

4 615 accidents corporels de la circulation routière ont été enregistrés en **octobre 2024** par les forces de l'ordre, soit une baisse de -10% par rapport à octobre 2023.

Il est estimé que **316 personnes sont décédées en octobre 2024** sur les routes de France métropolitaine, pour 306 en octobre 2023, soit une hausse de +2%. La mortalité des automobilistes augmente sensiblement (+35 tués), alors que la mortalité des usagers vulnérables diminue, avec notamment 14 tués de moins à vélo. Le nombre de tués de 18-24 ans est en hausse (+13 tués). On enregistre plus de tués sur les routes hors agglomération (+13%) mais moins en agglomération (-13%) et sur autoroute (-7%).

1 354 personnes ont été blessées gravement en octobre 2024, soit une baisse de -10% par rapport à octobre 2023 (d'après la méthode d'estimation élaborée par l'ONISR sur la base des travaux de l'Université Gustave Eiffel). Cette baisse concerne les usagers en deux-roues motorisé (-21%), les cyclistes (-18%) et les piétons (-7%).



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2023), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimations 2024 d'après les données arrêtées au 07/11/2024

Tableau synthétique du mois d'octobre 2024 par rapport à un an auparavant

	Octobre*		ces 3 derniers mois**		ces 12 derniers mois***	
	Nombre	Variation	Nombre	Variation	Nombre	Variation
Tués	316	+2%	876	-2%	3 239	+4%
Blessés graves	1 354	-10%	4 286	-5%	15 753	-1%

* Octobre 2024 par rapport à octobre 2023

** Cumul 3 mois de août 2024 à octobre 2024 par rapport au cumul 3 mois de août 2023 à octobre 2023

*** Cumul 12 mois de novembre 2023 à octobre 2024 par rapport au cumul 12 mois de novembre 2022 à octobre 2023

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine

Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2023), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2024 d'après les données arrêtées au 07/11/2024

Le nombre de tués sur les 3 derniers mois (août-septembre-octobre) est en baisse par rapport à la même période il y a un an auparavant (-2%) ainsi que celui des blessés graves (-5%).

Les informations concernant les accidents corporels sont transmises par les forces de police et de gendarmerie nationales, qui ne sont pas systématiquement informées lorsque l'accident n'est pas mortel. Aussi, le calcul des blessés graves (selon la définition médicale M.AIS3+) repose sur les constatations des forces de l'ordre corrigées par la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône).

Évolution du nombre de tués cumulé sur 12 mois selon le mode de déplacement ou l'âge

Globalement, la mortalité sur ces 12 derniers mois est en hausse de +4 % par rapport aux 12 mois précédents, et est stable par rapport à l'année 2019, année prise comme référence pour la décennie 2020-2030.

Les **automobilistes** représentent depuis la pandémie un peu moins de la moitié de la mortalité routière. Leur mortalité sur ces 12 derniers mois est estimée à 1 556 tués, en hausse de +4 % par rapport aux 12 mois précédents et en baisse de -4 % par rapport à l'année 2019.

La mortalité des usagers de **deux-roues motorisés** est en hausse ces derniers mois : 714 personnes sont décédées ces 12 derniers mois, un résultat en hausse de +3 % par rapport aux 12 mois précédents, et en baisse de -5 % par rapport à l'année 2019.

