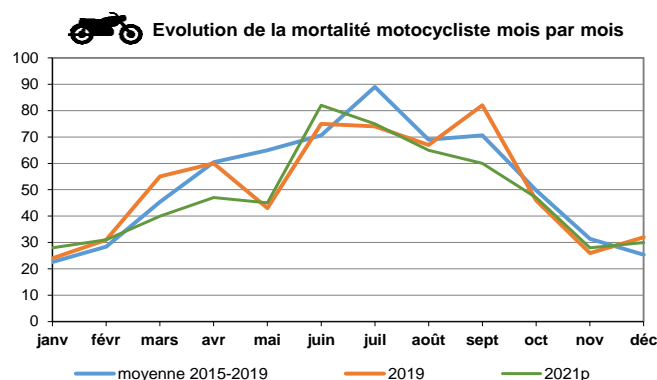
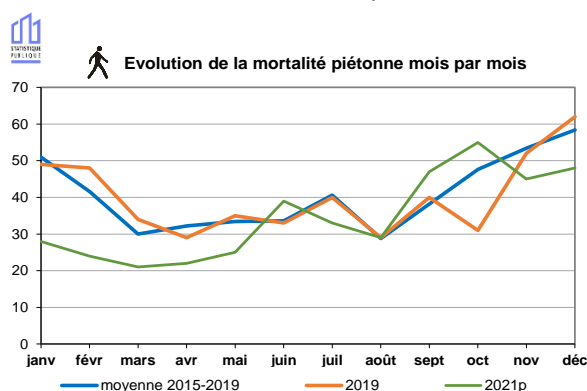
Alors que la mortalité routière a baissé globalement de -9 %, la mortalité lors de collision impliquant un VU ou un PL est équivalente en 2021 à celle enregistrée en 2019 quel que soit le milieu routier (autoroute, routes hors agglomérations, voiries en agglomération). De plus, en agglomération, une dizaine de cyclistes/EDPm de plus ont été tués percutés par un PL ou un VU en 2021 par rapport à 2019, et une dizaine de piétons en moins. Par ailleurs, le nombre de blessés piétons percutés par un PL ou un VU n'a diminué que de -6 % alors que le nombre de cyclistes/EDPm blessés dans ce type de collision a augmenté de +37 %. Le nombre de 2RM blessés dans une collision avec un PL ou un VU a baissé pour sa part de -13 % alors que la mortalité est stable.

	 Piétons	 EDP motorisé	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VT	 VU	 PL	 TC	 Autres	Total
2010	485 12%		147 4%	248 6%	704 18%	2117 53%	146 4%	65 2%	4 0%	76 2%	3 992 100%
2019	483 15%	10 0%	187 6%	134 4%	615 19%	1622 50%	98 3%	36 1%	4 0%	55 2%	3 244 100%
2020	391 15%	7 0%	178 7%	100 4%	479 19%	1243 49%	59 2%	33 1%	3 0%	48 2%	2 541 100%
2021p	416 14%	22 1%	226 8%	92 3%	578 20%	1411 48%	98 3%	48 2%	4 0%	52 2%	2 947 100%
Ecart 2019-2021	-67	12	39	-42	-37	-211	0	12	0	-3	-297
Evolution 2019-2021	-14%	+120%	+21%	-31%	-6%	-13%	+0%	+33%	+0%	-5%	-9%
Evolution 2010-2021	-14%	-	+54%	-63%	-18%	-33%	-33%	-26%	+0%	-32%	-26%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

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

La mortalité des piétons reste basse sur les 6 premiers mois de l'année, affectés par les mesures de couvre-feu qui conduisent à rentrer chez soi de jour notamment (gain sur la mortalité senior), ou en restreignant les soirées évitent les accidents de piétons alcoolisés chez les moins de 50 ans.



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

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

La mortalité des motocyclistes ne semble pas impactée par les mesures sanitaires mais par la météo. Le printemps est d'abord sec avant un mois de mai très arrosé. L'été 2021 est humide, sauf dans le Sud Est, la

baisse de la mortalité 2RM est donc limitée. Les orages sont marqués fin septembre-octobre. Les écarts à la moyenne semblent corrélés à ces événements.

