

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE

# Accidentalité routière 2021

Données définitives

31 Mai 2022



## 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 .....	9
2.2. Mortalité selon le mode de déplacement en France métropolitaine.....	13
2.3. Hommes et femmes impliqués dans les accidents mortels .....	18
2.4. Tendances 2021 selon les réseaux routiers en France métropolitaine.....	20
2.5. Analyses régionales.....	22
3. Accidentalité routière outre-mer .....	24
3.1. Dans les départements d'outre-mer.....	26
3.2. Dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie.....	28
4. Annexes .....	30
4.1. Un couvre-feu national de décembre 2020 à juin 2021 .....	30
4.2. Eléments de méthodologie propres à l'année 2021 .....	31
4.3. Evolution 2019-2021 des victimes (tués + blessés) par région.....	32
4.4. Analyses départementales et territoriales .....	33

## Synthèse

3 219 personnes sont décédées en 2021 sur les routes de France métropolitaine ou d'outre-mer, un résultat inférieur de 8 % à celui de 2019. La mortalité baisse plus fortement que les indicateurs d'accidentalité, le nombre d'accidents baisse de - 4 % et le nombre de blessés de - 5 %.

En 2021, les pouvoirs publics ont mis en place des couvre-feux nationaux et/ou locaux. Durant ces périodes de restriction, les déplacements notamment domicile-travail ou de loisirs ont été fortement réduits. Cette réduction des déplacements sur des périodes souvent nocturnes, propices aux accidents graves, a logiquement permis une diminution des accidents mortels, mais a eu un effet moins fort sur l'accidentalité corporelle non mortelle qui intervient principalement en journée.

\*\*\*

En France métropolitaine, 2 944 personnes sont décédées sur les routes (2 292 hommes et 652 femmes) soit 300 tués de moins qu'en 2019 (- 9 %). Le nombre des accidents corporels baisse de - 4 % et le nombre de blessés de - 5 %. Si 78 % des tués sont des hommes, 82 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels sont des hommes.

1 177 personnes sont décédées dans des accidents sans tiers impliqué ; notamment 736 automobilistes, 248 usagers de deux-roues motorisés, 78 usagers de véhicules utilitaires, et 73 cyclistes. Ils étaient conducteurs ou passagers d'un véhicule seul impliqué dans l'accident.

La mortalité piétonne (414 tués) est en baisse (- 14 %) par rapport à 2019. Plus de la moitié de cette mortalité concerne chaque année les seniors de 65 ans ou plus. 300 piétons sont décédés en agglomération, à 56 % dans un choc contre un véhicule de tourisme et à 25 % contre un véhicule utilitaire ou un poids lourd. 82 piétons sont décédés sur les routes hors agglomération, percutés pour 72 % d'entre eux par un véhicule de tourisme, et pour 23 % par un véhicule lourd. 32 piétons sont décédés sur autoroute.

La mortalité baisse le plus fortement parmi les usagers de 25-34 ans (- 23 %) et de 75 ans ou plus (- 16 %), manifestation en grande partie du fait du couvre-feu au premier semestre. Pour les 25-34 ans, les sorties festives le soir, à fort risque d'accident grave, n'ont pas été possibles. Pour les plus âgés, dont la mortalité est pour moitié en tant que piéton, il est traditionnellement observé un pic à l'occasion de l'hiver. Or, au premier trimestre 2021 les retours chez soi se sont faits de jour, avant 18h, ce qui les a protégés. Cependant les taux de décès rapportés à leur population restent les plus importants après les 18-24 ans (94 tués par million d'habitants) : 53 tués par million d'habitants de 25-34 ans et 71 tués par million d'habitants de 75 ans ou plus.

Avec une accélération du développement de la pratique cycliste suite à la pandémie, l'accidentalité cycliste augmente : 227 tués en 2021, soit 40 tués de plus qu'en 2019. 130 cyclistes sont décédés hors agglomération (soit + 37 % pour une augmentation de la pratique de +14 %) ; 97 cyclistes se sont tués en agglomération (soit + 7 % pour une augmentation de la pratique de + 31 % selon la Plateforme nationale des fréquentations).

En 2021, la mortalité des enfants ou adolescents de moins de 18 ans est en hausse par rapport à 2019 (+ 22 %), essentiellement en véhicule de tourisme hors agglomération et en mode doux (piéton, EDP, vélo) en agglomération.

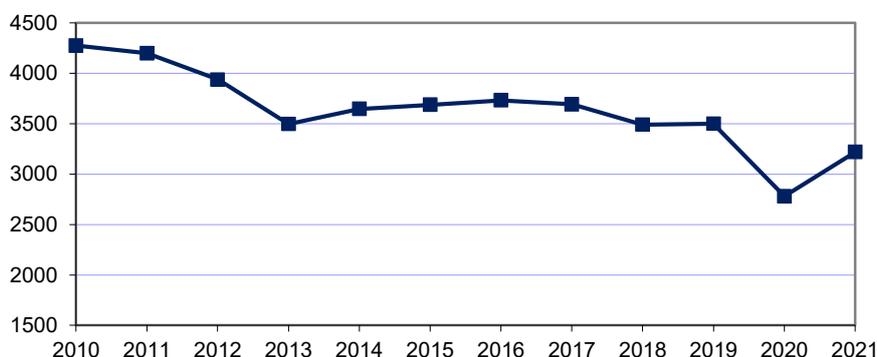
\*\*\*

275 personnes sont décédées sur les routes des territoires d'outre-mer en 2021, un résultat particulièrement élevé, supérieur de + 8 % à l'année 2019, année référence pour la décennie. 183 personnes sont décédées dans les départements d'outre-mer et 92 dans les collectivités d'outre-mer ou en Nouvelle Calédonie.

Avec 98 tués, les usagers de deux-roues motorisé représentent une part importante de la mortalité routière outre-mer, devant la mortalité automobiliste (89 tués en 2021). Les équipements de protection (casque à moto, ceinture en véhicule de tourisme) sont beaucoup moins utilisés qu'en France métropolitaine.

# 1. 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 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.

## France métropolitaine + Outre-mer

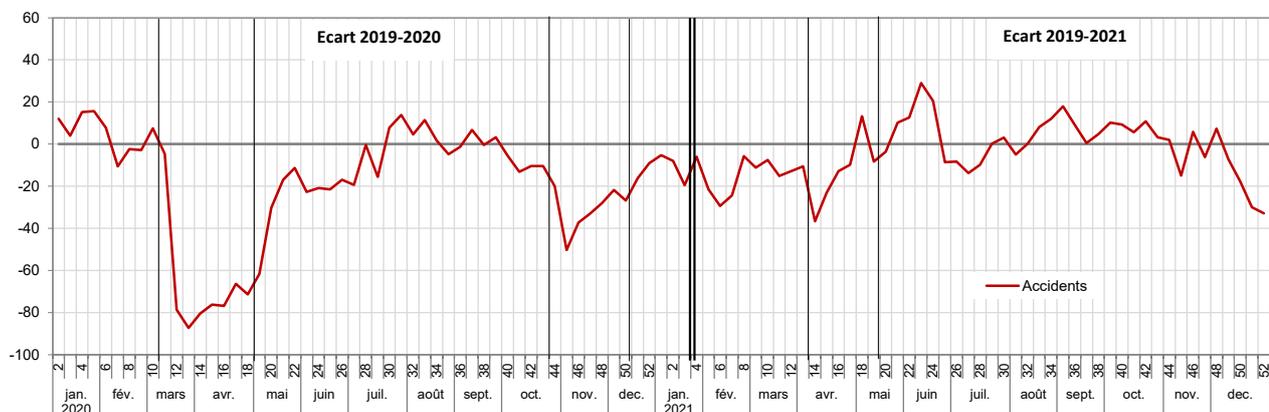
	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
<b>2010</b>	70 141	4 273	88 167
<b>2011</b>	67 760	4 196	84 910
<b>2012</b>	63 018	3 936	79 274
<b>2013</b>	59 110	3 495	73 611
<b>2014</b>	60 429	3 644	75 928
<b>2015</b>	59 198	3 687	74 158
<b>2016</b>	59 919	3 738	75 819
<b>2017</b>	61 224	3 684	76 840
<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
<b>2021</b>	56 518	3 219	70 826
<b>Evolution 2019-2021</b>	<b>-4%</b>	<b>-8%</b>	<b>-5%</b>
<b>Evolution 2020-2021</b>	<b>+18%</b>	<b>+16%</b>	<b>+20%</b>
<b>Evolution 2010-2021</b>	<b>-19%</b>	<b>-25%</b>	<b>-20%</b>

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 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



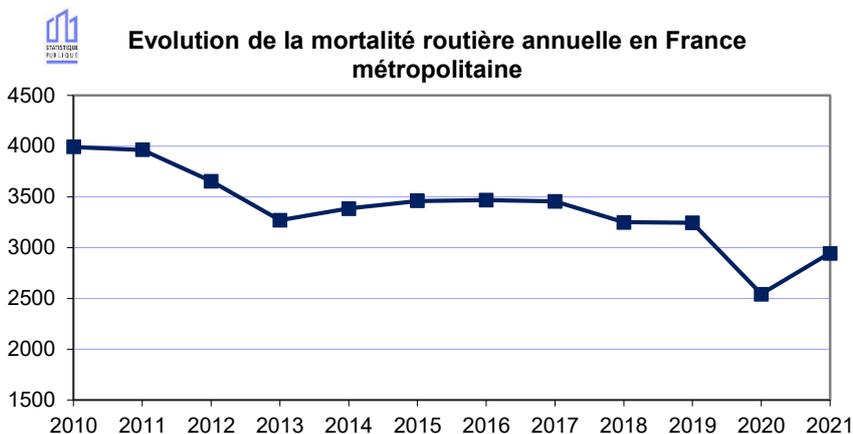
Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

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

2 944 personnes sont décédées en 2021 sur les routes de France métropolitaine.

Il s'agit de la plus faible mortalité routière enregistrée depuis 1926 en dehors de l'année 2020 très impactée par les restrictions de circulation imposées par la gestion de la pandémie de COVID 19 (mortalité routière en 1926 : 2 900 tués), alors qu'on peut estimer que le parc de véhicules en circulation a été multiplié par 50<sup>1</sup>.



Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

**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>2021</b>	53 540	2 944	67 057
<b>Evolution 2019-2021</b>	<b>-4%</b>	<b>-9%</b>	<b>-5%</b>
<b>Evolution 2020-2021</b>	<b>+19%</b>	<b>+16%</b>	<b>+20%</b>
<b>Evolution 2010-2021</b>	<b>-20%</b>	<b>-26%</b>	<b>-21%</b>

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

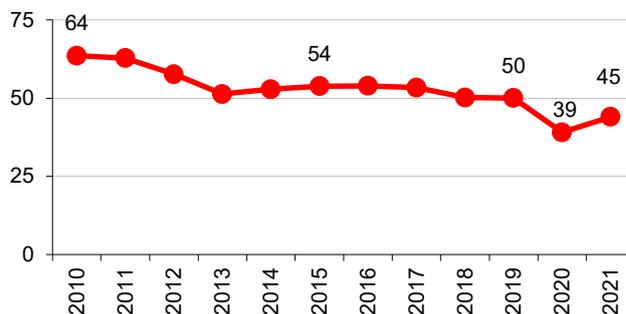
<sup>1</sup> Le parc automobile actuel en circulation est estimé à 40 millions, et devait être de l'ordre de 800 000 en 1925.

L'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 45 tués/Mhab. (pour 50 en 2019 et 39 en 2020 année particulière du fait de la pandémie).

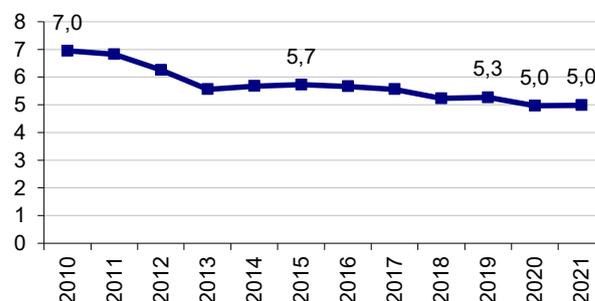
Les âges les plus touchés sont :

- les jeunes de 18-24 ans (94 tués par million),
- les seniors de 75 ans ou plus (71 tués par million),
- les 25-34 ans (53 tués par million).



Source : Insee, Population estimée au 1er janvier  
ONISR données définitives jusqu'en 2021  
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Dans l'attente de la publication des estimations du SDES concernant le trafic en 2021, 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 : Sdes, données milliard de véhicules kilomètres  
ONISR données définitives jusqu'en 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, ...).