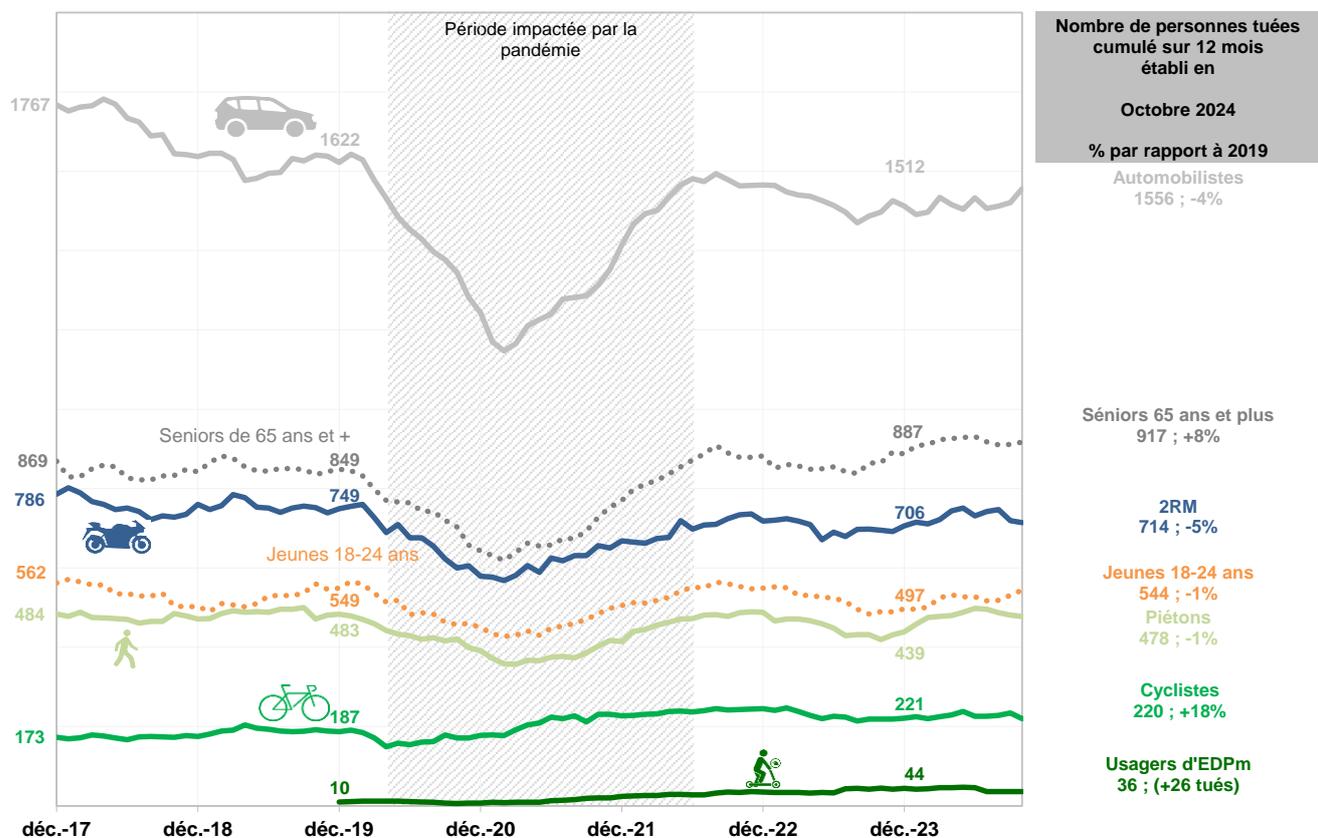
La mortalité **piétonne**, après une baisse en 2023, a retrouvé un niveau élevé : 478 piétons sont décédés ces 12 derniers mois, un résultat en hausse de +14 % par rapport aux 12 mois précédents, et en baisse de -1 % par rapport à l'année 2019.

La mortalité **à vélo**, avec 220 cyclistes décédés sur ces 12 derniers mois, est stable par rapport aux 12 mois précédents. Ce résultat est supérieur de +18 % par rapport à l'année 2019. Les Français montrent un engouement pour l'utilisation de modes de déplacements individuels sur les petits trajets en ville, mais aussi pratiquent les loisirs à vélo en milieu rural.

La mortalité en **EDPm** a baissé ces 12 derniers mois : 36 personnes sont décédées depuis un an, soit -20 % par rapport aux 12 mois précédents.

La mortalité des **jeunes adultes de 18-24 ans**, après une baisse en 2023, repart en hausse : 544 jeunes sont décédés ces 12 derniers mois, un résultat en hausse de +11 % par rapport aux 12 mois précédents, et en baisse de -1 % par rapport à l'année 2019.