L'accidentalité cycliste augmente en agglomération et hors agglomération. Il est intéressant de la rapprocher de l'évolution de la pratique cycliste telle que mesurée par l'association Vélo et Territoires (Plateforme nationale des fréquentations) dans leur bulletin « Fréquentation vélo 2021 n°9 ».

En agglomération, le nombre de tués à vélo s'élève en 2021 à 98 tués, soit +8 % par rapport à 2019. Le nombre de blessés augmente de +15 %. La pratique cycliste en urbain a évolué de +31 % et en périurbain de +20 %.

Hors agglomération, le nombre de tués à vélo s'élève en 2021 à 127 tués, soit +35 % par rapport à 2019. Le nombre de blessés augmente de +22 %. La pratique cycliste en rural a évolué de +14 %.

Parmi les 226 tués cyclistes, 23 étaient en vélos par assistance électrique, dont près de la moitié étaient âgés de 75 ans ou plus.

II.3. Tendances 2021 selon les réseaux routiers en France métropolitaine

La baisse de la mortalité entre 2019 et 2021 la plus importante est hors agglomération avec - 11 % (212 tués de moins), suivie de celle en agglomération avec - 7 % (76 tués de moins). Avec un trafic vraisemblablement peu affecté par les restrictions sanitaires, la mortalité sur autoroute ne baisse que de -3% par rapport à 2019.

	Autoroutes	Hors agglomération	Agglomération	Total
2010	256 6 %	2603 65 %	1133 28 %	3 992 100 %
2019	263 8 %	1944 60 %	1037 32 %	3 244 100 %
2020	201 8 %	1497 59 %	843 33 %	2 541 100 %
2021p	254 9 %	1732 59 %	961 33 %	2 947 100 %
Ecart 2019-2021	-9	-212	-76	-297
Evolution 2019-2021	-3%	-11%	-7%	-9%
Evolution 2010-2021	-1%	-33%	-15%	-26%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

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

La chute de la mortalité entre 2019 et 2021 hors agglomération concerne essentiellement les automobilistes. La baisse de la mortalité en 2019 et 2021 en agglomération concerne les deux-roues motorisés et les piétons.

En agglomération, la chute de la mortalité concerne fortement les seniors de 75 ans ou plus, eux-mêmes contributeurs à la réduction de la mortalité des piétons.

Evolution 2019-2021 des tués et des blessés dans un accident corporel

		Semestre 1							Semestre 2						
		Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	PL	Autres	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	PL	Autres
Tués	En agglomération	↘	→	→	↘	↘	→	↘	→	↗	↘	↘	↗	→	→
	Hors agglomération	↘	↗	↘	→	↘	→	↘	→	↗	↘	↘	↘	↗	→
	Autoroute	↘	→	→	↗	↘	→	→	→	→	→	→	→	→	→
Blessés	En agglomération	↘	↗	↗	↘	↘	↘	↘	↘	↗	↗	↘	↘	→	↗
	Hors agglomération	→	↗	→	→	↘	↗	↘	→	↗	↗	↗	→	→	↗
	Autoroute	→	→	↗	↘	↘	↘	→	→	→	→	↗	↗	→	↗

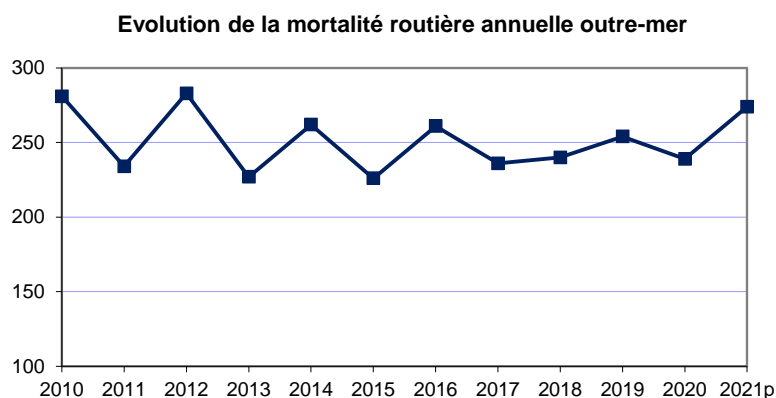
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

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

Relèvement à 90 km/h

Entre 2019 et 2021 le nombre de tués sur le réseau hors agglomération **des 38 départements ayant opté pour le relèvement à 90km/h de la vitesse maximale autorisée** en 2020 et 2021 sur tout ou partie de leur réseau n'a pas évolué (655 tués en 2019 comme en 2021). Dans le même temps la mortalité hors agglomération a baissé de - 16 % sur le reste des départements.