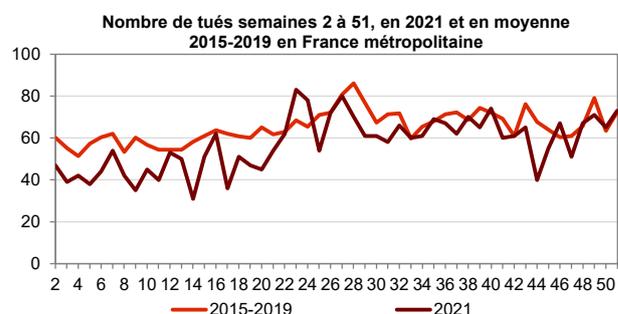
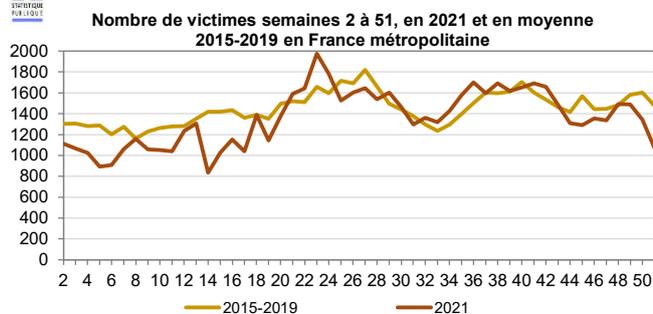
L'accidentalité de l'année 2021 semble présenter deux phases :

- 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 (- 35 tués durant le second semestre) 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
<b>Accidents</b>	10 512	12 514	-16%	13 800	14 246	-3%	14 897	14 667	+2%	14 331	14 589	-2%
<b>Tués</b>	546	748	-27%	707	770	-8%	865	928	-7%	826	798	+4%
<b>Blessés</b>	12 896	15 441	-16%	17 153	17 952	-4%	19 218	18 724	+3%	17 790	18 373	-3%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

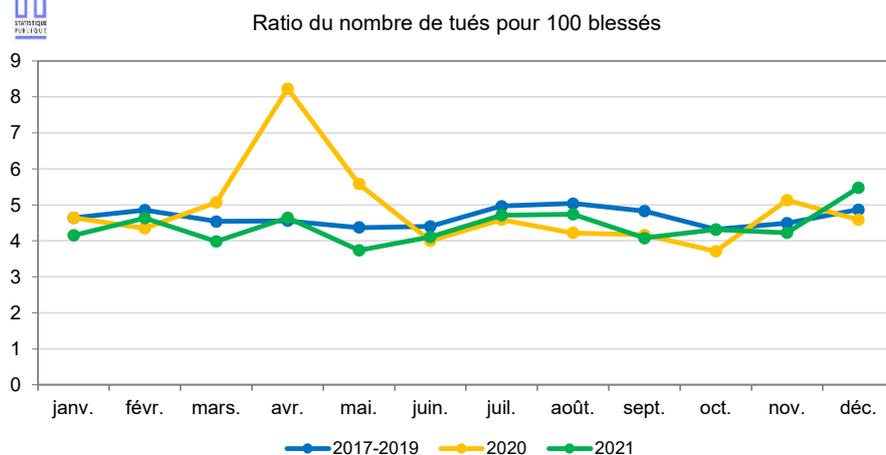
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine



Source : ONISR – données définitives jusqu'en 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.



Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

## 2.1. 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 enfants et adolescents de moins de 18 ans et des personnes âgées de 65-74 ans.

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	75-84 ans	85 ans et +	Total
<b>2010</b>	111	180	831	704	545	505	351	264	366	135	<b>3 992</b>
<b>2011</b>	75	167	813	715	557	481	366	280	330	149	<b>3 933</b>
<b>2012</b>	99	147	753	615	467	492	335	264	341	140	<b>3 653</b>
<b>2013</b>	91	108	636	547	458	401	339	254	293	141	<b>3 268</b>
<b>2014</b>	97	131	582	616	425	450	311	283	310	179	<b>3 384</b>
<b>2015</b>	85	141	619	607	417	422	339	312	319	200	<b>3 461</b>
<b>2016</b>	96	108	597	580	414	417	379	320	366	200	<b>3 477</b>
<b>2017</b>	93	112	562	571	437	422	382	342	343	184	<b>3 448</b>
<b>2018</b>	76	116	503	511	410	399	391	332	301	209	<b>3 248</b>
<b>2019</b>	61	92	549	516	383	382	412	317	317	215	<b>3 244</b>
<b>2020</b>	62	89	449	399	280	324	295	291	229	123	<b>2 541</b>
<b>2021</b>	85	101	505	398	366	353	366	321	274	175	<b>2 944</b>
Evolution 2019-2021	+39%	+10%	-8%	-23%	-4%	-8%	-11%	+1%	-14%	-19%	-9%
Evolution 2020-2021	+37%	+13%	+12%	-0%	+31%	+9%	+24%	+10%	+20%	+42%	+16%
Evolution 2010-2021	-23 %	-44 %	-39 %	-43 %	-33 %	-30 %	+4%	+22%	-25 %	+30%	-26 %

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

### 33 enfants et adolescents tués en plus en 2021

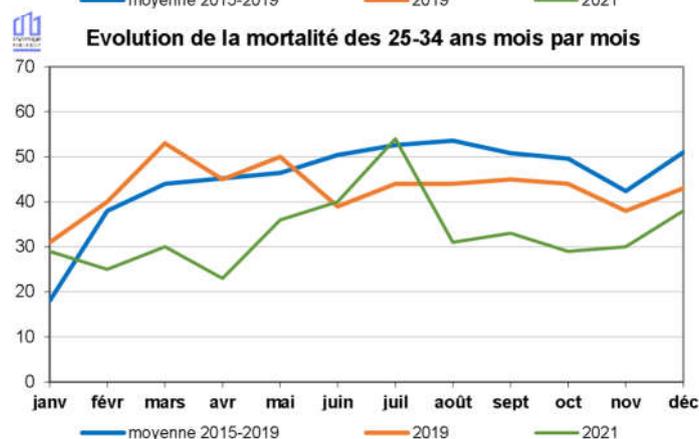
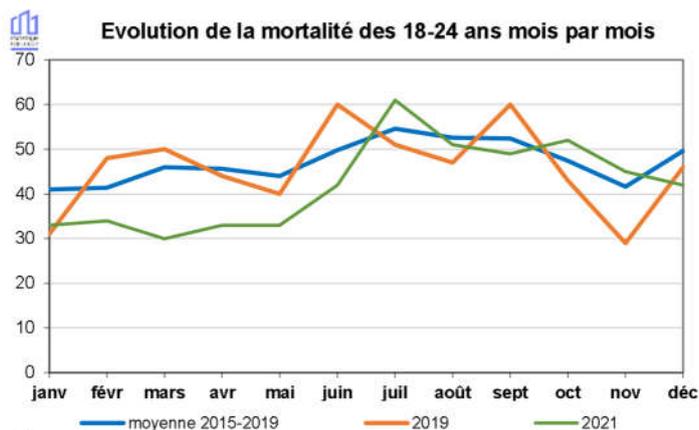
85 enfants âgés entre **0 et 13 ans** sont décédés en 2021, soit **24 de plus** qu'en 2019. L'augmentation est partagée entre les déplacements en véhicule de tourisme hors agglomération et les modes doux (piéton, EDP, vélo) en agglomération. Les blessés en EDP (trottinette), motorisé ou non, augmentent significativement en agglomération.

101 adolescents âgés entre **14 et 17 ans** sont décédés en 2021, soit **9 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

**505 jeunes** majeurs âgés entre **18-24 ans** sont décédés, soit **44 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<sup>er</sup> semestre de l'année, lors duquel le couvre-feu et la fermeture des lieux festifs a impacté leurs sorties habituelles éventuellement à risque.

**398 jeunes adultes** de **25-34 ans** sont décédés, soit **118 de moins** qu'en 2019. Cette classe d'âge à fort risque présente cette année la baisse de la mortalité la plus forte (- 23 %). La baisse est répartie entre VT et 2RM, en et hors aggro, au 1<sup>er</sup> et au 2<sup>e</sup> 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 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

**366 personnes** âgées entre **35 et 44 ans** sont décédées, soit **17 de moins** qu'en 2019. Le nombre de tués baisse chez les piétons, en et hors aggro. Les blessés à vélo augmentent en et hors aggro.

**353 personnes** âgées entre **45 et 54 ans** sont décédées, soit **29 de moins** qu'en 2019. La baisse de la mortalité est observée hors agglomération, en 2RM et VT. Les tués à vélo augmentent en aggro, ainsi que les blessés. Les blessés piétons en aggro baissent.

**366 personnes** âgées entre **55 et 64 ans** sont décédées, soit **46 de moins** qu'en 2019. La baisse est d'abord automobiliste hors aggro, puis 2RM en aggro. Le reste est stable. Les blessés à vélo augmentent en et hors aggro ; les blessés piétons, 2RM et VT baissent en et hors aggro.

## Un bilan contrasté chez les seniors : des gains de vie essentiellement sur le 1<sup>er</sup> semestre

**321 seniors** âgés entre **65 et 74 ans** sont décédées, soit **4 de plus** qu'en 2019. Une augmentation des tués est observée chez les vélo et 2RM hors aggro, compensée en partie par la baisse des tués VT hors aggro et des tués piétons en aggro. Les tendances chez les blessés sont similaires.

**449 seniors** âgés de « **75 ans ou plus** » sont décédés, soit **83 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 **45 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**
- **78 tués par million** pour les séniors de **85 ans ou plus**
- **68 tués par million** pour les séniors de **75-84 ans**
- **53 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 -47 % depuis 2010).

Les progrès les plus faibles ont été réalisés chez les 85 ans et plus (baisse de - 9 % depuis 2010) et surtout les 55-64 ans (baisse de - 0,5 % soit une quasi-stabilité).

Evolution de la mortalité routière rapportée à la population de chaque classe d'âge

	0-13ans	14-17ans	18-24 ans	25-34ans	35-44ans	45-54ans	55-64ans	65-74ans	75-84 ans	85 ans et +	Total
<b>2010</b>	10,3	58,5	152,3	91,1	62,4	59,1	44,4	53,2	91,3	86,1	<b>63,6</b>
<b>2011</b>	6,9	54,4	149,8	92,2	64,5	56,0	45,2	56,0	82,2	90,0	<b>62,4</b>
<b>2012</b>	9,1	48,2	140,0	78,7	54,7	57,0	41,3	50,6	84,8	80,8	<b>57,6</b>
<b>2013</b>	8,3	35,4	119,0	69,9	54,1	46,4	41,8	46,3	72,8	78,6	<b>51,3</b>
<b>2014</b>	8,8	42,5	109,9	78,4	50,6	51,9	38,4	49,2	76,9	96,2	<b>52,9</b>
<b>2015</b>	7,7	45,3	117,9	77,2	50,1	48,7	41,9	51,8	79,0	103,6	<b>53,8</b>
<b>2016</b>	8,8	34,4	114,3	74,3	49,9	48,0	46,9	50,7	91,5	100,2	<b>53,9</b>
<b>2017</b>	8,5	35,5	108,1	73,8	53,0	48,5	47,2	51,9	86,9	88,3	<b>53,3</b>
<b>2018</b>	7,0	36,5	96,9	66,4	50,1	45,6	48,2	48,6	76,5	97,9	<b>50,1</b>
<b>2019</b>	5,7	28,7	104,6	67,5	47,2	43,6	50,4	45,1	79,7	98,8	<b>49,8</b>
<b>2020</b>	5,8	27,6	84,7	52,6	34,6	37,3	35,8	40,3	57,1	55,2	<b>38,9</b>
<b>2021</b>	8,0	31,3	94,0	52,8	45,1	41,0	44,2	43,4	67,7	78,0	<b>45,0</b>
Evolution 2019-2021	<b>+42%</b>	<b>+9%</b>	<b>-10%</b>	<b>-22%</b>	<b>-5%</b>	<b>-6%</b>	<b>-12%</b>	<b>-4%</b>	<b>-15%</b>	<b>-21%</b>	<b>-10%</b>
Evolution 2020-2021	<b>+38%</b>	<b>+13%</b>	<b>+11%</b>	<b>+0%</b>	<b>+30%</b>	<b>+10%</b>	<b>+23%</b>	<b>+8%</b>	<b>+19%</b>	<b>+41%</b>	<b>+16%</b>
Evolution 2010-2021	<b>-22%</b>	<b>-47%</b>	<b>-38%</b>	<b>-42%</b>	<b>-28%</b>	<b>-31%</b>	<b>-0,5%</b>	<b>-18%</b>	<b>-26%</b>	<b>-9%</b>	<b>-29 %</b>

