

L'accidentalité dans le territoire des métropoles urbaines

54 % des personnes tuées dans le territoire des grandes métropoles urbaines le sont en agglomération, 34 % sur routes hors agglomération, 12 % sur autoroute.

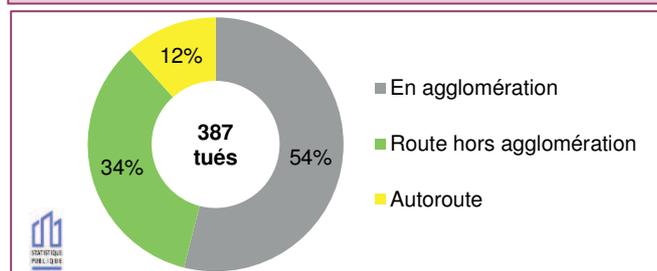
Évolution de la mortalité depuis 2010 dans les métropoles urbaines

2022	2021	2019	Évol. 2019-2022	Évol. 2021-2022
387	372	382	+ 1,3 %	+ 3,9 %

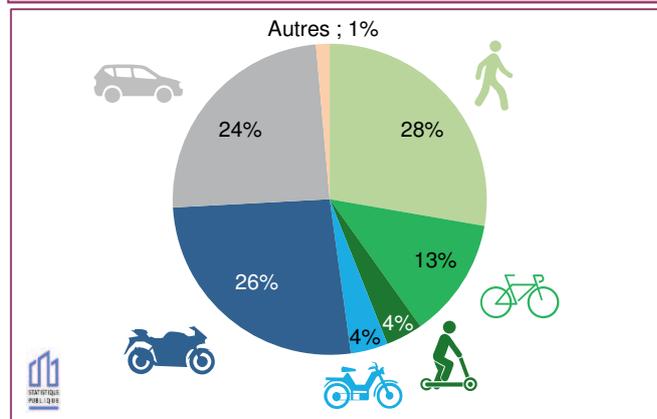
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2022	2010 à 2019
Tués métropoles urbaines	+ 0,4 %	- 0,9 %
Tués hors métropoles urbaines	+ 0,2 %	- 2,4 %
Tous tués	+ 0,2 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans les métropoles baisse de 0,9 % par an.

Répartition des personnes tuées selon le milieu

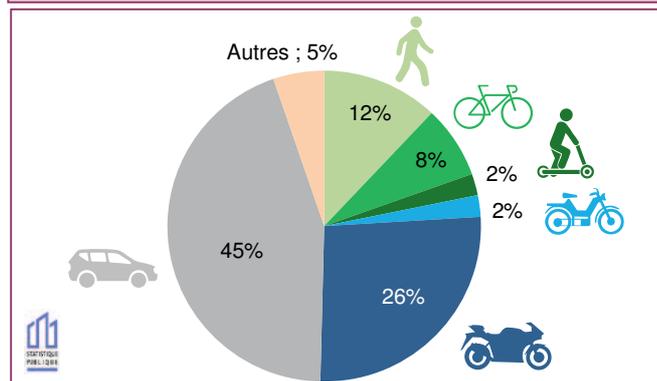


Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement en agglomération



	Marche	Vélo	EDP-m	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
Tués	58	26	8	8	55	51	3	209

Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement hors agglomération hors autoroute



	Marche	Vélo	EDP-m	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
Tués	16	10	3	3	35	59	7	133

Cette page présente l'accidentalité en 2022 dans le périmètre des grandes métropoles urbaines. Au 1^{er} janvier 2022, on comptait 21 métropoles hors Grand Paris, avec une population totale de 12 388 404 personnes.

En 2022, le territoire des métropoles urbaines représente 12 % de la mortalité routière nationale avec 387 personnes tuées alors qu'elles rassemblent 19 % de la population. Après une baisse nationale entre 2010 et 2019 (- 0,9 % dans les métropoles vs - 2,3 % dans l'ensemble), entre 2019 et 2022, la mortalité augmente (+ 0,4 % vs + 0,2 %). Depuis 2010, dans les métropoles urbaines l'évolution de la mortalité est moins favorable que l'évolution globale.

Le bilan sur la dernière décennie conclut à une hausse de + 6 % entre 2012 et 2022 du nombre de personnes tuées. Ces derniers chiffres montrent que la majorité des tués le sont en agglomération (60 %), contrairement aux EPCI de + de 100 000 habitants.

En agglomération

La répartition par mode montre les enjeux des usagers vulnérables :

- Une personne tuée sur trois est **un piéton** ;
- Une personne tuée sur quatre est **un 2RM** ;
- Une personne tuée sur douze est **un cycliste**.

Cette répartition de la mortalité est sensiblement la même qu'en 2019. Les piétons connaissent la baisse de mortalité la plus forte (- 20 tués, soit - 26 %), les 2RM dans une moindre mesure (- 9 tués) tandis que les autres modes présentent une hausse.

Les enjeux sont plus marqués pour les 18-24 ans et les 75 ans et plus (respectivement 40 et 42 tués en 2022). Les seniors (plus de 65 ans) sont particulièrement concernés par la mortalité en agglomération avec 28 % des cas.

Parmi les accidents sans piéton, **42 % des personnes tuées le sont dans un accident sans tiers**.

Hors agglomération

Hors agglomération (autoroutes incluses), la moitié des personnes tuées sont des usagers vulnérables (49 %). La part de motards atteint 25 % de la mortalité. Une personne tuée sur quatre est un piéton, un utilisateur d'EDPm ou un cycliste.

Les classes d'âge les plus concernées **sont les 18-24 ans et les 25-34 ans** (chaque classe rassemblant respectivement 23 % et 24 % des personnes tuées). Les 0-17 ans et les 65-74 ans sont les moins représentées (4 % et 6 %).

33 % des personnes tuées le sont dans un accident sans tiers et 39 % dans un accident à deux véhicules. En 2019, ces proportions étaient respectivement de 33% et 46%.