III. Accidentalité routière outre-mer



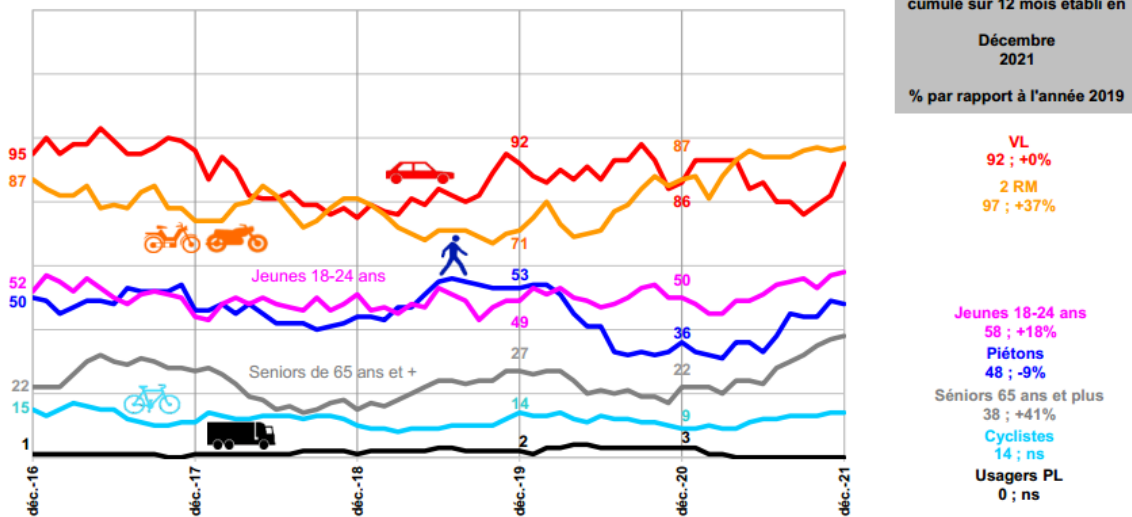
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les DOM, COM et NC

274 personnes sont décédées sur les routes des territoires outre-mer en 2021, 182 dans les départements d'outre-mer et 92 dans les collectivités d'outremer ou en Nouvelle-Calédonie. C'est une hausse de + 8 % (soit 20 tués de plus) par rapport à 2019 (année de référence).

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	2 853	281	3 706
2019	2 824	254	3 675
2020	2 623	241	3 412
2021p	2 970	274	3 767
Ecart 2019-2021	146	20	92
Evolution 2019-2021	+5%	+8%	+3%
Evolution 2010-2021	+4%	-2%	+2%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les DOM, COM et NC

Évolution de la mortalité routière cumulée sur 12 mois selon les usagers



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les DOM, COM et NC

La mortalité en **deux-roues motorisés** augmente en 2021 avec 97 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 **automobiliste** représente un peu plus du tiers de la mortalité routière outre-mer avec 92 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 **piétonne** baisse en 2021 par rapport à 2019 avec 48 piétons tués.

La mortalité routière des **jeunes de 18-24 ans** est en augmentation de 9 tués en 2021 par rapport à 2019 pour atteindre 58 tués en 2021 contre 49 tués en 2019.

La mortalité des **25-44 ans** est en hausse de + 20 % entre 2019 et 2021 soit 17 tués de plus (soit un total de 103 tués en 2021 contre 86 tués en 2019).

La mortalité des **45-64 ans** est en baisse de 19 tués pour atteindre 49 tués en 2021.

La mortalité des **seniors de 65 ans et plus** est en augmentation de 10 tués pour atteindre 38 tués en 2021. Les seniors restent toujours beaucoup moins représentés qu'en France métropolitaine.