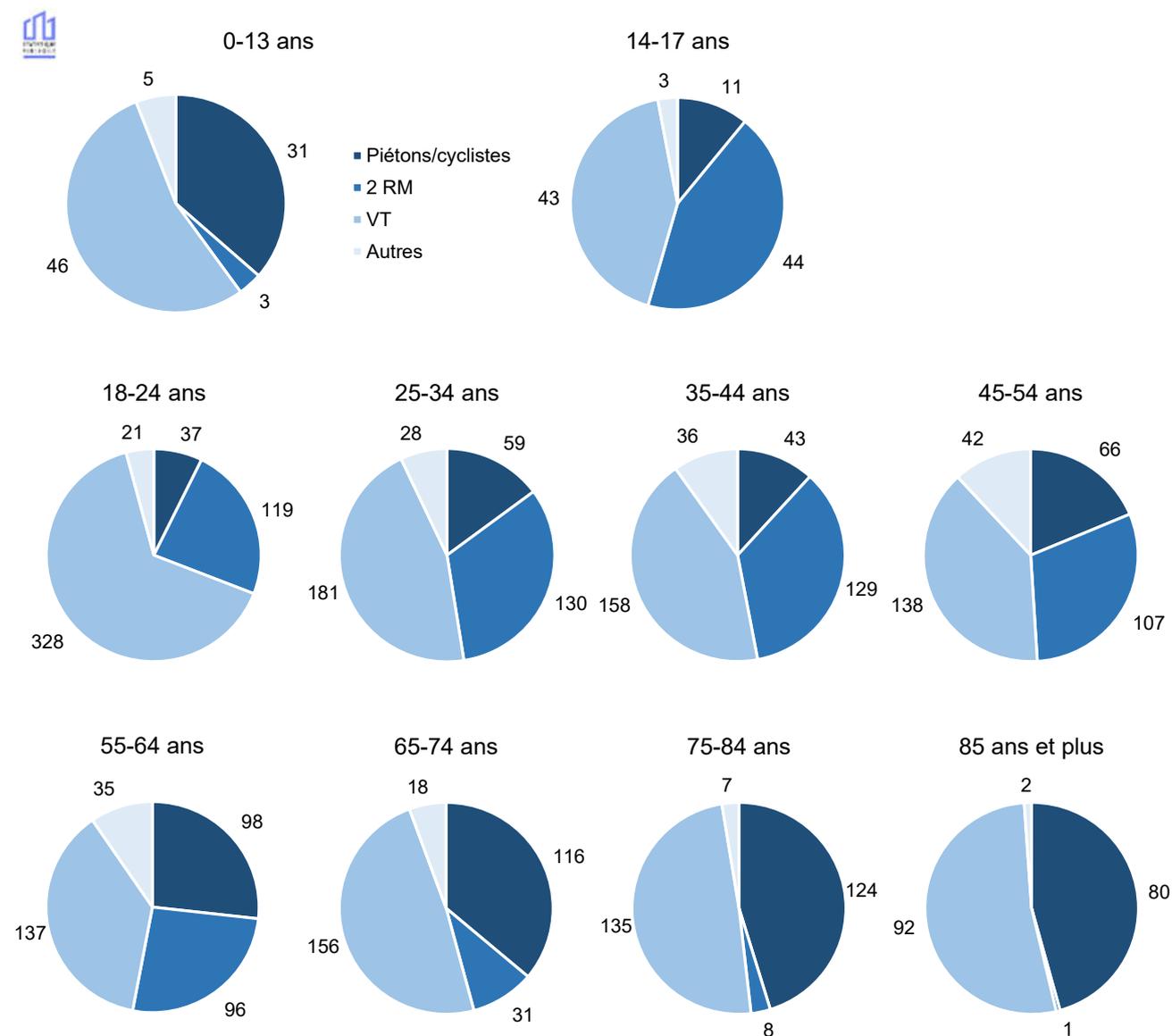
Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

## Répartition des tués en 2021 par tranche d'âges selon le mode de déplacement

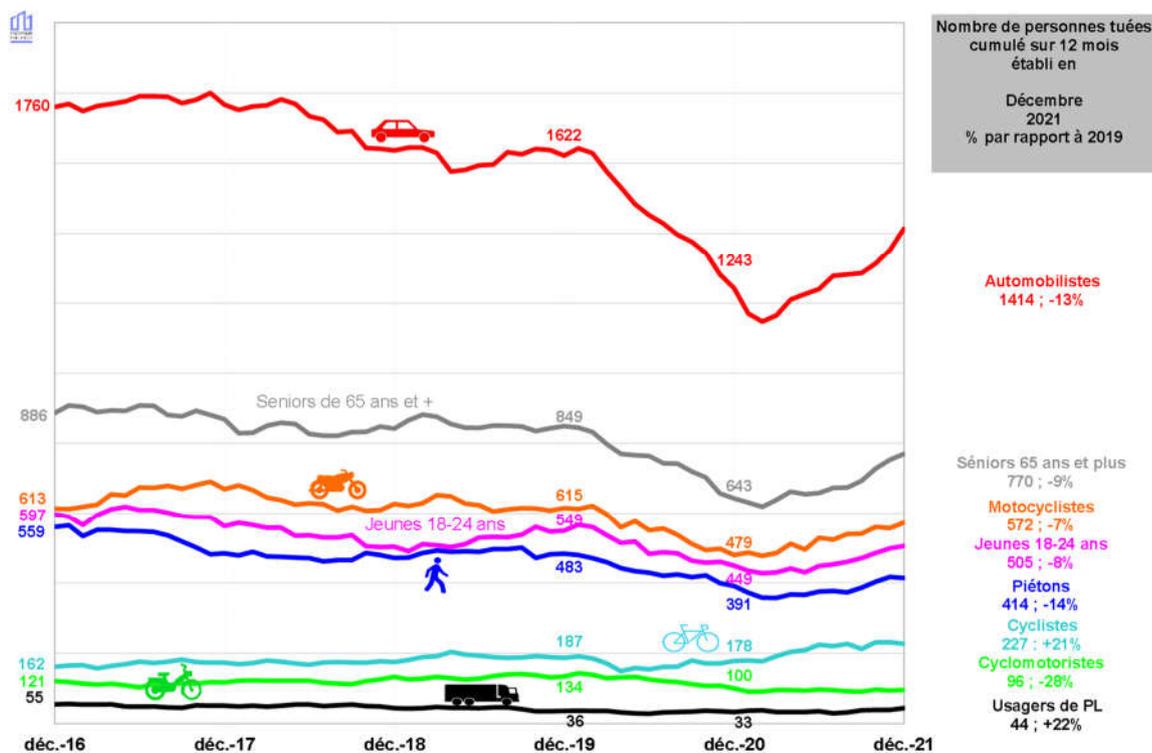
Chez les enfants et les seniors, les modes de déplacement sont assez partagés entre modes doux (marche et vélo) et véhicule de tourisme. La mortalité routière en est le reflet.

Ensuite dès 14 ans la part de la mortalité en 2RM grandit aux dépens des modes doux, qui reprennent du poids à partir de 55 ans.



## 2.2. Mortalité selon le mode de déplacement en France métropolitaine

La baisse de la mortalité en 2020 a été 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. L'année 2021, avec la reprise des déplacements, enregistre un retour de la mortalité routière à un niveau proche de l'année 2019, mais encore en deçà.



Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

La baisse de la mortalité en 2021 par rapport à 2019 est globalement de - 9 % soit 300 tués de moins. La baisse est liée en grande partie à la réduction de la mortalité automobiliste.

Avant la pandémie, plus de la moitié des tués en France étaient des **automobilistes**. En 2021 cependant ils ne représentent que 48 % de la mortalité routière avec **1 414 tués**, soit 208 de moins qu'en 2019 (- 13 %). Cette baisse un peu plus forte que la moyenne s'explique par la part importante de jeunes adultes qui se tuent en voiture : le couvre-feu en place sur le premier semestre de l'année en particulier a eu pour conséquence d'interdire les déplacements nocturnes et réduire les risques liés à ces déplacements.

**668** personnes sont décédées en **deux-roues motorisés (96 cyclomotoristes et 572 motocyclistes)**. Alors que la mortalité à cyclomoteur a baissé plus que la moyenne (38 tués de moins soit - 28 % par rapport à 2019), la mortalité motocycliste a moins baissé que la moyenne (43 tués de moins soit - 7 % par rapport à 2019).

La mortalité **piétonne, 414 tués**, baisse plus que la moyenne (69 tués de moins, soit - 14 %) : les personnes âgées de 65 ans ou plus constituent plus de la moitié des personnes décédées à pied et parmi eux les 75 ans et plus semblent encore en 2021 se déplacer moins qu'avant la pandémie.

Enfin **227 cyclistes** sont décédés sur la route, soit une augmentation de + 21 % par rapport à 2019. L'augmentation est plus marquée hors agglomération (+ 37 %) qu'en agglomération (+ 7 %).

La mortalité des **usagers de poids-lourd** est revenue au niveau avant pandémie (**44 tués**), ainsi que celle des **usagers de véhicule utilitaire** (103 tués).

## Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement

	 Piétons	 EDPm	 Cyclistes	 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>
<b>2021</b>	414	24	227	96	572	1414	103	44	4	46	<b>2 944</b>
Evolution 2019-2021	-14%	-	+21%	-28%	-7%	-13%	+5%	+22%	+0%	-16%	-9%
Evolution 2020-2021	+6%	-	+28%	-4%	+19%	+14%	+75%	+33%	+33%	-4%	+16%
Evolution 2010-2021	-15%	-	+54%	-61%	-19%	-33%	-29%	-32%	+0%	-39%	-26%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021

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

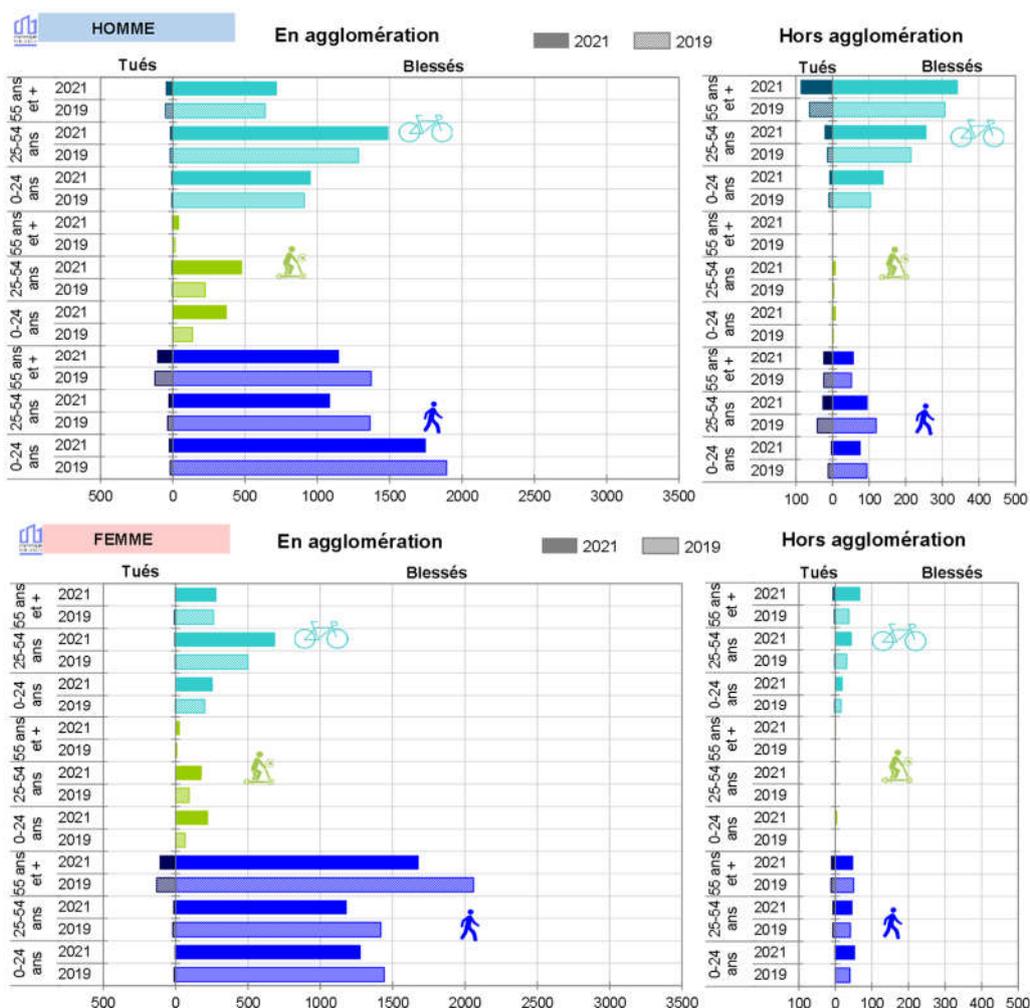
### L'accidentalité des modes doux évolue depuis la pandémie :

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 2021. Le nombre de blessés a augmenté chez les femmes actives en agglomération en 2021, 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 2021, on a dénombré 24 utilisateurs d'engin de déplacement personnel motorisé (EDPm) tués (14 de plus qu'en 2019), mais le nombre de blessés (à 99 % en agglomération) est passé de 553 à 1 360, soit près de 3 fois plus. On enregistre cependant encore en agglomération 4 fois plus de blessés à vélo que de blessés en EDPm, le nombre de blessés en EDPm hors agglomération étant très faible car ce mode de déplacement n'y est pas autorisé en général. En 2021, plus de 80 % des tués et 66 % des blessés sont des hommes

En agglomération le nombre de blessés piétons est beaucoup plus important que hors agglomération, il baisse en 2021 quelle que soit la tranche d'âge ; mais plus fortement chez les plus de 25 ans. Cette baisse s'observe également sur le nombre de tués en agglomération alors que sur les routes hors agglomération le nombre de tués de 55 ans ou plus augmente (+ 6 %).