La mortalité des **personnes âgées de 65 ans ou plus** s'établit à 917 personnes tuées ces 12 derniers mois, en hausse de +6 % par rapport aux 12 mois précédents et en hausse de +8 % par rapport à l'année 2019.



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2023), estimation 2024 d'après les données arrêtées au 07/11/2024

Évolution du nombre de blessés graves cumulé sur 12 mois selon le mode de déplacement ou l'âge

Globalement, le nombre de blessés graves sur ces 12 derniers mois est en légère baisse par rapport aux 12 mois précédents (-1%), et en baisse de -3 % par rapport à l'année 2019, année prise comme référence pour la décennie 2020-2030.

Les **deux-roues motorisés** représentent un tiers des blessés graves ; sur ces 12 derniers mois, ce seraient 5 000 blessés graves. Ce chiffre est en baisse de -7 % par rapport aux 12 mois précédents et en baisse de -12 % par rapport à l'année 2019.

Les **automobilistes** représentent un peu moins d'un tiers des blessés graves ; sur ces 12 derniers mois, ce seraient 4 800 blessés graves, en hausse de +2 % par rapport aux 12 mois précédents et en baisse de -6 % par rapport à l'année 2019.

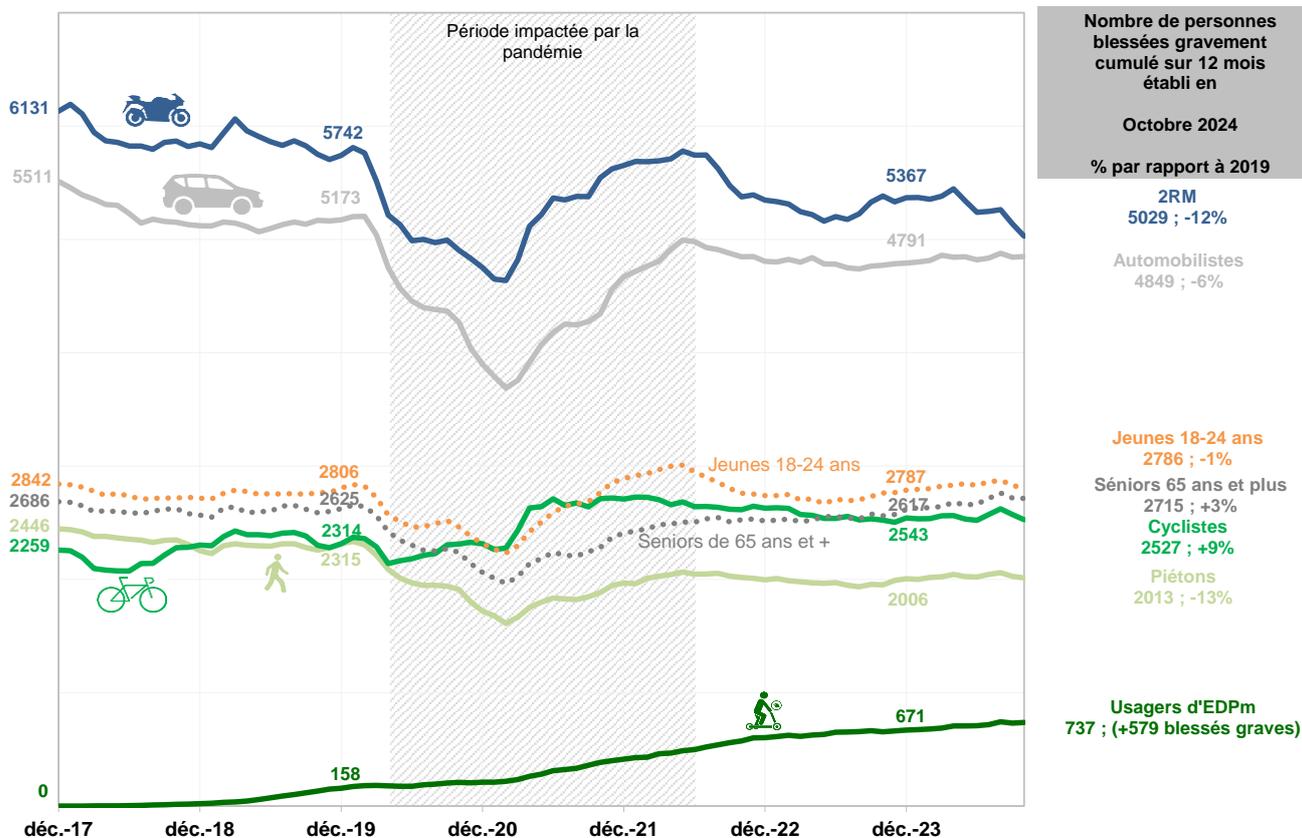
Le nombre de blessés graves à **vélo** sur les 12 derniers mois est largement supérieur à celui de l'année 2019 : 2 500 cyclistes seraient gravement blessés ces 12 derniers mois, stable par rapport aux 12 mois précédents et supérieur de +9 % par rapport à l'année 2019. En effet, les Français montrent un engouement pour l'utilisation de modes de déplacements individuels sur les petits trajets en ville, mais aussi pratiquent les loisirs à vélo en milieu rural.