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

La mortalité routière est en hausse dans les départements d'outre-mer. Elle passe ainsi de 162 tués en 2019 à 182 tués en 2021.

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	2 098	181	2 720
2019	2 273	162	2 953
2020	2 120	165	2 703
2021	2 494	182	3 148
Ecart 2019-2021	221	20	195
Evolution 2019-2021	+10%	+12%	+7%
Evolution 2010-2021	+19%	+1%	+16%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les départements d'outre-mer










Les évolutions de la mortalité selon les âges sont ténues, cependant entre 2019 et 2020, on observe une légère baisse de la mortalité chez les enfants de moins de 14 ans et les 45-64 ans, compensée par un renforcement chez les catégories actives de 25-44 ans, les adolescents de 14-17 ans et les séniors. 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.

	0-13ans	14-17ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et+	Total
2010	6 3 %	17 9 %	53 29 %	61 34 %	31 17 %	13 7 %	181 100 %
2019	8 5 %	4 2 %	32 20 %	54 33 %	42 26 %	22 14 %	162 100 %
2020	4 2 %	6 4 %	34 21 %	59 36 %	43 26 %	19 12 %	165 100 %
2021p	4 2 %	11 6 %	36 20 %	69 38 %	32 18 %	30 16 %	182 100 %
Ecart 2019-2021	-4	7	4	15	-10	8	20
Evolution 2019-2021	-50%	+175%	+13%	+28%	-24%	+36%	+12%
Evolution 2010-2021	-33%	-35%	-32%	+13%	+3%	+131%	+1%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les départements d'outre-mer

Avec 71 tués, la mortalité en deux-roues motorisés, cyclomoteurs ou motocyclettes, s'établit au niveau le plus haut depuis 2011. Elle représente 39% des tués de 2021.

	 Piétons	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VT	 VU	 PL	 TC	 Autres	Total
2010	29 16%	6 3%	36 20%	46 25%	50 28%	11 6%	0 0%	0 0%	3 2%	181 100%
2019	43 27%	9 6%	18 11%	32 20%	51 32%	7 4%	0 0%	0 0%	1 1%	161 100%
2020	30 18%	5 3%	25 15%	43 26%	50 30%	5 3%	3 2%	0 0%	4 2%	165 100%
2021p	37 20%	11 6%	25 14%	46 25%	55 30%	4 2%	0 0%	0 0%	4 2%	182 100%
Ecart 2019-2021	-6	2	7	14	4	-3	0	0	3	21
Evolution 2019-2021	-14%	+22%	+39%	+44%	+8%	ns	ns	ns	ns	+13%
Evolution 2010-2021	+28%	+83%	-31%	+0%	+10%	-64%	ns	ns	+33%	+1%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les départements d'outre-mer

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

La mortalité dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie est de 92 tués en 2021. Elle est stable par rapport à 2019.

	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
2010	755	100	986
2019	551	92	722
2020	503	74	709
2021	476	92	619
Ecart 2019-2021	-75	0	-103
Evolution 2019-2021	-14%	+0%	-14%
Evolution 2010-2021	-37%	-8%	-37%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les collectivités d'outre-mer et Nouvelle-Calédonie










Entre 2019 et 2021, l'augmentation de la mortalité des 18-24 ans (5 tués de plus) est compensée par la baisse de celle des 45-64 ans (9 tués de moins).

	0-13ans	14-17ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et+	Total
2010	7 7 %	6 6 %	25 25 %	41 41 %	18 18 %	3 3 %	100 100 %
2019	5 5 %	6 7 %	17 18 %	32 35 %	26 28 %	6 7 %	92 100 %
2020	7 9 %	4 5 %	16 22 %	26 35 %	18 24 %	3 4 %	74 100 %
2021p	7 8 %	4 4 %	22 24 %	34 37 %	17 18 %	8 9 %	92 100 %
Ecart 2019-2021	2	-2	5	2	-9	2	0
Evolution 2019-2021	+40%	-33%	+29%	+6%	-35%	+33%	+0%
Evolution 2010-2021	+0%	-33%	-12%	-17%	-6%	+167%	-8%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les collectivités d'outre-mer et Nouvelle-Calédonie

Entre 2019 et 2021, la baisse de la mortalité routière des automobilistes (7 tués de moins) est compensée par la hausse des tués dans les véhicules utilitaires (6 tués de plus).