Le nombre de piétons tués est, proportionnellement au nombre de blessés, plus élevé (1 tué pour 5 blessés) hors agglomération qu'en agglomération (1 tué pour 27 blessés).



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

### Accidentalité des piétons :

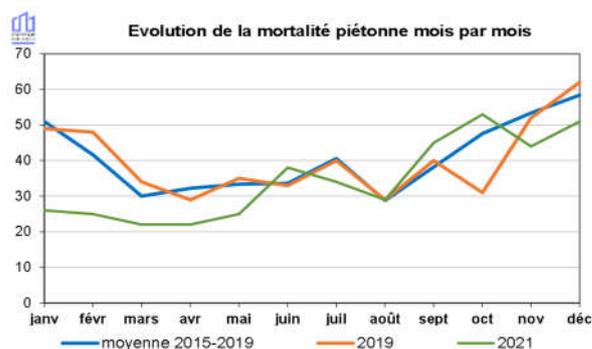
Sur les 414 piétons tués, 300 sont décédés en agglomération, 82 sur les routes hors agglomération et 32 sur autoroute.

Le couvre-feu au premier trimestre 2021, en période hivernale lorsque les jours sont plus courts, a eu un effet bénéfique car les déplacements du soir ont été réalisés de jour. Le début de l'hiver fin 2021 acte un retour à une mobilité d'avant pandémie.

En agglomération, 56 % des piétons tués l'ont été dans un choc contre un véhicule de tourisme, 25 % dans un choc contre un véhicule utilitaire ou un poids lourd, et 7 % dans un choc contre un 2RM. 11 piétons sont décédés dans un choc contre un véhicule de transport en commun et 5 sont décédés dans un choc contre une trottinette électrique ou un vélo.

Hors agglomération, 72 % des piétons tués l'ont été dans un choc contre un véhicule de tourisme et 23 % dans un choc contre un véhicule utilitaire ou un poids lourd.

Sur autoroute, 65 % des piétons tués l'ont été dans un choc contre un véhicule de tourisme et 39 % dans un choc contre un véhicule utilitaire ou un poids lourd. Ces piétons sont la plupart du temps des personnes qui se sont arrêtées car leur véhicule était en panne.



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

## Accidentalité des utilisateurs d'Engins de Déplacement Personnel motorisé (EDPm) :

24 utilisateurs d'EDPm ont été tués en 2021 contre 7 en 2020 et 10 en 2019. 21 d'entre eux l'ont été en agglomération. Les classes d'âges les plus représentées sont les 25-34 ans (7 tués) et les 18-24 ans (5 tués). Les victimes décédées lors de l'utilisation de ce mode de déplacement sont à 83 % des hommes.

2 piétons ont été tués dans un accident avec un utilisateur d'EDPm.

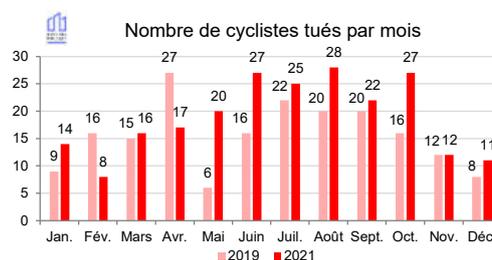
## Accidentalité des cyclistes :

Le nombre de tués cyclistes s'établit en 2021 à 227 tués : 130 tués hors agglomération et 97 tués en agglomération. C'est la première fois que ce nombre est supérieur à 200 depuis 2002, soit presque 20 ans. Cette année-là, il y avait eu 211 tués à vélo.

Les deux dernières années ont vu une évolution de l'accidentalité cycliste assez particulière par rapport aux autres modes de déplacement. Après une baisse de leur mortalité de seulement - 5 % en 2020 par rapport à 2019 (contre une baisse générale de - 22 %), le nombre de tués à vélo augmente de + 21 % en 2021 par rapport à 2019, soit une des plus fortes hausses tous modes de déplacement confondus.

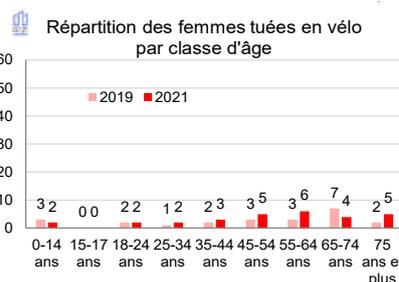
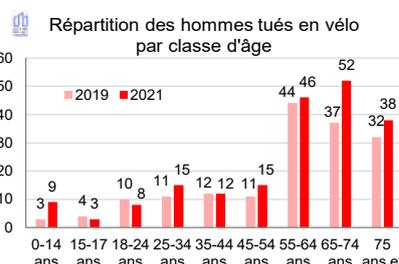
Sur les 12 mois de l'année, entre 2019 et 2021, seuls février et avril ont enregistré en 2021 un nombre de tués en vélo inférieurs à 2019. En cette première partie de l'année 2021, un couvre-feu était encore en vigueur.

Avec 34 tués de plus qu'en 2019, ce sont les cyclistes hommes qui pèsent le plus dans cette augmentation. Ils représentent 87 % des cyclistes tués en 2021.



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

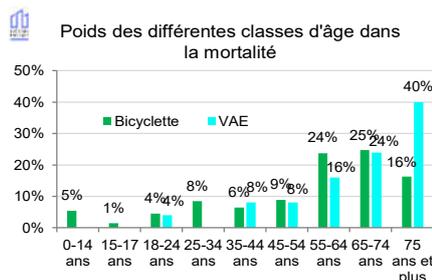
L'augmentation du nombre de tués est également plus forte hors agglomération (+ 37 % par rapport à 2019) qu'en agglomération (+ 7 % par rapport à 2019) alors que la Plateforme nationale des fréquentations tenue par Vélo et Territoires estime que l'augmentation de la pratique cycliste entre 2019 et 2021 a été de 14 % en milieu rural, 20 % en périurbain et 31 % en ville. Ainsi, 57% de la mortalité cycliste en 2021 est intervenue sur des routes hors agglomération.



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

Globalement, toutes les classes d'âge sont concernées par cette augmentation, mais elle est la plus importante pour les 55 ans et plus hors agglomération : le nombre de tués augmente de + 45 % par rapport à 2019.

Le motif de trajet le plus représenté reste le motif promenade loisir qui concerne 82 % des cyclistes tués dont le motif de trajet est connu.



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

Parmi les 227 tués en vélo, on dénombre 25 tués en vélo à assistance électrique. 6 d'entre eux avaient entre 65 et 74 ans et 10 avaient 75 ans ou plus.

3 piétons et 2 motards ont été tués dans un accident avec un cycliste.

## Accidentalité des usagers de deux-roues motorisés

En 2021 668 usagers de deux-roues motorisés (soit 81 de plus qu'en 2020) sont morts sur les routes de France métropolitaine, dont 96 en cyclomoteur, 86 en motocyclette légère et 486 en motocyclette lourde. Les motos lourdes représentent 73 % de la mortalité des deux-roues motorisés en 2021, contre 69 % en 2019 et 62 % en 2010. La mortalité des usagers de cyclomoteurs représente quant à elle 14 % de la mortalité des usagers de 2RM contre 26 % en 2010.

Entre 2010 et 2021 la part des 55-64 ans dans la mortalité des 2RM est passée de 5 % à 14 %. Notamment, la part des tués de cette classe d'âge en motocyclette lourde est passée de 5 % à 16 % sur la même période.

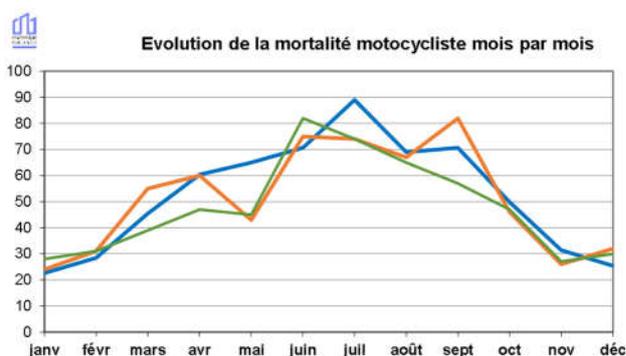
En 2021, les classes d'âges les plus touchées sont les 25-34 ans et les 35-44 ans, avec 19 % de la mortalité 2RM chacune. Dans la première catégorie en particulier, 85 % des tués étaient des usagers de motocyclettes lourdes.

Les 18-24 ans représentent la troisième tranche d'âge la plus touchée avec 18 % de la mortalité. 18 % des tués de cette classe d'âge étaient des usagers de cyclomoteurs.

Le motif « Promenade/Loisirs » est toujours le plus représenté chez les usagers tués en deux-roues motorisés, quelle que soit la catégorie, avec 54 % de leur mortalité.

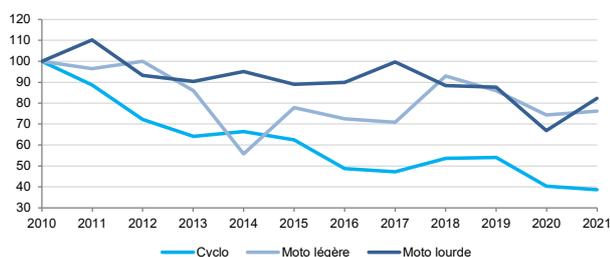
52 % des tués en cyclomoteurs sont décédés en agglomération alors que ce n'est le cas que pour 27 % des usagers de motocyclette lourde. Près de 2 tués en motocyclette lourde sur 3 l'ont été hors agglomération.

En 2021, 37 % des tués en 2RM hors agglomération hors autoroute l'ont été dans un accident sans tiers contre 30 % en 2010. L'accidentalité motocycliste présente une saisonnalité marquée (beaux jours), et fluctue selon les années lorsque la météo est pluvieuse (mai 2019 et 2021 par exemple).



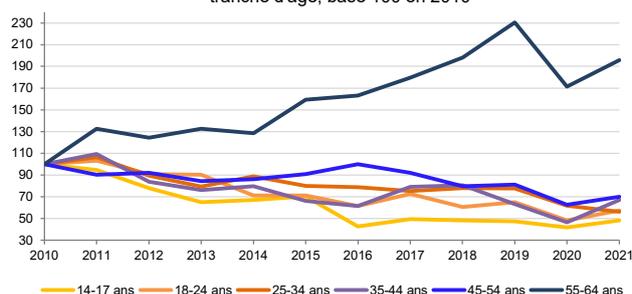
Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021  
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Evolution par année du nombre de tués en 2RM selon l'engin, base 100 en 2010



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

Evolution par année du nombre de tués en 2RM selon la tranche d'âge, base 100 en 2010



## 2.3. Hommes et femmes impliqués dans les accidents mortels

78 % des personnes décédées dans les accidents de la route en France métropolitaine sont de sexe masculin.