Le nombre de **piétons** blessés graves augmente mais reste sensiblement inférieur à celui de 2019 : on estime que 2 000 piétons ont été blessés gravement ces 12 derniers mois, +3 % par rapport aux 12 mois précédents et -13 % par rapport à l'année 2019.

Le nombre d'usagers en **EDPm** gravement blessés, avec 700 blessés graves ces 12 derniers mois, repart à la hausse de +13 % par rapport aux 12 mois précédents.

Le nombre de blessés graves âgés de **18-24 ans**, une classe d'âge au risque élevé d'accident grave de la route, est estimé ces 12 derniers mois à 2 800 blessés graves, en hausse de +1 % par rapport aux 12 mois précédents, et en baisse de -1 % par rapport à l'année 2019.

Le nombre de blessés graves âgés de **65 ans ou plus** est estimé à 2 700 blessés graves ces 12 derniers mois, en hausse de +6 % par rapport aux 12 mois précédents et en hausse de +3 % par rapport à l'année 2019.



Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine
Estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2024 d'après les données arrêtées au 07/11/2024

Les victimes graves en 2024 selon le mode de déplacement et le réseau routier

Sur les 3 derniers mois

Globalement, la tendance de la mortalité est à la **hausse** sur les routes hors agglomération (+3 %) et à la **baisse** en agglomération (-3 %) et sur autoroute (-24 %). La tendance est à la **baisse** pour les blessés graves (-4 % en agglomération, -7 % sur les routes hors agglomération et -3 % sur autoroute).

En agglomération, la tendance de la mortalité est à la **hausse** pour les cyclistes, les utilisateurs d'EDPm et les automobilistes, et en **baisse** pour les piétons et les usagers de 2RM. La tendance pour les blessés graves est à la **hausse** pour les utilisateurs d'EDPm et les automobilistes, et est à la **baisse ou stable** pour les usagers de 2RM, les cyclistes et les piétons.

Hors agglomération, la tendance de la mortalité est à la **hausse** pour les automobilistes, en **baisse ou stable** pour les usagers vulnérables. La tendance pour les blessés graves est à la **baisse ou stable** pour tous les usagers.

Sur autoroute, la tendance est à la **baisse** pour tous les usagers.

Ces 3 derniers mois (2024 par rapport à 2023)

	En agglomération		Hors agglomération		Sur autoroute	
	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves
Piétons	↘	↘	→	→	↘	
EDPm	↗	↗	↘	↘		
Cyclistes	↗	→	↘	↘		
2RM	↘	↘	↘	↘	↘	↘
Automobilistes	↗	↗	↗	→	↘	↘

ns : évolution non significative

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine

Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2023), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimations d'après les données 2024 arrêtées au 07/11/2024

Sur les 12 derniers mois

Globalement, la tendance de la mortalité est à la **hausse** en agglomération (+5 %) et sur les routes hors agglomération (+5 %), et à la **baisse** sur autoroute (-7 %). La tendance des blessés graves est à la **hausse** sur autoroute (+2 %), **stable** en agglomération, et à la **baisse** sur les routes hors agglomération (-2 %).