	 Piétons	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VT	 VU	 PL	 TC	 Autres	Total
2010	8 8%	4 4%	10 10%	14 14%	55 55%	7 7%	1 1%	0 0%	1 1%	100 100%
2019	10 11%	5 5%	8 9%	13 14%	44 48%	9 10%	2 2%	0 0%	1 1%	92 100%
2020	6 8%	4 5%	9 12%	10 14%	36 49%	7 9%	0 0%	0 0%	2 3%	74 100%
2021p	11 12%	3 3%	11 12%	15 16%	37 40%	15 16%	0 0%	0 0%	0 0%	92 100%
Ecart 2019-2021	1	-2	3	2	-7	6	-2	0	-1	0
Evolution 2019-2021	+10%	-40%	+38%	+15%	-16%	ns	ns	ns	ns	+0%
Evolution 2010-2021	+38%	-25%	+10%	+7%	-33%	+114%	ns	ns	0 %	-8%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, dans les collectivités d'outre-mer et Nouvelle-Calédonie

IV. Mortalité routière dans les régions

En 2021, la mortalité baisse dans toutes les régions de France métropolitaine, à l'exception de l'Île-de-France où le nombre de tués augmente, + 9 % par rapport à 2019.

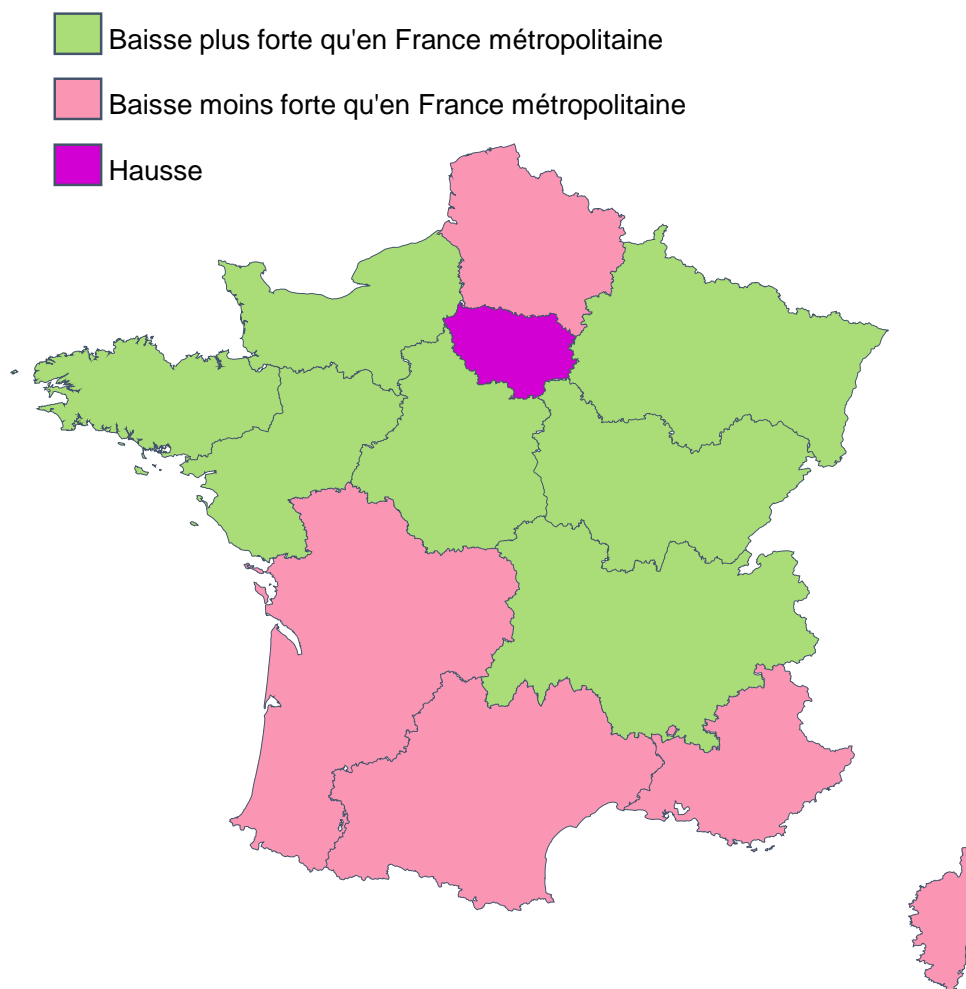
Dans les régions Hauts-de-France et Corse, la mortalité est équivalente à celle de 2019.