82 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels sont de sexe masculin.

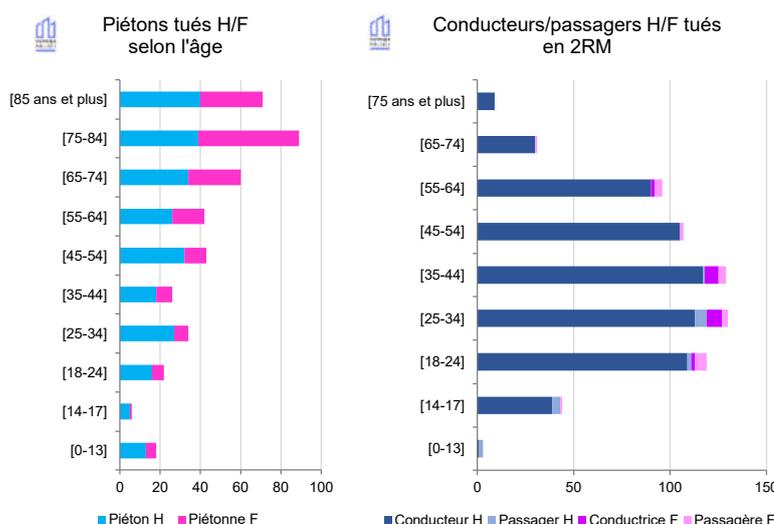
### Les hommes et les femmes décédés dans les accidents

2 292 hommes (dont 54 garçons de moins de 18 ans) et 652 femmes (dont 31 filles de moins de 18 ans) sont décédés sur les routes de France métropolitaine en 2021.

Les décès chez les piétons de moins de 55 ans concernent surtout les hommes. Chez les seniors de 65 ans ou plus les décès sont répartis sur les deux sexes, alors même que la pyramide des âges présente plus de femmes que d'hommes.

40 % des piétons tués ont 75 ans ou plus. Parmi ces piétons tués la part d'hommes est plus importante exceptés pour les 75-84 ans où les femmes représentent plus de la moitié des piétons tués.

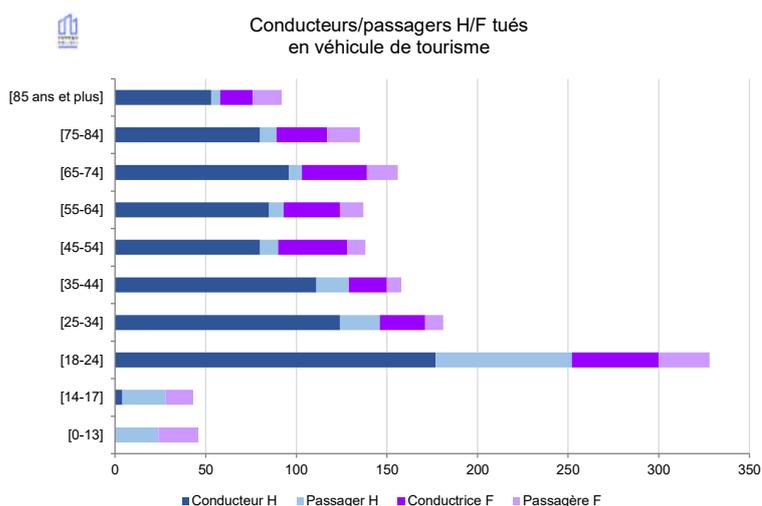
Parmi les usagers de deux-roues motorisés, la majorité des tués sont des hommes conducteurs (92 %), quel que soit l'âge. Mais cette part devient encore plus importante à partir de 45 ans, où les conducteurs hommes sont les seuls usagers.



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

La mortalité des automobilistes impacte les jeunes de 18-24 ans (328 tués) dont la part conducteurs hommes tués est la plus importante (54 %) et également celle des passagers tués (31 %) parmi les usagers en âge de conduire.

La part de conducteurs hommes tués la plus importante est entre 35 et 44 ans avec 70 % des tués.

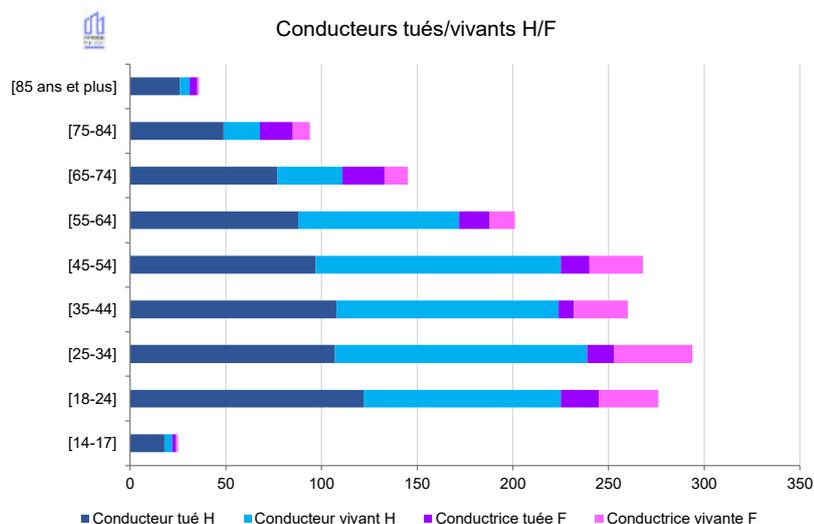


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021  
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

## Les conducteurs et conductrices des véhicules impliqués dans les accidents mortels

1 320 hommes (dont 22 garçons de moins de 18 ans) et 282 femmes (dont 3 filles de moins de 18 ans) ont été impliqués comme conducteurs dans des accidents mortels en 2021.

Parmi ces conducteurs, 48 % des hommes et 58 % des femmes ont survécu à l'accident.

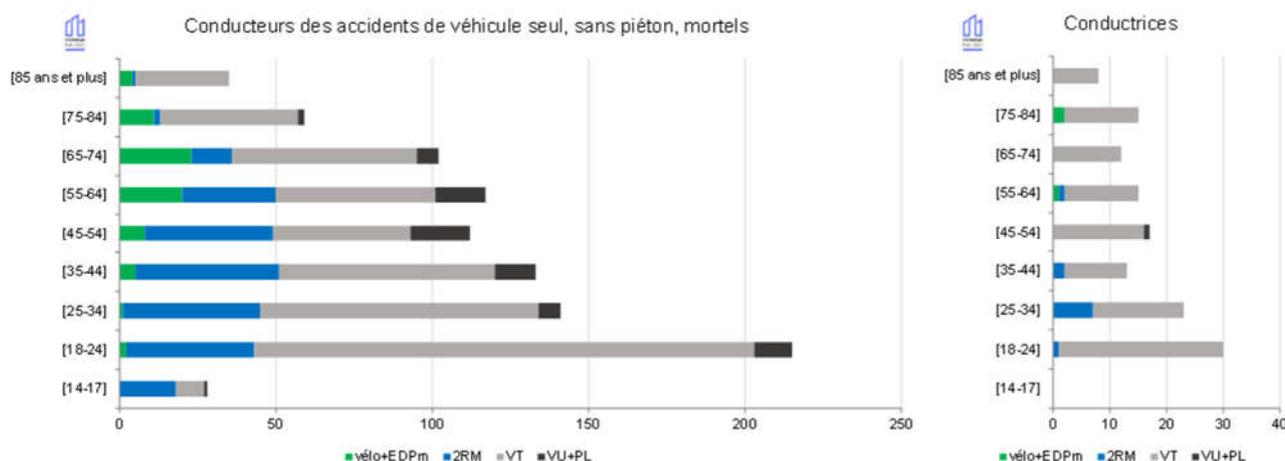


Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021  
Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

## Les accidents sans tiers impliqué, ou « accidents seuls » (un seul véhicule impliqué, pas de piéton) :

1 177 personnes sont décédées dans des accidents sans tiers impliqué ; notamment 736 automobilistes, 248 usagers de deux-roues motorisés, 78 usagers de véhicules utilitaires ou de poids lourds, et 73 cyclistes. Ils étaient conducteurs ou passagers d'un véhicule seul impliqué dans l'accident.

Les conducteurs ayant perdu le contrôle de leur véhicule étaient pour 977 d'entre eux des hommes (865 sont décédés) et pour 136 des femmes (dont 112 sont décédées).



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

Les pertes de contrôle en 2RM sont bien réparties sur les tranches d'âge et concernent quasi-exclusivement le sexe masculin.

Les pertes de contrôle en véhicule de tourisme sont beaucoup plus nombreuses chez les 18-24 ans, puis sont assez similaires quelle que soit la tranche d'âge.

Les pertes de contrôle à vélo concernent essentiellement les hommes âgés de 55 ans ou plus, sans doute les plus disponibles pour le vélo-loisir.

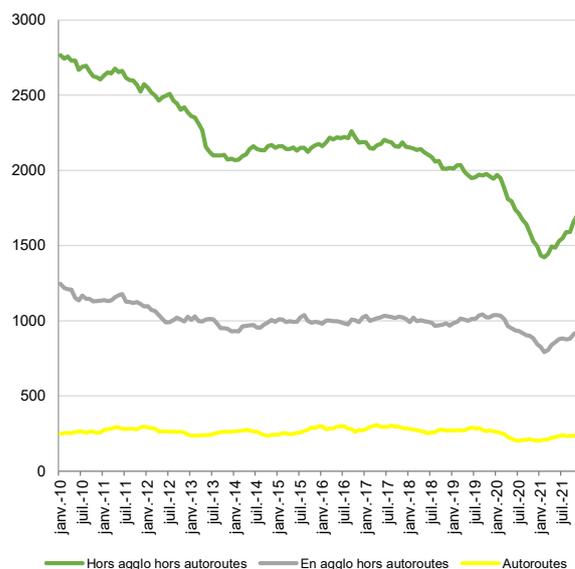
## 2.4. Tendances 2021 selon les réseaux routiers en France métropolitaine

La baisse de la mortalité entre 2019 et 2021 la plus importante est hors agglomération avec - 11 % (211 tués en moins), suivie de celle en agglomération avec - 7 % (74 tués de moins). Avec un trafic vraisemblablement peu affecté par les restrictions sanitaires, la mortalité sur autoroute baisse de -6% par rapport à 2019.

Nombre de tués selon les réseaux routiers

	Autoroutes	Hors agglomération	Agglomération	Total
<b>2010</b>	256	2603	1133	<b>3 992</b>
<b>2011</b>	295	2573	1095	<b>3 963</b>
<b>2012</b>	242	2385	1026	<b>3 653</b>
<b>2013</b>	261	2077	930	<b>3 268</b>
<b>2014</b>	242	2150	992	<b>3 384</b>
<b>2015</b>	298	2175	988	<b>3 461</b>
<b>2016</b>	270	2188	1019	<b>3 477</b>
<b>2017</b>	282	2156	1010	<b>3 448</b>
<b>2018</b>	269	2016	963	<b>3 248</b>
<b>2019</b>	263	1944	1037	<b>3 244</b>
<b>2020</b>	201	1497	843	<b>2 541</b>
<b>2021</b>	248	1733	963	<b>2 944</b>
Evolution 2019-2021	-6%	-11%	-7%	-9%
Evolution 2020-2021	+23%	+16%	+14%	+16%
Evolution 2010-2021	-3%	-33%	-15%	-26%

Cumul 12 mois glissants de la mortalité selon le réseau routier



Source : ONISR – données définitives jusqu'en 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 2021

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

## Les Autoroutes

									Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	0	0	15	47	5	12	0	0	79
COLLISION AVEC										
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
	14	1	0	14	23	1	3	0	0	56
	2	0	1	5	3	1	0	0	0	12
	8	0	0	4	29	5	3	0	0	49
	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autre	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
MULTICOLLISION	6	0	1	7	31	3	1	0	0	49
TOTAL	32	1	2	45	134	15	19	0	0	248
Part de la mortalité	13%	0%	1%	18%	54%	6%	8%	0%	0%	100%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

## Les Routes hors agglomération

									Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	41	13	135	499	30	10	1	23	752
COLLISION AVEC										
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	4	0	1	0	0	0	0	0	5
	0	1	0	2	0	0	0	0	0	3
	1	3	1	8	4	0	0	0	0	17
	52	48	23	130	226	7	2	0	6	494
	9	14	4	24	57	3	0	0	2	113
	7	8	0	13	116	22	5	1	2	174
	0	0	0	1	6	1	0	0	1	9
Autre	5	4	0	11	18	2	0	0	1	41
MULTICOLLISION	8	9	3	29	70	4	2	0	0	125
TOTAL	82	132	44	354	996	69	19	2	35	1 733
Part de la mortalité	5%	8%	3%	20%	57%	4%	1%	0%	2%	100%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

## Relèvement à 90 km/h

En 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 est revenu au niveau enregistré en 2019 (654 tués en 2021 contre 655 tués en 2019, soit un tué de moins). Par comparaison, la mortalité sur le réseau hors agglomération du reste des départements est inférieure de - 16,3 % par rapport à 2019.