En agglomération, la tendance de la mortalité est à la **hausse** pour les piétons (+17%) et les cyclistes, **stable** pour les automobilistes et en **baisse** pour les utilisateurs d'EDPm et les usagers de 2RM. La tendance pour les blessés graves est à la **hausse** sauf pour les usagers de 2RM.

Hors agglomération, la tendance est à la **hausse** pour tous les usagers, sauf pour les cyclistes et les blessés graves en 2RM.

Sur autoroute, la tendance est à la **hausse** pour les usagers de 2RM, mais à la **baisse** pour les piétons et les automobilistes.

Ces 12 derniers mois

Cumul de novembre 2023 à octobre 2024, par rapport à un an auparavant

	En agglomération		Hors agglomération		Sur autoroute	
	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves	variation tués	variation blessés graves
Piétons	+17%	+3%	+13%	+9%	-3%	
EDPm	-22%	+15%	-14%	+1%		
Cyclistes	+7%	+1%	-3%	-2%		
2RM	-2%	-8%	+4%	-8%	+24%	+20%
Automobilistes	-0%	+2%	+8%	+3%	-14%	-6%

ns : évolution non significative

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine

Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2023), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimations d'après les données 2024 arrêtées au 07/11/2024

Les piétons intègrent les utilisateurs d'Engins de Déplacement Personnel non motorisés (les rollers, les planches à roulette, les trottinettes), qui se déplacent sur les mêmes espaces que les piétons à pieds et sont considérés comme piétons dans le code de la route.

Les Engins de Déplacement Personnel motorisés (EDPm) contiennent les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, segways, etc... ; ils se déplacent comme des vélos.

Les cyclistes sont les usagers se déplaçant à vélo, qu'il soit à assistance électrique ou non.

Les Deux-roues motorisés incluent les cyclomoteurs (moins de 50 cm3 et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters de moins de 50 cm3) et les motocyclettes (plus de 50 cm3, y compris les scooters de plus de 50 cm3).

Les automobilistes sont les véhicules légers (VL) ; les utilitaires ne sont pas pris en compte dans cette catégorie.

Le réseau routier "en agglomération" concerne les voies se trouvant entre les panneaux d'entrée et de sortie d'une commune.

Le réseau routier "hors agglomération" concerne les routes non autoroutières en-dehors des voies "en agglomération".

Le réseau "autoroute" concerne les voies de circulation à statut autoroutier, indiquées par des panneaux bleus.

Tableau détaillé du mois d'octobre 2024 par rapport à un an auparavant

	Octobre		Ces trois derniers mois**				Ces 12 derniers mois***			
	Tués	Blessés graves	Tués		Blessés graves		Tués		Blessés graves	
	Nombre	Nombre	Nombre	Variation	Nombre	Variation	Nombre	Variation	Nombre	Variation
Total	316	1 354	876	-2%	4 286	-5%	3 239	+4%	15 753	-1%

Par mode de déplacement

Piétons	46	182	105	-15%	468	-6%	478	+14%	2 013	+3%
EDPm	4	62	15	+0%	213	+9%	36	-20%	737	+13%
Cyclistes	14	200	69	-8%	737	-6%	220	+0%	2 527	+0%
2RM	63	423	212	-12%	1 418	-13%	714	+3%	5 029	-7%
Automobilistes	163	429	412	+14%	1 293	+1%	1 556	+4%	4 849	+2%

Focus selon l'âge

Moins de 18 ans	13	201	32	-26%	598	-8%	141	-8%	2 254	-4%
18-24 ans	64	219	157	+21%	722	-10%	544	+11%	2 786	+1%
65 ans ou plus	90	236	247	+0%	755	+0%	917	+6%	2 715	+6%