Dans les régions, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur, la mortalité baisse en 2021 par rapport à 2019 mais moins qu'en France métropolitaine (- 9 %).

Dans les autres régions, la mortalité baisse plus qu'en France métropolitaine, notamment en Auvergne-Rhône-Alpes (- 23 %) et dans les Pays de la Loire (- 18 %), où la mortalité a baissé 2 fois plus qu'en France métropolitaine.



Cumul provisoire 12 premiers mois - Variation 2021-2019



Source : ONISR données définitives jusqu'en 2020, donnée provisoires 2021
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

V. Annexes

Couvre-feu national de décembre 2020 à juin 2021

Contexte

A la suite du second déconfinement le 15 décembre, une deuxième session de couvre-feu est instituée. Initialement prévu de 21 h à 5 h comme le précédent, et devant accorder une dérogation au monde culturel pour autoriser la diffusion de spectacles au-delà de 21 h, la situation épidémique du 15 décembre change la situation. La barre des 5000 contaminations quotidiennes n'étant pas atteinte, l'horaire est prolongé, s'étendant de 20 h à 6 h. Il concerne toute la France métropolitaine. L'ancienne stratégie prévoyait également, en plus de la nuit du Réveillon à Noël, une dérogation au couvre-feu la nuit de la Saint-Sylvestre au Nouvel An.

Modalités

Il s'agit des mêmes modalités qu'au premier couvre-feu, mais il s'étend pour toute la France métropolitaine de 20 h à 6 h. Cependant, la nuit du 24 décembre au 25 décembre n'est pas soumise au couvre-feu dans le cadre des fêtes de Réveillon de Noël et de Noël. Il reprend le 25 décembre à 20 h, et n'a pas de date de fin prévue à ce jour.

Un durcissement à partir de 18 h est cependant prévu à partir du 2 janvier dans 15 départements où le taux d'incidence est élevé, soit dans les départements suivants : Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes, Ardennes, Doubs, Jura, Marne, Haute-Marne, Meurthe-et-Moselle, Meuse, Moselle, Nièvre, Haute-Saône, Saône-et-Loire, Vosges et Territoire de Belfort.

Le 12 janvier 2021, 25 départements sont concernés par un couvre-feu étendu de 18 h à 6 h en raison de l'évolution de la situation sanitaire. Ces départements sont : Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes, Ardennes, Doubs, Jura, Marne, Haute-Marne, Meurthe-et-Moselle, Meuse, Haute-Saône, Vosges, Moselle, Territoire de Belfort, Nièvre, Saône-et-Loire, Bas-Rhin, Bouches-du-Rhône, Haut-Rhin, Allier, Vaucluse, Cher, Côte d'Or, Alpes de Haute-Provence, Drôme et Var.

Les sorties et déplacements sans attestations dérogatoires sont donc interdits pendant le couvre-feu sous peine d'une amende de 135 € et jusqu'à 3 750 € en cas de récidive.

Durcissement

Le couvre-feu étendu de 18 h à 6 h concerne l'ensemble du territoire français à partir du samedi 16 janvier 2021.

Le 29 janvier 2021, le premier ministre, Jean Castex, a annoncé des contrôles renforcés à cause de la propagation des variants du SRAS-CoV-2 sur tout le territoire.

Assouplissement

À compter du 20 mars 2021, l'heure de début du couvre-feu est repoussée à 19 h dans toute la France, y compris dans les départements confinés. L'heure de début du couvre-feu est repoussée à 21 h le 19 mai 2021 puis à 23 h le 9 juin 2021.

Levée

Initialement prévue le 30 juin, sa levée a été avancée par Jean Castex au 20 juin 2021.

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

Dans la majorité des situations, l'année 2021 et les années ultérieures ne pourront pas être comparées à la seule année 2020 mais devront être comparées 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.