## Les voies en agglomération

									Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	38	17	68	190	15	6	2	10	346
COLLISION AVEC										
	0	0	0	2	2	1	0	0	0	5
	5	1	0	1	0	0	0	0	0	7
	5	0	2	0	0	0	0	0	0	7
	15	0	0	2	0	0	0	0	0	17
	165	30	18	67	59	1	0	0	0	340
	31	13	7	12	8	0	0	0	1	72
	41	18	1	6	8	1	0	0	0	75
	9	2	0	1	1	0	0	0	0	13
Autre	20	6	3	2	2	0	0	0	0	33
MULTICOLLISION	9	10	2	12	14	1	0	0	0	48
TOTAL	300	118	50	173	284	19	6	2	11	963
Part de la mortalité	31%	12%	5%	18%	29%	2%	1%	0%	1%	100%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

## 2.5. Analyses régionales



### Mortalité routière selon les régions de France métropolitaine en 2019 et 2021

Régions	2021	2019	Répartition 2021	Répartition 2019	Différence 2019-2021	Evolution 2019-2021	Part dans la baisse 2019-2021
Auvergne-Rhône-Alpes	350	451	11,9%	15,3%	-101	-22%	-34%
Bourgogne-Franche-Comté	182	207	6,2%	7,0%	-25	-12%	-8%
Bretagne	146	171	5,0%	5,8%	-25	-15%	-8%
Centre-Val de Loire	140	163	4,8%	5,5%	-23	-14%	-8%
Corse	29	30	1,0%	1,0%	-1	-3%	0%
Grand Est	240	276	8,2%	9,4%	-36	-13%	-12%
Hauts-de-France	257	257	8,7%	8,7%	0	0%	0%
Île-de-France	292	267	9,9%	9,1%	25	9%	8%
Normandie	156	173	5,3%	5,9%	-17	-10%	-6%
Nouvelle-Aquitaine	347	361	11,8%	12,3%	-14	-4%	-5%
Occitanie	356	390	12,1%	13,2%	-34	-9%	-11%
Pays de la Loire	160	195	5,4%	6,6%	-35	-18%	-12%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	289	303	9,8%	10,3%	-14	-5%	-5%
<b>Total</b>	<b>2 944</b>	<b>3 244</b>	<b>100,0%</b>	<b>110,2%</b>	<b>-300</b>	<b>-9%</b>	<b>-100%</b>

Source de données : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

En 2021 et par rapport à 2019, en France métropolitaine, le nombre de tués baisse dans toutes les régions à l'exception de l'Île de France, où il augmente de +9 %. La baisse la plus importante est dans la région de l'Auvergne-Rhône-Alpes (- 22 %) ; le nombre de tués en Corse étant peu important l'évolution n'est pas significative.

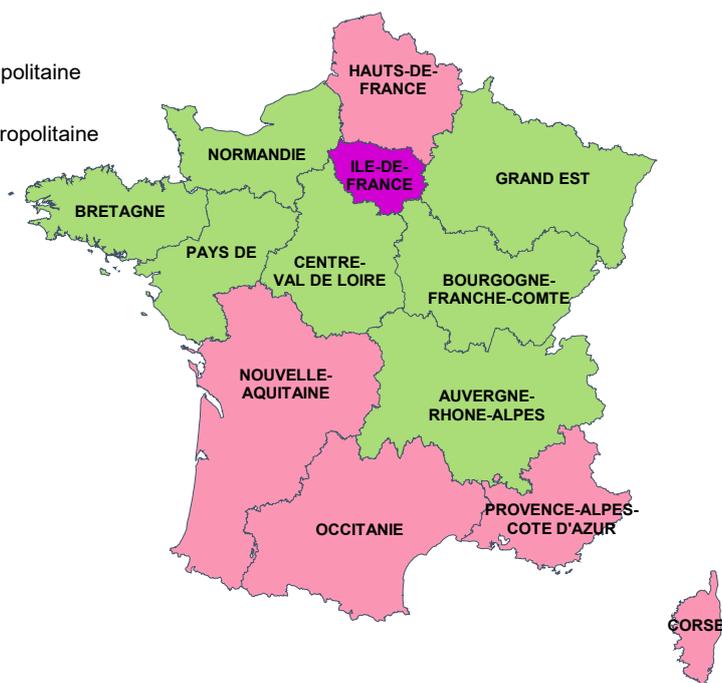
En volume La Nouvelle-Aquitaine et l'Occitanie sont les seules régions dont la part nationale de la mortalité en 2021 (+ de 10 % de la mortalité nationale) est supérieur à celle de 2019.

La région Auvergne-Rhône-Alpes contribue le plus à la baisse de la mortalité en 2021, avec respectivement 1/3 de part de baisse.



#### Cumul 12 premiers mois - Variation 2021-2019

- Baisse plus forte qu'en France métropolitaine
- Baisse moins forte qu'en France métropolitaine
- Hausse



Source de données : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

### **Comparaison 2019-2021 des victimes (tués + blessés) selon les régions**

Les tableaux et les cartes en annexe 4.6 montrent que les baisses du nombre de victimes les plus fortes sont en Centre-Val de Loire (- 15 %), en Corse (- 14 %) et dans le Grand Est (- 11 %).

Le nombre de victimes **cyclistes** (+ 17 %) et cyclomotoristes (+ 5 %) sont les seuls qui augmentent en 2021 par rapport à 2019. Cette hausse chez les victimes **cyclistes** est nettement visible en Bourgogne-Franche Comté (+ 39 %), en Normandie (+ 38 %) et en Ile-de-France (+ 35 %). A l'inverse, la baisse chez ces mêmes cyclistes est importante en Corse (- 22 %) et en Centre-Val de Loire (- 15 %).

Dans les Hauts-de-France, le nombre de victimes **motocyclistes** baisse plus fortement (- 31 % pour les motos légères et - 14 % sur les motos lourdes) alors que la tendance en Métropole est de - 12 % pour les motos légères et - 10 % sur les motos lourdes.

C'est en Pays de la Loire (- 23 %), en Centre-Val de Loire (- 19 %) et dans le Grand-Est (- 17 %) 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 Corse (- 21 %), Normandie (- 30 %) et en Ile-de-France (- 28 %). A l'inverse, le nombre de victimes est en forte hausse dans les Hauts-de-France (+ 43 %).

**Hors agglomération**, la baisse du nombre de victimes entre 2021 et 2019 est la plus importante en Corse (- 13 %), en Centre-Val de Loire et dans les Pays de la Loire (- 9 %), en Nouvelle-Aquitaine (- 8 %), dans le Grand-Est (- 7 %).

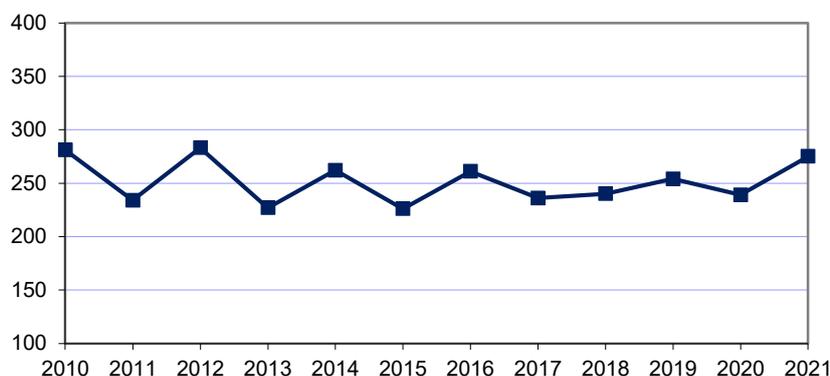
**En agglomération**, la baisse est la plus importante à nouveau en Centre-Val de Loire et la Corse, ainsi que dans le Grand Est, dans les Pays de la Loire.

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

### 3. Accidentalité routière outre-mer

**275 personnes sont décédées** sur les routes des territoires outre-mer en 2021, **183 dans les départements d'outre-mer et 92 dans les collectivités d'outre-mer ou en Nouvelle-Calédonie**. Ce résultat est supérieur de + 8 % (soit 21 tués de plus) par rapport à 2019, année référence pour la décennie 2021-2030.

Evolution de la mortalité routière annuelle outre-mer



Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

#### 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>2021</b>	2 978	275	3 769
<b>Evolution 2019-2021</b>	<b>+5%</b>	<b>+8%</b>	<b>+3%</b>
<b>Evolution 2020-2021</b>	<b>+14%</b>	<b>+15%</b>	<b>+10%</b>
<b>Evolution 2010-2021</b>	<b>+4%</b>	<b>-2%</b>	<b>+2%</b>

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

La mortalité en **deux-roues motorisés** augmente en 2021 avec 98 usagers tués, soit un peu plus du tiers de la mortalité routière outre-mer. 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 89 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.

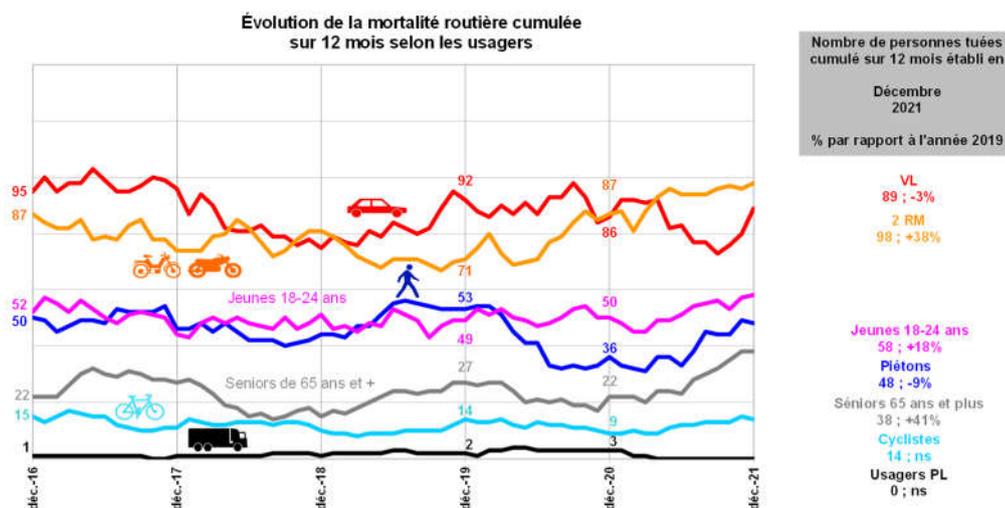
La mortalité **piétonne** baisse en 2021 par rapport à 2019 avec 48 piétons tués.

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 18 tués de plus (soit un total de 104 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.

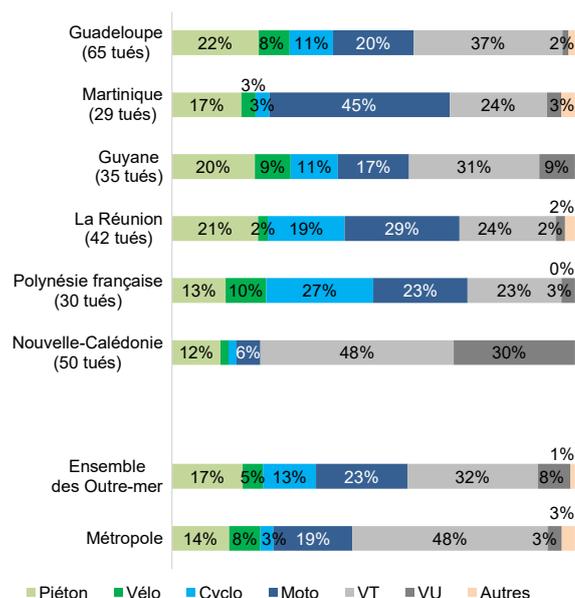


Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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 le mode de déplacement

Chaque territoire est particulier quant à la répartition des modes de déplacement, ce qui est reflété dans la mortalité routière. En particulier le 2RM présente des variations importantes.



Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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 en hausse dans les départements d'outre-mer. Elle passe ainsi de 162 tués en 2019 à 183 tués en 2021.

**DOM**



	<b>Accidents corporels</b>	<b>Tués à 30 jours</b>	<b>Blessés</b>
<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
<b>2021</b>	2 503	183	3 150
<b>Evolution 2019-2021</b>	<b>+10%</b>	<b>+13%</b>	<b>+7%</b>
<b>Evolution 2020-2021</b>	<b>+18%</b>	<b>+11%</b>	<b>+17%</b>
<b>Evolution 2010-2021</b>	<b>+19%</b>	<b>+1%</b>	<b>+16%</b>

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021 (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 entre 2019 et 2021, 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, les 18-24 ans et les seniors. 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	181
<b>2011</b>	5	10	37	53	30	13	148
<b>2012</b>	6	6	33	79	42	23	189
<b>2013</b>	4	4	46	47	39	19	159
<b>2014</b>	3	5	39	77	34	15	173
<b>2015</b>	7	9	38	53	36	12	155
<b>2016</b>	7	14	36	67	35	19	178
<b>2017</b>	7	12	25	59	32	17	152
<b>2018</b>	9	3	28	62	32	10	144
<b>2019</b>	8	4	32	54	42	22	162
<b>2020</b>	4	6	34	59	43	19	165
<b>2021</b>	4	11	36	70	32	30	183
<b>Evolution 2019-2021</b>	-50%	+175%	+13%	+30%	-24%	+36%	+13%
<b>Evolution 2020-2021</b>	+0%	+83%	+6%	+19%	-26%	+58%	+11%
<b>Evolution 2010-2021</b>	-33%	-35%	-32%	+15%	+3%	+131%	+1%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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**

Avec 72 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.

										Total
<b>2010</b>	29	6	36	46	50	11	0	0	3	181
<b>2011</b>	34	8	34	33	37	1	0	0	1	148
<b>2012</b>	47	17	18	45	50	4	3	2	3	189
<b>2013</b>	40	14	18	32	43	8	1	1	2	159
<b>2014</b>	44	4	27	39	51	6	1	0	1	173
<b>2015</b>	37	10	22	39	42	3	0	0	2	155
<b>2016</b>	41	12	31	35	53	3	1	1	0	177
<b>2017</b>	35	8	20	33	54	0	0	0	2	152
<b>2018</b>	38	8	17	37	35	4	1	0	4	144
<b>2019</b>	43	9	18	32	51	7	0	0	1	161
<b>2020</b>	30	5	25	43	50	5	3	0	4	165
<b>2021</b>	37	11	25	47	54	6	0	0	3	183
<b>Evolution 2019-2021</b>	-14%	+22%	+39%	+47%	+6%	-14%	ns	ns	ns	+14%
<b>Evolution 2020-2021</b>	+23%	+120%	+0%	+9%	+8%	+20%	ns	ns	ns	+11%
<b>Evolution 2010-2021</b>	+28%	+83%	-31%	+2%	+8%	-45%	ns	ns	+0%	+1%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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)

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

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
2011	787	85	1 040
2012	770	94	1 067
2013	713	68	966
2014	575	87	786
2015	544	71	774
2016	487	83	692
2017	523	84	689
2018	569	96	724
2019	551	92	722
2020	503	74	709
2021	475	92	619
Evolution 2019-2021	-14%	+0%	-14%
Evolution 2020-2021	-6%	+24%	-13%
Evolution 2010-2021	-37%	-8%	-37%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

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	6	25	41	18	3	100
2011	3	3	31	31	13	4	85
2012	4	4	29	38	13	6	94
2013	6	1	17	27	11	6	68
2014	3	8	21	36	15	4	87
2015	2	5	21	29	11	3	71
2016	2	6	16	40	16	3	83
2017	3	2	19	32	18	10	84
2018	3	5	23	46	14	5	96
2019	5	6	17	32	26	6	92
2020	7	4	16	26	18	3	74
2021	7	4	22	34	17	8	92
Evolution 2019-2021	+40%	-33%	+29%	+6%	-35%	+33%	+0%
Evolution 2020-2021	+0%	+0%	+38%	+31%	-6%	+167%	+24%
Evolution 2010-2021	+0%	-33%	-12%	-17%	-6%	+167%	-8%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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**

Entre 2019 et 2021, la baisse de la mortalité routière des automobilistes (9 tués de moins) est compensée par la hausse des tués dans les véhicules utilitaires (7 tués de plus).

	 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>
<b>2021</b>	11	4	11	15	35	16	0	0	0	<b>92</b>
<b>Evolution 2019-2021</b>	<b>+10%</b>	<b>-20%</b>	<b>+38%</b>	<b>+15%</b>	<b>-20%</b>	<b>+78%</b>	ns	ns	ns	<b>+0%</b>
<b>Evolution 2020-2021</b>	<b>+83%</b>	<b>+0%</b>	<b>+22%</b>	<b>+50%</b>	<b>-3%</b>	<b>+129%</b>	ns	ns	ns	<b>+24%</b>
<b>Evolution 2010-2021</b>	<b>+38%</b>	<b>+0%</b>	<b>+10%</b>	<b>+7%</b>	<b>-36%</b>	<b>+129%</b>	ns	ns	<b>0 %</b>	<b>-8%</b>

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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. *Un couvre-feu national de décembre 2020 à juin 2021*

#### Contexte

A la suite du second déconfinement le 15 décembre 2020, 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.

## 4.2. *Éléments de méthodologie propres à l'année 2021*

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. Evolution 2019-2021 des victimes (tués + blessés) par région

Dans les tableaux ci-dessous, les cases en rouge présentent les évolutions supérieures à la moyenne de la France métropolitaine (-5 %) : baisses moins fortes ou augmentation.



#### Comparaison 2019-2021 selon le mode de déplacement

Evolution 2021/2019	Catégories d'usagers tués+ blessés											
	Piéton à pied+EDP-sm	EDP-m	Vélo	Cyclo	Moto légère	Moto lourde	VT	VU	PL	TC	Autres	Total
Auvergne-Rhône-Alpes	-17%	92%	37%	7%	-6%	0%	-7%	-6%	-34%	0%	-2%	-3%
Bourgogne-Franche-Comté	7%	867%	39%	-6%	-4%	8%	-8%	0%	-14%	-78%	17%	-1%
Bretagne	-20%	182%	22%	-6%	-23%	1%	-6%	1%	-27%	160%	-29%	-4%
Centre-Val de Loire	-16%	344%	-15%	-1%	-14%	-19%	-19%	-5%	-57%	30%	8%	-15%
Corse	-34%	-	-22%	-30%	3%	-8%	-10%	-21%	33%	0%	-68%	-14%
Grand Est	-22%	226%	-6%	-4%	-11%	15%	-17%	-8%	39%	15%	-39%	-11%
Hauts-de-France	-6%	423%	10%	3%	-31%	-14%	6%	43%	30%	-80%	35%	3%
Île-de-France	-16%	106%	35%	11%	-19%	-18%	-4%	-28%	-6%	-17%	-47%	-6%
Normandie	-3%	179%	38%	6%	-8%	-12%	2%	-30%	19%	15%	8%	2%
Nouvelle-Aquitaine	-10%	124%	2%	11%	-8%	-3%	-6%	-13%	-30%	-42%	63%	-3%
Occitanie	-16%	346%	-1%	5%	-14%	-1%	-7%	7%	-18%	-71%	94%	-5%
Pays de la Loire	-12%	518%	-4%	26%	4%	-8%	-23%	8%	40%	400%	-26%	-9%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	-14%	168%	11%	-9%	7%	-11%	2%	-10%	-13%	-36%	-48%	-3%
<b>France métropolitaine</b>	<b>-15%</b>	<b>145%</b>	<b>17%</b>	<b>5%</b>	<b>-12%</b>	<b>-10%</b>	<b>-6%</b>	<b>-12%</b>	<b>-10%</b>	<b>-22%</b>	<b>-16%</b>	<b>-5%</b>

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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 (-5 %)



#### Comparaison 2019-2021 par tranche d'âges

Evolution 2021/2019	Catégories d'usagers tués+ blessés										Total
	[0-13]	[14-17]	[18-24]	[25-34]	[35-44]	[45-54]	[55-64]	[65-74]	[75-84]	[85 ans et plus]	
Auvergne-Rhône-Alpes	-8%	2%	4%	-1%	-5%	0%	-12%	-13%	-6%	-15%	-3%
Bourgogne-Franche-Comté	15%	19%	-1%	-1%	6%	-9%	-4%	-8%	-11%	-22%	-1%
Bretagne	27%	-4%	-4%	-3%	1%	-7%	-28%	17%	-22%	3%	-4%
Centre-Val de Loire	-1%	7%	-17%	-23%	-19%	-19%	-14%	-8%	-11%	-41%	-15%
Corse	-	0%	-18%	-12%	-17%	-7%	-20%	-21%	-7%	-46%	-14%
Grand Est	-18%	-2%	0%	-10%	-18%	-13%	-15%	-8%	-36%	-22%	-11%
Hauts-de-France	10%	16%	15%	0%	-3%	-12%	-2%	0%	5%	-17%	3%
Île-de-France	-14%	0%	2%	0%	-8%	-13%	-11%	-18%	-17%	-33%	-6%
Normandie	13%	3%	-1%	3%	24%	-10%	-6%	3%	-15%	19%	2%
Nouvelle-Aquitaine	3%	11%	9%	-8%	-12%	-12%	-5%	-4%	-6%	-17%	-3%
Occitanie	-12%	9%	6%	-12%	2%	-14%	-9%	-11%	-11%	-5%	-5%
Pays de la Loire	-26%	13%	-8%	-14%	-10%	-4%	-3%	-10%	-15%	-38%	-9%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1%	-7%	6%	3%	-4%	-6%	-8%	-15%	-31%	-21%	-3%
<b>France métropolitaine</b>	<b>-6%</b>	<b>4%</b>	<b>2%</b>	<b>-3%</b>	<b>-6%</b>	<b>-10%</b>	<b>-8%</b>	<b>-10%</b>	<b>-9%</b>	<b>-16%</b>	<b>-5%</b>

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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 (-5 %)



#### Comparaison 2019-2021 selon le réseau routier

Evolution 2021/2019	Tués + blessés selon le milieu (Hors aggro/ En aggro / Autoroute)			
	Hors-Agg	En-Agg	Autoroute	Total
Auvergne-Rhône-Alpes	-7%	1%	-11%	-3%
Bourgogne-Franche-Comté	0%	-2%	-4%	-1%
Bretagne	-1%	-7%	-67%	-4%
Centre-Val de Loire	-9%	-16%	-28%	-15%
Corse	-13%	-15%	-	-14%
Grand Est	-7%	-10%	-36%	-11%
Hauts-de-France	2%	4%	2%	3%
Île-de-France	-3%	-6%	-7%	-6%
Normandie	-2%	5%	7%	2%
Nouvelle-Aquitaine	-8%	2%	-13%	-3%
Occitanie	2%	-7%	-36%	-5%
Pays de la Loire	-9%	-9%	-3%	-9%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1%	-10%	10%	-3%
<b>France métropolitaine</b>	<b>-4%</b>	<b>-5%</b>	<b>-8%</b>	<b>-5%</b>

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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 (-5 %)

## 4.4. Analyses départementales et territoriales

Les indicateurs des départements de France métropolitaine et territoires d'Outre-mer