Sur le réseau routier

En agglomération	91	615	266	-3%	1 857	-4%	1 040	+5%	7 194	+0%
Hors agglomération	200	629	546	+3%	2 125	-7%	1 950	+5%	7 450	-2%
Sur autoroute	26	109	65	-24%	304	-3%	250	-7%	1 109	+2%

** Cumul 3 mois de août 2024 à octobre 2024 par rapport au cumul 3 mois de août 2023 à octobre 2023

*** Cumul 12 mois de novembre 2023 à octobre 2024 par rapport au cumul 12 mois de novembre 2022 à octobre 2023

Source : ONISR - Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre - Champs géographique : France métropolitaine

Séries labellisées pour les tués (définitives jusqu'en 2023), estimations ONISR-UGE pour les blessés graves, estimation 2024 d'après les données arrêtées au 07/11/2024

Les piétons intègrent les utilisateurs d'Engins de Déplacement Personnel non motorisés (les rollers, les planches à roulette, les trottinettes), qui se déplacent sur les mêmes espaces que les piétons à pieds et sont considérés comme piétons dans le code de la route.

Les Engins de Déplacement Personnel motorisés (EDPm) contiennent les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, segways, etc... ; ils se déplacent comme des vélos.

Les cyclistes sont les usagers se déplaçant à vélo, qu'il soit à assistance électrique ou non.

Les deux-roues motorisés intègrent les cyclomotoristes et les motards, y compris les scooteristes.

Les automobilistes sont les véhicules légers (VL).

Les autres modes de déplacement intègrent notamment les véhicules utilitaires et poids lourds.

Les personnes de "moins de 18 ans" sont les enfants et adolescents âgés de 0 à 17 ans inclus.

Les jeunes âgés entre "18 et 24 ans" inclus forment la catégorie la plus à risque en matière d'insécurité routière.

Le réseau routier "en agglomération" concerne les voies se trouvant entre les panneaux d'entrée et de sortie d'une commune.

Le réseau routier "hors agglomération" concerne les routes non autoroutières en-dehors des voies "en agglomération".

Le réseau "autoroute" concerne les voies de circulation à statut autoroutier, indiquées par des panneaux bleus.

Méthodes de traitement des données pour la France métropolitaine

Le fichier BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation routière enregistrés par les Forces de l'Ordre) intègre les accidents corporels tels que 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.

Méthode de redressement des blessés :

Pour se conformer aux normes des statistiques européennes, l'ONISR produit, pour la France métropolitaine, une nouvelle série de données relatives aux blessés. Elle intègre également l'échelle AIS de gravité des blessures (légères ou modérées, graves). Ces données sont déterminées par une nouvelle méthode établie conjointement par l'Université Gustave Eiffel (UGE) et l'ONISR. Cette méthode s'appuie notamment sur les données récentes relatives aux blessés enregistrés par les forces de l'ordre mais vise à estimer le nombre réel des personnes blessées dans un accident de la route prises en charge par les services hospitaliers : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches/victimes/blessures/methode-de-redressement-du-nombre-de-blesses-de-la-route>

Le baromètre mensuel

Le baromètre mensuel d'un mois donné concerne les accidents survenus jusqu'à la fin de ce mois, il est établi et publié le mois suivant.

Des estimations sont produites à partir des accidents enregistrés dans le système d'information TRAxY concernant des données BAAC en cours de saisie transmises dans les 48h par les forces de l'ordre à l'ONISR. **Les résultats définitifs 2023 ont été intégrés dans le baromètre de mai 2024.**

Les blessés graves sont estimés à partir des données sur les blessés enregistrés dans TRAxY en utilisant la méthode de redressement mentionnée plus haut.

Labellisation

L'Autorité de la Statistique Publique a labellisé les principaux indicateurs d'accidentalité issus du fichier BAAC (France métropolitaine et Départements d'Outre-mer) pour ce qui concerne les données quasi-définitives de l'année N publiées fin janvier de l'année N+1, et les données définitives publiées à partir de mai de l'année N+1. Le baromètre intègre pour les années antérieures à 2021 les données labellisées.

Les méthodes statistiques sont précisées sur le site de l'ONISR : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/outils-statistiques>