Département	Ratio des tués (moy. 2017-2021) par millions d'habitants (pop. 2021)	Ratio des tués de 18-24 ans (moy. 2017-2021) par millions d'habitants de 18-24 (pop. 2021)	Ratio des tués de 65 ans ou plus (moy. 2017-2021) par millions d'habitants (pop. 2021)	Part des tués sur 2017-2021			Part des tués en 2 RM 2017-2021	Part des tués en mode doux 2017-2021
				sur autoroute	hors agglo	en agglo		
01 - Ain	58	103	78	5%	71%	24%	19%	15%
02 - Aisne	66	146	58	6%	68%	26%	21%	18%
03 - Allier	76	163	82	2%	73%	24%	17%	15%
04 - Alpes-de-Haute-Provence	119	268	133	3%	81%	16%	37%	9%
05 - Hautes-Alpes	96	184	94	1%	81%	18%	25%	19%
06 - Alpes-Maritimes	48	106	53	9%	26%	65%	56%	30%
07 - Ardèche	64	113	75	0%	79%	21%	32%	16%
08 - Ardennes	58	163	92	10%	59%	31%	17%	23%
09 - Ariège	81	207	134	2%	68%	31%	6%	16%
10 - Aube	69	133	67	3%	69%	28%	18%	14%
11 - Aude	81	180	78	7%	73%	20%	18%	19%
12 - Aveyron	70	149	89	1%	76%	23%	24%	17%
13 - Bouches-du-Rhône	49	121	49	16%	44%	40%	38%	20%
14 - Calvados	50	81	59	7%	68%	25%	24%	16%
15 - Cantal	60	178	48	7%	86%	7%	28%	12%
16 - Charente	52	107	63	0%	78%	22%	12%	18%
17 - Charente-Maritime	72	180	70	3%	77%	20%	18%	21%
18 - Cher	70	169	75	3%	78%	19%	13%	13%
19 - Corrèze	63	85	56	20%	57%	23%	21%	13%
2A - Corse-du-Sud	62	22	79	0%	72%	28%	42%	10%
2B - Haute-Corse	92	234	118	0%	80%	20%	29%	18%
21 - Côte-d'Or	58	95	83	17%	54%	29%	13%	17%
22 - Côtes-d'Armor	55	154	67	0%	75%	25%	16%	29%
23 - Creuse	56	119	72	0%	91%	9%	25%	6%
24 - Dordogne	71	204	72	3%	82%	15%	20%	9%
25 - Doubs	56	96	65	6%	68%	26%	21%	16%
26 - Drôme	69	185	76	17%	70%	13%	23%	19%
27 - Eure	56	132	59	4%	70%	26%	20%	13%
28 - Eure-et-Loir	69	135	96	16%	67%	18%	16%	14%
29 - Finistère	46	112	47	0%	73%	27%	22%	18%
30 - Gard	65	194	70	11%	60%	28%	17%	13%
31 - Haute-Garonne	40	62	59	19%	48%	33%	27%	24%
32 - Gers	78	322	69	0%	77%	23%	13%	16%
33 - Gironde	44	85	55	11%	49%	40%	28%	22%
34 - Hérault	57	102	62	11%	57%	33%	28%	22%
35 - Ille-et-Vilaine	40	50	63	0%	77%	22%	18%	24%
36 - Indre	61	83	64	12%	61%	27%	23%	18%
37 - Indre-et-Loire	48	106	66	5%	70%	25%	16%	16%
38 - Isère	44	76	60	11%	58%	30%	20%	21%
39 - Jura	69	121	63	1%	79%	20%	17%	13%
40 - Landes	68	267	65	6%	73%	22%	20%	18%
41 - Loir-et-Cher	84	254	66	9%	68%	22%	17%	12%
42 - Loire	34	72	40	5%	70%	25%	19%	22%
43 - Haute-Loire	73	203	91	2%	76%	22%	18%	18%
44 - Loire-Atlantique	40	87	44	4%	68%	28%	25%	19%
45 - Loiret	54	131	54	7%	62%	31%	19%	14%
46 - Lot	69	140	55	7%	75%	18%	30%	15%
47 - Lot-et-Garonne	76	202	83	2%	78%	20%	17%	18%
48 - Lozère	70	264	69	15%	74%	11%	22%	7%
49 - Maine-et-Loire	41	103	52	5%	69%	26%	19%	19%
50 - Manche	63	125	78	4%	74%	22%	21%	26%
51 - Marne	58	90	59	9%	67%	24%	16%	15%
52 - Haute-Marne	88	191	96	8%	73%	19%	7%	22%
53 - Mayenne	56	100	86	6%	79%	15%	14%	19%
54 - Meurthe-et-Moselle	42	71	65	5%	63%	33%	15%	24%
55 - Meuse	80	139	93	1%	69%	29%	24%	25%

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

Insee : France métropolitaine + DOM - Population estimée au 1<sup>er</sup> janvier 2021, COM et Nouvelle-Calédonie - population au dernier recensement

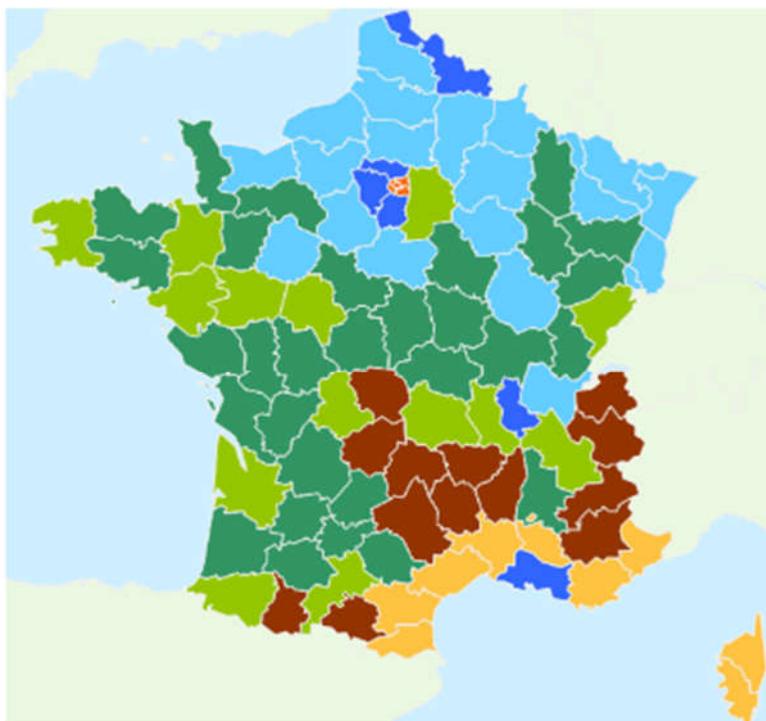
Département	Ratio des tués (moy. 2017-2021) par millions d'habitants (pop. 2021)	Ratio des tués de 18-24 ans (moy. 2017-2021) par millions d'habitants de 18-24 (pop. 2021)	Ratio des tués de 65 ans ou plus (moy. 2017-2021) par millions d'habitants (pop. 2021)	Part des tués sur 2017-2021			Part des tués en 2 RM 2017-2021	Part des tués en mode doux 2017-2021
				sur autoroute	hors agglo	en agglo		
56 - Morbihan	55	108	52	0%	81%	19%	22%	26%
57 - Moselle	40	93	47	13%	59%	28%	17%	22%
58 - Nièvre	104	244	84	5%	74%	21%	17%	11%
59 - Nord	32	58	35	14%	36%	51%	25%	26%
60 - Oise	51	102	52	10%	64%	27%	20%	21%
61 - Orne	97	253	113	1%	77%	23%	17%	21%
62 - Pas-de-Calais	36	77	34	15%	44%	40%	15%	25%
63 - Puy-de-Dôme	50	100	70	5%	74%	21%	21%	15%
64 - Pyrénées-Atlantiques	53	78	66	4%	52%	44%	27%	24%
65 - Hautes-Pyrénées	53	71	63	2%	62%	36%	20%	23%
66 - Pyrénées-Orientales	54	118	52	1%	70%	29%	22%	23%
67 - Bas-Rhin	36	64	45	13%	55%	33%	24%	23%
68 - Haut-Rhin	38	79	45	18%	50%	32%	19%	25%
69 - Rhône	29	56	49	13%	32%	55%	23%	33%
70 - Haute-Saône	91	269	106	0%	77%	23%	13%	16%
71 - Saône-et-Loire	74	213	75	9%	66%	25%	22%	14%
72 - Sarthe	62	117	76	9%	69%	22%	22%	16%
73 - Savoie	61	149	72	3%	64%	33%	28%	26%
74 - Haute-Savoie	49	99	69	4%	62%	34%	31%	29%
75 - Paris	18	21	33	1%	0%	99%	40%	58%
76 - Seine-Maritime	33	53	44	6%	57%	37%	30%	24%
77 - Seine-et-Marne	47	103	63	12%	66%	22%	20%	18%
78 - Yvelines	26	46	33	17%	43%	40%	23%	31%
79 - Deux-Sèvres	70	159	101	4%	70%	26%	17%	14%
80 - Somme	62	103	66	11%	59%	29%	18%	15%
81 - Tarn	71	187	71	1%	74%	24%	20%	18%
82 - Tarn-et-Garonne	80	227	83	10%	68%	22%	16%	12%
83 - Var	61	144	63	9%	61%	30%	38%	16%
84 - Vaucluse	69	132	59	9%	64%	27%	24%	24%
85 - Vendée	59	161	61	2%	76%	22%	25%	16%
86 - Vienne	51	100	60	3%	76%	21%	22%	17%
87 - Haute-Vienne	59	156	55	6%	76%	18%	21%	15%
88 - Vosges	57	117	55	1%	68%	31%	24%	21%
89 - Yonne	97	245	128	16%	61%	22%	16%	12%
90 - Territoire de Belfort	48	51	70	3%	67%	30%	39%	18%
91 - Essonne	28	50	33	15%	44%	42%	32%	25%
92 - Hauts-de-Seine	17	29	32	14%	4%	81%	43%	41%
93 - Seine-Saint-Denis	17	37	20	27%	3%	70%	34%	42%
94 - Val-de-Marne	17	25	26	19%	5%	76%	46%	39%
95 - Val-d'Oise	22	50	28	13%	47%	40%	27%	31%
<b>France métropolitaine</b>	<b>47</b>	<b>96</b>	<b>58</b>	<b>8%</b>	<b>61%</b>	<b>31%</b>	<b>24%</b>	<b>21%</b>
971 - Guadeloupe	125	364	106	0%	70%	30%	33%	28%
972 - Martinique	76	238	35	6%	60%	34%	44%	24%
973 - Guyane	114	161	118	0%	73%	27%	38%	25%
974 - La Réunion	51	97	c	0%	53%	47%	39%	32%
976 - Mayotte	34	40	130	0%	51%	49%	43%	33%
<b>DOM</b>	<b>74</b>	<b>158</b>	<b>65</b>	<b>1%</b>	<b>63%</b>	<b>36%</b>	<b>38%</b>	<b>28%</b>
975 - Saint-Pierre-et-Miquelon	33	0	0	0%	100%	0%	0%	100%
977 - Saint-Barthélemy	178	260	260	0%	22%	78%	89%	0%
978 - Saint-Martin	147	1301	0	0%	60%	40%	84%	0%
986 - Wallis-et-Futuna	121	4161	1366	0%	53%	47%	43%	0%
987 - Polynésie française	112	27	16	0%	3%	1%	1%	24%
988 - Nouvelle-Calédonie	182	415	132	11%	71%	18%	9%	12%
<b>COM-NC</b>	<b>146</b>	<b>406</b>	<b>121</b>	<b>4%</b>	<b>48%</b>	<b>23%</b>	<b>20%</b>	<b>12%</b>
<b>France entière</b>	<b>50</b>	<b>100</b>	<b>58</b>	<b>8%</b>	<b>60%</b>	<b>31%</b>	<b>24%</b>	<b>21%</b>

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

Insee : France métropolitaine + DOM - Population estimée au 1<sup>er</sup> janvier 2021, COM et Nouvelle-Calédonie - population au dernier recensement

## Les indicateurs des familles de département



Famille de département	Ratio des tués (moy. 2017-2021) par millions d'habitants (pop. 2021)	Ratio des tués de 18-24 ans (moy. 2017-2021) par millions d'habitants de 18-24 (pop. 2021)	Ratio des tués de 65 ans ou plus (moy. 2017-2021) par millions d'habitants (pop. 2021)	Part des tués sur 2017-2021			Part des tués en 2 RM 2017-2021	Part des tués en mode doux 2017-2021
				sur autoroute	hors agglo	en agglo		
1-De montagne	64	131	80	6%	68%	26%	24%	19%
2-Ruraux peu denses	70	172	75	4%	74%	22%	19%	18%
3-Méditerranéens	59	129	61	8%	59%	33%	29%	20%
4-Monopolarisés	44	86	57	8%	63%	29%	22%	20%
5-Multipolarisés	48	93	56	10%	62%	29%	21%	19%
6-A très forte densité	32	65	40	15%	40%	45%	29%	26%
7-Paris et Petite Couronne	17	28	29	14%	3%	83%	40%	47%
<b>France métropolitaine</b>	<b>47</b>	<b>96</b>	<b>58</b>	<b>8%</b>	<b>61%</b>	<b>31%</b>	<b>24%</b>	<b>21%</b>

Source : ONISR – données définitives jusqu'en 2021

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

Insee : France métropolitaine + DOM - Population estimée au 1<sup>er</sup> janvier 2021, COM et Nouvelle-Calédonie - population au dernier recensement